

Rede von **Klaus Gietinger**, Buchautor, Drehbuchautor, Filmregisseur und Sozialwissenschaftler, auf der 725. Montagsdemo am 23.9.2024

## Der Kampf um die Gäubahn und der Stand der Dinge

Liebe Freundinnen und Freunde der Bahn und des Stuttgarter Kopfbahnhofs,

es freut mich, dass ich mal wieder zu euch sprechen darf. Und was für ein Tag: das Wetter ist schlecht, aber die Chancen, die wir angeblich nicht haben, steigen – und das am Tag der Schiene, das ist nämlich heute!

Ich zitiere gleich mal aus einem Zeitungsartikel von vorgestern und – das verrate ich gleich – es ist keine der üblichen verdächtigen Zeitungen: „Stuttgarts neuer Bahnhof kostet mehr als elf Milliarden Euro und schafft immer neue Probleme. Dass Politik und Bahn daran festhielten, rächt sich heute. Das Chaos um Stuttgart 21 ist ein Lehrstück darüber, warum fachkundige Kritiker nicht diskreditiert werden sollten. ... *„Mit dem Wissen von heute“*, gab Bahn-Chef Richard Lutz bereits 2018 kleinlaut vor dem Verkehrsausschuss des Bundestags zu, würde der Konzern das Bauprojekt keinesfalls mehr angehen.

Dabei lag dieses Wissen früh auf dem Tisch: Schon 2007 protestierten 67.000 Baden-Württemberger per Unterschrift gegen das drohende Milliardengrab. Im selben Jahr entstand das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21. Es organisierte Demos und Infostände, sammelte Fakten, formulierte Petitionen, gab Gutachten in Auftrag. Und der damals frisch gewählte grüne Ministerpräsident des Landes, Winfried Kretschmann, bezeichnete S21 kurz vor der Volksabstimmung im November 2011 als *„verkehrstechnisches Nadelöhr der Zukunft“*, dessen Kosten-Nutzen-Verhältnis *„völlig aus dem Ruder gelaufen“* sei.“

Dann zitiert der Artikel Boris Palmer: „Die S21-Kritiker wurden von Politik und manchen Medien als Fortschrittsfeinde und Bahnhofsnostalgiker, Nörgler, Baumbesetzer und Juchtenkäferschützer abqualifiziert. *„Wutbürger“* wurde 2010 sogar Wort des Jahres – als Beschreibung des angeblich bräsig-uneinsichtigen Skeptikers, der sich jedem Wandel verweigert. ... Stuttgart ächzt unter einer Riesenbaustelle, die Lärm, Dauerstau und beschwerliche Fußmärsche zu noch betriebenen Bahnsteigen mit sich bringt. Selbst nach fast 15 Jahren Bauzeit ist einer der nötigen Tunnel weder genehmigt noch finanziert. ... Der einstige CDU-Bundestagsabgeordnete Georg Brunnhuber aus Baden-Württemberg, der 2011 Cheflobbyist der DB wurde, hat es einmal so auf den Punkt gebracht: Es gibt Projekte, die durchgerechnet werden – und es gibt politische Projekte.

*„Es war politische Einflussnahme auf die Deutsche Bahn, was zu Stuttgart 21 führte“*, bestätigt Rudolf Breimeier. Der heute 86-Jährige war bis 1998 bei der DB für die konzeptionelle Gestaltung und Wirtschaftlichkeit großräumiger Infrastrukturprojekte zuständig. Breimeier beschäftigte sich schon 1994 mit einer Neuordnung des Bahnverkehrs im Raum Stuttgart und kam zu dem Schluss, dass ein Tunnelbahnhof der oberirdischen Variante wirtschaftlich unterlegen sei. ... *„Hingegen ist mir innerhalb der DB niemand bekannt, der sich damals für jene unterirdische Lösung ausgesprochen hätte.“* Dass diese in den 90er-Jahren dennoch durchgesetzt wurde, habe verschiedene Gründe gehabt, *„von denen kein einziger etwas mit nüchternen Kosten-Nutzen-Kalkulationen und Notwendigkeiten des Bahnbetriebs zu tun hatte“*.

