

Wahlprüfsteine

des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

Landtagswahl 2021

Erwartungen an eine neue Landesregierung

Sehr geehrte Kandidat*innen zur baden-württembergischen Landtagswahl am 14. März

Das Aktionsbündnis tritt für eine an Umwelt- und Klimaschutz orientierte Verkehrswende in Stuttgart und Baden-Württemberg ein. Es legt dabei einen Schwerpunkt auf einen leistungsfähigen und attraktiven Bahnverkehr als Beitrag zur Reduzierung von umweltbelastendem Güter- und Personen-Individualverkehr.

Das Großprojekt Stuttgart 21 betrifft dabei eine ganze Reihe von Politikfeldern: Nicht nur die Bereiche Umweltschutz und Verkehr sind betroffen, sondern auch Fragen der Wirtschaft, des Wohnungsbaus, des Katastrophenschutzes und nicht zuletzt der Finanzhaushalte der Stadt und des Landes.

Auch wenn geschlossene Verträge auch für eine neue Landesregierung bindend sind, hat jede Regierung das Recht und die Pflicht, bei wesentlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen Verträge zu überprüfen und ggf. neu zu verhandeln (*pacta sunt servanda sic rebus stantibus*). Das Argument, die Projektpartner seien vertraglich gebunden, S21 zu Ende zu bauen, wird durch ein vom Aktionsbündnis in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten von Professor Urs Kramer, Universität Passau, gründlich widerlegt.

Von verschiedener politischer Seite wurden in letzter Zeit hektisch Vorschläge gemacht, wie die mangelnde Leistungsfähigkeit von S21 verbessert werden könnte. Allerdings kranken diese „Ergänzungsmaßnahmen“ daran, dass sie weitere Milliarden kosten, aber die Kernprobleme nicht lösen können.

Das Aktionsbündnis hat ein Konzept „Umstieg 21“ (www.umstieg-21.de) entwickelt, das unter Verwendung und Umnutzung des bereits Gebauten zu einer tatsächlichen grundlegenden Verbesserung des Bahnverkehrs führt.

In diesen Wahlprüfsteinen nennt das Aktionsbündnis darauf fußend konkrete und realistische Anforderungen, wie in der nächsten Legislaturperiode die Verantwortung für einen zukunftsfähigen Bahnverkehr wahrgenommen werden kann. Um die Meinungsbildung im Vorfeld der Wahl zu unterstützen, bitten wir Sie um die Beantwortung der Fragen, denen wir jeweils eine Problembeschreibung vorangestellt haben. Wir erwarten Ihre Antwort bis zum 26. Februar.

Stuttgart, im Februar 2021

I. Der Bahnhof der Landeshauptstadt muss leistungsfähig sein

Die Bundesregierung hat das Ziel einer Verdoppelung der Bahn-Fahrgastzahlen bis 2030 ausgegeben. An den Hauptbahnhof eines Landes sind deshalb – noch mehr als bisher – hohe Anforderungen zu richten: Er muss eine große Zahl von Zügen bewältigen, muss attraktive Fahrpläne ermöglichen und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

1. In Stoßzeiten hohe Zugzahlen

Um auch den zukünftigen morgendlichen und

abendlichen Berufsverkehr zu bewältigen, muss der Stuttgarter Hauptbahnhof künftig – über die stündlich verkehrenden Züge hinaus – in der Spitzenstunde noch mehr zusätzliche Züge abfertigen können als der bestehende. Zurzeit bewältigt der Bahnhof 37 Züge in der Spitzenstunde – mit geringen Ausbauten der Zulaufgleise nach Berechnung der Nahverkehrsgesellschaft des Landes bis zu 50.

Der im Bau befindliche Tiefbahnhof bewältigt hingegen nur 32 Züge in der Spitzenstunde (die im „Stresstest“ behaupteten 49 Züge hatte die Bahn unter anderem mittels extrem kurzer Ein- und Aussteige-Zeiten und der Notlösung von „Doppelbelegungen“ der Bahnsteige – die

wegen der Schräglage der Gleise aber voraussichtlich gar nicht genehmigt werden können – erreicht).

