

Rede von **Klaus Gietinger**, Buchautor, Drehbuchautor, Filmregisseur und Sozialwissenschaftler, auf der 808. Montagsdemo am 8.6.2026

## Verkehrswende am Ende?<sup>1</sup>

Als Erstes möchte unseren Freund Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zitieren: „Am 30. Mai erschien im ultrarechten Blog des ehemaligen Daimler-Managers und einem der hartnäckigsten Klimawandelleugner, Roland Tichy, ein Kommentar, in dem der Entzug unserer Klagerechte gefordert wird. Man könnte fast meinen, dass sich die Bedeutung unserer am 29. Januar gegen die Bundesregierung gewonnenen Klimaklage an Zahl und Inhalt neuer Anfeindungen und Bedrohungen ablesen lässt, die wir seitdem erfahren. Nachdem sich rechtslastige und den Ölkonzernen nahestehende Medien wie die Neue Zürcher Zeitung (NZZ) über eine angebliche ‚Klimadiktatur der DUH‘ als Folge unseres Gerichtserfolges ereiferten und die Zeitung mit den vier Großbuchstaben neben der Deindustrialisierung Deutschlands eine Verarmung der Menschen voraussah (zum Essen nur noch trocken Brot; Wäsche müsse im Fluss gewaschen werden), erlebe ich fast täglich neue Hass- und Bedrohungsbotschaften, anonyme Anrufe“ und – das füge ich hinzu – richtige Morddrohungen. Das sind nicht die ersten Morddrohungen und das ist nicht der erste Versuch Jürgen und der DUH das Klagerecht wegzunehmen.

Ein gewisser Herr Bilger versuchte es schon 2018. Ihr wisst, Herr Bilger, Erfinder des Pfaffensteigtunnels – eigentlich Bilgertunnel. Der läuft mit Heiligenschein rum und wird von der Autoindustrie gepampert.

Der Pfaffen(stieg)tunnel ist ein klima- und menschenfeindlicher brandgefährlicher Tunnel, wie alle S21-Tunnel. Und wie S21 ein milliardenteures Produkt aus Lügen, Feigheit, Fehler einzugestehen und Großspurigigkeit, kombiniert mit Kleinkariertheit. Was es nicht ist: Eine Verbesserung des Bahnverkehrs, sondern ein Zulauf für ganz Wenige zum klimafeindlichen Flugverkehr und für die Immobilienprofiteure im Stuttgarter Talkessel. Das werden wir nicht zulassen!

Doch ich wollte von der Verkehrswende reden.

Schon 1992/93 war die Klimakatastrophe ganz klar vorauszusehen. Dazu habe Filme für Franz Alt gemacht: „Zeitsprung“ hieß die Reihe, und eine Folge: „Mobil ohne Auto“. Das kam damals in der ARD um 20 Uhr 15! Ab da sprach man von der Verkehrswende!

Parallel dazu gab es eine Gegenbewegung, und die hieß Privatisieren und Bahnreform. Das war 1994. Sie wurde als Revolution versprochen. Doch es handelte sich um eine Konterrevolution: Nicht mehr Bahnverkehr war das Ziel, sondern die DB sollte profitabel sein, profitabel bis zum Börsengang. Der Bahnchef hieß Dürr und immer dürrer wurde das Bahnnetz. Warum?

Dürr war da ganz offen: Bahntrassen seien pures Gold. Nicht für einen goldenen Verkehr, sondern für goldene Immobilienprofite. Weg mit den Gleisen, den Weichen, den Güteranschlüssen und weg mit den Bahnhöfen! Das hat er kurz vor seinem Tod in einem Interview in meinen S21-Film nochmals untermauert. Seine grandiose Idee dazu waren die sogenannten „21er Projekte“: Stuttgart 21, München 21, Frankfurt 21 und Lindau 21

Sein noch schlimmerer Nachfolger Hartmut Mehdorn prophezeite: „Wir kommen in Stuttgart und Frankfurt mit je 6 Gleisen aus.“ Das muss man sich mal vorstellen: In Frankfurt einen Kopfbahnhof mit 25 Gleisen auf 6 verkürzen. Heute klagt die Bahn, die 25 Gleise in Frankfurt würden nicht ausreichen. Sie bräuchten einen Fernbahntunnel. Aber in Stuttgart sollen die 8 es immer noch richten. Schizophren nenne ich das!

