

Bulletin No. 2 : Fachschlichtung Stuttgart 21

Zweite Schlichtungsrunde Freitag, 29. Oktober 2010:

Themen: > Verkehrliche Leistungsfähigkeit Durchgangsbahnhof Stuttgart 21. > Notfallkonzept S-Bahn. > Wirtschaftliche Effekte. > Anbindung Flughafen an Regional- und Fernverkehr.

Zusammenfassung

Projektpartner (Bahn, Land, Region, Stadt) und Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 kommen sich während der 6-stündigen Schlichtung nicht näher +++ Beide Seiten bewerten fast alle Diskussionspunkte konträr +++ Teilweise Argumente aus erster Schlichtungsrunde erneut angeführt +++ Bahn und Land können entscheidende Behauptungen zur Leistungskapazität von S21 nicht stichhaltig beweisen, u. a. weil ein Fahrplankonzept für Spitzenzeiten und ein Notfallfahrplan bei S-Bahnstörungen nicht öffentlich vorliegen (beides soll in nächster Runde nachgereicht werden) +++ Durchgangsbahnhof soll 37 Prozent mehr Zugfahrten bringen als Kopfbahnhof, so die Bahn +++ Bündnis sagt, Kopfbahnhof könnte ebenfalls mehr Zugfahrten abwickeln als bislang, wenn zusätzliche Züge von Bahn und Land schon heute auf Schiene gestellt würden +++ Bündnis kritisiert Aussagen zu Effekten von S 21 auf Wirtschaft und Flughafen, u.a. weil sie auf Prognosen, sprich: vor allem Erwartungen, basieren +++ Vorgesehene Diskussion über Neubaustrecke Wendlingen-Ulm entfällt aus Zeitgründen +++

Diskussionspunkte:

> **Leistungsfähigkeit S21 vs. Kopfbahnhof (bestehend K 20 und/oder modernisiert K21)**

Befürworter: „Nicht Ziel, zu beweisen, dass Kopfbahnhof grundsätzlich schlechter ist“, überschreibt Bahnvorstand Volker Kefer Systemvergleich zwischen bestehendem Kopfbahnhof und geplantem Durchgangsbahnhof.

Systemvergleich DB Netz	Kopfbahnhof	Durchgangsbahnhof
Beispiel Haltezeit ICE 517 Stuttgart -Mannheim	Haltezeit min. 4 Minuten (TGV 6 Minuten) => Mittlere Belegungsdauer Bahnsteiggleise u. Gleisvorfeld 9,2 Min.	Haltezeit 2 – 3 Minuten, => Mittlere Belegungsdauer 4,7 Minuten („Unteres Minimum“) => rund Hälfte Gleisbelegungszeit wie Kopfbahnhof.
Fazit Kefer	➔ Kürzere Halte- und Gleisbelegungszeit erhöht Kapazität Durchgangs- gegenüber Kopfbahnhof	
Zugfahrten im Grundtakt tgl. (in Spitzenstunde)	Kopfbahnhof 683 (54)	Stuttgart 21: 936 (64)
Kefer bezeichnet die in Schlichtungsrunde 1 kritisierten Mindesthaltezeiten als realistisch	Fernverkehr 4-6 Min. Regionalverkehr Kopfbahnhof 4 Min	Fernverkehr 2-3 Min, Regionalverkehr 1-2 Min..

Bahn bestätigt, dass es Fahrpläne / Linien mit längeren Haltezeiten gibt. Mindesthaltezeit ist wichtiger Parameter für Kapazitätsberechnung eines Bahnhofs. Kernaussage Kefer: „Eine Minute als Mindesthaltezeit hat sich bewährt“. Auch längere Mindesthaltezeiten wird Tiefbahnhof mit Fahrplankonzept 2020 nicht an Grenzen bringen: „Maximal 2-3 Konflikte am Tag.“ (Anm. Konflikt = Kapazitätsengpass durch zu kurze Zugfolge). Bei halb soviel Gleisen, kürzeren Einfahrt-, Ausfahrt- und Haltezeiten sowie reduzierten Kreuzungskonflikten (Weichenüberfahrten) gibt es **37 % mehr Zugfahrten in Durchgangsbahnhof als im bestehenden Kopfbahnhof**. Auch in Spitzenzeiten (Berufsverkehr) gibt es keine Reduktion an Zugverbindungen. (Anm.: Dies hatte das Bündnis aus den zur ersten Schlichtungsrunde überlassenen Fahrplankonzeption der Gutachter SMA herausgelesen).

