

Stuttgart 21 und das Märchen von der Volksabstimmung

2011 wurde eine Volksabstimmung zu der Frage durchgeführt, ob das Land Baden-Württemberg seine Beteiligung am Projekt Stuttgart 21 kündigen sollte.

Zwar hat sich bei der Abstimmung eine Mehrheit gegen die Kündigung ausgesprochen. Doch dieses Ergebnis hat schon deshalb keine Rechtswirkungen, weil zu wenige Wahlberechtigte abgestimmt haben und das sogenannte Quorum nicht erreicht wurde.



Purer Machterhalt...

Wir alle wissen, dass sich trotzdem die Politiker von Bund, Land, Region und Stadt Stuttgart auf diese Abstimmung berufen. Wie eine Monstranz tragen sie dieses Totschlagargument vor sich her und missbrauchen es als Freibrief, um keine eigene

7 Jahre später...

Abgesehen davon kann sieben Jahre später und bei völlig veränderten Verhältnissen diese Abstimmung für niemand verbindlich sein. Damals wurde über die wahren Kosten getäuscht und ein Höchstbetrag von 4,526 Milliarden Euro zur Grundlage gemacht. Die Kosten sind aber schon jetzt nach dem Eingeständnis der Bahn auf mindestens 8,2 Milliarden Euro explodiert. Unlösbare Probleme beim Brandschutz stehen einem Weiterbau ebenso entgegen wie die Unmöglichkeit, die Kapazität des Bahnknotens auf das für eine Verkehrswende nötige Maß zu erweitern.

Verantwortung übernehmen zu müssen. Bessere Argumente fallen ihnen zur Rechtfertigung ihres Nichtstuns nicht ein. In Trumpscher Manier nutzen sie noch immer die Volksabstimmung als Alibi für die Schädigung der öffentlichen Kassen statt einen Fehler zuzugeben. Ihr Machterhalt und der Schutz der Investoreninteressen gehen ihnen über das öffentliche Wohl.

VisdP: AK Bürgertribunal c/o Reiner Weigand, Wolfmahnstr. 36 70563 Stuttgart

Stuttgart in Verkehrschaos und Abgas Verkehrswende braucht Mut!



Alle reden von Verkehrswende – aber niemand spricht darüber, dass Stuttgart 21 einer Wende im Wege steht!

Täglich schieben sich 800.000 Fahrzeuge über die Stadtgrenze. Täglich gibt es 240.000 Berufspendler stadteinwärts und 90.000 stadtauswärts, nur 1/4 davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Wie soll das tägliche Verkehrschaos mit- samt der Luftvergiftung gelöst werden ohne breiten Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr? Wenn der Autoanteil um 20 % verringert werden soll, muss die **Kapazität bei den Öffentlichen verdoppelt** werden. Wie soll das gehen mit einem zu klein geplanten Tunnelbahnhof, mit Halbierung der Zahl der Gleise, nicht erweiterbar? Stuttgart 21 schafft nicht mehr Zugverkehr als heute gefahren wird. 1969 konnte der Bahnhof fast doppelt so viel wie heute leisten. Stuttgart 21 ist für den Ausbau von

Nah- und Fernverkehr unbrauchbar, bringt keinen einzigen LKW auf die Schiene. Der Vorrang Autoverkehr wird für die nächsten 100 Jahre betoniert.

Statt verkehrspolitischer Rückschritt bei S21 sind Mut und Visionen gefragt: Zukunftsmodell Umstieg 21

Mit diesem Konzept werden die meisten der bereits gebauten Teile von S21 für mehr Nah- und Fernverkehr genutzt. Allein im Großraum Filder können 400.000 Menschen mit einem S-Bahn Ringverkehr versorgt werden. Der „Deutschlandtakt“ wird möglich im Gegensatz zu S21. Die Neubaustrecke nach Ulm kann problemlos angeschlossen werden. Im großen Loch am Bahnhof hat ein zentrales Busterminal Platz sowie Parkplätze, Fahrzeug-Mietstationen, Fahrräder. Die Tunnel stehen für Busse und Logistik zur Verfügung – da lässt sich viel Sinnvoller für weniger Geld machen.



