

Kopfbahnhof 21 ohne Chance?

Seit eineinhalb Jahrzehnten schon blockiert das Milliardengrab Stuttgart 21 die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs in ganz Baden-Württemberg und dokumentiert nebenbei beispielhaft den Verfall der Sitten in Deutschland.



Foto: pro-eleven/Ostertag

Die VCD-Vision: Ein moderner lichter Kopfbahnhof mit ebenerdigen Wegen für die Fahrgäste und Anschlüssen in alle Richtungen.

Während der Drucklegung dieses Magazins hat im Stuttgarter Kopfbahnhof die Verlegung der Bahnsteige begonnen. Anschließend soll im Bereich der heutigen Bahnsteige die Baugrube ausgehoben werden. Wird Stuttgart 21 also trotz aller Proteste nun gebaut werden?

Wenn es nach der hohen Politik geht, ist dies beschlossene Sache. Mit großer Mehrheit haben CDU, SPD, FDP und Freie Wähler in Bund, Land, Region und Stadt ihren Willen zum Weiterbau bekundet. Mehrkosten, Sicherheitsrisiken (weltweit einmaliger Schrägbahnhof, Mineralwassergefährdung) und massive Planungsmängel wurden dabei bewusst nicht beachtet – dafür ist ja die Deutsche Bahn (DB) zuständig. Diese hat nun die Aufgabe, einen Bahnhof zu bauen, für den es noch keine ausgearbeiteten Pläne gibt und für den man keine Ingenieure findet.

Schon der bisherige Bauverlauf zeigte, dass die DB selbst der größte Feind des neuen Bahnhofs ist. Zugentgleisungen auf zu engen Radien und chaotische S-Bahn-Notfahrpläne konnte man auch als Hilferufe der DB interpretieren, man möge sie doch endlich von diesem ungewollten Projekt erlösen. Allein der Vorstandsvorsitzende Grube hält dem weltweit einmaligen tiefgelegten Schrägbahnhof unverbrüchlich die

Treue und verhinderte bislang – wohl auf Druck aus dem Kanzleramt – einen Ausstieg.

Die nächsten Monate werden zeigen, ob die DB inzwischen tatsächlich in der Lage ist, dieses Mammutprojekt zu stemmen oder ob der bisherigen Pannenserie weitere Höhepunkte folgen werden. Dabei sind die Projektziele schon längst in den Hintergrund getreten. Statt einer Verdoppelung der Leistungsfähigkeit ist fraglich, ob überhaupt jemals die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs erreicht werden kann. Ob die S-Bahn mit S 21 aus dem Takt gerät, ist weiterhin ungeklärt. Und die Verkehrsprognose des Verbandes Region Stuttgart mit weiter wachsendem Autoverkehr und relativ wenig ÖV-Anteil zeigt, dass die erwarteten Verkehrsverlagerungen auf die Schiene mit Stuttgart 21 nicht stattfinden werden.

Wozu also dieses Projekt, das seit 15 Jahren den ÖV-Ausbau in ganz Baden-Württemberg blockiert? Für VCD-Bahnexperte Klaus Arnoldi ist klar: „Stuttgart 21 ist kein Verkehrsprojekt, sondern in erster Linie ein Immobilienprojekt, das über den Verkehrshaushalt finanziert wird.“ Dies erkläre auch, wieso die verkehrlichen Anforderungen nur untergeordnete Bedeutung haben. Für die DB als Bauherrin seien die 20 Pro-

zent Planungskosten wichtige Einnahmen – egal was am Ende gebaut werde.

Für die Bundespolitik hatte angesichts der Euro-Proteste etwa in Griechenland eine rasche Entscheidung für den Weiterbau Priorität: Wo käme man in Europa hin, wenn in Deutschland Bürgerproteste ein politisch gewolltes Projekt zu Fall brächten? Dabei ist Stuttgart 21 inzwischen ein Paradebeispiel für den Sittenverfall in Deutschland. Die oft zu Recht kritisierten „griechischen Verhältnisse“ werden auch hierzulande salonfähig gemacht: Eine DB, die als Aktiengesellschaft streng nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu führen ist und sich jegliche Einmischung durch den Bund verbietet, führt „einfach so“ ein milliardenteures, unwirtschaftliches Projekt durch, das die Politik ihr aufgezwungen hat, mit Rüdiger Grube als willigem Vollstrecker – gegen alle Bestimmungen des Aktienrechts und gegen den Geist der Bahnreform. Statt den Bahnverkehr für das ganze Land zu verbessern, wird vom Bund eine Bahnpolitik nach Gutsherrenart ohne parlamentarische Kontrolle etabliert.

