



BORIS PALMER

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg  
Stellv. Vorsitzender Fraktion GRÜNE, verkehrspolit. Sprecher

Boris Palmer MdL, Konrad-Adenauer-Str. 12, 70173 Stuttgart

70173 STUTTGART  
Konrad-Adenauer-Str. 12  
Telefon (0711) 20 63-691  
Telefax (0711) 20 63-660  
boris.palmer@gruene.de  
www.boris-palmer.de

Stuttgart, den 20. Oktober 2006

## **Argumentationspapier Stuttgart 21 – Nichtfinanzielle Aspekte**

Nachfolgend eine Zusammenfassung der wichtigsten Argumente nichtfinanzieller Art in der Diskussion um S 21.

### **Typische Argumente der Befürworter von Stuttgart 21:**

- **Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm sind untrennbar verbunden**

Die an Stuttgart 21 interessierten Kreise vermengen seit Jahren mit großem Erfolg diese beiden Projekte („Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sind untrennbar miteinander verbunden“). Diese Argumentation dürfte für einen nicht geringen Teil der Zustimmung in der Bevölkerung außerhalb Stuttgarts verantwortlich sein. Vor allem der oberschwäbischen Bevölkerung wird erfolgreich der Eindruck vermittelt, dass mit einem Verzicht auf Stuttgart 21 die langfristige Beibehaltung des sehr langsamen Verkehrs über die Geislinger Steige verbunden wäre.

Doch die Behauptung der „Untrennbarkeit“ lässt sich schon mit der historischen Entwicklung der Projekte widerlegen. Am Anfang stand die Erkenntnis, dass die Filstal-Strecke mit ihren 2 Gleisen und der betrieblich schwierigen Geislinger Steige auf Dauer unzureichend sind. Daraufhin wurde ein Projekt eines 4gleisigen Ausbaus zwischen Plochingen und Ulm mit einem neuen Alaufstieg (weitgehend im Tunnel) im Bereich Geislingen von Prof. Krittian (sog. K-Trasse) entwickelt.

Dies nahm Prof. Heimerl zum Anlass, eine für den Schnellverkehr interessante Alternativplanung parallel zur A8 vorzustellen (Heimerltrasse oder H-Trasse). Sie unterschied sich von der K-Trasse vor allem dadurch, dass sie entgegen den bisherigen Gepflogenheiten der DB AG Steigungen aufwies, die nur von Triebwagenzügen des Personenverkehrs aber nicht von Güterzügen bewältigt werden konnte. Umgesetzt hat die DB dieses Konzept bislang erst einmal auf der Strecke Siegburg – Frankfurt (Main) Flughafen. Diese Trasse sollte von Stuttgart kommend die Bestandsstrecke Stuttgart – Plochingen bei Esslingen-Mettingen verlassen und von dort auf die Fildern führen, um ab dort entlang der A8 weiterzuführen.

Erst in einem darauf folgenden 3. Planungsschritt bekam die H-Trasse die Ergänzung durch „Stuttgart 21“, das im Gegensatz zur K-Trasse die Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke ermöglichte.

- **Nur Stuttgart 21 ermöglicht eine ICE-Anbindung des Flughafens**

Dieses Argument ist zunächst einmal richtig. Man muss sich aber fragen, ob die ICE-Anbindung ein wichtiges und erstrebenswertes Ziel ist. Stuttgart wird nie ein internationaler Hub mit großem Einzugsbereich werden. Diese Funktion ist in Deutschland Frankfurt und München vorbehalten, selbst Berlin spielt da nicht mit. Der Einzugsbereich des Stuttgarter Flughafens ist auf Württemberg und (in begrenztem Umfang) Südbaden begrenzt. ICE-Züge der Relation Frankfurt – München halten in Mannheim, Ulm und Augsburg. Mannheim ist eindeutig zum Flughafen Frankfurt, Augsburg zum Flughafen München orientiert. Verbleibt also nur noch Ulm. Im Nahstreckenbereich unter 100 km sind ICE-Züge (vor allem auf Neubaustrecken) gegenüber dem Regionalverkehr unverhältnismäßig viel teurer. Daher kann man guten Gewissens davon ausgehen, dass angesichts der teuren Fahrpreise die Mehrzahl der Ulmer auf die Nutzung des ICE zum Stuttgarter Flughafen verzichten wird. Sinnvoll ist eine gute Einbindung des Stuttgarter Flughafens in möglichst viele RE-Linien. Hier zeigt das Konzept „Kopfbahnhof 21“ von BUND und VCD jedoch die attraktivere Lösung.