2. Integraler Taktverkehr – nicht nur „Deutschlandtakt“

Um möglichst viele Menschen zum Umsteigen auf die Bahn zu ermutigen, plant die Bundesregierung einen „Deutschlandtakt“, der allerdings lediglich regelmäßige (immer zur „gleichen Minute“) Halte von Fern(!)zügen vorsieht. Ein Bahnhof wie der in Stuttgart, in dem ein Großteil der Züge Regionalzüge sind und in dem Umstiege in alle Richtungen stattfinden, muss aber einen Fahrplan ermöglichen, in dem für alle(!) Züge zu jeder vollen oder halben Stunde wechselseitige Umstiege möglich sind. Bei einem solchen „Integralen Taktfahrplan“ kommen alle Züge regelmäßig in den Minuten vor der Stunde X an und fahren in den Minuten nach der Stunde X ab. Dazu muss ein Bahnhof aber so viele Bahnsteige haben, wie er Linien verknüpft – das sind in Stuttgart 14 Linien, für die auch 14 Gleise benötigt werden – nicht nur acht.

3. Genügend Bahnsteigfläche

Um einen sicheren und für die Fahrgäste attraktiven Betrieb zu ermöglichen, darf es auf den Bahnsteigen kein zu großes Gedränge geben. Während des Cannstatter Volksfestes oder bei einem Fußballspiel sind schon jetzt die Bahnsteige oft grenzwertig voll. Der Tiefbahnhof würde aber nur noch etwa die halbe Bahnsteigfläche haben – für (erhoffte) noch größere Fahrgastzahlen.

- Welche Maßnahmen planen Sie, wie der Stuttgarter Bahnhof steigende Zug- und Fahrgastzahlen sicher und zukunftsfähig bewältigen kann?
- Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die S21-Planungen noch einmal grundsätzlich auf ihre bahnerkehrlichen Auswirkungen hin überprüft werden?
- Werden Sie Schritte dahin unterstützen, dass das Konzept „Umstieg 21“ auf seine Realisierbarkeit hin untersucht und ggf. konstruktiv modifiziert wird?

II. Sicherheit muss oberste Priorität haben

Nicht nur Bauherr und Betreiber eines Bahnhofs sind für dessen Sicherheit verantwortlich, sondern auch Stadt und Land: Die städtische Feuerwehr und das für den Katastrophenschutz zuständige Innenministerium müssen

– für den bevorstehenden Betrieb – die Sicherheit des Bahnhofs gewährleisten.

1. Brandschutz muss gewährleistet sein

Erst nachdem die Bahn durch Gerichtsbeschluss dazu gezwungen wurde, hat sie von ihr bis dahin geheim gehaltene Unterlagen zum Brandschutz der Gruppe „Ingenieure22“ zugänglich gemacht. Bei der Prüfung dieser Unterlagen haben sich eklatante Fehler und Defizite gezeigt: unrealistische Annahmen, falsche Zahlen, widersprüchliche Berechnungen – eine große Zahl so grober Mängel, dass Sachverständige schon heute von einem „Todestunnel“ reden.

Auch bei der Planung des Tiefbahnhofs sind grundlegende physikalische Bedingungen missachtet worden und zu enge, zu steile, zu lange Fluchtwege, teils in Bereiche hinein, die im Brandfall verrauchen, geplant worden, sodass im Fall eines Zugbrandes eine Rettung für eine große Zahl an Fahrgästen fast ausgeschlossen ist. Dipl.-Ing. Hans Heydemann und Dr. Christoph Engelhardt haben deshalb ein umfangreiches Gutachten zu den Schwachstellen des Brandschutzgutachtens erstellt.

Das Eisenbahnbundesamt hat jedoch die abschließende Prüfung des Brandschutzes auf einen Zeitpunkt kurz vor einer Inbetriebnahme der fertig gestellten Anlagen verschoben. Es droht daher eine Situation wie beim Berliner Flughafen BER, der viele Jahre lang nachgerüstet werden musste – nur dass ein unterirdischer Bahnhof so gut wie gar nicht nachgerüstet werden kann und deshalb erhebliche Einschränkungen bei der Betriebsgenehmigung oder sogar ein grundsätzliches Verbot von Bahnbetrieb zu befürchten sind.

2. Überschwemmungen

Im Gegensatz zu der verbreiteten Annahme, Stuttgart 21 werde ein unterirdischer Bahnhof, wird der im Bau befindliche Tiefbahnhof nur teilweise unter der Oberfläche verschwinden. Vielmehr ist auf der Baustelle schon jetzt zu sehen, dass der Tiefbahnhof einen bis zu 8 Meter hohen Wall entlang der Schillerstraße darstellen wird. Das ist nicht nur optisch störend, sondern vor allem wirkt dieser Wall wie eine Staumauer, an der sich das Oberflächenwasser bei künftig immer häufiger zu erwartendem Starkregen aus der gesamten Innenstadt aufstaut und – noch bevor es in den Schlossgarten abfließen kann – in die Tiefhaltestellen des Arnulf-Klett-Platzes und in den Tiefbahnhof fließt. Diese Gefahr wird dadurch noch verstärkt, dass der wegen S21 tiefer gelegte

Hauptabwasserkanal („Nesenbachdüker“) durch die Verlegung erheblich an Kapazität verloren hat.

