

Aktionsbündnis gegen S21

**Protokoll der analogen Sitzung am 27. Mai 2025, 17.00 Uhr
im Welthaus, Charlottenplatz 17, 70173 Stuttgart**

anwesend (v = verhindert):

ArchitektInnen für K21: Norbert

Bündnis Rems-Murr für Kopfbahnhof Stuttgart: Ernst

Bürgerbahn – Denkfabrik: Andi (bis 18.00)

Eisenbahnerstammtisch: Jörg (bis 17.40)

GewerkschafterInnen gegen S21: Werner

Juristen zu S21: v

Linke: –

Mahnwache: Margarete

Stadtteilgruppen: Doris & Heidemarie

Schutzgemeinschaft Filder: –

SÖS: Christine (ab 18.15) & Reinhard

SPD-Mitglieder gegen S21: Hermann

Netzwerke 21: –

TheologInnen gegen S21: Martin

UnternehmerInnen gegen S21: –

VCD Stuttgart: Markus (ab 17.10)

Ziviler Ungehorsam: Gisela

Als Gast: Ingenieure22: Ulli (ab 17.10)

Moderation: Doris

Protokoll: Martin

1. Eröffnung

- Protokoll der letzten Sitzung: einstimmig angenommen
- TO heute: Ergänzungen:
 - TOPs 3.1/3.2 tauschen
 - neu: TOP 4.2 Bitzer zu Kombi
 - neu: TOP 5.1 „Freudenstein – was trauen wir uns noch zu?“
 - neu: TOP 5.2 Kirchheimer SPD-MdL Andreas Kenner

2. Hauptthema:

2.1. Mahnwache

Margarete stellt ausführlich dar, dass die Mahnwache immer mehr Probleme bekomme, ihre Schichten zu besetzen: Bei 36 Versammlungsleiter*innen und 28 Helfer*innen könnten immer öfter die 28 Schichten pro Woche nicht mehr vollständig oder nur noch mit erhöhtem Einsatz einzelner besetzt werden – vor allem in Ferienzeiten. Andererseits habe offenbar die Stadt ein waches Auge darauf und frage teilweise nach, wenn mal nicht geöffnet sei. Da man sich in der Mahnwache einig sei, dass man nicht einfach schließen könne, stelle sich die Frage, wie wieder neue Kräfte gewonnen werden könnten. Applaus bei Montagsdemos tue zwar gut, reiche aber nicht. Aber: Solange gelogen werde, müsse es auch Leute geben, die das sagen, also die Mahnwache.

Hermann gibt zu bedenken, dass wir uns – wenn wir nicht apodiktisch einfach behaupten wollten, die Mahnwache dürfe nicht geschlossen werden – darüber Rechenschaft geben müssten, wozu die Mahnwache eigentlich gebraucht werde. Man ist sich daraufhin schnell

einig, dass es zumindest drei Gründe für die Mahnwache gebe: 1. als Lebenszeichen der Bewegung, 2. als Kontaktmöglichkeit zur Bevölkerung und 3. als Werbefläche.

Als Möglichkeit, neue Mahnwächter*innen zu gewinnen, wird von Gisela vorgeschlagen, dass jede*r (vom AB, den Ingenieur*innen, Architekt*innen usw. oder sogar der ganzen Montagsdemo?) aufgefordert werden könnte, in nächster Zeit einmal(!) Dienst zu machen und eine*n(!) zusätzlichen Menschen einmalig dafür zu gewinnen.

Ergänzend wird die Überlegung eingebracht, ob man die Mahnwache an einem Tag der Woche z.B. für Fridays freigeben könnte („Sharing“) – wobei allerdings zu bedenken gegeben wird, dass dennoch eine Versammlungsleiter*in bzw. jemand gebraucht würde, der/die inhaltlich ausreichend über S21 Auskunft geben kann.

