

04. 07. 2011 Montags-Demo in Stuttgart

Liebe Freunde eines vernünftigen Bahnverkehrs in Baden-Württemberg, liebe Freunde dieses Kopfbahnhofes.

Vom Philosophen Aristoteles ist ein Satz überliefert, der sinngemäß lautet: Der Anfang ist mehr als die Hälfte (NE, 2. Buch 1098b).

Viele von Ihnen wissen, dass der Satz stimmt. Sie haben es selbst, innerhalb ihres Lebens erfahren, sei es in ihren Beziehungen, sei es in der Schule, sei es im Beruf.

In der Rückschau wurde deutlich, wie wichtig der Anfang war (und wie sich darin alles schon verbarg, was noch kommen sollte), wie sich – wenn der Anfang stimmt – etwas durchgetragen hat, das nie mehr wegging.

Schwierigkeiten hielt man aus und trug man miteinander durch, Denn irgendwie spürte man und konnte gar nicht sagen warum - grundsätzlich ist es mit ihr/mit ihm in Ordnung.

Ein glückender, stimmiger Anfang strahlt weit über den Beginn eines Lebens- wie eines Bauprojektes hinaus, überstrahlt es und kommt als seine Zukunft auf es zurück.

Beim Projekt S21 hat nun, von Anfang an, nichts gestimmt.

Gestimmt haben weder die Prognosen, noch die Versprechungen, noch der Kostenrahmen und schon gar nicht die Gründe, warum der Kopfbahnhof ausgedient haben soll.

Lassen sie sich in diesem Zusammenhang von diesem sog. Stresstest nicht irreführen. Er ist lediglich eine Überprüfung auf Inkonsistenzen von als Platzhalter fungierenden Funktionsparametern, die in einer kausal-determinierten Wechselwirkung zueinander stehen.

Das ist nicht nichts – aber hat mit der Realität von Eisenbahn so viel zu tun, wie das Einsteigeverhalten von echten Reisenden mit dem von Modellfiguren auf einer Modelleisenbahnanlage. Die Figuren, die am

Bahnsteig stehen, steigen niemals ein und die, die in die Wagen eingeklebt sind, steigen niemals aus.

Nicht vorgetragen: Eine rechnerische Bestätigung, dass es keine oder nur wenige funktionale Inkonsistenzen gibt, ist eine Mindestanforderung, die jeder Plan erfüllen muss, damit er überhaupt ernst genommen werden kann. (Ist z. B. der Erhalt der alten Zufahrt der Gäubahn berücksichtigt? Sie würde eine Neuplanung der Weichen- und Fahrstraßen des Projektes bedeuten. Ist die kriminell hohe Bahnsteigeneigung, die um den Faktor 6 höher ist als sonst üblich, simulationstechnisch berücksichtigt?)

Was bei diesem Test bestenfalls rauskommt, ist, dass das virtuelle Abbild des geplanten Tiefbahnhofes unter virtuellen Gesichtspunkten in etwa das zu leisten vermag, was dieser reale! Kopfbahnhof (hinter mir) schon 1970 geleistet hat.

Damals fuhren in der Spitzenstunde zwischen 17-18 Uhr 47 Züge aus und ein.

Meine Damen und Herren 47 Züge in der Realität und nicht im Hauptspeicher irgendeines Computers.

Nicht vorgetragen: Es ist lächerlich, anzunehmen, wenn der angebliche Stresstest bestanden ist, dass dann die Sache klar sei. Die Realität ist für vieles ein gutes Korrektiv – auch hier. Christoph Engelhardt hat in einem Beitrag der Zeitschrift *Eisenbahn Revue International*, gezeigt, dass die höchst ausgelasteten Bahnhöfe in Deutschland mit Ach und Krach und großer Verspätungsproduktion etwa 4 Züge pro Gleis und Stunde abfertigen können. Wenn die Schlichtungsvorgabe erfüllt werden sollte, dann wäre unter realen Bedingungen für den Tiefbahnhof eine Leistung von 6 Zügen pro Stunde und Gleis notwendig. Das wäre gerade zu sensationell.

