

Rede von **Klaus Gietinger**, Tatort- und Kinoregisseur, Sozialwissenschaftler, Sachbuch- und Romanautor, auf der 796. Montagsdemo am 2.3.2026

Die Bahn muss oben bleiben und überall, auch auf dem Land!

Hallo zusammen,

schön, dass ich mal wieder zu Euch sprechen darf.

Ich hab's ja nicht geglaubt, dass ich heute noch nach Stuttgart komme, denn ich bin mit der Deutschen Bahn angereist. Praktisch drei Stunden Verspätung! Die Regionalbahn nach Göttingen war pünktlich auf die Minute, doch der ICE in Göttingen hatte schon eine Stunde Verspätung. Die erhöhte sich im Lauf der Zeit dann immer mehr. Am meisten Zeit verlor der Zug auf der letzten Jahr für 1,5 Milliarden generalsanierten Riedbahn. Angeblich ein nicht funktionierender schienengleicher Bahnübergang. Den haben die bei der Generalsanierung wohl vergessen zu beseitigen. Ein solcher Bahnübergang hat nämlich auf einer ICE-Strecke nichts verloren. Ach ja, und dann hieß es, der ICE fährt nicht mehr bis Stuttgart, sondern nur bis Mannheim, meinem Lieblingshassbahnhof. Immerhin, ich bin mit 3 Stunden Verspätung hier angekommen.

Einige von Euch sind ja so alt wie ich. Dann kennt ihr noch den Song von 1969: „In the Year 2525“ von Zager und Evans. Die haben damals schon die Frage gestellt, ob dann die Menschheit noch besteht. Sollte es im Jahr Zweitausendfünfhundertfünfundzwanzig den SWR noch geben, wird er bestimmt eines verkünden: Dass sich Stuttgart 21 weiter verschiebt. Es sei denn, die hören endlich auf uns:

1. Erhaltet den Kopfbahnhof und modernisiert ihn!
2. Stoppt den völlig unnötigen Pfaffen(steig)tunnel!
3. Hört auf die Gäubahn zu zerstören!

Denn das geht in den ganzen Diskussionen um die Verschiebungen in den Medien völlig verloren: Der Pfaffentunnel und die Gäubahnkappung sind rechtswidrig und die Idiotie summo grado, die höchste Idiotie des Ganzen. Beides muss weg!

Da jetzt das Ganze wieder um Jahre verschoben wird, fordern wir als Sofortmaßnahme den direkten Zugang zum Kopfbahnhof über die fast fertige Tief-Baustelle, wie einst versprochen:

<https://youtu.be/ISDg1Antiew?si=RoUQWwYn78lezQV3>



DB-Grafik von 2011!

Weg mit dem Fernwanderweg!

Der ist nämlich, wie Klaus Gebhard gemessen hat, bis zu 530 Meter lang. Der direkte Zugang aber hat – wie vor 15 Jahren von der DB versprochen (siehe Grafik und DB-Filmchen) – nur gut 100 Meter, also genau 400 Meter weniger. Das ist ein Zeitgewinn von 7 – 10 Minuten. Dafür braucht es keine Milliarden, sondern endlich Vernunft!

Am besten sollte der Zugang direkt über den Tiefbahnhoftorso geführt werden. Dann kann man auch gleich die barrierefreien Zugänge zum Kopfbahnhof dazu bauen.

Und noch was, kürzlich in Berlin, da stehe ich am Hauptbahnhof und keine der zahlreichen Rolltreppen geht mehr. Seit Tagen!

