

Bahn-Alternativen für Stuttgart und die Filderregion, die kostengünstig und ab sofort realisierbar sind

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.

A. Ziele

Die Fixierung auf Fahrzeitverkürzungen erscheint unsinnig: Die derzeit von der DB geplanten Anlagen „Stuttgart21“ und die Neubaustrecke nach Ulm verkürzen **die Fahrzeit von, nach oder über Stuttgart im Durchschnitt der täglichen 400 Tausend Personenfahrten nur um 0,5 Minuten = 30 Sekunden** (Gutachten der sma 2010 für die CDU/FDP-Landesregierung) – dies für **Steueraufwendungen von mindestens 8, voraussichtlich 10 Milliarden Euro!** Daher erscheint es unbedingt notwendig, vor der Diskussion von Alternativen alle wichtigen gewünschten Ziele zu diskutieren. Das könnten sein:

Direktverbindungen aus B-W zum Flughafen
Filderregion besser und schneller erreichbar
Mehr Zugverbindungen im ganzen Land
Bahnanlagen für alle Züge geeignet
Kürzere Fahrzeiten mit geringem Aufwand
Bessere Anschlüsse ohne Wartezeiten
Zuverlässiger, störungsresistenter Bahnbetrieb
Mehr Kapazitäten für den Güterverkehr
Hauptbahnhof für 50 Züge/Stunde bemessen
Bahnsteige und Zugänge gut dimensioniert
Bahnhofsgebäude und Schlosspark erhalten

Freiflächen für Stadtentwicklung gewinnen
Geringe Risiken für die Stadt und Land
Keine Gefährdung der Mineralquellen
Geringe Beeinträchtigung durch Bauarbeiten
Energieverbrauch, CO₂-Erzeugung senken
Lärmbelastungen reduzieren
Minimale Investitionskosten und Folgekosten für die öffentlichen Haushalte
Zwischenbauzustände möglichst nutzbar
Breiter Konsens in der Bürgerschaft
Bis zum Jahr 2020 realisierbar.

Jede Planungsalternative sollte danach bewertet werden, inwieweit sie alle diese Kriterien erfüllt.

B. Aktuelle Situation und Perspektiven

Die Planungen der DB für „Stuttgart 21“ gehen vom derzeitigen Verkehrsvolumen der Bahn aus und legen der Dimensionierung 32 Züge/Stunde mit 300 Tausend Ein-, Aus- und Umsteigern je Tag zugrunde (Prämisse der DB im Gutachten der Durth Ross Consulting, 2009) – obwohl der Kopfbahnhof früher schon mehr Züge geleistet hatte! Die Schweizer Bürger fahren pro Kopf mehr als doppelt so viele Kilometer Bahn als die deutschen: Entschließen sich die Baden-Württemberger zu ähnlichem Bahnfahren wie die Schweizer, muss im Hauptbahnhof Stuttgart mit 50 Zügen/Stunde und 500 T. Fahrgästen/Tag gerechnet werden. Das könnte der Kopfbahnhof mit einigen Verbesserungen (gemäß Punkt C.3.) leisten. Wird der Tiefbahnhof S21 fertig gestellt, muss ein wesentlicher Teil des Kopfbahnhofs weiter betrieben werden, weil

