

BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Kreisverband Stuttgart:

Resolution zu Stuttgart 21

Stand 6. Februar 2019

Ein Bahnhof und seine ungelösten Fragen – wir erwarten Antworten!

Stuttgart 21 ist ein Vorhaben der Deutschen Bahn, bei dem die Kosten und Termine aus dem Ruder laufen, die finanzielle Integrität der Bahn gefährdet und Finanzmittel für weitere Investitionen in Strecken und Züge absorbiert. Für uns stellt sich die Frage, ob der neue Bahnhof den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht werden kann. Wir möchten daher den Blick auf das richten, was uns nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 erwartet.

Angesichts der massiven Probleme mit dem Autoverkehr hängt die Funktionsfähigkeit der Stadt und der Region, die Lebensqualität für die Bürger und die Attraktivität für die Wirtschaft maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des Schienenknotens und des Stuttgarter Hauptbahnhofs ab.

Stuttgart 21 bietet Chancen im Bereich des Städtebaus auf den freiwerdenden Gleisflächen. Doch bei aller Faszination muss die Funktionalität des Bahnhofs für künftige, wachsende Anforderungen gewährleistet sein. Denn auch das modellhafteste Stadtviertel hinter dem Hauptbahnhof bringt der Stadt und Region wenig, wenn die Verkehrsabläufe im wirtschaftlichen Herz Baden-Württembergs massiv beeinträchtigt werden und ein unzuverlässiger, an Kapazitätsgrenzen operierender öffentlicher Verkehr die Regel wird.

Die Grünen haben die politische Entscheidung nicht getroffen, Stuttgart 21 ungeachtet verkehrlicher und finanzieller Risiken zu realisieren. Wir sehen es dennoch als unsere Aufgabe an, mit der jetzigen Situation verantwortlich umzugehen und rechtzeitig Diskussionen anzustoßen, damit sich zeigende Risiken und Mängel im Bahnbetrieb noch behoben werden, solange dies technisch und finanziell mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Der Regionalbahnhof Vaihingen, die zweigleisige Wendlinger Kurve und der Erhalt der Panoramastrecke sind bereits wichtige Erfolge.

Die Risiken im Zugbetrieb

Die komplette Umstellung des Betriebsablaufs der Bahn durch den um 90° gedrehten Tiefbahnhof kann bei einem weiter wachsenden Schienenverkehr wegen zu knapp bemessener Kapazitäten zu chronischer Verspätungsanfälligkeit und Unzuverlässigkeit des Bahnknotens Stuttgart führen.

Die im Tunnel befindlichen Zulaufstrecken mit den geologischen Unwägbarkeiten führen bei Instandhaltungsmaßnahmen oder Zugstörungen zu einem Kollaps des Bahnverkehrs.

Bei der S-Bahn ist ein dauerhaft instabiler Betrieb wegen Konflikten mit dem Regional- und Fernverkehr wahrscheinlich, da S21-bedingt ein neu geschaffener Mischverkehr auf der Filderstrecke hinzukommt. Ein funktionierendes S-Bahn-Notfallkonzept bei Sperrungen auf der Strecke Hauptbahnhof-Universität ist derzeit nicht erkennbar.

Diese Risiken wurden bislang nur im Expertenkreis diskutiert. Das wollen wir ändern und eine breitere politische Diskussion initiieren. Wir möchten, dass die Bürgerinnen und Bürger auch erfahren, welche Maßnahmen noch notwendig sind, damit sie einen funktions- und leistungsfähigen Bahnhof bekommen.

Wir verlangen Klarheit über den künftigen Bahnbetrieb!

Wir erwarten zunächst einen Nachweis, dass der Zielfahrplan des Landes mit 40 Fern- und Regionalzügen in der Spitzenstunde zuverlässig und fahrgastfreundlich umsetzbar ist. Die Herausforderungen reichen noch weiter. Stuttgart 21 ist auf einen Schienenverkehr aus Sicht der 1990er Jahre ausgerichtet. Mittlerweile strebt die Bundesregierung eine Verdopplung der Bahnnutzer bis zum Jahr 2030 an. Darauf ist Stuttgart 21 nicht ausgelegt.

