



Den Umstieg 21 wagen

## Bürgerwille statt Profit: TTIP, Ceta und S21 stoppen



Demonstration gegen TTIP, TISA und CETA in Stuttgart

**Die Fraktionsgemeinschaft SÖS LINKE Plus hat im Stuttgarter Gemeinderat Anträge gegen TTIP, CETA und TISA eingebracht. Was sind Eure Befürchtungen auf kommunaler Ebene?**

**Tom Adler:** Wir erleben in Stuttgart, wie Banken, Immobilienkonzerne und die Deutsche Bahn unsere Stadt für ihre Profitinteressen zerstören. In einem Appell haben bekannte Stuttgarter Persönlichkeiten die Bevölkerung aufgerufen, diese dritte Stadtzerstörung zu stoppen (siehe Anzeige auf Seite 3). Die erste war die Zerstörung der Stadt im Zweiten Weltkrieg, dann der Umbau zur autogerechten Stadt, und jetzt reißt sich Stuttgart für S21, Büro- und Einkaufszentren und Luxuswohnungen ab – die dritte Zerstörung ist schon im Gang. Mit TTIP, CETA und TISA würden die Städte vollends dem Zugriff von Konzernen ausgeliefert. Daseinsvorsorge und die Verkehrssysteme würden ihnen als Profitquellen rechtlich abgesichert. Dagegen wehren wir uns, verteidigen z. B. das Recht der Kommunen zur Rekommunalisierung privatisierter öffentlicher Dienste. Ausschließlich ihren Einwohnern steht das Recht zu, über ihre Stadtentwicklung, ihre Lebensperspektiven zu bestimmen, keiner

Investitionsentscheidung eines CEO (Anm: geschäftsführender Vorstand) und seinen internationalen Schiedsgerichten.

**Hannes Rockenbauch:** Wir begrüßen es, dass auch die Grüne- und die SPD-Basis gegen TTIP und CETA auf die Straße gehen. Aber dort, wo wir schon die TTIP-Wirklichkeit mit eingebauter Investoren Hörigkeit haben, wie bei Stuttgart 21, knicken ihre führenden Politiker jämmerlich ein. Der grüne Baubürgermeister antwortet auf den Appell gegen den Abriss in einem Interview, alles sei nicht so schlimm. Läuft er mit einer rosa Brille durch die Stadt? Und OB Fritz Kuhns Kritik an Stuttgart 21 beschränkt sich inzwischen darauf, zu kritisieren, dass nicht schnell genug gebaut wird. Ich halte Kuhn entgegen, was Winfried Hermann noch vor fünf Jahren zu S21 sagte: „Wenn man das weiterverfolgt, dann muss man schon ziemlich mit dem Klammerbeutel gepudert sein. Ich bin dafür, dass wir umdenken, dass wir alles tun, damit die endlich, die bisher das Projekt verfolgt haben, ein Einsehen bekommen, dass es nicht durchsetzbar ist, weil es irrational ist, weil es zu teuer ist, weil es ökologisch unvernünftig ist, und weil es insgesamt eigentlich auch der Bahn und Stuttgart eher schadet als nutzt.“ (Winfried Hermann am

20.08.2010 auf Flügel TV: <https://www.youtube.com/watch?v=YTYLqjYSaxA>)

Diese Vorhersagen sind eingetroffen, sie erleben wir nun täglich. Stuttgarts Einwohner\_Innen haben ein Recht auf die Unversehrtheit und Mitbestimmung ihrer Stadt, das lassen wir uns nicht durch S21 oder TTIP kaputt machen.

**Um diese Entwicklung umzukehren, haben die Stuttgart21-Gegner nun das Konzept Umstieg21 vorgelegt.**

**Hannes Rockenbauch:** Zuerst muss ich mit einem von den S21 Machern geschickt gebauten Mythos aufräumen: wir sind nicht Gegner, sondern Befürworter des Fortschritts und einer Modernisierung des Verkehrs. Wir wollen weg von der einseitigen Ausrichtung Stuttgarts auf das Auto. Es ist unglaublich aber wahr, der heutige Kopfbahnhof ist besser als S21 es je sein wird, genau das ist der Ansatzpunkt des Umstieg 21-Konzeptes. Stuttgart 21 dagegen ist Rückschritt: mehr Staus, Rückbau der Bahnhofskapazität und schlechterer ÖPNV. Weil es eben kein Verkehrsprojekt, sondern

ein Immobilienprofitgeschäft ist. Und ein ökologisches Desaster: Klimarelevante Flächen werden zugebaut und werden dazu beitragen, dass unsere Stadt nicht nur Stau- und Feinstaubrekorde, sondern auch Hitzerekorde erreichen wird. Mehr als vier Grad Erwärmung sind jetzt schon im Kessel vorausgesagt. Die Bebauung des Rosensteinareals verbietet sich angesichts dieser Auswirkung des Klimawandels.



