

	<b>Antrag vom 09.07.2019</b>	<b>Nr. 233/2019</b>
--	------------------------------	---------------------

## Antrag

Stadträtinnen / Stadträte - Fraktionen
Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS
Betreff
Schienenengpass S21 verhindern – Alternativen ehrlich diskutieren!

**Wir beantragen**, dass zur Beantwortung der in Antrag Nr. 220/2019 neben Vertreter\*innen der Deutschen Bahn auch unabhängige Expert\*innen zur Beantwortung der formulierten Fragen herangezogen werden und im Ausschuss S21/Rosenstein dazu berichten. Anzufragen sind: Matthias Lieb (Landesvorsitzender des VCD), Dr. Christoph Engelhardt (Verkehrsexperte)

Darüber hinaus **beantragen** wir, dass folgende Fragen von den Vertreter\*innen von Bahn, Land, Stadt und der unabhängigen Experten im Ausschuss beantwortet werden:

- a) Wie das Projekt S21 eine geplante Verdoppelung der Kapazität in der Spitzenstunde des Bahnhofs bewerkstelligen will
- b) Wie soll die exorbitante Belegung des Bahnhofs (rund 100 Prozent, bereits ab 60 Prozent gilt er als überlastet) fahrbar sein?
- c) Wie können die geplanten 18 Doppelbelegungen (davon vier Dreifachbelegungen, für die S21 nicht ausgelegt ist) und zahlreichen Fahrstraßenkonflikte gerechtfertigt werden?
- d) Wie ein Zuwachs von 70 Prozent im schienengebundenen Güterverkehr im System Stuttgart 21 zu bewerkstelligen ist
- e) Wie der bestehende Kopfbahnhof die in a), b), und d) genannten Anforderungen erfüllen würde.
- f) wie das Konzept „Umstieg 21“ die in a), b) und d) genannten Anforderungen erfüllen würde
- g) wie die Kapazitäten im S-Bahnnetz flächendeckend drastisch erhöht werden könnten – beispielsweise wie die Panoramabahn (zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof) in ein S-Bahn-Notfallkonzept, in einen zweiten Stammast eingebunden werden kann.

## Begründung:

Die zentrale Begründung für den von der Deutschen Bahn angestrebten sogenannten Deutschlandtakt ist der Klimaschutz: „Nur mit einer massiven Verlagerung der Verkehre auf die Schiene werden die Klimaziele in Deutschland erreicht.“ Damit erschöpft sich das Thema Klimaschutz allerdings nicht: soll die innerstädtische

Verkehrswende in Stuttgart gelingen, müssen weitere Kapazitäten im ÖPNV geschaffen werden – beispielhaft sei hier die Aussage eines Vertreters der Landesregierung genannt: Will man den Autoverkehr in Stuttgart um 20 Prozent reduzieren, muss die S-Bahn ihre Kapazität im Vergleich zum Status quo um 50 Prozent steigern, der Regionalverkehr gar um 100 Prozent. Legt man allerdings die Rechnungen der Studie „Mobiles Baden-Württemberg-Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ (2017) zu Grunde, müsste der Autoverkehr nicht um 20, sondern um 85 Prozent reduziert werden. Dies würde die Anforderungen für weitere Kapazitäten im ÖPNV nochmals dramatisch erhöhen.

All diese Aspekte müssen bei der neuerlich aufgeflammten Diskussion um die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens berücksichtigt und aus verschiedenen Blickwinkeln diskutiert werden.

In der Vergangenheit sind in der Diskussion zahllose Unschärfen, Unwahrheiten, bloßen Behauptungen, die der Realität nie stand gehalten haben im Zusammenhang mit dem Milliardenprojekt Stuttgart 21 getätigt worden. Beispielsweise wurde im März 2019 vor der Kommunalwahl von der Bahn verlautbart, der Risikopuffer in Höhe von 475 Mio. Euro sei nicht absehbar zu verplanen. Wenige Wochen später – praktischerweise nach der Kommunalwahl – wurde diese Aussage ins Gegenteil verkehrt. Damit ist eine weitere Kostenexplosion vorhersehbar.

Die Geschichte von Stuttgart 21 ist eine 25-jährige Geschichte von Falschinformationen der Öffentlichkeit und der gewählten Mandatsträger. Der Gemeinderat hat deshalb die Pflicht, sich neben der Sichtweise der Bahn auch die Expertise von unabhängigen Experten anzuhören und auf dieser Grundlage sachlich abzuwägen, welche Lösung für die Probleme um die Anbindung an den Deutschlandtakt, das Funktionieren eines integralen Taktfahrplans und die Umsetzung der von der Bahn selbst angestrebten Verdoppelungen in verschiedenen Bereichen. Im Rahmen dieses Konzepts „Deutschlandtakt“ verfolgt der Staatskonzern folgende Ziele:

„Für über 30 Großstädte gilt dann: Im 30-Minuten-Takt zwischen Deutschlands Metropolen.“ (Pressemitteilung der Bahn vom 19.06.2019). Zudem will die Bahn bundesweit die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr verdoppeln, die Verdoppelung der Kapazität der Bahnhöfe, die Platzkapazität im Fernverkehr um bis zu 100 Prozent erhöhen, zusätzlich wolle man „mehr als eine Milliarde Menschen pro Jahr zusätzlich für Schiene und ÖPNV gewinnen“, einen Zuwachs im Güterverkehr von 70 Prozent erreichen, so die Pläne der Bahn im Juni 2019.

Fasst man all diese Ziele, Anforderungen und Notwendigkeiten zusammen, so wird klar, dass es acht schräge unterirdische Gleise es nicht werden richten können.

Hannes Rockenbauch Thomas Adler  
(Fraktionsvorsitzender) (Fraktionsvorsitzender)

Laura Halding-Hoppenheit Gutrun Müller-Enßlin Christoph Ozasek

Luigi Pantisano Stefan Urvat

[zum Seitenanfang](#)

 drucken