

**Rede zur „Montagsdemo“ in Stuttgart, am 27. 09. 2010  
Stuttgart Hbf, Nordausgang.**

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, der eingezogene, mit kleiner Schrift formatierte Text, konnten wegen der Kürze der Zeit nicht vorgetragen werden.

**Sehr geehrte Polizistinnen, sehr geehrte Polizisten,**

Ihre Anwesenheit hat dienstliche Gründe. Sie sind nicht freiwillig hier. Weil demonstriert wird sind Sie hier. Mit mir demonstriert ein katholischer Theologe für einen reformierten Kopfbahnhof. Wie es dazu kommt, das möchte ich ihnen erklären.

Herr Grube will mir einen Bahnhof schenken. Ich bräuchte tatsächlich vieles von Herrn Grube in Hinsicht auf die Bahn. Aber ich brauche keinen Bahnhof, der sich als Artefakt einer prä New Economy Ära erweist. Dieser Bahnhof ist veraltet, noch ehe er gebaut ist. Er stammt aus einer Zeit, in der der typische Bahnreisende als Bankangestellter mit Kofferchen und Reiseziel Frankfurt Main Hbf definiert wurde - und der, ständig gehetzt, von Termin zu Termin unterwegs ist.

Ältere Menschen haben zu Zeiten der New Economy keine Rolle gespielt. Und dieser Altbau, der da neugebaut werden soll, ist entsprechend geplant.

Wer erfahren möchten wie das geht, wenn die Rolltreppe ausfällt und Menschen mit ihrem Gepäck schufteten, schnaufen und schaffen, der schaue auf Gleis 14a/b des Hamburger Hbf.

Dass die meisten Bahnkunden Pendler sind, war weder damals noch heute ein Problem der Bahn. Denn die Bahn ist Fernverkehr, und der Nahverkehr ist nur lästig, aber immerhin, als Melkkuh ganz nützlich.

Alles, was zu Zeiten der New Economy futuristisch angehaucht war, war trendy. Die Frage zu stellen, ob das jeweilige Aktuelle und Angesagte auch sinnvoll ist, war zu dieser Zeit nicht erlaubt, weil wenig zielführend und galt schon damals und heute wieder als zukunftsverweigernd.

Heerscharen von Experten sagen und schreiben vor, was diejenigen brauchen, die täglich mit der Bahn fahren.

Nur ist das manchmal mit den Experten so eine Sache. Was soll man davon halten, wenn nicht irgendjemand, sondern der Bahnchef selbst (SWR1-Leute, 09.09.2010) über den Stuttgarter Kopfbahnhof sagt:

Kopfbahnhöfe sind keine zeitgemäßen Projekte mehr. „Das weiß (doch) Lieschen Müller auf der Straße: Wenn sie einen Kopfbahnhof haben wie in Stuttgart, wo sie mit max. 30 Stundenkilometer über eine längere Strecke reinfahren können; sie fahren links hinein und wollen aber rechts raus nach München, für diese Zeit sind alle Gleise gesperrt.“

War Herr Grube jemals in der Nähe des Stuttgarter Hauptbahnhofes?

Nicht mehr nachvollziehbar ist, dass ein Stuttgarter Verkehrswissenschaftler dasselbe sagt: "Der heutige Stuttgarter Hauptbahnhof entspricht 16 nebeneinanderliegenden Sachgassen ... Wenn ein Zug diagonal ausfährt, versperrt dieser eine Zug alle anderen Ein- und Ausfahrten." Im Dialog: Verkehrsprofessor Ullrich Martin zum Bahnprojekt Stuttgart21/Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Vielleicht kennt Herr Grube den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht. Herr Martin müsste die Gegebenheiten vor Ort kennen. Wer die Gegebenheiten vor Ort zum Prüfkriterium von Aussagen macht, für den erweist sich auch die Aussage von Herrn Martin als unrichtig, d.h. falsch.