Aktionsbündnis: Entscheidend für Leistungsfähigkeit: „Wie viele Züge fahren, wie lange brauchen sie, wie pünktlich sind sie?“ **Der im Fahrplan S21 für das Jahr 2020 vorgesehene Zuwachs an Zugfahrten ist auch heute schon im bestehenden Kopfbahnhof möglich.** Die erwartete Zunahme der Bahnreisenden bei S21 lässt

sich auch heute erreichen, wenn schon heute mehr Regionalzüge vom Land bestellt werden => „Mehr Züge werden auch durch mehr Fahrgäste genutzt.“ **S21-Kapazitätsberechnung ergibt nur Zuwachs, weil mehr Zugangebote kontinuierlich über den ganzen Tag verteilt sind. In Hauptverkehrszeiten (=Spitzenzeiten) bewältigt Durchgangsbahnhof weniger Züge als heutiger Kopfbahnhof.**

Befürworter: Bestreiten geringere Kapazität in Spitzenzeiten. Können Fahrplan aber nicht vorlegen

Schlichter: „Eine Art Selbstbeweis der Bahn liegt vor.“ Vertagt Thema nach 1,5 Std. auf nächste Runde, in der Spitzenzeitenfahrplan vorliegen soll

> Notfallkonzept S-Bahn-Verkehr - Was passiert, wenn bestehender S-Bahntunnel Hbf – Vaihingen gesperrt und bei S21 Ausweichstrecke (Gäubahn) auf die Fildern nicht mehr existiert ?

Befürworter: Stellen Linienplan vor, welche Linien durch neuen Fildertunnel fahren, welche Linien wo vor Hbf enden sollen. **24 S-Bahnen pro Stunde sollen durch Durchgangsbahnhof geschleust werden.**

Bündnis: Verlangt nach detailliertem Notfallfahrplan. **Unzureichende Schieneninfrastruktur Flughafen/Fildern erlaubt max. 1 S-Bahn/Stunde durch Fildertunnel => S-Bahn- und Zugchaos bei S-Bahn-Störung.**

Befürworter: Verneinen Chaostheorie der Gegner. Können keinen Fahrplan als Beweis vorlegen

Schlichter: Vertagt Thema

> Wirtschaftliche Effekte von S 21 auf Baden-Württemberg

Befürworter: Wirtschaftsminister Pfister betont Schaffung von 10000 Dauerarbeitsplätzen und 500 Millionen Euro Mehreinnahmen jährlich. Studien von Gutachtern, die das Land bestellt hat, dienen Befürwortern als Beweis. **S21 bringt das 1,3-fache der Investition => erhebliche Bruttowertschöpfung.** Pfister kann Begriff Bruttowertschöpfung nicht erklären. **Bahnvorstand Kefer: S21 ist wirtschaftlich, und damit sinnvoll.**

Schlichter: „Auch wenn Projekt wirtschaftlich sinnvoll ist, kann es ökologisch oder sozial unsinnig sein.“

Bündnis: Stuttgart 21 keine/geringe Bedeutung für Güterverkehr. Prognostizierter Zuwachs für den Schienenverkehr in der Region Stuttgart von 15-35 % entspricht Zuwachs Schienenverkehr seit 1994 bis 2010 ohne S21. Durch S21 sollen 370 Millionen PKW-Fahrten oder nur 0,5 Prozent aller PKW-Fahrten heute im Land verlagert werden. Entspricht Stadtbahn Tübingen. **S 21 leistet weniger als K 20, für Pendler schlechter als Kopfbahnhof. Soll S21 auch gebaut werden, wenn es nicht mehr leistet als bestehender Kopfbahnhof?**

