

# kreisfairkehr stuttgart



## Themen

Bürgerbegehren		Verkehrswende in Stuttgart	3	Mitgliederservice	4
Bahnhof mit Zukunft	1	S-Bahn Baustellen 2025	4	Impressum	4
Rundbrief als PDF	2	Gäubahn-Aktion	4		

## Bürgerbegehren Bahnhof mit Zukunft

Am 15. Juli hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik der Stadt Stuttgart beschlossen, einen 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 Europaquartier 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: Bitte hilf tatkräftig mit, 20.000 unterstützende Unterschriften bis Mitte Oktober zu sammeln. Dann kann es nach Prüfung durch die Stadt zur Abstimmung per Bürgerentscheid kommen.



Unterschriftenlisten sind beigelegt, weshalb diese Kreisfairkehr ausnahmsweise per Post kommt. Um die Umwelt zu schonen, haben wir sie auf vier Seiten begrenzt. Die volle Version dieses Artikels ist hier abrufbar:



### Viele gute Gründe für Bahn

#### Kapazität

Der neue tief liegende Fernbahnhof mit seinen nur acht Gleisen ist nicht erweiterbar und schon zur Eröffnung an der Leistungsgrenze mit 59,5 Zügen pro Stunde. Das Land schöpft Maßnahmen zur Leistungssteigerung bereits aus:

1. Mehrfachbelegungen von Gleisen
2. Doppelstockzüge mit großem Fassungsvermögen
3. auf Durchfluss im neuen Bahnhof optimierte Linien im Regionalverkehr
4. Leit- und Sicherungstechnik mit kurzen Blockabschnitten (Hochleistungsblock)



**Die auf dem Gelände A2 geplante Bebauung verbaut unserem Bahnhof die Zukunft**

Fortsetzung von Seite 1

### Störungen

Stuttgart 21 allein führt mit den alltäglichen Störungen im Bahnbetrieb absehbar zu größeren Einschränkungen als bisher. 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. Eine zur Panoramastrecke vergleichbare Umleitungsmöglichkeit gibt es nicht mehr. 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 als Ersatz kann frühestens im nächsten Jahrzehnt in Betrieb gehen.

### Nahverkehrsdreieck

Das anvisierte Nahverkehrsdreieck ist auf Dauer kein vollwertiger Ersatz für fehlende Kapazitäten. Die neuen tangentialen Verbindungen bedienen die Nische von

Die Erstunterzeichner:innen am 15. Juli



Reisenden, die nicht zur Innenstadt oder im Hauptbahnhof umsteigen wollen. Andere für die Verkehrswende erwünschte Nachfragesteigerungen sowie Anschlüsse in schnelleren Takten ermöglicht die alternativ untersuchte Ergänzungsstation, die auch bei Störungsfällen überlegen ist.

### Deutschlandtakt

Halbstundentakte für Fernverkehrslinien sind derzeit nicht vorgesehen und in der Zukunft wie schon in der Schweiz denkbar. Mehr Fernzüge müssten im voll belegten neuen Hauptbahnhof zwangsläufig Nahverkehr verdrängen und damit das Angebot im Nahverkehr verschlechtern.

### Warum Bebauungsplan 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. Neue Lösungen zu suchen, leistet ein solches Verfahren nicht. So bleibt aktuell nur, die Planung abzulehnen. „Abwarten und Tee trinken“ erscheint da klüger. Wohnraum könnte dennoch auf anderen Flächen wie dem EnBW-Areal im Stöckach und dem Eiermann-Campus entstehen, wenn diese stockenden Projekte in Gang gebracht werden.

### Sammeln

Unterschriftsberechtigt 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 bei uns oder an den Sammelstellen abgeben. Mehr Listen können selbst ausgedruckt werden. Für Informationen am besten gleich registrieren unter [bahnhofmitzukunft.de/mitmachen](http://bahnhofmitzukunft.de/mitmachen).

Ganz einfach ist es, Familie, Nachbarn und Freunde anzusprechen. Feiern, Sport-/Freizeitgruppen und Kollegenkreis bieten sich ebenso an. Öffentliche Verkehrsflächen inkl. Wochenmärkte und Stadtteilstellen können genutzt werden. Bei Fragen kontaktieren uns gerne.

### 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. Je mehr Spendengelder eingehen – als gemeinnützig steuerabzugsfähig, desto erfolgreicher werden wir sein.

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

Alles zum Bürgerbegehren online unter



[bahnhofmitzukunft.de](http://bahnhofmitzukunft.de)

Gero Treuner

## Rundbrief als PDF

Sie erhalten den Rundbrief üblicherweise per E-Mail? Sehr gut!

