

Rede von **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von ‚LunaPark21‘, auf der 653. Montagsdemo am 20.3.2023

Stuttgarter Chaos-Verkehre. Oder – gemünzt auf den Verkehrsminister des Landes: Ist der Ruf mal ruiniert, lügt sich´s gänzlich ungeniert

Am Frühlingsanfang will man eigentlich positiv gestimmt sein. Hinaus ins Erwachende-Grüne. Und nicht erneut ins Tunnel-Dunkle. Positiv gestimmt mit good vibrations für die Verkehrswende. Und nicht neue Stuttgart-21-Chaostage. Auch mal versöhnlich auf politische Gegner zugehen. Und nicht immer aufs Neue feststellen, dass diese die Bevölkerung mit Lug und Trug abspeisen. Jedoch: Die besten Vorsätze helfen nicht. In diesen Tagen würgt die Politik, die in Berlin auf dem Gebiet der Schiene und die in Stuttgart mit Stuttgart 21 exekutiert wird, jede frühlingshafte Hoffnung förmlich ab.

Es ist genau so, wie dies Bertolt Brecht beschrieb: es gibt, Ergebnis menschlicher Umweltzerstörung, immer weniger Frühling. Wobei Brecht, als er 1928 dies schrieb¹, nicht ahnen konnte, welch ein verlogenes Green-Washing anstelle eines Frühlings-Erwachens ein Ministerpräsident und ein Verkehrsminister in einem Land Baden-Württemberg betreiben würden:

Über das Frühjahr

*Lange bevor
Wir uns stürzten auf Erdöl, Eisen und Ammoniak
Gab es in jedem Jahr
Die Zeit der unaufhaltsam und heftig grünenden Bäume
Wir alle erinnern uns
Verlängerter Tage
Helleren Himmels
Änderungen der Luft
Des gewiss kommenden Frühjahrs.*

*Noch lesen wir in Büchern
Von dieser gefeierten Jahreszeit
Und doch sind schon lange
Nicht mehr gesichtet worden über unseren Städten
Die berühmten Schwärme der Vögel.
Am ehesten noch sitzend in Eisenbahnen
Fällt dem Volk das Frühjahr auf.*

*Die Ebenen zeigen es
In alter Deutlichkeit.
In großer Höhe freilich
Scheinen Stürme zu gehen:
Sie berühren nur mehr
Unsere Antennen.*

Was meine ich, wenn ich behaupte, die Regierenden in Berlin und Stuttgart hätten dem Frühling und der Hoffnung auf einen Neubeginn eine Absage erteilt? Beginnen wir in Berlin:

Am 4. März teilte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, gewissermaßen zwischen Tür und Angel, mit, der Deutschlandtakt könne erst im Jahr 2070 umgesetzt werden – anstelle von 2030. Dabei heißt es im Koalitionsvertrag der Ampel unzweideutig:

„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln [...] und die Verkehrsleistung im Personenverkehr [bis 2030] verdoppeln. [...] Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes [...] absichern.“

Diese zentrale Aussage, die sich auf die Orientierung der beiden Vorgänger-Regierungen stützt, soll nur eineinhalb Jahre nach Niederschrift des Ampel-Koalitionsvertrags Schall und Rauch sein. Ein wesentlicher Grund dafür – und damit für die Aufgabe des Ziels „Verdopplung des Schienenverkehrs bis 2030“ – ist die im September 2022 erstmals verkündete „Generalsanierung“ des Schienennetzes. Dabei soll ab 2024, beginnend mit der Riedbahn zwischen Frankfurt/M. und Mannheim, in jedem Jahr mindestens ein großer

¹ Bertolt Brecht, Gesammelte Werke in 20 Bänden, Frankfurt am Main 1967, Band 8 (Gedichte 1), Seite 314.

„Schienenkorridor“ für fünf bis sechs Monate komplett gesperrt werden. Es gibt dann sechs Jahre lang halbjährige Komplettsperren von Hauptstrecken.

Über dieses Vorhaben berichtete ich bereits auf der Montagsdemo vom 31. Oktober. Ich bezeichnete die „Generalsanierung“ als „Generalunsinn“. Nun ist mir ein europaweit berühmter, echter Profi zur Seite gesprungen. *Benedikt Weibel*, der im Zeitraum 1993 bis 2006 Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) war, sagte vor wenigen Tagen in einem Interview:

*„Diese Korridorsanierungen [in Deutschland; W.W.] sind selbstmörderisch. Dazu sind diese Strecken viel zu wichtig für den Verkehr. Ich kenne keine Bahn, die vollständig über Monate sperrt. Richtig wäre es, diese Strecken im laufenden Betrieb zu sanieren.“*² Also auch hier: Die Generalsanierung ist Generalunsinn!