Ein wichtiger Faktor sei die sogenannte Maultaschen-Connection gewesen, eine schwäbische Vierergruppe, die S21 im Jahr 1994 kurzerhand zum *„Jahrhundertprojekt“* ausrief. Beteiligt waren der damalige Bahn-Chef Heinz Dürr, Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel, Ministerpräsident Erwin [Eichhörnchen, Entschuldigung] Teufel und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (alle CDU). *„Sie hantierten“*, so Breimeier, *„unter Missachtung eisenbahntechnischer und haushaltspolitischer Grundsätze mit Fantasien von einem neuen Stuttgarter Stadtviertel, warfen den Tiefbahnhof mit der Neubaustrecke zusammen und missbrauchten deren wirtschaftliche Vertretbarkeit als Vehikel für die Durchsetzung des unwirtschaftlichen Tunnelgewirrs.“*

Damals sei es auch Mode in der Verkehrspolitik gewesen, die sogenannte Beamtenbahn zu belächeln. Das hätten sich die S21-Befürworter zunutze gemacht, erinnert sich Breimeier. *„Die versierten Fachleute der einstigen Bundesbahn und auch der DDR-Reichsbahn wurden in fast der ganzen Öffentlichkeit als unbeweglich und ideenlos diskreditiert, sodass es geradezu geboten schien, deren Einwände gegen S21 beiseite zu wischen.“* Herausgekommen sei eine *„Absurdität“*: Diejenigen, die gegen die verachtete *„Beamtenbahn“* ein angeblich unternehmerisches Denken nach Wirtschaft-

lichkeitsgesichtspunkten etablieren wollten, setzten gegen die kühlen, wirtschaftlichen Kalkulationen der Beamten das unwirtschaftlichste Projekt der neueren deutschen Eisenbahngeschichte durch.“

So und wer schreibt das? Die Politikredakteurin Hannelore Crolly bei der Zeitung, zuständig für landespolitische Themen, vor allem in Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Und Politikredakteur Matthias Kamann, bei der Zeitung zuständig für Agrarpolitik, kirchliche und gesellschaftspolitische Themen sowie Verkehr. Und die Zeitung ist Axels Springers *Die Welt*. Auch die Stuttgarter Zeitung druckt inzwischen wieder Presseerklärungen des Aktionsbündnisses, und auch andere schwäbisch/badische Beton- und Tunnelzeitungen lassen wieder Kritik an S21 zu.

Übel aber berichtet seit Jahren die als linksliberal geltende Süddeutsche Zeitung. Die spricht von Schildbürgerstreich und meint nicht S21, sondern die durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verhinderte Bebauung – dazu komme ich gleich – und schon letztes Jahr sprach die Süddeutsche davon, der Flaschenhalsbahnhof „wäre unterirdisch schön“. Ich kann da nur einen Dadaisten von vor 100 Jahren zitieren: „Scheiße bleibt Scheiße, auch wenn sie leuchtet!“

Erlaubt mir jetzt mal kurz zusammenzufassen, was in diesem Jahr den Durchpeitschern von S21 alles an „Missgeschicken“ passiert ist. Soviel „Pech“ auf einem Haufen hatten sie schon lange nicht mehr. Die Bauchlandung, bzw. der Untergang ist nah! Gleichzeitig seid wachsam! Die haben bislang immer einen Weg gefunden, sich herauszuwinden, hauptsächlich mittels viel Geld und vielen Lügen. Lugabeitel bleibt Lugabeitel – und hier haben immer noch viele Lugabeitel viel zu viel Macht. Das heißt, wir müssen unseren Druck wieder verstärken. Dazu soll auch mein Film beitragen, den ihr im Anschluss an diese 725. Montagsdemo sehen könnt.

Doch die Missgeschicke kurz zusammengefasst:

### **1. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) § 23 macht ihnen schwer Bauchweh**

Bernd Riexinger hat kürzlich hier belegt: Das Autobahnbaubeschleunigungsgesetz hat alle im Bundestag euphorisiert, und euphorisiert haben sie zugestimmt. Sie haben übersehen, dass da auch die Änderung des § 23 des AEG drin versteckt war. Auch der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der deutschen Bauunternehmer, Tim-Oliver Müller, hat dem nicht widersprochen. Auch die Grünen haben zugestimmt. Matthias Gastel, grünes Mitglied im Aufsichtsrat der DB InfraGO, hat sich im Juni in Singen sogar damit gebrüstet. Denn Entwidmungen von Eisenbahnstrecken sind auf Grund von Wohnungsbau nicht mehr möglich. Also bleibt der Kopfbahnhof!

