Der neue „Deutschlandtakt“ der Bahn kann nicht funktionieren, solange am Projekt Stuttgart21 festgehalten wird – zumindest nicht für die täglich Hunderttausenden Fahrgäste im Raum Stuttgart und in der gesamten Südwestregion. Ein offener Brief an den Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer. Von **Winfried Wolf**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/181011_Wer_den_Deutschlandtakt_will_muss_Stuttgart21_aufgeben_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer,

mit großem Interesse nehmen wir zur Kenntnis, dass Sie nunmehr die Konzeption eines Integralen Taktfahrplans zu Ihrer Sache machen und den „Deutschlandtakt“ im Schienenverkehr des Landes umsetzen wollen. Und mit Freude stellen wir fest, dass Sie dafür einen recht ambitionierten Zeitplan aufstellten, indem nach Ihren Vorstellungen mit den Investitionen für das Projekt bereits 2020 begonnen werden und der gesamte Deutschlandtakt dann 2030 verwirklicht sein soll. Bei den Streckenführungen und Zeiteinsparungen, die mit dem Deutschlandtakt verbunden sein sollen, sagten Sie unter anderem, dass „die Fahrtzeiten zwischen Stuttgart und Hamburg von derzeit 5:10 Stunden auf 4:27 Stunden reduziert“ würden.

Wir müssen Sie darauf aufmerksam machen, dass das zumindest für die täglich Hunderttausende Fahrgäste im Raum Stuttgart und in der gesamten Südwestregion dann nicht klappen kann, solange Sie am Projekt Stuttgart21 festhalten. Der damit geplante Tiefbahnhof verkleinert die Kapazität des Knotenbahnhofs Stuttgart um gut 30 Prozent. Für einen Betrieb nach Deutschlandtakt werden ihm mindestens sechs Gleise fehlen. Damit würde ein Deutschlandtakt im gesamten Südwesten verunmöglicht. Das wurde jüngst vom Vertreter des VCD Baden-Württemberg, Matthias Lieb, in der Anhörung des Bundestagsverkehrsausschusses zum Ausstieg aus S21 am 11. Juni 2018 bestätigt. Das bestätigte auch die Landesvorsitzende des BUND Baden-Württemberg, Brigitte Dahlbender, in einer Pressemitteilung am 18. September 2018. Beide argumentierten, dass deshalb ein Teil des Kopfbahnhofs bestehen bleiben müsse.

Wir gehen einen Schritt weiter und fordern einen Ausstieg aus S21 und die Prüfung der

Konzeption „Umstieg21“. Wir übermittelten in diesem Sinn dem Bundestag am 29. September 2018 einen Appell (abgedruckt in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am gleichen Tag), in dem wir die notwendige Aufgabe von Stuttgart21 direkt mit Ihrem Ziel Deutschlandtakt verbanden und schrieben: „Das sinnvollste Schienenprojekt, ein bundesweiter Taktfahrplan („Deutschlandtakt“), würde in der Region mit dem Flaschenhals S21 unmöglich gemacht. Damit werden die klimapolitischen Verpflichtungen im Südwesten massiv verfehlt.“

Wir fordern Sie dazu auf, die Konsequenz aus Ihrer begrüßenswerten Parteinahme für den Deutschlandtakt zu ziehen und den Ausstieg aus Stuttgart21 zu verfügen. Mit den damit eingesparten 4 bis 5 Milliarden Euro ließe sich bereits ein Teil der Investitionen für einen Deutschlandtakt realisieren.

Hochachtungsvoll – und stellvertretend für die 2600 Personen, die den Appell „Ausstieg aus Stuttgart21“ unterzeichneten (siehe FAZ vom 29. September 2018):

Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) / Dr. Christoph Engelhardt (München) / Klaus Gebhard (Stuttgart) / Klaus Gietinger (Saarbrücken) / Johannes Hauber (Mannheim) / Prof. Wolfgang Hesse (München) / Dr. Bernhard Knierim (Werder) / Prof. Dr. Hermann Knoflacher (Wien) / Sabine Leidig (Kassel) / Peter Lenk (Bodman, Ludwigshafen) / Volker Lösch (Berlin) / Albrecht Müller (Pleisweiler) / Dr. Eisenhart von Loeper (Nagold) / Prof. Dr. Heiner Monheim (Malente) / Christine Prayon (Stuttgart) / Dr. Werner Sauerborn (Stuttgart) / Walter Sittler (Stuttgart) / Dr. Winfried Wolf (Wilhelmshorst)