

Anfrage und Antrag vom 05.06.2012	Nr.
--	------------

Eingang bei L/OB:

Datum:

Uhrzeit:

Eingang bei 10-2.1:

Datum:

Uhrzeit:

Anfrage und Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktion

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

Betreff

Neue Zweifel an der Leistungsfähigkeit des neuen Stuttgart 21-Tiefbahnhofs
 Wurden beim Stresstest die Fahrgäste vergessen?

Ein zentrales Versprechen von Stuttgart 21 ist die „Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung in eisenbahnverkehrlicher und -betrieblicher Hinsicht“ (PFA 1.1). Dieses Versprechen war einer der wesentlichen Gründe, deretwegen Stuttgart 21 in den bisherigen Planfeststellungsverfahren, in der so genannten Schlichtung und in der Volksabstimmung mehrheitlich als vorzugswürdig und zustimmungsfähig erachtet wurde. Im Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) heißt es dementsprechend: „Ein entscheidendes Kriterium für die Bewertung der Antragsplanung und ihrer Alternativen ist ihre verkehrliche Leistungsfähigkeit, die sich vor allem nach der Bewältigung des Betriebsszenarios 2003 bemisst. Mit der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart will die Vorhabenträgerin eine zukunftsfähige Infrastruktur schaffen, mit der die prognostizierte Verkehrsnachfrage befriedigt werden kann.“

Die auch in der Finanzierungsvereinbarung von 2009 festgeschriebene Bewältigung des Betriebsszenarios BVWP 2003 sieht u. a. „eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf ... gegenüber dem Angebot 2001 vor.“ Die erheblichen Zweifel daran, dass die bei Stuttgart 21 geplante eisenbahnverkehrliche Infrastruktur diesen Kapazitätszuwachs würde bieten können, konnten nie wirklich von den Projektbefürwortern ausgeräumt werden, auch nicht im so genannten Stresstest, mit dem die Bahn den Nachweis erbracht zu haben glaubt, dass im Tiefbahnhof zur Hauptverkehrszeit 49 Züge abgefertigt werden könnten.

Nun werden die vielfältigen Zweifel an der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs neuerlich genährt durch die Studie „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)“, die das Büro Durth Roos Consulting GmbH im Auftrag der Deutschen Bahn AG 1998 erstellt und 2009 aktualisiert hat.

Die der makroskopischen Personenstromsimulation zugrunde liegenden Plangrundlagen und die Ergebnisse der Analysen alarmieren. Sie legen nahe, dass der Tiefbahnhof nicht nur für den Eisenbahnverkehr, sondern vielmehr auch noch für die Bahnreisenden selber ein unzumutbarer Engpass zu werden droht.

Im Einzelnen geben folgende Plangrundlagen und Analyseergebnisse Anlass für erhebliche Zweifel an der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs:

- a) Der Personenstromanalyse für die Hauptverkehrszeit liegt nicht das Passagieraufkommen eines Betriebsprogramms mit 50 % mehr Zugangeboten im Tiefbahnhof zugrunde,

auch nicht eines mit 49 Zügen, sondern ein fiktives Betriebsprogramm aus dem Jahr 1997 mit lediglich 29 Zügen zur Spitzenstunde.

- b) In der lediglich auf 29 Zügen zur Spitzenstunde basierenden Studie wird darüber hinaus darauf verwiesen, dass nach Prognosen zum Reisendenaufkommen für die Bahn davon auszugehen sei, „dass sich die prognostizierten Daten im Fernverkehr tendenziell reduzieren werden.“
- c) Grundlage der Überprüfung und Dimensionierung der Fußgängeranlagen ist das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Fassung 2005). Danach wird die Verkehrsqualität der Anlagen in Stufen von „A“ für ungehinderten Verkehr bis „F“ bei Überlastung der Verkehrswege eingeteilt. Die von der Bahn für die Untersuchung des Tiefbahnhofs zu den Spitzenzeiten als anzustrebende Zielgröße vorgegebene Qualitätsstufe ist nun nicht „A“ oder „B“, sondern lediglich die Stufe „C“ („eingeschränkte freie Bewegungswahl“) oder sogar nur „D“ („deutlich eingeschränkte Bewegungswahl“). Dies steht im Gegensatz zu den Aussagen des Planfeststellungsbeschlusses, dass die „mit dem Vorhaben verbundenen verkehrlichen und betrieblichen Ziele ... optimal erreicht werden“.
- d) Die Ergebnisse der Personenstromanalyse müssen trotz dieser niedrigen Qualitätsanforderungen wohl als desaströs eingestuft werden. 6 Treppen werden unter Ansatz der Qualitätsstufe C als nicht leistungsfähig eingestuft, 8 Treppen sind sogar unter Ansatz der Qualitätsstufe D nicht leistungsfähig. Von den Durchgängen werden 17 Durchgänge unter Ansatz der Qualitätsstufe C als nicht leistungsfähig eingestuft, 5 Durchgänge sind sogar unter Ansatz der Qualitätsstufe D nicht leistungsfähig.
Der neue Tiefbahnhof erfüllt somit nicht einmal die Mindestanforderungen der Bahn AG.

