

Rede von **Klaus Gietinger**, Buchautor, Drehbuchautor, Filmregisseur und Sozialwissenschaftler, auf der 769. Montagsdemo am 18.8.2025

Faktencheck Stuttgart 21 oder Bahn-Märchenonkel Berthold Huber

Liebe Freunde und Freundinnen des oberirdischen Bahnverkehrs,

schön, dass ich mal wieder zu Euch sprechen darf. Fast jeden Tag passiert was mit der Bahn, und fast jeden Tag berichten die Medien über Stuttgart 21. Aber meist verbreiten sie nur die halbe Wahrheit. Gäbe es Euch nicht, würde es dabei bleiben, bei der halben Wahrheit.

Übrigens, inzwischen hat auch die Zeitung des Kapitals, die FAZ, begriffen, dass Ihr alle Recht behalten habt. Ein ganzer Kommentar vor ein paar Tagen auf der ersten Seite bestätigt das. Nur leider glaubt der Kommentator, dass der Fetisch Digitalisierung den Flaschenhals S21 noch retten kann. Hier irrt der Mann.

Das Versagen der Bahn ist aber nicht nur ein Versagen des Bahnmanagements, es ist nicht nur ein Versagen der Politik, es ist auch ein Versagen der Medien. Habt ihrs gehört: Stuttgarter Zeitung, Stuttgarter Nachrichten, Süddeutsche Zeitung, FAZ und ja leider auch lieber SWR! Die einzige Sendung, die über Jahre kritisch über Stuttgart 21 berichtet hat, die Eisenbahnromantik, die wollt ihr jetzt kaputtmachen.

Und dann muss ich nochmal auf die letzte SWR-Sendung „Zur Sache Baden-Württemberg“ zurückkommen, wo Angelika Linckh und Eva Lang einen grandiosen Punktsieg gelandet haben – und wären sie nicht ständig vom Sancho Panza Hermann, Winfried, sowie dem Bahn-Huber, Berthold dauernd unterbrochen und von einem hilflosen Moderator zeitlich benachteiligt worden, wäre ein KO-Sieg daraus geworden. Trotzdem: Beide Frauen haben geschafft, was sich verzettelnde Männer oft nicht geschafft haben. Sie haben den Unsinn von Stuttgart 21 klar herausgestellt und den Erhalt des Kopfbahnhofes einen Schritt vorangebracht. Das ist sehr erfreulich!

Erfreulich ist auch: Der Lutz, Richard, muss aufs Abstellgleis. Acht Jahre hat er bestbezahlt als Bahnchef dilettiert, dafür wurde er mit Geld zugeschissen. Sicher schießt man ihm nachträglich noch mehr Geld hinterher, für den Mist, den er gebaut hat. Gebaut ist da ja schon das falsche Wort. Kaputtgemacht hat er, was noch von der Bahn übrig war. Und er steht da natürlich nicht allein. Da war erstmal der Dürr, Heinz, der größte Autolackierer der Welt, dem man Bundesbahn und Reichsbahn zum Fraß vorgeworfen hat. Der hat stillgelegt, wo es ging, hat tausende Bahnhöfe verscherbelt und die, die was von der Bahn verstanden haben, kaltgestellt oder rausgeschmissen. Und er ist das Teufelchen hinter Stuttgart 21, dem es nur um die für die Immobilienmafia freiwerdenden Flächen ging. Der, der dem Rommel, Manfred, und dem Teufel, Erwin, den Tiefbahnhof in den Arsch geblasen hat. Und da war der Airbusmanager Mehdorn, Hartmut, übrigens der Überflieger-Kandidat der rotgrünen Schröderregierung, der fast alle Gleisanschlüsse gekillt, die Weichen und Überholgleise rausgerissen hat – denn die kosten ja Geld, das er lieber im Ausland verbuddeln wollte. Ja, das war Mehdorn, der die Schienen schlachten wollte, wo es ging, der den ganzen Auslandswahnsinn inszeniert hat und erst die Berliner S-Bahn und dann die ganze Bahn kaputtgespart hat, eben weil er sie an der Börse verscherbeln wollte. Letzteres ist wegen Euch gescheitert, wegen Winnie Wolf und wegen den aufrechten zwei Sozialdemokraten Peter Conradi und Hermann Scheer. Mehdorn, ihr erinnert euch, ist nicht wegen diesem ganzen Irrsinn geschasst worden, sondern weil er in einem Extra-Irrsinn seine Bahnmitarbeiter massenhaft hat abhören lassen.