- **Nur Stuttgart 21 ermöglicht eine Fahrzeit von 28 Minuten von Stuttgart nach Ulm**

Dieses Argument stimmt nur, solange die Züge nicht über den Flughafenbahnhof fahren. Mit der geplanten Bedienung des Flughafens liegt die Fahrzeit bei 33 Minuten und das ist exakt die benötigte Fahrzeit über die H-Trasse.

- **Der Kopfbahnhof verlangsamt die Fahrzeit der durchgehenden Fernzüge**

Diese Aussage war richtig, als noch jeder Fernzug in einem Kopfbahnhof einen Lokwechsel durchführen musste. Wendezüge und ICE-Triebzüge benötigen nur noch eine Aufenthaltszeit von 4 Minuten, maximal 1 Minute mehr als bedingt durch den starken Fahrgastwechsel sowieso erforderlich ist.

- **Stuttgart 21 ist mit einer erhebliche Ausweitung des Zugangebotes verbunden**

Der Bevölkerung wird immer wieder suggeriert, dass die Realisierung von Stuttgart 21 eine erhebliche Verbesserung des Zugangebotes zur Folge hat, die es andernfalls nicht geben würde. Auf der Internet-Seite <http://www.stuttgart21.de/site/stuttgart21/de/verbindungen21/angebotssteigerung/angebotssteigerung.html> sind die nachfolgenden Tabellen veröffentlicht:

<b>Fernverkehr Anzahl der Züge ab Stuttgart je Werktag</b>	<b>Som- mer 2005</b>	<b>Stutt- gart 21</b>
Stuttgart – Ulm	34	76
Stuttgart – Aalen	9	9
Stuttgart – Göppingen	10	16
Stuttgart – Böblingen, Zürich	7	8
Stuttgart – Vaihingen (Enz), Karlsruhe	20	28
Stuttgart – Heidelberg, Mannheim	49	69
Stuttgart – Heilbronn, Würzburg	0	19
Stuttgart – Schwäbisch Hall	0	8

<b>Regionalverkehr Anzahl der Züge ab Stuttgart je Werktag</b>	<b>Som- mer 2005</b>	<b>Stutt- gart 21</b>
Stuttgart – Aalen	29	28
Stuttgart – Göppingen	34	24
Stuttgart – Tübingen	39	54
Stuttgart – Böblingen, Zürich	17	23
Stuttgart – Vaihingen (Enz), Karlsruhe	26	24
Stuttgart – Heilbronn, Würzburg	43	35
Stuttgart – Schwäbisch Hall	21	23

Die angegebenen Ausweitungen des Angebotes im eigenwirtschaftlich von der DB AG erbrachten Fernverkehr stehen im völligen Widerspruch zur Geschäftspolitik der DB der vergangenen Jahre. Die DB reduziert wegen ungenügender Auslastung seit Jahren regelmäßig das Angebot der noch als IC-Linien existierenden früheren IR-Linien. Auf vielen ehemaligen IR-Strecken hat sie sich vom Fernverkehr völlig zurückgezogen. Vor diesem Hintergrund sind die in der Tabelle enthaltenen neuen Fernverkehrsverbindungen auf Strecken, die z. T. schon seit vielen Jahren keinen Fernverkehr mehr haben, völlig unrealistisch. Die angegebenen drastischen Steigerungen der Zugzahlen auf der Hauptachse Mannheim – Stuttgart – Ulm sind ebenfalls nicht realistisch. Auch auf diesen Strecken wurde das Angebot in den letzten 10 Jahren reduziert und nicht ausgeweitet.

Da Stuttgart 21 keine nennenswerten Auswirkungen auf die Reisezeiten hat (siehe oben) ist auch von dieser Seite nicht mit einem überdurchschnittlichen Zuwachs an Fahrgästen zu rechnen. Lediglich die Reduzierung der Fahrzeit zwischen Stuttgart um Ulm um 20 bis 25 Minuten durch die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm würde zu erhöhten Fahrgastzahlen führen – dies aber auch ohne Stuttgart 21. Wie die Erfahrungen mit der Neubaustrecke Köln – Frankfurt zeigen, werden selbst diese aber nicht so hoch sein, dass sie eine Ausweitung des Angebotes auf mehr als das Doppelte mit 4 Fernzügen je Stunde und Richtung zwischen Stuttgart und Ulm rechtfertigen.