**Tom Adler:** Nachdem nun der Bundesrechnungshof attestiert hat, dass S21 mindestens ein Zehn-Milliarden-Euro-Grab wird, fordert selbst die Presse eine ernsthafte Diskussion übers Umsteuern. Banken und Baukonzerne machen aber ihren Schnitt mit Kostensteigerungen, das ist Teil des Geschäftsmodells. Sie wissen, dass der Steuerzahler die Gesamtkosten übernehmen soll, ob nun über den Stadt-, den Landes- oder den Bundeshaushalt.

Mit dem Umstieg 21 haben Stuttgarter Architekten und Ingenieure ein überzeugendes Konzept vorgelegt, das den bisherigen Umbau nutzt, ihn sogar optimiert. Der Kopfbahnhof wird modernisiert, der Schienenbahnverkehr in der ganzen Region ausgebaut, und auf der von Baulogistik befreiten Flächen um die Wagenhallen könnten klimaverträglich Wohnungen, die wir angesichts der Wohnungsnot sofort brauchen, gebaut werden.

Umstieg 21 ist aber auch eine Chance für die Politik, aus ihrer Sackgasse herauszukommen.

**Aber da ist die Volksabstimmung.  
Sie gilt fast als ehernes Gesetz.**

**Hannes Rockenbauch:** Ja, das ist absurd! Die Grünen schreiben in ihrem Stadtblatt: „Und da kommt nach wie vor das ungeliebte, aber vom Volk gewollte S21 wieder mal ins Spiel“ (2/2016, S.26). Wer sich jetzt noch so auf die Volksbefragung beruft, unterstellt denen, die damals für den Bau gestimmt haben, für den Rückbau der Kapazität, für die unerträglichen Baubelastigungen. Nein, die BürgerInnen glaubten gutmütig den Versprechungen, die sich als Lügen herausstellten. Viele würden heute nicht mehr für S21 stimmen. Die Volksabstimmung kann man mit folgender Situation vergleichen:

Ich unterschreibe einen Kaufvertrag für ein Auto, und vier Wochen später bekomme ich mitgeteilt, der Wagen kostet jetzt das Vierfache, verbraucht doppelt so viel Benzin und wird erst in zwei Jahren geliefert. Der Verkäufer sagt: Ein Rücktritt geht nicht, unterschrieben ist unterschrieben. Wer in so einer Situation ist, kündigt den Vertrag, weil die Grundlage sich derart verändert hat, dass die Vereinbarung nichtig ist. Die Volksabstimmung wurde unter der Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro Gesamtkosten durchgeführt. Hört bitte auf mit dem Mythos der unantastbaren Volksabstimmung. Als könne man eine Entscheidung, die sich als falsch erweist, nicht korrigieren! Was wäre das denn für eine Demokratie in der es nicht erlaubt wäre klüger zu werden. Wir von SÖS LINKE PluS machen Politik, um mit Argumenten die Bevölkerung für eine Verbesserung der gesellschaftlichen Verhältnisse zu gewinnen. Mir kommt es so vor als hätten die Grünen diesen zugegeben mühsamen Kampf aufgegeben, sie sind jetzt an den Futtertrögen der Macht angekommen, wollen regieren und da würde Widerstand gegen S21 nur stören. Obwohl sie alle wissen, dass die Volksabstimmung ein Fake war, wird sie dankbar benützt, um sich dahinter bequem zu verstecken.

**Tom Adler:** Der OB hat ein Problem: seine autofreundliche Verkehrspolitik ändert nichts an der Belastung der Stuttgarter, mit seiner Wohnungspolitik bedient er die Interessen der Wohnungsbauunternehmen, schafft aber kaum bezahlbare Wohnungen und mit S21 verbindet heute kaum jemand mehr etwas Positives. Um all das zu kaschieren, verspricht er 7.500 Wohnungen in einem urbanen ökologischen Rosensteinviertel, das den Bau von S21 legitimieren soll. Die Mitmachfalle der Pseudo-Bürgerbeteiligung Rosensteinviertel ist aber krachend gescheitert. Fast niemand ging hin. Die StuttgarterInnen sehen, wie OB Kuhn hier und heute dem Abriss von bezahlbarem Wohnraum zustimmt, Flächen an Investoren verkauft, statt sie selbst für städtischen sozialen Wohnungsbau zu nutzen. Dort, wo sich die Bürger beteiligen, wie jetzt bei dem Konzept Umstieg 21, dort, wo Mieterinitiativen für bezahlbaren Wohnraum demonstrieren, gegen den Abriss auf die Straße gehen, wo Bezirksbeiräte gegen den Ausverkauf von städtischen Flächen an Investoren stimmen, da gehen Rathauspitze und Landesregierung auf Tauchstation.

