

*Rede von Prof. Heiner Monheim auf der 128. Montagsdemo am 25.6.12*

## **S 21 und Perspektiven einer innovativen Bahnpolitik**

Liebe Freunde,

**Euer Widerstand ist bewundernswert und in dieser Ausdauer europaweit einmalig**

zunächst will ich meine große Bewunderung ausdrücken, dass Ihr immer noch regelmäßig Euren Widerstand gegen die laufenden Baumaßnahmen und das Gesamtkonzept Stuttgart 21 artikuliert. Anderswo hat man oft Probleme, auch nur ein paar 100 Leute zu solchen Demonstrationen zu mobilisieren. Ihr dagegen beweist ein erstaunliches Durchhaltevermögen. Das wurde in vergleichbarer Intensität und Frequenz nicht mal bei den Atomkraftwerkdemos geleistet. Wenn man sich fragt, wie Ihr diese Mobilisierung schaffen konntet, dann gibt es mehrere Gründe:

**Ihr demonstriert mit Kultur, Kreativität und verkehrspolitischen Forderungen: eine geniale Mischung**

Euch hat die geniale Mischung aus Kultur, Politik und Kreativität stark gemacht. Sie hat Euch das sog. „bürgerliche Lager“ erschlossen. Wer seine Demonstrationen mit Konzerten, Lesungen und Schauspiel verbindet und es schafft, auch bekannte Persönlichkeiten demonstrativ in die erste Reihe aufs Podium zu holen, der leistet Vorbildliches. Davon können alle Bürgerbewegungen in Deutschland lernen. Vieles erinnert mich an die Zeiten der Friedensdemonstrationen, als auch viele Kulturschaffende wichtige Reden hielten, allen voran Heinrich Böll. Lebte er noch, er wäre sicher auch in Stuttgart dabei gewesen und hätte vielleicht eine bissige Novelle über die merkwürdigen Verkrampfungen einer betonfixierten SPD geschrieben. Wir Fachleute sind zu so was ja leider nicht in der Lage.

**Ihr habt die besseren Alternativen: K 21 und weitere Modifikationen**

Ihr habt nicht nur opponiert, sondern immer auf sinnvolle Alternativen verwiesen. Die Basis aller Alternativen war das Konzept K 21, das mehr leistet und weit weniger kostet als S 21 und das vor allem sehr viel schneller realisierbar ist. Die K21 Strategen waren immer offen für weitere Modifikationen. Das Konzept ist flexibel und erweiterbar. Es war immer ein Skandal, dass sich die offizielle Bahnpolitik und S 21 Planung nie wirklich ernsthaft mit K 21 auseinander gesetzt haben.

**Der Kopfbahnhof muss und wird erhalten bleiben, selbst wenn S 21 käme**

Und wenn man bei DB, Stadt, Land und Bund schon nicht voll auf K21 umschwenken will, ist es immer noch nicht zu spät für einen Kompromiss: ein bisschen S 21 mit vier Durchgangsgleisen für den schnellen Fernverkehr (die S-Bahngleise liegen ja auch tief) und einen beibehaltenen Kopfbahnhof mit modernisierter Überdachung und Kapazität für den leistungsfähigsten Bahnknoten Deutschlands. Schade, dass Herr Geißler diese Kreuzung aus K21 und S21 nicht gleich in seine Überlegungen einbezogen hat und dass die von ihm nach der Schlichtung eingebrachte sog. Kom-

bilösung nicht für den Erhalt des Kopfbahnhofs genutzt wurde. Denn rein verfahrenstechnisch wird die Entwidmung der kompletten Gleisanlagen des Kopfbahnhofs ohnehin nicht möglich sein. Das verbietet das Eisenbahnrecht, es wird diverse Interessenten geben, die die Gleise weiter nutzen wollen, vor allem für den Nah- und Regionalverkehr. Damit werden die städtebaulichen Träume von einem weitgehend überbauten Gleisfeld ohnehin Makulatur. Das hätte bei der Schlichtung eigentlich viel intensiver diskutiert werden müssen.