„Mit einer verantwortungsvollen, am Gemeinwohl orientierten Politik hat dies schon lange nichts mehr zu tun“, sagt Klaus Arnoldi. „Die Mängel im bestehenden Schienennetz nicht nur in Baden-Württemberg sind eklatant. Über den Einbau von einzelnen Weichen, Überholgleisen oder Elektrifizierungen wird jahrelang ge-



Kopfbahnhof 21

Die bezahlbare Alternative zu Stuttgart 21 ist das vom VCD entwickelte Konzept Kopfbahnhof 21 (K 21). Nur mit K 21 kann barrierefrei und ebenerdig umgestiegen werden. Nur mit K 21 können die vielen Bahnstrecken aus dem Umland optimal vernetzt werden. Schon heute fahren ICE und TGV vom Kopfbahnhof aus mit Hochgeschwindigkeit nach Paris, Köln oder Berlin.

Mit einem luftigen Glasdach wird der geräumige Kopfbahnhof mehr Aufenthaltsqualität haben als ein düsterer Tunnelbahnhof und den Bedürfnissen der Fahrgäste auch in den nächsten Jahrzehnten gerecht werden.

Ein Integraler Taktfahrplan für optimale Anschlüsse im ganzen Land ist mit nur acht Gleisen im Tunnel nicht möglich, eine deutliche Ausweitung des bestehenden Angebots in der Zukunft ausgeschlossen.

Im Kopfbahnhof sind alle Linien miteinander vernetzt mit optimalen Umsteigemöglichkeiten. Schnellere Regionalverbindungen quer durch ganz Baden-Württemberg und eine bessere Anbindung des Stuttgarter Flughafens sind auch ohne Stuttgart 21 auf der vorhandenen Infrastruktur schon heute möglich. Der VCD geht davon aus, dass Teile des Kopfbahnhofs auf jeden Fall erhalten werden müssen.

stritten. Die DB baut nur, wenn die öffentliche Hand hohe Zuschüsse gibt. Eine solche Verkehrspolitik nutzt nicht den Menschen, sondern nur großen Baukonzernen und der Finanzwirtschaft.“

Für den Fall, dass die Neubaustrecke (NBS) Stuttgart – Ulm gebaut wird, der Kellerbahnhof aber an den unzähligen Problemen scheitert, hatte der VCD Alternativen aufgezeigt. Die Neubaustrecke von Wendlingen bis Ulm über die Schwäbische Alb würde eine Fahrzeitverkürzung von 15 Minuten bringen. Die Züge könnten ohne gravierende Engpässe über die Wendlinger Kurve und dann via Plochingen nach Stuttgart fahren. Dabei ist klar, dass auch die NBS nach Ulm mit ihren immensen Steigungen ein grenzwertiges Projekt und nicht durchfinanziert ist.

Zur Überwindung der Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen Zuffenhausen und Wendlingen bieten sich zwei Alternativen an: Das Konzept Kopfbahnhof 21 des Aktionsbündnisses oder die von Heiner Geißler ins Spiel gebrachte Kombi-Lösung mit einem viergleisigen Tiefbahnhof nur für den Fernverkehr (der ursprüngliche Kombi-Vorschlag des VCD). Beide Varianten würden nochmals je 15 Minuten an Fahrzeitverkürzung bringen und wären kostengünstiger und leistungsfähiger als das, was jetzt gebaut werden soll. ■

► www.kopfbahnhof-21.de

Taugt der Filderdialog zur Bürgerbeteiligung?

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 Filderbahnhof ist der letzte große Abschnitt von Stuttgart 21, der bis heute nicht genehmigt ist. Hierbei geht es um die Verlegung der Gäubahn zwischen Stuttgart und Böblingen, den Bau eines Tiefbahnhofs 26 Meter unter der Erde und den mehr als fragwürdigen Umbau des bestehenden S-Bahnhofs für den Regionalverkehr der Gäubahn.

