

Rede von **Dipl.-Ing. Frank Distel**, Schutzgemeinschaft Filder e.V. und Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, auf der 804. Montagsdemo am 4.5.2026

Nein zur Unterbrechung der Gäubahn und dem Abhängen von Städten, nein zu ‚Rosenstein‘!

Liebe Oberbleiberinnen und Oberbleiber,

wir stehen heute hier, weil vieles auf dem Spiel steht, das weit über Schienen, Bahnhöfe und Fahrpläne hinausgeht. Es geht um eine Lebensader – um die Gäubahn, um die Verbindung von Stuttgart über Singen zum Bodensee und nach Zürich.

Und was plant man jetzt? Diese Verbindung – ohne Not – wegen eines absurden Tunnels womöglich für ein Jahrzehnt zu unterbrechen und wichtiger Haltepunkte zu berauben.

Herrenberg? Raus! Singen? Teilweise raus! Egal! Hauptsache, irgendwo in Stuttgart gibt es eine glänzende neue Betonorgie und Tunnelwahnsinn ohne Ende! Zu wie vielen Tunneln zwingen Herrenknecht und Co. die Politik und die Bahn noch? In der Zukunftsschau der DBakel AG steht, dass in den kommenden Jahrzehnten noch 150 Milliarden Euro für Tunnelstrecken vorgesehen sind. Was bleibt dabei mangels Geldes noch alles auf der Strecke? In erster Linie hier der viel wichtigere, zweigleisige Ausbau der Gäubahn nach Süden!

Das ist nicht fortschrittlich. Das ist verkehrspolitische Hybris.

Die Gäubahn ist das Rückgrat einer ganzen Region

Sie ist keine Nebenstrecke, die für eine total verfehlte Schwachsinn-21-Planung zur Disposition steht. Sie ist das Eisenbahn-Rückgrat des baden-württembergischen Südwestens. Sie verbindet Menschen, die arbeiten, pendeln, studieren, einkaufen, Familien besuchen, Ferien verbringen. Sie schafft Mobilität über Landkreise hinweg, sie entlastet Straßen – und – sie verbindet Deutschland und die Schweiz.

Seit mehr als 150 Jahren rollen hier die Züge einer europäischen Transversale – zuverlässig und energieeffizient. Eine Strecke, die Millionen Menschen jährlich nutzen, die wirtschaftliche Achsen stärkt, Tourismus ermöglicht, und die, ja, ein Stück Identität geworden ist.

Und nun will man sie unterbrechen. Für viele Jahre. Vielleicht für ein Jahrzehnt.

Wer plant so etwas? Und in wessen Interesse?

Die Argumente lauten: schnellere Geschwindigkeiten, Anschluss des Flughafens an die Gäubahn, „Schwachsinn 21“, Deutschlandtakt. Angeblich anders nicht lösbar! Nein, liebe Zuhörer! Lösbar! Was wir tatsächlich erleben, ist politisches Totalversagen!

Man verkauft uns einen angeblichen „Fortschritt“, der darin besteht, funktionierende Verbindungen abzuschneiden. Statt zukunftsfähiger Mobilität bekommen wir Blockaden, Umstiege in heute schon überlastete S-Bahnen, Umwege – und das auf Kosten derer, die sich täglich auf die Bahn verlassen.

Niemand soll behaupten, das sei alternativlos. Alternativen liegen schon lange auf dem Tisch! Man kann die Panoramastrecke für die Gäubahn erhalten und sanieren, man muss ohnehin den Kopfbahnhof erhalten, weil das Tief-/Schiefbahnhöfchen mit seinen nur 8 Gleisen nie und nimmer ausreicht, noch nicht einmal für den aktuellen Fahrplan und noch viel weniger für eine nachhaltige Bahnzukunft. Daran ändert auch die längst steckengebliebene Digitalisierung nichts! Es fehlt keineswegs am Können; es fehlt am Wollen und vor allem an der Fähigkeit der Politik und deren Mandatsträgern, endlich

einzugestehen, dass man sich auf ganzer Linie vergaloppiert hat. Und stur verweigert man fortwährend, den 1,6 Millionen Menschen des Bahneinzugsgebiets entlang der Gäubahnstrecke zuzuhören.