- die 8 Gleise des Tiefbahnhofs je 6 Züge pro Stunde bei üblichen Verspätungen und bei Instandsetzungs-/Bauarbeiten nicht leisten können: Vergleichbare Bahnhöfe der DB sind im Durchschnitt mit weniger als 3 Zügen/Stunde und Gleis belastet, das Maximum sind 4,4 Züge! Der Hauptbahnhof Zürich (das nur 2/3 der Einwohnerzahl Stuttgarts hat) wird ausgebaut auf 26 Bahnsteiggleise, er hätte dann 2,6 Mal so viele Gleise wie Stuttgart 21 (einschl. S-Bahn).
- die Verkehrswege für Ein-, Aus- und Umsteiger im Tiefbahnhof (gem. o.g. Gutachten Durth Ross) schon bei 32 Zügen/Stunde erhebliche Behinderungen erwarten lassen, da Treppen und Wege bereits für 300 T. Personen/Tag unterdimensioniert erscheinen;
- für andere Nutzungen des heutigen Bahngeländes (gemäß einem Gutachten des Bundestags) Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren notwendig sind, die scheitern, wenn irgend ein Betreiber die Anlagen nutzen will und/oder langfristig ein Bedarf für die Anlagen erkennbar ist (Allgemeines Eisenbahngesetz §§11, 23): Da beide Voraussetzungen gegeben sind, werden die Genehmigungsbehörde und ggf. Gerichte der DB die Stilllegung und Entwidmung des Kopfbahnhofs untersagen (solche Entscheidungen sind mehrfach in letzter Instanz gefällt worden, u.a. nur deshalb, weil Freizeit- und Museumsbahnverkehre die Anlagen nutzen);
- die Planung der DB de facto eine Kapazitätsreduzierung vorhandener Anlagen darstellt: Damit entfallen die Genehmigungsvoraussetzungen, die geschlossenen Verträge werden gebrochen;
- die DB den Weiterbetrieb auf der Gäubahnstrecke im Schlichtungsverfahren zugesichert hat, auf der ein sinnvoller Betrieb nur mit Einmündung in den Kopfbahnhof möglich erscheint.

C. Vorgeschlagene Projekte

Unter den oben genannten Zielsetzungen werden im Folgenden Alternativen vorgeschlagen, die offensichtlich nur Bruchteile der DB-Pläne für „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke kosten; Sie sind auch einfacher und kostengünstiger als die Vorschläge „K21“ und die von Heiner Geißler vorgeschlagene Kombilösung. Dabei enthalten sie Elemente aus allen: Die planfestgestellte Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen und die Rohrer-Kurve aus S21, die lichte Glashalle und Verbesserungen im Gleisvorfeld aus K21. **Die folgenden Vorschläge lassen sich auch mit dem Tiefbahnhof realisieren, zeigen jedoch, dass er überflüssig ist, wertvolle Natur und Bauten unnötig zerstört und eine gigantische Verschwendung von Steuergeldern darstellt. Sie stellen damit einen „dritten Weg“ dar, der zur Lösung im Stuttgarter Konflikt führen könnte.**

1. Mehr Zugverbindungen, bessere Anschlüsse

Im Rahmen der Verträge zu Stuttgart 21 hat das Land bei DB Regio Zugleistungen zu Preisen bestellt, die wesentlich höher sind, als die, die z.B. Bayern mit DB Regio vereinbart hat. Mit der Beendigung der Verträge können aus dem gegebenen Budget des Bundes in ganz Baden-Württemberg mehr Zugleistungen bestellt werden. Die von der DB geplanten Anlagen und Neubaustrecken verteuern Trassenpreise und Stationsgebühren und vermindern die bestellbaren Nahverkehrsleistungen. Werden Neubauten verhindert, bleibt das Bestellvolumen erhalten!

Mit einer landesweit koordinierten Fahrplanstruktur mit dem System „Integrierter Taktfahrplan“ können an den „Netzknotten“ in alle Richtungen optimale Anschlüsse geschaffen werden. Die Verwirklichung erfordert an neuralgischen Infrastrukturanlagen Verbesserungen, beispielsweise zusätzliche Bahnsteige für neue Anschlüsse, weitere Kreuzungs- und Ausweichmöglichkeiten, verbesserte Trassierung zu Einsparung weniger Minuten Fahrzeit u.ä.
Realisierung 2014 bis 2016: notwendiges Investitionsbudget: 100 Mio. Euro.