Doch wenn ich von Verkehrsexperten höre, dass die Zugfrequenz „pro Tag“ im neuen Tiefbahnhof höher ist, die Leistungsfähigkeit größer, weil im Fernverkehr mit 2-Min Aufenthalt und im Nahverkehr (ausgerechnet im Nahverkehr) mit 1-Min-Aufhalten gerechnet wird, dann ist das mathematisch "unumkehrbar" und es bleibt doch lebensweltlich gesehen grandioser Unsinn.

Ich habe nicht lange, aber lange genug Züge abgefertigt, um das zu begreifen. Aber es würde schon reichen - verehrte Experten und Politiker - selbst mal Bahn zu fahren, um zu erkennen, dass die Setzung wissenschaftlicher Prämissen, die den Menschen systematisch ignorieren, nicht nur völlig an der

Wirklichkeit der Menschen vorbeigehen, sondern dass die Konsequenzen aus diesen Annahmen zu menschenverachtenden Auswirkungen führen.

Ich pfeife auf eine sog. "Jahrhundertchance", auf "modern" und ähnliche Heissluftwörter. Denn das Wesentliche war schon immer jenseits der Kategorien "alt" oder "neu", "modern" oder "unzeitgemäß".

Viele betriebliche, fahrplantechnische, bauliche und technische Aspekte sprechen für die Beibehaltung eines reformierten Kopfbahnhofes.

Liebe S21-Freunde, es hilft alles nichts: der Kopfbahnhof ist einfach besser.

(Die vorliegenden Kopfbahnhofentwürfe von Behnsen/Kleemann, Jung oder Arnoldi sprechen Bände, und wem das immer noch nicht reicht, der kann auf einen der Hauptprotagonisten der S21-Fraktion verwiesen werden, Herrn Gerhard Heimerl. Der sagte kürzlich in einem Vortrag: "Ich habe nie behauptet, dass mit einem umfassend ertüchtigten Kopfbahnhof nicht die Leistung erreicht werden könnte, das (sic!) für Stuttgart 21 gefordert ist." (Stuttgarter Zeitung, 11.09.2010, S. 21), positiv formuliert in seinen Antworten auf K21.

Die weichen und wirklich wichtigen Faktoren kommen dazu. Sie sind im In-der-Welt-sein des Daseins, im Komfortbereich und in der Lebensqualität der Menschen zu sehen.

Die Fahrten mit der Eisenbahn (ja mit jedem Verkehrsmittel) waren und sind niemals Fahrten von A nach B, sondern stets Fahrten von Lebensabschnitt zu Lebensabschnitt.

Komfort und Lebensqualität war (ist noch) im Stuttgarter Hauptbahnhof da vorhanden:

Wo man *theoretisch*, von Karlsruhe her kommend, *keinen* Anschluss an den RE nach Tübingen hatte. *Praktisch* aber, durch die ebenerdige Verbindung von Gleis 15 zu Gleis 2, dieser Zug dann doch noch erreicht werden konnte, weil keine Treppen, keine Lifte, keine kaputten Gepäckbänder oder Rolltreppen benutzt werden müssen.

Wo man, noch ziemlich müde, um 6:26 Uhr von Esslingen kommend, relativ sicher sein konnte, dass der RE nach Nürnberg (ab 06:40) schon auf seinem Gleis stand.

Angenehm waren die 27er ICEs nach Hamburg (07:27; 09:27 etc.). Diese kamen vom BW und standen manchmal bis zu 20 min vor der Abfahrt schon an ihrem Gleis. Eine Reise beginnt nicht schlecht, wenn man mit einigem Gepäck und doch in Ruhe einen Zug betreten kann.

Das Schönste jedoch, war das Gefühl, nicht sofort aussteigen zu müssen. Denn der Zug konnte ja nicht mehr weiter fahren. Da ging es nur um Sekunden bzw.

ganz wenige Minuten, aber sie haben eine Entzerrung und ein mehr an Ruhe und Gelassenheit in den Alltag gebracht.

Das alles wird mit S21 der Vergangenheit angehören. Aber ich bezweifle, ob das die manischen Optimierer von Abläufen überhaupt verstehen, was ich da sage. Dabei ist das für mich Entscheidende des Stuttgarter Kopfbahnhofes noch gar nicht gesagt:

In einem Durchgangsbahnhof steigt man aus,  
in einem Kopfbahnhof kommt man an.