Übrigens gab es auch einen durchaus vernünftigen Bahnchef, den Ludewig, Johannes (CDU), der 1999 Stuttgart 21 gestoppt hat. Unter anderem deswegen musste er weg.

Danach kam Grube, Rüdiger, der Stuttgart 21 mit immer neuen Finanzierungslügen letztlich durchgedrückt hat, und, nachdem er den Bettel hinschmiss, ein Pöstchen im Aufsichtsrat unseres herzallerliebsten unterirdischen Weltbohrers bekommen hat. Grube war wie die meisten seiner Vorgänger ein Knecht der Herren. Und wieder wurde auch er für seine Schandtaten mit Geld zugeschissen.

Und da gibt es die Riege der unfähigen Verkehrsminister, von denen einer schlimmer war als der andere: Tiefensee (SPD), Ramsauer (CSU), Dobrindt (CSU), Scheuer (CSU), Wissing (FDP), allesamt Autofans, allesamt Gegner des Tempolimits auf Autobahnen, was jedes Jahr hunderten von Menschen das Leben kostet. Und das ist die Kehrseite dieser Medaille: Sie sind Fans weniger, klimafeindlicher Hochgeschwindigkeits-Bahnkorridore. Außer Autos haben die nur Tempo 300 für die Bahn im Kopf, die Flächenbahn ist ihnen verhasst. Es sind Versager, die persönlich nicht zur Rechenschaft gezogen werden, die Ihre Steuerverschwendungen nie verantworten müssen.

Und da ist der Neue, herein wenn's kein Schnieder, Patrick, ist (CDU), der vermutlich auch mit einem neuen Bahnchef weiter alles laufen lässt wie bisher. Gleichwohl wären ein neuer Bahnchef bzw. eine Bahnchefin eine Chance für einen Neuanfang. Und damit zurück zu Lutz. Nun, Lutz wird bestimmt nicht bei Luzifer landen, auch um ihn brauchen wir uns keine Sorgen zu machen. Abfindung in Millionenhöhe und dann ein Pöstchen bei der Bau- oder Immobilienmafia oder bei irgendeiner Betonfirma.

Ach übrigens, wir fordern ja immer einen Bahnfachmann als Bahnchef. Von Lutz wurde das behauptet: Die Mutter sei bei der Deutschen Bundesbahn gewesen, der Vater bei der Bahn, er selbst eigentlich schon von Geburt an Bahner! Ich zitiere, was Arno Luik vor ein paar Tagen im Focus, ja, im Focus geschrieben hat: „*Übersehen wurde dabei, dass Lutz nie ein richtiger Bahner war. Er war Finanzkontrolleur und als Finanzvorstand hat er all die zerstörenden Sparprogramme seiner Vorgänger abgesegnet, all die Milliarden verschlingenden Auslandsinvestitionen durchgewunken, damit auch zugelassen, dass systematisch zu wenig Geld in die Infrastruktur investiert wurde (was heute den Bundesbürger zig Milliarden Euro kostet), all die unökologischen und unökonomischen, verkehrlich nicht zu rechtfertigenden Großprojekte etwa Stuttgart 21, Münchens 2. Stammstrecke, die Verlegung und Zerstörung des Hamburger Bahnhof Altona umgesetzt.*“ Ich ergänze: Und natürlich ist er auch einer der Väter nicht des Erfolges, sondern des Generalanierungsunsinns, der die Bahn weiter zerstören und der Bahnindustrie unnötige Milliarden zuschustern wird.

Aber liebe Freundinnen und Freunde der oberirdischen Bahn: Sorgen mache ich mir besonders über einen potentiellen Nachfolgekandidaten. Denn ein ganz großes Licht steht in Verdacht, Lutzens Thron zu beerben: Der Huber, Berthold! Auch von ihm könnte man glauben, er verstünde was von der Bahn. Denn bei dem Laden ist er seit 1997. Da hat er sich aber nicht von der Pike aus hochgearbeitet, sondern gleich als Ex-Unternehmensberater in höheren Bahnsphären, also Leitungsfunktionen bewegt. Stück für Stück arbeitete er sich durch die von Dürr, Mehdorn und Grube geschaffenen gigantischen Wasserköpfe, der Hydra des DB-Managements. Z.B. als Personalchef bei DB Regio in Bayern (2001), danach als Chef des „Vereins“(2003), dann als Personalvorstand bei der DB Netz (2008), dann als Vorstandsvorsitzender bei DB Fernverkehr (2010), dann als Vorstand für Personenverkehr der DB (2015), dann ein Jahr später auch noch Vorstand der DB Mobility Logistics AG (ein inzwischen aufgelöster Wasserkopf). Er unterschrieb auch mal pflichtwidrig einen Beratervertrag und landete schließlich als Nachfolger der Bahnglanznummer namens Ronald Trump, Tschuldigung, Ronald Pofalla 2022 auf dem Vorstandsposten für Infrastruktur der Deutschen Bahn.

