

Rede von **Martin Poguntke**, TheologInnen gegen Stuttgart 21, auf der 434. Montagsdemo am 24.9.2018

Ein möglicher Zeithorizont bei Umstieg 21

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

das Demoteam hat mich gebeten, Ihnen ein wenig vom neuesten Projekt des Aktionsbündnisses gegen S21 zu erzählen: Wir planen einen Flyer über die zu erwartenden Bauzeiten von Umstieg 21. Dazu werden ja von den S21-Verteidigern schreckliche Märchen erzählt: Wenn wir jetzt umsteigen würden – so sagen sie –, dann hätten wir jahrzehntelangen Stillstand in Stuttgart, und der Bahnverkehr wäre für lange Zeit unterbrochen.

Als ich das Argument vom „Stillstand“ zum ersten Mal hörte, da musste ich zunächst schon schlucken. Bedenkt man, wie lange die Planfeststellungsverfahren für S21 gedauert haben – einige sind ja bis heute noch nicht durch. Ist das dann nicht eine berechnete Sorge?

Die Genehmigungszeiten für Umstieg 21 sind extrem kurz

Nein, es ist nicht so. Wie so oft ist auch das Argument „Stillstand“ eine Nebelkerze. Denn Umstieg 21 unterscheidet sich in einem Punkt ganz grundsätzlich von Stuttgart 21: Nahezu die gesamten Bauarbeiten unseres Umstiegs-Konzepts finden auf Grund und Boden der Bahn bzw. der Stadt Stuttgart statt. Das hat zur Folge, dass es keine privaten Einwender gibt. Und das hat zur Folge, dass man auf eines gänzlich verzichten kann: auf zeitraubende öffentliche Erörterungsverfahren.

Weil die einzigen möglichen Einwender Vertreter öffentlicher Belange sind – also Behörden und anerkannte Verbände – kann das ganze Planfeststellungsverfahren auf dem Verwaltungsweg durchgeführt werden, einfach durch den Austausch von Schriftsätzen, wie es auch zurzeit beim Filder-Abschnitt 1.3a gemacht wird. In den meisten Fällen braucht ein solches Verfahren nur ein oder zwei Jahre.

Natürlich sollte Bürgerbeteiligung nie eingeschränkt werden. Aber bei Umstieg 21 handelt es sich ja um Maßnahmen, die durchgängig zu viel geringeren Belastungen und viel höherem gesellschaftlichen Nutzen führen als die schon genehmigten S21-Bauwerke. Z.B. handelt es sich ja bei der Rückverlegung der Prellböcke des Kopfbahnhofs an den Bonatzbau im Grunde um die Wiederherstellung eines früheren, schon genehmigten Zustands.

Also: Alles klar: Die Genehmigungszeiten für Umstieg 21 sind extrem kurz.

Arbeiten „unter rollendem Rad“ ist für die Bahn der Normalfall

Ein zweites Argument wird uns entgegengehalten. Aber auch das können wir lächelnd vom Tisch fegen. Die S21-Verteidiger sagen: Die Arbeiten „unter rollendem Rad“ seien furchtbar schwierig. Wenn die Kopfbahnhoftgleise für unser Konzept wieder zurückverlegt werden sollten, dann müsste auf lange Zeit der Bahnbetrieb im Kopfbahnhof eingestellt werden.

Aber Sie erinnern sich: Als die Kopfbahnhoftgleise Richtung Cannstatt verschoben wurden, um Platz für die S21-Baugrube zu machen – wurde da der Bahnverkehr unterbrochen? Nein. Es wurde mal das eine oder andere Gleis gesperrt. Aber das war kein Problem – wir haben ja genügend, wir haben ja 16 Gleise. Arbeiten „unter rollendem Rad“ ist für die Bahn kein Problem, sondern der Normalfall.

Also: Auch hier alles klar: Die Verlegung von Gleisen geht mühelos nebenher, bei vollem Bahnbetrieb.

