

Rede von Jürgen Resch auf der 700sten Monatsdemo gegen Stuttgart 21

18. März 2024

Liebe Freunde des Stuttgarter Kopfbahnhofs,

am 26. Oktober 2009 fand die erste Montagsdemo gegen Stuttgart 21 statt. Heute, knapp 15 Jahre später, habe ich die große Ehre, anlässlich der 700sten Monatsdemo eine inhaltliche Zwischenbilanz zu ziehen und einen Ausblick in die Zukunft zu geben.

Die Protestbewegung gegen Stuttgart 21 ist für mich ein Musterbeispiel für die Wichtigkeit des bürgerschaftlichen Engagements! Ihr klärt auf, entlarvt falsche Versprechungen und manipulierte Berechnungen. Ihr kämpft für die Menschen und die Umwelt. Woche für Woche, jeden Montag klärt ihr auf über eines der größten Bau- und gleichzeitig Skandalprojekte Europas.

Und Ihr kämpft für eine ehrliche Verkehrswende. Weg vom Auto und hin zu einer funktionierenden Bahn. Für die saubere Luft und den Klimaschutz. Und zwar, indem ihr die Wahrheit über Stuttgart 21 erzählt und euch gegen die Profitinteressen von Immobilienspekulanten auflehnt, die aus einem lebendigen Stuttgarter Hauptbahnhof eine Privatisierungsorgie mit Milliarden Gewinnen machen wollen.

Ich bin stolz darauf, euer Partner zu sein. Von Anfang an. Und ganz ehrlich: Was für eine tiefe Freude, mit vielen hundert engagierten Bürgern Kontakt zu halten, über Gäubahn-Patenschaften die Finanzmittel für unsere Klage zu erhalten. Aber vor allem inhaltlich zusammenzuarbeiten, wenn wir als Deutsche Umwelthilfe auf dem Klageweg die Bundes- und Landesregierung sowie den Staatsbetrieb Deutsche Bahn AG zur Einhaltung von Recht und Gesetz zwingen.

Es ist ein einzigartiger Kreis, der hier in Stuttgart das ehemals größte Bauprojekt Europas kritisch begleitet, dort wo Regierungspolitiker und manche Medien vor den Wirtschaftsinteressen einknicken. Es muss einmal gesagt sein: Hier im Aktionsbündnis Stuttgart 21 versammeln sich bessere Bahnexperten als bei der Deutschen Bahn.

Und daher DANKE an euch Aktiven. Interessierte Bürger die sich in die Materie eingearbeitet haben, Rechtsanwälte, pensionierte Richter, Wissenschaftler, Ingenieure und ehemalige Bahnchefs befreundeter Nachbarländer – WOW! Was für ein Sachverstand.

Beispiel Kostenschätzung: Von Anfang an nannten die Bahnkritiker die heute sogar überholten Gesamtkosten. Wie wurdet ihr dafür kritisiert! Und heute sind selbst diese Berechnungen überschritten und ein Ende der Preissteigerungen nicht in Sicht.

Oder die unseriösen Versprechungen, dass sich durch S21 im ganzen Land und gerade auch in der Fläche der Bahnverkehr verbessern würde. Das Gegenteil ist eingetreten.

Gehen wir einmal 30 Jahre zurück, das europäische Argument für den Bau des Tiefbahnhofs S 21 – ein besonders absurdes – war die Stärkung der Ost-West Magistrale Paris – Bratislava. Der Bahnknoten Stuttgart sollte nicht nur den Nah- und Regionalverkehr verbessern. Nein – der europäische Fernverkehr sollte durch S21 massiv ausgebaut werden. Und der Fall der Mauer machte die Verbesserung der Bahnverbindung von Ost nach West zu einem starken Symbol. Die Nord-Süd Magistrale Stockholm – Stuttgart – Rom bestand ja und sollte, so die damaligen Staatsverträge, im Bereich der Gäubahn zumindest auf den Stand vor dem Zweiten Weltkrieg wieder rückausgebaut werden.

Von Anfang an haben wir Verbände, aber vor allem das Aktionsbündnis darauf hingewiesen, dass die ein Magistralen-Drehkreuz Stuttgart mit einem Tiefbahnhof in Schräglage und mit acht statt wie bis heute 16 Gleisen nicht funktionieren wird.

Ihr habt auf die Gefahr der Überflutungen durch Starkregenereignisse genauso aufmerksam gemacht wie auf die Probleme des Brandschutzes oder des fehlerbehafteten digitalen Sicherheitssystems ECTS, ohne das der Tiefbahnhof nicht angefahren werden kann.

An diesem Mittwoch wird sich der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn mit all diesen Problemen ein weiteres Mal beschäftigen. Doch bereits heute wissen wir aus den Aufsichtsratsunterlagen, dass S21 kolossal gescheitert ist und gerade, wie ein Kartenhaus, eindrucksvoll zusammenbricht. Man weiß gar nicht, wohin man zuerst schauen soll.

