

Rede von **Dr. Norbert Bongartz**, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, auf der 798. Montagsdemo am 16.3.2026

Schluss mit den „Fernwanderwegen“ – ein Blick auf die Ersatzwege zu den Zügen

Liebe mitfühlende und gemeinsam vorausdenkende Mitdemonstranten und Demonstrantinnen!

Was verbindet uns mit dem Fernwanderweg, der drunten über den Deckel der schiefen Ergänzungshaltestelle hinweg zu den 16 Gleisen des Hauptbahnhofs führt? Sicher verbinden uns mit diesem Zuweg keine Beheimatungs-Gefühle. Doch was uns verbindet: dieser Weg ist in die Jahre gekommen, wie die meisten von uns. Der große Unterschied dabei ist: wir brauchen uns für *unser* Alter nicht zu schämen, der Fernwanderweg schon... und mit ihm müssen sich alle Stuttgart-21-Befürworter und -Verantwortlichen schämen, seien sie bereits verstorben – oder lebten immer noch...

Heute geht es mir um das ungeliebte Zugangs-Provisorium zum Kopfbahnhof, das es seit der weitgehenden Fertigstellung der Tiefbahnhofshalle nicht mehr geben müsste... Weil offiziell noch keine Rede ist von einem Rückbau dieses langgestreckten unwirtschaftlichen Laubengangs und seines Gegenstücks entlang der Heilbronner Straße, sollen uns *diese* beiden Wege eine Rede wert sein.

Die beiden ungeliebten sogenannten Fernwanderwege, die um den Bonatzbau herum bis zum Kopfbahnhof führen, sind ab dem Mitteleingang an der Bahnhofsfront bis zum ersten Bahnsteig plusminus 530 Meter lang. Wie lange können es sich die Projektpartner, insbesondere die Stadt und das Land, noch leisten, diese Zumutung die übernächsten Jahre bis zu irgendeiner Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs noch länger zu verantworten? Dabei gibt es die Alternative von kürzeren, barriere- und rampenfreien, direkten Zugängen aus der Klettpassage zu den Gleisen schon seit einiger Zeit! Sie sind nur noch nicht eingerichtet, diese noch unvollendeten Direktissima-Verbindungswege.

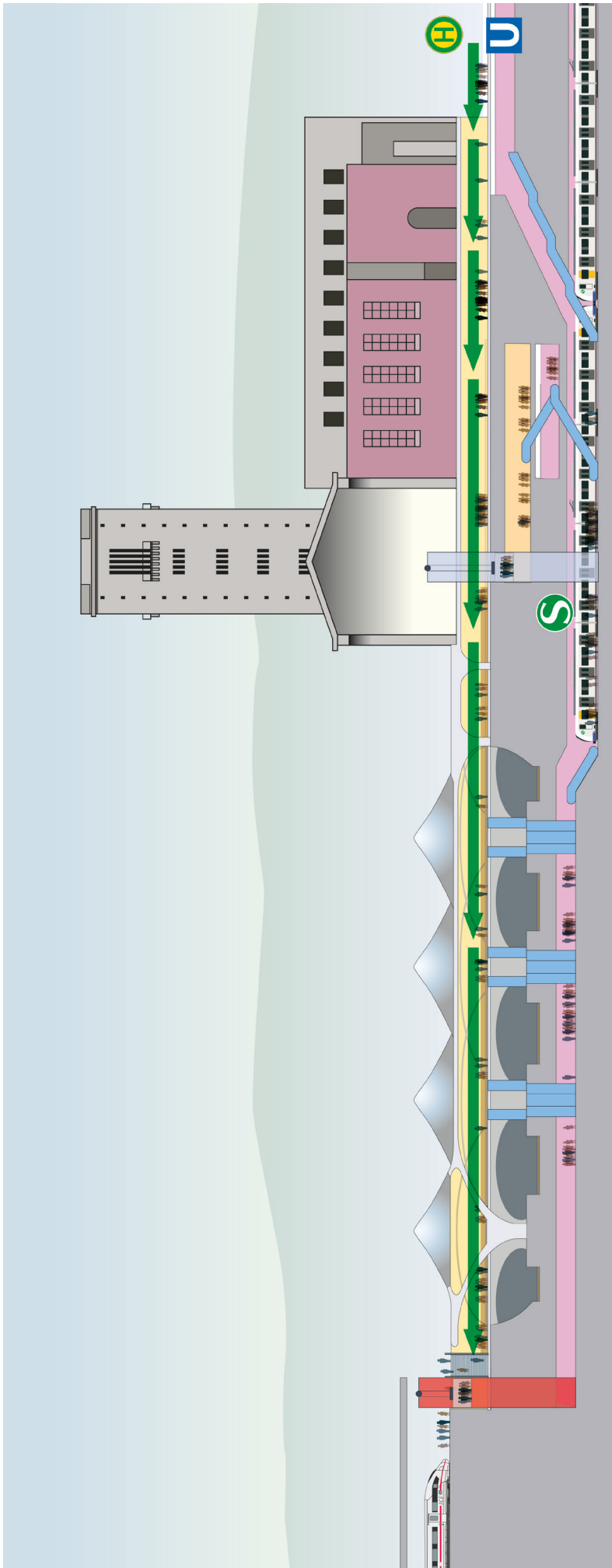
Die Frage ist jetzt: wo sind denn diese Ersatzwege?

