

Gemeinderatsmehrheit ignoriert wissenschaftliche Erkenntnisse zu Deutschlandtakt bei S21

Raus aus der postfaktischen Filterblase!

Vor dem Hintergrund, dass Stuttgart 21 die größte klimapolitische Stellschraube der Stadt ist, kann der Umgang der Rathausmehrheit mit der neuen Faktenlage beim Thema Bahnhofskapazität nur noch als beschämend bezeichnet werden, so Bündnissprecher Dr. Eisenhart von Loepert. Offensichtlich sei die Dramatik der Klimaentwicklung bei den Verantwortlichen in Stuttgart noch nicht angekommen.

Ausgerechnet der Grüne Stadtrat Jochen Stopper war es, der mit seinem Eingangsstatement in der Sitzung des S21-Ausschusses am 16.Juni einen Beitrag des aus München angereisten Bahnexperten Dr. Christoph Engelhardt zum Thema Deutschlandtakt ablehnte. Engelhardt hatte in Verbund mit einer Reihe teils internationaler Bahnwissenschaftler in seinem Faktencheck-Portals WikiReal.org wochenlang die Zielfahrpläne der Bahn für S21 analysiert und war zu dem Ergebnis gekommen, dass die Einführung des Deutschlandtakts, des bundesweit akzeptierten Schlüssels zur dringend gebotenen Aufwertung des Schienenverkehrs, bei Stuttgart 21 „absolut nicht fahrbar“ ist. Engelhardt schlussfolgert in seinem nicht gehaltenen Folenvortrag, dass der Tiefbahnhof weite Teile Baden-Württembergs vom Deutschland-Takt abhängen würde. Es ergäbe sich zwangsläufig ein ungeordneter „Kraut-und-Rüben-Fahrplan“ mit viel längeren Umsteigezeiten. „Wer etwa von Würzburg nach Zürich umsteigen wolle, muss 58 Minuten auf seinen Anschluss warten, bei Umstieg von Tübingen nach Karlsruhe sind es 21 bis 26 Minuten, von Straßburg/Freudenstadt nach Würzburg/ Nürnberg 37 bis 51 Min.“

Die Logik des Deutschlandtakts, im Fachjargon Integraler Taktfahrplan ITF genannt, ist die Gleichzeitigkeit der Ankünfte und Abfahrten von Fern- und Regionalzügen in einem Zeitfenster von ca. 12 Min, der sogenannten Knotenzeit, die kurze Umsteige ermöglicht. Dies erfordert eine Kapazität von mindesten 14 Gleisen zuzüglich Reservgleisen. Um diese mathematischen Unausweichlichkeit zu umgehen, stellt die DB den ITF einerseits als für S21 gar nicht erforderlich dar, andererseits praktiziert sie die seit dem Stresstest vertraute Strategie des manipulativen Hochrechnens der Kapazität von S21 – etwa durch die Annahme völlig unrealistischer Gleis-Belegungsgrade von bis zu 100% (60% gelten bahnwissenschaftlich als absolutes Maximum) oder durch gar nicht zulässige Dreifachbelegungen der Bahnhofsgleise.

Von allem die Herren Kotz (CDU) und Körner (SPD), aber leider auch die Rathaus-Grünen, wollen von alledem lieber nichts wissen, spulen ihre altbekannten Sprechblasen und Ideologien runter und verharren, Klimawandel hin oder her, in ihrer „postfaktischen Filterblase“ (Engelhardt).

Einiger Lichtblick in diesem Trauerspiel ist der Vorstoß von Verkehrsminister Hermann, der immerhin einräumt, dass mit Stuttgart 21 die angestrebte Verdoppelung der Fahrgäste nicht möglich ist. Aber auch er will die Gleise des Kopfbahnhofs abreißen, die mühelos den ITF und eine Verdoppelung der Fahrgäste ermöglichen würden und fordert stattdessen

ergänzend zu S21 einen verkleinerten unterirdischen Kopfbahnhof, der weitere Kosten von vermutlich über 1 Mrd. € auslösen würde, die im Zweifelsfall Land und Stadt mit der Begründung „Verbesserung von S21“ übernehmen würden. Vor allem bedeute das eine erneute Betonorgie verbunden mit weiteren massiven CO2-Emissionen, so von Loeper.

Das Aktionsbündnis begrüßt, dass in der Sommerpause eine Arbeitsgruppe über das Problem ITF bei S21 beraten soll. Von Loeper: „Dabei müssen die Erkenntnisse der Bahnexpert*innen um Dr. Engelhardt und Prof. Wolfgang Hesse am besten durch deren Beteiligung an der Arbeitsgruppe Berücksichtigung finden. Von Verkehrsminister Hermann erwarten wir, dass er nicht weiter mit Halbwahrheiten und fragwürdigen taktischen Kompromissangeboten operiert, sondern die ganze Wahrheit als Voraussetzung für Lösungen in der Sache auf den Tisch bringt.“

Kontakt: Dr. Eisenhart von Loeper 07452 4995/ Dr. Christoph Engelhardt 089 3207317/
Werner Sauerborn: 0171 320 980 1

Link:

Folienvortrag Dr. Engelhardt: http://wikireal.org/w/images/f/f2/2019-07-16_Engelhardt - D-Takt mit S21 nicht fahrbar - Folienerläuterungen.pdf

Video einer Pressekonferenz der Fraktion SÖS-Linke-Plus mit Dr. Engelhardt:
<https://www.youtube.com/watch?v=ELtAu34P3Og&feature=youtu.be>