Wir haben uns diesmal entschieden allen Mitgliedern den Rundbrief in Papierform zukommen zu lassen, um die Unterschriftenliste zum Bürgerbegehren mitzuschicken.

Sie wollen vom Briefversand auf die E-Mail-Variante umsteigen? Dann schicken Sie uns eine E-Mail! Ihr Vorteil: Sie erhalten den Rundbrief früher und als farbige PDF-Datei.

Bitte teilen Sie uns Ihre E-Mail-Adressänderungen ebenfalls rechtzeitig mit, da sonst wieder Postversand erfolgt.

[kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de](mailto:kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de)

# Verkehrswende in Stuttgart

## Status Quo

Um bis zum Jahr 2035 Klimaneutralität zu erreichen, setzt die Stadt Stuttgart im Verkehrsbereich auf eine sogenannte Doppelstrategie, die vom Beratungsunternehmen McKinsey vorgeschlagen wurde: Zum einen soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) deutlich zugunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) reduziert werden, zum anderen sollen die verbleibenden rund 70 Prozent der Pkw und Lkw auf emissionsfreie Antriebe – insbesondere Elektroantriebe und grünen Wasserstoff – umgestellt werden.

Konkret sieht das Konzept vor, ab 2026 nur noch Elektro-Pkw neu zuzulassen; der Lkw-Verkehr soll ab 2029 ausschließlich mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden. Problematisch ist dabei jedoch, dass die rechtlichen Voraussetzungen für eine solche Antriebswende nicht auf kommunaler Ebene liegen. Der Bund wäre hier gefordert – handelt aber bislang nicht. Im Gegenteil: Es steht zu befürchten, dass das von der EU geplante „Verbrennerverbot“ ab 2035 politisch wieder aufgeweicht oder ganz gekippt wird. Auch Stuttgarts Oberbürgermeister Frank Nopper setzt sich gegen das Verbot ein.

## Kommunale Spielräume: Vorrang für den Umweltverbund

Trotz fehlender Bundesregelungen kann die Stadt Stuttgart dennoch eigene Maßnahmen ergreifen, um die Verkehrswende voranzubringen – insbesondere durch eine Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds. Ein Beispiel ist das Konzept der „Lebenswerten Innenstadt“, das einen Rückbau von rund 360 Stellplätzen im Straßenraum vorsieht, um Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Dabei gilt: In den Parkhäusern und Tief-

garagen innerhalb des Cityrings stehen über 10.000 Stellplätze zur Verfügung, die selbst in Spitzenzeiten selten zu mehr als zwei Dritteln ausgelastet sind. Das bereits 2021 beschlossene Konzept soll jedoch erst bis 2035 vollständig umgesetzt werden. Die schleppende Umsetzung zeigt sich exemplarisch am Rückbau einzelner Stellplätze an der Markthalle – ein mühsamer und langwieriger Prozess.

## B 14-Rückbau: Rückschritte trotz mutigem Wettbewerbsstart

Ein bedeutender Schritt war der städtebauliche Wettbewerb zum Rückbau der B 14 im Jahr 2020. Ziel: eine Reduzierung der Fahrbahnflächen um 50 Prozent, der Ausbau des Radverkehrs sowie die Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen in der heutigen Verkehrsschneise. Der Entwurf des Siegerteams (asp Architekten und Köber Landschaftsarchitektur) setzte diese Zielsetzungen konsequent um.

Fünf Jahre später ist davon allerdings kaum noch etwas übrig: In der überarbeiteten Planung der Stadt wurden die Vorgaben drastisch verwässert. Beispiel Stadtpalais: Statt vier oberirdischen Fahrspuren wie im Wettbewerbsentwurf sieht der aktuelle Plan nun sieben Spuren vor – eine mehr als heute. Die Unterführung entfällt. Ähnliche Rückschritte gibt es an weiteren Knotenpunkten:

- Hauptstätter Straße: sechs Spuren statt drei
- Planie: fünf Spuren statt drei
- Olgaek: fünf Spuren statt zwei, zusätzlich eine Abbiegespur

Die ursprüngliche Intention – den Kfz-Verkehr zu verringern und den Stadtraum umzugestalten – wird damit konterkariert. Wir appellieren an den Gemeinderat, den mutigen Grundgedanken des Wettbewerbs ernst zu nehmen und nicht durch vermeintliche Leistungsfähigkeitsberechnungen verwässern zu lassen.