Das ist kein kleiner Unterschied. Er beschreibt unterschiedliche Welten. Es ist der Unterschied zwischen einer technisch automatisierten Prozesswelt, in der der Mensch zum Element wird, zu funktionieren hat und in die technischen Abläufe eingepasst wird, und einer Welt, die sich an humanen Maßstäben orientiert; in der die Technik für den Menschen da ist - und nicht die Menschen für die Technik.

Dafür demonstriere ich hier, mit vielen, vielen Kopfbahnhofreunden, die schon länger dabei sind als ich, weil sie früher begriffen haben als ich, dass mit der Zerstörung dieses Bahnhofes nicht nur die Bahnfahrer, sondern auch die Stuttgarter Bürger unter die Räder von völlig veralteten Wachstums- und Fortschrittsbegriffen geworfen werden, die in einem *größer, schneller, weiter, mehr* ihr degeneriertes Zentrum haben.

Ergänzung: 03.10.2010 "Der heutige Kopfbahnhof und die Bahntrassen in Richtung Ulm werden das Zugaufkommen des Jahres 2010 nicht mehr bewältigen können. Mit >Stuttgart 21< schafft die Deutsche Bahn AG jetzt die erforderlichen Kapazitäten ... Ab dem Jahr 2008 werden rund 75 Prozent mehr Züge im Nah- und ca. 65 Prozent mehr im Fernverkehr fahren." Zitat aus Stuttgart 21. Das Projektmagazin / Frühjahr 1999, S. 4 - Ausklappteil.

Anmerkung: Heute befahren weniger Züge als damals die Strecke.

Die Gesamtinvestitionen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 betragen gemäß Projektmagazin Stuttgart 21 / Frühjahr 1998, 4,893 Mrd DM (sic! ca. 2,5 Mrd. Euro), S. 7.

In derartige Fortschritts- und Wachstumskategorien haben sich zum Glück nur wenige Großkonzerne im Lande verirrt und der Baden-Württembergische Mittelstand noch nie.

Dort lautete seit jeher das Zauber- weil Wachstumswort: Kontinuität.  
Es gilt für Menschen wie Unternehmen wie Städte: Wer seiner Herkunft nicht achtet, für den kann es keine gelingende Zukunft geben.

"Herkunft aber bleibt stets Zukunft." (Heidegger, GA12, Unterwegs zur Sprache, S. 91).

Die Herkunft bedenken heißt nun gerade nicht: blinde Restaurierung des Alten. Es bedeutet stattdessen: Reformierung des Bewährten. Es heißt Wesensfragen in den Mittelpunkt zu stellen. Was soll denn Bahn primär leisten, wenn sie zunächst Bahn für die Bürger einer Stadt ist, dann einer Region, und dann Stadt und Region in die Weite des Landes anbindet.

Die vermeintlich alte Bahn ist die Zukünftigere, weil sie die notwendige Modernisierung der Stadt und dieser Region mit den Bedürfnissen und Charakteren der Menschen, die hier leben, tüfteln, denken und schaffen in Einklang zu bringen vermag.

Der Kopfbahnhof ist näher am Wesen dieser Stadt.  
Stuttgart war und ist doch niemals eine Durchgangsstadt.

Dafür verehrte Polizistinnen und Polizisten demonstrierte ich, zum ersten Mal in meinem Leben: dass das Wesen dieser Stadt zu der dieser Bahnhof gehört, nicht in Tunneln und Gruben zu Grabe getragen wird, sondern sie ihr Wesen selbstbewusst, stolz und kokett eigenwillig *in* und *mit* ihren öffentlichen Gebäuden zum Ausdruck bringt – nicht unter der Erde – sondern im taghellen lichten Glanz, der sie umgebenden und schützenden Hänge, Lagen und Höhen.

Mit ihrer Anwesenheit liebe Polizistinnen und Polizisten tragen sie dazu bei, dass wir dafür demonstrieren können: gestern, heute, und nächste Woche wieder. Herzlichen Dank dafür.

Ferdinand Rohrhirsch  
<http://www.ferdinand-rohrhirsch.de>