

„PRO BAHN: Ja zum Ausbau des europäischen Bahnnetzes, Nein zur geplanten Kappung der internationalen Strecke Stuttgart – Zürich“

Der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Initiative der EU für eine Stärkung des europäischen Bahnverkehrs, kritisiert aber, dass die geplante Kappung der internationalen Bahnverbindung Stuttgart – Zürich diesem Ziel fundamental zuwiderläuft. PRO BAHN fordert deshalb einen Weiterbetrieb der Gäubahn bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof auch nach 2025, wenn der Tiefbahnhof ohne diese Verbindung in Betrieb genommen wird.

Am 27.09.2021 macht der Zug „Connecting Europe Express“ in Stuttgart Station. Diese Initiative der EU zum Jahr des Schienenverkehrs soll Werbung für das Reisen durch Europa mit der Bahn machen und dazu anregen, auch längere Strecken innerhalb Europas mit der Bahn zurückzulegen.

Der Regionalverband PRO BAHN Region Stuttgart vertritt die Interessen der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr und unterstützt dieses Ziel ausdrücklich. Er weist aber darauf hin, dass es heute immer noch große Hürden für das internationale Reisen auf der Schiene gibt. Ein großes Problem ist dabei nicht nur, dass es die europäischen Bahngesellschaften immer noch nicht geschafft haben, über eine gemeinsame Internetseite internationale Tickets zu einem attraktiven Preis und mit allen Fahrgastrechten für den Fall von Anschlussverlusten anzubieten. Auch das Angebot für solche internationalen Verbindungen wurde in den letzten Jahren immer stärker zugunsten des nationalen Verkehrs zusammengestrichen. Während in Stuttgart früher EC-Züge in viele Nachbarländer fuhren und auch Nachtzugverbindungen mit Zielen in den Niederlanden, Dänemark, Tschechien, Österreich, Italien und Frankreich angeboten wurden, gibt es heute täglich nur noch fünf TGV-Verbindungen nach Paris, drei Verbindungen nach Klagenfurt und acht Verbindungen nach Zürich.

Mit der Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ soll nun ausgerechnet diese wichtige Verbindung in die Schweiz auch noch für mindestens zehn Jahre gekappt werden, während parallel die Autobahn A81 ausgebaut wird. „So haben wir uns das neue Herz Europas nicht vorgestellt“, meint Dr. Wolfgang Staiger, stellvertretender Vorsitzender des PRO BAHN-Regionalverbands. Versprochen wurde eine Einbindung in ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz mit attraktiven Fahrzeiten u. a. nach Bern (3: 30 Stunden) und Mailand (4: 30 Stunden) und Durchbindungen von Zügen von Nürnberg über Stuttgart nach Zürich, siehe Ausschnitt aus dem S21-Projektmagazin von 1998 im Anhang. Stattdessen wird den Fahrgästen mehr als ein Vierteljahrhundert später eine dramatische Verschlechterung der Verbindung in die Schweiz zugemutet, bei der Reisende gezwungen werden, zuerst mit der S-Bahn nach Stuttgart-Vaihingen zu fahren, wo sie dann in den Fernzug nach Zürich umsteigen müssen.

„Nirgends in Europa wird eine funktionsfähige und gut ausgelastete internationale Zugverbindung einfach gekappt und nur noch von einem Vorortbahnhof bedient. So kann man keine Autofahrer davon überzeugen, für Fahrten in das Nachbarland die Bahn zu wählen“ ist Staiger überzeugt. „Weite Wege beim Umsteigen, Bahnsteigwechsel mit Gepäck, volle S-Bahnen mit Stehplatzgarantie und das Risiko, den Anschluss zu verpassen werden sich nur Leute

antun, die keine Alternative haben. So lässt sich jedenfalls das Ziel, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln, nicht erreichen. Eher ist mit einem Rückgang zu rechnen“

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert deshalb die DB AG sowie die Projektpartner von „Stuttgart 21“ dazu auf, endlich Konsequenzen aus dem völlig aus dem Ruder gelaufenen Zeitplan für den Anschluss der Gäubahn zu ziehen und die oberirdische Einfahrtsgleise so lange weiter zu betreiben, bis eine alternative Anbindung an den Tiefbahnhof verwirklicht ist. „Wir haben gezeigt, dass eine solche Interimslösung technisch möglich ist und dass der Städtebau dadurch nur minimal beeinträchtigt wird (siehe unsere Pressemitteilung vom 19.04.2021¹ mit unserem Lösungsvorschlag für eine unterbrechungsfreie Anbindung²). Deshalb darf Stuttgart nicht von dieser wichtigen internationalen Verbindung in die Schweiz und nach Italien abgehängt werden“, meint Staiger.