### **Ihr habt im Geiste der behutsamen Stadterneuerung agiert, nicht im Geiste antiquierter Kahlschlagmethoden**

K 21 hätte das Architekturdenkmal des Bonatzbaus erhalten und im Bereich der Bahnsteige veredelt, mit einer neuen, lichten Überdachung und verbesserten Bahnsteigen. K21 wurde ganz im Geiste der erhaltenden, behutsamen Stadterneuerung konzipiert. S21 dagegen folgt ganz dem Geist der Kahlschlagsanierung. Herr Ingenhoven hat in seiner Architektur überhaupt kein Interesse an der Tradition des europäischen Städtebaus und seiner Bahnhofsarchitektur gehabt. Bahnhöfe waren immer ebenerdig konzipiert, als große Geste des Städtebaus und nicht als gedrungenes Tiefgeschoss mit Kelleratmosphäre und lauter Angsträumen hinter dicken Pfeilern und lauter Engpässen, in denen es zum massiven Fußgängerstaus kommen würde, wenn mehrere Züge gleichzeitig halten. Diese Höhlenarchitektur ist eben ein Projekt der „ewig Gestrigen“ Ingenieure und Architekten, die für einen gut dotierten Auftrag gern auch ihre Seele verkaufen. Anderswo werden solche Tiefgeschosse gerade wieder zugeschüttet, weil sie zu „No Go Areas“ degradiert wurden.

### **Ihr wolltet die Kosten minimieren, im Interesse solider Haushaltsführung wie eine schwäbische Hausfrau. Ihr habt recht, denn die europäische Finanzpolitik fordert gerade ein Ende solcher Großprojekte**

Ihr habt immer auch den lokalen und regionalen Geist der sprichwörtlichen schwäbischen Sparsamkeit genutzt und das wahnsinnige Kostenvolumen angeprangert. Dieses Argument gewinnt aktuell immer mehr politische Relevanz. Angesichts massiver Sparzwänge in allen Haushalten wird immer klarer, dass die Zeit überdimensionierter Prestige-Großprojekte zu Ende geht. Pharaonen mit ihren Pyramiden haben in vitalen Demokratien keine Zukunft mehr. Immer mehr Staaten mit selbstherrlichen Potentaten wie einem Berlusconi stehen kurz vor der Pleite und müssen ihre Großprojekte stoppen. In Portugal, Spanien und Griechenland geschieht das akut, Italien wird wohl auch manches Großprojekt beerdigen müssen, Florenz 21 steht sowieso schon auf der Kippe, weil sich die Bürger gegen diesen gigantischen Tiefbahnhof wehren. Und irgendwann trifft es dann eben auch Deutschland. Jeder aktuelle Wahlkampf dreht sich ums Sparen, um Haushaltssanierung. Trotzdem das Geld mit vollen Händen zum Fenster rauszuschmeißen, passt nicht in diese schweren Zeiten. Deshalb steht es der Bundesregierung wirklich nicht zu, von anderen Haushaltsdisziplin und sparsame Infrastrukturpolitik zu fordern und selber Abermilliarden in sinnlosen Großprojekten zu versenken.

### **Jetzt kommt das große Verkehrschaos**

Bisher war die öffentliche Debatte stark vom Streit um den Abriss der beiden Flügelbauten und das Abholzen der Platanen geprägt. Die eigentliche Bauerei stand ja noch auf dem Papier. Jetzt aber geht es los. Jetzt beginnt die Zeit der Pannen und Überraschungen. Da droht ein Bahnsteigdach einzustürzen, weil die Deppen nicht bedacht haben, dass der Flügelbau eine statische Funk-

tion auch für die Überdachung hat. Jetzt wird klar, dass das ganze Grundwassermanagement nur funktioniert, wenn viel größere Wassermengen abgepumpt werden, was aber noch nicht genehmigt ist. Jetzt erweist sich die planerische Salamitaktik als fatal, weil Teile des Gesamtprojekts ja noch gar nicht genehmigt sind. Damit kommen neue Auflagen und Planvarianten zum Zuge, mit heftigen Kostenexplosionen. Die Bahn wird immer wieder versuchen, Bund, Land und Stadt zu erpressen, weil ein Baustopp mit einer Investitionsruine eine Riesenblamage sein würde. Und doch wird ein Baustopp wegen massiver Umplanungsnotwendigkeiten immer wahrscheinlicher. Auf den Filderhöhen tobt der Streit um die Planungsdetails. Wer vorne anfängt und hinten noch nicht weiß, wie er auskommt, ist ein schlechter Bauherr.

Und dann beginnt das eigentliche Baustellenchaos. Es wird in Stadt und Region noch zu vielen Verkehrszusammenbrüchen und Nervenzusammenbrüchen führen, sowohl auf den Straßen als vor allem auch im Bahnnetz. Das wird die Bevölkerung auf breiter Basis betreffen. Aus Finanzgründen drohen immer weitere Abbestellungen regionaler Schienenangebote. Wenn das alles passiert, wird auch den S21 Befürwortern bei der Volksabstimmung dämmern, dass sie mit vielen Hochglanzbildern hinters Licht geführt wurden.

