

Stuttgart, 13. März 2020

## Fernbahntunnel Mannheim–Stuttgart löst nicht die S21-Probleme

### **Offenbarungseid der S21-Befürworter**

Die jetzt bekannt gewordenen Pläne, die Strecke Mannheim–Stuttgart durch einen 10 km langen Tunnel auf eine Fahrzeit von weniger als 30 Minuten zu bringen, sind aus Sicht des Aktionsbündnisses gegen S21 ein milliardenschweres weiteres Geschenk an die Bauindustrie, das aber die Probleme des viel zu kleinen S21-Tiefbahnhofs nicht lösen wird. Im Gegenteil, sagt Klaus Wößner von den S21-kritischen Ingenieuren 22: „*Durch die verbesserten Zulaufstrecken wird nur umso deutlicher werden, dass der Tiefbahnhof die dann möglichen Zugzahlen erst recht nicht bewältigen kann – fieberhafte Ergänzungsbauwerke machen S21 nicht besser.*“

Natürlich hält auch das Aktionsbündnis Verbesserungen von Zulaufstrecken grundsätzlich für wünschenswert – aber nicht, solange sie in einen viel zu kleinen Tiefbahnhof münden. Diese und all die anderen Ergänzungsbauwerke, die in letzter Zeit rings um S21 gefordert und teils schon gebaut werden, sind ein Offenbarungseid der S21-Befürworter, denen offensichtlich mehr und mehr dämmert, dass ihr Projekt an allen Ecken und Enden mangelhaft ist.

Wenn nun die CDU-Verkehrsexpertin Razavi zu der Haltung findet, die Zulaufstrecken zum S21-Bahnhof müssten verstärkt werden, um den Deutschlandtakt zu ermöglichen, dann fragen wir sie: Wieso haben Sie jahrelang behauptet, gerade die besseren Zulaufstrecken von S21 seien seine besondere Qualität?

Im Geißler'schen Faktencheck wurde von Befürworterseite stets behauptet, die Zulaufstrecken reichten aus, lediglich der Kopfbahnhof sei zu klein. Nun stellt sich heraus, was die Gegner des viel zu kleinen Tiefbahnhöfchens immer gesagt hatten: Es sind eben doch die Zuläufe, die zu schwach dimensioniert sind. Mit dem kleinen Unterschied, dass jetzt, mit S21, zusätzlich auch noch der Bahnhof selbst zu wenig Kapazität hätte.

„Deshalb,“ so Bündnissprecher Martin Poguntke, „*muss die erste Forderung sein, einfach den Kopfbahnhof zu erhalten und zu modernisieren und die S21-Tunnels und -Tiefbahnhofbauten für andere Zwecke umzunutzen. So wäre für den Zugverkehr im Lande am meisten getan – und auch noch Milliarden gespart. Zumindest aber müssen so viel wie möglich an Kopfbahnhofgleisen erhalten bleiben, damit der Stuttgarter Bahnhof die mit den jetzigen Zuläufen schon möglichen Zugzahlen in attraktiver Fahrplanqualität bewältigen kann.*“ Eine Verbesserung durch oberirdische Zulaufstrecken darf dann gerne als Ausbauoption für zukünftige Bedarfe geplant werden – wie es seit langem das Konzept Umstieg 21 vorsieht.

*Kontakt: Martin Poguntke, 0151 403 602 56, Klaus Wößner 0171 43 53 278*