



Pressemitteilung

Nummer 01/08

Stuttgart, 22. Juli 2008

STADTBAHNLINE U13 RAUS AUS DER CANNSTATTER BADSTRASSE? – NEIN!

VCD und ProBahn fordern attraktive Haltestelle statt Umleitung

Am 23. Juli planen die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) dem Bad Cannstatter Bezirksbeirat konzeptionelle Vorschläge einer Neugestaltung der U13-Haltestelle mit Hochbahnsteigen zu präsentieren. Aus diesem Anlass verweist der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Stuttgart, auf die Brisanz des Themas.

Der VCD brandmarkt das Vorhaben eines Teils des Bad Cannstatter Bezirksbeirats, welcher sich für eine Herausnahme der U13 aus der Badstraße ausgesprochen hat. Franz Geser, Nahverkehrsexperte des VCD Kreisverbands, stellt fest: »Damit würde knapp 3,9 Mio. Fahrgästen pro Jahr zwischen dem Wilhelmsplatz und der Haltestelle Rosensteinbrücke fast der dreifache Fahrweg und zwei zusätzliche Halte zugemutet.« So soll der wichtige Vorteil eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels wieder zunichte gemacht werden. Und man sorgt dauerhaft dafür, dass die U13 und damit der ÖPNV in Bad Cannstatt für die Nutzer deutlich unattraktiver wird.

Als hätte Bad Cannstatt mit den oberen Neckarvororten durch »Stuttgart21« nicht schon genug Nachteile im Bahnverkehr. Bei allen drei Cannstatter S-Bahn-Linien ergibt sich durch die Umwegführung über den zusätzlichen Halt »Mittnachtstraße« eine Verlängerung der Fahrzeit zum Hauptbahnhof auf fast das Doppelte als heute. Weiter gehen durch die Verlegung der Linien nach Tübingen und Ulm in den Tunnel für Bad Cannstatt ca. 55 % (!) der bisherigen Regionalzughalte verloren.

»Für 'Stuttgart21' soll sehr viel Geld ausgegeben werden, um die Fahrt der Züge im Hauptbahnhof für einige Fahrgäste vielleicht um ca. 2 Minuten schneller zu machen.«, so Geser weiter. »Dagegen wollen in Bad Cannstatt einige Bezirksbeiräte jährlich 440.000 bis 720.000 Euro ausgeben*, nur um die Fahrzeit für viele Fahrgäste zu verlängern.« Umgerechnet auf zusätzlich mögliche ca. 20 Parkplätze, ergeben sich in 10 Jahren Kosten von 220.000 bis 360.000 Euro pro Parkplatz. Aus Sicht des VCD haben die Projekte eines gemeinsam: hier wie dort eine nicht verantwortbare sowie unumkehrbare Verschlechterung des Nahverkehrs zum Höchstpreis.

Die Begründung einiger Bezirksbeiräte, dass sich Bad Cannstatter Geschäftsleute gegen den Verbleib der Bahn in der Badstraße ausgesprochen haben, hält der VCD für vorgeschoben. Der Betrachter der alltäglichen Situation kann bei genauem Hinsehen den hohen Anteil der Laufkundschaft erkennen. Die direkte und sichtbare Präsenz der Geschäfte lässt den Bahnfahrer die Gelegenheit nutzen und die Fahrt für einen Einkauf unterbrechen. Der VCD verweist auf die Kaiserstraße in Karlsruhe, die gerade mit der Stadtbahn attraktiv ist. Die Städte Bad Wildbad und Heilbronn haben erst die letzten Jahre neue Stadtbahngleise in zentraler Lage gelegt, mit gegenseitigem Gewinn für die Geschäfte und die Fahrgäste. So wird auch die behindertengerechte Neugestaltung der Haltestelle für die Badstraße insgesamt eine Verbesserung sein, denn die Geschäfte hier und in der Marktstraße lassen sich ohne Querung eine Hauptverkehrsstraße bequem erreichen.