Ab Ende 2025 soll ein Spielbetrieb mit einem oder zwei Zügen pro Stunde und Richtung starten. ETCS ist nicht im Bahnhof verbaut und die zwingend mit ETCS ausgerüsteten neuen Regionalzüge verzögern sich um Jahre. Und auch die Nachrüstung der Bestandszüge – und nur solche dürfen einfahren – steht in den Sternen. ETCS ist ein störungsanfälliger Funkstandard, der bereits ohne Sabotage auf der Strecke nach Ulm sehr fehlerhaft läuft.

Nein, selbst nach Teilfertigstellung des Tiefbahnhofs Ende 2027 ist S21 nicht in der Lage, alle Nah-, Regional- und Fernverkehre aufzunehmen. Aus diesem Grund kommt es der Deutschen Bahn AG natürlich sehr gelegen, wenn man die Nord – Süd Magistrale von Stockholm in Stuttgart enden lässt und die Weiterführung über Rottweil, Singen, Zürich, Mailand nach Rom einfach amputiert.

Eine solche Bahnplanung kann nur in der selbsternannten Welthauptstadt des Automobilbaus Stuttgart passieren. Dort, wo mit Milliardenaufwand gerade die Autobahnen saniert werden und – ein Schuft, der Böses dabei denkt – die A 81 in den

Süden massiv verbreitert wird, um alle wegfallenden Bahnreisen ohne Stau auf die Straße verlegen zu können.

Ich werfe der Deutschen Bahn vor, mutwillig die Gäubahn kappen zu wollen, um von ihrer desaströsen Fehlplanung des Stuttgarter Bahnhofs abzulenken.

Ich gehe noch weiter und werfe der Bahn vor: Sie hat überhaupt nicht die Absicht, nach einer angeblich nur sieben Jahre währenden, in Wirklichkeit aber 15 Jahre mindestens dauernden Unterbrechung der Gäubahn – die heute über die Panoramastrecke an den Hauptbahnhof angeschlossen ist – diese über den Pfaffensteigtunnel wieder anzuschließen und so in den Tiefbahnhof einfahren zu lassen.

Die Fakten:

Dieser Tunnel mit zwei Röhren wäre mit knapp 12 Kilometern der längste Bahntunnel Deutschlands. Und mit realistisch kalkulierten 2,7 Milliarden Euro einer der teuersten. Es gibt weder eine finale Planung noch einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Der Tunnel stand auch nicht auf der Liste der Bauprojekte der Bahn, als diese noch von 40 bis 45 Milliarden Euro Bundeszuschuss ausging und erst recht jetzt nicht, nach Kürzung der Mittel auf 27 Milliarden Euro.

Als ich am 4. Oktober 2023 in meinem Gespräch mit den Bahnvorständen Dr. Richard Lutz und Herrn Berthold Huber über die Unzumutbarkeit des Umstiegs in Vaihingen für Reisende aus dem Süden Europas, der Schweiz oder vom Bodensee sprach, entgegnete er mir: „Herr Resch, woher wollen Sie denn wissen, ob die Reisenden denn überhaupt weiterfahren wollen, vielleicht wollen sie ja nur nach Vaihingen.“ Ich antwortete ihm: „Da haben Sie wahrscheinlich sogar recht. Nach fünfzehn Jahren Unterbrechung des Direktanschlusses dieser europäischen Magistrale werden die wenigen verbliebenen Reisenden sicher nur noch nach Vaihingen fahren. Und dann wird die Wirtschaftlichkeitsberechnung auch ergeben, dass sich der Pfaffensteigtunnel einfach nicht rentiert.“

Wir haben daher im Juni letzten Jahres Klage erhoben. Auf Nicht-Unterbrechung der Gäubahn als empfindlichster Teil der Magistrale Rom – Maiand - Zürich – Stuttgart – Hamburg – Stockholm.

Wir klagen erstmals nicht gegen einen Planfeststellungsbeschluss. Nein, wir klagen darauf, dass ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss eingehalten wird. Und zwar so, wie es der Planfeststellungsbeschluss klar sagt: Maximal wenige Wochen oder Monate dürfte diese international wie für 1,5 Millionen Anlieger wichtige Gäubahn unterbrochen werden.

Die DUH klagt gegen das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und beigeladen gegen die DB AG.