**Deswegen stellt sich die Frage: Alternativen zu S21, der Automobil-fixierten Verkehrspolitik und der Abrisspolitik in der Stadt, liegen schon seit Jahren vor. Aber warum wird das Gegenteil gemacht?**



**Hannes Rockenbauch:** Ja, diese Erfahrung hat viele resignieren lassen. Der autoritäre Politikstil von CDU-Mappus und Schuster sei Geschichte, dachten wir. Nun wird er – smart verpackt – von den Grünen weitergeführt, in Symbiose mit der CDU. Das war ein Tiefschlag, auch für mich. Bei der OB-Wahl habe ich meine Kandidatur zurückgezogen, damit Fritz Kuhn Oberbürgermeister wird. Er hat vollmundig versprochen, Stuttgart 21 kritisch zu begleiten, notfalls zu stoppen. So sollte zum Beispiel erst ein Testbetrieb des Tiefbahnhofes erfolgen, ehe die Gleise des Kopfbahnhofes abgebaut werden. Heute wissen wir: selbst das ist Schnee von gestern. Aber von diesem Tiefschlag erholen wir uns gerade. Denn jetzt ist die Bahn in der Krise. Der Stadt und der Landesregierung sind die Pro-S21-Argumente ausgegangen. Nicht nur unsere Kritikpunkte am Projekt S21 haben sich alle bestätigt, wir haben auch eine zukunftsfähige Alternative, die mindestens fünf Milliarden Euro spart. Sie findet Anerkennung in der Presse, die Naturschutz- und Verkehrsverbände stimmen ihr ebenfalls zu. Aber vor allem die Menschen in Stuttgart lassen nicht locker, erst gerade haben wir die 333. Montagsdemo gefeiert. Diese Hartnäckigkeit ist unglaublich.

**Tom Adler:** Zu Resignation ist kein Anlass. Wir hatten ein hohes Niveau im Widerstand mit wöchentlicher Beteiligung zwischen 20.000 und 100.000. Das kann man aber nicht permanent durchhalten. Darauf haben die Regierenden gesetzt. Ihre Strategie war und ist: täuschen, aussitzen, Fakten schaffen, um Protestierende in die Resignation zu treiben. Aber das gelingt nur punktuell und vorübergehend. TTIP, TISA und CETA wären schon längst „durch“ und verabschiedet, wenn nicht der Protest immer wieder organisiert worden wäre. Und das zwingt die TTIP, CETA und TISA-Unterstützer heute erneut in die Diskussion, siehe Gabriel, nachdem sie die Freihandelsabkommen jahrelang – wie S21! – für „unumkehrbar“ erklärt hatten. Das macht Hoffnung. Denn wenn man diese Entwicklung im Blick hat, wird deutlich, dass Stuttgart 21 alles, bloß nicht „unumkehrbar“ ist. Das zeigt auch das Konzept Umstieg 21 überzeugend auf. Es liegt an uns allen, überall den Druck so zu erhöhen, dass sich die Projektbetreiber und ihre willigen grünen Unterstützer nicht mehr wegducken können

und die Umstiegsdiskussion auf die Tagesordnung gesetzt wird.

**Hannes Rockenbauch:** Genau darum geht es: mit „Umstieg 21“ ist ein Diskussionsangebot vorgelegt worden für eine vernünftige, am Gemeinwohl orientierte Umnutzung der S21-Baustellen mit Erhalt des Kopfbahnhofs. Es ist kein in Stein gemeißelter unveränderlicher Bauplan. Wie der Umstieg nach dem Ausstieg in allen seinen Details letztlich aussehen soll, muss in einem breiten Diskussionsprozess mit den Bürgerinnen und Bürgern und Initiativen festgelegt werden. Nur eins geht absolut nicht: Weiterbauen wie bisher, um Fakten zu schaffen und das Erpressungspotential zu erhöhen!



Reaktion auf neuerliche Kostenexplosion bei S21: Am 16. Juli 2016 fand wieder eine Großdemo auf dem Schlossplatz statt, zu der über 3.000 Demonstranten kamen.

## Initiative für unsere schöne Stadt Stuttgart, Protest gegen die Zerstörung der Stadt, Stuttgarter Bürger und Bürgerinnen wehrt Euch.

23.07.16

**Der Zustand unserer Stadt wird immer chaotischer. Es scheint den verantwortlichen Politikern und Planern immer noch gar nicht klar geworden zu sein, welche verheerende Folgen Stuttgart 21, die Großkaufhäuser, der Rosensteintunnel und andere Projekte für die Zukunft unserer Stadt bereits haben und weiterhin haben werden. Unsere Stadt wird einen ebensolchen radikalen Eingriff in ihre Grundstruktur, in das Grundgesetz der Stadt erfahren wie vor Jahrzehnten durch die stadtzerstörenden Stadtautobahnen.**

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass die großzügigen königlichen Parkanlagen, die vom Zentrum der Stadt bis zum Neckar reichen, im oberen und mittleren Schlossgarten zerstört, an ihrer empfindlichsten Stelle quer zum Tal aufgeschlitzt, durch einen mehrere Meter hohen Damm unterbrochen werden mit riesigen Glubschaugen, damit die Unterwelt noch Licht bekommt.