Dagegen wird mit Sicherheit die Verkehrssituation in Bad Cannstatt durch das »Hineinquetschen« einiger zusätzlicher Parkplätze nicht verbessert. Auch nicht die Lebensqualität der Bewohner des Stadtteils, vor allem an verkehrsreichen Straßen. Diese wünschen sich eine Verringerung des Individualverkehrs. Vielmehr wird menschenwürdiges Wohnen für möglichst viele eher durch eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs erreicht.



Angesichts rekordverdächtiger Feinstaubwerte, drohender Fahrverbote und der notwendigen Verringerung der CO₂-Emissionen ist die Argumentation der Umleitungsbefürworter einfach nicht mehr zeitgemäß. Christoph Link, Vorsitzender des Kreisverbandes, ist überzeugt: »Es gibt eine Menge Menschen aus allen Gesellschaftsschichten, die sich bewusst für ein umweltfreundliches und damit öffentliches Verkehrsmittel entscheiden. Für sie ist es in keiner Weise nachvollziehbar, wenn sie mit einem derart gravierenden Eingriff für ihr vorbildliches Verhalten bestraft werden sollen.«

Der VCD ist sich darüber im Klaren, dass sich für einen verkehrstechnischen Laien die gravierenden Folgen der hier angedachten Umwegführung nicht sofort erschließen. So stellt die errechnete Fahrzeitverlängerung von dreieinhalb Minuten nur einen durchschnittlichen theoretischen Mittelwert dar. Tatsächlich kann die Fahrzeit zwischen zwei und sechs Minuten mehr als bisher betragen, je nach Durchkommen und Verkehrssituation. Dieser Sachverhalt wurde durch die SSB bestätigt. Ursache sind die an der Umwegstrecke liegenden Kreuzungen. Mit fatalen Folgen auf den Fahrplan und die weiteren Anschlüsse, die dann oft nicht erreicht werden. So fahren die S-Bahnlinien sowohl in Bad Cannstatt als auch in Feuerbach häufig nur alle 30 Minuten, und entsprechend lange muss dann auf die nächste Bahn gewartet werden.

Sabine Lacher, ProBahn, erklärt: »Die stark streuende Fahrzeit liegt daran, dass die U13 neben den Kreuzungen beim Wilhelmsplatz und bei der Rosensteinbrücke zwei zusätzliche neuralgische Punkte bei der Mercedesstraße und beim Gleisdreieck mit Straßenquerung an den Berger Sprudlern zu passieren hätte.« Hier treffen der Straßenverkehr mit einmündenden oder kreuzenden Stadtbahnlinien zusammen. Kommen dann zwei Stadtbahnfahrzeuge gleichzeitig an diesen Stellen an, endet oft der Vorrang öffentlicher Verkehrsmittel. Im Linienverkehr würde der Fahrplan so zur Makulatur. Das ist den Fahrgästen nicht zuzumuten.

ProBahn und VCD befürchten deshalb, dass der von der SSB prognostizierte Rückgang der Fahrgastzahlen um 13 Prozent eher zu niedrig gegriffen ist. Viele Fahrgäste bedienen sich heutzutage der elektronischen Fahrplanauskunft, und diese weist dann auf der Suche nach der schnellsten Verbindung andere Verkehrsmittel aus. Zum Beispiel die S-Bahn, welche im Berufsverkehr ohnehin schon an der Kapazitätsgrenze fährt. Neben den Nachteilen für die Fahrgäste bringt diese Verlagerung eben auch einen erheblichen Schaden für die SSB. »Nicht besonders klug«, meint Franz Geser abschließend, »immerhin trifft man einem stadteigenen Betrieb.«

* *Quellen: Cannstatter/Untertürkheimer Zeitung, 7.11.07; Stuttgarter Stadtanzeiger, 20.6.07.*

6247 Zeichen mit Leerzeichen.

Bei Rückfragen – Kontakt:

Franz Geser

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.
Telefon (07 11) 33 83 10
geser@vcd-stuttgart.de