Baubeginn für Rosensteinquartier frühestens 2031

Aber es ist nicht nur so, dass Umstieg 21 keinen Stillstand mit sich brächte, sondern sogar genau umgekehrt: Nicht bei einem **Stopp** von S21 herrscht Stillstand, sondern wenn S21 **weitergebaut** wird.

Nehmen wir das Thema Wohnungen – inzwischen die einzig verbliebene Rechtfertigung für S21. Wenn S21 Ende 2025 fertig wäre, dann könnten – so heißt es – auf dem ehemaligen Gleisvorfeld endlich neue Wohnungen und Büros gebaut werden. Aber wir haben da mal nachgerechnet: Wenn der Tiefbahnhof also wirklich Ende 2025 fertig sein sollte – was keiner glaubt –, dann kann nämlich noch lange nicht mit dem Bauen von Wohnungen begonnen werden. Denn erst einmal muss es ein Jahr Probetrieb für die neuen Bahnanlagen geben. Und dann muss dieser Probetrieb ein Jahr lang ausgewertet werden. Erst dann – wenn die Auswertung ein positives Ergebnis gebracht hat – können die Gleise abgebaut werden; das braucht ein weiteres Jahr. Dann müssen noch die gigantischen Beton-Überwerfungsbauwerke abgetragen werden – ein weiteres Jahr. Und dann findet man einen Boden vor, der 100 Jahre lang von Schmierstoffen und sonstigen Bahn-Giften durchtränkt wurde und deshalb gründlich saniert werden muss – noch ein weiteres Jahr.

Liebe Freundinnen und Freunde, damit sind wir im Jahr 2031(!), in dem frühestens(!) der erste Spatenstich für neue Wohnungen stattfinden kann.

„Neue Prag“ mindestens 9 Jahre früher als „Rosenstein“

Nehmen wir zum Vergleich an: Ende des Jahres wird S21 gestoppt. Dann müssen zwar schwierige politische Entscheidungsprozesse, Planungen und ein Wettbewerb durchgeführt werden – während die Bahn die Logistikflächen am Nordbahnhof freiräumt und saniert. Es ist schon richtig: Das wäre nicht von heute auf morgen zu machen, aber es wäre in wenigen Jahren zu schaffen. Wenn diejenigen, die heute vor jahrelangem „Stillstand“ warnen, sich konstruktiv beteiligen, dann kann nach drei Jahren, Anfang 2022 mit dem Bau neuer Wohnungen auf der „Neuen Prag“ begonnen werden. Das ist **9(!) Jahre früher** als der frühestmögliche Termin bei S21.

Also: Wer jahrelangen Stillstand auf dem Wohnungsmarkt vermeiden will, der muss S21 nicht fortführen, sondern so schnell wie möglich beenden!

Express-S-Bahn zum Flughafen mindestens 6 Jahre früher als Flughafenbahnhof

Ähnliches gilt für den Flughafenanschluss: Wann und ob überhaupt ein Bahnhof am Flughafen gebaut wird, steht in den Sternen. Bis zu einem eventuellen Baubeginn werden mindestens noch 5 Jahre für Gerichtsverfahren, Genehmigungen und Planungen vergehen, und die Bauarbeiten selbst werden ebenfalls noch einmal 5 Jahre brauchen.

Auch die von uns vorgesehene neue Express-S-Bahn zum Flughafen braucht natürlich Vorbereitungszeit, politische Diskussion, Fahrplanerstellung, Beschaffung der Fahrzeuge auf einem leergefegten Markt. Und doch: In 4 Jahren kann die Direktverbindung zum Flughafen betriebsbereit sein – das ist **mindestens 6 Jahre früher** als es mit S21 der Fall wäre.

