

<b>Antrag vom 22.01.2018</b>
------------------------------

Eingang bei L/OB:

Datum:

Uhrzeit:

Eingang bei 10-2.1:

Datum:

Uhrzeit:

**Antrag**

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktion
------------------------------------

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
-----------------------

Betreff
---------

**S 21: Verträge sind einzuhalten**

Erweiterungspotenziale für die S-Bahn eruieren

Die Meldungen über weitere erhebliche Kostensteigerungen sowie über eine Verschiebung der Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 sind keine guten Nachrichten für die Landeshauptstadt Stuttgart. Die Bahn gibt den auch von uns vielfach geäußerten Zweifeln reichlich Nahrung. Angesichts der vor Weihnachten bekannt gewordenen enormen Kosten- und Terminproblemen will der Aufsichtsrat der Bahn am 26. Januar über mögliche Änderungen entscheiden. Ende letzten Jahres wurde der Bahn-Aufsichtsrat darüber informiert, dass sich die Fertigstellung von Ende 2021 auf Ende 2024 verschiebt und dass sich die Kosten von 6,5 auf 7,6 Mrd. Euro erhöhen. Damit wurde selbst die Kostenprognose der für die GRÜNE Fraktion im Jahr 2008 tätigen Gutachter Viereggs und Rössler übertroffen, ebenso wie die von der Bahn selbst genannte Grenze der Wirtschaftlichkeit des Projekts bei 6,8 Mrd. Euro.

Da es sich um ein Bauprojekt der Deutschen Bahn AG handelt, muss die Kostenfrage die Deutsche Bahn AG und der Bund als Eigentümer der Bahn beantworten. Wir als Stadt leisten einen freiwilligen Beitrag zur Finanzierung des Gesamtprojekts, sehen aber in der Frage der Mehrkosten den Bund bzw. die Deutsche Bahn AG in der Pflicht.

Es ist kein Geheimnis, dass wir GRÜNEN dieses Bahnprojekt nicht gewollt hatten. Die Mehrheiten in den zuständigen Gremien, aber besonders der Volksentscheid im Jahr 2011, haben jedoch eine klare Entscheidung herbeigeführt. Wir GRÜNEN richten daher bei Stuttgart 21 den Blick darauf, was uns nach der Fertigstellung erwartet.

Für uns ist es ein Gebot der politischen Vernunft und Weitsicht, bei einem Projekt, dessen Planungen bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts zurückreichen, auf mögliche Erweiterungen, Verbesserungen und Optimierungen zu achten. Feinstaub, Stickoxidbelastung, Verkehrswende standen damals für viele Akteure noch nicht im Fokus.

Und wir haben ein großes Interesse an einer raschen Fertigstellung des Projekts. Die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger durch die Großbaustelle sind enorm. Investitionen in die bestehende Infrastruktur der Bahn im Regionalverkehr wurden über Jahrzehnte vernachlässigt, Störfälle sind die Regel, S-Bahn-Züge regelmäßig überfüllt. Viele Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut und für Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit schlicht nicht nutzbar. Die S-Bahn ist in der Region das Rückgrat des ÖPNV, weshalb ein stabiler S-Bahnbetrieb für uns eine hohe Priorität hat. Dazu gehört auch ein funktionierendes Notfallkonzept.

Lärm, Emissionen und katastrophale Wegebeziehungen belasten weitere Jahre die Stadt. Die städtebauliche Entwicklung wird empfindlich verzögert – dies zu einem Zeitpunkt, wo die 7.500 avisierten Wohnungen im Rosensteinviertel dringend benötigt werden ebenso wie die Investitionen in die Infrastruktur öffentlicher Gebäude.

Erneute Überlegungen, Veränderungen an der vertraglich vereinbarten Infrastruktur im Bereich des Filderbahnhofs (Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 bzw. PFA 1.3a und PFA 1.3b) zu diskutieren, haben die Fraktionen der S21-Befürworter veranlasst, ihre Forderungen zum Projekt in einem Antrag zu formulieren und zur Abstimmung zu stellen.

In vielen Punkten sehen wir in den Forderungen Gemeinsamkeiten, wollen aber Potentiale im Besonderen bei der Entwicklung der S-Bahn untersucht und nicht verunmöglicht haben.

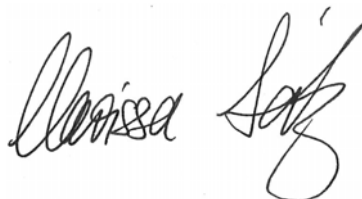
**Daher beantragen wir zur Beschlussfassung am 23. Januar 2018 im Ausschuss für Umwelt und Technik:**

Punkt 2 und 3 des Antrags 01/2018 werden wie folgt geändert bzw. alternativ gefasst:

1. Gleichlautend wie Antrag 01/2018:  
„Es ist im Interesse der Landeshauptstadt Stuttgart, dass auf den Fildern eine neue Drehscheibe für den Bahnverkehr entstehen soll – für die Stadtbahn, die S-Bahn, den Regionalverkehr und den Fernverkehr und in unmittelbarer Nähe zum Manfred-Rommel-Flughafen sowie zur Landesmesse Stuttgart. Deshalb muss es bei der Anbindung der Gäubahn an diese Drehscheibe auf den Fildern bleiben, so wie es der Gemeinderat am 7. Mai 2015 beschlossen hat. Auch ein Zughaltepunkt oder Bahnhof jenseits der Autobahn, und damit in großer Entfernung zu den anderen Verkehrsträgern, würde diese Verkehrsdrehscheibenfunktion zerstören. Die jüngst gemeldete Anbindung von nur drei Fernverkehrsverbindungen Richtung Ulm/München am Tag ist völlig inakzeptabel.“
- 2a. Die Gäubahn soll, wie 2015 beschlossen, über die neue Drehscheibe auf den Fildern und den anschließenden Fildertunnel an den Hauptbahnhof angeschlossen werden.
- 2b. Einer Prüfung des Potenzials einer Kapazitätserweiterung der S-Bahn bis zum Hauptbahnhof durch zusätzliche unterirdisch geführte Gleise wollen wir uns nicht verschließen, sofern dies die städtebauliche Entwicklung und die Bebauung der freiwerdenden Gleisflächen nicht negativ beeinflusst.
3. Darüber hinaus sind Überlegungen, den Schienenverkehr über die Panoramastrecke weiterhin auch im Sinne von Tangentialverkehren führen zu können, sinnvoll. Daher ist letztere langfristig nach Fertigstellung von Stuttgart 21 zu erhalten (wobei die Kosten dafür von den Nutzern zu übernehmen sind). Ebenso befürworten wir eine neue Haltestelle am Nordbahnhof, da hier eine attraktive Umsteigesituation zum S-Bahn-Netz entstehen kann. Weiterhin soll die weitere Nutzung der Nordosttunnelröhren nach Feuerbach geprüft werden, um eine neue Zugverbindung von Böblingen über Vaihingen, Nordbahnhof, Feuerbach, Zuffenhausen und Ludwigsburg zu ermöglichen.
4. Wird beibehalten, wenn die Punkte 2 und 3 in unserer Fassung beschlossen werden:  
„Der von der Stadtverwaltung in GRDRs 617/2017 angekündigte Vorschlag soll die Punkte 2 und 3 berücksichtigen.“



Andreas G. Winter



Clarissa Seitz



Jochen Stopper