

Bürgerbegehren „Bahnhof mit Zukunft“

Am 15. Juli 2025 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschlossen, einenxy Bebauungsplan für das Teilgebiet A2 im geplanten Stadtteil Rosenstein – heute Teil des Kopfbahnhofs und des Gleisvorfelds – aufzustellen. Die Fläche wird auch als Europaquartier bezeichnet und grenzt an das Europaviertel mit u. a. der Stadtbibliothek an. Der VCD Stuttgart hält unverändert mehr Gleise im Hauptbahnhof für essentiell, um das Angebot weiter ausbauen zu können und Reserven für zuverlässigen und pünktlichen Betrieb zu bewahren. Daher haben wir mit BUND, PRO BAHN und anderen ein Bürgerbegehren mit dem Auftakt beim Württembergischen Kunstverein gestartet.



Liebes Mitglied, liebe Freundin, lieber Freund des VCD:

Wir brauchen Dich, um die nötige Zahl an unterstützenden Unterschriften bis Mitte Oktober zu bekommen. Alles Nötige – Unterschriftslisten sowie Tipps und Argumente – ist in dieser kreisfairkehr. Bitte hilf tatkräftig mit, damit diese Fehlentscheidung von uns Bürgerinnen und Bürgern korrigiert werden kann.

Was mit den Zielen des Bebauungsplans nicht stimmt

Für den Bebauungsplan sollen neben einem Schwerpunkt bei Wohnungen auch Sport, Bildung, Gewerbe wie Läden, Soziales und Gemeinschaftliches berücksichtigt werden. Bahn – in welcher Form auch immer – fällt komplett heraus. Dabei gibt es viele gute Gründe, im zentralen und nachfragestärksten Bahnknoten im Ländle weitere Gleise zu erhalten. Die Chance bietet sich nur jetzt, bevor das Terrain für alle Ewigkeit verbaut ist. Akut werden die Gäubahngleise bis zum Kopfbahnhof weiter benötigt, darüber hinaus braucht der zu klein geratene Tiefbahnhof Möglichkeiten für zusätzliche Gleise und Bahnsteige. Die Stadt Stuttgart weist die Forderungen des VCD im Interesse aller Baden-Württemberger und von Parteigliederungen der Grünen und CDU sowie zahlreicher Oberbürgermeister zur Gäubahn zurück. Dabei ist andernorts Wohnen und Bahn zugleich in neuen Stadtvierteln möglich. So bleibt aktuell nur, die Planung abzulehnen. „Abwarten und Tee trinken“ erscheint da klüger.



Viele gute Gründe für Bahn im Europaquartier

Kapazität

Der neue tiefliegende Fernbahnhof mit seinen nur acht Gleisen – ebenso wenige wie in Bad Cannstatt – ist nicht erweiterbar. Dabei ist er schon zur Eröffnung an der Leistungsgrenze mit gutachterlich ermittelten realistischen 59,5 Zügen pro Stunde. Alle Steigerungsmöglichkeiten sind dabei ausgeschöpft:

1. Die Gleise werden mehrfach belegt, d. h. der nächste Zug fährt ein, während ein anderer weiter vorne hält.
2. Das Land als Besteller des Nahverkehrs (außer S-Bahn) setzt Züge mit größtem Fassungsvermögen ein: neue Doppelstockzüge (im Bau).
3. Die Linienführungen im Regionalverkehr sind kapazitätsschonend gestaltet: Z. B. fahren in inneren Zuläufen einfahrende Züge innen weiter, statt per Wechsel zum äußeren Ablauf Zügen am angrenzenden Gleis „den Weg abzuschneiden“.
4. Die Leit- und Sicherungstechnik ist mit kurzen Blockabschnitten (Hochleistungsblock), Ein-/Ausfahrten und Durchrutschwegen hoch optimiert.

Störungen

Stuttgart 21 allein führt mit den alltäglichen Störungen im Bahnbetrieb absehbar zu größeren Einschränkungen als bisher. Die neue Infrastruktur bietet zwar einige Redundanzen, jedoch liegen zahlreiche Störungsursachen woanders, z. B. bei Fahrzeugen, Personal oder Fahrgästen. Ist ein Gleis blockiert, so bleiben im neuen Bahnhof pro Richtung nur drei andere zum Ausweichen. Das Störfallkonzept für die S-Bahn sieht bei Unterbrechungen der Stammstrecke nur drei S-Bahnen-Linien im Hauptbahnhof vor. Die S6 würde schon in Feuerbach enden. Eine zur Panoramastrecke vergleichbare Umleitungsmöglichkeit gibt es nicht mehr, weshalb man sich auf die Filder mit Regionalzügen oder der dann überlasteten Stadtbahn durchschlagen muss. Durchschnittlich ist mit größeren Zeitverlusten zu rechnen. Fern- und Regionalverkehr dürfte vermehrt über die Schusterbahn an Stuttgart vorbeifahren oder vor dem Hauptbahnhof wenden.

Gäubahnkappung

Die Panoramastrecke zum Hauptbahnhof komplett zu erhalten, vermeidet die nun ab März 2027 vorgesehenen zusätzlichen Umstiege am eingekürzten Ende der Gäubahn in Vaihingen. Der Pfaffensteigtunnel soll eine neue Verbindung über den Flughafen schaffen, allerdings steht die Finanzierung bislang nicht. Er kann frühestens im nächsten Jahrzehnt in Betrieb gehen und ist nebenbei aufwändig und teuer für die nur drei vorgesehenen Züge pro Stunde und Richtung.