Herrenberg und Singen – wegrationalisiert?

Besonders dreist ist der Plan, Herrenberg und Singen vom Fernverkehr ganz oder teilweise auszuschließen. Zwei Orte mit tausenden täglichen Pendlern, mit Betrieben, Kulturleben. Herrenberg – das Tor zum Gäu. Singen – das Tor zum Bodensee und zur Schweiz. Beides sind herausragende Schlüsselverbindungen.

Und was sagt man den Menschen dort? „Tut uns leid – steigt halt um. Fahrt mit langsamen, überfüllten Regios oder S-Bahnen irgendwann, irgendwohin.“

Das ist Realitätsverweigerung pur!

Bahn-Mobilität darf nicht nur in Metropolen denken. Sie muss das Land mitdenken, die Regionen, die dazwischen liegen. Wer Herrenberg und Singen abhängt, der trennt Stadt und Land – und schwächt beides.

Die traurige Wahrheit: Es geht um ganz andere Prioritäten.

Hinter dem Ganzen steht ein Signal: Man priorisiert Projekte, nicht Menschen. Man definiert Fortschritt über Beton und Prestige, nicht über Nutzen und Vernunft, mag es kosten es, was es wolle!

Was wir fordern, ist nichts Radikales, sondern das Selbstverständlichste der Welt:

- Dass eine bestehende, funktionierende Verbindung nicht unterbrochen wird, bevor Ersatz da ist.
- Dass Menschen nicht von heute auf morgen abgehängt werden.
- Dass in einem reichen Land wie Deutschland regionaler Schienenverkehr nicht geopfert, sondern gestärkt werden muss.

Die Gäubahn ist kein Störfaktor für absurde Verschlimmbesserungen einer längst krachend gescheiterten Fehlplanung! Die Gäubahn ist vielmehr ein Symbol dafür, dass zusammenhängende Mobilität funktionieren kann – zwischen Stadt und Land und zwischen Ländern!

Mancher sagt: Die Unterbrechung ist doch nur vorübergehend. Aber „vorübergehend“ ist in diesem Land oft das andere Wort für „für immer“. Und seit wann definiert man 7 bis 10 Jahre Unterbrechung als „vorübergehend“? Die Folgen sind jahrelange Einschnitte für Pendler, Schüler, Touristen, Betriebe. Und was bleibt? Mehr Umstiege aufs Auto bedeuten mehr Verkehr auf der A81 und in Städten, mehr Stau, mehr CO₂, mehr Frust. Ist das die Verkehrswende? Ist das die Zukunft, von der man in Sonntagsreden spricht?

Zeigen wir Haltung!

Jetzt ist die Stunde, in der Verantwortungsträger zeigen müssen, ob sie zur betroffenen Region stehen. Ein baden-württembergischer Verkehrsminister oder – der Himmel möge sie verhindern – Verkehrsministerin muss den Mut haben, in Berlin zu sagen: „So geht das nicht.“ Das soll übrigens keine frauenfeindliche Aussage sein: Ihr wisst alle, wen ich meine. Landespolitiker müssen endlich den Mut haben, vor Ort zu sagen: „Wir lassen uns das nicht bieten.“ Alle Oberbürgermeister entlang der Gäubahn müssen eng untergehakt zusammenstehen und mit einer Stimme sprechen, die da lautet: „Die Gäubahn bleibt durchgängig, und zwar auf Dauer, die Gäubahn behält alle wichtigen Haltestellen, die Gäubahn bleibt lebendig.“

Wir brauchen keine treuherzigen Erklärungen, etwa abstruse, wie, den Bau des Pfaffensteigtunnels zu beschleunigen, damit die Unterbrechung so kurz wie möglich dauert. Wir brauchen Widerstand gegen so etwas Absurdes!