Doch vermutlich wird das Gesetz nicht so bleiben – wenn wir es zulassen. Nicht nur der lustige OB Nopper fordert die Lex S21, sondern auch Gastel. Er schlägt einen typisch grünen faulen Kompromiss vor: Er will nur ein paar Gleise liegen lassen. Damit tappt er wissentlich oder unwissentlich in die angeblich notwendige Bauungsfalle. Denn ein paar Gleise sind viel zu wenig! Der Kopfbahnhof bleibt! Das Gesetz darf nicht geändert werden! Punkt. Dafür müsst ihr euch alle einsetzen und weiterhin protestieren!

### **2. Es wird immer von der Wohnungsbauchance des Jahrhunderts geredet, dabei ist der Wohnungsbau in Stuttgart eine Jahrhundertkatastrophe**

Hört Euch an, was Johanna Tiarks im Film dazu sagt: Das Bahngelände ist für den Wohnungsbau absolut nicht notwendig. Es gibt Alternativen, klimaschonende und weitaus preiswertere Alternativen!

### **3. Die Stadt hat kein Geld**

Dass ich, als bayerischer Allgäuer, mal von Stuttgart sagen würde, es habe kein Geld! Das wäre mir früher nie in den Sinn gekommen. Denn die Entwidmung des Bahngeländes, der Aufbau der Infrastruktur würde mindestens 1,7 Milliarden Euro kosten – so eine Recherche von Herrn Kümmerer vom SWR. Der Kämmerer der Stadt sagt klipp und klar: Wir haben das Geld nicht. Und selbst, wenn die Stadt es hätte: Bei solchen Kosten käme eine Wohnungsmiete auf 20 bis 30 Euro den Quadratmeter, hat Johanna Tiarks recherchiert. Hier entstehen nie Sozialwohnungen. Die versprochenen 50 Prozent sind Fake News von Lugabeiteln.

### **4. Die geplante Gäubahnkappung und der Widerstand**

Berthold Huber, Vorstand DB Netz, faselte am 11. Juni dieses Jahres: Man müsse die Gäubahn im April 2026 kappen, aufgrund der S-Bahnführung zum Nordbahnhof. Entweder hat er keine Ahnung oder er versucht, es ohne vernünftigen Grund durchzuziehen. Wahrscheinlich trifft beides zu. Denn die Kappung ist Unsinn, sie ist nicht nötig. Das sagen nicht nur unsere Bahnprofis Hans-Jörg Jäkel und Roland Morlock. Die DB selbst hat ein Gutachten dazu gemacht. Die Kappung ist für die S-Bahn unnötig, sie wäre sogar teurer. Aber es geht hier

nicht um teurer oder billiger, es geht darum, den Pfaffensteigtunnelquatsch durchzusetzen. Und dazu sind sie offensichtlich zu allem bereit.

Die Dammkappung wäre ein Verbrechen nicht nur am Allgemeinen Eisenbahngesetz § 23, sondern auch an der Planfeststellung und der Gäubahn. Das weiß übrigens auch Kretschmann und sein Sancho Pansa namens Winfried Hermann.

Heute – Tag der Schiene – berichtet die Stuttgarter Zeitung, dass die Oberbürgermeister entlang der Gäubahnstrecke zum wiederholten Mal an den baden-württembergischen Verkehrsminister Hermann appellieren: Die Gäubahn muss leben, und lasst den Anschluss an den Kopfbahnhof. Punkt. Sancho Pansa übernehmen Sie!

## **5. Die Klage der DUH**

Jürgen Resch und die Deutsche Umwelthilfe klagen gegen die Kappung. Sie haben große Chancen damit durchzukommen – Jürgen ist übrigens nachher bei der Filmvorführung dabei und er hat wohl auch Neuigkeiten. Also gleich nachher den Film angucken! Nicht versäumen!