Aber die Bahn AG legt noch eins drauf, in den Unterlagen der Bahn sind für das Tiefbahnhofsgleis 4/4a meiner Zählung nach 8 Züge zwischen 07-08 Uhr eingetragen. Das ist - nicht nur virtueller - Machbarkeitswahn auf allerhöchstem Niveau.

Beim Projekt S21 stimmt vieles nicht, von Anfang nicht - und dieser Anfang zieht sich durch. Dieses Projekt hat langfristig gesehen keine Zukunft.

Weder Nervosität noch Resignation noch Aggression sind angesagt aber auch nicht notwendig. Wir sollten uns nicht dem Bild angleichen, das andere - vor allem seit vorletzter Woche - so gerne von uns malen würde: die S21-Fraktion: eine Mischung aus wild gewordenen geriatrischen Randalierern und jugendlich besoffenen Demonstrierern.

- Es ist nicht nötig jeden Tag, die Zeitung bange Herzens aufzuschlagen umzuschauen, was hat sich schon wieder, für oder gegen uns, getan.
- Es ist nicht nötig, jede Stunde die Nachrichten zu hören, und
- ebenso wenig ist es nötig, die zum Teil bescheuerten Kommentare in den Internet-Foren zu verfolgen.

Das alles macht nur verbissen, freudlos und friedlos - und verursacht einen Tunnelblick. Solche Blicke sollten wir, wie bisher, anderen überlassen.

Tunnelblicke sind verengte Blicke. Leicht entsteht aus ihnen Resignation, aus Resignation entsteht Wut und Wut gebiert Gewalt. Und das ist klar: Gewalt nützt - aber immer nur den anderen.

Gelassenheit ist angesagt. Das Tunnelbahnhofprojekt scheitert nicht an unserem Widerstand – dieses Projekt scheitert an sich selbst. Wir begleiten nur, sei es als Sachverständiger, sei es als Bahnkunde, sei es als griechischer Chor.

Wir sind nur, allerdings wichtige, Katalysatoren.

Das Tiefbahnhofprojekt ist nicht schlecht, weil *wir* sagen, es sei schlecht. Es ist deshalb schlecht, weil es die Grundgesetze des Eisenbahnbetriebs missachtet, ja geradezu verachtet.

Dieses Projekt ist wohl das Projekt einer Bahn-AG - aber dadurch wird es noch zu keinem Eisenbahnprojekt. Eisenbahn braucht Platz, Licht und Vernunft. Eisenbahn ist zum Wohle der Menschen da, vor allem derjenigen, die Eisenbahn nutzen.

Gelassenheit ist das Gebot für die kommenden Zeiten.

Nicht vorgetragen:

Gelassenheit ist nicht mit Passivität zu verwechseln oder mit Resignation gleichzusetzen. Gelassenheit ist ein von Zuversicht getragenes Vertrauen, dass das, was Menschen bauen, dann gelingt, wenn sie beim Bauen ihr Wesen nicht verraten, und sich das, was sie bauen, aus der Sache vorgeben lassen.

Wenn wir dann noch im Einklang mit der Natur bauen, dann lässt die Natur es auch zu, dass wir sie zum Wohnen, Bauen und Fahren gebrauchen und bebauen dürfen.

Wenn wir aber meinen, dass wir der Natur Herr werden müssen, und sie dafür in den technischen Würgegriff mit Bohrern, Tunnel und Gruben nehmen, dann kann es sein, dass sie sich auflehnt und sich mit ihren Gewässern und Gesteinen gegen uns wendet.

Stuttgart hat keinen Durchgangsbahnhof verdient
und einen unterirdischen schon gar nicht.
Dafür ist Stuttgart zu schön
und sein Kopfbahnhof zu gut

Der Unterschied zwischen einem Durchgangsbahnhof
und einem Kopfbahn ist einfach:
In einem Durchgangsbahnhof steigt man aus,
aber in einem Kopfbahnhof kommt man an.

In diesem Sinne: entspannt, freundlich und friedlich - oben bleiben!

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

Literaturhinweis:
Philosophie, Eisenbahn und Stuttgart 21.
Erklärungsversuch meiner Zuneigung zu einem
gegenwärtig umstrittenen Kopfbahnhof
Siedentop-Verlag, Heidenheim
ISBN 978-3-925887-31-4 (7,90 Euro)