2. Direktverbindungen in die Filderregion und zum Flughafen

2.1. Hauptbahnhof - Flughafen direkt

Aus dem Kopfbahnhof verkehren Express-S-Bahnen (SE-Züge) alle 30 Minuten ohne Halt über die Gäubahntrasse bis Rohr und weiter auf der S-Bahntrasse über Leinfelden zum Flughafen. Damit Einschränkungen, wie sie vom Verkehrsminister gegenüber der DB-Planung verfügt sind, vermieden werden, müssen die eingesetzten Züge technisch denen der S-Bahnen entsprechen. Das Umsteigen im Hauptbahnhof ist bequem, weil ohne jeden Höhenunterschied möglich. Die Fahrzeit nonstop wird 18, mit Halt in Leinfelden-Echterdingen 20 Minuten betragen. Damit entstehen nennenswerte Reisezeitverkürzungen. Gegenüber dem im Projekt S21 geplanten Flughafenbahnhof entsteht ein Zeitvorteil von etwa 5 Minuten, da der S-Bahnhof aus geringer Tiefe direkten Zugang zum Terminal hat.
Realisierung 2014, notwendiges Budget: 10 Mio. Euro für SE-Triebzüge.

2.2. Direkte Züge Flughafen - Heidelberg und Würzburg

Die halbstündlich vom Flughafen zum Hauptbahnhof verkehrenden SE-Züge werden im Hauptbahnhof mit RE-Zügen nach Vaihingen/Enz-Heidelberg und Heilbronn-Würzburg gekuppelt und schaffen damit Direktverbindungen zu weiten Landesteilen nördlich von Stuttgart. Die RE-/SE-Züge werden aus Triebwagen gebildet, die automatisch kuppelbar sind.
Realisierung 2015, notwendiges Budget: 40 Mio. Euro für SE-Züge

2.3. Direkte Züge Flughafen - Singen

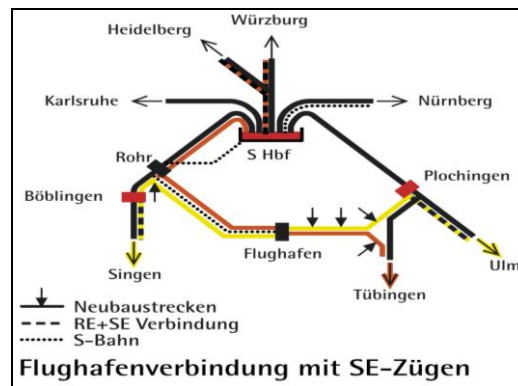
Die in den DB-Plänen vorgesehene „Rohrer Kurve“ wird gebaut und ermöglicht, dass RE-Triebwagen aus Richtung Singen-Rottweil-Horb als zweiten Zugteil einen SE-Triebwagen erhalten, der in Böblingen ab- bzw. angekuppelt wird und Leinfelden und den Flughafen bedient.
Realisierung 2015, notwendiges Budget: 50 Mio. Euro.

2.4. Direkte Züge Flughafen - Tübingen

Die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen sollte gemäß der Planfeststellung der DB AG gebaut werden und eine Einmündung in den vorhandenen Flughafenbahnhof erhalten. Damit können SE-Züge vom Hauptbahnhof über Leinfelden und Flughafen nach Reutlingen - Tübingen fahren.
Realisierung 2016, notwendiges Budget: 300 Mio. Euro

2.5. Direkte Züge nach Ulm

Erhält die Neubaustrecke auch eine Zufahrt nach Wendlingen-Plochingen, so können SE-Züge vom Flughafen nach Plochingen fahren und dort mit RE-Triebwagen gekuppelt werden, die direkte Verbindungen nach Göppingen-Geislingen und Ulm und ggf. weiter nach Augsburg und München schaffen. Auch ein Ringverkehr Hauptbahnhof-Plochingen-Flughafen-Hauptbahnhof ist möglich. Realisierung 2017, notwendiges Budget: 50 Mio. Euro



2.6. Lärmschutz

Die vorgeschlagenen SE-Züge sind technisch weitgehend identisch mit den modernen S-Bahn-Zügen, fahren gleich schnell und verbreiten daher nicht mehr Lärm als heutige S-Bahnen. Um die Lärmzunahme wegen der größeren Zugzahl auszugleichen erhalten kritische Strecken Schallabsorber an den Schienen und 90 cm hohe Schallabsorberflächen, die kaum sichtbar, jedoch trotzdem wirksam sind, da sie nahe der Rädern und Motoren platziert werden können. Realisierung 2013/14, notwendiges Budget: 10 Mio. Euro

