

# Bahnbetrieb muß Rückgrat werden

## Ergebnis der Bürgerbeteiligung – Dichtes Verkehrsnetz entwickelt

Die bisherigen Überlegungen zur Nahverkehrserschließung des am Hauptbahnhof geplanten Stadtteils Stuttgart 21 seien dürftig. Zu dieser Ansicht ist der Arbeitskreis Verkehr (Montagsgruppe) gelangt, eine von 15 Gruppen, die sich im Rahmen der offenen Bürgerbeteiligung mit Stuttgart 21 befaßt haben.

Die in dem Arbeitskreis engagierten Bürger haben ein Konzept entwickelt, durch das die einzelnen Quartiere optimal an Stadt- oder S-Bahn angeschlossen werden könnten. Busse und Bahnen sollen demnach zwei Drittel des Verkehrs bewältigen. Derzeit anvisiert: ein Nahverkehrsanteil von 60 Prozent.

Hansjörg Wall, Andreas Hofmann und Werner Büttner sind nicht Verkehrsexperten im eigentlichen Sinn, sondern beruflich als Ökonom, Diplom-Informatiker und Elektroingenieur tätig. Mit Stuttgart 21 und dem Thema Verkehr haben sie und etliche Mitstreiter sich seit Anfang März dennoch in zahllosen Arbeitsstunden eingehend, aber ehrenamtlich befaßt. Herausgekommen ist eine beachtliche Studie darüber, wie die Zahl der Autos in dem neuen Stadtteil möglichst gering gehalten werden könnte. Der öffentliche Nahverkehr, so das Credo der Arbeitsgruppe, müsse zum Rückgrat von Stuttgart 21 werden. Mit einer S-Bahn-Haltestelle und einer Stadtbahnstation – wie bisher vorgesehen – sei dies nicht zu machen.

Statt dessen haben die professionell zu Werke gehenden Hobbyplaner ein Schie-

nenkonzept entwickelt, bei dem jede Ecke des Quartiers nicht mehr als 300 Meter von einer Stadt- oder S-Bahn-Haltestelle entfernt liegt. Zugleich soll die zur Disposition gestellte Gäubahntrasse erhalten bleiben und künftig ebenfalls von der S-Bahn genutzt werden. Neue direkte S-Bahn-Verbindungen geschaffen wurden auf dem Papier so zwischen Vaihingen und Feuerbach ebenso wie zwischen Cannstatt und Feuerbach. Durch entsprechende Verknüpfungen könne in Stuttgart ohne größeren Aufwand gar ein S-Bahn-Ringverkehr ermöglicht werden.

Bei der Stadtbahn wurde unter anderem auch an eine bisher fehlende Ost-West-Verbindung gedacht, die den neuen Stadtteil Stuttgart 21 direkt etwa mit dem Stuttgarter Osten verbinden soll. Nötig wäre dafür allerdings eine Grünbrücke über den Schloßgarten.

Dem Arbeitskreis ist klar, daß sich das Konzept nur in Schritten umsetzen ließe. Die Optionen müßten aber jetzt bei der Stadtplanung berücksichtigt werden. Im übrigen geht die Gruppe davon aus, daß eine optimale Bus- und Bahnanbindung des neuen Stadtteils, in dem 11 000 Wohnungen und 24 000 Arbeitsplätze entstehen sollen, den SSB als örtliches Nahverkehrsunternehmen auch finanziell etwas bringt: Die kalkulierten 120 000 Fahrten mehr pro Tag versprächen jährliche Einnahmen in Höhe von 45 Millionen Mark. Morgen werden die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung im Gemeinderat vorgestellt. wö