

Faktenprüfung zu „Stuttgart 21 und Deutschland-Takt“, Stuttgart Rathaus 16.1. 2020
Wolfgang Hesse

Thesen zum Deutschland-Takt

- **These 1:** Initiative des BMVI zum „Deutschland-Takt“ (kurz: *D-Takt*) vom Oktober 2018 ist *begrißenswert* und könnte – ernsthaft umgesetzt – eine Wende in der deutschen Bahn- und Verkehrspolitik einleiten. Leider kommt sie 30 Jahre verspätet. Grundprinzip muss der *Integrierte Taktfahrplan* (ITF) sein.
- **These 2:** Ein ernst gemeinter *D-Takt*-Ansatz müsste an den Fehlern der Vergangenheit ansetzen und diese korrigieren bzw. revidieren.
Beispiele: Nürnberg/Erfurt/Leipzig, Stuttgart/Ulm
- **These 3:** "Grundtakt" (= *Stundentakt*) muss durchgängig gelten, auch in Randzeiten, abends und am Wochenende! *Halbstundentakte* sind wünschenswert, bieten Verdichtung, ersetzen aber keinen Grundtakt.
Folgerung: : Zielfahrpläne täuschen große Zugdichte vor, aber abends fehlen die Anschlüsse
- **These 4:** Gefahr: *D-Takt* könnte als „*Feigenblatt*“ für *Weiterwursteln* mit ineffizienten, spektakulären Großprojekten dienen (Bsp.: Hannover - Bielefeld, Würzburg - Nürnberg, Stuttgart 21).
Folgerung: *Knoten-Ertüchtigungen* und Herstellung *ITF-gerechter Fahrzeiten* sollten Vorrang haben

DB-Konzernbevollmächtigter Th. Krenz am 16.7. 2019 im Stg. Gemeinderat: „Der neue Knoten ist für den Deutschland-Takt bestens vorbereitet“/ „Stuttgart 21 ist wesentliche Voraussetzung für den geplanten Deutschland-Takt“/ „Ohne Stuttgart 21 wäre der geplante Deutschland-Takt schlicht nicht möglich.“

Das ist wie: **Das Nadelöhr ist wesentliche Voraussetzung für die Bewegungsfreiheit des Kamels!**

- Dazu **These 5: D-Takt für B-W ist möglich mit Umstieg bei S21.**
Dagegen: Kapazitäts-Reduktion (8 Gleise statt 16) macht ITF unmöglich.
"Zielfahrpläne" für Stuttgart (und Ulm) sprechen dem ITF Hohn!

Zum „**S-Bahn-ähnlichen Hochleistungsbetrieb**“ (T. Krenz, DB):

„Der Pilotknoten der Digitalen Schiene Deutschland verbindet eine hochleistungsfähige Infrastruktur mit smarter Technik: Auf jedem der acht Bahnsteiggleise kann ohne Weiteres alle fünf Minuten ein Zug fahren, auf jedem der acht daran anschließenden Streckengleise im Schnitt alle zwei Minuten. ...“

Im S-Bahn-ähnlichen Hochleistungsbetrieb ergeben sich somit nicht nur Kapazitätsreserven ..., sondern auch kurze Übergangszeiten für umsteigende Reisende bei gleichzeitig kurzen Haltezeiten für durchfahrende Fahrgäste auf den zahlreichen durchgebundenen Linien.“

(Zitate Th. Krenz, 16.7. 2019)

Fragen:

- Will die DB alle ihre ICE's und IC's zu S-Bahnen umrüsten?
(*denn nur die erlauben blitzschnelles Ein- und Aussteigen*)
- Sollen alle Weichen um den Stuttgarter Hbf. herausgerissen und jeder Linienwechsel künftig unterbunden werden?
(*denn nur so könnten die Fernzüge „S-Bahn-ähnlich“ verkehren*)
- Soll der TGV dann in Untertürkheim halten?
(*denn er wäre ein Störfaktor im „Hochleistungsbetrieb“*)

Zum Vorschlag „Ergänzende Infrastruktur“:

Juli 2019: Verkehrsminister Winfried Hermann erkennt *Kapazitäts-Engpässe* und regt als „ergänzende Infrastruktur“ einen (kleinen) unterirdischen Kopfbahnhof unter dem jetzt (noch) bestehenden an.

Fragen:

- *Kann das wahr sein?* Einen bestehenden großen, funktionstüchtigen, leistungsstarken Bahnhof *abreißen* zugunsten eines super-teuren, kleinen, unterirdischen Notbehelfs?
- Stehen geschlossene, aber (noch) nicht vollzogene Immobilien-Verträge *über* öffentlichen Interessen von Bürgern, Bahnfahrern, Klima- und Umweltschutz?
- Muss ein einmal begangener Planungs-Irrtum mit *ewigem Flickwerk* im Bahnsystem bezahlt werden?

s. auch: <https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/434/von-der-gaukelei-mit-den-kapazitaeten-6083.html>

Fazit:

- In *Stuttgart* wird mit gigantischem finanziellen Aufwand vorhandene Bahn-Kapazität *nicht erweitert*, sondern *zurückgebaut*.
- Damit erweist sich „*Stuttgart 21*“ neben den bekannten Risiken (*Schräglage, Brandschutz, Anhydrit, Überschwemmungen, ...*) als gigantische, kaum zu heilende **Fehlplanung**.
- S 21 steht im **Widerspruch** zu den deklarierten *Zielen* für den **D-Takt**: „*Der Schienenverkehr soll pünktlicher, schneller, die Anschlüsse sollen direkter und verlässlicher werden.*“ (*Bundesverkehrsminister Scheuer im Okt. 2018*)
- S 21 konterkariert die *Umwelt- und Klimaziele* der Bundesregierung (u.a.)
 - . durch **Verhinderung** besserer, störungsfreier Bahn-Angebote und (indirekt)
 - . durch **Begünstigung umweltschädlicher** Verkehrsarten (Auto- und Flugverkehr).
- *Kombi-Lösung* (4 Gleise im Tiefbahnhof, 12-16 Gleise im zu belassenden Kopfbahnhof) würde D-Takt-Probleme *abmildern*, ist aber nur **zweitbeste** Lösung.

In der Auseinandersetzung um S 21 sollten endlich *fachliche* Argumente vor *politischen* Vorrang bekommen.

Literaturverweis:

W. Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, S. 386-389, Minirex-Verlag, Luzern 2019