Anfangs versuchten EBA und Deutsche Bahn, unsere Klageberechtigung und auch den Zeitpunkt der angeblich zu frühen Klageerhebung zu bestreiten. Beide Fragen wurde souverän vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VGH) zu unseren Gunsten entschieden. Dann versuchten EBA und DB, durch unterschiedliche Argumentationen zur Zuständigkeit des Gerichts, weiter Zeit zu gewinnen. Und zwar, um vor einem rechtskräftigen Urteil vollendete Fakten zu schaffen und die Zufahrt der Gäubahn durch ein technisch nicht notwendige Kappung der Panoramabahn zu zerstören.

Auch diese Taktik von EBA und DB scheiterte.

Der VGH bestimmte Ende letzten Jahres das Verwaltungsgericht Stuttgart (VG) als das zuständige Gericht. Dieses forderte im Februar EBA und DB AG zu einer Antwort auf unsere Klageschrift auf. Ende vergangener Woche kam endlich auch das Schreiben der DB AG. Bemerkenswert ist dabei die Argumentation der Deutschen Bahn. Nirgendwo, so ihr Vortrag vor Gericht, sei doch rechtlich verbindlich festgeschrieben, dass die Gäubahn nur kurz unterbrochen werden dürfte.

Was haben drei Automobilmanager und zuletzt ein Controller an der Spitze der DB AG aus der ehemals stolzen Bahn gemacht? Sie ist wahrlich zu einem Fußabstreifer der Autokonzerne geworden und gerade im Vergleich zur den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nur noch peinlich.

Ich rechne nun zeitnah mit der Terminierung der Gerichtsverhandlung und freue mich auf die öffentliche Verhandlung.

Wir werden unterstützt vom Aktionsbündnis. Von den beiden Gäubahn-Komitees „Wir wollen nach Stuttgart“ und „Wir wollen an den Bodensee“, die in den vergangenen Wochen in Stuttgart und Rottweil im Beisein des ehemaligen Schweizer Bahnchefs Benedikt Weibel gegründet wurden. Von den Oberbürgermeistern der Städte entlang der Gäubahn, von Landkreisen, Wirtschaftsbetrieben, der Uni Konstanz und – soweit sie das offiziell tun können – von Schweizer Kantonen, der Schweizer Regierung und der SBB.

Da ist es schon interessanter aufzuzählen, wer unsere Klage NICHT unterstützt: Zuvorderst die Immobilienspekulanten und ihr politischer Vertreter, Stuttgarts Oberbürgermeister Frank Nopper. Und leider auch nicht die Landesregierung.

Zwar wird mir bestätigt, dass der Tiefbahnhof viel zu klein ist, um den prognostizierten Bahnverkehr aufzunehmen. Auch Einigkeit, dass der Tiefbahnhof mit nur acht Gleisen und einer offensichtlich störanfälligen digitalen Sicherheitstechnik ECTS nicht genügen wird, den Nah-, Regional- und Fernverkehr komplett aufzunehmen!

Inhaltlich erhalte ich somit Zustimmung, aber jetzt kommt's: Seit Jahren schwelt der Streit, wer die Mehrkosten für S21 zahlt. Landesregierung und Parlamentarier befürchten – so wird mir das dann immer erläutert –, dass sich die rechtliche Position des Landes verschlechtert, wenn sich das Land für eine dauerhafte Anbindung der Gäubahn an den Kopfbahnhof und damit Erhalt des Kopfbahnhofs oder Teilen davon einsetzen würde.

Was für ein Versagen der Politik, was für eine Kapitulation einer Regierung und ihrer Landtagsfraktionen vor den Stuttgarter Immobilienspekulanten!

Ich erwarte von meinem Ministerpräsidenten, vom Verkehrsminister und zumindest von der zahlenmäßig großen und nur gebückt auftretenden grünen Landtagsfraktion eine politische Gestaltung unserer Zukunft. Und ganz konkret die Arbeit an Alternativplänen für den Fall, dass wir uns mit unserer Klage durchsetzen.

Vielleicht warten Bund, Land und Stadt auch nicht auf die richterliche Bestätigung, dass sich auch der Staatsbetrieb an Recht und Gesetz und an Planfeststellungsbeschlüsse halten muss und entscheidet bereits vorab, die Gäubahn am Hauptbahnhof zu belassen, die Trasse endlich wieder auf Vor-Weltkriegs-Standard durchgehend zweigleisig auszubauen und den Kopfbahnhof dauerhaft nicht nur für die beiden für die Gäubahn notwendigen, sondern idealerweise für alle 16 Gleise zu erhalten?

Bereits vor 15 Jahren zu Baubeginn haben wir gegen Bahn und EBA geklagt. Damals gab es noch eine schwarze Landesregierung. Ministerpräsident Stefan Mappus und Umweltministerin Tanja Gönner unterstützten unsere Klage auf saubere Luft ebenso wenig wie ihre Nachfolger Kretschmann und Herrmann. Und wir gewannen vor Gericht. Auf der Baustelle durften nur Maschinen und Fahrzeuge eingesetzt werden mit Partikelfiltern. Auch damals hatte mir Bahnchef Rüdiger Grube prophezeit, wir würden verlieren.