450. Montagsdemo
28. Januar
2019

450. Montagsdemo
28. Januar
2019



Bahnfahren in Stuttgart kann tödlich enden

So hat ein „unbrennbarer“ ICE bei Montabaur am 12. Oktober gebrannt, Metallbrand mit bis zu 2000° C! Man stelle sich das in den Tunneln von Stuttgart 21 vor, die in 10 Minuten völlig verrauchte sind. Die Fluchtwege sind nur 120 cm, an Engstellen sogar nur 90 cm breit. Im ungünstigsten Fall müssen einige hundert Fahrgäste, darunter Behinderte, Kleinkinder, Senioren, einen halben Kilometer bis zum nächsten Rettungstollen fliehen. Selbst Sportler haben da keine Chance.

„Stuttgart 21 ist ein Staatsverbrechen“

Das sagt Dipl. Ing. Hans-Joachim Keim, der Gutachter der Katastrophe von Kaprun mit 155 Todesopfern in der Standseilbahn im Jahr 2000. Andere anerkannte Sachverständige bestätigen seine Aussage, dass Tiefbahnhof

und Tunnel im Brandfall zur Todesfalle werden.

Das Brandschutzkonzept der Deutschen Bahn ist schon deswegen völlig unzureichend, weil sie mit zu wenig Fahrgästen und nur 32 Zügen in der Stunde plant, obwohl nach ihren eigenen Angaben pro Stunde 49 Züge fahren sollen.

Im Katastrophenfall soll die Evakuierung der Reisenden aus dem Tiefbahnhof in etwa 20 Minuten abgeschlossen sein. Doch durch rasche Verrauchung und giftige Gase wie Blausäure wird dies unmöglich sein.

Realistisches Szenario?

Die Evakuierung nur des einen, brennenden ICE 511 von Montabaur dauerte 35 Minuten! Dabei hatte man nicht mal die gesetzlich vorgeschriebene Erdung des Zuges abgewartet (Quelle DB). Und alles fand auf freier Strecke statt, der Zug war von allen Seiten für die Feuerwehr gut zugänglich. Aber auch im Tiefbahnhof sind die Fluchtwege zu lang, zu eng, zu steil, zu niedrig, nicht behindertengerecht und nicht vor Verrauchung geschützt. Da darf auch kein Koffer im Wege stehen. Für Temperaturen, wie sie bei den Bränden in Offenbach und Montabaur entstanden, ist er nicht ausgelegt. Ein schwerer Brandfall würde über Jahre hinaus in Stuttgart keinen Bahnverkehr mehr zulassen.

Stopp der Veruntreuung von Steuermilliarden!



Nach dem Eingeständnis der Bahn ist Stuttgart 21 komplett unwirtschaftlich. Der damals verantwortliche Bahnvorstand sagt aus, das sei schon 2010 klar gewesen. Jedoch wurde die Öffentlichkeit darüber getäuscht, um das Projekt durchzusetzen. Der Tiefbahnhof mit fast 60 km Tunnelstrecken wird – sollte er jemals in Betrieb gehen – Jahr für Jahr riesige Defizite einfahren. Zudem haben sich die von der Deutschen Bahn AG eingeräumten Projektkosten seit Baubeginn bereits jetzt fast verdoppelt und der Termin zur Fertigstellung wird wie beim Flughafen BER immer weiter verschoben.

Die schon eingeräumten Mehrkosten von nahezu 4 Milliarden Euro sind bislang nicht finanziert. Trotzdem einfach weiter zu

bauen ist keine schwäbische Tugend. Am Schluss sind die Bahnkunden und die Steuerzahler die Dummen. Gleichzeitig fehlt Geld für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, gute Pflege, Instandsetzung von Schulen, Erhalt und Ausbau anderer Schienenstrecken.

„Rechtsfreier Raum“ bei Bahn und Politik?

So oder so: Nach dem Aktiengesetz dürfen Vorstände und Aufsichtsräte der Bahn das Vermögen des Unternehmens nicht durch unwirtschaftliche Entscheidungen schädigen. Verstoßen sie gegen diese Treuepflicht, müssen sie wegen Untreue zu Haftstrafen verurteilt und mit ihrem Privatvermögen in Haftung genommen werden. Ebenso dürfen die Politiker von Bund, Land, Region und Stadt Stuttgart nach den Haushaltsgesetzen keine Ausgaben beschließen, die ihre Kassen schädigen.



Baustellen umnutzen!

450. Montagsdemo
28. Januar
2019

450. Montagsdemo
28. Januar
2019