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass der Stuttgarter Hauptbahnhof, international bekanntes Wahrzeichen der Stadt, nachdem er seiner Flügelbauten beraubt und weiterhin massakriert wird, wie eine vergrößerte S-Bahnstation in den Untergrund verlegt wird, damit man die Stadt rascher durchqueren und verlassen kann?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass die Ankunft in Stuttgart mit dem bisherigen großartigen Blick auf Stadt, Park und Weinberge zugunsten einer kilometerlangen Tunnelfahrt aufgegeben werden soll, nur weil der heutige Bahnhof einigen Planern und Politikern im Wege steht? Stuttgart dann künftig nur noch für Reisende in der Beschriftung existiert?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass durch eine Funktionalismusedeologie, die den Fortschritt nach Minuten und den Flächengewinn nach Quadratmetern zählt, Eingriffe in den Stadtgrundriss, die Parkanlagen, den Bahnhof, hingenommen werden und das historische, das begehbare Gedächtnis der Stadt weiterhin missachtet und zerstört wird?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass die Lebensadern der Stadt durch den massiven Eingriff in die Ökologie, die Natur und Ressourcen des Talkessels, die Grundwasserströme, die Mineralquellen, die zweitgrößten Europas, gefährdet sind und versiegen können? Die zunehmende mangelnde Durchlüftung und Feinstaubbelastung weiterhin die Gesundheit der Menschen beschädigt?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass Stuttgart nicht nur sein Gesicht, seinen Zauber der Topographie, seine Atmosphäre, sondern auch seinen Ruf als Park-, Garten- und Bäderstadt verliert? Wollen wir weiterhin die Entmündigung des Denkmalschutzes und der -pflege?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass Stuttgart's künftige Entwicklung wie bisher ohne Konzeption, mit politischem und fachlichem Unverständnis, dem Zufall, den Investoren ausgeliefert und überlassen wird? Dass eine trostlose, namenlose, „Parallel-City“, das sogenannte Europaviertel jenseits des Bahnhofs, das Leben in der Innenstadt infrage stellt?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass wir unseren Kindern und Enkeln außer einer jahrzehntelangen Baustelle dieses Zeugnis einer technokratischen, stadtfeindlichen Gedanken- und Rücksichtslosigkeit gegenüber der Stadt- und Baukultur hinterlassen?

**Ist uns bewusst und gleichgültig,** dass wir einen solchen gigantischen Schwabenstreich, den sich Politiker, Planer und Ingenieure ausgedacht haben und der frühestens 2030 fertig wird, auch noch mit weit über 10 Milliarden finanzieren? Dabei gibt es mit dem Kopfbahnhof 21 eine weit aus billigere, besser funktionierende, benutzer- und stadtverträglichere Alternativlösung, die von verschiedenen Initiativen in den vergangenen Jahren entwickelt und präsentiert wurde.

**Dies sollten sich die Stuttgarter Bürger und Bürgerinnen nicht weiter bieten lassen. Deshalb fordern wir Stadt, Land, Region, Bund, Bahn zum Umdenken auf, ihre Verantwortung endlich wahr zu nehmen, zum Aus- und Umstieg aus dem desaströsen Stuttgart 21, zum Schutz und Wohle unserer Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger.**

