

Statement von **Martin Poguntke**, SÖS

Selbstverständlich werde ich mich im Falle meiner erfolgreichen Kandidatur auch im Gemeinderat für den Erhalt von Kopfgleisen am Stuttgarter Hbf einsetzen.

Allerdings liegt mir die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hbf so sehr am Herzen, dass ich mir wünsche, auch Ihr Interessenverband würde sich über die genannte Forderung hinaus auch für die Modernisierung des Kopfbahnhofs einsetzen und dafür, dass die schon gebohrten Tunneln und die schon betonierte Tiefbahnsteighalle anderen Nutzungen zugeführt wird (www.umstieg-21.de).

Der Tiefbahnhof wird nicht nur wegen seiner von Ihnen erwähnten nur 8 Gleise eine viel zu geringe Leistung bringen können, sondern zusätzlich auch, weil wegen seiner europarechtswidrigen Schräglage nur ein eingeschränktes Betriebsprogramm möglich sein wird und weil nochmals zusätzlich wegen der unlösbaren Brandschutzprobleme mit weiteren Einschränkungen des Betriebs zu rechnen ist. Zudem muss wegen der 15 km durch Anhydrit führenden Tunneln regelmäßig mit monatelangen Sperrungen einzelner Strecken gerechnet werden. Auch ist der Tiefbahnhof – weil er nur über (Roll-)Treppen und Aufzüge erreichbar sein wird – sehr unattraktiv für alle Menschen mit Behinderungen, mit Kindern oder mit schwerem Gepäck und wird auch deshalb nicht zur gewünschten Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen. Nicht zuletzt löst der Betrieb des teuren Tiefbahnhofs hohe Stationspreise aus, und die steilen Tunnelstrecken hohen Energieaufwand, sodass mit erhöhten Fahrpreisen zu rechnen ist, was wiederum die Attraktivität der Bahn schwächt.

Lauter Gründe, nicht nur Nachbesserungen für den Tiefbahnhof zu fordern, sondern einen Baustopp. Natürlich hat darüber nicht der Stuttgarter Gemeinderat zu befinden – aber die Stadt Stuttgart ist Projektpartnerin und hat deshalb schon allein politisch ein gewichtiges Wort mitzureden.

Auch wünsche ich mir von Ihrem Interessenverband, dass er sich dafür einsetzt, dass nicht nur die Gäubahn direkt in den Hbf geführt wird, sondern dass sie gar nicht über den Flughafen geführt wird. Denn die dortige Infrastruktur ist schon jetzt (durch Mischverkehr) so am Rande der Leistungsfähigkeit, dass sie auch durch ein „Drittes Gleis“ nicht so aufgerüstet werden kann, dass sie neben den S-Bahnen die Gäubahnzüge verkraftet und – was ja notwendig ist – eine Erweiterung der S-Bahn nach Neuhausen und weiter bis ins Neckartal ermöglicht.

Bitte bleiben Sie verbandsintern offen auch für Forderungen, für die es vordergründig noch nicht genügend politische Unterstützung gibt. Denn der politische Druck wächst mit jedem zusätzlichen Verband, der solchen Druck ausübt.

Statement von **Martina Ueberschaar**, SÖS

Ich bin absolut für den Erhalt der Kopfgleise, da wir gerade hier in Stuttgart mehr denn je auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen sind. Leider sind durch S21 schon viele Möglichkeiten hierzu vernichtet worden, also müssen wir noch retten, was zu retten ist.

Statement von **Dominik Dörr, SÖS**

Wir von Stuttgart ökologisch sozial und ich stehen für Umstieg 21 statt S21

Stadtzerstörung, Schienenrückbau und Verkehrschaos sind Folgen von Stuttgart21. Dieses Projekt ist jetzt schon ein milliardenschweres Desaster. Es rächt sich nun, dass Stadt, Land und Bahn unseren Warnungen ignoriert haben.

SÖS fordert den Umstieg 21 für einen leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Kopfbahnhof.

Wenn Stuttgart nicht im Autoverkehr ersticken soll, brauchen wir eine sofortige Verkehrswende. Feinstaub- und CO₂-Belastung für Mensch und Umwelt, Staus und immer weitere Bodenversiegelung und Erhitzung durch Bebauung machen Stuttgart immer mehr zu einer lebensfeindlichen Stadt, in der in absehbarer Zeit immer weniger Menschen wohnen wollen und in der auch Gewerbe sich immer weniger gern ansiedeln wird. Der Klimawandel wird diese Entwicklung noch verschärfen, weshalb ein Umsteuern immer dringlicher wird.