Die Ausweitung des Zugangebotes im Nahverkehr müsste durch das Land Baden-Württemberg bestellt werden. Dieses kürzt wegen der Reduzierung der vom Bund finanzierten Regionalisierungsmittel jedoch aktuell das Angebot. Die Landesregierung antwortete in der Landtagsdrucksache 14/299 auf die Frage danach, in welchem Umfang nach Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“ Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Zugangebot bestellt werden sollen, wie folgt: *„Welche zusätzlichen Leistungen nach Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ vom Land bestellt werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht mitgeteilt werden. Hierzu ist die Entwicklung der finanziellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV insgesamt entscheidend.“* Die extreme

finanzielle Belastung, die bei Realisierung von Stuttgart 21 auf das Land Baden-Württemberg zukäme, wird nicht zu Ausweitungen sondern zu weiteren Einschränkungen des Zugangebotes führen.

- **Stuttgart 21 macht Platz frei für eine städtebauliche Nutzung der Bahnanlagen**

Auch diese Aussage ist natürlich nicht falsch. Ein großer Teil der Flächen, die angeblich erst durch Stuttgart 21 frei werden, werden aber bereits heute nicht mehr von der Bahn genutzt. Hierzu zählen die Flächen des ehemaligen Eilgutbahnhofes zwischen dem Hauptbahnhof und der Heilbronner Straße und der ehemalige Güterbahnhof Stuttgart Nord. Am Beispiel des früheren Eilgutbahnhofes zeigt sich deutlich, dass für diese Flächen und die von der Stadt Stuttgart vorgesehene überwiegende Nutzung als Büro- und Handelsflächen in Stuttgart aktuell kein Markt vorhanden ist. Fast alle fertiggestellten Gebäude in diesem Areal wurden von der landeseigenen Landesbank BW gebaut, jetzt soll noch die „Bibliothek 21“ als Gebäude der Stadt Stuttgart hinzukommen. Die Vermarktung der übrigen Baugrundstücke kommt nicht voran, private Investoren sind nicht interessiert.

Durch die mehr als zehnjährige Hängepartie haben sich mittlerweile auch die Vermarktungsmöglichkeiten deutlich verändert. Sollte Stuttgart 21 bis Ende des nächsten Jahrzehnts tatsächlich realisiert werden, ist der Wachstumsboom in der Region Stuttgart gerade zu Ende gegangen. Ab 2020 wird die Region Stuttgart stagnieren oder gar schrumpfen. Die Flächen kommen also erst auf den Markt, wenn sie nicht mehr gebraucht werden. Schlimmer: Der innere Nordbahnhof mit 30 Hektar Fläche wird schon zehn Jahre nicht angepackt, weil dort die gigantische Baustellenlogistik unterkommen soll.

**Zusätzlich zu den aufgelisteten falschen Argumenten der S21-Befürworter hätte die Realisierung von Stuttgart 21 aber noch zahlreiche weitere fatale Auswirkungen:**

- **Die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofes würde drastisch verringert**

Im Zusammenhang mit den weiter oben dargestellten unrealistischen Versprechungen einer Ausweitung des Zugangebotes wird gerne suggeriert, der neue Durchgangsbahnhof sei viel leistungsfähiger als der „veraltete“ Kopfbahnhof. Leider ist jedoch gerade das Gegenteil der Fall!

Trotz aller Ausweitungen des Zugangebotes seit der Bahnreform vor 10 Jahren gilt auch heute noch, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof seit 1978 viel weniger Zugbewegungen aufweist als vorher. Damals wurde die unterirdische S-Bahn-Strecke in Betrieb genommen, was zur Folge hatte, dass der gesamte Vorortverkehr, der früher auch durch den Kopfbahnhof geleitet wurde, wegfiel. Zusätzlich hat in den letzten 10 Jahren die Verwendung von Wendezügen und ICE-Triebzügen wegen der nicht mehr stattfindenden Lokwechsel zu einer drastischen Reduzierung der Rangierfahrten geführt. Fazit also: Der Kopfbahnhof mit seinen vorhandenen 17 Gleisen hat bereits heute viele Kapazitätsreserven die durch einen Umbau des Gleisvorfeldes noch erheblich erhöht werden könnten.

Der geplante achtgleisige Durchgangsbahnhof wäre hingegen bereits bei dem heutigen Zugaufkommen ein betrieblicher Engpass. In der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr kommen in Stuttgart 34 Züge an, dazu kommen noch zwei in Stuttgart neu einsetzende Fernzüge. Innerhalb einer Stunde müssen also selbst bei optimaler Gestaltung des

gesamten Nahverkehrs als Durchmesserlinien je vorhandenem Bahnsteiggleis 4,5 Fahrten je Stunde bewältigt werden.