Kommen wir von Berlin nach Stuttgart: Was die Herren im Berliner Bahntower mit den kompletten Streckensperrungen im Bundesgebiet anrichten können, kann die Deutsche Bahn AG natürlich auch im Raum Stuttgart. Vor gut einer Woche berichtete die *Stuttgarter Zeitung* sichtlich empört:

„Die Bahn stürzt den Großraum Stuttgart mit sechs Millionen Einwohnern bis zur ersehnten [!] Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs Ende 2025 in ein Verkehrschaos. Ende vergangener Woche kündigte sie monatelange Vollsperrungen für zwei Strecken an.“ Der Bahnexperte Harald Kirchner bezeichnete im swr-Fernsehen die Bahnpolitik als „einen planerischen Offenbarungseid.“

Nun wurde bereits am 5. November 2018 seitens der Bahn – damals vertreten durch Ronald Pofalla – und seitens der Landesregierung – damals und heute vertreten durch Winfried Hermann – mitgeteilt: Zusammen mit Stuttgart 21 wird es den „Digitalen Knoten Stuttgart“ geben, für alle verständlich als „DKS“ gelabelt: Im Großraum Stuttgart sollen nicht nur der Fernverkehr, sondern auch der komplette Nahverkehr und die S-Bahn mit dem Zugsicherungssystem ETCS, European Train Control System, ausgestattet werden. Dafür machte der Bund 570 Millionen Euro locker – Gelder, mit denen, wie wir vermuten, vor allem Löcher bei S21 gestopft werden.³ Denn geschehen ist in Sachen ETCS-Ausstattung in den letzten viereinhalb Jahren so gut wie nichts.

Und so kündigte dann am 10. März die Bahn die erwähnten krassen Vollsperrungen an. Jetzt will sie überhastet in zwei Jahren ETCS installieren. Vier Tage später gab es eine denkwürdige „Pressekonferenz der langen Gesichter“ mit Winfried Hermann und Winfried Kretschmann. Und gleichzeitig tönnte der erklärte Autofan, OB Frank Nopper, das sei eine „ganz bittere Pille für uns alle“.

Nun sitzen der Stuttgarter OB und der Verkehrsminister des Landes gemeinsam mit der Bahn im S21-Lenkungskreis. Seit der Mitteilung vom November 2018, dass es in Bälde diesen mystischen „DKS“ geben würde, gab es mehr als ein Dutzend Lenkungskreis-Treffen. Was immer die da diskutiert haben mögen – es kann ja wohl nicht sein, dass ETCS kein Thema war.

Ich sage „mystischer DKS“ aus zwei Gründen: *Erstens*, weil wir längst wissen, dass alle Behauptungen, ETCS bringe eine Kapazitätssteigerung, gar eine größere, falsch sind. Um das zu erkennen, könnte der Gemeinderat eine Fahrt nach Zürich unternehmen – noch gibt es ja eine durchgehende Verbindung – um dort mit SBB-Verantwortlichen über deren ETCS-Erfahrungen zu reden. Denn die Schweiz ist das einzige Land, in dem weitgehend flächendeckend ETCS seit einigen Jahren installiert ist. Die Bilanz: Es gab dort keine größeren Kapazitätsgewinne.

Zweitens, weil wir aus praktischen Erfahrungen wissen, dass gerade hochkomplexe elektronische Systeme abstürzen können. Und es dann zu einem Totalausfall kommt – es sei denn, es gibt eine Rückfallebene. Gerade die Deutsche Bahn hat im Februar zielsicher gezeigt, wie das geht. Da hat ein Bagger bei Bauarbeiten der Bahn in Frankfurt Glasfaserleitungen durchgetrennt – und dann lief einen Tag lang auf fast *allen* deutschen Flughäfen gar nichts mehr. Verdi musste sich zwei Tage per Streik echt bemühen, dasselbe Resultat zu erzielen – das hat dann geklappt! Wir gratulieren den Kolleginnen und Kollegen!

² Korridorsanierungen sind selbstmörderisch, Interview mit Benedikt Weibel in: Cicero, März 2023.

³ Siehe den ausführlichen Bericht von Johanna Henkel-Waidhofer und Oliver Stenzel in KONTEXT 624 vom 15. März 2023.

Absehbar ist: Vergleichbares wird es irgendwann auch in Stuttgart geben. Sei es mit einem Baggerführer Willibald oder einem Sturmtief Lothar. Dann übersetzt sich „DKS“ in „Derzeit kein Signal“.