Margarete stellt dann noch einen zweiten Problemstrang der Mahnwache dar: Wie kann sie nach außen attraktiver werden (was evtl. wenigstens ein wenig den Nebeneffekt hätte, auch dadurch neue Leute zu Mahnwachendiensten zu motivieren)? Dazu werden aus der Runde etliche Ideen genannt, die aber nicht alle auf einmal angepackt werden sollten, sondern immer wieder erstmal nur eine davon:

- zumindest im Winter sollte die Innenbeleuchtung so sein, dass man die Mahnwächter*innen von außen gut erkennen kann
 - im Sommer sollte es draußen Barhocker geben, auf denen niemand ausruht, sondern sich zum Gespräch setzt
 - Laufschrift und/oder Monitor mit Infos für Passant*innen
 - Promis zu öffentlichen Events einladen
 - einheitliches T-Shirt oder Umhang, damit Mahnwächter*innen als solche erkennbar sind
- Zusammenfassend ist man sich einig, dass die Überalterungsprobleme der Mahnwache das Problem der ganzen Bewegung seien und umgekehrt die Zukunft der Mahnwache die gemeinsame Aufgabe der Bewegung.

3. Meinungsaustausch:

3.1. (ursprünglich TOP 3.2) Sitzung des Lenkungskreises mit unserer Demo

a) Lenkungskreis

Jörg bringt als dringenden Appell ans AB, aktiv zu werden und nicht nur sich theoretische Gedanken zu machen, folgendes (schriftlich gegenüber der Moderatorin) ein:

Die vom Lenkungskreis einberufene Taskforce aller Projektpartner zur „verbesserten Organisation der Streckensperrungen und des Ersatzverkehrs“ ist eine Bankrotterklärung der PSU/DB, die diese Aufgabe zu erledigen hat. Das muss thematisiert werden.

Der angekündigte Umfang der Sperrpausen für 2026 ist m.E. nicht hinnehmbar („noch mehr als 2025“). Aber durch Erpressung der PSU wird (fast) alles akzeptiert. Für die Taskforce muss es klare Vorgaben/Kriterien geben, was (un-)zumutbar ist. Fahrgastbeiräte und Verbände müssen einbezogen werden)M. Lieb, Pro Bahn, VCD, ABBD, ...)

Die Taskforce darf keine Alibiveranstaltung werden, aber dazu muss transparent informiert werden. Beim VM findet man keine Info zur Taskforce und Sonderlenkungskreis.

Die 2026 drohende Zerstörung des Hahnverkehrs in Stuttgart die (Teil-)Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und unsere Reaktion darauf hat für mich wesentlich höhere Priorität als AEG § 23 und Kostensteigerungen.

Er fordert das AB dringend auf, Infos zur Taskforce und den entsprechenden Fragen einzuholen und einzufordern. Die nächsten Termine, zu denen das öffentlich passieren könnte, seien zwei Termine des Verbands Region Stuttgart:

2. Juni, ganztägige Sitzung in der Liederhalle

4. Juni, regulärer Verkehrsausschuss

außerdem sollte beim nächsten Lenkungskreis mit einem großen Banner z.B. an Winne Hermanns Ausspruch erinnert werden: „Wer so weitermacht, braucht am Ende keinen Bahnhof mehr, weil niemand mehr mit dem Zug fährt“

Wegen der Kürze der Zeit (Jörg muss 17.40 Uhr weg), wird vereinbart, dass die von ihm

angestoßenen Fragen und Appelle **Hauptthema der nächsten AB-Sitzung am 10. Juni** sein sollen.

Bis dahin wäre eigentlich eine PM mit dem Tenor „Nebelkerzen“ fällig.

Im folgenden Gespräch ist man sich einig, dass die Bahn am Ende sei und nur noch hilflos und chaotisch auf immer neue und immer mehr Probleme reagiere. Überlegt wird, ob ein Bündnis gegründet werden könnte, das (ähnlich dem Streckensperrungsbündnis von 2023) mit Verkehrs-Verbänden und -Initiativen öffentlichen Druck aufbauen könnte. Das relative Scheitern des damaligen Bündnisses müsse kein grundsätzliches Problem sein, sondern könne am damals sehr gut organisierten SEV liegen.

