

Warum S21 schlecht ist:

Eine kurze Zusammenfassung warum das Projekt Stuttgart 21 ein gigantischer Fehler ist, und das mit Ansage:

Durch das Projekt Stuttgart 21 wird ein guter Bahnverkehr seit vielen Jahren und auf Dauer verhindert. Es werden von Jahr zu Jahr neue, noch höhere Kosten, ohne Ende in Sicht. Die lange Bauzeit, Unwägbarkeiten und Überraschungen beim Durchbohren schwieriger Gesteinsschichten - allein 63 Kilometer Tunnel sind neu anzulegen - verschlingen mindestens zehn bis elf Milliarden Euro, eher mehr. Große Verkehrsinfrastrukturprojekte sprengen stets den prognostizierten Kostenrahmen. Außerdem ist der Albaufstieg für herkömmliche Güterzüge zu steil.

Und das Projekt strotzt nur so vor Planungsfehlern;

- Die Bauten werden im Brandfall für Bahnreisende zu Todesfallen, da die Tunnel viel zu schmal sind und zu wenig Fluchtmöglichkeiten bieten.
- Einen Bahnsteig, der nur durch eine Sondergenehmigung überhaupt als solcher genutzt werden darf, da er das maximale Gefälle um sechsfache überschreitet und so zur Gefahr für Reisende wird
- die Vielzahl an Treppen erschwert die Benutzung für mobilitätseingeschränkte Menschen
- zu schmale Bahnsteige verbunden mit einer hohen Zugfrequenz führen zu überfüllten Bahnsteigen
- komplizierte Rettungswege für Feuerwehr und Krankenwagen
- die geringe Gleisanzahl macht eine effektive Taktung nahezu unmöglich und ein Zubau von weiteren Gleisen ist durch die räumliche Situation erst einmal ausgeschlossen

Zudem belasten die Arbeiten für Stuttgart 21 und insbesondere auch die geplante Bebauung des Rosensteinareals das Stadtklima extrem.

Die Firma Züblin ist der größte Auftragnehmer bei Stuttgart 21 und verursacht unendlich viele Tonnen von klimaschädigenden Treibhausgasen. Zudem verschlingen die Bauarbeiten weltweit knapp gewordenen Baustoffe, nehmen diese anderen wichtigen Projekten weg und treiben die Preise in die Höhe. Auch zu bedenken ist, dass die russischen Oligarchen Oleg Deripaska und Wiktor Felixowitsch Wechselberg als Anteilseigner und Geschäftspartner Ihrer Mutterfirma Strabag für lukrative Auslandsgeschäfte gesorgt haben und möglicherweise indirekt Gewinne aus der Baustelle ziehen. Wegen Stuttgart 21 ist in der Schillerstraße die Kanalisation unterbrochen, weshalb diese im vergangenen Jahr zweimal hintereinander überflutet war und die von Züblin betriebene Pumpstation soll die Abwässer der Schillerstraße in die S21-Baustelle befördern.

All das macht Stuttgart 21 zu einem Projekt, das weiterhin verhindert werden muss, da es untragbar ist.

Zur Sache möchte ich mich an dieser Stelle nicht weiter äußern.

Umstieg 21:

Unter dem Druck des drohenden Klimakollapses muss auch Stuttgart21 auf den Prüfstand. UMSTIEG21 liefert Argumente gegen das Resignative, es sei zu spät für eine Umorientierung. Für den Bahnhofstrog und die schon gebauten Tunnel werden realistische Alternativen vorgestellt. Soweit möglich und sinnvoll, soll bereits Gebautes umgenutzt werden.

Unterirdische City-Logistik

Die S21-Infrastruktur kann viel besser genutzt werden für ein System unterirdischer Güterversorgung: voll automatisiert werden Paletten von der Peripherie der Stadt zum zentralen Umschlagplatz im Bahnhofstrog befördert. Von dort werden sie mit Elektro(klein)fahrzeugen zu den Adressaten geliefert. Die Verbindungen können netzartig ausgebaut werden. Ein externes Gutachten hat die Plausibilität nachgewiesen und empfiehlt „weitere Schritte in Richtung eines unterirdischen City-Logistik-Systems“.

Mehr Platz für Menschen und Leben

Die Verlagerung von Güterverkehren unter die Erde ermöglicht den Rückbau von Straßenraum zugunsten neuer urbaner Lebensräume. Die Versorgung mit Gütern ist eine Aufgabe der (kommunalen) Daseinsversorgung wie der Öffentliche Personennahverkehr.