- Werden Sie sich für eine neutrale Überprüfung des Brandschutzkonzepts – schon jetzt, nicht erst nach Fertigstellung des Baus – einsetzen?
- Werden Sie sich dafür einsetzen, dass das Brandschutzgutachten von Dr. Christoph Engelhardt und Dipl.-Ing. Hans Heydemann von 2018 bei der weiteren Genehmigung von DB-Planungen berücksichtigt wird?
- Werden Sie die Suche nach baulichen Wegen unterstützen, im Bereich des Schlossgartens ein natürliches Abfließen des Wassers weiterhin zu ermöglichen?

III. Klimaschutz muss Vorrang haben

1. Das Rosenstein-Areal muss Frischluftschneise bleiben

Das heute noch mit Gleisen belegte „Rosenstein-Areal“ muss unbebaut bleiben. Es dürfen gerade in Ballungsräumen keine weiteren Böden versiegelt werden. Vor allem aber: Durch eine Bebauung würde nicht nur eine wichtige Frischluftschneise Stuttgarts versperrt, sondern die Gleise werden auch im Sommer als Kühlkörper gebraucht, um eine noch größere Erhitzung der City zu vermeiden. Da infolge des kaum mehr aufzuhaltenden Klimawandels mit immer heißeren Sommern zu rechnen ist, verbietet es sich, diese Fläche zulasten des Stadtklimas zu bebauen.

Es gibt Alternativen: Beim Nordbahnhof befindet sich eine Fläche („Nordkreuz“), auf der kurzfristig 1000 Wohnungen gebaut werden können – ohne ökologische Nachteile. Es muss lediglich die S21-Baulogistik der Bahn weggeräumt und der Boden saniert werden. Baubeginn könnte bereits 2024 sein – während das Rosenstein-Areal – wenn überhaupt – allerfrühestens 2035 frei wird (wer weiß, wie bis dahin der Wohnungsmarkt aussieht?).

- Werden Sie sich dafür einsetzen, dass das Rosenstein-Areal freibleibt von aller Bebauung und zeitnah Wohnungen an anderer Stelle (z.B. „Nordkreuz“) geschaffen werden?

IV. Gäubahn an den Hauptbahnhof anschließen – kein Mischverkehr auf den Fildern

1. Gäubahn über die Filder gescheitert

Nach 25-jähriger Planung muss die Führung der Gäubahn über die Filder-S-Bahn als gescheitert angesehen werden. „S21-Erfinder“ Professor Gerhard Heimerl hat sich so geäußert und Steffen Bilger, Staatssekretär im maßgeblichen Bundesverkehrsministerium, implizit auch, indem er eine gänzlich neue Streckenführung mit einem 12 km langen Zwei-Röhren-Tunnel umsetzen will.

Die Führung der Gäubahn über den Flughafen führt auch zu weiterer Bodenversiegelung und damit der Vernichtung bester fruchtbarer Böden

2. Gäubahn direkt in den Hauptbahnhof führen

Die Gäubahn ist eine wichtige Bahnverbindung der Region in die Schweiz; sie muss leistungsfähig an den Hauptbahnhof der Landeshauptstadt angeschlossen bleiben. Da eine Führung via Flughafen/Messe nicht nur als planerisch gescheitert zu betrachten ist, sondern auch – wegen des Mischverkehrs (ICE/Regionalzüge/S-Bahnen auf denselben Gleisen) – von vornherein nicht leistungsfähig genug gewesen wäre, muss die Zufahrt zum Stuttgarter Hbf weiterhin über die „Panoramastrecke“ (Vaihingen–Nord-Bahnhof–Hauptbahnhof) geführt werden. Eine Fortführung der Gäubahn nach Feuerbach, statt in den Hauptbahnhof, würde dazu führen, dass man von Zürich keinen direkten Anschluss mehr zum Hauptbahnhof hätte – ein Unding.

3. CO₂-Sparen, wo immer es geht

Die Herstellung von Beton, insbesondere von Stahlbeton, ist extrem CO₂-intensiv. Hinzu kommt ein hoher Verbrauch der immer knapper werdenden Ressource Bausand. Angesichts des drohenden Klimakollapses ist es unverantwortbar, Stuttgart 21 mit zusätzlichen mindestens 50 Kilometern Tunnel (neuer Gäubahn-Tunnel und geplante nördliche Tunnelzuführungen) sowie mit einem unterirdischen Ergänzungsbahnhof weiterzubauen.