Das betrifft uns alle, nicht nur Bahnfreundinnen und -freunde. Es betrifft den Kern dessen, was unter Mobilität, Klimaschutz und regionaler Gerechtigkeit unter einem Dach verstanden werden muss.

Wir sagen Nein zu einer Unterbrechung, die nur schadet und niemandem nutzt.

Wir sagen Nein zu einem Ausschluss von Bahnhöfen, der nur Verlierer kennt.

Und wir sagen Ja zu einer Politik, die Menschen und Regionen verbindet, statt zu trennen.

Die Gäubahn hat Generationen getragen. Jetzt liegt es an uns, diese wichtige Bahnverbindung in die nächste Generation zu tragen. Wenn wir jetzt nicht aufstehen, dann werden wir später eingestehen: Wir haben das alles gewusst; wir hätten es verhindern müssen!

Wie können wir weitere Fehlentwicklungen jetzt noch vermeiden?

Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, der Bahnknoten Stuttgart steht vor einer entscheidenden Weggabe- lung. Wir alle wissen: Stuttgart hat eine bedeutende verkehrliche Lage. Wir haben jetzt noch eine ein- malige Chance, Bahnmobilität, Wirtschaftskraft und Lebensqualität nachhaltig zu stärken.

1. Der bestehende Kopfbahnhof besitzt Qualitäten, die nicht einfach über Bord geworfen werden dürfen. Er ist mehr als nur ein Gebäude; er ist Symbiose aus Kapazität, bequemen Umstiegen, störungsfreier und vor allem resilienter Netzqualität. Er erfüllt also fundamentale Kriterien ei- nes funktionierenden Bahnknotens.
2. Natürlich erkennen wir an, dass der Tiefbahnhof so gut wie fertig gebaut ist. Daraus aber ergibt sich – jetzt und andernfalls nie wieder – die allerletzte Chance, in einem sinnvollen Zusammen- spiel beider Bahnhöfe einen leistungsfähigen Bahnknoten Stuttgart zu retten. Beides zusam- men – Kopfbahnhof und Tiefbahnhof – können das Bahnnetz in ganz Baden-Württemberg und darüber hinaus nachhaltig und zukunftsfähig machen.

Was bedeutet das konkret?

- Alle oberirdischen Gleise müssen erhalten bleiben.
- Alle Züge, die in Stuttgart durchgebunden sind, fahren unten; alle, die in Stuttgart starten und enden, fahren oben.
- Dann – und eben nur dann – funktioniert auch ein Taktfahrplan – und zwar nicht nur der abge- magerte Deutschlandtakt, sondern sogar der bessere nach Schweizer Vorbild. Es könnte ein Muster für die ganze Republik werden!
- Die Verbindung beider Bahnhofsteile für Fußgänger ist technisch trivial und sorgt für kurze, bequeme Wege zum Umsteigen.
- Der gesamte Bahnknoten bleibt resilient und flexibel im Störfall, bei Streckensperrungen durch Schäden, etwa Tunnelschäden in den Anhydritzonen, Zugunglücken, oder – man höre und staune – laut Bahn „in einem Tunnel nicht beherrschbaren Zugbränden“.
- In diesem Zusammenspiel beider Bahnhofsteile wird auch das ungelöste Brandschutz- und Fluchtproblem bei einem Zugbrand – zwar nicht gänzlich – aber doch etwas gemildert, weil eben unten viel weniger Züge fahren.

Ein Letztes, aber ebenso Wichtiges: die Stadt Stuttgart muss zwingend auf ihr Fehlprojekt ‚Rosen- stein‘ verzichten.

