

Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) zur 250. Montagsdemonstration: „BahnCard 50 + Integraler Taktfahrplan oder Stuttgart 21 – AUSSTIEG JETZT!“

Zum 250. Mal – fünf volle Jahre lang – wird in Stuttgart gegen das Projekt Stuttgart 21 demonstriert. Wir zollen dem Durchhaltevermögen von Zehntausenden unseren Respekt. Hut ab & oben bleiben! Der Protest ist nicht nur gerechtfertigt. Er hat zum Jahreswechsel 2014/15 neue Aussicht auf Erfolg. Die Macher von Stuttgart21 stehen mit dem **RÜCKEN ZUR WAND**. Wir appellieren an diesem Tag an die vier entscheidenden S21-Verantwortlichen Bahnchef Rüdiger Grube, Ministerpräsident Winfried Kretschmann, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und die Bundeskanzlerin Angela Merkel und wenden uns zugleich an die Verkehrsminister der Bundesländer: **Beenden Sie das Projekt S21! Schließen Sie die Grube! Heilen Sie die Wunden in der Stadt! Lindern Sie die Verletzungen bei den Menschen!**

Herr Rüdiger Grube! In Ihrem jüngsten Interview – wiedergegeben in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 3. Dezember – erklären Sie: „Bei Stuttgart 21 verläuft alles nach Plan, sowohl zeitlich wie bei den Kosten.“ Die Menschen in Stuttgart können eine solche Aussage nur als Hohn empfinden. Zwar sind die Bauarbeiten im vollen Gang, doch das für Juni in diesem Jahr angekündigte Brandschutzkonzept zu Tiefbahnhof und Tunneln steht immer noch nicht. In der Filder-Anhörung vermochten Ihre Leute nicht, den Vorwurf des Kapazitätsrückbaus zu widerlegen. Sie stehen nun vor der Aufgabe, die Kritik des sogenannten „[Nachforderungskatalogs](#)“ zu entkräften – eine bahnwissenschaftliche Unmöglichkeit.¹ Mindestens sieben Ihrer Top-Leute bei diesem „bestens geplanten Großprojekt“ sind in den vergangenen drei Jahren desertiert, weil diese alle – und Sie selbst! – wissen: S21 wird in einem Desaster enden!² Warum, Herr Grube, sagen Sie nicht offen: Mein Hauptaktionär, vertreten durch die Bundeskanzlerin, verbietet mir die naheliegende Forderung **„AUSSTIEG – JETZT!“** Präziser noch – immerhin hat dies das „Handelsblatt“ aufgedeckt: Warum sagen Sie nicht: „Einen S21-Ausstieg zu fordern, ist für mich finanziell kontraproduktiv. Mein Jahreseinkommen erhöht sich in dem Maß, wie ich gute Miene zum bösen S21-Spiel mache“?

Herr Ministerpräsident Kretschmann! Am 13. Januar 2013 schrieben Sie: „Ein einfaches Ja zum Weiterbau [von S21] kann ich der Bahn nicht abnehmen, weil mein Vertrauen in die Glaubwürdigkeit der Bahn zutiefst erschüttert wurde.“ Haben Sie in den letzten 23 Monaten neues Vertrauen in die DB AG gewonnen? Tatsächlich trifft ja das Gegenteil zu: Wurde Ihnen doch in den letzten Monaten – zuletzt im Rahmen des Erörterungsverfahrens zum PFA 1.3 – dargelegt, wie wenig der Bahn an der Wahrheit gelegen ist. Musste nicht deshalb das in Ihrer Verantwortung stehende Regierungspräsidium dieses Erörterungsverfahrens am 8. Oktober 2014 abbrechen! Vor allem wurde in diesem Verfahren im Detail belegt, dass S21 ein Projekt zum **ABBAU der BESTEHENDEN SCHIENENKAPAZITÄT** ist. Eine Tugend in diesem Land, durch die Sie mit dem Landesvater-Gütesiegel wandeln, wird in der Sparsamkeit gesehen – „d´Sach zammehalte“. Bei S21 findet das Gegenteil statt: **Immer mehr Geld für deutlich weniger Kapazität!** Wir fordern Sie auf: Befürworten Sie, dass die PFA-1.3-Anhörung beim Ergänzungstermin im Frühjahr 2015 nicht nur zu Lärmschutz und Fildertrasse, sondern auch zum Kapazitätsabbau zu Ende geführt wird!

¹ Der Nachforderungskatalog legt die haltlose Argumentation der DB AG zur Planrechtfertigung offen. Während die älteren S21-Gutachten nur eine Leistungsfähigkeit unter dem heutigen Bedarf nachweisen, ist der Stresstest, der eine höhere Leistung belegen sollte, voller faktisch eingestandener Fehler. Siehe Christoph Engelhardt, „Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung“, in: Eisenbahn-Revue International 1/2015.