Ein Ziel des Projekts S21 war und ist es, durch den Anschluss des Flughafens an die Bahn-Verbindung Ulm–Stuttgart die Zahl der CO₂- und Ultrafeinstaub-trächtigen Flugreisen um 1,2 Millionen Passagiere pro Jahr zu steigern. Das verbietet sich in Zeiten der bereits spürbaren Klimakatastrophe.

- Werden Sie sich für einen Planungs- und Baustopp für den Filder-Abschnitt einsetzen, solange keine realistische Alternative gefunden ist?
- Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Gäubahn grundsätzlich auf der Panoramastrecke bleibt und insbesondere auch während der Bauarbeiten von Stuttgart 21 durchgängig funktionsfähig an den Hauptbahnhof angeschlossen bleibt?
- Werden Sie sich dafür einsetzen, dass keine weiteren teuren und klimabelastenden aufwändigen Betonbauten für S21 erstellt werden?
- Werden Sie sich dafür einsetzen, dass der Flugverkehr vom Flughafen Stuttgart nicht erweitert, sondern reduziert wird?

V. Kosten begrenzen

Die Deutsche Bahn AG selbst hatte 4,77 Milliarden Euro als Wirtschaftlichkeitsgrenze („Sollbruchstelle“) definiert. Eingeräumt sind seit 2018 – ohne alle Ergänzungsprojekte und ohne die Neubaustrecke nach Ulm – 8,2 Milliarden Euro.

Die Bahn klagt gegen das Land Baden-Württemberg und gegen die Landeshauptstadt, sich je zu einem Drittel an den noch nicht finanzierten Kosten – bislang ca. 3,5 Milliarden – zu beteiligen. Ob das Gericht dafür oder dagegen entscheidet, ist völlig offen – vor allem, weil das Weiterbauen stets auf politischen Druck auch des Landes und der Stadt geschehen ist. Diese Gerichtsentscheidung muss möglichst zeitnah erreicht werden, damit jetzt und nicht erst viel später sichtbar wird, welcher öffentliche Haushalt mit welchen Milliardenmehrkosten belastet werden.

- Werden Sie sich für möglichst rasch beginnende Gerichts-Verhandlungen einsetzen?
- Werden Sie sich für eine Bau- und Vergabepause einsetzen, bis Klarheit über die Finanzierung der riesigen Finanzierungslücke besteht?

VI. Umstiegslösungen prüfen

Angesichts einer sich zuspitzenden Klimakrise, angesichts der dramatischen Auswirkungen des Corona-Schocks, angesichts einer exorbitanten öffentlichen Verschuldung, angesichts der zahlreichen technischen und Leistungs-Probleme des Projekts ist unausweichlich: Stuttgart 21 muss nach so viel Desaster noch einmal auf den Prüfstand gestellt und Umstiegs-Alternativen diskutiert werden.

1. „Umstieg 21“ – viel mehr als eine Notlösung

Das Konzept „Umstieg 21“ ermöglicht eine deutliche zukunftsfähige Verbesserung des Bahnverkehrs; es ermöglicht deutlich zeitnäher und klimapolitisch verantwortlicher Wohnungsbau; es braucht keine weiteren teuren und CO₂-trächtigen „Ergänzungsbauwerke“; es ermöglicht weiterhin eine leistungsfähige Zugverbindung vom Hauptbahnhof in die Schweiz; es ermöglicht einen S-Bahn-Ringschluss von Böblingen nach Wendlingen und Kirchheim und eine Express-S-Bahn zum Flughafen; es kostet erheblich weniger als S21 mit seinen „Ergänzungsbauwerken“.

2. Der Clou: „Umstieg 21“ löst auch das Güterverkehrsproblem

Da „Umstieg 21“ keine Tiefbahnhofsgleise benötigt, kann es die bereits gebauten Tunnel für ein hochmodernes vollautomatisches Güterlogistik-System nutzen, das Güter von und nach Stuttgart an den Stadträndern aufnimmt und umweltschonend in die City und wieder hinaus transportiert. So kann „Umstieg 21“ einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten – nicht nur durch weniger Autofahrer, die gerne die attraktiven Bahnfahrtmöglichkeiten nutzen, sondern – auch durch deutlich weniger Lieferverkehr. So kann Stuttgart einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

- Werden Sie sich für eine Denkpause einsetzen, in der nicht das Denken Pause macht, sondern in der die S21-Bauarbeiten Pause machen, damit noch einmal gründlich und problemlösungsorientiert über vernünftige Alternativen nachgedacht werden kann?