Diesmal ist die Bahn sichtlich nervös und ich weiß aus internen Quellen, dass sie einen Erfolg unserer Klage für durchaus möglich hält.

Eine Klage schafft Augenhöhe und sorgt für eine größere Bereitschaft zum Dialog. Ohne Druck durch eine Gerichtsentscheidung rechne ich aber nicht mit einem Erfolg. Am 16. April habe ich mein nächstes Gespräch mit dem Bahnvorstand – mit Dr. Lutz und Bauvorstand Huber – zum Thema Kopfbahnhof und Gäubahn. Immerhin: Anders als viele Politiker hier in Stuttgart habe ich in den vergangenen Wochen die Bahn loben können.

Es freut mich, dass unser DUH-Vorschlag des Doppelbetriebs S-21-Tiefbahnhof bei gleichzeitigem Erhalt des Kopfbahnhofes von der DB AG aufgegriffen wurde. Wenn auch nicht freiwillig. Ich begrüße ausdrücklich die aktuell durch Whistleblower geplante Lösung, die zum einen für mehrere Jahre den unmittelbaren Anschluss der

Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof sicherstellt und damit auch ausreichend Zeit für unser Klageverfahren schafft. Und ich prophezeie, dass aus diesem Provisorium eines Parallelbetriebs von Kopfbahnhof und Tiefbahnhof eine Dauerlösung wird.

Nach Informationen der DUH aus Bahnkreisen rechnen DB AG und EBA nicht mit einer zeitnahen Lösung der Probleme mit dem neuen digitalen Sicherheitssystem ECTS im Tiefbahnhof. Konkret wird offensichtlich nicht mit einem, sondern mit mehreren Jahren Verzögerung gerechnet. Bund, Land und Stadt müssen sich dieser neuen Realität stellen und sich zudem auf das gerichtliche Obsiegen unserer DUH-Klage einstellen. Nämlich auf eine dauerhafte Anbindung der Gäubahn als Süd-Nord Magistrale.

Ich erinnere daran, dass die Bundesregierung sich in ihrem Klimaschutzplan – zu dem wir sie vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin bereits erfolgreich verklagt – verpflichtet hat, den Personenverkehr auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln und auch danach weiter massiv auszubauen, dafür den Straßenverkehr stark zu reduzieren. Und nach 2030 muss nach den Planungen der Bundesregierung der Bahnverkehr weiter stark wachsen.

Daher meine Forderung an Bahnchef Lutz, OB Nopper, Verkehrsminister Hermann: Nehmt endlich den Kopf aus dem Sand und arbeitet an einem leistungsfähigen Bahnknoten Stuttgart, der auch 2040 und 2050 den steigenden Bahnverkehr bewältigen kann. Wir brauchen schnell den Start der Planung für breite Treppen und Rolltreppen sowie Aufzüge zwischen Kopf- und Tiefbahnhof, um weitere Schikanen für die in Stuttgart bahnfahrenden Menschen zu vermeiden.

Wir sind nicht ohnmächtig! Und wir können die Bürgerbahn vor den Spekulanten in Stuttgart und anderswo retten!

Ich kämpfe persönlich seit 42 Jahren gegen giftige Pestizide, betrügerische Automobilkonzerne oder Regierungen, die Recht und Gesetz nicht beachten. Und ich habe gelernt, dass es sich lohnt, sich für die richtige Sache einzusetzen.

Ich bitte jeden Einzelnen von euch: Setzt euch für eine funktionierende Bürgerbahn nach Schweizer Vorbild ein. Für einen leistungsfähigen Bahnknoten Stuttgart mit einem erhaltenen Kopf- und vielleicht irgendwann ihn ergänzenden Tiefbahnhof.

Macht Druck, kommt zu den Bahnhofsgesprächen, die wir parallel zur Klage an allen Bahnhöfen entlang der Gäubahn in diesem Jahr organisieren. Liebe Whistleblower: Versorgt und weiter mit internen Informationen über Dinge, die verborgen bleiben sollen.

Und wer es sich finanziell leisten kann: Unterstützt mit Spenden das Aktionsbündnis, die Parkwächter und alle für den Kopfbahnhof kämpfenden Verbände und Initiativen. Und nur, wer dann noch was übrig hat, den bitte ich darum: Unterstützt unsere Klage für den Kopfbahnhof und die Gäubahn mit der Übernahme einer Gäubahn-

Patenschaft (zu finden unter www.duh.de).

Zum 700ten Mal: Wie lautet unser gemeinsames Motto?

OBEN BLEIBEN!

Wenn wir gemeinsam **DRUCK MACHEN**, werden wir es schaffen!

Ich danke euch!