

*Liebe Landsleute, liebe Stuttgarter,
liebe Halbhöhenlagenbewohner!*

Ich spreche heute zu Ihnen als Eisenbahner und da möchte ich Ihnen im Verein mit vielen Kolleginnen und Kollegen zunächst einmal herzlich danken, danken dafür dass Sie inzwischen wohl über eine Million Stunden geopfert haben, um uns vor den geplanten Tunneln und Kreuzungen, vor diesem achtgleisigen Metropolenbahnhof zu bewahren! Damit ist kein vernünftiger Fahrplan, kein zuverlässiger Bahnbetrieb möglich! Und dieser immer wieder beschworene Zug von Paris nach Bratislava: Die Schande, dass der über Frankfurt fährt, ertragen wir leichter, als den Spott der Welt, der über uns hereinbricht, wenn wir den am besten funktionierenden Kopfbahnhof Europas für diesen Zug opfern würden! Und dass für drei Minuten Fahrzeitgewinn ein schöner Park in Stadtmitte abgeholzt wird – das wird nie ein Eisenbahner verantworten!

Ebenso wird uns die Welt verlachen, wenn wir die geplante Neubaustrecke nach Ulm bauen: Wo Berge sind, baut man allerorten Basistunnel, damit die Züge nicht mit viel Energieverbrauch Höhen überwinden müssen. Nun soll die Geislinger Steige, gerade einmal 6 km lang mit 5 Minuten Fahrzeit, ersetzt werden durch eine irre teure 17 km lange Tunnelstrecke mit stärkerer Neigung, die 180 Meter höher auf die Alb führt als jetzt! Um für diesen Unsinn einen Nutzen nachzuweisen, erfindet man Güterzüge mit einem Drittel der heutigen Durchschnittslast -- wohl wissend, dass für den normalen Zug drei Lokomotiven vorgespannt werden müssten. Die kommen dann allein oben an, weil die Kupplungen die vereinigte Zugkraft gar nicht aushalten!

Lassen Sie mich in die Zukunft blicken – ich tue dies mit der Zuversicht, dass Sie nicht nachlassen, dass sie mit friedfertiger Hartnäckigkeit und hartnäckiger Friedfertigkeit, mit diesen urschwäbische Tugenden weiter Ihre Zeit diesen Großprojekten widmen. Aus dem Berliner Bahntower vernehme ich, wir hätten nun eine 50% Gewinnchance. Die lässt sich verbessern! Die Opfer an Zeit, die Mühen, die Sie aufwenden aber auch die Verletzungen, die Menschen und der Natur zugefügt werden – die schaffen Kräfte, die aller PR und Werbung, allem sozialen Druck und jeder Diffamierung widerstehen.

Auf einem solchen Fundament können wir getrost in die Gesprächsrunde zu Heiner Geißler gehen. Ich bin gebeten, dazu verkehrliche, bahntechnische Vorschläge zu machen, mit denen die Denkbarrieren abgebaut werden können. Dazu werde ich vorschlagen.

1. Die Neubaustrecke Wendlingen-Flughafen wie geplant zu bauen und sie zu verlängern vom Flughafen nach Rohr. Sie muss qualifizierte Zufahrten erhalten aus den Richtungen Göppingen und Plochingen im Osten, und von Stuttgart und Böblingen im Westen. Das kostet schätzungsweise doppelt so viel, als derzeit geplant, etwa 800 Millionen Euro. Damit werden Direktverbindungen aus dem Kopfbahnhof mit 18 Minuten Fahrzeit möglich. mit dem Vorteil, dass der erweiterte S-Bahnhof 5 Fußwegminuten näher am Terminal liegt als der geplante fünf Rolltreppen tiefe neue Bahnhof!

Weiterhin werden damit Direktverbindungen aus Ulm, Tübingen, Konstanz und aus dem Kopfbahnhof über Esslingen und Plochingen möglich. Und da die Züge ja gelernt haben, „Kopf zu machen“ (so heißt die Zugwende in der Eisenbahnersprache), können auch Züge aus Karlsruhe, Mannheim und Heilbronn über den Hbf zum Flughafen weiter fahren.

2. Auf die im Projekt K 21 vorgeschlagene Zufahrt von Obertürkheim über den Hafen zum Flughafen sollten wir verzichten: Sie wurde von den Befürwortern von S 21 zum Katastrophenfall erklärt und erscheint aus meiner Sicht nun entbehrlich.

3. Damit entfällt auch die Notwendigkeit weiterer Gleise im Stuttgarter Neckartal: Auch die werden ja als Katastrophe vor allem für Daimler-Benz gebrandmarkt, weil dann deren Werke eingezwängt werden könnten.

4. Für den zukünftig wachsenden Güterverkehr schlage ich vor, in den Hang bei Untertürkheim einen Tunnel zu bauen, eingleisig und nur für den Güterverkehr. Er ermöglicht, die Güterzüge von Kornwestheim nach Aalen und weiter über Nördlingen – Donauwörth nach Augsburg zu fahren. Diese Strecke müsste ertüchtigt und mit Lärmschutz ausgestattet werden. Damit wird das Neckar- und Filstal entlastet.

5. Ja, und dann sollen Sie unbedingt schneller nach Ulm und München (nicht Bratislava!) kommen: Da fuhren die ICE's nach dem Fahrplan der altmodischen Bundesbahn doch tatsächlich 23 Minuten schneller von München nach Stuttgart! Gab es da eine Schnellstrecke, die inzwischen vergessen, verloren, versunken ist? Nein: Es waren die gleichen Trassen, jedoch mit weniger Baustellen, besserer Instandhaltung, weniger Zuschlägen für Verspätungen und einem Halt weniger!

6. Aber die Ulmer! Vielleicht wollen sie auch per Elektrifizierung ohne Dieseltank zum Bodensee kommen, das kostet nur ein paar Prozent der Steuerger, die man in Stuttgart vergraben will. Dann ist immer noch genug Geld übrig, um die Züge kurz vor Geislingen in einen Tunnel nach Amstetten oder Beimerstetten zu schicken, weniger der wenigen Minuten wegen, die die Steige kostet, sondern eher wegen des Lärms, von dem die Geislinger befreit werden könnten.

7. Zu guter Letzt: Da der Nordflügel abgerissen ist, sollte das Bauloch bis zum Wiederaufbau dazu benutzt werden wunderschöne Stahlbinderbögen auf die Bahnsteige zu bringen. Mit Glasflächen und Solaranlagen könnte dann eine Halle erstellt werden, die einem Metropolenbahnhof gerecht wird. Die Gepäckbahnsteige werden von den alten Betonpfeilern befreit und dienen dem Ausstieg der Fahrgäste, die bisherigen Bahnsteige werden neu ausgestattet und damit komfortable Einstiegsplattformen. Die Zugchefs öffnen dann alle Türen ihrer ICE's gleichzeitig, um die 2,2 Minuten einzuhalten, die von den Befürwortern für den Tiefbahnhof errechnet wurden! Vielleicht fährt dann auch der Zug von Paris nach Bratislava über Stuttgart, weil's hier so schön ist!

*Karl-Dieter Bodack, Rede in Stuttgart am 9.10.2010, kd.bodack@gmx.de
Details zu den Vorschlägen stehen in „Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe..“*

