

Stuttgart, 17. April 2025

Bei den Tagen der Offenen S21-Baustelle lenkt die Bahn vom Thema ab

## Es geht nicht um Kelchstützen, sondern um einen Bahnknoten

Mit den Tagen der offenen S21-Baustelle wird die Bahn an Ostern wieder Tausende v.a. Technikbegeisterte anlocken. Bahnhofshalle und Kelchstützen mögen einer Kathedrale alle Ehre machen, täuschen aber darüber hinweg, dass der im Bau befindliche Tiefbahnhof vom ersten Tag an von den Aufgaben, die der Bahnverkehr in Stuttgart erfüllen muss, überfordert wäre. Stuttgart braucht angesichts des Klimawandels einen hoch leistungsfähigen und erweiterbaren Hauptbahnhof. „*Thema verfehlt*“, lautet die Benotung von Stuttgart 21, so Martin Poguntke, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21: „*Gerade in Zeiten großer Krisen und Haushaltsdefizite, wo fast alles auf den Prüfstand kommt, darf ein völlig missratenes Projekt mit weiter anstehendem Milliardenaufwand nicht einfach weitergebaut werden.*“

Hier nur einige der wichtigsten Problemstellen:

- Das Land Baden-Württemberg plant, dass in Zukunft die meisten Regionalzüge nur bis Vaihingen, Feuerbach bzw. Bad Cannstatt fahren – weil sie neben den Fernzügen nicht mehr in den Tiefbahnhof passen. „**Nahverkehrsdreieck**“ heißt der Plan. Fernreisende müssten dann in den Vororten in S-Bahn oder Stadtbahn umsteigen und am Hauptbahnhof erneut, um Fernzüge zu erreichen.
- Die Bahn geht bei Ihren Planungen von **Doppelstockwagen** und 100 „**Doppelbelegungen**“ pro Tag aus. Das hieße: 100-mal am Tag, sollen am selben Bahnsteig zwei Züge hintereinander halten – und das bei durch Rolltreppen und Aufzüge massiv beengten Bahnsteigflächen. Bei Großereignissen, die jetzt schon den Kopfbahnhof an seine Grenzen bringen, entstünde ein nicht mehr beherrschbares Gedränge – eine Bankrotterklärung für einen neu gebauten Bahnhof.
- Bahn und Politik verschweigen, dass die Bahn für ihr **Brandschutzkonzept** lediglich eine Baugenehmigung bekommen hat – entscheidend ist aber die Betriebsgenehmigung. Für diese muss im Tiefbahnhof und in den Tunnels der Nachweis erbracht werden, dass im Brandfall alle Fahrgäste sich jederzeit selbst in Sicherheit bringen können. Da dies technisch unmöglich ist, muss die Bahn damit rechnen, allenfalls eine sehr eingeschränkte Betriebsgenehmigung zu erhalten, z.B. im Fildertunnel nur 2 Züge pro Stunde und Fahrtrichtung. Das wäre das Ende eines sinnvollen Tunnelbetriebs.

Schon heute ist deshalb klar: Dieser Bahnhof wird nie die Aufgabe des noch immer funktionierenden Kopfbahnhofs übernehmen können. Kopfbahnhof samt Gäubahn-Anschluss müssen deshalb erhalten bleiben, weil sie dauerhaft gebraucht werden.

Wie konnte es passieren, dass ein so untauglicher Bahnhof gebaut wird? – Antwort Poguntke: „*Weil es von Anfang nicht um einen neuen Bahnhof ging, sondern um einen neuen Stadtteil. Und für diese Bauflächen müssen eben die Kopfbahnhofgleise weggeräumt werden und, egal wie, ein unterirdischer Ersatz geschaffen werden, eingezwängt zwischen Bonatzbau und Landesbank.*“

Kontakt: *Martin Poguntke, 0151 403 602 56*  
*Werner Sauerborn, 0171 320 98 01*