Die Ergebnisse der Simulationen von DB Netz mit dem künftigen Zielfahrplan des Landes liegen noch nicht vor. Sie sind den politischen Gremien und der Öffentlichkeit noch im Jahr 2019 vorzustellen. Im Besonderen erwarten wir Aussagen zur Robustheit des Betriebs und über die Verspätungsanfälligkeit sowie zu den Randbedingungen der Simulationen. Die hohe Längsneigung des Bahnhofs und der Einsatz der leistungssteigernden, aber in Bahnhöfen noch unerprobten Signaltechnik (ETCS) sind dabei zu berücksichtigen.

Ergänzend sind Untersuchungen erforderlich, welche Infrastruktur im Knoten Stuttgart benötigt wird, um das Ziel einer Verdopplung des Schienenverkehrs erreichen zu können.

Wir erwarten einen funktionsfähigen Bahnhof auch bei Sperrung von einem Zulaufgleis

Die Auswirkungen von Sperrungen in den Zulaufstrecken auf den Zugverkehr wurden bislang nicht diskutiert. Die möglichen Störungsszenarien und die daraus resultierenden Ersatzfahrpläne sind aufzuzeigen. Besonderes Augenmerk ist auf die Zulaufstrecke Feuerbach zu legen, da es nach Norden keine Umfahrungsalternativen gibt.

Filder-S-Bahn muss pünktlich fahren können

Bei einem 15-Minuten-Takt der S-Bahn, den halbstündlichen Metropolexpresszügen und den stündlichen IC-Zügen dürfte ein stabiler und pünktlicher Bahnbetrieb auf der Filderstrecke eher die Ausnahme als die Regel sein. Verspätungen haben unmittelbar Auswirkung auf andere, pünktliche Züge.

Die Pünktlichkeit der S-Bahn hat für uns oberste Priorität, da sich Verspätungen auf das gesamte S-Bahn-System übertragen. Auch dem Südwesten Baden-Württembergs dürfte nicht gedient sein, wenn die Regional- und Fernzüge unzuverlässig sind und die Anschlüsse nicht erreicht werden.

Die Führung zumindest eines Teils der Gäubahnzüge über die Panoramastrecke in den Hauptbahnhof muss auch künftig möglich sein. Mit dem Regionalverkehrshalt in Vaihingen besteht künftig eine attraktive Umsteigemöglichkeit zur Flughafen-S-Bahn.

Die Simulationen des künftigen Zielfahrplans des Landes müssen diesen Abschnitt und mögliche Alternativen berücksichtigen.

Wir erwarten ein Notfallkonzept, das einen S-Bahn-Verkehr zum Hauptbahnhof ohne Beeinträchtigung des übrigen Bahnverkehrs erlaubt

Das Notfallkonzept für die S-Bahn dürfte eines der bislang nicht gelösten Probleme von Stuttgart 21 sein, das die meisten Bahnnutzer betrifft. Dies ist besonders gravierend, da im Jahr mit rund 100 Störungen auf der Stammstrecke Hauptbahnhof-Universität zu rechnen ist.

Gegenüber dem heutigen Notbetrieb verliert Vaihingen seine Direktverbindung zum Hauptbahnhof. Völlig ungeklärt sind die Auswirkungen auf den übrigen Bahnverkehr, wenn der Tiefbahnhof und die bereits an der Grenze operierenden Zulaufstrecken aus Feuerbach und

den Fildern durch zwei S-Bahn-Linien mitgenutzt werden. Ergebnisse von Simulationen des Bahnbetriebs liegen hier noch keine vor.

Für die künftig fehlende Möglichkeit vom Nordbahnhof und Bad Cannstatt in wenig genutzte Gleise des Hauptbahnhofs mit der S-Bahn einzufahren, erwarten wir die Schaffung eines gleichwertigen Ersatzes, der den übrigen Bahnverkehr nicht beeinträchtigt.

Wir lehnen eine Unterbrechung der Gäubahn ab

Die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erfolgt zunächst mit einem noch funktionsfähigen oberirdischen Hauptbahnhof, der bei Störungen oder einem nur eingeschränkt fahrbaren Betriebskonzept die Züge aufnehmen kann, die den Tiefbahnhof nicht anfahren können. Wir teilen hier die Einschätzung der Deutschen Bahn.

Wegen der unabsehbaren, jahrelangen Verzögerungen bei der Gäubahnführung über den Flughafen müssen die IC-Linien und Metropolexpresszüge aus dem Südwesten Baden-Württembergs solange über die Panoramabahn bis zum Hauptbahnhof geführt werden, bis der Flughafenbahnhof fertiggestellt ist.