2.7. Ergänzende Neubaustrecke Flughafen – Rohr

Da die DB eine ICE-Anbindung des Flughafens nur alle zwei Stunden plant, und tendenziell den Fernverkehr reduziert, erscheinen Investitionen in Neubaustrecken derzeit nicht vertretbar. Sollten in ferner Zukunft Fernverbindungen in die Filderregion denkbar werden, müsste eine Neubaustrecke an der Autobahn A8 nach Rohr gebaut werden. Damit könnten Fernverkehrszüge sowohl aus Singen wie auch aus dem Hbf über den Flughafen nach Tübingen und Ulm fahren.

3. Beschleunigung der Züge nach Ulm und München

Mit dem Fahrplan von 1995 könnten ICE-Züge München in etwa 2 Stunden erreichen, 15 Minuten schneller als heute. Um integrierte Taktfahrpläne mit optimalen Anschlüssen und minimalen Gesamtreisezeiten realisieren zu können, müssen die Fahrzeiten nach Ulm um etwa 7 auf 47 Minuten, nach München um etwa 10 Minuten gekürzt werden. Das kann erreicht werden,

- indem die Strecken so ertüchtigt werden, dass die nach der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung zulässigen Geschwindigkeiten gefahren werden können (Ziel: 6 Minuten),
- und Radien von Kurven, wo immer sinnvoll möglich, vergrößert werden (Ziel: 4 Minuten),

Mit diesen – im Vergleich zur Neubaustrecke – relativ einfachen Aus- und Neubauten könnten Stuttgart und Ulm „Knoten“ im integrierten Taktfahrplan mit guten Anschlüssen werden. Die Verbindung Frankfurt Hbf - München Hbf ist und bleibt über Nürnberg schneller, die Fahrzeit von Köln über Frankfurt-Flughafen nach München wird über Stuttgart kürzer werden. Realisierungsperspektive 2014 bis 2020, notwendige Budgets: 600 Mio. Euro

4. Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Diese Strecke wird, legt man die abgerechneten Kosten de je Tunnelkubikmeter/ Streckenkilometer der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt zugrunde, **5,2 Mia. Euro kosten**. Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung, Betriebsführung **kosten etwa 310 Mio. Euro/Jahr**. Da Einsparungen/Mehreinnahmen nur ca.100 Mio. Euro betragen werden, verbleibt **ein jährl. Defizit, das Land und Bund aufbringen müssen, von etwa 210 Mio. Euro/Jahr!** **Die Neubaustrecke ist wirtschaftlich nicht zu verantworten - sie ist auch ökologisch unverantwortlich: Da ihr Scheitelpunkt 160 Meter höher ist als der der „Geislinger Steige“ und weil sie lange Tunnelabschnitte hat, verursacht sie unnötigen Energieaufwand!**

5. Alternative Wege für Güterzüge

Es gibt es zwei alternative Routen für Güterzüge, mit denen das Filstal entlastet und die „Geislinger-Steige“ vermieden werden könnte: Die Remstalbahn Richtung Aalen und über Nördlingen nach Donauwörth und Augsburg wäre mit geringen Ausbauten sofort verfügbar, Außerdem könnte die Route Mannheim – Heilbronn – Augsburg ausgebaut werden. Realisierung 2014 bis 2020, notwendiges Budget für die Route Nördlingen: 100 Mio. Euro

6. Sanierung des Kopfbahnhofs, neue Bahnsteige und Gleishalle

Die Bahnsteigdächer und deren Stützen werden abgebrochen und durch Glashallen mit weiträumigen Stützen ersetzt. Gleisanlagen und Bahnsteige bleiben wie sie sind. Die Gepäckbahnsteige werden erhöht, sie dienen zum Aussteigen. Von den derzeitigen Bahnsteigen steigen die Fahrgäste nur in die Züge ein. Damit können Haltezeiten von 2 Minuten erreicht werden; indem die Fahrgäste sich jeweils nur in gleicher Richtung bewegen, werden alle Abläufe sicherer flüssiger und stressfreier. Alle Zu- und Abgänge sind ohne Aufzüge und Rolltreppen zugänglich. Im Gegensatz zum Tiefbahnhof bewegen sich im Kopfbahnhof die Reisenden sicher und bequem. Die vorhandenen Anlagen, werden, soweit es der DB auferlegt, saniert und weiter betrieben. Realisierungsperspektive 2012 bis 2020, notwendiges Budget: 320 Mio. Euro.

