

## 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 *begrüßenswert* 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*" (= *Studentakt*) 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 smarterer 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