Für eine Reduzierung des Autoverkehrs in Stuttgart ist der Ausbau der Kapazitäten im Nah- und Fernverkehr erforderlich. Gleichzeitig brauchen wir attraktive Angebote für die Bewohner*innen Stuttgarts und für die Pendler, damit sie gerne und ohne Zwang vom Auto auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

Für eine Verkehrswende muss „Stuttgart 21“ gestoppt werden

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist das Haupthindernis für eine Verkehrswende, denn es macht Bahnfahren unattraktiv. Auch der dringend notwendige Ausbau des ÖPNV in und um Stuttgart wird blockiert.

Für eine Verkehrswende muss „Umstieg 21“ verwirklicht werden

Das Projekt „Umstieg 21“ ist eine Chance für Stuttgart, einen jahrelangen Stillstand durch S21 zu beenden, mehrere Milliarden zu sparen und noch die Vorteile eines wirklich leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Bahnhofs zu bekommen, verknüpft mit den anderen Verkehrsmitteln, ergänzt durch moderne E-Logistik und einen wiederhergestellten Schlossgarten.

„Stuttgart 21“ bedeutet Stillstand - „Umstieg 21“ ist viel früher fertig

Durch die Umsetzung von „Stuttgart 21“ würde nicht nur für alle Zukunft der Bahnverkehr behindert, sondern durch das Projekt entsteht auch jahrelanger Stillstand. Auch deshalb setzen wir uns für „Umstieg 21“ ein - weil es viel schneller umzusetzen ist, denn:

Nahezu die gesamten Bauarbeiten von „Umstieg 21“ finden auf Grund und Boden der Bahn bzw. der Stadt Stuttgart statt.

Natürlich sollte Bürgerbeteiligung nie eingeschränkt werden, aber bei „Umstieg 21“ handelt es sich um Maßnahmen, die durchgängig zu viel geringeren Belastungen und viel höherem gesellschaftlichem Nutzen führen als die schon genehmigten S21-Bauwerke. Z.B. handelt es sich bei der Rückverlegung der Prellböcke des Kopfbahnhofs an den Bonatzbau im Grunde um die Wiederherstellung eines früheren, schon genehmigten Zustands.

Für eine Verkehrswende dürfen keine faulen Kompromisse gemacht werden

Mancherorts wird der „Kombi-Bahnhof“ gefordert. Er sieht - zusätzlich zum fast vollständigen S21-Projekt – den Erhalt von 8 Kopfbahnhoftgleisen vor und wird noch teurer als S21. Damit erweitert er zwar die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs fast auf das hervorragende Niveau des bestehenden Kopfbahnhofs. Aber er hat fast alle Nachteile, die „Stuttgart 21“ hat.

Schon 2011 hat Matthias Oomen mich am Rande einer Kundgebung zu Stuttgart21 in Stuttgart versucht mich und Mitstreiter von einem "Kombi-Bahnhof", wie sie ihn indirekt in ihrer Fragestellung beschreiben, zu überzeugen. Bis heute hat sich meine Ablehnende Haltung nicht geändert.

Statement von **Eva Haag, SÖS**

Selbstverständlich sind wir für den Erhalt der Panoramaabahn und die Einbindung der Gleise an den Hauptbahnhof Stgt. vorzugsweise natürlich an einen sanierten oberirdischen Kopfbahnhof. Nur mit diesem kann der anvisierte Deutschlandtakt sinnvoll und insgesamt kostengünstig erreicht werden.

Auch beim Konzept "Umstieg 21" ist natürlich die Einbindung dieser wunderschönen Strecke vorgesehen und nicht zuletzt ist sie dringend notwendig als Ausweichstrecke für die S-Bahn. Ein Umstieg in Vaihingen, um dann mit der S-Bahn zum Flughafen zu fahren, halten wir allerdings für die bessere Alternative, nämlich kein Mischverkehr auf der Strecke Rohr-Flughafen, kein Ausbau der Rohrer Kurve, kein Flughafenbahnhof.

Wir wollen eine Gäubahnführung über den Flughafen überhaupt nicht, sondern eine Streckenführung über einen zum Regionalhalt ausgebauten Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, über die Panoramastrecke zum Hauptbahnhof Stuttgart (auch wenn es eventuell unabwendbar wird, dass dieser tiefgelegt wird, dann muss trotzdem diese Anbindung bleiben).