

	Antrag vom 21.06.2019	Nr. 220/2019
--	------------------------------	---------------------

Antrag

Stadträtinnen / Stadträte - Fraktionen
Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Betreff
Bahnknoten Stuttgart trotz Stuttgart 21 in den Deutschlandtakt integrieren Notwendige Erweiterungen und Korrekturen bei Stuttgart 21 jetzt anpacken!

Ohne eine echte Verkehrswende können die Klimaschutzziele in Deutschland nicht erreicht werden. Der umweltfreundliche Schienenverkehr spielt dabei eine zentrale Rolle, weshalb selbst die schwarz-rote Koalition im Bund inzwischen eine Verdopplung der Zahl der Zugreisenden bis 2030 plant. Mit dem von der Bundesregierung und der Bahn angekündigten Deutschlandtakt soll der Fernverkehr mit einem Integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild diesen Ausbau ermöglichen. Von 2030 an sollen Fernzüge verlässlich im 30-Minuten-Takt Großstädte in ganz Deutschland vernetzen. Anfang Juni 2019 haben sowohl die Bahn, als auch der Bundesverkehrsminister erklärt, dass sie die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln wollen.

Aktuellen Medienberichten zu Folge offenbart der bisherige Zielfahrplan 2030 zum geplanten Deutschlandtakt erhebliche Mängel bei der neuen Bahninfrastruktur in Stuttgart. Wie von den Gegnern und Kritikern des Projekts Stuttgart 21 seit mehr als zwei Jahrzehnten vorgetragen, erweist sich Stuttgart 21 beim Deutschlandtakt als Engpass und Hemmschuh. Ein Integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild und eine Verdopplung der Fahrgastzahlen ist mit Stuttgart 21 in der jetzigen Form nicht umsetzbar – mit fatalen Folgen für die gesamte Region Stuttgart. Stuttgart droht im nationalen Fernverkehr abgehängt zu werden, die Neubaustrecke nach Ulm würde zu dem, was Kritiker schon vor vielen Jahren befürchtet hatten: zur teuren „Rennbahn in der Randlage“.

Das Ziel die Fahrgastzahlen auf der Schiene zu verdoppeln muss auch für den Bahnknoten Stuttgart gelten. Die bisherigen Planungen der Bahn sehen aber nur eine Erhöhung der Kapazität von 30% vor.

Wir meinen, Stadt, Region (VRS) und Land müssen nun energisch gegensteuern. Bei Stuttgart 21 bedarf es dringend Korrekturen und Erweiterungen, vor allem in Form von mehr Strecken- und Bahnsteiggleisen. Denn auch mit der geplanten Digitalisierung des Bahnknotens sind Kapazitätssteigerungen von höchstens 15 bis 20 Prozent erreichbar. Diese Einschätzung teilt die Bundesregierung mit vielen Experten, u.a. Prof. Martin vom VWI Stuttgart.

Die Bahn als Bauherr des neuen Schienenknotens muss nun darlegen, wie eine solche Kapazitätssteigerung mit einer über 20 Jahre alten Planung umsetzbar ist.

Wir fragen daher:

1. Welche Schwachstellen der in Bau befindlichen Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart hat die Simulationen zum künftigen Zielfahrplan 2030 aufgezeigt?
2. Kann die in Bau befindliche Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart eine

Verdopplung der Zahl der Zugreisenden im Bahnverkehr leisten?

3. Welche Erweiterungen und Änderungen an der in Bau befindlichen Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart werden als notwendig erachtet, um Stuttgart vollumfänglich in einen Deutschlandtakt mit konsequentem Halbstundentakt und kurzen Umsteigezeiten auf allen Relationen zu integrieren?

4. Welche zusätzliche Infrastruktur im Knoten Stuttgart wird ggf. benötigt, um das Ziel einer Verdopplung des Bahnverkehrs erreichen zu können?

5. Wie wirkt sich dabei ein zukünftiges S-Bahn-Notfallkonzept auf den Bahnverkehr aus, wenn der Tiefbahnhof und die bereits an der Grenze operierenden Zulaufstrecken aus Feuerbach und vom Flughafen im Notfall durch S-Bahn-Linien mitgenutzt werden müssen?

6. Wie wirken sich im künftigen Bahnknoten Stuttgart Sperrungen in den Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof auf den Zugverkehr aus? Gibt es hierzu Störungsszenarien (insbesondere für die Zulaufstrecke aus dem Norden bzw. Feuerbach gibt es keine Umfahrungsalternativen)?

Wir beantragen:

Der Zielfahrplan 2030 zum geplanten Deutschlandtakt in Verbindung mit dem Ziel die Fahrgastzahlen auf der Schiene zu verdoppeln wird hinsichtlich seiner Anforderungen an den Bahnknoten Stuttgart schnellstmöglich im Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein vorgestellt. Die Bahn und das Landesverkehrsministerium werden eingeladen um im nächsten Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein zu diesem Thema zu berichten und die oben gestellten Fragen beantworten.

Clarissa Seitz Jochen Stopper Andreas Winter

[zum Seitenanfang](#)

 drucken