7. Überbauung des Bahngeländes in Stuttgart

In vielen Metropolenbahnhöfen (z.B. in New-York, Montreal, Paris, London, Berlin und Bern) wurden die Bahnanlagen ohne deren Tieferlegung überbaut. Für Stuttgart gibt einen interessanten Vorschlag von Prof. Tobias Wallisser. Zusätzliche Brücken könnten den Park, die Bahnsteige und das Europaviertel verbinden: Im Brückenbau schufen Stuttgarter Ingenieure weltweit futuristische Lösungen, die auch das Erscheinungsbild der Stadt Stuttgart markant prägen könnten.

Werden der Abstellbahnhof und/oder das Bahnbetriebswerk modernisiert und reduziert, entstehen hochwertige Flächen für Wohnbebauung. Durch eine Überdeckung der vier Gleise entlang dem unteren Schlossgarten könnte eine direkte Verbindung zum Park geschaffen und der Zuglärm abgeschirmt werden. Dabei sollten vor allem mehr Züge an den Endbahnhöfen gewartet werden, weil dann Zugfahrten entbehrlich werden und die Anlagen an anderen Orten Stuttgarter Abstell- und Wartungsanlagen entbehrlich machen. Realisierungsperspektive 2015 bis 2020.

D. Die Filderregion ist eine entscheidende Hürde für S21

Der Tiefbahnhof kann erst dann in Betrieb gehen, wenn alle damit verbundenen Streckenneubauten fertig gestellt sind. Bislang ist das Planfeststellungsverfahren 1.3 (Flughafenbereich und Anbindung an die Gäubahn) **noch gar nicht im Anhörungsverfahren!** Die DB AG hatte die Pläne für diese Anlagen 2002 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Dieses lehnt sie bislang - also seit zehn Jahren - ab, da sie nicht „*die erforderliche Reife*“ haben (Schreiben des EBA an den Verfasser). Deswegen erscheint es ausgeschlossen, dass das Großprojekt „Stuttgart 21“ im Jahre 2021 in Betrieb geht.

Die von DB AG verfolgten Pläne sehen vor, dass eine Bahnsteighälfte des Flughafen-Bahnhofs abgesenkt und damit für Fern- und Regionalzüge geeignet wird. **Damit entstehen Eingleisigkeiten der S-Bahn und der Gäubahn, die einen doppelten Rückbau vorhandener Bahnanlagen darstellen. Das darf gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz voraussichtlich nicht genehmigt werden, weil ein solcher „Rückbau“ allen Planungsprämissen für Mehrverkehr widersprechen würde.** Außerdem verschlechtert die DB Planung die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs, da S-Bahn und ICE-/Regionalzüge im Flughafen-Bahnhof je nur ein Gleis für beide Richtungen haben werden. Darüber hinaus findet der DB-Plan Widerspruch in Leinfelden-Echterdingen, da die Mitnutzung der S-Bahn-Trasse durch lärmintensivere Züge die Belastung der Bürger nennenswert erhöhen würde.

2001 kommunizierte der Vorstand der DB AG: *„Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise für das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren erfolgt.“* Für die Bahnanlagen auf den Fildern hat die DB in zehn Jahren keine genehmigungsfähigen Lösungen gefunden: Nun sollen es die Bürger schaffen und dabei die massiven Mehrkosten verantworten, die durch zwingend notwendige Verbesserungen verursacht werden! Dabei ist das ganze Großprojekt S21 für die Fildern überflüssig und schädlich!

Gröbenzell, 12. 6. 2012 . Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S. . kd.bodack@gmx.de.