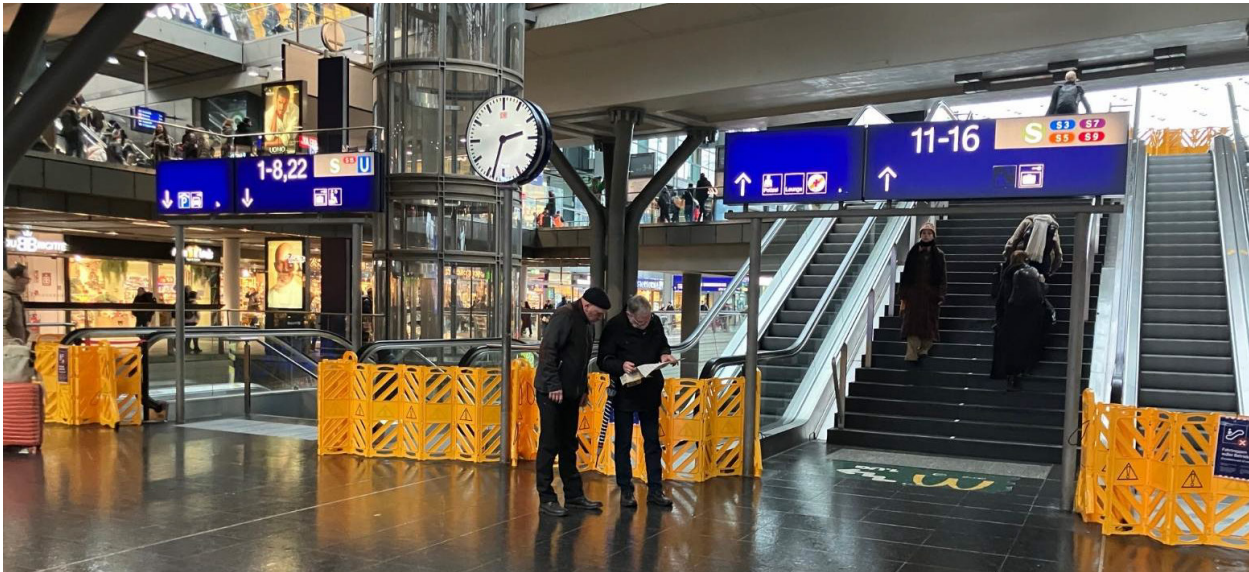


Foto: Klaus Gietinger

Die Fahrgäste quälen sich die Treppen hoch, Schlängeln vor den ständig besetzten Aufzügen. Angeblich ein Cyberangriff. Wer weiß, vielleicht auch Unfähigkeit. Was geschieht mit Stuttgart 21, wenn so ein Angriff tatsächlich passiert? Nicht nur die Rolltreppen stehen dann still, sondern vielleicht auch alle Züge in den Tunneln! Das ist hochlebensgefährlich

Leider gibt es bahnpolitische Waschappen wie Cem Özdemir. Der will zwar die Erhaltung der Gäubahn, aber nur, bis der Pfaffen(steig)tunnel fertig ist. Also in the Year 2525 + x! Und selbstredend ist der auch für das Milliardengrab und nicht mal für einen Kombibahnhof. So Leute sind einfach nicht wählbar! Auch das geringere Übel ist ein Übel.

Auch wenn es Schlimmere gibt, ich sag nur (das habe ich von Joe Bauer geklaut): „Rehbraun ist die Hagelnuss!“ Oder noch schlimmer: Die blaubraune Partei. Aber: Übel bleibt Übel!

Dann gibt es noch mehr bahnpolitische Waschappen, wie die zwei Winfrieds, die gehen ja demnächst in Rente. Und wenn sie Charakter hätten, würden sie jetzt noch schnell zurücktreten wegen ihres bahnpolitischen Versagens. Also wenigsten Winfried II. müsste das.

Zurücktreten muss auch der lachende OB Nopper! Denn da gibt's nichts zu lachen. Zurücktreten muss außerdem der Baulochbürgermeister Petzold. Beton – es kommt drauf an was man daraus macht.

Das grüne Triumvirat Winfried I. und Winfried II. und der Baulochbürgermeister werden in Geschichte eingehen als die, die „das dümmste Bahnprojekt aller Zeiten“ auf den Weg gebracht haben und ohne Zögern ins Dunkel gesprungen sind. Das mit dem „dümmsten Bahnprojekt aller Zeiten“ ist O-Ton Winfried II. (2010). Da war er noch nicht Verkehrsminister.