Thomas Adler, Katja Allmann, Mete Arat, Angelika Asseburg, Fritz Auer, Horst Baisch, Peter Bansbach, Brigitte Bansbach, Axel Battenschlag, Felicitas Baumeister, Norbert Beilharz, Hans-Ulrich Benz, Rainer Benz, Monika Berron, Petra Bewer, Hans Billinger, Giselher Birk, Norbert Bongartz, Erika Borst, Peter Borst, Werner Braun, Timo Brunke, Berthold Burkhardt, Benjamin Coll, Maria Decker, Ulrich Decker, Karl Diemer, Frank Distel, Rudolf Doernach, Gabi Dreiss, Uwe Dreiss, Sabine Dreschmann, Annegret Droste, Gunter Wolfgang Ehehalt, Gunter Ehni, Ilona Eich, Peter Eich, K. Inge Elsässer, Ubbo Enninga, Jürgen Erlewein, Irene Ferchl, Michael C. Fischer, Andrea Fix, Robert Förch, Fero Freymark, Thomas Fütterer, Renate Gebeßler, Helmut Gerber, Hans Gerlach, H.-Peter Gernbacher, Karsten Gierss, Christiane Gollwitzer, Peter Grohmann, Gisela Gros, Peter Gros, Ulrike Hahn, Birgit Hahn-Woernle, Eva Halasc, Ingrid Halder, Gunter Haug, Christian Heim, Elisabeth Heim, Karl Herrmann, Egon Hopfenzitz, Jörg Haspel, Erika Heinz-Gmelin, Barbara Hornberger, Hilde Hoschek, Jean-Baptiste Joly, Hannelore Jouly, Fritz Jäger, Marta Kannegiesser, Georg-Friedrich Kempter, Christian Kandzia, Andreas Keller, Vincent Klink, Brigitte Knoll-Grigat, Wolfgang Knoll, Martin Klumpp, Eberhard Kögel, Friederike Köhler, Anita-M. Kraysek, Dietrich Kreidt, Wolfgang Kropp, Elfriede Kübler, Evelyn Kunze, Günther Kurz, Elisabeth Längerer, Martine Landat, Hans-Joachim Lell, Klaus Lehmann, Angelika Linckh, Horst Linde, Jürgen Lodemann, Ingeborg Löhmar, Sigrid Löwen, Kerstin Lübbecke, Helmuth Lutz, Susanne Lüdtke, Elisabeth Maus, Fritz Mielert, Frank Molliné, Gisela Mahler, Hubertus Meives, Dagmar Wenecke-Möller, Hein Möller, Axel Müller-Schöll, Thomas Naegele, Gudrun Nitsch, Joachim Nitsch, Wolf Ohl, Roland Ostertag, Alfred Pantel, Ute Pohl, Martin Potunke, Gerhard Raff, Eberhard Rapp, Rainer Redies, Dieter Reichert, Thomas Renkenberger, Klaus Riedel, Hannes Rockenbauch, Roswitha Rockenbauch, Utz Rockenbauch, Eberhard Rolli, Beate Roller, Walter Rominga, Lerne von Saalfeld, Heinz Schlaffer, Hannelore Schlaffer, Harald Schmid, Michael Schneider, Wulf Schneider, Eberhard Scholz, Wolfgang Schorlau, Harald Schukraft, Mira Schwind, Margarete Siebeck, Esther Siegmund-Heinecke, Jochen Siegel, Walter Sittler, Gabriele Soovary, Manfred Stanger, Johann Steidle, Gangolf Stocker, Werner Schretzmeier, Gudrun Schretzmeier, Karl-Rüdiger Steeb, Christoph Strecker, Barbara Ströbel-Brack, Ilse Tochtermann, Klaus Tochtermann, Jan Peter Tripp, Freerk Valentien, Arno Votteler, Helga Wolf, Gisela Wandel-Gültlingen, Dieter Wolf, Friedrich Wagner, Heidemarie von Wedel, Elisabeth Wehr-Herbst, Rainer Wehr, Heike Weik, Ernst August Wein, Ulrike Weinbrenner, Wolfgang Wiemer, Sabine Witteborg, Heinz Witthoef, Rotraut Wolf, Wolfgang Wulz, Manfred K. Wursthorn, Wolfgang Zaumseil, Christiane Zielinski, Joseph Zöllner, Vi.S.d.P. Prof. Roland Ostertag, Gähkopf 3, 70192 Stuttgart

Appell gegen die Stadtzerstörung: Roland Ostertag prangert den Abrisswahn in Stuttgart an, zahlreiche Unterzeichner unterstützen die Aktion, 23.07.2016, Stuttgarter Zeitung

Vernünftiger Ausweg aus einem bevorstehenden Großprojekt-Desaster

# Was kommt nach S21? Umstieg21! Oder: Ignorieren geht nicht mehr...

von Norbert Bongartz, Mitglied der Arbeitsgruppe Umstieg21

Die rechtlichen, finanziellen und technischen Probleme mit und um Stuttgart 21 werden nicht weniger. Im Gegenteil: Es häufen sich die Anzeichen, dass S21 vorzeitig scheitert; ein riesiger Scherbenhaufen wäre die Folge, den auch kein Gegner des Projekts will. Wir sind davon überzeugt, dass sich die Bahn mit S21 auf einem Holzweg befindet, einem Weg, der bekanntlich nicht zu einem Fernziel führt.

Vor mehr als einem Jahr hat sich im Aktionsbündnis gegen S21 und für Kopfbahnhof 21 eine neue Perspektive ergeben: Lasst uns der bisherigen, bis in die Details durchdeklinierten Fundamental-Kritik unseres Widerstands gegen S21 konstruktive Anregungen zu einem Kurswechsel an die Seite stellen! Wir fragten uns: welche Möglichkeiten bieten sich an, das drohende Desaster des angeblich bestgeplanten Großprojekts in ein vernünftiges Umbau-Projekt zu verwandeln, mit dem die Probleme von S21 vermieden werden könnten und sich sogar Vorteile gewinnen ließen? Ist eine Win-Win-Lösung tatsächlich möglich?

Einen dieser Vorteile sehen wir darin, dass wenigstens ein Teil der für S21 ausgeführten Arbeiten für das neue Konzept weiter verwendbar wären.

Wohlweislich haben wir unserem Konzept den Titel **Umstieg 21** gegeben, um klar zu machen, dass die bisherigen Bauarbeiten in Teilen fortgeführt werden könnten, jedoch mit einer anderen Zielsetzung, einer Zielsetzung, mit der sich viele Milliarden einsparen und zugleich Vorteile für fast alle Projektpartner erreichen ließen.

Am Ende der Arbeiten am **Umstieg 21**-Konzept stellte sich heraus, wie aktuell unser Denkansatz war und ist: Die Projektpartner (Stadt, Land, Bahn) sind ratlos, wie die neuerlich veranschlagten zehn Milliarden Euro für das für die Deutsche Bahn längst unwirtschaftliche Projekt finanziert werden sollen. Einige Abschnitte der – auf Teufel komm heraus begonnenen Bauarbeiten – sind noch nicht genehmigt oder begonnen, ausgerechnet die problematischsten Bereiche. Die Bahn, ihre Aufsichtsräte und alle

Projektpartner im Ländle täten also gut daran, die selbst auferlegten Denkverbote (oder Scheuklappen) abzulegen und einen Plan B zu S21 zu entwickeln.