Wiederherstellung des oberirdischen Kopfbahnhofes und des Schlossgartens

Alle 16 Gleise werden wieder an den Bonatzbau herangeführt. Um im Schlossgartenbereich die Riegelwirkung des S21-Trogs aufzulösen und eine breite ebenerdige Verbindung von der Stadt in den Schlossgarten zu ermöglichen, muss die Mehrzahl der Kelchstützen weichen. Einige Kelchstützen, die dem nicht im Wege stehen, können weiter genutzt werden, umgestaltet und mit neuen Funktionen.

Einsparung öffentlicher Gelder und Zeitersparnis

Es wird eine Einsparung von über 6 Mrd. € gegenüber dem Weiterbau mit Ergänzungsprojekten geben und viele Jahre Zeitersparnis. Zudem keine Großbaustellen bis in die 40er Jahre.

Vorteile für das Klima

Gegenüber Stuttgart21 führt UMSTIEG21 zu klimapolitischen Entlastungen:

- 730.000 t Treibhausgase weniger durch Verzicht auf die „Ergänzungsprojekte“ mit 47 km weiteren Tunneln
- Bis zu 1.300 t CO₂ pro Jahr weniger durch die Verlagerung von Güterverkehr unter die Erde
- Keine weitere Bodenversiegelung durch Erhalt des Kopfbahnhofes und das vorgeschlagene Schlossgartenkonzept und mehr städtisches Grün
- Beitrag zur Energiewende durch großflächige transparente Solarpaneele auf dem Glasdach des wiederhergestellten Kopfbahnhofes
- Stärkung des ÖPNV durch S-Bahn Ringschluss auf den Fildern
- Keine weitere Zunahme des ökologisch problematischen Flugverkehrs durch Verzicht auf S21-Flughafenbahnhof

Das zeigt, dass es sich weiterhin lohnt, gegen Stuttgart 21 und für Umstieg 21 zu kämpfen!

Zur Sache möchte ich mich an dieser Stelle nicht weiter äußern.

S21 und der Beton:

ÖPNV Ausbau falsch verstanden

Die Baustelle von S21 verbraucht unnötigerweise riesige Mengen von Beton, dabei ist die Betonproduktion für 8% der weltweiten CO² Emissionen verantwortlich.

Seit Jahrzehnten fordern Menschen den Ausbau des ÖPNV, um eine gute Alternative zum Auto zu bieten. Doch wurde der ÖPNV Ausbau hier komplett falsch verstanden. Es werden Unmenge an Geld und Ressourcen und damit CO² in ein Prestigeprojekt gesteckt, während überall anders der Umstieg auf die Bahn durch ein sanierungsbedürftiges Schienennetz und eingleisige Strecken verhindert wird. Durch das Projekt fehlen an anderer Stelle massiv Gelder, um Strecken zu erneuern oder auszubauen. Das hat nichts mit einer Mobilitätswende zu tun, sondern ist ein Prestigeprojekt, mit dem sich die Stadt Stuttgart profilieren möchte. Geholfen ist mit dem Bahnhof niemanden, außer den wenigen Unternehmer*innen, die große Profite aus der Umweltzerstörung schlagen.

Ich kann mir nicht erklären, wie man es schafft, Geld so falsch in den ÖPNV zu investieren.

Modernes Bauen mit veralteten Baustoffen

Auch an anderen Stellen wird an veralteten Arbeitsweisen festgehalten. Es ärgert mich zum Beispiel, dass es als modernes Bauen gilt alles mit Beton zu machen. Ein Haus aus Beton stößt in der Produktion CO² aus, ein Haus aus Holz speichert hunderte Jahre lang CO². Das Bauen mit dem veraltete Baustoff Beton zementiert die Erdaufheizung ganz klar. Wie bereits erwähnt, ist die Betonproduktion mit sehr hohen Emissionen verbunden, und auch der Abbau der für Beton und Zement benötigten Rohstoffe, zerstört weltweit die Umwelt.

Klar können mit Holz einige spezielle Bauten nicht errichtet werden, da stellt sich dann aber die Frage, ob es überhaupt nötig ist, diese so zu bauen. Bei S21 ist es beispielsweise nicht notwendig. Wozu brauchen wir zum Beispiel Kelchstützen? Können die irgendwas anderes als gut aussehen? Hier wird ein Bahnhof und ein Projekt zementiert, der ein wahrer Klimakiller ist

Weniger ist mehr

Unser Lebensstandard ist im Moment nicht auf Dauer mit einem intakten Klima vereinbar.