## Cityring und Schillerstraße: Schritte nach vorn – und zurück

Aktuell hat die Stadt die Umplanung des Cityrings vorgestellt. Die Schillerstraße soll danach vor dem Hauptbahnhof nur noch für ÖPNV und Taxis freigegeben werden, der Kfz-Verkehr wird über die Wolframstraße abgewickelt. Dazu sollen die dortigen Bahnbrücken abgerissen werden. Für den Erhalt der Gäubahn-Brücke gibt es ein Konzept von PRO BAHN. Dies gelingt über eine Veränderung der beim Budapester Platz liegenden Fahrbahn-Schleifen.

Für die Umgestaltung der Schillerstraße vor dem Hbf wird ein Wettbewerb vorbereitet. Kritisch zu sehen ist jedoch die geplante Verbreiterung der Cannstatter Straße im Bereich des Mittleren Schlossgartens: Von derzeit fünf auf künftig sieben Fahrspuren – zulasten wertvoller Parkfläche. Auch ein möglicher Ausbau der Heilmannkreuzung ist im Gespräch – ein Rückfall in alte Denkmuster einer autogerechten Stadt.

## Theodor-Heuss-Straße und B 27a: Gestaltung statt Stillstand

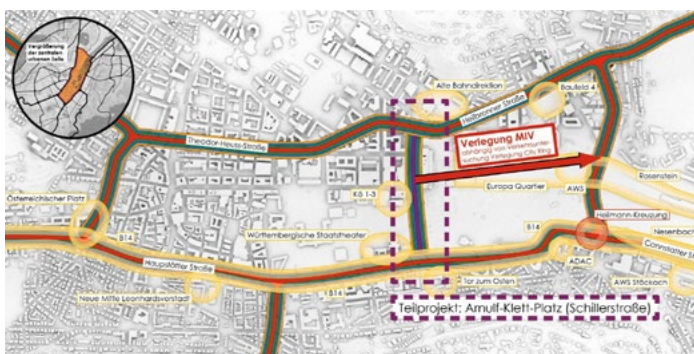
Die Prognose für die Theodor-Heuss-Straße geht von einer zukünftigen Verkehrsbelastung von 28.000 Kfz pro Tag aus – ein Verkehrsaufkommen, das mit einer Fahrspur pro Richtung durchaus zu bewältigen wäre. Bereits vor Jahren wurde beschlossen, für die B 27a (Friedrichstraße) einen Gestaltungswettbewerb auszuloben. Dieser lässt jedoch bis heute auf sich warten.

Wir fordern, diesen Wettbewerb endlich auszuschreiben – mit klaren Zielen: einem Rückbau der Verkehrsflächen, durchgängigen Radwegen sowie einer städtebaulichen Aufwertung der gesamten Achse bis zum Hauptbahnhof.

## Fazit: Nur mit klarer Prioritäten- setzung gelingt die Wende

Solange weiterhin uneingeschränkt neue Verbrennerfahrzeuge zugelassen werden und der Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs oberste Planungspriorität bleibt, sind die Klimaziele im Verkehrsbereich nicht erreichbar. Die Stadt muss sich klar zur Verkehrswende bekennen – und dafür den öffentlichen Raum konsequent neu verteilen. Der Rückbau des Innenstadtrings wäre ein sichtbares und wirksames Signal in die richtige Richtung.

Christoph Link



## S-Bahn Stuttgart Baustellen 2025

Übersicht der längeren Bauarbeiten im S-Bahn-Bereich

<b>26.07.–06.09.</b>	<b>Sperrung Stammstrecke, Arbeiten Cannstatt</b>
S1/S2	Ausfall Hauptbahnhof–Vaihingen, max. im 30-Min.Takt
S1	Ausfall Neckarpark, Obertürkheim in Ri. Kirchheim (Teck)
S2	Ausfall Sommerrain, Nürnberger Str.
S3	Ausfall Fellbach–Vaihingen, max. im 30-Min.Takt
S4/S5/S6	Ausfall Hauptbahnhof–Schwabstraße, max. im 30-Min.Takt
S60	Ausfall Feuerbach–Schwabstraße, max. im 30-Min.Takt
<b>25.08.–06.09.</b>	<b>DKS-Arbeiten Zuffenhausen–Nordbahnhof</b>
S4/S5	Ausfall Feuerbach, Nordbahnhof
S6	Ausfall Feuerbach–Schwabstraße, max. im 30-Min.Takt
S60	Ausfall Zuffenhausen–Schwabstraße, max. im 30-Min.Takt
<b>01.08.–20.08.</b>	<b>Gleiserneuerung</b>
S4	Ersatz durch S4E (mit Umstieg) Ludwigsburg–Marbach
13.9.–17.10.	Obertürkheim Rückverlegung Gleisachsen, DKS-Arbeiten Cannstatt
S1/S2/S3	max. im 30.-Min.-Takt
S2/S3	nur eine Linie Cannstatt–Flughafen(–Filderstadt–) (voraussichtlich)
<b>Oktober 2. Hälfte</b>	<b>Aufweitung B14 in Backnang</b>
S3	Ausfall Backnang–Winnenden
S4	im 60.-Min.Takt (vermutlich im Abschnitt Marbach–Backnang)
<b>November</b>	<b>DKS-Arbeiten Cannstatt und Vaihingen</b>
S1	Ausfall Schwabstraße–Herrenberg an Wochenenden, max. im 30-Min.Takt
S2	Ausfall Schwabstraße–Vaihingen, max. im 30-Min.Takt
S3	Ausfall Cannstatt–Flughafen, max. im 30-Min.Takt
<b>01.12.–13.12.</b>	<b>DKS-Arbeiten Cannstatt</b>
S1	max. im 30.-Min.-Takt
S2/S3	Ausfall Cannstatt–Waiblingen, max. im 30.-Min.-Takt
<b>01.12.–21.12.</b>	<b>Murr-/Remsbahn</b>
S4	im 60.-Min.Takt Marbach–Backnang

