

**An den
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart
Herrn Dr. Frank Nopper**

**Marktplatz 1
70173 Stuttgart**

per E-Mail:

ob.buero@stuttgart.de

17. Oktober 2021

Interview Stuttgarter Zeitung vom 15.10.2021 zu Stuttgart 21

Bericht über Projektpartner-Sitzung vom 16./17.10.2021

Sehr geehrter Herr Nopper,

in Ihrem Interview zu Stuttgart 21 mit der Stuttgarter Zeitung lehnen Sie eine Ergänzungsstation, die vom Land aus Kapazitätsgründen als erforderlich gesehen wird, rundweg ab. Und das Abhängen der Gäubahn auf unbestimmte Zeit bezeichnen Sie zwar als „schmerzlich“, stellen es aber nicht infrage.

Das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart und der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Stuttgart e.V. kritisieren diese Haltung als kurzsichtige Kirchturmpolitik, die der bahnpolitischen Bedeutung der Landeshauptstadt Stuttgart in keiner Weise gerecht wird. Diese trägt auch eine Mitverantwortung für den landes- und bundesweiten Schienenverkehr. Stuttgart ist Oberzentrum, in welchem nicht nur regionale, sondern auch nationale und internationale Bahnverbindungen zusammenlaufen.

Eine Stadt ist gut beraten, wenn sie Wohnen nicht gegen Schieneninfrastruktur ausspielt. Eine Großstadt ohne gute Schieneninfrastruktur wird in Zeiten des Klimawandels nicht prosperieren. Alle wichtigen Bahnstrecken des Landes laufen sternförmig auf die Landes-

hauptstadt zu. Es ist untragbar, die internationale Bahnverbindung von Zürich nach Stuttgart auf einem Nebengleis am Nordbahnhof ohne jegliche Bahninfrastruktur enden zu lassen; damit wird mangels Kapazität im 8-gleisigen Tiefbahnhof eine sinnvolle Vertakung verhindert und der erforderliche Kapazitätsausbau der Bahn im wahrsten Sinne des Wortes verbaut.

Will man die Pariser Klimaziele einhalten, muss der ÖPNV künftig einen Großteil des Verkehrs tragen und dessen Leistungsfähigkeit muss mehr als verdoppelt werden. Der S21-Tiefbahnhof wird dies nicht leisten können, selbst nicht mit der geplanten Doppelbelegung der Bahnsteige, welche möglicherweise aus Sicherheitsgründen gar nicht zulässig sein wird. Die mangelnde Kapazität ist in dem Gutachten „Verkehrsinfrastruktur 2030“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg nachgewiesen. (1)

Gibt es keine Erweiterungsmöglichkeiten, bleibt der Bahnknoten Stuttgart auf Dauer ein Flaschenhals im Bahnverkehr. Das Land hat dies erkannt und möchte mit dem Vorschlag der Koalitionsregierung Vorsorge für eine Ergänzungsstation treffen, was nach der von der Stadt geplanten Bebauung nicht mehr möglich ist. Der VCD schlägt noch weitergehend vor, den Kopfbahnhof und die Zulaufgleise in Teilen zu erhalten, was nicht zu Zeitverzögerungen, aber zu geringen Einschränkungen im Städtebau führen würde.

Vorgesehen ist jetzt, vor Inbetriebnahme des S21-Tiefbahnhofs die Gäubahn im Zulauf zum Hauptbahnhof abzuhängen. Der VCD hat nachgewiesen, dass dies nicht erforderlich ist und mit vergleichsweise geringen Kosten die Zufahrt zum Kopfbahnhof gesichert werden kann. In Petitionen haben die Fahrgastverbände des Landes und des VVS den Erhalt der Gäubahn bis zum Kopfbahnhof eingefordert, solange es keine alternative Lösung gibt. Empört äußern sich auch die Vertreter der Kommunen entlang der Gäubahnstrecke und Organisationen, welche Schweizer Bahnkunden vertreten. Die geplante Unterbrechung kann deutlich mehr als zehn Jahre dauern, in denen Sie den Fahrgästen zumuten, in Vaihingen oder am Nordbahnhof auf die S-Bahn umzusteigen. Wir halten das Unterbrechen der Gäubahn für eine Missachtung der Interessen der Fahrgäste auf einer internationalen Bahnstrecke und fordern Sie auf, sich für deren Interesse und den Erhalt der Gäubahn mit Zulauf zum Hauptbahnhof einzusetzen.

Anstatt vorhandene Infrastruktur zu nutzen, soll das nicht unbegrenzte Geld in milliarden-schwere, klimaschädliche Tunnel investiert werden. Der Bau des Gäubahntunnels zwischen Böblingen und dem Flughafen ist weder aus ökonomischer noch aus ökologischer Sicht gerechtfertigt. Wenn das Konzept der Gäubahn-anbindung im Deutschlandtakt darauf basiert, dass ganz wichtige Bahnhöfe wie Böblingen und Singen nicht mehr angefahren werden, führt das bei sehr vielen Fahrgästen zu einer Fahrtzeitverlängerung und ist somit kontraproduktiv. So werden mit Sicherheit keine Fahrgäste zum Umsteigen auf die Bahn gewonnen.

Das Thema „Klimaschädigung durch Bau von Tunnel“ wird überhaupt nicht thematisiert. Auch beim Bau von Bahninfrastruktur sind die damit verbundenen Klimabelastungen zu beachten, welche insbesondere für die Herstellung von Stahl und Beton bedeutsam sind. Auch dies spricht dafür, vorhandene, gut funktionierende Infrastrukturen wie die Panoramastecke zu nutzen.

Ein weiterer Aspekt, der aus Stuttgarter Sicht gegen den Gäubahntunnel zwischen Böblingen und Flughafen spricht, ist die Tatsache, dass damit ein S-Bahn-Ringschluss über den Fildertunnel nicht möglich ist. Bei einem Störfall auf der S-Bahn-Bestandsstrecke zum Flughafen wäre dann Vaihingen weder über den Flughafen noch über die Panoramastrecke angebunden. Und diese Störfälle sind in den letzten Jahren sehr häufig aufgetreten.

In Sorge darüber, dass die Klimaschutzziele deshalb nicht erreicht werden, weil diese in der konkreten Umsetzung nicht ausreichend berücksichtigt werden, bitten wir Sie, unsere Argumente in Ihre Entscheidungen einzubeziehen. Zu einem persönlichen Gespräch sind wir gerne bereit.

Wir werden dieses Schreiben auch an die Medien weiterleiten. Mit freundlichen Grüßen

für das **KUS** (Klima- und Umweltbündnis Stuttgart):
Manfred Niess

für den **VCD** (Verkehrsclub Deutschland) Kreisverband Stuttgart e.V.:
Christoph Link

(1) "Verkehrsinfrastruktur 2030", Klimaschutzzszenario des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg:
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/verkehrsinfrastruktur-2030-ein-klimaschutzszenario-fuer-baden-wuerttemberg>