---

<sup>1</sup> Es gilt das gesprochene Wort.

Man könnte meinen, Stuttgart ist bei den 21ern übriggeblieben, das ist aber nicht ganz richtig. Denn in München wird der Bahnhof seit Jahren komplett umgekrempelt, eine Dauerbaustelle. Und ein unsinniger, ebenfalls milliardenteurer zweiter S-Bahntunnel wird gegraben. Der ist inzwischen bei 12 Milliarden Euro und will S21 überholen! Wie gesagt, es handelt sich um einen S-Bahn-Tunnel! Alle besseren und billigeren Alternativen wurden verworfen.

Auch in Frankfurt muss ein ebenfalls milliardenteurer, brandgefährlicher Fernbahntunnel her, wie gesagt als Ergänzung zu den 25 Gleisen, wo übrigens noch Platz wäre für weitere Gleise. Aber auch hier wird der oberirdische Ausbau mit Lügen verworfen.

Und Lindau? Der Kopfbahnhof auf der Insel steht noch, ein wunderschöner Jugendstilkopfbahnhof, der immer noch alle Gleise hat, aber die Bahn lässt ihn verfallen und er ist beinahe vergessen. Und was ist sein Ersatz? Ein Durchgangsbahnhof in Lindau-Reutin *ohne* Bahnhofsgebäude, viel zu klein und nach neuesten Nachrichten, extrem verspätungsanfällig. Hier werden die Fahrgäste buchstäblich im Regen stehen gelassen. Ich komme aus dem Landkreis Lindau, bin da geboren und aufgewachsen.

Und was schreibt mein Schulfreund Eberhard Rotter, CSU, Ex-Landtagsabgeordneter und Bahnfan, letzten Donnerstag in der Allgäuer Zeitung – und jetzt muss ich eine Lanze für ihn brechen – er schreibt, der Bahnverkehr im Allgäu verdiene die Note 5: Auf Verschleiß gefahrene Schienen, Langsamfahrstellen und Verspätungen, und wo passiert das besonders? An der vor wenigen Jahren elektrifizierten Haupt-Bahnstrecke Lindau-Memmingen. Da kommen die Züge wie bei der Gäubahn auch aus den Nachbarländern, aus Österreich und der Schweiz. Ja und warum? Das zweite Gleis wurde hier einfach nicht, auch nicht abschnittsweise, dazu gebaut.

Hamburg Altona ist auch noch so ein 21-Ausläufer, er soll durch einen Minibahnhof in der Pampa ersetzt werden. Auch das ein Immobilienprojekt.

Fazit: Die 21er Projekte sind Antiverkehrswendeprojekte, sie dienen in Stuttgart, Lindau und Altona der Immobilienmafia. Alle zusammen dienen dem Auto- und Flugverkehr und der Betonmafia, aber nicht dem Bahnverkehr.

Aber zurück zur Verkehrswende:

Ab 2009 taucht der Begriff auch in der Politik auf. Und mit ihm kam die – übrigens immer wieder auftauchende – Forderung nach dem Elektroauto. Meist wird damit aber gemeint, wir tauschen alle in Deutschland befindlichen Kfz-Verbrennermotoren mit den Batteriegetriebenen. Das sind in Deutschland knapp 50 Millionen Pkws, insgesamt 69 Millionen Kfz. Weltweit sind es 1,5 Milliarden Pkws oder 1,7 Milliarden Kfz.

Nur kurz angemerkt, der schlimmste Klimazerstörer ist die Rüstungsindustrie, da will jetzt auch Mercedes voll einsteigen. Ich vermute, Panzer fahren nicht mit E-Motoren und brauchen auch mehr als 5 Liter auf 100 Kilometer, bevor sie dann von sicherlich nicht klimaneutral angetriebenen Drohnen in nicht-recyclebaren Schrott verwandelt werden.