Auch für das heutige S-Bahn-Notfallkonzept ist die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Panoramastrecke unverzichtbar, damit die S-Bahnen den Hauptbahnhof anfahren und von dort nach Vaihingen gelangen können. Diese Verbindung muss bis zur Fertigstellung des Flughafenbahnhofs und dem Nachweis der Machbarkeit des Fahrplankonzepts uneingeschränkt befahrbar bleiben.

Aus diesen Gründen lehnen wir eine zeitweise Unterbrechung der Gäubahn ab, zumal sie auch durch einfache bauliche Maßnahmen vermieden werden kann.

Wir möchten einen leistungsfähigen Bahnhof

Die heute bekannten, wesentlich erhöhten Anforderungen an den Bahnverkehr der Zukunft erfordern eine Überprüfung und Neubewertung der erforderlichen Infrastruktur im Schienenknoten Stuttgart.

Es sind realitätsnahe Simulationen durchzuführen, auf deren Basis bewertet werden kann, ob die Steigerung des Schienenverkehrs mit der geplanten Infrastruktur von Stuttgart 21 abgewickelt werden kann.

Es ist ein Gebot der Vernunft, sich Handlungsoptionen offen zu halten und Infrastruktureränzungen anzulegen, wenn die Simulationsergebnisse zeigen sollten, dass diese für einen wachsenden und qualitativ hochwertigen Schienenverkehr benötigt werden.

Wir erwarten eine zügige Prüfung, welche Optimierungsmaßnahmen erforderlich sind

- Beim Hauptbahnhof ist die Notwendigkeit und die Machbarkeit von Erweiterungsmöglichkeiten zu untersuchen, damit Verstärkerzüge der Metropolexpress- und S-Bahn-Linien sowie die Gäubahn bis zur Stuttgarter Innenstadt fahren können. Zudem sollen in Notfällen S-Bahn-Züge einfahren können, damit eine Verbindung Bad Cannstatt-Hauptbahnhof-Vaihingen über die Panoramastrecke aufrechterhalten werden kann.
- Ausbau der Zulaufstrecken von Zuffenhausen um ein 5. und 6. Gleis sowie der Schaffung eines Regionalverkehrshalts in Feuerbach mit einer Anbindung an die Cannstatter Zulaufgleise des Tiefbahnhofs über zusätzliche Tunnelröhren (P-Option).
- Realisierung des Nordkreuzes für eine Direktverbindung Bad Cannstatt-Feuerbach
- Einrichtung einer Flughafentangente, mit der direkte Züge den Raum Böblingen über den Flughafen mit Nürtingen und Kirchheim/Teck verbinden können.

Und das ist uns auch noch wichtig.¹

Wir wissen, dass die S21-Resolution teilweise geltenden Beschlüssen von Gremien wie dem Stuttgarter Gemeinderat widerspricht.

Wir bitten unsere Amts- und Mandatsträger, im Rahmen ihrer Möglichkeiten für unsere Anliegen mit den neuen Argumenten neue Mehrheiten in ihren Gremien zu finden.

Wir wissen auch, wie schwierig dies sein mag - aber diese Mühen haben wir GRÜNEN noch nie gescheut und es ist die Sache wert.

¹ Diese Passage stellt eine Ergänzung zur Resolution dar, die erst auf der KMV formal eingebracht wird, da sie die Unterstützer*innen vorher nicht kannten.

Unterstützer*innen

1. Clarissa Seitz
2. Thomas Baur
3. Wolfgang Kaemmer
4. Maria Flendt
5. Dr. Wolf-Dietrich Paul
6. Gabriele Leitz
7. Gisela Siegel
8. Georg Kersting-Dürrwächter
9. Elisabeth Steinle-Paul
10. Ingrid Schwerdtfeger
11. Christa Tast
12. Rudolf Pfleiderer
13. Klaus Spieske
14. Gabi Munk
15. Jitka Sklenarova
16. Brigitte Schreiner
17. Willi Schreiner
18. Gerhard Ebertshäuser
19. Andrea Münch
20. Anne Huschens
21. Christoph Laug
22. Bruno Wipfler
23. Sebastian Karl
24. Ulrich Winchenbach
25. Diethelm Busch
26. Elisabeth Remppis
27. Brigitte Lösch
28. Jasmin Hüther
29. Irmela Neipp-Gereke
30. Johannes Kunkel
31. Bettina Schreck
32. Peter Mielert
33. Reiner Nitsche
34. Fridtjof Schmidt-Eisenlohr
35. Stefan Kress
36. Ulrich Schollmeier
37. Corinne Brenner
38. Osman Yildiz