Dabei gibt es offensichtlich einen übergeordneter Grund für die aktuelle Panik mit Vollsperrungen: Der Termin „Inbetriebnahme von S21 Ende 2025“ soll mit der Brechstange durchgesetzt werden. In diesem Zusammenhang hat das Verkehrsministerium des Landes am 15. März ein 17-seitiges Papier mit dem Titel „Vorschlag eines Ausbaukonzeptes für den Eisenbahnknoten Stuttgart 2040“ vorgelegt. Dieses Paper ist fast durchweg in einem George-Orwell-Sprech verfasst. Drei Beispiele:

Da heißt es: „Erhalt der Panoramabahn bis zum geplanten Nordhalt.“ Mit keinem Wort wird erwähnt, dass die Gäubahn ab Übergang in die Panoramabahn gekappt und die seit mehr als einem Jahrhundert bestehende durchgehende Fernbahnverbindung Zürich – Stuttgart gut ein Jahrzehnt lang unterbrochen sein wird.

Da heißt es: „Bau des Pfaffensteigtunnels als Einstieg in den Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Singen“. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass es für diesen rund 10 Kilometer langen Tunnel noch nicht einmal eine Planfeststellung gibt, und dass selbst dann, wenn alles unverantwortlich-beschleunigt umgesetzt wird, an eine Inbetriebnahme nicht vor dem Jahr 2035 zu denken ist.

Da steht schließlich, der Kopfbahnhof habe eine Leistung von „37 Zugankünfte in der Spitzenstunde“. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass derselbe Bahnhof bereits eine Leistung von 47 Zugankünften in der Realität erbracht hat. Und dass dessen ermittelte Kapazität, bestätigt durch das Verkehrsministerium, bei rund 50 Zugankünften liegt – im Fall einer Optimierung liegt sie noch höher.⁴ All diese Sandkastenspiele dienen dann dazu, um festzustellen:

„Mit der DB wurden auf der Grundlage der aktuellen Erkenntnisse aus der Realisierung des Digitalen Knoten Stuttgart konkrete Zugfolgezeiten [...] abgestimmt. Damit können auch die Zugzahlen im Knoten Stuttgart weit über die Erwartungen zum Zeitpunkt des sogenannten Stresstestes 2011 hinaus erhöht werden. Das Ziel einer signifikant höheren Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart kann somit [...] statt durch zusätzliche Infrastruktur auch bereits durch Digitalisierung der Schiene erreicht werden.“

Womit die „Ergänzungsstation“, die Winfried Hermann forderte, vom Tisch sei. Hardware sei unnötig; Software – der digital verknotete S21-Bahnhof – leiste am Ende gut 30 Prozent mehr als beim Stresstest.

Diese Aussagen sind absolut unglaubwürdig. Und es war vor allem Christoph Engelhardt aus München, der im Detail belegte, wie grotesk manipulativ bereits der sogenannte Stresstest war. Nirgendwo auf der Welt gibt es einen vergleichbaren Durchgangsbahnhof, der mit acht Gleisen eine Leistung erbringen würde, wie im Papier des Landesverkehrsministeriums behauptet.

Bei diesen Trickereien spielt der Verkehrsminister des Landes eine besonders üble Rolle. Halten wir fest, was Winfried Hermann zum Thema Stuttgart 21 bislang äußerte. 2011 sagte er auf einer Montagsdemo: „Stuttgart 21 ist mit Abstand das teuerste, das riskanteste und das dümmste Projekt in der Geschichte der Eisenbahn“.

Danach – im Amt des Verkehrsministers – hat er dann ein Jahrzehnt lang dieses „teuerste, dümmste und riskanteste Projekt in der Geschichte der Eisenbahn“ umgesetzt. Im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2021 tauchte dann, einigermaßen überraschend, die „Ergänzungsstation“ auf: ein achtgleisiger Kopfbahnhof im Untergrund für den Regionalverkehr, angeflanscht an den S21-Tiefbahnhof. Das war das Eingeständnis von Grün-Schwarz, dass der achtgleisige S21-Bahnhof niemals die Leistung des bestehenden Kopfbahnhofs mit 16 Gleisen erbringen würde. Und prompt waren es dann acht plus acht, also zusammen sechzehn Gleise, die der S21-Tiefbahnhof und die „Ergänzungs-Tief-Station“ nach den Plänen von Grünen und CDU haben sollten. Dass das so gemeint ist, das hat Winfried Hermann mehrfach begründet.

In unserem Film „Das Trojanische Pferd“ antwortet er auf die Fragen von Klaus Gietinger wie folgt:

⁴ Siehe Winfried Wolf, abgrundtief + bodenlos. Stuttgart21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands, zuletzt Köln 2019, Seite 72.