Weg 1: Wenn wir miteinander von der Königstraße kommend oder aus der Klettpassage auftauchend in der Großen Schalterhalle landen, dann könnten wir geradeaus auf den breiten mittleren Verteilersteg kommen, und über diesen die Halle des Tiefbahnhofs durchqueren. Solange der Bonatzbau noch versperrt ist, könnten wir den neuen Zugang neben dem Bahnhofsturm nutzen. Das gegenüberliegende Ende des breiten Verteilerstegs liegt im Bereich der Kopfbahnhofgleise 14, 15 und 16. Dort fehlt derzeit nur noch die bauliche Verbindung knapp 6 Meter hinauf zu den Gleisen.

Am Ende des Verteilerstegs fiel unser Blick als erstes auf zwei Aufzüge, vor denen – nach rechts und links – Treppen nach oben führen, nämlich zwei gegenläufige Rolltreppen auf der einen Seite und zur anderen Seite eine entsprechend breitere und längere Treppe mit einem Zwischenpodest.

Die werden dort leicht zu realisieren sein, denn die Trogwand des Tiefbahnhofs ist an dieser Stelle für geplante Durchgänge so gut wie offen. Die hinter der Trogwand verlaufende Baustellen-Straße bietet genug Platz für die Treppen und Aufzüge. Noch fehlen diese Verbindungselemente, die spätestens bis zur Eröffnung des Tiefbahnhofs fertig sein müssen!

Da stellt sich unsere Frage an die Planer wie von selbst: Warum baut ihr diese Elemente nicht gleich und beseitigt damit den peinlichen, bundesweit verlachten und bald nutzlosen Fernwanderweg und schafft dadurch um die Hälfte verkürzte Zugänge zu den Bahngleisen? Die direkten und zugleich endgültigen Zuwege zum Kopfbahnhof können doch jetzt schon durch den Bonatzbau und über die Verteilerstege gelegt werden!