Offensichtlich wechselte er seine Leitungsfunktionen fast wie die Unterwäsche. Das lässt zum einen vermuten, dass bei diesen fliegenden Wechseln und Doppelfunktionen nicht viel mehr herauskommen konnte als Unsinn. Zum anderen beweist das *eines* überhaupt nicht, dass dieser Mann etwas von Bahn versteht. Wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, dass er tatsächlich so gut wie keine Ahnung hat, dann hat er das kürzlich im SWR bei „Zur Sache“ bewiesen. Und deswegen machen wir uns große Sorgen. Führt sein Engagement für Stuttgart 21 und gegen die Gäubahn und den Kopfbahnhof nicht vielleicht zu einer totalen Überlastung erst des Bahnverkehrs und dann seiner Gesundheit, falls er das DB-Management der Ahnungslosen vielleicht als neuer Chef anführt? Vielleicht fehlt ihm die Antenne dafür – um mal mit einem alten Kommunikationsmittel zu kommen – was die Bahn kaputt gemacht hat, und vielleicht macht ihn das dann auch kaputt. Einen Klinik-Aufenthalt wollen wir ihm ersparen.

Daher erlaube ich mir – natürlich erst nachdem ich den Rat vieler Bahnexpertinnen und Experten eingeholt habe – seine Aussagen im SWR auf den Prüfstand zu stellen, und ihn damit vor dem zu bewahren, was früher als Nervenzusammenbruch galt und heute mit dem Begriff Burnout bezeichnet wird. Herr Huber, wir sorgen uns um Ihre Gesundheit! Also leihen Sie uns ihr Ohr, und Herr Schnieder, falls sie nicht wie ihre überaus erfolgreichen Vorgänger ins gleiche Mautloch, nein Mausloch, nein Milliardenloch fallen wollen, hören sie uns an. Vielleicht können Sie noch was lernen.

Also widmen wir uns Hubers Märchen: **Erstes: „Durch Schlichtung und Volksentscheid“ sei S21 legitimiert.** Die Schlichtung hatte keine Bindungswirkung. Die von Geißler vorgeschlagenen Verbesserungen: Alte Bäume im Schlosspark lassen, 10 Gleise, Gäubahn direkt anbinden und später der Kombibahnhof, wurden alle nicht umgesetzt. Der Stresstest war ein großer Betrug, der mit falschen Vorgaben arbeitete und 50 nachgewiesene Regelverstöße hatte. Die früher zuverlässige Schweizer Firma SMA, die den Stresstest durchführte, war von Bahnaufträgen abhängig und daher nicht neutral. Nicht nur unsere Experten, sondern unabhängige Wissenschaftler wie Prof. Hansen stellten die Schwächen des Stresstests klar heraus. 49 Züge in der Spitzenstunde kann der Tiefbahnhof nicht leisten, der Kopfbahnhof sehr wohl. Er schafft mit minimalen Verbesserungen bis zu 56 Züge.

Und der Volksentscheid beruhte auf falschen Zahlen, einer „Propagandamaschinerie“ der Befürworterseite (so Angelika Linckh) und z. B. der Aussage, dass die Gäubahn zweigleisig ausgebaut sei bis zur Eröffnung (Lugabeitel Wolf, Guido, CDU) und dem „Deckel“ von 4,5 Milliarden. Der Deckel wurde nicht eingehalten. Der Volksentscheid war damit nichtig. Das sagte sogar der Jurist, der den Entscheid entworfen hatte. Und Edzard Reuter, der Ex-Daimler-Chef: „*Stuttgart 21, angeblich legitimiert durch eine Mehrheit der Bevölkerung in Baden-Württemberg, diese*