Umstieg 21 liefert ihnen allen ein Konzept mit guten Argumenten, wie sie unter Wahrung ihres Gesichts aus der Malaise herausfinden und aus der Not eine Tugend machen könnten. Es setzt sich aus verschiedenen Modulen zusammen:

## Das Konzept: Wiederherstellung und Optimierung des Hauptbahnhofs und seines unmittelbaren Umfeldes

Der verstümmelte und in zwei Teile auseinander gerissene **Hauptbahnhof bleibt Kopfbahnhof** und muss folglich wieder zusammenwachsen. Nur so wird der integrale Takt-Fahrplan auch in Stuttgart möglich bleiben und es werden die schwerwiegendsten Probleme des Tiefbahnhofs vermieden. Über die 16 Gleise und acht 11 Meter breiten Bahnsteige sind vier breite, 24 Meter hohe



Moderner Kopfbahnhof: Lichtdurchflutet, mit energiegewinnenden halbtransparenten Solarzellen und acht breiten, ebenerdigen, treppen- und pfeilerfreien Bahnsteigen. Turm und Tageslicht: der bestehende Bahnhof kann viel schneller und für weit weniger Geld schick werden

und 400 Meter lange Glashallen vorgesehen, die der Landeshauptstadt alle Ehre machen würden. (Bild 1)

**Beide Flügelbauten werden wieder aufgebaut**, in analoger und zeitgemäßer Gestalt, die auch den neuen Funktionen gerecht wird: In den Obergeschossen des **Nordflügels** werden die Hotelzimmer des Intercity-Hotels wiederhergestellt, im Erdgeschoss sollen Verkaufsräume (Ersatz für die Pavillons in der Querhalle) und ein Fahrrad-Service entstehen. Der **Südflügel** wird im EG die Zugänge zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), ein Fernbus- und ein Park-Café aufnehmen; darüber hinaus bieten sich andere öffentlichkeitsnahe Nutzungen an. In die ausgehobene tiefe Grube unter den Bahnsteigen passt nicht nur ein neuer, ebenerdig zugänglicher **ZOB plus großzügiger Fahrrad-Station**. Die Ebene darunter lässt sich als **Parkierungsebene plus Station für Leih-PKWs und Elektro-Autos** nutzen. Alle drei Ebenen werden mit Aufzügen und mit einer Rampe verbunden. So wird der Kopfbahnhof – mehr als jemals zuvor – zur zentralen Drehscheibe mehrerer Verkehrssysteme, zum Nutzen aller Reisenden. (Bild 2)

Der **Bahnhofsvorplatz** wird – nur von Linienbussen, Taxis und Fahrrädern befahren – Fußgänger-freundlich angelegt. Denn der Durchgangsverkehr kann (wie auch von der Stadtplanung vorgesehen) zur Wolframstraße verlagert werden.

Vor dem **Nordausgang** ist eine großzügige begrünte Vorfahrt mit wenigen Kurzzeit-Parktaschen fürs praktische „Kiss-and-Ride“ vorgesehen. An der Südseite bietet sich eine Zufahrt zur unterirdischen Parkierungsebene unterm Schlossgarten hindurch an.

Der **Schlossgarten** selbst wird nicht nur wiederhergestellt und an den Südflügel (Parkterrasse) herangeführt. In die große Liegewiese kann eine mittelgroße Freilichtbühne eingesenkt werden als Ersatz für den verschwundenen, beliebten Landespavillon. An diese angrenzend bieten sich weitere erdüberdeckte, öffentlich nutzbare Räume an, zum Beispiel ein großer Ausstellungsraum für eine riesige historische Modellbahnanlage (Stuttgart um 1970), welche heute im S-Bahnhof Schwabstraße schlummert. (Bild 3)

### Zwei weitere bedeutsame Komponenten des Umstiegskonzepts

Die eine befasst sich mit einer raschen Bebaubarkeit des sogenannten C-Areals die „**Neue Prag**“, mit rund 1.000 möglichen Wohnungen. Das ist eine realistische Alternative zu den unrealistischen **Rosenstein-Träumereien** der Stadt. (Bild 4)



Die ausgehobene Baugrube wird umgenutzt: der Platz wird für einen Fernbus-Bahnhof und Parkplätze für Fahrräder und Carsharing-Autos genutzt. Das alles liegt unter den nach wie vor ebenerdig einfahrenden Zügen.



So könnte es aussehen: Kopfbahnhof mit erweitertem Parkgelände (B-Areal) und kleinerem Abstellbahnhof. Diese Lösung ist stadtklimatisch unbedenklich.



Auf der jetzigen Fläche für die S-21-Baulogistik (grau) könnten sofort rasch Wohnungen gebaut werden.



