

Remshalden, 27.12.2010

Sehr geehrter Herr Dr. Grube
Sehr geehrter Herr Dr. Kefer

Ich möchte mich heute mit einem Anliegen bzw. Vorschlag an Sie wenden. Ich habe die ganze Diskussion um Stuttgart21 so einigermaßen verfolgt, da es mich als „Eisenbahn-Fan“ sehr interessiert, wie die Bahn in Stuttgart und natürlich auch anderswo in die Zukunft schreiten soll um ein adäquates, sicheres und vor allem umweltfreundliches Verkehrsmittel zu bleiben.

Stuttgart21 sehe ich als zwar schwieriges aber dennoch notwendiges Vorhaben für Stuttgart selbst und die Region. Lassen's die Stuttgarter scheitern, reiben sich woanders die Verantwortlichen die Hände und die Schwabenmetropole steht mal wieder hinten an.

Die Schlichtung hat meines Erachtens aber auch gezeigt, dass die Menschen im Land informiert werden und in gewissem Sinne auch beteiligt werden wollen. Unsere Demokratie hat hier vereinfacht ausgedrückt nur gewonnen, was ich für sehr gut halte, wenn's einige auch nicht kapieren wollen.

So, aber nun zu meinem Anliegen. Ich bin Mitglied bei der DBK Historische Bahn e.V. und damit auch in gewissem Sinne traurig darüber, dass der neue Bahnhof nicht mehr mit historischen Fahrzeugen befahren werden kann. Weder mit Dieselloks geschweige denn mit Dampfmaschinen.

Mein Vorschlag wäre daher von Hobby-Eisenbahner zu Profi-Eisenbahner, einen kleinen Teil des oberirdischen Bahnhofs zu belassen und ihn als Zufahrt nach Stuttgart und Wendemöglichkeit einzurichten. Unter Belassen verstehe ich den Gleisbereich so in die neue Planung zu integrieren, dass zum einen das Gelände wie geplant für den unterirdischen Bahnhof umgestaltet werden kann, aber dennoch eine Zugangs- bzw. Verbindungsmöglichkeit zwischen „Moderne und Nostalgie“ geschaffen werden kann. Ich denke da an den Bereich der heutigen Gleise 14 bis 16 (bzw. Bereich am bisherigen Stellwerk Stuttgart) und als Zufahrt das südliche Gleis von Bad Cannstatt her quasi zwischen neuer zukünftiger Bebauung des Bahngeländes und dem Schlossgarten. Vielleicht könnte sogar ein Teil der alten Bahnsteig-Überdachung Verwendung finden.

Sie mögen vielleicht zunächst über diesen Vorschlag in lautes Lachen verfallen, aber bedenken Sie bitte auch den Image-Effekt für die Bahn. Die Dampfmaschine und damit verbunden die Entwicklung der Eisenbahn haben, wie wir alle wissen, dazu mitgeholfen, das zu sein, was wir heute sind, nämlich ein hoch industrialisiertes und technologisch führendes Land in der Welt. Für Stuttgart gilt dies im Besonderen. Die Eisenbahn hat hier mit dazu beigetragen, vom früheren Agrarland Württemberg zum „Musterländle“ aufzusteigen. Daher ist es meines Er-

achtens notwendig, diesem „Motor“ des Erfolges ein würdiges Denkmal zu setzen.

Dies trägt dazu bei, Stuttgart auch weiterhin mit historischen Fahrzeugen zu erreichen und nicht weiträumig umfahren zu müssen. Den Gegnern aus dem Lager der historischen Bahnen, darunter sicher auch die DB Nostalgie wäre damit buchstäblich der Wind aus den Segeln genommen.

Etwas spitz ausgedrückt könnte man auch sagen, dass damit die Befürworter von K21 auf ihre Kosten kämen. Zwar etwas abgespeckt, aber immerhin ... wir hätten noch einen Kopfbahnhof.

Vielleicht ist dieser Gedanke nicht neu und wurde bereits geflissentlich verworfen. Aber der Versuch ist's wert, nochmals und insbesondere im Nachgang auf die vergangene Schlichtung im Stuttgarter Rathaus die Verantwortlichen darauf hinzuweisen.

Mit freundlichen und der Bahn verbundenen Grüßen

Hubert Hersel

Dipl.-Ing., Vermessungsassessor
Mitglied DBK Historische Bahn e.V.

Gedanklicher „Mitausbrüter“ dieses Vorschlags ist Ulrich Mössinger, Dipl.-Ing (FH). Wir sind beide Mitarbeiter der WEBER-Ingenieure GmbH, Pforzheim

PS: Wenn man Stuttgart21 in Frage stellt, muss man auch fragen, warum der liebe Gott ausgerechnet den Affen als Vorbild für die intelligenteste Spezies auf der Welt gemacht hat und nicht einen Vogel ... dann wäre das Problem S21 kein Problem gewesen.