Hinweise: ohne Gewähr

DKS = Digitaler Knoten Stuttgart (neue Leit- und Sicherheitstechnik)

## Gäubahn-Aktion ›Umstieg Vaihingen‹

Am Do. 25. September ist die Stunde der Frühaufsteher. An diesem Tag will der VCD zusammen mit dem landesweiten Pro-Gäubahn-Bündnis zeigen, wie umständlich ein Umstieg von Gäubahnzügen an Gleis 6 zur S-Bahn an Gleis 3 ist. Nun ab März 2027 müssen alle Gäubahn-Züge dort enden, wo nur eine schmale Treppe und ein Aufzug für in der Spitze viele Hundert Fahrgäste bereitstehen. Das führt nicht nur zu Schlangen, sondern ist für Mobilitätseingeschränkte gar mit Rollstuhl oder Kinderwagen ein echtes Hindernis. Daher reisen wir auf dem Weg zur abschließenden Kundgebung mit dem IC 1184 mit letztem Zustieg in Böblingen und steigen in Vaihingen um in die S-Bahn zum Hauptbahnhof.

Bitte begleitet uns zahlreich gerne mit Gepäck oder Kinderwagen (Fahrräder re-

servierungspflichtig), um Bilder von vollen Bahnsteigen und Abgängen zu machen. Der IC 1184 hält als einer der wenigen Züge in Vaihingen, weshalb diese für Pendler recht übliche frühe Zeit gewählt wurde. Die Anreise nach Böblingen bitte individuell planen, z. B. über die S1 ab 6:50 Hauptbahnhof (tief).

### Zeitplan

7:36	letzter Zustieg in Böblingen IC 1184
7:43	Ankunft in Vaihingen und Umstieg zur S-Bahn
8:15	Abfahrt S-Bahn in Vaihingen mit etwas Zeitreserve
8:30	Ankunft Hauptbahnhof (tief) und Fußweg
8:45	Kundgebung im Innenhof der LBBW neben Hauptbahnhof (oben)

## Vorteile für VCD-Mitglieder

Individuelle und kostenlose  
Mobilitätsberatung

Vergünstigter VCD-Anwaltsservice

Kostenlose Publikationen frei Haus:  
vier Mal im Jahr das VCD-Magazin  
fairkehr

Über die VCD Service GmbH bieten  
wir ökologische Schutzbriefe/  
24-Stunden-Pannenhilfe schon ab  
35 Euro im Jahr.

### Mitgliederservice

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
Büro im Umweltzentrum  
Rotebühlstraße 86 / 1  
70178 Stuttgart

Telefon 0711 34 20 86 20

info@vcd-stuttgart.de  
www.vcd-stuttgart.de

### Stattverkehrsrunde

An jedem dritten Mittwoch im Monat  
um 19 Uhr im Umweltzentrum, derzeit  
auch digital möglich (bitte nachfragen).

### Anfahrt

Sie erreichen uns mit mit S-Bahn  
(S1 und S6) und Bus (42 und 44),  
Ausstieg: Haltestelle Schwabstraße.

### Spenden

Spendenkonto bei der GLS Bank  
DE67 4306 0609 6770 1532 1300

### Impressum

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
Büro im Umweltzentrum  
Rotebühlstraße 86 / 1  
70178 Stuttgart

### Redaktion

Ulrich Heck (V.i.S.d.P.)