*Volksabstimmung, die zustande gekommen ist mittels vorgetäuschter Zahlen, von denen die damals Verantwortlichen, auch die bei der Bahn, wussten, dass sie niemals stimmen!**

Zweites Huber-Märchen: „Mehr Verkehr auf die Schiene durch Stuttgart 21“. Das ist schon durch Verkehrsminister Hermanns geplantes Nahverkehrs-dreieck (Vaihingen, Feuerbach, Bad Cannstatt) widerlegt, das viele Regionalzüge gar nicht mehr zum Tiefbahnhof fahren lassen will. Zudem ist Deutschland das einzige Land, das einen Großstadtdurchgangsbahnhof schon von Anfang an mit unzähligen Doppelbelegungen plant. Die Doppelbelegungen und das Nahverkehrs-dreieck sind ein doppelter Offenbarungseid: Der Tiefbahnhof ist komplett unterdimensioniert. Die nach Hermanns Scheitern des unterirdischen Kopfbahnhofs durch Druck auf die Firma SMA inzwischen aberwitzig behaupteten 59,5 Züge in der Spitzenstunde sind ein Wolkenkuckucksheim oder deutlicher ausgedrückt: Eine Lugebeutelei. Diese rund 60 Züge werden mit 8 Gleisen, der Bahnsteigneigung und auch nicht mit ETCS – das im Bahnhof gar nichts bringt – niemals erreicht werden. Das ist neben dem Brandschutz der größte Betrug des Ganzen!

Drittes Huber-Märchen: „Deutlich kürzere Reisezeiten“. Einige kürzere Reisezeiten kommen im Wesentlichen durch die brandgefährliche Neubaustrecke nach Ulm. Der Tiefbahnhof selber bringt so gut wie nichts außer Hetze, Wegrollneigung, enge Bahnsteige und hohe Brandgefahr. Durch erhöhtes Umsteigen im nicht integral taktfähigen Tiefbahnhof ist S21 teils 20 Minuten langsamer als der Kopfbahnhof.

Einige Beispiele: Wendlingen - Ulm: 26 min (heute) // 1h 14min (48min schlechter) Wendlingen - Merklingen 14min // 1h02min (48min schlechter) Wendlingen - Illingen (Württ.): 1h00 // 1h23 (23min schlechter) Lauda - Schwäbisch Gmünd: 2h32 // 2h53 (21min schlechter) Böbingen/Rems - Sersheim: 1h25 // 1h40 (15min schlechter) Anschluss Freiburg nach Stuttgart heute 11 min // Bei S21 44min.

Viertes Huber-Märchen: „Vom Flugzeug in den Zug“. Claus Weselsky, Ehrenvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bringt es im Interview mit uns auf den Punkt: Wieso zwei Bahn-Fernstrecken zum Stuttgarter Flughafen führen? Die Gäubahn zum Flughafen zu leiten ist völlig unnötig und doppelt schädlich (Tunnelbau, Flugzeugförderung). Zwei ICE-Strecken zu diesem Provinzflugplatz bewirken genau das Gegenteil: vom Zug zum Flugzeug. Eine Express-S-Bahn zum Flughafen wäre seit über 30 Jahren ohne irgendeine Baumaßnahme möglich, wird aber nicht gemacht.

Fünftes Huber-Märchen: „Investition in die Zukunft“. Bahn-Mehrverkehr und ein integraler Taktverkehr ist faktisch nicht möglich! Das ist eine nicht zu reparierende Verschlechterung des Bahnverkehrs in Stuttgart und in der ganzen Republik. Dürr hat es im Interview mit mir kurz vor seinem Tod unverhohlen zugegeben: Es geht nur um die freierwerdenden Flächen.

Sechstes Huber-Märchen: „Einer der schönsten Bahnhöfe der Welt“. Zuerst geht es hier nicht um Schönheit, sondern um einen zukunftsfähigen Bahnhof, der ausbaufähig ist und integralen Taktverkehr gefahrlos bewältigen kann. Das kann dieser Bahnhof nicht. Außerdem, so schön hell ist er gar nicht und vor allem in der Zwischenebene hat er bedrückend niedrige Decken.