Und was macht die Bundesregierung als Folge des Irankrieges und der Sperrung der Straße von Hormus? Sie bläst den Ölkartellen Steuergelder in den Arsch, statt endlich ein Tempolimit einzuführen: 100, 80, 30 wie es die DUH seit Jahren fordert. Und was macht die Lobbyfrau der Gas- und Ölindustrie, die deutsche Wirtschaftsministerin, sie kürzt die Förderung der erneuerbaren Energien. Sie macht Politik für Reiche.

Aber zurück zum Auto. Nur den Motor auszutauschen, ist natürlich Quatsch. Erstens hat auch das Elektroauto unökologische Bumerangeffekte, zweitens dürften nach dem Austausch mit E-Fahrzeugen genauso viele Menschen zu Tode kommen, wie durch Verbrennerautos, nämlich weltweit 1,3 Millionen jährlich (über 60 Millionen seit Erfindung des Autos). Und drittens funktioniert eine Wende im Verkehr nur wenn entschleunigt wird, wenn der Privat-PKW nahezu verschwindet, und wenn die eigentliche Elektromobilität, nämlich die auf den Schienen den Löwenanteil am Verkehr hat. Die gibt es seit 120 Jahren in Deutschland. Bahn und Tram – nur in wirklichen Großstädten auch die U-Bahn – sind die motorisierten Verkehrsmittel der Zukunft, nur sie haben Kapazität genug, nur sie sind nachhaltig motorisierbar. Und

zwar muss das eine Bahn sein, die Taktverkehr hat, genug Bahnhöfe, genug Personal, bis aufs Land verkehrt und zu 100 Prozent erneuerbar elektrisch fährt. Dazu müssen wir weg vom klimaschädlichen Hochgeschwindigkeitsverkehr über 200 km/h, von Bolztrassen, gigantischen Viadukten und vor allem Tunneln.

Schaut man aber auf die kürzlich von der Bahn anvisierten drei Projekte, dann sind das Hochgeschwindigkeitsprojekte: Hannover-Hamburg, Ulm-Augsburg und Dresden-Prag

Alle drei Projekte fangen schon von Anfang an, mit Baukosten im zweistelligen Milliardenbereich zu pokern, Baukosten, die sich sehr bald verdoppeln werden. Dresden-Prag winkt mit einem dreißig Kilometer langen Tunnel. Alle drei Projekte visieren Fertigstellungen 2050 plus X an. Der Irrsinn pur. Zu allen dreien gibt es Alternativen, aber die sind nicht teuer genug, versprechen der Baumafia nicht genug Profite. Von Verkehrswende kann hier nicht gesprochen werden.

Wie wär's stattdessen, wenn mal die Zweigleisigkeit angegangen würde, z. B. bei der Gäubahn oder im Allgäu oder überall, wo es diese braucht. Wie wäre es mit wiederaufgebauten Güteranschlüssen, Verdopplung der Weichen, der Überholgleise und vor allen Dingen mit der Elektrifizierung. All das wäre billiger und effizienter. Der Ausbau von Ersatzstrecken würde das überlastete Kernnetz entlasten und die Trassen schonen. Ein integraler Taktverkehr mit höchstens 200 km/h wäre praktisch in relativ kurzer Zeit machbar und nicht in 70 Jahren wie von Theurer (kennt den noch jemand?) versprochen. Billiger wäre es allemal. Übrigens sind bei der Bahn-Elektrifizierung unsere Nachbarn, die Schweiz (100%), Österreich (90%), Belgien (90%) Holland (70%), ja selbst Polen (63%) weiter und nicht nur hierbei.

Und eines ist klar: Ohne Flächenbahn keine Verkehrswende! Ganz einfach.

Hier in Stuttgart, der Region und dem angrenzenden Europa gibt es einen zentralen Prüfstein für die Verkehrswende, und das ist die zweigleisige Gäubahn und der Stuttgarter Kopfbahnhof. Denn: Ist der Kopfbahnhof zerstört, ist die Gäubahn gekappt, dann wird Stuttgart, die Region, ja Deutschland und Europa – und das ist der Clou – digital in die automobilen Steinzeit zurückgetunnelt. Und das sind Tunnel ohne Licht am Ende, das sind brandgefährliche Tunnel, Tunnel der Auto-, Flugzeug-, Immobilien- und Betonlobby, der Gegner der Verkehrswende. Ohne Stuttgarter Kopfbahnhof und Gäubahn keine Verkehrswende!