## **6. Die Bahn steigt aus der Digitalisierung aus**

Nicht nur Stuttgart, auch die DB hat kein Geld, weil sie es in unsinnige Großprojekte verballert. Es reicht angeblich nur noch, um S21, ein weiteres Großprojekt und die Riedbahn mit ETCS auszustatten. Das heißt, S21 bliebe auch digital ein Rumpfbahnhof. Es gibt natürlich die Möglichkeit, dass die Bahn blufft, um noch mehr Geld zu bekommen. Nehmen wir an, sie blufft nicht.

Dazu muss ich etwas weiter ausholen: Die ICEs fahren seit über 30 Jahren schon mit Linienzugbeeinflussung, das ist sozusagen halbdigital. Ein Kabel im Gleis sorgt dafür, dass das klappt. Warum Linienzugbeeinflussung? Ganz einfach: Signale können bei hohen Geschwindigkeiten nicht mehr erkannt werden. Das System funktioniert sehr gut, seit weit über 30 Jahren. Es wird aber ähnlich schlecht gemacht, wie der Stuttgarter Kopfbahnhof, eben weil beide funktionieren.

Jetzt wissen wir alle: S21 ist viel zu klein. ETCS solls nun bringen, bringt aber im Bahnhof nichts, im Gegenteil. Das heißt, ETCS ist in Stuttgart nicht der propagierte Jahrhundertfortschritt, sondern eine Notlösung – eine, die dem Bahnhof nichts bringt. Das weiß Kretschmanns Sancho Pansa, der Winfried Hermann übrigens ganz genau. Und Kretschmann auch, und die Techniker von der Bahn auch. 20 Prozent mehr durch ETCS ist Unsinn, oder gar die anvisierten fast 60 Züge in der Spitzenstunde sind unerreichbar. Das wissen die. Aber die in der Oberleitung der Bahn wissen es entweder nicht oder sie sind Lugabeitel. Vermutlich sind sie beides. Also ETCS bringt nichts im Bahnhof, auch nicht die sogenannte Stufe drei.

Das wisst ihr: Dass auch für die Stufe 3 derzeit kein Geld mehr da ist!

Es ist ganz klar: Ohne Kopfbahnhof sind sie rettungslos verloren. Deswegen wollen sie ja jetzt bis 2026 oder 2027, vermutlich aber bis 2070 testen, bis der Deutschlandtakt fertig ist, wie der inzwischen abgehauene teure Theurer mal gesagt hat. Aber es wird nicht funktionieren.

## **7. Was bringt dann ETCS?**

Angeblich können dadurch auf der Strecke mehr Züge in der gleichen Zeit fahren. Aber das bräuchte man gar nicht, nämlich dann, wenn nicht so schnell gefahren würde. 300 km/h verlangt viel Platz vor und hinter dem Zug. Der ICE hat bei Tempo 300 einen Bremsweg von 6 Kilometern. Das heißt aber auch, je schneller die Züge, umso weniger Züge können auf der Strecke fahren.

Die beste Lösung lautet: Einfach runter mit dem Tempo auf 160 oder vielleicht 180. Und das Ergebnis wäre: viel mehr Züge, weniger Brücken, weniger Tunnels, weniger Energie, weniger Verschleiß. Pünktlichere Züge, mehr Kultur des Reisens.

Doch die Betonköpfe schreien jetzt: Aber der Deutschlandtakt geht dann nicht mehr! Unsinn! Verkehrsplaner Hermann Knoflacher sagt: Bei jeder Geschwindigkeit ist Taktverkehr möglich. Also nicht mit 300 rechnen, sondern mit 160/180. Und viel mehr Leute kommen sicher, kostengünstig und klimagerecht ans Ziel. Die Devise lautet: Takt vor Tempo!

Tunnel braucht es dann fast keine und auch keine Hochgeschwindigkeitsprojekte und schon gar kein S21. Dann lebt die Flächenbahn auf – mehr dazu auch im Film nachher. Und erst danach könnte man überlegen, ETCS einzuführen, aber mit einer Rückfallebene. Das heißt z. B. die halbdigitale Linienzugbeeinflussung lassen, so dass noch gefahren werden kann, wenn ETCS mal wieder versagt. Es gibt eine goldene Regel: Je komplexer

ein System, umso größer der Absturz. Also sollte hier eine Rückfallebene beibehalten werden, bevor am Schluss alles steht. Aber was ist die Ausrede der Betonköpfe: Bei der Linienzugbeeinflussung gäbe es bald keine Ersatzteile mehr. Haha.