² Hany Azer (Gesamtprojektleiter) Abgang 2011 // Udo Andriof (Projektsprecher); Abgang Mai 2011 // Klaus Grewe (S21-Beirat); Abgang Juni 2014 // Matthias-Walter Schmidt (Leiter Zentrale Bauleistik); Abgang Oktober 2014 // Gerd Maitschke (Projektleiter Tiefbahnhof); Abgang November 2014 // Wolfgang Dietrich (Projektsprecher); Abgang Januar 2015 // Stephan Penn (Technischer Geschäftsführer); Abgang ebenfalls Januar 2015.

Herr Bundesverkehrsminister Dobrindt! Im Zusammenhang mit den Enthüllungen des Hessischen Rundfunks und der ARD-Tagesschau zur geplanten Abschaffung der BahnCard50 traten Sie gemeinsam mit Bahnchef Grube mit der Aussage vor die Medien: „Sie [die BahnCard] ist beliebt, hat sich bewährt und wird Bestand haben.“ In der 33-Seiten-Vorlage für die Tagung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG am 10. Dezember, die auch Ihrem Staatssekretär Michael Odenwald in seiner Eigenschaft als Bahn-Aufsichtsrat zugegangen ist, ist allerdings Gegenteiliges festgehalten. Tatsächlich ist nicht die BahnCard schuld an der Misere im Fernverkehr. Schuld an derselben sind die Liberalisierung im Fernbus-Verkehr und die Verschleuderung von Milliarden Euro bei Projekten wie Stuttgart 21. Die Schiene kann gegen den Fernbusverkehr und gegen die Binnenluftfahrt dann erfolgreich bestehen und vom Straßenverkehr dann deutlich Marktanteil auf sich ziehen, wenn sie ihre Stärken Pünktlichkeit und Komfort ins Zentrum rückt und ein attraktives Preissystem entwickelt. Ein entscheidendes Element in einer solchen Strategie ist der Integrale Taktfahrplan, der unter dem Begriff „Deutschlandtakt“ in den Koalitionsverträgen von Schwarz-Gelb vom September 2009 und von Schwarz-Rot vom Oktober 2013 als Zielvorgabe festgehalten ist. Mit S21 wird jedoch im strategisch entscheidenden Südwestknoten des deutschen Schienennetzes ein Flaschenhals geschaffen, der nicht nur den Schienenpersonenfernverkehr nachhaltig einschränkt. Damit wird insbesondere ein Integraler Taktfahrplan und ein funktionierender, leistungsfähiger Bahnknoten Stuttgart dauerhaft ausgeschlossen. Sie sagen: Im Fernverkehr müssten bis zum Jahr 2019 1,5 Milliarden Euro eingespart werden. Wir raten: **AUSSTIEG bei S21 JETZT!** Damit sparen Sie mindestens fünf Milliarden Euro ein, die Bund und Bahn für das Fernverkehrsprojekt Stuttgart 21 sinnlos vergraben wollen. **UMSTIEG in die OPTIMIERUNG des KOPFBAHNHOFS** heißt nicht nur, viel Geld sparen, sondern auch, die Voraussetzungen für den Integralen Taktfahrplan, für ein Wachstum des Schienenpersonenfernverkehrs und für die Stärkung der BahnCard50 schaffen!

Frau Bundeskanzlerin Merkel! Selbst die Mitglieder Ihrer Regierung sagen erstmals öffentlich, dass sich Stuttgart 21 nicht rechnet, dass das Projekt eine Nullnummer und Vergeudung von Steuermilliarden ist! So formulierte es der Parlamentarische Staatssekretär Uwe Beckmeyer vor wenigen Wochen: „Großprojekte, die der Bahn nichts bringen, müssen künftig vermieden werden, wie das Projekt Stuttgart 21.“³

Wegen des Projekts Stuttgart 21 wollte Ihre Regierung sogar die Gesetzeslage nachträglich „anpassen“: Ihr Verkehrsminister Alexander Dobrindt ließ ein Gesetz zur Änderung von § 11 Allgemeines Eisenbahn-Gesetz vorbereiten. Damit sollte das hochnotpeinliche Eingeständnis vermieden werden, dass S21 Kapazitätsabbau bedeutet. Doch das Vorhaben wurde publik. Jetzt mussten Sie Herrn Dobrindt anweisen, die Lex S21 zu begraben. Wir fordern Sie auf: Ziehen Sie bei S21 die überfällige Konsequenz und machen Sie einen mutigen Schritt, so wie Sie es bei dem Atomausstieg getan haben! Fordern Sie mit uns: **AUSSTIEG JETZT!**

Sehr geehrte Herren Verkehrsminister der Länder! Bereits mehrfach stand auf der Tagesordnung der Verkehrsminister-Konferenz und des Bundesrats das Thema Großprojekte. Unsere italienischen Freundinnen und Freunde, die, ähnlich wie wir, gegen solche Großprojekte u.a. in Florenz und im Val di Susa kämpfen, fanden dafür den treffenden Begriff „le grandi opere inutili e imposte“. Wohl wahr – es handelt sich um „große unnütze und aufgezwungene Werke“! Vor allem aber handelt es sich bei der Mottgers-Spange, bei der Y-Trasse, bei der Fehmarn-Belt-Querung, bei