> Kapazitäten, Zwangspunkte (Langsamfahrstellen und eingleisige Streckenabschnitte) im Filderbereich

Bündnis: Schieneninfrastruktur auf den Fildern unzureichend (Blitz- und Schneckengrafik) => Murks. **ICE aus Zürich mit 6 Zwangspunkten.** Infrastruktur knapp bemessen, keine Leistungsreserven, kein Integraler Taktfahrplan. **Lange Wartezeiten bei Umstieg am Flughafen Richtung Ulm.**

Befürworter: Einzelne Zwangspunkte beherrschbar. Beispiele aus anderen Regionen als Beweis. Zusätzliches Gleis am Flughafenbahnhof soll gebaut werden.

Bündnis: Einzelner Engpässe noch beherrschbar, mehrere Engpässe nicht. Addieren sich nicht in Wirkung, sondern multiplizieren sich => Zulaufstrecken mit Engpässen verringern Kapazität Tiefbahnhofs entscheidend.

> Flughafen Stuttgart – Anbindung an Fern- und Regionalzugverkehr durch S 21

Befürworter: Potential Flughafen = 8 Mio Menschen, die im Radius von 90 Min erreicht werden können. Bislang fliegen ab Stuttgart nur 60% der Ba-Württemberger => bedeutet Export von 6000 Arbeitsplätzen nach MUC, FRA und Zürich. **Gravierender Gewinn durch Fahrzeitverkürzung, z.B. von HBF zum Flughafen statt 28 nur noch 8 Minuten. S21-Anschluss bringt 1,2 Mio. mehr Passagiere.** Dadurch wird „Kritische Masse“ erreicht, um mehr Ziele anzufliegen (z.B. Doha). Statt 20 sollen 40 % der Fluggäste mit Bahn kommen => Erreichbarkeit erhöht (Dauerstaus auf A 8). Bei Betriebsstörung schnellere Weiterleitung Passagiere nach Ausweichflughäfen.

Bündnis: Flughafen soll besser angebunden, aber nur mit Regionalverkehr von bestehender Trasse im Neckartal => kostet Bruchteil der Kosten von S21, das teuren ICE-Halt alle 2 Stunden vorsieht. Bei anderen kleinen Flughäfen reduziert die Bahn derzeit Fernanbindung. Flughafen Stuttgart mit einer Startbahn kann mit benachbarten Flughäfen mit mehreren Startbahnen (Frankfurt, München nicht konkurrieren). **Flughafen noch vor Inbetriebnahme von S21 und NBS komplett ausgelastet.** Diskussion über 2. Startbahn will niemand im Bündnis. Auch für Landesmesse bringt Fernbahnhof auf Fildern keinen Vorteil, da Messebesucher zum Großteil aus der Region. Dichter S-Bahn-Takt und Verlängerung der Stadtbahn U 6 um 3 Kilometer von S-Fasanen Hof bis zur Messe sinnvoller, beides kann Angebotsnachfrage an starken Messetagen kostengünstiger befriedigen.

> Redaktionskommentar

Die 2. Schlichtungsrunde kostete Nerven. Weil teilweise stundenlang über Dinge diskutiert wurde, ehe alle am Tisch sich darüber einig waren, dass man nicht darüber diskutieren kann! **Weil etwa nachvollziehbare Fahrplankonzepte für Hauptverkehrszeiten und für S-Bahn-Notfälle nicht vorlagen.** Sie sollen in Runde 3 nachgereicht werden.