Um die Bedeutung dieses zunächst harmlos erscheinenden Wertes zu ermessen, sei ein Vergleich mit dem Kölner Hauptbahnhof gestattet. Wegen der besseren Vergleichbarkeit wird hier der Fahrplan des Jahres 2002 zu Grunde gelegt, als Köln Hbf noch ein 100%iger Durchgangsbahnhof war, in dem kein Zug die Fahrtrichtung wechselte. Heute ist die Situation wegen der ICE-Züge der Neubaustrecke Köln – Frankfurt, die in Köln „Kopf machen“ müssen, noch deutlich verschärft. 2002 wurden die in Köln Hbf für den Nah- und Fernverkehr (ohne S-Bahn) zur Verfügung stehenden 9 Bahnsteiggleise in der Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr von 40 Zügen angefahren, also 4,44 Züge je Bahnsteiggleis und Stunde und damit eine fast genauso hohe Zugdichte wie im geplanten neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof.

Die betriebliche Lage in Köln Hbf ist wegen der Überlastung des Bahnhofs seit Jahren unbefriedigend, der Bahnhof ist ein gefürchteter Engpass im deutschen Eisenbahnnetz, den die meisten Züge mit einer neu entstandenen bzw. vergrößerten Verspätung verlassen. Eine Verbesserung dieser Situation durch eine Vergrößerung des Bahnhofs ist aus städtebaulichen Gründen völlig ausgeschlossen. In Stuttgart will man sich einen solchen neuen Engpass aber erst schaffen!

Ebenfalls problematisch sind überlastete Zulaufstrecken. In Köln ist dies vor allem die Rheinbrücke, die nur 2 Gleise je Fahrtrichtung anbietet, weshalb Züge oft warten müssen, bis ein Gleis verfügbar ist. Im Jahr 2002 verließen zwischen 7 und 8 Uhr 26 Züge den Kölner Hbf auf den 2 Gleisen der Hohenzollernbrücke in Richtung Köln-Deutz, also 13 Züge je Gleis und Stunde. Stuttgart 21 sieht für die bereits heute überlastete Zulaufstrecke in Richtung Kornwestheim weiterhin nur 1 Gleis je Fahrtrichtung vor. Zwischen 7 und 8 Uhr kommen derzeit aus Richtung Kornwestheim 14 Züge in Stuttgart Hbf an. Auch hier soll also ein Engpass zementiert werden, der den gefürchteten Kölner Hbf noch in den Schatten stellt.

Eines ist jedenfalls klar: Die groß angekündigte starke Ausdehnung des Zugangebotes ist während des Berufsverkehrs undenkbar, weil der auf 8 Gleise reduzierte neue Bahnhof da bereits mit dem heutigen Zugangebot überlastet ist. Eine großzügige Ausdehnung des Zugangebotes ist aber unsinnig, wenn sie nur dann möglich ist, wenn die heute existierenden Zugangebote noch freie Plätze haben, aber im Berufsverkehr, wenn in den vorhandenen Zügen bereits heute jeder Platz belegt ist, am zu kleinen Bahnhof scheitert.

- **Stuttgart 21 bedeutet den Abschied vom integralen Taktfahrplan**

Vor einigen Jahren hat die baden-württembergische Landesregierung Planungen für einen integralen Taktfahrplan im ganzen Land vorgestellt. Integraler Taktfahrplan bedeutet, dass sich in allen wichtigen Knotenpunkten des Landes fast alle Züge ein bis zwei mal pro Stunde im jeweiligen Bahnhof treffen, dort einige Minuten warten, so dass man bequem umsteigen kann, und dann wieder in alle Richtungen abfahren. Die Schweiz praktiziert dieses Modell bereits seit 1982 mit großem Erfolg in Zürich und investiert große Summen, um diesen Service in immer mehr Bahnhöfen des Landes bieten zu können.

Ein solcher fahrgastfreundlichen „Systemknoten“ wird in Stuttgart bei Realisierung von Stuttgart 21 nicht mehr möglich sein, da es hierfür viel zu wenig Bahnsteiggleise gibt. Dies

wird übrigens auch von der Landesregierung nicht bestritten. Fern- und Regionalzüge werden den Bahnhof zeitversetzt nutzen, so dass beim Umsteigen von Fern- auf Regionalzüge oder umgekehrt immer Umsteigezeiten von ca. 20 Minuten entstehen. Da die wenigen Bahnsteiggleise wegen ihrer dicht aufeinanderfolgenden Nutzung immer so schnell wie möglich wieder verlassen werden müssen, wird es auch nicht mehr möglich sein, einige Minuten auf verspätete Anschlusszüge zu warten, so wie dies heute oft der Fall ist.