# Umstieg 21: „Was kann ich jetzt tun?“

- Eine Petition unterzeichnen für Umstieg 21:

<https://weact.campact.de/petitions/umstieg21>

So funktioniert es: rechts oben Vorname, Name, E-Mailadresse und Postleitzahl eingeben, auf „Unterzeichnen“ klicken, die angegebene E-Mailadresse abrufen und dort den Link bestätigen. Erst dann ist die Unterschrift gültig.

- Multiplikator sein: Mit Freunden, Bekannten und Familie über das Umstiegskonzept sprechen, es bekannt machen.

- Die Webseite [www.umstieg21.de](http://www.umstieg21.de) besuchen und weitere Informationen sammeln.

- Aktiv werden: Jeden Montag findet um 18 Uhr die Montagsdemo auf dem Stuttgarter Schlossplatz statt. Hier bekommt Ihr die neuesten Meldungen rund um Stuttgart 21 und den Umstieg 21.

- Kontakt aufnehmen mit der Fraktionsgemeinschaft SÖS LINKE PluS im Stuttgarter Rathaus: über Rückmeldungen freuen wir uns an [soeslinkeplus@stuttgart.de](mailto:soeslinkeplus@stuttgart.de).

Auf unserer Webseite [www.soeslinkeplus.de](http://www.soeslinkeplus.de) bekommt ihr Informationen zu unserer Arbeit im Gemeinderat, auch auf Facebook findet ihr uns unter [www.facebook.com/soeslinkeplus](http://www.facebook.com/soeslinkeplus)

## Stuttgart 21 ungeklärte Fragen

# Ausgewählte Anträge und Pressemitteilungen zu Stuttgart21 von SÖS-LINKE-PluS

### Leistungsrückbau:

Der Tiefbahnhof schafft höchstens 32 Züge pro Stunde. Der heutige Kopfbahnhof schafft heute schon 50, würde man ihn sanieren, könnte man seinen Kapazitäts-Vorsprung auf 56 Züge pro Stunde weiter ausbauen.

Der Finanzierungsvertrag sieht vor, eine Erhöhung des Zugangebots um 50 Prozent gegenüber dem Angebot von 2001. Wird Stuttgart 21 nach den vorliegenden Plänen realisiert, müssen Fahrgäste mit 40 Prozent weniger Zügen auskommen im Vergleich zum bestehenden Kopfbahnhof.

Heute stehen 16 Gleise mit Tageslicht zur Verfügung. Bei Stuttgart 21 wären es halb so viele unterirdisch mit äußerst beengten Platzverhältnissen auf den Bahnsteigen. Die Gleisneigung liegt mit 15 Promille sechsfach über dem zugelassenen Wert. Rechtlich gesehen wird der Tiefbahnhof deshalb als „Haltepunkt“ bezeichnet und darf den Titel Bahnhof nicht führen.

### Antrag zum Bürgerbegehren (Storno 21): Präsentation Leistungsrückbau:

<http://bit.ly/2bVR2T9>

### und weitere Infos:

[http://wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Leistung](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung)

### 6. Juli 2016: Kostenprognose: Zehn Milliarden Euro.

Laut einem internen Prüfbericht geht der Bundesrechnungshof davon aus, dass Stuttgart 21 Baukosten von 9,8 Milliarden Euro nach sich ziehen wird. Zudem würde die Fertigstellung nicht bis zum Jahr 2021 gesichert sein, sondern sich um zwei Jahre verzögern. Bislang war die Bahn von 6,5 Milliarden ausgegangen. Rückblick: bereits im Dezember

2015 kam das Ingenieurbüro Viereggs und Rössler in einem Gutachten zu dem Schluss, dass sich die Baukosten für S21 auf 10 Milliarden belaufen würden. Mit den steigenden Kosten eskaliert auch der Streit der Projektpartner: Stadt und Land lehnen die Übernahme von Mehrkosten kategorisch ab. Die Stadt Stuttgart stellt einen Juristen ein, der sich nur mit Stuttgart 21 beschäftigen soll.

**Antrag:** <http://bit.ly/2bUDvXi>

**Pressemitteilung:** <http://bit.ly/2cEi0w0>,  
<http://bit.ly/2ccjUVi>

### Brandschutz:

Viele ungeklärte Fragen sind noch beim Brandschutz für den Tiefbahnhof. Der mangelhafte Brandschutz zeigt sich exemplarisch daran, dass die Bahn zusätzliche Fluchttreppenhäuser und Falltüren in die Planungen für den Tiefbahnhof aufnehmen musste. Die Planer mussten sogar darauf hingewiesen werden, dass brandsicheres Glas verwendet werden muss. Von sich aus hatten sie dies nicht berücksichtigt.

**Antrag:** <http://bit.ly/2cDT0dg>

Der Standort des Entrauchungsbauwerks scheint nach wie vor ungeklärt zu sein (Killesberg oder Pragsattel?) sowie Fragen der Leistungsfähigkeit dieser Anlage. Auch hier steckt noch viel Potenzial für neuerliche Kostenexplosionen.

