

## Antwort von **Martin Körner**, SPD

Als Spitzenkandidat habe ich die Aufgabe übernommen, Ihnen für die SPD zu antworten.

Sie wollen einen "Meinungsbildcheck" durchführen, indem Sie eine Frage stellen und den Kandidatinnen und Kandidaten die Möglichkeit geben, durch ein einfaches Kreuz darauf zu antworten. Alleine die Begründung Ihrer Frage umfasst allerdings drei ausführliche Absätze. Trotzdem tun wir Ihnen gerne den Gefallen und kreuzen das Feld "Wir wünschen ein Gespräch" an.

Zur Vorbereitung dieses Gesprächs darf ich Ihnen unsere aktuelle Einschätzung zum weiteren Ausbau des Bahnknotens Stuttgart im Norden der Stadt sowie für die S-Bahn zur Kenntnis geben:

- Der neue Filderbahnhof muss rasch gebaut werden. Die aktuelle Planung ist eine gemeinsame Planung fast aller Beteiligten an den Grundsatzdiskussionen der vergangenen Jahre. Der aktuelle Planungsstand wurde im Gemeinderat in 2015 mit breitester Zustimmung (auch der Grünen-Gemeinderatsfraktion) beschlossen. Sie muss jetzt rasch umgesetzt werden, auch mit dem neuen Vaihinger Regionalbahnhof.
- Kurzfristig können wir die Zeit zwischen Kappung Gäubahn zum Hauptbahnhof und Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit neuem Filderbahnhof nutzen und an der Löwentorbrücke bzw. bei der S-Bahnhaltestelle Stuttgart-Nord eine neue Haltestelle für die Regionalbahn aus Vaihingen einrichten. Die Kosten lägen nach Angaben des Verbands Region Stuttgart bei überschaubaren drei bis vier Mio. Euro. Die Anbindung an die Stadtbahn und an die S-Bahn wären optimal (Haltestelle Nordbahnhof jeweils nur ca. 250 Meter entfernt).
- Außerdem könnten wir am Bahnhof Feuerbach das Gleis 130 verlängern, elektrifizieren und flexibler für die S-Bahn und den Regionalverkehr nutzen. Die Investitionskosten liegen bei vier bis 5,5 Mio. Euro. Auch hier gibt es gute Umsteigemöglichkeiten auf die Stadtbahn. Auch dieses Gleis könnte im Störfall durch die S-Bahn genutzt werden.
- Mittel- bis langfristig unterstützen wir auch den 3-gleisigen Ausbau der S-Bahnstation Mittnachtstraße, mit Anbindung nach Bad Cannstatt und nach Feuerbach. Hier liegen die Investitionskosten allerdings schon bei 70-90 Mio. Euro.
- Genauso wichtig erscheint uns mittelfristig auch das „Ziehen“ der immer eingeplanten P-Option zur besseren Anbindung des Nordzulaufs über den S21-Tunnel Bad Cannstatt bis zum Hauptbahnhof (rd. 100 Mio. Euro) sowie eine mögliche Anbindung an die Panoramabahn (je nach Variante mit zusätzlichen Kosten von 35 Mio. Euro bzw. 65 Mio. Euro).
- Langfristig wollen wir im Norden der Stadt die sog. „T-Spange“ und das „Nordkreuz“ realisieren, wie es im gemeinsam mit Euch beschlossenen Nahverkehrsentwicklungsplan für Stuttgart ja auch festgehalten ist.

Ehrlich gesagt halten wir die genannten Ausbaumöglichkeiten für wesentlich sinnvoller als den Bau eines neuen Tunnels in der Innenstadt, mit dem die Gäubahn auch weiterhin an den neuen Hauptbahnhof angeschlossen werden soll.

Ein solcher Tunnel wird nicht nur sehr teuer sein (derzeit werden hier vom VRS 140-160 Mio. Euro genannt). Er wird bautechnisch riskanter sein als vieles, was bei Stuttgart 21 auch ProBahn schon als zu riskant erschien. Es besteht darüber hinaus das Risiko, dass die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf den von der Stadt gekauften Flächen eingeschränkt werden; selbst bei der unterirdischen Variante.

Es ist kein Zufall, dass es in dem Text für den derzeit laufenden städtebaulichen Wettbewerb heißt: „Die Entwürfe müssen langfristig eine Anbindung der Panoramastrecke an das Nordkreuz mit Weiterführung nach Bad Cannstatt und Feuerbach ermöglichen. (...) Auf dem Gleisbogen jedoch werden in Zukunft keine Gleise mehr liegen und auch kein Schienenverkehr mehr stattfinden.“

Was Ihre Befürchtungen bezüglich des Notfallkonzeptes für die S-Bahn anbelangt, so können wir diese nur zum Teil nachvollziehen. Ein Notfallkonzept ist ein Notfallkonzept. In keinem Bahnknoten der Welt ist das Notfallkonzept so gut wie das Betriebskonzept für den Normalfall.

Bereits heute verkehren einzelnen S-Bahnlinien im Notfall nicht bis zum Hauptbahnhof, und das wird sowohl in der oben beschriebenen Übergangszeit als auch im normalen Betriebskonzept im neuen Bahnknoten Stuttgart nicht der Fall sein. Durch die kurzfristig realisierbaren Maßnahmen sind aber gute Lösungen für die S-Bahn z.B. in Feuerbach und am Nordbahnhof möglich.

Alles in allem möchten wir Sie bitten, die oben beschriebenen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zu unterstützen. Da die Strecke der Panoramabahn in städtischer Hand ist, müsste man sich im Gemeinderat in einem ersten Schritt gemeinsam mit dem Land darauf verständigen, die Regionalverkehrslinie 12 von Horb über Vaihingen und Stuttgart-West bis Stuttgart-Nord fahren zu lassen, in jedem Falle stündlich, evtl. zusätzlich halbstündlich innerstädtisch zwischen Vaihingen, Stuttgart-West und Stuttgart-Nord (ab dem Moment, wo die Gäubahnanbindung an den Hauptbahnhof gekappt wird).

Mit freundlichen Grüßen,

Ihr Martin Körner

Vorsitzender der SPD-Fraktion im Stuttgarter Rathaus

-----  
Martin Körner traf sich mit PRO BAHN-Vertretern am 8. Mai 2019:

*Die SPD tritt kurzfristig für eine Anbindung der Panoramabahn an einen neu zu schaffenden Halt im Bereich Nordbahnhof/Löwentorbrücke ein. Langfristig werden zusätzliche Kopfgleise am Tiefbahnhof auch in Tieflage eher kritisch gesehen und weitere Ausbauoptionen wie die P-Option und das Nordkreuz als Lösung für zukünftige Steigerungen des Bahnverkehrs bevorzugt.*

*Herr Körner bot aber an, die Möglichkeit eines Weiterbetriebs der Gäubahn auf der bestehenden Trasse über das Inbetriebnahmedatum des Tiefbahnhofs hinaus zu prüfen, um die schwierige Situation für den Fernverkehr der Gäubahn und bei Störungen der S-Bahn im Stammstreckentunnel während der Übergangszeit zu verbessern, in der die zukünftige Gäubahnanbindung über den Flughafen noch nicht zur Verfügung steht.*

**Die Antwort auf unsere Frage ist damit ein klares NEIN.** Nur für eine Übergangszeit wäre die Aufrechterhaltung des Status quo zu überdenken.

---

Statement von **Renate Gundel**, SPD

Ja. Weil ich jahrelang den Ärger mit der S-Bahn mitbekommen habe und weiß, wie wichtig diese Ausweichstrecke ist.