- **Fast alle vorhandenen Nahverkehrs-Fahrzeuge müssen erneuert werden.**

Wegen der verschärften Anforderungen an den Brandschutz, die den Bestimmungen für die Fernzüge auf den tunnelreichen Neubaustrecken entsprechen, muss der vorhandene Fahrzeugpark des Nahverkehrs praktisch vollständig ausgetauscht werden. Dies betrifft, mit Ausnahme der wenigen Zuggarnituren, die in diesem Jahr für die IRE-Züge Karlsruhe – Stuttgart beschafft wurden, auch alle Neubaufahrzeuge der letzten Jahre wie die Doppelstockzüge oder die Triebwagen der Baureihen 425 und 426.

Die DB bestreitet, dass dies ein Problem darstellt und behauptet, sie hätte die Möglichkeit, die vorhandenen Fahrzeuge in andere Bundesländer abzugeben um dann für Baden-Württemberg neue Fahrzeuge zu kaufen. Dies ist jedoch unsinnig. Die DB steht in den meisten anderen Bundesländern in einem scharfen Ausschreibungswettbewerb mit anderen Anbietern. Die Bedingungen der jeweiligen Aufgabenträger sehen fast ausnahmslos zwingend die Beschaffung fabrikneuer Fahrzeuge durch den Bieter vor, allein schon deshalb, weil ansonsten die DB mit ihren vorhandenen Fahrzeugen einen riesigen Vorteil vor allen anderen Bietern hätte, die solche alten Fahrzeuge nicht haben und auch nicht kaufen können, weil die DB ihre nicht mehr benötigten und einstmals durch den Steuerzahler finanzierten Altfahrzeuge lieber verschrottet, als sie an mögliche Konkurrenten zu verkaufen.

- **Dieseltriebwagen können den Tunnelbahnhof nicht mehr anfahren.**

Der geplante unterirdische Bahnhof wird aus naheliegenden Gründen nur noch von Elektro-Zügen angefahren werden können. Dies hat zur Folge, dass die bestehende sehr gut angenommene IRE-Linie Sigmaringen – Albstadt – Balingen – Tübingen – Reutlingen – Stuttgart bei Umsetzung von Stuttgart 21 zukünftig in Tübingen enden würde und Fahrgäste in Richtung Reutlingen und Stuttgart dort wieder wie in früheren Zeiten umsteigen müssten. Der im Vergleich zu den heutigen Neigetechnikzügen dieser Linie marginale Zeitgewinn, den die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm auf der Verbindung Tübingen – Stuttgart ermöglicht, würde für die Fahrgäste der Zollern-Bahn durch den Umsteigeaufenthalt in Tübingen zu einer Fahrzeitverlängerung negiert.

- **Bei Störungen können die S-Bahnen den Hauptbahnhof nicht mehr erreichen**

Immer mal wieder kommt es zu ungeplanten Sperrungen des S-Bahn-Tunnels durch die Stuttgarter Innenstadt. In diesen Fällen muss ein Teil der S-Bahn-Züge bereits in Feuerbach und Bad Cannstatt wenden. Einige Züge fahren aber bis Stuttgart Hbf weiter, verlassen die vorhandenen S-Bahn-Gleise erst unmittelbar vor der Bahnhofshalle und wenden dort auf den relativ wenig genutzten Gleisen 1-4. Diese zusätzliche und

ungeplante Belastung des Hauptbahnhofes führt zwar zwangsläufig zu Verspätungen, aber immerhin können alle Fahrgäste den Hauptbahnhof erreichen.

Wird Stuttgart 21 realisiert, werden die S-Bahn-Gleise und die übrigen Gleise bereits in Feuerbach bzw. Bad Cannstatt vollständig getrennt. Die Überlastung des zu kleinen Bahnhofs und der nur zweigleisigen Strecke zwischen Feuerbach und Hauptbahnhof machen eine Umleitung von S-Bahn-Zügen in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof völlig unmöglich. Daher müssen in einem solchen Fall alle S-Bahnen spätestens in Feuerbach oder Bad Cannstatt enden, die Fahrgäste müssen vor allem in Feuerbach auf die dann natürlich völlig überlastete Stadtbahn umsteigen.