

Für eine durchgängige Anbindung der Gäubahn nach Stuttgart Hbf.

Das Großprojekt S21 soll nun im Jahr 2025 in Betrieb gehen. Zeitgleich sollte auch die neue Anbindung der Gäubahn (Zürich-Singen-Rottweil-Stuttgart) über den Flughafen zum neuen Tiefbahnhof erfolgen.

Diese Zeitplanung ist jedoch nicht mehr realistisch: Die noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren für die neue Gäubahn-Anbindung an den neuen Hauptbahnhof (Rohrer Kurve, 3. Gleis am Flughafen, Verbindung mit der S21-Trasse) rücken eine Eröffnung dieses Abschnitts in weite Ferne, vor 2028 wird kaum damit zu rechnen sein.

Das hat für die Gäubahn-Anbindung nach Stuttgart zur Folge, dass in S-Vaihingen über mehrere Jahre für alle Reisenden auch aus dem Raum Horb-Rottweil-Villingen ein Umstieg erfolgen muss in die bereits heute gut ausgelastete S-Bahn nach Stuttgart-Hbf. Dies würde erheblichen Auswirkungen haben auf Reisekomfort, Reisedauer, Anschlussmobilität und damit auch auf die Akzeptanz des Schienenverkehrs und des S21-Großprojekts. Und mit weiteren Auswirkungen auf die Verkehrs- und Schadstoffbelastung in Stuttgart.

Deswegen möchten wir einen Vorschlag machen, der diese Situation überbrücken kann:

Der VCD plädiert (gemeinsam mit dem Landesnaturschutzverband) für die Beibehaltung der Gäubahn-Trasse Vaihingen-Nordbahnhof-Hauptbahnhof und damit für eine weiterbestehende, durchgängige Verbindung auf der Gäubahn zum Hauptbahnhof – zumindest bis zur Fertigstellung der geplanten Gäubahnführung über den Flughafen.

Dazu müsste nach dem Nordbahnhof für die im Rahmen von S21 nötige Neutrassierung der S-Bahn der Bahndamm der Gäubahn auf wenigen Metern abgestützt oder überbrückt werden.

Wir unterstützen auch den Vorschlag von Pro Bahn, „die Gleise zwischen Wolframstraße und Hauptbahnhof unterirdisch an der Verteilerebene des Tiefbahnhofs enden zu lassen. Das ist gleichzeitig auch die neue Durchgangsebene zur Schillerstraße, wodurch ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen ermöglicht würde. Ein solcher senkrecht zu den tieferliegenden Durchgangsgleisen angeordneter Ergänzungsbahnhof stellt die einzige, realistische Möglichkeit dar, die Kapazitäten des neuen Bahnhofs zu erhöhen.“ Und die wird bitter notwendig sein.

Sehr geehrter MP, Minister, OB, wir bitten Sie, diese Option zu prüfen und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die die Zusammenführung des großen Immobilienprojekts S21 unter Weiterbestand einer attraktiven Anbindung der Gäubahn untersucht, und den 3-fachen Nutzen („win-win-win“) für die Fahrgäste, für den neuen Stadtteil und für die Kapazitätserweiterung des neuen Tiefbahnhofs berechnet.

Der VCD ist sich mit vielen Experten einig, dass die unzureichende Kapazität des Tiefbahnhofs sich als wesentlicher Schwachpunkt von S21 erweisen wird im Hinblick auf die angestrebte und nötige Verdoppelung des öffentlichen Personenverkehrs bis 2030, im Hinblick auf den hohen Bevölkerungszuwachs im Ballungsraum Stuttgart und im Hinblick auf eine umweltverträgliche Mobilitätskultur.

Der anhaltende Protest der Anti-S21-Bewegung könnte durch diese durchaus machbare, den Tiefbahnhof nicht in Frage stellende, sondern ergänzende Anbauvariante an Schärfe verlieren.

Übrigens:

Die vorgeschlagene Variante war in den S21-Schlichtungsgesprächen fester Bestandteil:

Die Gäubahn mit Anbindung an den Tiefbahnhof sollte „aus landschaftlichen, ökologischen, verkehrlichen Gründen“ erhalten bleiben.

Hermann Krafft, VCD