1. Das Projekt ist zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums für Familien mit Kindern völlig am Be- darf vorbeigeplant; Ihr habt das jetzt schon öfter gehört.
2. ‚Rosenstein‘ fällt der Stadt mit Kosten von mindestens 6 Milliarden Euro pekuniär dermaßen auf die Füße, dass es ihre finanzielle Zukunft nachhaltig in Gefahr bringt.
3. Die Bebauung der 3 (4) Areale ist – wie auch vom städtischen Umweltamt deutlich betont – stadtklimatisch nicht zu vertreten.

4. Die Stadt übersieht bislang fortwährend die Bedeutung eines nachhaltig und zukunftsfähigen Bahnknotens Stuttgart als wichtigem Standortfaktor für den gesamten Großraum.

Dieser ist aber nur mit beiden Bahnhöfen (Tief- und Kopf-) zu realisieren.

Das alles erfordert zwingend Folgendes:

1. die Rückabwicklung des Grunderwerbs der Gleisflächen. Die Stadt erhält den damaligen Kaufpreis von 459 Millionen von der Bahn zurück. Sie kann ihre bürger-unfreundlichen Sparorgien bei Sozialem, Mitarbeitern, Kultur- und Sportförderung sofort einstellen. Und sie hat genug Geld im Haushalt, um in 4 innerstädtischen Brachen wirklich bezahlbaren Wohnraum zu schaffen – und zwar viel schneller als bei ‚Rosenstein‘.
2. die Neuaufstellung der längst aus der Zeit gefallenen Finanzierungsvereinbarung. Dazu kommen alle Projektbeteiligten, Bund – Bahn – Land – Region – Stadt und Flughafen nicht umhin, sich an einen Tisch zu setzen und dafür zu sorgen, dass die dringend benötigten oberirdischen Gleise, der gesamte Kopfbahnhof und die Panoramastrecke auf Dauer saniert und erhalten bleiben. Anders geht es jetzt nicht mehr!
3. Daher kann auch der bahnbetrieblich absurde Pfaffensteigtunnel entfallen. Der Bund spart seinem maroden Haushalt über 3 Milliarden und könnte aus dem Sonderfonds die Panoramastrecke und den Kopfbahnhof unter rollendem Rad für geschätzte 1,8 Milliarden Euro nachhaltig sanieren. 1,2 Milliarden wären unter dem Strich sogar gespart!

Warum unter rollendem Rad?

Nun, der Tiefbahnhof ist dann ja bereits in Betrieb, daher fahren oben deutlich weniger Züge, und es gibt viel mehr Zeitfenster für die Sanierungen der Panoramastrecke und der Bahnsteige oben. Vollsperrungen entfallen. Auch hier gilt wieder: Bahn und Politik müssen nur wollen – indem sie die Bretter vor ihren Köpfen endlich entfernen und anfangen, ganzheitlich und vom Ende her zu denken.

Ja, Ihr vernagelten Politiker, hätte man doch nur früher auf uns gehört und uns nicht als spinnende Wutbürger abgetan! Nicht wahr?

Liebe Freunde, lassen Sie mich zum Schluss verdeutlichen: man muss nicht, wie der heutige Redner, gelernter Eisenbahnfachmann und Städtebauer sein, um die ganzen Mängel dieser vielen Fehlprojekte um Stuttgart 21 zu verstehen und für absurd zu erklären. Hierfür reicht der gesunde Menschenverstand, den Ihr alle habt, sonst würdet Ihr nicht jeden Montag hier stehen und für die richtige Sache demonstrieren!

So viel abschließend zu unserer Herabwürdigung als „Wutbürger“ durch – ich sage mal vorsichtig – Leute, denen es eben an jenem gesunden Menschenverstand mangelt. Ich behaupte, dass es durchaus bei den S21-Protagonisten kluge Leute gibt, die es besser wissen – die aber den Mund nicht aufmachen dürfen. So, wie unser scheidender Verkehrsminister. Das ist der eigentliche Skandal dieser größten Fehlplanung deutscher Eisenbahngeschichte!

Wir wissen, wo es weitergehen muss: OBEN!

Habt herzlichen Dank fürs Zuhören!

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