Das scheinen selbst die FAZ und das Managermagazin zu ahnen. Letzteres ist bestens informiert, wo es bei S21 hapert: Bislang gibt die Bahn 12 Milliarden Euro Kosten zu. Aber das Magazin zitiert aus einem wenige Wochen alten internen DB-Papier an den Aufsichtsrat: „Es ist von deutlichen Mehrkosten auszugehen“. Nun, das wissen wir schon lange. Schon in der ersten Fassung meines S21-Films „Das Trojanische Pferd“ 2022 kam ich auf 20 Milliarden. Da sind die neuen Tunnel (Pfaffen- und Nordzulauftunnel etc.) noch niedrig kalkuliert, und der digitale gordische Knoten noch nicht groß berücksichtigt. Also könnt ihr schon bald von 25 Milliarden ausgehen. Ob dann aber noch irgendwas geht, ist die andere Frage.

Denn das Managermagazin schreibt weiter: „Der Revisionsbericht, so viel steht schon fest, wird eine lange Mängelliste. Es gibt offenbar Probleme mit der Zu- und Abluft, die zwingend gelöst werden müssen.“ Das hat Hans Heydemann von den Ingenieuren<sup>22</sup> in meinem Film schon gesagt. „Ebenso hapert es bei der Notstromversorgung [...] Dem Bericht an den Aufsichtsrat ist zu entnehmen, dass das unterirdische Technikgebäude im Hauptbahnhof, das als erstes Gebäude von S21 schon 2010 konzipiert wurde, aus der Zeit gefallen ist und angepasst werden muss.“ Also nicht wir sind aus der Zeit gefallen, sondern die! Es werden zudem „Rissbildungen im verlegten Bodenbelag der Bahnsteige“ genannt. Vielleicht Anhydrit?

„Die Räte erfahren darüber hinaus von Brandschutzproblemen.“ Was Christoph Engelhardt und das Aktionsbündnis seit Jahr und Tag sagen. Nicht zuletzt gebe es einen Mangel an Fachleuten für die „Planung, Planprüfung und Abnahme der Anlagen der Leit- und Sicherheitstechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik [...] Die Bahn steht sich hier augenscheinlich selbst im Weg.“ Nicht im Weg steht das Eisenbahnbundesamt, denn die nicken bislang jeden Unsinn ab, der hier geplant wird.

Der größte Brocken sei aber die Digitalisierung. Insbesondere dass die Bahn ETCS nicht nur auf den Strecken einsetzen will, sondern auch in Bahnhöfen, also primär im S21-Bahnhof. Und Ohren gespitzt: „Daran

hat sich in Europa bisher noch keiner gewagt, auch nicht die in ETCS erfahrenen Schweizer.“ Und das Magazin fragt, wieso sich die Bahn das auf den letzten Metern aufhält. (Ich lache hier, es sind nicht die letzten Meter.) Das Argument sei mehr Kapazität. Und jetzt kommt es: „Damit bestätigt sie jedoch indirekt einen bösen Verdacht, der von Anfang an auf Stuttgart 21 lastete: dass die acht Gleise des neuen Hauptbahnhofs zu knapp bemessen sein könnten.“

