

Zu den nicht öffentlichen Gesprächen der Projektpartner über die Leistungsfähigkeit von S21

## **Faule Kompromisse zu Lasten von Verkehrswende und Klima**

Die ersten Informationen aus den nicht öffentlich geführten Gesprächen zwischen Stadt, Region, Land und DB zur Leistungsfähigkeit von S21<sup>1</sup>, lassen Fatales erwarten. Offensichtlich sind die Projektpartner fest entschlossen, ihren langjährigen Weg des Tricksens und Täuschens fortzusetzen. Unter dem Label „Vorsorgemaßnahmen für zukünftige Entwicklungen“ wird an der abenteuerlichen Idee weiter gestrickt, das hochleistungsfähige Gleisvorfeld abzureißen und unter dem viel zu klein geplanten Tiefbahnhof mit weiterem Milliardenaufwand eine Art unterirdischen Kopfbahnhof dazu zu bauen. „Einen verantwortungslosen Schwabenstreich“ nennt das Bündnissprecher Martin Poguntke. Dass sich auch die in Stadt und Land maßgeblichen Grünen zum Fürsprecher einer Lösung machen, die in dieser Zeit einer drohenden Klimakatastrophe weiteren massiven Betoneinsatz und damit weitere Tausende Tonnen unnötiger CO<sub>2</sub>-Emissionen mit sich bringt, diskreditiert sie als Klimaschutzpartei.

Eine manipulative Begriffsumdeutung sieht Poguntke in der Ankündigung, man bekenne sich zum „Deutschlandtakt“, der dann aber lediglich eine Vertaktung der Fernzüge meint, während die Regionalzüge in die Lücken gequetscht werden. „Deutschlandtakt heißt aber Integraler Taktfahrplan, und sein Sinn ist die Vertaktung aller(!) Verkehre nach dem in der Schweiz erfolgreichen Modell“. Nur so lassen sich lange Umsteigezeiten vermeiden, nur so lässt sich Bahnfahren attraktiver machen und das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen erreichen. Dass die Bahn bei Stuttgart 21 nur für den Fernverkehr attraktive Verbindungen umsetzen kann, ist das Eingeständnis, dass der Tiefbahnhof schon für den heutigen Verkehr viel zu klein dimensioniert ist. Der geplante Ausbau der Zuläufe ist erst dann eine sinnvolle Lösung, wenn der Bahnhof die zusätzlich möglichen Verbindungen aufnehmen kann, was bei S21 ausgeschlossen ist.

Das Aktionsbündnis fordert Stadt und Land auf, sich endlich an der Fachwissenschaft zu orientieren, indem sie sich der öffentlichen Diskussion über die Leistungsfähigkeit von S21 stellen und dazu bahnunabhängige Expert\*innen aus dem In- und Ausland hören, deren vernichtendes Urteil über die Kapazität von S21 allerdings längst bekannt ist. Einzubeziehen wäre auch der Gutachter der Stadt Leinfelden-Echterdingen, der in einer Expertise kein gutes Haar an den Planungen der DB auf der Fildertrasse gelassen hatte. Das Scheitern der Fildertrasse rückt damit immer näher. Unverzichtbar wird damit die Führung der Gäubahn via Panoramatrasse in den Kopfbahnhof – und nicht nur zum Nordbahnhof. „Was will ein Züricher an einem Haltepunkt Nordbahnhof?“ so Steffen Siegel von der Schutzgemeinschaft Filder.

*Kontakt: Martin Poguntke 0151 403 602 56, Werner Sauerborn 0171 320 980 1*

---

<sup>1</sup> [www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-erste-praemissen-fuer-den-schiienenbau-nach-s-21.0582a24e-b020-472e-a0da-7921a47281b1.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-erste-praemissen-fuer-den-schiienenbau-nach-s-21.0582a24e-b020-472e-a0da-7921a47281b1.html)