³ Begrüßungsrede des Parlamentarischen Staatssekretärs Uwe Beckmeyer auf der Gemeinsamen Konferenz des Branchenausschusses Bahnindustrie der IG Metall und des Verbandes der Bahnindustrie VDB in Berlin am 12. November 2014. Beckmeyer führte dabei im Anschluss an das obige Zitat weiter aus: „Gerade bei Stuttgart 21 wird eine Unmenge Geld eingesetzt, für ein Projekt, das einen Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 hat [das also mehr kostet als es Nutzen bringt; BsB]. Diese Gelder fehlen beim Ausbau der Bahnstrecken von den Häfen in Norddeutschland.“ Beckmeyer war in den Jahren 2004 bis 2011 Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Fraktion und Mitglied des Verkehrsausschusses.

den Hochgeschwindigkeitsstrecken über die Schwäbische Alb und von Nürnberg nach Erfurt, beim S-Bahn-Tunnel München und nicht zuletzt bei Stuttgart 21 um *sündhaft teure* Projekte. Mit ihnen werden gewaltige Bundesmittel im Verkehrssektor gebunden. Diese Projekte sind dafür verantwortlich, dass sich die Schieneninfrastruktur in einem miserablen Zustand befindet und weiter verkommt. Es handelt sich auch um Projekte, die eine sinnvolle Verkehrsentwicklung – mehr Verkehr auf der Schiene, Lärmsanierung, die Anbindung an neue Ausbaustrecken in Frankreich oder der Schweiz und einen Integralen Taktfahrplan – verhindern.

Wenn Sie die Interessen Ihrer jeweiligen Bundesländer an einer nachhaltigen Entwicklung der Schiene konsequent vertreten, dann müssen Sie NEIN zu diesen Großprojekten sagen. Insbesondere müssen Sie fordern: **AUSSTIEG BEI S21 – JETZT!**

Sehr geehrte Journalistinnen und Journalisten! Die angesprochenen S21-Verantwortlichen kennen ihre Verantwortung. Und sie wissen, dass das Projekt zerstörerisch ist, ja, dass es nie vollendet werden kann. Wie sagte der grüne Oberbürgermeister der baden-württembergischen Landeshauptstadt in seiner Eröffnungsrede im Januar 2013: „Der Karren ist an die Wand gefahren!“ Doch die Verantwortlichen nehmen ihre Verantwortung nicht wahr. Die Einsicht vieler Grüner trägt, nachdem sie in Amt und Würden sind, keine Früchte. Daher obliegt es vor allem denen, die am 8. Dezember auf die Straße gehen und vor den Bahnhof ziehen, immer neu zu fordern: **AUSSTIEG JETZT!** Und dies zu konkretisieren mit **Umstieg konkret: den Kopfbahnhof optimieren!**

Doch es liegt nicht zuletzt auch an den Medien-Menschen, Ihrer Verantwortung gerecht zu werden! Informieren Sie sich gewissenhaft! Dokumentieren Sie die unzweideutigen Fakten! Knüpfen Sie an am Herbst 2010, als es im Rahmen der sogenannten Stuttgart 21-Schlichtung kurzzeitig gelang, ein Millionenpublikum aufzuklären.

Am Ende werden Sie als verantwortungsbewusste Medienleute zu einem vergleichbaren Schluss kommen wie die Menschen, die am 8. Dezember auf der Straße sind, und wie all diejenigen, die das zum 250. Mal tun und immer neu fordern:

AUSSTIEG – JETZT!

Die Mitglieder der Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB):

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell // Michael Bienick, Hückelhoven-Ratheim // Thilo Böhmer, Rodgau, Lokomotivführer // Dr. Christoph Engelhardt, München, Initiator der Faktencheckplattform WikiReal.org // Klaus Gietinger, Wilhelmshorst, Regisseur (u.a. „Tatort“) und Buchautor // Johannes Hauber, Mannheim, President Industrial Railway Committee // Eberhard Happe, Celle, Bundesbahndirektor a.D., Dipl.-Ing. // Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München // Andreas Kegreiß, Herrenberg, Dipl.-Ing. // Andreas Kleber, Schorndorf, Initiator „Kleber-Express“ // Dr. Bernhard Knierim, Berlin, Koautor – zusammen mit W. Wolf – von „Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“ // Karl-Heinz Ludewig, Berlin, Verkehrswissenschaftler // Prof. Heiner Monheim, Bonn; Autor, Geograph und Verkehrswissenschaftler // Prof. Jürgen Rochlitz, Burgwald-Eder, Mitglied in der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesumweltministerium // Roland Schuster, Mannheim, stellv. Betriebsratsvorsitzender Bombardier Transportation // Gangolf Stocker, Stuttgart, Gemeinderat Stuttgart // Dr. Winfried Wolf, Wilhelmshorst, Buchautor

Kontakt: Prof. Dr. Heiner Monheim 0170 – 80 48 154 // Dr. Winfried Wolf 0172 – 296 99 70