„Alle Fakten auf den Tisch“, hieß die Ansage von Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU), dem sich alle Projektpartner anschlossen. **Was in der 2. Runde letztlich auf den Tisch kam, verdiente allzu oft aber eben nicht das Etikett „Fakt“.** „Zwischenstände“ von Fahrplanberechnungen wurden etwa beim Streitpunkt über die Leistungsreserven des geplanten Tiefbahnhofs präsentiert. **Viel zu häufig nehmen die Befürworter auch den dehnbaren Begriff „Optimierungspotenzial“ in den Mund.**

Alles Taktik der Projektpartner? Schließlich machen Salami-Taktik, wesentliche Betriebsdetails scheinbarweise herauszugeben, und eine unverbindliche „Wird-schon-noch-alles-besser-im-Laufe-der-Planung“-Philosophie der Projektpartner es dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 extrem schwer, schlüssig dagegen zu argumentieren. Wer kann schon gegen das Versprechen sein, dass alles irgendwann bestens funktionieren wird?

Ein weiterer Mangel der Faktenschlichtung zeigte sich erneut in Runde 2. **Viel zu oft basieren vermeintliche Fakten zu Stuttgart 21 auf Prämissen und Annahmen, die von den Projektpartnern engagierte und bezahlte Gutachter in ihren Studien verwenden.** Mit Prämissen als Platzhalter lassen sich 500 Millionen Euro jährliche wirtschaftliche Effekte oder 10000 neue Dauerarbeitsplätze durch Stuttgart 21 plausibel errechnen. Ob sich diese ergebnisrelevanten Annahmen auch eintreffen, bleibt allerdings eine andere Frage. Zumal Gutachten nicht umsonst GUTachten und nicht SCHLECHTachten heißen!

Sicher, alle Planungen von Investitionen und/oder Infrastrukturprojekte kommen nicht ohne Prämissen, Erwartungen - und manchmal auch nicht ohne Hoffnung - in Gang. **Wer wie Flughafenchef Fundel jedoch 1,2 Millionen zusätzlicher Fluggäste durch S21 erwartet, muss dem Schlichtungspublikum ehrlicherweise auch die andere Seite der Prämissen-Medaille aufzeigen!**

Ein höheres Passagieraufkommen sorgt nicht nur für mehr Wohlstand, sondern auch für mehr Flugbewegungen und damit Lärm auf den Fildern. Glaubt man früheren Prognosen der Flughafengesellschaft, dann wird die einzige Startbahn des Filder-Airports schon an ihren Kapazitätsgrenzen sein, bevor der erste ICE im Dezember 2019 am Flughafen-Fernbahnhof einfahren soll. Sollte S21 weitergebaut werden, dann müsste Flughafenchef Fundel schon in nächster Zukunft die Pläne für eine zweite Piste aufwärmen, die momentan auf Eis liegen. Einen Flughafen Stuttgart 21 wollen die Gegner des gleichnamigen Bahnprojekts nicht – zumindest das ist Fakt.

> In eigener Sache

Das einundzwanzig-bulletin als wöchentlicher PDF-Kurzbericht zur Schlichtung will die wichtigsten Fakten einer Verhandlungsrunde verständlich auf wenigen Seiten zusammenfassen. Das ist unser Ehrenamts-Service für Bürger. Gern können Sie die komprimierten Fakten der S 21-Schlichtung weiterverbreiten! Wie? Indem Sie unser **einundzwanzig-bulletin** per E-Mail an Freunde, Verwandte oder Bekannte weiterleiten – oder auch ausdrucken und in Ihrem Freundeskreis verteilen.

> **Anregungen und Kritik** nehmen wir unter bulletin@21-online.de entgegen.

> **Spenden** sind selbstverständlich willkommen! Bitte unten stehende Bankverbindung nutzen.

Wichtig: Damit Sie uns leichter finden, sind wir ab sofort unter www.21-online.de im Internet.

Schauen Sie vorbei – wir veröffentlichen dort (fast) täglich Rechercheberichte zu Stuttgart 21.

Die nächsten Storys:

> **Staatsanwaltschaft Stuttgart – nach Wasserwerfereinsatz auf einem Auge blind?**

> **Devotionalienhandel – glänzende Geschäfte mit S21-Buttons & Co.**