



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 16.06.2021

Region diskutiert Ergänzungsstation am Hauptbahnhof

Der Verband Region Stuttgart kritisiert die vorgelegten Pläne des Verkehrsministeriums für eine Ergänzungsstation am Hauptbahnhof und sieht zum Teil nicht akzeptable Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr.

10 STUTTGART: Bereits im September 2020 hat die Regionalversammlung die Planungen für einen Ergänzungsbahnhof mit dem Hinweis abgelehnt, dass derzeit kein erkennbarer verkehrlicher Bedarf für einen solchen Bahnhof besteht und ein solcher Ergänzungsbahnhof regionalplanerischen Zielen entgegensteht. Zwischenzeitlich hat das Land die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vorgelegt. Die Ergebnisse dieser Studie wurden in der Sitzung des Verkehrsausschusses am Mittwoch vorgestellt, bewertet und erneut diskutiert. Sie wurden dem Verband Region Stuttgart im Mai zur Verfügung gestellt.

20 In der Machbarkeitsstudie hat sich das vom Land beauftragte Ingenieurbüro intensiv mit der Planung für eine 6-gleisige unterirdische Ergänzungsstation beschäftigt. Diese soll als Kopfbahnhof im Norden an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof grenzen. Der zweigleisige Zulauf verläuft im Tunnel im Bereich des heutigen Gleisvorfelds bis zur neuen Station Mitnachtstraße. Dort verzweigt sich die Zulaufstrecke und bindet an den neuen S-Bahn-Tunnel nach Bad Cannstatt, an die Fern- und S-Bahn in Richtung Feuerbach und an die Panoramabahn an.

Städtebauliche und verkehrliche Auswirkungen

30 Grundsätzlich fehlt ein abgestimmtes Verkehrskonzept als wichtige Planungsgrundlage. Die vom Land aufgezeigten zusätzlichen Verkehre, die als Begründung für die Ergänzungsstation herangezogen werden, sind hauptsächlich S-Bahn-Verkehre und wenige Regionalexpresszüge. Ob diese Züge verkehrlich notwendig werden, ist in der Studie nicht nachgewiesen. Offen bleibt daher auch, wo die Züge starten und welche Ausbaumaßnahmen entlang des Laufweges erforderlich werden. Darüber hinaus wird es aufgrund der langen Bauzeit zu erheblichen Eingriffen in die städtebauliche Entwicklung des Rosensteinquartiers kommen.

Eine Beurteilung der Planung, ob sie die verkehrlichen Anforderungen erfüllen kann, ist daher nicht möglich. Aus Sicht der Region ergeben sich aber weitere teilweise erhebliche Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr und die Ausbauoptionen für die S-Bahn. Dazu gehören umfangreiche Anpassungen an der P-Option, eine teilweise oberflächennahe Trassierung der T-Spange mit Einwirkungen im Bereich des Rosensteinparks, eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduktion für die S-Bahn zwischen Pragtunnel und Nordbahnhof und mehr Mischverkehr bei den Zulaufstrecken.

40 Auch die Finanzierung ist aus derzeitiger Sicht als nicht gesichert zu bezeichnen, da weder konkrete Finanzierungsquellen aufgezeigt noch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vorgenommen wurde.

Aus Sicht des Verkehrsausschusses der Region hat die bestehende Ablehnung gegenüber der Planung daher weiterhin seine Gültigkeit. Nach der vollständigen Realisierung des Projekts Stuttgart 21 bestehen aufgrund weiterer Ausbaumöglichkeiten (T-Spange und Nordkreuz mit P-Option) und der möglichen Leistungssteigerung durch die Digitalisierung des Bahnknotens gute Möglichkeiten, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr nachfragegerecht anzupassen und weiter zu entwickeln.

50

Stimmen aus den Fraktionen

Für Rainer Ganske (CDU/ÖDP) gibt es keinen Grund, an der bisherigen Beschlussfassung der Region etwas zu ändern. „Es gibt schlichtweg keinen Bedarf für die Ergänzungsstation“, so Ganske. Die Studie sage zwar aus, dass die Ergänzungsstation machbar sei. „Aber das ist nicht entscheidend.“ Die Engstellen seien nicht der Bahnhof, sondern die Zulaufstrecken. „Zudem produzieren wir wieder Verkehr, der in einem Sackbahnhof endet, diesen benötigen wir nicht“, sagt Ganske. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Verband Region Stuttgart Verkehr bestellt, für den es keinen Bedarf gibt.“

60

„Beim Bau eines Bahnknotens muss sichergestellt sein, dass er für mindestens 100 Jahre gültig ist“, so Prof. Dr. André Reichel (Bündnis 90/Die Grünen). Die Landesregierung habe die Notwendigkeit dieser Langfristigkeit erkannt. „Unsere Regionsfraktion nimmt den Koalitionsvertrag des Landes an, in dem auch der Gäubahntunnel geprüft wird, obwohl wir diesen kritisch sehen – das gleiche erwarten wir auch von der CDU-Fraktion für die Ergänzungsstation“, sagte Prof. Dr. Reichel. Zudem müsse die Ergänzungsstation noch auf die Wirtschaftlichkeit geprüft werden: „Ist diese erwiesen, kommt die Station, wenn nicht, dann nicht.“

70

„Für uns hat sich an der Beschlussfassung der Region aus dem September 2020 nichts geändert“, sagt Bernhard Maier (Freie Wähler). „Es gibt keine Gründe für eine Veränderung. Wir lehnen die Ergänzungsstation ab – es gibt für ihn keinen Bedarf.“ Daran ändere auch die Machbarkeit des Bahnhofs nichts. „Jetzige Probleme der S-Bahn wie der Mischverkehr werden durch die Ergänzungsstation sogar verstärkt – dieser Bahnhof läuft unseren Plänen zuwider.“

„Aus unserer Sicht ist die Ergänzungsstation tot“, so Thomas Leinritz (SPD). Sie sei ein Beispiel dafür, dass das Land keine angekündigte Politik des „hören und gehört werden“ verfolge. „Der Städtebau wird ignoriert“, so Leinritz weiter. Es sei nicht gelungen, den

80

Bedarf einer solchen Station darzustellen. „Zudem gibt es keinerlei Aussagen des Verkehrsministeriums, ob es die benötigten Züge für den Mehrverkehr bereitstellt.“

Holger Dorn (AfD) sieht vorbehaltlich einer Änderung der Faktenlage keinen Grund, die Ergänzungsstation weiter zu verfolgen. „Der Nutzen ist einfach zu gering.“

„Hier soll eine Idee brachial gegen alle Widerstände durchgesetzt werden“, sagt Hans Dieter Scheerer (FDP). Es werde nicht an die Beteiligten gedacht. Zudem gehe die Studie überhaupt nicht auf die derzeit rückläufigen Fahrgastzahlen im ÖPNV ein. „Wir wehren uns nicht gegen pragmatische Lösungen“, so Scheerer. Sie müssten aber erforderlich und geeignet sein.

90

Michael Knödler (Die Linke/Pirat) sieht viele Kritikpunkte an der Ergänzungsstation: „Aber die gab es auch bei Stuttgart 21.“ Trotzdem habe die Region zugestimmt. „Wenn Stuttgart 21 in Betrieb ist und die Flächen zugebaut sind, ist keine Erweiterung mehr möglich“, so Knödler weiter. „Darum müssen wir uns jetzt fragen: Wollen wir eine Reserve haben oder wollen wir das ausschließen?“

Mittwoch, 16.06.2021/tmi