Für Rückfragen und Kontakt

- **Dr. Wolfgang Staiger**, Stv. Vorsitzender PRO BAHN, Regionalverband Region Stuttgart, Tel.: 0711-260138, mobil: 0172 7656463, Mail: wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de
- **Christian Petersohn**, Vorsitzender PRO BAHN, Regionalverband Region Stuttgart, Tel.: 0711-847177, mobil: 0157 75793602, Mail: C.Petersohn@gmx.de

PRO BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart,

Mail: region-stuttgart@pro-bahn-bw.de,

Internet: www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm

¹ http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/presse_rv/rv_21/210419_pm_gaeubahnausbau.pdf

² http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/presse_rv/rv_21/210419_anhang_gaeubahn.pdf

Europa im Stunden-Takt

Die Metropolen rücken zusammen – Stuttgart geht voran

Das europäische Eisenbahnnetz wird auf das Reisetempo des 21. Jahrhunderts umgestellt. Mit »Stuttgart 21« übernimmt die Landeshauptstadt eine Pionierrolle: Der neue Hauptbahnhof steht für eine moderne Generation von Bahnhöfen mit vollkommenen neuen Leistungsstandards. Bereits ab dem Jahr 2008 werden beispielsweise alle zwei Stunden komfortable Hochgeschwindigkeitszüge nach Paris oder Wien starten.

Die Hauptverkehrslinien von Amsterdam nach Südosteuropa und von Paris nach Budapest laufen mitten durch Baden-Württemberg. Für den Standort Stuttgart – und damit für die Lebensqualität und Zukunftsperspektiven der Bürger – ist die Einbindung in dieses Fernwegenetz von großer Bedeutung. Denn nach wie vor ist die Verkehrsanbindung ein entscheidender Faktor für das Wirtschafts- und Kulturgeschehen einer Stadt.

Kapazitäten für das nächste Jahrhundert

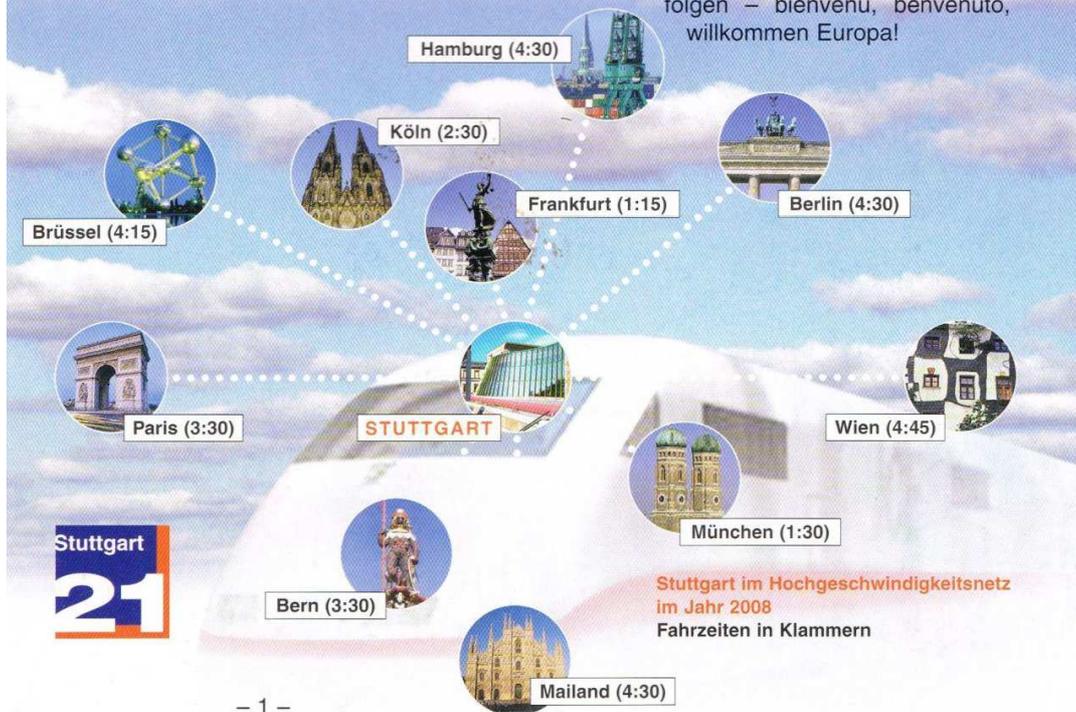
Neben Tempo und Komfort zählen natürlich auch Kapazitäten. Durch die Verlegung der Gleisanlagen im Stuttgarter Talkessel und den Bau des neuen Bahnhofs kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden. Davon profitiert insbesondere der Regionalverkehr. Mit der derzeitigen Streckenführung und dem alten Kopfbahnhof wäre das undenkbar.

In dreieinhalb Stunden unterm Eiffelturm

Viereinhalb Stunden von Stuttgart nach Berlin, dreieinhalb nach Paris oder gerade mal eineinhalb bis München – das sind Kennzahlen des künftigen Bahnverkehrs »im Europaformat«. Vom Komfort des Bahnreisens ganz zu schweigen: ohne Staus von City zu City, Verbindungen im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt ...

Zukunftssicherung für die Region

Die Bürger gewinnen durch »Stuttgart 21« mehrfach: Investitionen sichern Arbeitsplätze; die Umwandlung der Gleisareale in Wohn- und Gewerbeflächen erhöht die Lebensqualität; und die dauerhafte Ankoppelung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sichert die Zukunft der Region. Grund genug für andere Großstädte, dem Stuttgarter Beispiel mit eigenen »21er-Projekten« zu folgen – *benvenuto, benvenuto, willkommen Europa!*



³ <https://docplayer.org/208860552-Die-hauptverkehrslinien-von-amsterdam.html>