„Ich bin überzeugt, dass der Bahnhof nicht zukunftsfähig ist für die Jahrzehnte, vielleicht [noch] bis 2030. Und wir haben den Anspruch, viel mehr Menschen auf die Schiene zu bringen. Dafür brauchen wir eine Ergänzungsstation. Das ist eine Konsequenz, dass es perspektivisch ein Engpass ist.“

Peter Lenk kommentiert das – ebenfalls im Film – mit: „Das ist keine tragische Figur mehr. Winfried Hermann ist ein Wendehals.“

Ja, sein Ruf ist ruiniert. Und er scheint davon auszugehen: Als Wendehals lügt sich's gänzlich ungeniert. Denn die Aussagen in dem zitierten Papier seines Ministeriums zu S21, Panoramabahn, Gäubahn und Pfaffensteigtunnel sind bis ins Grotteske unwahr. Dass sie dann noch mit dem Gütesiegel „SMA“ versehen sind, zeigt, wie weit es inzwischen geht, wenn mit öffentlichen Geldern Gutachter fürs Schlechtachten bezahlt werden.

In diesen Tagen und Stunden erleben wir ein neues Bankenbeben. Was noch vor 48 Stunden undenkbar erschien, fand gestern Abend statt: Die Credit Suisse, ein Institut, das zu den 30 wichtigsten „systemrelevanten Banken“ in der Welt zählt, besser: zählte, kollabierte, musste mit Staatsgeld gestützt und in die Übernahme durch die andere Schweizer Großbank, die UBS, gezwungen werden. Das kostet zwar die Steuerzahlenden Dutzende, wenn nicht Hunderte Milliarden Schweizer Fränkli. Doch all das erfolgte ohne irgendeinen demokratischen Beschluss, auf Basis eines Notrechts, das ebenfalls erst noch beschlossen werden muss, alles binnen 48 Stunden übers Wochenende hinweg. Die Hektik basiert darauf, dass man das vor der Öffnung der asiatischen Börsen durchziehen musste, um die Gefahr eines weltweiten Bankenkrachs zu reduzieren.

Wobei sich der neue Eigentümer von Credit Suisse, die Bank UBS, 2008 in exakt der gleichen Lage wie gestern noch Credit Suisse bestand: Sie stand in der damaligen Krise vor dem Kollaps und musste mit Schweizer Steuergeld gerettet werden. Wo liebe Freundinnen, liebe Freunde, leben wir? Offensichtlich in einem System, in dem wenige Menschen, zu 98 Prozent Männer, mit Billionen-Dollar-Einlagen spekulieren, ein Bankenbeben auslösen und die weltweite Ökonomie in die Nähe einer neuen Weltwirtschaftskrise triggern können!

Die Leute in den Top-Etagen von Regierungen und Konzernen und Banken definieren dann, wer und was „systemrelevant“ ist – und zu wessen Rettung hunderte Milliarden Euro – in der Banken- und Weltwirtschaftskrise 2008 waren es 5 Billionen US-Dollar – eingesetzt werden. Gelder, die dann bei Frauenhäusern, Kitas, Kultur, Realeinkommen, Verkehrswende, Klimaschutz und Hilfe für die Ärmsten der Armen, für den globalen Süden, fehlen. Gelder, die denjenigen, die wirklich für das System relevant sind, der durchschnittlichen und arbeitenden Bevölkerung, weggenommen werden. Wir sagen stattdessen: Systemrelevant ist der demokratische Widerstand. Systemrelevant ist unsere Kritik an Stuttgart 21. Ist unsere Mahnwache. Sind unsere Montagsdemonstrationen!

Und wir sagen all das mit Konstantin Wecker, der gerade eine Konzertreise mit dem Schwerpunkt gegen Hochrüstung, gegen Waffenlieferungen, für Frieden macht und der in seinem jüngsten Buch schreibt:

„Systemrelevant ist der Widerspruch, das Widerständige, der Protest, die Aktion. [...] Ist ein selbst organisiertes Protestcamp von Ende Gelände. [...] Da lernen junge Menschen mehr Fantasie und Freude als oft in der gesamten Schullaufbahn. [...] Dass Kultur systemrelevant sein könnte, kommt den Regierenden nicht einmal ansatzweise in den Sinn. [...] Na klar – Kultur könnte die Menschen ja dazu verführen, nicht alles im Leben der Gewinnmaximierung zu opfern. Die eigene Seele. Den eigenen Verstand. Kultur [...] ist also nicht für dieses System relevant. Vielleicht für ein anderes? Freieres?“⁵

In diesem Sinn: Bleiben wir kulturvoll! Bleiben wir vernünftig – im Sinne von: Versuchen wir das Unmögliche! Pochen wir weiter auf Vernunft und Logik! Widerlegen wir Punkt für Punkt die Herrschenden, die Abzocker, die Wendehälse. Begrüßen wir trotz alledem den Frühling!

Lasst uns: OBEN BLEIBEN!

⁵ Konstantin Wecker, Poesie und Widerstand in stürmischen Zeiten, - ein Plädoyer für Kunst und Kultur, München 2012, S. 51.