## **Die Region Stuttgart, Deutschland und Europa brauchen eine ganz andere Bahnpolitik**

Damit bin ich bei dem großen Problem der konzeptionellen Grundlagen von Stuttgart 21, die leider in der öffentlichen Debatte vielfach zu kurz gekommen sind. Auch in der Schlichtung selber spielte die bundespolitische Netzfrage fast keine Rolle. Das ist fatal. Denn wir brauchen eine ganz andere Bahnpolitik. Die sich nicht auf wenige Großprojekte fokussiert, sondern auf ein komplettes Flächenbahnnetz.

## **Bahn von unten als Bürgerbahn**

Die Flächenbahn braucht viele neue S-Bahnsysteme. Und sie braucht auch viele neue Haltepunkte im bestehenden Netz, damit die Bahn bürgernah wird. Die Flächenbahn erfordert viele Streckenreaktivierungen. Das ganze Netz braucht massive Taktverdichtungen. S-Bahn für Alle lautet die Devise. Nur so kommt man raus aus dem Stau. Das bedeutet aber, dass Tausende von Bahnprojekten gleichzeitig angegangen werden müssen. Dass wir eine ganz neue, auskömmliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs brauchen. Dass Europa sich endlich von der Fixierung auf die wenigen Hochgeschwindigkeitskorridore verabschiedet und stattdessen das Europa der kleinen Grenzverkehre einläutet.

## **Deutschland-Takt, Deutschland-Abonnement, Renaissance der Bahnen**

Ich selber habe vor 30 Jahren maßgeblich das Konzept einer Flächenbahn für Deutschland vorbereitet. Flächenbahn hat den Ehrgeiz, im ganzen Land attraktiven Schienenverkehr zu entwickeln. Weil nur die Schiene aus dem fossilen Stauzeitalter rausführen kann. So gesehen wird S21 zum Menetekel im Biblischen Sinne: hier spätestens muss eine grundlegende Umkehr in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik erfolgen. Wie brauchen einen Deutschland-Takt, als integralen Taktfahrplan im ganzen Land, mit vielen attraktiven Knoten, mit einer gleichmäßigen Verteilung der Investitionen, mit einem attraktiven InterRegio für alle Ober- und Mittelzentren, mit einer Renaissance der Straßenbahn, mit intelligenten Bus-Schiene-Konzepten. Über solche wirklichen Zukunftsprojekte brauchen wir eine breite Debatte. Eine attraktive Bahn für alle ist möglich, wenn wir S 21 stoppen und alle Kraft auf die Entwicklung einer Flächenbahn mit Deutschland-Takt und

einem attraktiven General-Abonnement für alle nach der modernen Flat-Rate Logik richten: ein Ticket fürs ganze Land- Deutschland, ein Verkehrsverbund, ein Takt, ein Volk von Bahnfahrern. Später wird einmal in den Geschichtsbüchern stehen, dass von Stuttgart eine wichtige Revolution ausging, die Revolution zur Renaissance einer Bürgerbahn und einer wirklichen Verkehrswende raus aus dem Stau. Das Denkmal dafür wird man vor dem oben gebliebenen HBF errichten.

I have a dream, yes, we can, yes we do! Das ist nicht nur Euer Job hier in der Stadt und Region, das ist der zentrale Knackpunkt deutscher Verkehrspolitik. Darum haltet weiter durch!

---

Dr. Heiner Monheim (66) ist seit 1995 Prof. für Raumentwicklung an der Universität Trier und hat vorher 15 Jahre im Bundesraumordnungsministerium und 10 Jahre im Landesverkehrsministerium NRW gearbeitet, davor 3 Jahre für die ÖPNV-Planung in München. Er ist Mitbegründer des VCD und ADFC sowie von „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und seit 2012 Vorstandsmitglied bei PROBAHN. Er hat in den 1980er Jahren das Konzept einer Flächenbahn nach Schweizer Vorbild entwickelt, zahlreiche Bahnreaktivierungen vorbereitet und begleitet und die konzeptionellen Grundlagen für viele neue kommunale Bussysteme in Klein- und Mittelstädten und für viele ländliche Ruf- und Bürgerbusprojekte entwickelt. Er hat in NRW die Semestertickets eingeführt und fordert ein bundesweites General-Abonnement nach dem Vorbild der Semestertickets als sog. Bürgerticket (BahnCard 100 für Alle!). Er kämpft für mehr Radstationen an Bahnhöfen und kommunale Fahrradverleihsysteme, für kommunales Car Sharing und für eine offensive Fahrradkommunikation.

---

#### Unterstützerkonto der Parkschützer:

Inhaber: Umkehrbar e.V.  
Kto-Nr.: 7020 627 400  
BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank)

Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.