Auf die Frage, ob z.B. auch die Fridays dazu zu gewinnen sein könnten, wird die Vermutung geäußert, dass junge Leute wohl nur zu Einzelaktionen zu gewinnen seien, aber nicht zu kontinuierlicherer Arbeit ohne schnellen Erfolg. Dennoch sollte versucht werden, die Kommunikationswege der jungen Leute zu nutzen, damit unsere Themen überhaupt bis zu ihnen gelangen.

b) Manöverkritik zu unserer Demo

Werner hatte hoch aktiv die Vorbereitungsarbeiten übernommen, musste aber unterm Strich frustriert zur Kenntnis nehmen, dass er der einzige war, weil sich auch das Demoteam nach anfänglichem Interesse aus der Vorbereitung zurückgezogen hatte. Lediglich Angelika – das sollte positiv gewürdigt werden – hatte an einer digitalen Vorbereitungsrunde teilgenommen und ihren eigenen Vorschlag umgesetzt, aus der Doppel-Karikatur von Friederike Groß zwei Banner erstellen zu lassen.

Die Slogan-Angebote für hoch zu haltende Schilder wurden anscheinend kaum genutzt. Einige Interviews wurden gegeben, aber nur eines gesendet.

3.2. (ursprünglich TOP 3.1) Spendenaktion

Martin führt aus, dass die technische Plattform für Online-Spenden („Twingle“) bereitstehe und auch mit Tom abgesprochen sei, dass eine AB-Spendenaktion – wenn sie jetzt im Frühjahr/Sommer durchgeführt werde – keine Konkurrenz zur Umkehrbar-Spendenaktion, weder an Weihnachten 25 noch an Weihnachten 26 darstelle.

Er erinnert daran, dass das AB beschlossen habe, dass unsere Spendenaktion nicht allgemein, sondern für ein „Zukunftsprojekt“ durchgeführt werden solle – das aber erst noch gefunden werden müsse. Zudem sei im AB die Position – zwar nicht beschlossen, aber deutlich formuliert worden –, wir sollten erst Spenden sammeln, wenn der Stand unseres Kontos etwa auf die Hälfte des aktuellen Stands (auf unter 15.000) gesunken sei. Daher sei nun fraglich, ob wir überhaupt bereits jetzt nach einem „Zukunftsprojekt“ suchen sollten – zumal er nicht sehr viel Hoffnung habe, dass uns ein solches jetzt, in der Kürze der AB-Sitzung ein falle. Er regt deshalb an, die Spendenaktion um ein Jahr zu verschieben.

Werner warnt davor, mit dem Spendensammeln noch lange zu warten, weil uns hohe Gerichtskosten ins Haus stünden. Allerdings – so die Stimmung – sollte erst erhoben werden, in welcher Größenordnung und ab wann diese Kosten auf uns zukommen könnten.

Es wird deshalb beschlossen, dass sich vorerst noch einmal das Sprecherteam damit befassen und das Thema anschließend erneut ins AB bringen solle.

Unabhängig davon stellt Werner schon einmal zwei Themen vor, für die mittels einer Spendenaktion Geld eingeworben werden könnte: 1. die Kosten einer Brandschutzklage (die wir auf jeden Fall nach möglicherweise erteilter Betriebsgenehmigung anstrengen würden) und 2. die Kosten eines Projekts „Sind Mega-Projekte noch zeitgemäß?“ Dahinter verbirgt sich der Gedanke, dass wir uns professionelle Hilfe dafür einkaufen, mit der wir eine professionelle Kampagne entwickeln, durch die wir S21 (v.a. die „Ergänzungsprojekte“) in einer breiten Öffentlichkeit thematisieren und dadurch unsere Bewegung – so die Hoffnung – wieder auf breiteres Interesse stoßen kann.