Nicht der Stopp von S21 führt zu Stillstand, sondern die Fortführung von S21

Und so haben wir im Aktionsbündnis jedes Element unseres Umstieg-21-Konzepts mit S21 verglichen und haben durchgehend festgestellt: Nicht der **Stopp** von Stuttgart 21 führt zu Stillstand, sondern die **Fortführung** dieses Chaosprojekts.

Wir sind im Aktionsbündnis gerade dabei, die ganzen Daten zu diesem „Stillstands“-Märchen in eine verständliche Form zu bringen, damit es Laien und Fachfrauen gleichermaßen verstehen: Umstieg 21 ist die Chance für Stuttgart, einen jahrelangen Stillstand zu vermeiden, mehrere Milliarden zu sparen und noch die Vorteile eines wirklich leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Bahnhofs zu bekommen, verknüpft mit den anderen Verkehrsmitteln, ergänzt durch moderne E-Logistik und

einen wiederhergestellten Schlossgarten. Sobald dieser Flyer fertig ist, werden wir ihn hier auf der Montagsdemo, an der Mahnwache und wo immer es Menschen mitbekommen sollten, unter die Leute bringen.

Jedes einzelne Modul von Umstieg 21 kann für sich verwirklicht werden

Ein letztes Argument wird noch gegen Umstieg 21 ins Feld geführt: „Das ist ja gar kein zusammenhängendes Konzept, sondern das sind lauter Einzelvorschläge.“ Das ist richtig. Aber das ist in Wahrheit kein Mangel, sondern gerade die *Stärke* des Umstiegs-Konzepts: dass man es nicht in *einem* Zug umsetzen muss. Sondern: Jedes einzelne Modul kann für sich dann angegangen werden, wenn die politische, finanzielle, planerische Situation dafür reif ist.

Dasselbe könnten wir im Übrigen auch an den jetzt veröffentlichten Vorschlägen des BUND kritisieren: kein Gesamtkonzept, sondern eine Ansammlung von Spar- und Erweiterungs-Ideen. Aber das ist gut so, lieber BUND! Wichtig ist doch nur, dass sich die einzelnen Elemente nicht widersprechen. Und das tun sie bei euch nicht, und sie tun das bei Umstieg 21 nicht. Deswegen macht doch bitte Umstieg 21 nicht schlecht.

Der Kombi-Bahnhof des BUND ist besser, aber nicht gut genug

Damit bin ich bei den Plänen für einen Kombibahnhof und für das Abspecken der Flughafen-Planungen, die der BUND letzte Woche vorgestellt hat. Mit diesen Vorschlägen hat der BUND zwei wirklich wichtige Mängel von S21 angegangen: die mangelnde Leistungsfähigkeit und die hohen Kosten.

Das Aktionsbündnis erkennt das lobend an. Aber wir haben dennoch etwas verschnupft darauf reagiert. Denn der BUND nimmt damit zugleich eine Vielzahl weiterer schwerwiegender Mängel von S21 einfach in Kauf: Mangelnden Brandschutz, verschärftes Überflutungsrisiko, Energieverschwendung bei Tunnels und Steigungen, Störanfälligkeit wegen Anhydrit, gefährliche Gleisneigung, neue Terror-Risiken, weiteren klimaschädlichen Betonverbrauch, Überbauung des stadtklimatisch wichtigen Gleisvorfelds usw.

Und völlig unnötigerweise hat der BUND in seinem Papier dazu auch noch genau die „Stillstands“-Argumente gegen einen Stopp von S21 ins Feld geführt, die wir eben als Nebelkerzen entlarvt haben. Da fragen wir uns natürlich: Warum kämpft der BUND – statt gegen die S21-Betreiber – gegen uns?

