

Unter die Erde

Der Tunnelwahn

In den 1960er Jahren forderte man „Freie Fahrt für Freie Bürger“ und verwies Fußgänger und die Benutzer der Straßenbahnen als Bürger zweiter Klasse unter die Erde, weil man die „Autogerechte Stadt“ haben wollte. Fußgängerunterführungen statt Zebrastreifen galten als die richtige Lösung, um den Autofahrern mehr Raum zu gewähren, den sie von Ampeln oder Fußgängern ungestört nutzen können sollten.

Vor dem Katharinen-Hospital führte eine Unterführung zur Haltestelle der Straßenbahn in der Straßenmitte und zum gegenüber liegenden Parkhaus am Stadtgarten. Vor dem Tagblattturm mussten die Fußgänger unter die Erde, damit der Verkehr besser fließe. Die Stadtautobahn wurde am Charlottenplatz durch einen Steg überquert und an den U-Straßenbahn-Haltestellen durch Unterführungen für Fußgänger über-, bzw. unter-querbar. Dass die S-Bahn im engen Talkessel unter die Erde musste, versteht sich von selbst. Die U-bahnen, einst Straßenbahnen, müssen seither an der Liederhalle unter die Erde und tauchen erst am Marienplatz oder am Stöckach wieder auf. Die anderen Linien verschwinden am Eckardshaldenweg, oder am Budapesterplatz und tauchen am Olgaek wieder auf, um am Bopser wieder unter der Erde zu verschwinden bis zum Albplatz oder der Ruhbank. Wer Fußgänger ist, hat kein Recht auf Licht, Luft und Sonne, wie sie die Charta von Athen bereits 1933 forderte. Auch in Feuerbach oder Stammheim mussten die Bahnen unter die Erde. Dabei hatte der Platz am Neckar (Haltestelle Mineralbäder) gezeigt, wie schön die Stadt für Fußgänger sein könnte, wenn man die Autos in den Untergrund verbannt.

Längst sind viele Fußgängerunterführungen wieder geschlossen oder durch ebenerdige Überführungen für Fußgänger ersetzt worden. Aber 1994 meinten ein paar Schlaule der Stadt ein riesiges Immobiliengeschäft bescheren zu müssen, indem man den Bahnhof unter die Erde verlegt und die frei werdenden Flächen bebaut. Das Ergebnis von Stuttgart 21 ist, dass wieder die Fußgänger unter die Erde sollen und die Reisenden nichts mehr von der Schönheit der Stadt zu sehen bekommen. Mit dem Pfaffensteigtunnel geht dieser Unfug weiter.

Dass im Rosensteinviertel nicht die dringend benötigten Wohnungen für Leute mit kleinem Geldbeutel (ca. 40% der Bevölkerung) entstehen werden, weil schon die Erschließung die Stadt über eine Milliarde kosten würde und die Stadt gar nicht das nötige Geld hat, um dort sozialen Wohnungsbau zu fördern, wird verschwiegen. Genau so wird verschwiegen, dass der viel zu teuer gewordene Bahnhof Milliarden gebunden hat, die die Bahn besser in die Instandhaltung

der Strecken gesteckt hätte, um wieder pünktlicher zu werden. Dabei wird der Bahnhof die Stuttgarter Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigen können, wenn er denn irgend wann einmal in Betrieb genommen werden wird.

Spätestens alle 30 Jahre wird Stuttgart auf Grund der über 60 Kilometer langen Tunnels zum Teil vom Netz getrennt werden, weil dann eine Renovierung fällig ist, wie man aus der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Mannheim ableiten kann, die nicht einmal dreissig Jahre durchgehalten hat und dann rund 200 Tage gesperrt werden musste. Aber da gab es mit der alten Strecke Ausweichmöglichkeiten, beim neuen Bahnhof nicht!

Und warum das Ganze? Wegen Immobilienspekulation und Autowahn wurden Milliarden in einen unzulänglichen Tiefbahnhof gesteckt und alle Warnungen der Kritiker, darunter der Bundesrechnungshof, in den Wind geschlagen.

Hätte man in den Sechziger Jahren die Zeichen der Zeit erkannt (Wenn Alle fahren wollen, stehen alle - im Stau.), dann hätte man schon damals nicht Teile der Gehwege als Parkflächen markiert sondern überlegt, wie man Herr des Verkehrs bleiben könnte. Man hätte sich gefragt, wie viel Verkehr notwendig ist und wie viel ein verzichtbarer Luxus ist. Dann wären die Straßenränder heute nicht mit Blechspielzeug für Erwachsene voll gestellt und es gäbe den nötigen Wohnraum, vielleicht sogar in fußläufiger Entfernung. Der Öffentliche Nahverkehr wäre zuverlässig und für die Allgemeinheit viel billiger, als der Wahn jede Strecke selbst im eigenen Auto, gar SUV (Stadt-untaugliches Vehikel), fahren zu müssen. Das Radfahren wäre vielleicht noch verbreiteter, aber die elektrischen Spielzeugroller stünden nicht überall im Weg herum.

Es gab ja gute Ansätze mit der Citylogistik, die die Geschäfte in der Innenstadt versorgte. Aber nein, man musste den Stückgutbahnhof dem Kommerz opfern und damit die Versorgung der Innenstadt mit Lkws erzwingen.

Es hätte eine Menge Möglichkeiten gegeben die Stadt und ihre Funktionen zu erhalten, wenn man nur rechtzeitig nachgedacht hätte. Jetzt aber ziehen die großen Unternehmen aus der Innenstadt fort und mit ihnen die Laufkundschaft, die für die vielen kleinen Läden unabdingbar wichtig war. Damit geht die Buntheit und Vielfalt der Stadt verloren, die man dann durch „Events“ (Weindorf, Fischmarkt, Weihnachtsmarkt und Übernutzung des Schlossplatzes) zu beheben versucht.

Dass das Ziel die Fußgänger unter die Erde zu bringen von Anfang an undemokratisch und diskriminierend war, hat man bis heute nicht begriffen.