3.3. Entscheidung EBA bzgl. Freistellung in Berlin

Werner berichtet von einem Verfahren in Berlin-Köpenick nach dem aktuell gültigen

AEG § 23. Dort habe die Stadt Berlin sich mit der Bahn auf Flächen geeinigt, die von Bahnbetrieb freigestellt und bebaut werden könnten. Interessanterweise habe aber das EBA diesen Kompromiss mit sehr deutlichen Verweisen auf die aktuelle Rechtslage abgelehnt: die betreffenden Bahnflächen könnten nicht entwidmet werden.

Auf Nachfrage bei den Berliner Linken habe er allerdings erfahren, dass diese auf der Seite derer stünden, die eine Entwidmung zugunsten von Wohnungsbau fordern.

Werner regt an, dass ABBD und Bürgerbahn die Sache im Auge behalten. Ernst schätzt die Situation so ein, dass ABBD und Bürgerbahn in Berlin bislang „keinen Fuß auf den Boden“ brächten.

3.4. Kostensteigerung

Werner berichtet von aktuellen Meldungen, wonach die Bahn derzeit in üblicher Salami-taktik neuerliche Kostensteigerungen vorbereitet. Martin gibt zu bedenken, dass – nach der unendlichen Geschichte von zurückliegenden Kostensteigerungen – man aktuell weder in der Bevölkerung noch in der Politik jemanden mit der Nachricht über neue Kostensteigerungen hinter dem Ofen vorlocken könne; es mache deshalb keinen Sinn, wenn das AB Energie in einen Versuch investiere, das zu skandalisieren – so berechtigt das wäre.

4. Information:

4.1. Mobilitätscafé am Mittwoch, 28.5.

Martin erinnert daran, dass Kesselbambule zu einem „Mobilitäts-Café“ zum Thema ÖPNV ins „Prisma“ in Cannstatt eingeladen habe, und ruft dazu auf, diese Gelegenheit zu nutzen, um dort S21 ins Bewusstsein zu rufen.

Reinhard berichtet hingegen über Informationen, nach denen Kesselbambule das Thema kurzfristig geändert habe und sich nun an diesem Abend mit dem Unfall am Olgaek befassen wolle. Martin fragt dort nach, warum er bzw. das AB darüber nicht informiert worden sei.

4.2. Bitzer zu Kombi

Werner berichtet, dass „aus gut unterrichteten Kreisen“ verlautete, dass sich die Bahn mit konkreten Planungen für einen Kombibahnhof befasse. Jedenfalls habe Florian Bitzer (PSU) detaillierte Pläne vorgelegt, wie z.B. bei den Gleisen 1/2 eine Treppenverbindung in den Tiefbahnhof realisiert werden könne.

5. Verschiedenes

5.1. „Freudenstein – was trauen wir uns noch zu?“

Werner stellt den Vorschlag in den Raum, dass wir eine große Veranstaltung zum Thema Anhydrit z.B. mit dem Diplom-Geologen Dr. Jakob Sierig planen könnten. Er fragt, ob wir uns kräftemäßig „noch“ zutrauen, etwas Großes durchzuführen. Die Relevanz des Themas Anhydrit für unsere Widerstandsarbeit liegt darin, dass Anhydrit-Quellungen eine der möglichen (und jetzt wieder wahrscheinlicheren) Ursachen für Tunnel-Sperrungen sein können, für die S21 aber nicht resilient genug ist (also Anhydrit als eine der Infarkt-Gefahren).

5.2. Kirchheimer SPD-MdL Andreas Kenner

Markus berichtet, dass Kenner laut Bahn-Chat-Gruppe bereits mehrfach mit der S-Bahn in Plochingen gestrandet und nur mit dem Taxi nach Stuttgart gekommen sei. Er fragt, ob man (vielleicht SPD-ler*innen unter uns) mit ihm wg. S21 Kontakt aufnehmen sollte, auch weil er sich auf seiner Homepage sehr stark als ÖPNV-Fan zeigt.

Ende der Sitzung: 18.55 Uhr
Protokoll-Stand: 03.06.2025