Für die Ausgestaltung der Wegverbindung über den mittleren Verteilersteg des Tiefbahnhofs sehe ich zwei Alternativen:

- a) die minimalistische, billige Version eines geraden, beiderseits von simplen hohen Baustellen-Abschrankungen begrenzten Gangs, der keinen Blick in die angrenzenden Hallenteile erlaubt, oder
- b) eine anspruchsvolle Version, die dem Ausbau-Zustand entspricht. Aber: die Bahn müsste bei dieser Variante an den geschwungenen Kanten des 55m breiten Stegs raumhohe, bis zur Decke reichende Verglasungen einbauen, die Architekt Ingenhoven bisher nicht vorgesehen hatte, um den Durchblick durch seine „Grottenkathedrale“ nicht zu beeinträchtigen. Die Einhausung der Verteilerstege wird aber aus Brandschutzgründen sein müssen, damit die Verteilerstege dauerhaft rauchfrei und fluchtsicher bleiben. Bis heute hat die planende PSU (Planungsgesellschaft Stuttgart-Ulm) diese Notwendigkeit verheimlicht. Sie müsste mit einer vorgezogenen Nutzung des zentralen Verteilersteigs als Zugang zum Kopfbahnhof endlich zugeben, dass sie auch hier geschönte Pläne kommuniziert haben...

Doch könnten sich die Projektpartner jetzt damit brüsten, dass die Bahnreisenden mit der Eröffnung des mittleren, von vier der futuristischen Lichtaugen erleuchteten Verteilersteigs, die Gelegenheit bekommen, in die neue Tiefbahnhofshalle hineinblicken können!

Wenden wir uns jetzt dem **zweiten Fernwanderweg** zu, der entlang der Heilbronner Straße durchs Freie führt: Auch über diesen mit über 414 Metern unattraktiv langen Pilgerweg kommt man heute mehr schlecht als recht „zum Zuge“. Auch gibt es künftig eine um die halbe Wegstrecke auf ca. 180m verkürzte, bequeme und wetterunabhängige Dauerlösung: Dieser endgültige Zuweg zwischen der Klettpassage und den Kopfbahnsteigen führt über den Mitteleingang in den Bonatzbau, von wo man ebenerdig auf die Verteiler-Ebene und seitwärts auf den schmäleren, nördlichen Verteilersteg gelangt. Am Ende dieses Steigs fehlen nur noch die Verbindungstreppen und der Aufzug, mit dem man zur Kopfbahnhof-Ebene hinaufkommt; ein hier platzierter Aufzug kann sogar alle drei Ebenen des Bahnhofs verbinden, einschließlich der S-Bahn-Ebene!

Was für eine gloriose Zukunft können wir uns ausmalen, wenn schon bald erkennbar die ersten, hier aufgezeigten Schritte aus dem tragischen S21-Desaster zu einer einstweiligen Symbiose von Alt und Neu führen! Dann öffnet sich eine Tür zum Happyend, dass sich die bisher immer noch Pro-S21 eingestimmten Einsichtsverweigerer und die hartnäckigen Projekt-Gegner gegenseitig in die Augen schauen, sogar umarmen können mit einem erleichterten gehauchten: „Es ist geschafft“, und das am Tag der Grundsteinlegung für eine komplett verglaste obere Bahnhofshalle.

Sie würde damit gewissermaßen zum lichtdurchfluteten Chor neben der benachbarten Oberlicht-Krypta, und beide zusammen wären vereinigt zur neuen profanen Doppelkathedrale im Herzen der Stadt. Der revitalisierte Kopfbahnhof erweist sich damit als Kollateral-Nutzen von S21.

Dieser vielleicht erst um 2035 absehbare Frieden wird jedoch nur so lange andauern können, bis ein Brand in einem der vielen S21-Tunnels mangels Rettungsmöglichkeit hunderte von Todesopfer fordern wird!

Wenn daraufhin die Tunnelstrecken des zu Unrecht bejubelten Stuttgart-21-Projekts auf Dauer stillgelegt werden müssen, dann kann, ja wird das hartnäckig ignorierte UMSTIEGS-Konzept des Aktionsbündnisses als Blaupause für die Umnutzung all dieser Tunnelstrecken dienen, weil letztendlich klar geworden ist, dass S21 ein kapitaler Irrweg war und der alte „Obenbleiben+Metropol-Bahnhof“ die Aufgabe des zentralen Hauptbahnhofs in der von ihrem Größenwahnsinn kurierten Landeshauptstadt ganz alleine erfüllt!

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