Wir fragen daher:

1. Ist der Verwaltung die Studie „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)“ bekannt?
2. Wenn nein: Vertritt der Oberbürgermeister die Auffassung, dass die Vertragsparteien der Finanzierungsvereinbarung über die Studie seinerzeit hätten informiert werden müssen (spätestens vor Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im April 2009)?
3. Wenn ja: Wurde der Gemeinderat seinerzeit über die Planungsgrundlagen, Inhalte und Ergebnisse der Studie informiert?
4. War der Verwaltung bekannt, dass die Bahn bei den Personenströmen im geplanten Tiefbahnhof nur die Qualitätsstufen C und D gemäß Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen anpeilt und teilt die Verwaltung die Auffassung der Bahn, dass diese Qualitätsstufen für den Hauptbahnhof der Landeshauptstadt ausreichend sind?
5. Welche Änderungen wären notwendig, um an allen neu zu gestaltenden und zu schaffenden Zugängen und vertikalen Verkehrsanlagen mindestens die Note C zu erreichen?
6. Wurde in der Studie ein Teilausfall der Treppen, Aufzüge, Fahrtreppen, etc. berücksichtigt oder wurde das System nur unter optimalen Bedingungen untersucht?

Wir beantragen:

1. Als Vertragspartei der Finanzierungsvereinbarung fordert die Stadt die Deutsche Bahn AG auf, unverzüglich Stellung zu nehmen zu den Plangrundlagen und Ergebnissen der oben genannten Studie. Dabei sind von Seiten der Bahn insbesondere folgende Fragen zu beantworten:
 - a. Warum werden hinsichtlich der Personenströme im geplanten Tiefbahnhof lediglich die Qualitätsstufen C und D angestrebt?
 - b. Welche Qualitätsstufen erreichen Durchgänge und Treppen in Hauptbahnhöfen vergleichbarer Großstädte wie München, Frankfurt, Leipzig usw.?

- c. Warum wurde den Personenstromanalysen lediglich ein fiktives Betriebsprogramm mit nur 29 Zügen in der Spitzenstunde zugrunde gelegt?
 - d. Wie ist vor dem Hintergrund des Betriebsszenarios BVWP 2003, das der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 zugrunde liegt, die Aussage in der Studie zu werten, dass sich die prognostizierten Daten im Fernverkehr tendenziell reduzieren werden?
 - e. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bahn aus den Ergebnissen der Personenstromanalyse?
 - f. Gibt es solche Personenstromanalysen auch für die im so genannten Stresstest untersuchten Zugzahlen und das dem Stresstest zugrunde liegende Betriebsprogramm? Wenn ja: Wie sehen die Ergebnisse dieser Analysen aus?
2. Für den Fall, dass keine Personenstromanalysen für die im so genannten Stresstest untersuchten Zugzahlen und das dem Stresstest zugrunde liegende Betriebsprogramm vorliegen, fordert die Verwaltung die Bahn auf, eine aktuelle Personenstromanalyse auf der Grundlage der im Stresstest genannten Zugzahlen vorzulegen.
 3. Die Bahn nimmt bis Ende Juli 2012 im Ausschuss für Umwelt und Technik zu diesem Thema Stellung.



Jochen Stopper



Clarissa Seitz



Peter Pätzold