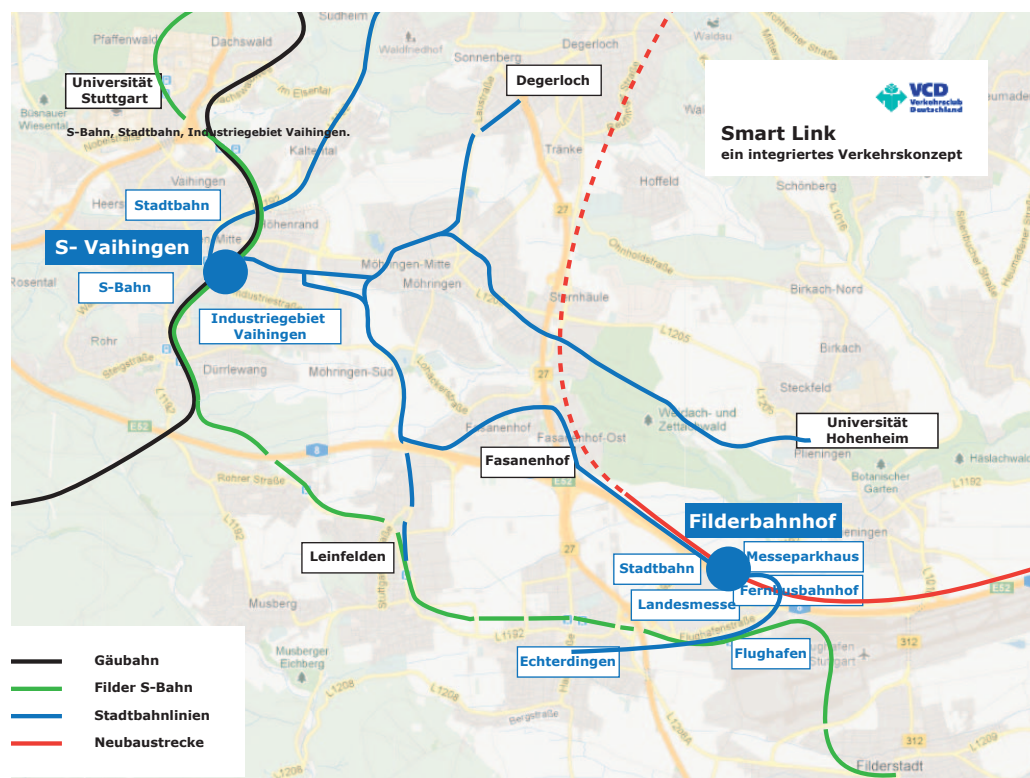
Selbst DB-Mitarbeiter haben diese Planungen als „Murks“ bezeichnet. Nicht umsonst gab es dafür bis heute keine Baugenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes. Der von der Landesregierung initiierte Filderdialog sollte eine Art Bürgerbeteiligung herstellen. Das Verfahren stand von Anfang an in der Kritik, weil neben ausgewiesenen Fachleuten willkürlich ausgewählte Personen daran teilnehmen sollten.

Der VCD hatte sich um eine Teilnahme bemüht, weil nach der verlorenen Volksabstimmung Konsens herrschte, das Milliardengrab Stuttgart 21 weiter kritisch zu begleiten. Und das Verbesserungspotenzial der Planungen am Flughafen war offensichtlich. Für den VCD standen eine kundenfreundlichere Anbindung des Fernverkehrs, keine Beeinträchtigung des S-Bahn-Betriebs sowie ein bequemer Umstieg von der Gäubahn in Richtung Flughafen in Stuttgart-Vaihingen im Mittelpunkt.

Nicht nur isoliert einen möglichen Flughafenbahnhof, sondern die gesamten Verkehrsbeziehungen zu betrachten, war das Ziel eines integrierten Verkehrskonzepts für die Filder, das die VCD-Experten unter dem Titel Smart Link erarbeitet haben.

Mehrere Veranstaltungen im Rahmen des Filderdialogs brachten erstaunliche Ergebnisse. Die Verkehrsbeziehungen zur Kreisstadt Esslingen standen auf der Wunschliste der Teilnehmer weit oben, ebenso der Erhalt der Gäubahn und keine zukünftigen ICE-Fahrten durch Leinfelden-Echterdingen. Den Befürwortern von S 21 ging es vor allem um einen besseren ICE Bahnhof. Dieser mögliche neue Bahnhof unter der Flughafenstraße war am Ende auch das einzig greifbare Ergebnis der Veranstaltung.

Der so genannte „Dialog“ an sich war dagegen eine Farce, weil kein offenes Ergebnis erlaubt war: Die Projektbeteiligten, also DB und die Stadt Stuttgart unter Ex-OB Schuster, wollten keine Änderung am Projekt selbst zulassen. Mit dem Filderdialog konnte die DB von ihren Versäumnissen ablenken und hätte beinahe erreicht, sich die Mehrkosten für ihr Unvermögen von der Politik bezahlen zu lassen. Das Planfeststellungsverfahren dürfte spannend werden. Mit Smart Link steht eine preiswerte und für Erweiterungen offene Alternative bereit. ■



► www.vcd-bw.de/smartlink