Siebtes Huber-Märchen: „Unpünktlichkeit entsteht im Wesentlichen in den Kopfbahnhöfen Frankfurt, Stuttgart und München“. Stuttgart war einer der pünktlichsten Bahnhöfe, hatte das Prädikat „Premium“ und wurde sträflich vernachlässigt, bei Frankfurt liegt es an den veralteten Zuläufen, nicht am Kopfbahnhof. München ist durch den Bau der zweiten Stammstrecke gehandicapt. Von Verspätungen dort ist mir allerdings nichts bekannt.

Achtes Huber-Märchen: Ein Zug „muss (in Stuttgarts Kopfbahnhof) im gleichen Gleis raus wie rein-fahren“. Das ist eine klassische Falschaussage. Auch im Durchgangsbahnhof wird bei der Einfahrt ein Zulaufgleis und bei der Abfahrt ein Ablaufgleis blockiert. Beim Kopfbahnhof Stuttgart verzweigt sich der Zug schon am Bahnsteigende auf ein anderes Gleis und es geht im Wesentlichen kreuzungsfrei durchs Gleisgebirge. Der Stuttgarter Kopfbahnhof wurde nämlich von Anfang an auch auf durchgebundene Züge hin entwickelt. Das kreuzungsfreie Gleisgebirge, das Huber zerstören will, ist der beste Beweis.

Neuntes Huber-Märchen: Nur im Kopfbahnhof „bleibt (ein Zug) lange stehen, 6 Minuten mindestens“. 6 Minuten ist dem hohen Fahrgastwechsel geschuldet, nicht dem Kopfmachen, das längst durch die Wendezüge nicht länger dauert, als das Durchfahren. Die in S21 vorgesehenen 2-Minuten-Halte sind völlig unrealistisch. Im Schnitt aller Züge ist übrigens auch für S21 6 Minuten Halt geplant.

Zehntes Huber-Märchen: die „Durchfluggeschwindigkeit (ist im Tiefbahnhof) viel höher“ und „wenn er (der Zug) dann noch quer über die Gleisharfe fahren muss, blockiert er 16 Gleise“. Menschenmassen müssen aus- und einsteigen. Die Tief-Bahnsteige sind zu klein, zu eng, zu schief. Es kommt zu Gedränge, was Verspätungen verursacht. Die widerrechtliche Bahnsteigneigung ist ein großes Problem. Es geht hier nicht um Geschwindigkeitshetze, sondern um die Kultur des Reisens, und dazu gehören großzügige, gefahrenfreie, menschengerechte Umsteigemöglichkeiten.

Und die Blockade von 16 Gleisen im Kopfbahnhof existiert überhaupt nicht. Das ist eine weitere dreiste Falschaussage. Schon Hubers Vorgänger, das Grinsemonster Kefer, Volker, hat diese Fakenews in der Schlichtung 2010 behauptet und von 300 Kreuzungen gesprochen, die er nicht belegen konnte. Und deswegen wurde er damals stinkig. Das Gleisgebirge verhindert die allermeisten Kreuzungen. Übrigens auch der kleine Durchgangstiefbahnhof wird nicht kreuzungsfrei sein. Denn acht Gleise laufen auf je vier an den Enden zu. Der Leistungsvorteil von Durchgangsbahnhöfen liegt bei 30 Prozent. Um den 16, eigentlich 17 Gleisen des Stuttgarter Kopfbahnhofes Konkurrenz bieten zu können, müsste Stuttgart 21 also mindestens 12 Gleise haben. Die 8 Gleise von S21 entsprechen einem Rückbau von mindestens 30 Prozent. Kopfbahnhöfe haben zudem den Vorteil, dass sie verspätete Züge auffangen und auf ein leeres Bahnsteiggelis führen können. Das kann ein Durchgangsbahnhof nicht. Oder wie es der ehemalige Lokführer und Leiter der Zugförderung Hamburg Eberhard Happe ausdrückt: „Im Zeitalter der Wendezüge sind Kopfbahnhöfe weitaus flexibler und kostengünstiger als Durchgangsbahnhöfe. Aber Dummköpfe verstehen das nicht.“

Elftes Huber-Märchen: „Sauberer Halbstundentakt“ bei S21. Von sauber und Takt kann bei S21 gar nicht gesprochen werden. Das ist ein hektischer Haltepunkt, in dem Züge ohne Sinn durchgepeitscht werden sollen. Ein integraler Halbstunden-Taktverkehr ist aufgrund der geringen Kapazität gar nicht möglich. Was ist ein integraler Halbstundentakt? Alle Züge kommen alle halbe Stunde hereingefahren und fahren kurz danach alle wieder raus. Das ist der ideale Umsteigebahnhof ohne lange Wartezeiten. Der integrale Taktverkehr, also auch der Deutschlandtakt, ist im Tiefbahnhof nicht fahrbar. Die Anschluss-Wartezeiten betragen bei S21 bis zu zwei Stunden!

