

Pressekonferenz

**„KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART“**

im Turmforum am 5. Oktober 2011



## Anforderungen an einen Bahnhof

- **ITF** - für gute Verbindungen im ländlichen Raum
- **Sicherheit und Barrierefreiheit** - damit auch weniger mobile Menschen zum Zug kommen
- **Energieeffizienz** - damit Mobilität nicht zum Luxusgut wird
- Die **Belange der Stadt** – kulturelle, ökologische und soziale Anforderungen
- **Nutzen** – durch neue, teure Infrastruktur muss ein echter Mehrwert entstehen
- **Leistungsfähigkeit**



## **Anforderungen an einen Bahnhof**

Der Bau von Bahninfrastruktur ist kein Selbstzweck, darf kein Selbstzweck sein – zumal, wenn es um sehr teure Infrastruktur geht. Wie bei jedem anderen Projekt auch, müssen zunächst Anforderungen definiert und diskutiert werden. Über die beste und sinnvollste Realisierung kann erst dann sachlich fundiert entschieden werden, wenn klar benannt ist, welche Ziele mit der (neuen) Infrastruktur erreicht werden sollen und eine breite Mehrheit hinter diesen Zielen steht. Egal wie der Bahnhof am Ende aussieht, folgende Anforderungen muss er erfüllen:

### **ITF - für gute Verbindungen im ländlichen Raum**

Nach übereinstimmender Ansicht von Bundesregierung, Landesregierung, Bahn-Aufsichtsrat und Fahrgastverbänden ist der integrale Taktfahrplan das günstigste Betriebskonzept. Beim integralen Taktfahrplan funktionieren die Anschlüsse. Das ist vor allem dort wichtig, wo insgesamt wenig Züge fahren und sich Reisezeiten durch lange Wartezeiten beim Umsteigen unverhältnismäßig verlängern.

### **Sicherheit und Barrierefreiheit - damit auch weniger mobile Menschen zum Zug kommen**

Ein neuer Bahnhof muss den neuesten Sicherheitsstandards genügen. Wir müssen aus vergangenen Unglücken lernen und wir müssen berücksichtigen, dass unsere Gesellschaft altert. Ein neuer Bahnhof muss auch für weniger mobile Menschen praktisch, komfortabel und ungefährlich sein.

### **Energieeffizienz - damit Mobilität nicht zum Luxusgut wird**

Wir alle wollen den Atomausstieg. Gleichzeitig darf Mobilität nicht wegen eines überhöhten Energiebedarfs zum teuren Luxusgut werden. Deshalb muss Bahninfrastruktur so gebaut werden, dass sie den Energieverbrauch des Bahnverkehrs minimiert. Mit Stuttgart 21 und der geplanten Neubaustrecke Wendlingen-Ulm würde sich z.B. der Energiebedarf für eine Fahrt von Stuttgart nach Ulm mehr als verdoppeln. Das wollen wir uns nicht leisten, denn es bringt den Fahrgästen keinen Vorteil, wenn der Zug aufgrund von Tunnelbahnhof und Streckenführung besonders viel Strom verbraucht. Im Gegenteil: Gerade enge Bahntunnel treiben den Energiebedarf enorm in die Höhe und schmälern gleichzeitig den Reisekomfort.

### **Die Belange der Stadt – kulturelle, ökologische und soziale Anforderungen**

Ein Bahnhof ist Teil einer Stadt. Als Teil der Stadt muss der Bahnhof auch den kulturellen, ökologischen und sozialen Anforderungen seines urbanen Umfeldes Rechnung tragen. Gesellschaftliche und ökonomische Bedürfnisse der Stadtentwicklung müssen klar benannt und berücksichtigt werden.

Frieden in Stuttgart – das kann nur gelingen, wenn die Stuttgarter Bürger gehört und ernst genommen werden. Der Mittleren Schlossgarten muss als grüne Lunge und Seele der Stadt vollständig erhalten bleiben. Es darf keinerlei Risiko für das Mineralwasser eingegangen werden und der denkmalgeschützte Bonatz-Bau darf nicht weiter zerstört werden.

### **Nutzen – durch neue, teure Infrastruktur muss ein echter Mehrwert entstehen**

Steuergelder dürfen nicht verschwendet werden. Wenn auf Staatskosten etwas gebaut wird, so muss dadurch ein echter Mehrwert für die Gesellschaft entstehen. Alle möglichen Alternativen müssen geprüft werden. Auf der Grundlage belastbarer, öffentlich einsehbarer und transparenter Kostenrechnungen muss eine Nutzen-Kosten-Analyse gemacht werden. Da Kostensteigerungen nie ausgeschlossen werden können, muss der zu erwartende Nutzen die veranschlagten Kosten deutlich übersteigen.

### **Leistungsfähigkeit**

Wenn Leistungsengpässe in der bestehenden Infrastruktur befürchtet oder festgestellt werden, so muss das Verkehrsministerium eine Bedarfs- und Leistungsanalyse durchführen. Engpässe müssen zielgerichtet dort behoben werden wo sie entstehen und am effizientesten zu beseitigen sind.



**Matthias von Herrmann**  
Pressesprecher  
0174 - 74 97 868  
presse@parkschuetzer.org  
www.parkschuetzer.org/presse