**Antrag:** <http://bit.ly/2cckp8Rn>

### Fragen nach Hochwasserschutz des Tiefbahnhofs.

Stuttgart ist die deutsche Großstadt mit dem höchsten Starkregen-Risiko. Das

Entwässerungskonzept für die Innenstadt und für den geplanten Tiefbahnhof zeigt Mängel und Widersprüche, welche die Ingenieure 22 recherchierten und mit uns zusammen in die Form eines umfassenden Antrags brachten. Insgesamt werden 44 kritische Fragen zur Hochwasser- und Überschwemmungsgefahr in der Innenstadt gestellt. Die Verwaltung soll Messergebnisse und Vorsorgemaßnahmen öffentlich machen, bestehende Mängel beseitigen und Widersprüche aufklären.

**Antrag:** <http://bit.ly/2ca00uQ>

**Pressemitteilung:** <http://bit.ly/2c0ducl>

### Giftstoffe im Rosensteinpark.

Dem Amt für Umweltschutz war es schon seit 2008 bekannt, die Öffentlichkeit erfuhr nur durch Zufall davon: Das verbotene Gift Bromacil wurde in der Nähe der S21-Baustelle Mittnachtstraße gefunden. Da die Verwaltung den Fall herunterspielt und keinen Handlungsbedarf sieht, greifen wir ein: In einem umfassenden Antrag mit 38 Fragen, fordern wir von der Verwaltung Antworten. Warum findet keine systematische Untersuchung des Geländes auf Giftstoffe statt? Welche Maßnahmen werden zum Schutz von Grund- und Mineralwasser ergriffen? Wer bezahlt die Beseitigung der Verunreinigungen: die Bahn als ehemalige Besitzerin und mögliche Verursacherin der Schadstoffbelastung oder die Stadt? Was steht in dem Kaufvertrag, den die Bahn mit der Stadt Stuttgart abgeschlossen hat über mögliche Altlastenbeseitigung? Die Ingenieure 22 lieferten uns die entscheidenden Hinweise zu diesem Antrag.

**Antrag:** <http://bit.ly/2cckD0eJ>

**Pressemitteilung:** <http://bit.ly/2cckCjLC>



# Eröffnungsfest SÖS-Treffpunkt für Politik und Kultur

Samstag, 24. September 2016  
14 – 18 Uhr

Ecke Vogelsang / Arndtstraße 29  
Stuttgart-West,  
U-Bahn Linien 2 und 9,  
Haltestelle Arndt- / Spittastraße

Bilderausstellungen zur Bewe-  
gung in Stuttgart. Mit Musik,  
Speis und Trank feiern wir die  
Eröffnung unseres Büros.

## INSTANDHALTEN STATT ABREISSEN! BEZAHLBARE WOHNUNGEN ERHALTEN!

Gastredner:  
**Joe Bauer**  
(Künstler, Kolumnist)



## Demonstration in Zuffenhausen:

Samstag, 24.09.2016, 11:00 Uhr

Auftakt: Haltestelle U15, Wimpfener Straße  
Demozug durch die Unterländer Str. zur Keltersiedlung.

### Mieterinitiative Zuffenhausen



### Impressum

Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-Plus,  
Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart,  
V.i.S.d.P. Tom Adler, Hannes Rockenbauch

Die Fraktionsgemeinschaft besteht aus SÖS (Stuttgart Ökologisch Sozial), DIE LINKE, der Piratenpartei und der Studentischen Liste – junges Stuttgart. SÖS ist ein parteifreies Personenbündnis, das sich gegründet hat, um den Bürgerbewegungen in Stuttgart eine Stimme zu verleihen und ist mit drei Stadträten vertreten: Guntrun Müller-Enßlin, Hannes Rockenbauch und Luigi

Pantisano. DIE LINKE stellt die Stadträte Laura Halding-Hoppenheit, Christoph Ozasek und Tom Adler. Um den Fraktionsstatus zu erreichen, haben SÖS und DIE LINKE nach den Kommunalwahlen 2009 eine Fraktionsgemeinschaft gebildet und haben sich 2014 mit der Piratenpartei, vertreten durch Stefan Urvat und mit der Studentischen Liste – junges Stuttgart, vertreten durch Christian Walter, erweitert.

**Redaktion:** Fritz Schirrmeister, Peter Hensinger, Doris Hensinger, Renate Winter-Hoss

**Fotos:** Klaus Gebhard (S.4–7), Roland Hägele (S.1–3)  
**Karikaturen:** Kosta Koufogiorgos (S.6, 7)  
**Gestaltung:** preiselbeerdesign.de  
**Druck:** UWS Papier & Druck GmbH

Die digitale Ausgabe können Sie entweder per E-Mail unter [soeslinkeplus@stuttgart.de](mailto:soeslinkeplus@stuttgart.de) bestellen oder unter [www.soeslinkeplus.de](http://www.soeslinkeplus.de) herunterladen.

Fraktionsgemeinschaft  
**SÖS LINKE Plus**