Übrigens gibt es das INDUSI, den Elektromagneten, der Züge stoppt, die ein rotes Haltesignal überfahren, schon seit über 100 Jahren, also als noch lange Dampflok fuhren. Und dafür gibt es immer noch Ersatzteile. Aber jetzt kommt es: die DB hat immer noch nicht alle Strecken damit ausgestattet. Vor wenigen Jahren gab es deswegen ein Zugunglück mit Toten. Verurteilt wurde der Fahrdienstleiter, nicht die Oberleitung, die kein INDUSI einbauen ließ!

## **8. Neue Tunnels**

Nicht nur der Pfaffensteigtunnel soll die 100 Kilometer Tunnelwahnsinn voll machen, sondern auch ein ominöser gigantischer Nordzulauftunnel, nur um nach Mannheim unter die 30 Minuten zu kommen. Das ist, wie eben belegt, Unsinn und für den Deutschland-Takt unnötig. Weg mit der Super-Hochgeschwindigkeit, dann wird alles leichter! Und der Nah- und Regionalverkehr, der 90 Prozent der Fahrgäste ausmacht, gewinnt.

Übrigens: Auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart Mannheim sorgt Anhydrit im Tunnel demnächst wieder für eine Sperrung. Und wo verlaufen die Stuttgarter Tunnel? Das wisst ihr alle: im Anhydrit.

## **9. Pfaffensteigtunnel**

Dazu sag ich nicht mehr viel, mehr gleich nachher in meinem Film. Dafür ist auch kein Geld mehr da, vermutlich wird er nie gebaut. Auch hier ist klar: Die Gäubahn muss zum Hauptbahnhof und der Kopfbahnhof muss der Hauptbahnhof sein. Schluss aus, oben bleiben!

Ich fasse zusammen:

- Das neue Eisenbahngesetz ist gegen S21
- Der Wohnungsbau braucht kein S21
- Die Stadt hat kein Geld, die Bahn hat kein Geld, die Regierung auch nicht
- Die Gäubahnkappung wäre ein Verbrechen
- Jürgen gewinnt
- Die Bahn steigt aus Digitalisierung aus
- ETCS bringt im Bahnhof nichts, auf der Strecke bringt Takt statt Tempo viel mehr
- Die neu geplanten Tunnel, so der Nordzulauf sind unsinnig
- Der Pfaffensteigtunnel sowieso, der wird nie gebaut

Ich erlaube mir daraus einen Appell zu formulieren:

## **10. Appell an Don Quichote und Sancho Pansa, an Kretschmann und Hermann:**

Sagt: unter den Umständen kann es nicht so weitergehen. Die Bahn ist schuld, schiebt alles auf sie, wie bei der Finanzierung und sagt: Wir brauchen den Kopfbahnhof als Jahrhundertchance.

Das Problem ist dann nur noch Nopper. Sagt ihm: mit dem Geld von der Bahn, das die Stadt für die Flächen zurückkriegt, kann er soviel Wohnungen bauen, wie er will. Platz ist genug in Stuttgart, aber nicht auf dem Gelände des Kopfbahnhofes... und auch Noppers fröhliches Köpfchen könnte das verstehen.

Sollten die nicht Manns genug sein, das zu machen, hilft nur unser Druck von unten, der in Anbetracht der Ereignisse zunehmen muss. Mein Film will dazu beitragen. Also: Sprecht mit Euern Kindern und Enkeln, sprecht mit allen Stuttgartern, die ihr erreichen könnt. Es müssen die Massen wieder auf die Straße. Dann kann es klappen. Dann gewinnt nicht nur die Deutsche Umwelthilfe...

## **11. Letzter Punkt: Einladung zum Film**

Die Gäubahn lebt, der Kopfbahnhof lebt. Wir überleben den Tunnelbahnhofswahn – und das geht nur mit oben bleiben!

Danke!

**Unterstützerkonto der Parkschützer:** Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00  
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.