Ich appelliere an die jungen und an die vernünftigen Grünen: „Stoppt die Waschlappenfreunde!“ Ich appelliere an die Politik, den Bundesverkehrsminister. Ich appelliere erneut an die Bahnchefin Frau Palla und an Herrn Nagl von der InfraGO:

Stoppt endlich den Abriss der Gäubahn und des Kopfbahnhofs, macht einen Kopfbahnhof mit Köpfchen! Stoppt endlich den unnützlichsten Tunnel der Welt! Hört auf mit der Bahnhofszerstörung! Zerschlagt den digitalen Gordischen Knoten! Macht endlich Bahnpolitik mit Köpfchen und nicht mit Betonköpfchen!

Doch dazu ist einiges mehr nötig:

Da muss sich grundsätzlich was ändern: Wir brauchen eine Flächenbahn, keine superteuren energie-fressende Bolzstrecken für wenige Wichtig-Wichtig-Männer, denn Deutschland ist kein Hochgeschwindigkeitsland. Das sagt Benedikt Weibel, der Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (a. D.). Das sagt der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher und der Verkehrsexperte Heiner Monheim. Deutschland ist viel zu dicht besiedelt, viel zu polyzentrisch. Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, allerhöchstens 200 km/h reicht, wie in der Schweiz. Das ist ökologisch und ökonomisch viel viel günstiger. Denn: Geringere Kurvenradien, weniger Brücken und Viadukte, weniger Stahlbeton und weniger Tunnels!

Beispiel Tunnel: 1997 gabs in Deutschland 375 Tunnelkilometer. Da drin sind aber schon die Hochgeschwindigkeitsstrecken Mannheim-Stuttgart (ca. 30 Tunnelkilometer) und Würzburg – Hannover (ca. 120 Tunnelkilometer). Zusammen 150 Tunnelkilometer. Also gabs 1997 ohne die Bolzstrecken-Tunnel nur 225 Tunnelkilometer. (Rechnet man die von 1991 bis 1997 stillgelegten Tunnel auf stillgelegten Strecken dazu, werden es ein paar Kilometer mehr, das lasse ich mal weg.)

Im Jahr 2000 sind es schon 442 Tunnel-Kilometer. 2021 schon 595 Tunnel-Kilometer. 2022 mit der Eröffnung der widerrechtlich gebauten Schnellbahnstrecke Wendlingen – Ulm (Schwäbische-Alb-Gebirgs-U-Bahn) schon 654 Tunnelkilometer!

In the Year 2525 + X sollen es dank Stuttgart 21 (plus Zusatztunnel) 754 Tunnelkilometer sein. Von 225 auf 754 Tunnelkilometer! 3,5 mal so viel!

Was heißt das? Über 500 Hochgeschwindigkeits-Tunnel-Kilometer, Milliardenkosten im dreistelligen Bereich, mehr Luftwiderstand, viel mehr Energie, viel mehr Aufquellgefahr durch Anhydrit, durch Wasser und unglaublich viel mehr Brandgefahr!

Was oft auch vergessen wird: Die Kultur des Reisens, man sieht nur noch schwarz, wird zum Projektil, und „in the Year 2525“ sieht man nur noch komplett schwarz, wenn man nicht verbrennt.

Dagegen steht unsere Vision, die zuerst mal preiswerter ist als der Hochgeschwindigkeitsverkehr: Die Flächenbahn. Ich habe hier eine Studie von Martin Hüsing aus dem Jahr 1998, die ist fast 30 Jahre alt. Hier wird das Land, die Provinz angebunden. Jene Provinz, von der es immer heißt, sie sei ohne (Privat-)Auto nicht erreichbar. Dabei wird aber vergessen, dass sie erst durch das Auto so herunterkam.

Wie diese wieder anbinden? Laut Studie reicht eine Netzgeschwindigkeit über 60 km/h, denn damit ist das Auto als Konkurrent schon geschlagen. Ergänzend brauchen wir dazu die Wiedereinführung des Interregio mit einer Netzgeschwindigkeit ca. 100 km/h, und dann noch ein paar schnellere Züge mit Netzgeschwindigkeit 120 - 140 km/h.