Und da wird der Lugabeitel-Stresstest der Firma SMA von 2011 wieder aus der Versenkung geholt, der behauptete, der Tunnelbahnhof könne mehr leisten als der Kopfbahnhof. Immerhin Frau Palla spricht gerade noch von „ausreichend“. Aber wir wissen alle, der Stresstest war ein Betrug und die Firma SMA war von der Bahn abhängig, war also erpressbar. Dass sie großes Bauchweh hatten, das ist noch milde ausgedrückt, wie mir Ulrich Pfeiffer von Ecofahr im Interview erzählte: Ein Schweizer Bahnspezialist, der der SMA nahe stand, bestätigt das. Der Stresstest war unter Stress manipuliert worden. All das hat Christoph Engelhardt und das Aktionsbündnis längst schon vor Jahren und in meinem Film auf den Tisch gelegt. Danke liebe Manager, dass ihr da auch draufgekommen seid. Noch ein Manager-Zitat: „Wenn die Bahn dem Städtebau zuliebe in den Untergrund weicht, nimmt sie sich Spielraum für spätere Pläne. Unbewiesen ist zudem, dass ein Kopfbahnhof den Verkehr über Gebühr aufhält. Als die ersten Pläne für S21 reiften, in den 80er-Jahren, wurden viele Züge noch von Loks gezogen, die dann in einem Sackbahnhof aufwendig umgespannt werden mussten. Heute gibt es fast nur noch Triebzüge mit Führerständen vorn und hinten.“ Mann, was für eine Erkenntnis! Ob das Frau Palla auch weiß? Bestimmt. Sie hat ja den Lokführerschein. Übrigens habe ich diese Erkenntnis ich schon vor fast 40 Jahren 1988 in einem Bahnpapier gelesen.

Laut dem Managermagazin hat der Aufsichtsrat schon die Mängelliste. Das Aktionsbündnis ergänzt in seinen Mitteilungen laufend, so z. B. die gefakte Kostennutzungsrechnung des Pfaffen/Bilgertunnels, die Personalunion von Auftraggebern und Umsetzern, die Leugnung der Zerstörung landwirtschaftlicher Nutzflächen auf den Fildern, die Unfähigkeit zuzugeben, dass der Bahnhof und die Tunnels zu klein und brandgefährlich sind, und die Unfähigkeit, die Fernwanderwege durch kurze Wege zum Kopfbahnhof zu ersetzen. Denn dann müssten sie auch zuzugeben, dass der Kopfbahnhof gebraucht wird. Aber ich habe gehört, der lachende Meisterlenker auf dem OB-Sessel scheint jetzt sogar schon über kürzere Wege nachzudenken. Der kürzeste Weg wäre, sein unbezahlbares Immobilienprojekt auf dem Rosenstein endlich aufzugeben, denn es ist aus der Zeit gefallen, wie der ganze Tunnelbahnhof.

Und liebe Freunde und Freundinnen der oberirdischen Bahn es gibt wichtige Termine: In drei Tagen, am 11. Juni, sendet der SWR einen hoffentlich kritischen und alle Fakten auf den Tisch legenden Film über das S21-Desaster. SWR, deine Chance, Terrain wieder gut zu machen!

Einen Tag später, am 12. Juni, wird Bahn-intern der neue Termin für die Inbetriebnahme festgelegt. Ich tippe mal auf 2050. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats bekommt den neuen Plan am 22. Juni zu sehen, zwei Tage später berät das gesamte Gremium über den Start und über die wahren Gesamtkosten des Projekts. Ich schätze 25 Milliarden.

Liebe Frau Palla, danach gehen wir davon aus: Sie stoppen den Pfaffensteigtunnel, Sie stoppen die Kapung der Gäubahn, Sie zerschlagen den gordischen digitalen Knoten und Sie erhalten den Kopfbahnhof. Das ist doch ganz einfach, oder? Dann können Sie sich nämlich die Verkehrswende ans Revers stecken. Denn dann reicht die Linienzugbeeinflussung (LZB) für Stuttgart. Kosten gespart. Dem Brezelschwaben auf dem Ministerpräsidentensessel und seiner stellvertretenden Hagelnuss sei außerdem ins Stammbuch geschrieben: Sorgt endlich jetzt und sofort für den direkten Zugang zum Kopfbahnhof. Und schließt Euch auf der Stelle der Gäubahn- und Kopfbahnhofrettung an. Und dem lieben Herrn Nagl von der InfraGO schlagen wir vor, machen Sie endlich Nägel mit Köpfen bzw. einen Kopfbahnhof mit Köpfchen! Es gibt viel zu tun:

Oben bleiben!

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