Nahverkehrsdreieck

Das anvisierte Nahverkehrs Dreieck ist auf Dauer kein vollwertiger Ersatz für fehlende Kapazitäten. Wissenschaftlich errechnet lassen sich die für die 2040-iger Jahre angepeilten Fahrgaststeigerungen realisieren, jedoch geht es dabei um tangentielle Verbindungen von Cannstatt nach Feuerbach und über die Panoramastrecke nach Vaihingen. Dies bedient die Nische von Reisenden, die nicht zur Innenstadt oder im Hauptbahnhof umsteigen wollen.

Sollte die Nachfrage zukünftig in diesen genannten Bereichen deutlich steigen – gut für die Verkehrswende – so können nur mehr Gleise am Hauptbahnhof das Problem lösen. Neue Direktverbindungen im Nahverkehrsdreieck beschleunigen zwar Reisen an Stuttgarts Rändern, die für Umstiege im Hauptbahnhof gebotenen Takte verbessern sich jedoch nicht. Die alternativ untersuchte Ergänzungsstation könnte das leisten und ist bei Störungsfällen überlegen.

Deutschlandtakt

Wenn der Deutschlandtakt erfolgreich ist, könnten Halbstundentakte für Fernverkehrslinien interessant werden. In der Schweiz gibt es sie schon, hierzulande nur abschnittsweise durch Überlagerung von Linien geplant. Mehr Fernzüge müssten im voll belegten neuen Hauptbahnhof zwangsläufig Nahverkehr verdrängen und damit das Angebot im Nahverkehr verschlechtern: Engpass und Dilemma sind schon vorprogrammiert.

Warum Bebauungsplan komplett ablehnen

Im Bereich der Bauleitplanung sind Bürgerbegehren nur gegen die Aufstellung von Bebauungsplänen möglich. Damit bietet sich genau die eine Option, diesen mit Zielen ganz ohne Bahn komplett aufzuhalten. Findet ein bei genügend Unterschriften folgender Bürgerentscheid die nötige Mehrheit, bleibt das A2-Gebiet vorerst verfügbar:

Bebauungspläne für andere Nutzungen kann es dann für mind. drei Jahre nicht geben. Laut Bahnrechtsexperten Prof. Urs Kramer können die Gäubahngleise – also der Damm vom Nordbahnhof bis zu den Kopfbahnhofgleisen 5/6 – sowieso nicht von Bahnzwecken freigestellt werden, weil ohne neue Gleisverbindung aus Singen–Rottweil Bedarf besteht, auch mit der jüngsten Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Was mit Wohnungen ist

Die Finanzlage der Stadt Stuttgart hat sich mit sinkenden Gewerbesteuerereinnahmen verschlechtert. Baugesellschaften haben bei gestiegenen Kosten große Mühe, Wohnungen mit bezahlbaren Mieten zu schaffen. Mit dem EnBW-Areal im Stöckach und dem Eiermann-Campus könnte Wohnraum in jeweils gleicher Größenordnung entstehen, wenn diese stockenden Projekte in Gang gebracht werden. Dazu gibt es große Leerstände im Bestand. Angesichts der zusätzlichen Aufwände, das Teilgebiet A2 zu räumen, Altlasten zu beseitigen und das Gelände vorzubereiten, ist es kaum geeignet, günstig und vor allem schnell neue Wohnungen herzustellen. Abgesehen davon belegen Gutachten, dass die Frischluftzufuhr im Kessel gebremst wird, wodurch sich die Bebauung nachts schlechter abkühlen kann.

Wie gut sammeln

Auf einer Unterschriftsliste können bis zu zehn Unterschriften von Wahlberechtigten in Stuttgart gesammelt werden. Das sind seit mindestens drei Monaten in Stuttgart gemeldete ab 16-jährige EU-Staatsangehörige. Schrift und auch die Unterschrift (!) müssen leserlich sein. Ausgefüllte Bögen bitte rechtzeitig an die VCD-Geschäftsstelle senden oder an den Sammelstellen abgeben. Mehr Listen können selbst ausgedruckt werden. Dies sowie Flyer,

T-Shirt und E-Mail-Informationsverteiler findet man im Internet unter bahnhofmitzukunft.de/mitmachen – am besten gleich registrieren.

Ganz einfach ist es, Familie, Nachbarn und Freunde anzusprechen. Dazu kann man Treffen jeder Art wie z. B. Feiern nutzen. Auch das Umfeld wie Sport-/Freizeitgruppen und Kollegen bietet sich an. Engagierte können alle öffentlichen Verkehrsflächen nutzen, darunter Bushaltestellen, Wochenmärkte und Stadtteilsteste. Bei Fragen kontaktiert uns gerne.

Weiterer Ablauf

Für das Bürgerbegehren müssen 20.000 gültige Unterschriften auf Papier – digital nicht möglich – bis zum 10. Oktober gesammelt werden, mit Reserve etwas mehr. Nach Einreichung hat die Stadt zwei Monate Zeit zur Prüfung der Zulässigkeit. Passt dies, folgt in der Regel binnen vier Monaten ein Bürgerentscheid, also eine Abstimmung der Stuttgarter Wählerinnen und Wähler.



Erstunterzeichner beim Auftakt im Württembergischen Kunstverein

Spenden

Auftritt und Medien zum Bürgerbegehren bedürfen einer angemessenen Finanzierung. Wenn es zum Bürgerentscheid kommt, steht eine große Kampagne an, um alle Einwohner erreichen zu können, da voraussichtlich auch unsere Gegner auf den Plan gerufen werden. Je mehr Spendengelder eingehen – als gemeinnützig steuerabzugsfähig – desto erfolgreicher werden wir sein.

Konto (IBAN): DE67 4306 0967 7015 3213 00
Institut: GLS Gemeinschaftsbank
Inhaber: VCD Stuttgart e. V.

Alles zum Bürgerbegehren online unter

bahnhofmitzukunft.de