BUND stellt Volksabstimmung in Frage

Aber wir wollen das Tischtuch nicht zerschneiden. Zumal wir die finanziellen Probleme, die es gegeben hat, mit ihm inzwischen geklärt haben. Und zumal der BUND in seinem Kombi-Bahnhof-Papier an einem Punkt einen riesigen Schritt nach vorn gemacht hat: Er hat nämlich die demokratische Legitimation von S21 in Frage gestellt. Wörtlich: *„Die Bahn hat über Jahre hinweg alle Entscheidungsträger unzureichend informiert ... Sämtliche Kostenberechnungen und Zeitpläne der Bahn waren reine Schönfärberei, welche einzig und allein dazu dienten, das umstrittene Vorhaben politisch durchzusetzen.“* Klasse!

Und dann noch schärfer: *„Getäuscht wurden auch die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Volksabstimmung – Geschäftsgrundlage der Abstimmung war der von der Bahn zugesagte verbindliche Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro und nicht die Frage, ob Stuttgart 21 realisiert werden soll, koste es, was es wolle.“* Der Geist des Volksabstimmungsergebnisses sei zunehmend in Frage gestellt.

Liebe MitstreiterInnen, das ist eine kleine Sensation. Damit bricht der BUND mit dem grünen Mantra, man könne und dürfe nichts gegen S21 tun, wegen der Volksabstimmung. Wir finden das einen Quantensprung und eine neue Basis für eine Zusammenarbeit.

Kein Grund, den Kombi-Bahnhof zu fordern

Was den BUND geritten hat, mit seiner Kombibahnhofs-Idee genau jetzt an die Öffentlichkeit zu gehen, das weiß niemand. Den Kampf gegen S21 hatte er ja schon vor Jahren aufgegeben und durch die Forderung nach einem Kombibahnhof ersetzt. Wilde Spekulationen machen deshalb die Runde: Macht der BUND gemeinsame Sache mit der Bahn, die ja selber keinen Flughafenbahnhof will? Will der BUND unserer FAZ-Anzeige zuvorkommen, in der wir demnächst in großer Aufmachung einen Baustopp fordern? Oder will man im Auftrag der Grünen deren schwarzen Koalitionspartner unter Druck setzen? Oder beabsichtigt der BUND gar, dass der Eindruck entsteht, die S21-Gegenbewegung löse sich nun langsam auf?

Wir wissen es alle nicht. Aber ich habe eine Bitte an die vielen BUND-Mitglieder, die es ja unter uns gibt: Brechen Sie nicht mit dem BUND, er ist zu wichtig. Aber machen Sie innerhalb des BUND unsere Position deutlich! Bringen Sie die Argumente ein, warum die Forderung nach einem Kombibahnhof viel zu kurz gesprungen ist, viel zu viele Mängel in Kauf nimmt und auch gar nicht nötig ist. Denn der Erhalt wenigstens eines Teils der Kopfbahnhofgleise wird noch früh genug auch von den S21-Betreibern selbst gefordert werden. Weil der Tiefbahnhof viel zu wenig Züge bewältigt, zumal er ja wegen mangelndem Brandschutz und Schiefelage voraussichtlich ohnehin nur eine eingeschränkte Betriebsgenehmigung bekommen wird.

Wir bleiben oben – und mit dem BUND im Gespräch

Reden Sie mit BUND-Verantwortlichen! Bringen Sie unsere Argumente ein! Der BUND muss ja nicht die gleichen Konzepte propagieren wie wir – aber wir sollten nicht gegeneinander arbeiten, sondern miteinander reden.

Und wer weiß, vielleicht können wir den BUND ja sogar dafür gewinnen, auf 6. Oktober mit zum Hambacher Wald zu mobilisieren – natürlich unter der Parole: „Kohle bleibt unten, Bahnhof bleibt oben!“.

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter, es kommt gerade wieder viel in Bewegung, rund um Stuttgart 21. Diese neue Diskussion werden wir befeuern, auch mit unserem in Arbeit befindlichen Flyer *„Stillstand? – im Gegenteil!“*

Und Ihnen allen herzlichen Dank, dass Sie mithelfen, damit wir hier in Stuttgart oben bleiben.

Ich danke Ihnen.