Kleiner Exkurs: Die erste deutsche Hochgeschwindigkeitsstrecke, auf der Tempo 300 km/h möglich war, von Frankfurt nach Köln, damals über 5 Milliarden Euro teuer, hat eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 140 km/h. Warum? Weil die Zuläufe nach Köln bzw. Frankfurt hinein nur mit gut 60 km/h befahrbar sind. Das zeigt, wie wichtig der Netzgedanke ist und Bolzstrecken nichts taugen, wenn sie auf langsamen Strecken enden oder wenn man im Zielbahnhof ewig auf den Anschluss in die Region wartet.

Mit einer wie eben skizzierten Flächenbahn würde das Privatauto praktisch (flankiert von einem entsprechenden Parkmanagement, von Geschwindigkeitsbeschränkungen und einer Realbepreisung) überflüssig.

Ihr wisst damit auch, warum das nicht gemacht wird. Dagegen steht die Autoindustrie, stehen Herren und Knechte, und die Immobilienmafia. Und wir leiden darunter und natürlich auch das Klima

Ich komme zum Deutschlandtakt. Der ist eigentlich was Vernünftiges. Doch ein Deutschlandtakt bei 250 - 300 km/h ist Irrsinn! Und auch nur nötig für wenige Wichtig-Wichtig-Männer. Tom Adler hat mich auf eine Petition hingewiesen, die einen langsameren Deutschlandtakt fordert und es tatsächlich in den Bundestag geschafft hat:

<https://bahnblogstelle.com/249189/petition-fordert-neuberechnung-des-deutschlandtakts-ohne-tempo-300/>

Warum langsamerer Takt? Damit mehr Züge auf die Strecken können und es zu keiner Überlastung kommt. Denn superschnelle Züge brauchen davor und danach zu viel Platz und lassen langsamere Züge draußen. Außerdem hat eine Flächenbahn auch Ausweichstrecken für den Regional- und Fernverkehr, dafür müssen Strecken elektrifiziert und reaktiviert werden. Ein langsamerer Takt ist die Alternative zu den Rollback-Plänen, den Fern- und Regionalverkehr auszudünnen. Fazit: Ein langsamer Takt ist ökologischer, ökonomischer und ermöglicht mehr Züge und eine Bahn für alle Menschen! Auch Knoflacher sagt, Taktverkehr geht mit jeder Geschwindigkeit.

Und vergesst die Bahnhöfe nicht, Bahnhöfe mit Dach, mit Aufenthaltsräumen, Kiosken und Personal. Die müssen reaktiviert werden – und natürlich auch auf dem Land.

Mit mehr Personal würde Serkan, der kürzlich zwischen Heidelberg und Trier auf dem RE 1 ermordete Bahnmitarbeiter, noch leben. Übrigens fahre ich da oft und wurde auch schon von ihm kontrolliert. Doch bei der Forderung nach mehr Personal werden alle Verantwortlichen ganz still.

Und ganz still wird auch die Bundesregierung beim vernünftigen Taktverkehr ohne Superhochgeschwindigkeit. Das will sie nicht hören, das will sie nicht. Das will auch der grüne „Bahnexperte“ Matthias Gastel nicht. Der ist für den 250/300 km/h-Wahnsinns-Takt im dichtbesiedelten Deutschland. Und der Mann kommt auch noch von den Fildern, ist dort MdB. Auch so einen kann man nicht mehr in den Bundestag wählen.

Ich komme zum Schluss: Der Kopfbahnhof muss leben, damit wir leben. Und die Gäubahn auch. Er ist, wie Hans-Jörg Jäkel sagt, die Lebensversicherung Stuttgarts, der Region, ja des Landes.

Her mit der Flächenbahn!

Her mit den Bahnhöfen in der Fläche!

Her mit dem zusätzlichen Personal...!

Her mit dem modernisierten Stuttgarter Kopfbahnhof, der zweigleisigen Gäubahn und einem Deutschlandtakt für alle!

Oben bleiben!