Zwölftes Huber-Märchen: „Brüssel Central einer der am höchsten frequentierten Bahnhöfe, hat nur sechs Gleise“. Diese Behauptung ist tatsächlich der Gipfel der Unverschämtheit. Die schnellen Fernzüge fahren nämlich in Brüssel Central ohne Halt durch! Alle Züge, die dort halten, halten auch wenige Kilometer entfernt, in zwei Brüsseler Bahnhöfen mit wesentlich mehr Gleisen und Fahrgästen. In Central endet nix, da wendet nix, da verzweigt also nix, und alle Züge fahren praktisch gleich schnell. Der Bahnhof ist außerdem ohne Steigung.

Und jetzt kommt es: Central hat lediglich 75.000 Fahrgäste am Tag, ist also dreimal so klein wie der jetzige Stuttgarter Hauptbahnhof mit 255.000 Fahrgästen, und die Zahl soll ja verdoppelt werden (mehr als 400.000 Fahrgäste). Dafür müsste Brüssel Central 36 Gleise haben. Das Beispiel zeigt, was Huber in Stuttgart vor hat. Einen völlig überlasteten, hektischen, nicht funktionierenden Bahnhof.

Fazit: Huber ist komplett ungeeignet als Bahnchef, er zerstört nicht nur den Stuttgarter Kopfbahnhof, den ÖPNV in der Stadt, er zerstört auch die Gäubahn, ja den ganzen Bahnverkehr noch mehr, als er schon zerstört ist, er ist ein Kandidat fürs Abstellgleis!

Ein weltberühmter Philosoph und Ökonom hat solche Menschen schlicht als Charaktermasken bezeichnet, weil sie charakterlos einfach umsetzen was ihnen die Profitlobby der Autokonzerne, Flugkonzerne, Baukonzerne, Tunnelbohrer und Immobilienkonzerne vorgeben. Eine solche Charaktermaske darf nie und nimmer Bahnchef werden, denn das würde nicht nur ihn krank, sondern die Bahn noch kränker machen.

Frage an den SWR, habt ihr zu Hubers Märchen denn schon mal einen Faktencheck gemacht? Das wäre dringend nötig! Zeigt ihr doch wenigstens Charakter ohne Maske!

Und hier noch ein Auftrag an den neuen Bahnchef oder die neue Bahnchefin, an Verkehrsminister Schnieder, und an Kanzler Merz: Legt Eure Maske ab, stoppt sofort alle Großprojekte der Bahn, stoppt als erstes Stuttgart 21! Baut zweigleisige Strecken, wo eingleisige überlastet sind, elektrifiziert unser ganzes Netz, saniert unter dem laufenden Rad und zwar nicht nur im Hauptnetz, setzt tausende neuer Weichen ein, baut Überholgleise, Güterbahnanschlüsse, und baut die Alternativtrassen aus, reaktiviert den Nachtzugverkehr mit neuen Schlafwagen, reaktiviert überhaupt die Strecken, zieht euch aus dem Auslandsminusgeschäft zurück, macht schlicht und einfach eine Bahn für uns alle! Ihr rettet damit das Klima und euren Charakter.

Und an Don Quichote Kretschmann und Sancho Panza Hermann: ihr wisst, wie scheiße S21 ist, ihr habt es kürzlich gesagt und erwähnt, wie ihr unter den Angriffen gelitten habt, als ihr noch Gegner des Projektes wart. Ihr gebt auch heute noch den Gegnern recht, alle Vorhersagen seien eingetroffen. Die einzige Konsequenz für uns daraus ist: Stoppt endlich die Bahnzerstörung in Stuttgart, rettet die Gäubahn und den Kopfbahnhof und zwar sofort! Jetzt ist noch ganz kurz Zeit. Das wäre doch ein unheimlich geiler Abgang.

Wir rufen Euch zu: Obiter, credo stationem terminalem et Gäubahn servandas esse! In summo mane! Im Übrigen bin ich der Meinung, dass der Kopfbahnhof und die Gäubahn gerettet werden müssen! Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 BIC: GENO-DEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.