Darum müssen wir uns fragen, was wir wirklich brauchen und was weggelassen werden kann.

Ist es notwendig, einen für sein Aussehen preisgekrönten Bahnhof in die Stadt zu pflanzen, wenn dieser deutlich unpraktischer ist als der alte Bahnhof, der einwandfrei funktioniert hat, sogar der pünktlichste Bahnhof Deutschlands war?

Es kommt einem so vor, als würde für jeden Schritt in Richtung Klimagerechtigkeit, auch wieder mindestens ein Schritt zurück gemacht. Wir kommen nicht von der Stelle, weil wir an unnötigen und veralteten Projekten festhalten und die Politik sich vehement weigert, endlich einmal loszulassen und einen Weg Richtung Klimagerechtigkeit einzuschlagen.

Unfriedlichkeit und der schwarze Donnerstag:

Die Auseinandersetzung im Stuttgarter Schlossgarten tobte fast 13 Stunden. Hunderte Demonstranten und Dutzende von Polizeibeamten wurden verletzt. Es ging um einen Bahnhof im Allgemeinen und um eine Gitterabspernung im Besonderen. Dieser schwarze Donnerstag hat sich ins kollektive Gedächtnis eingebrannt.

Ein Gefühl der Ohnmacht teilen an jenem Tag viele Stuttgarter, die erleben, wie martialisch ausgestattete Polizeieinheiten Meter um Meter des Parks räumen, wie Wasserwerfer, Pfefferspray und Knüppel gegen fast ausschließlich friedlich demonstrierende Bürger eingesetzt werden. Eine einseitige Aggression, die über Stunden so verstörend gleichförmig und mit einem konstant hohen Maß an Gewalt erfolgt, dass der oft bemühte Begriff der "Eskalation" nicht recht passen mag. Verstörend auch, weil sich damit ein Umgang des Staates mit seinen Bürgern offenbart, den Viele nicht für möglich gehalten haben.

Über etwa vier Stunden der gleiche Ablauf: Scharfer Wasserwerferstrahl erst auf die vordersten Reihen, wo sich Jugendliche wie Rentner mit Planen zu schützen versuchen, vom Strahl getroffen übereinander fallen, wegtorkeln oder von anderen gestützt außer Reichweite geführt werden. Dann zielt der Strahl weiter nach hinten und in großzügigen Schwenks seitlich über die Menge. Einige Minuten Pause, dann geht es von Neuem los.

Die Zahl der Verletzten steigt schnell. Das Foto des von zwei Demonstranten gestützten Rentners Dietrich Wagner, dem Blut aus beiden Augen läuft, nachdem ihn ein Wasserwerferstrahl frontal ins Gesicht getroffen hat, geht durch alle Medien. Es wird zur traurigen Ikone des Protests.

Innenminister Heribert Rech spricht derweil von Pflastersteine werfenden Demonstranten – schon wenige Stunden später muss er einräumen, dass dies nicht der Wahrheit entsprach. Es flogen nur vereinzelt Kastanien.

Bei 375 liegt die Zahl der Verletzten, die von den unabhängigen Demosanitätern laut deren Angaben versorgt wurden, davon allein 320 Verletzungen durch Pfefferspray, 32 Prellungen durch Faust- und Knüppelschläge und 12 Kopfplatzwunden durch Knüppelschläge.

Ungeachtet der Tatsache, dass im November 2015 das Verwaltungsgericht Stuttgart den Polizeieinsatz für rechtswidrig erklärt hat, ist dessen juristische Aufarbeitung bis heute unbefriedigend.

Was bleibt vom "Schwarzen Donnerstag"? Möglicherweise bei vielen ein erschüttertes Verhältnis zum Staat und den ausführenden Organen seiner Gewalt. "Was sollen die Kinder von unserem Rechtsstaat halten, der sie von der Straße spritzt?", fragte am 30. September 2010 der katholische Pfarrer Michael Brock, damals Stuttgarter Stadtdekan, der den Einsatz über Stunden im Park verfolgt.

Wie kann man von einem Hausfriedensbruch sprechen, an einem Ort, der in sich so tief unfriedlich und zerstörerisch ist? Wie soll ein Frieden gebrochen werden, wo nie einer war?!