Für S21 und die Fildern gibt es Alternativen, die kostengünstiger und bis 2020 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 S21 und NBS Wendlingen-Ulm schaffen (gemäß einem Gutachten der sma im Jahre 2010 für die CDU/FDP-Landesregierung) **je Fahrt nach oder über Stuttgart im Durchschnitt der täglichen 400 Tausend Fahrten nur um 0,5 Minuten kürzere Fahrzeiten.** 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
Qualifizierung für Hochgeschwindigkeitszüge
Mehr Kapazitäten für den Güterverkehr
Hauptbahnhof für 50Züge/Stunde bemessen
Bahnsteige und Zugänge gut dimensioniert
Bahnhofsgebäude und Schlosspark erhalten
Freiflächen für die Stadtentwicklung gewinnen
Geringe Risiken für die Stadt und Land
Keine Gefährdung der Mineralquellen
Geringe Beeinträchtigung durch Bauarbeiten
Energieverbrauch, CO2-Erzeugung senken
Lärmbelastungen reduzieren
Verluste der DB aus Planung minimieren
Minimale Investitionskosten für die öffentlichen Haushalte
Minimale Folgekosten für die öffentlichen Haushalte
Zwischenbauzustände möglichst nutzbar
Breiter Konsens in der Bürgerschaft
Bis zum Jahr 2020 realisierbar.

Die Liste kann ergänzt oder korrigiert werden. Jede Planungsalternative sollte danach bewertet werden, inwieweit sie jedes Kriterium erfüllt: z.B. mit -5 (schlechter als heute) bis +5 (viel besser). In der Summe der Erfüllungsgrade zeigt sich der „Nutzen". Er muss Kosten gegenübergestellt werden, daher werden hier „Budgets" genannt als Größenordnungen für die erwarteten Kosten.

B. Aktuelle Situation und Perspektiven

Die Planungen für die neuen Bahnanlagen „Stuttgart 21" gehen von den derzeitigen Verkehrsvolumen der Bahn aus und legen der Dimensionierung 29/32 Züge/Stunde mit 300 Tausend Ein-, Aus- und Umsteigern zugrunde (Prämisse der DB im Gutachten der Durth Ross Consulting, 2009) – obwohl der Kopfbahnhof früher schon mehr Züge aufgenommen hatte! In der Schweiz fahren die Bürger mehr als doppelt so viele Kilometer Bahn als in Deutschland. Erreicht die DB – z.B. durch steigende Ölpreise – eine solche Nachfrage, muss im Hauptbahnhof Stuttgart mit 50 Zügen/Stunde (Stresstest 49 Züge/Spitzenstunde) und 600 T. Fahrgästen/Tag gerechnet werden. Dazu muss ein wesentlicher Teil des Kopfbahnhofs weiter betrieben werden, weil

- die 8 Gleise des Tiefbahnhofs diese Zugzahlen bei den üblichen Verspätungen und bei Instandsetzungs- und Bauarbeiten dies nicht leisten können: Der derzeit am stärksten belastete Knotenbahnhof der DB leistet 4,4 Züge/Stunde und Bahnsteigkante, die großen Bahnhöfe der DB AG sind im Durchschnitt mit weniger als 3 Zügen/Stunde und Bahnsteigkante belastet!
- die Verkehrswege für die Ein-, Aus- und Umsteiger im Tiefbahnhof (gemäß Gutachten der Durth Ross Consulting 2009 für die DB) schon bei 29 Zügen/Stunde 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 zu erwarten sind, werden die Genehmigungsbehörde und ggf. die Gerichte der DB AG die vollständige Stilllegung und Entwidmung untersagen (solche Entscheidungen sind mehrfach in letzter Instanz gefällt worden, u.a. nur deshalb, weil Freizeit- und Museumsbahnverkehre die Anlagen nutzen);
- 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 diesen Zielsetzungen werden im Folgenden Lösungen für die genannten Probleme vorgeschlagen, die offensichtlich nur Bruchteile der DB-Pläne für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm kosten. Auch sind sie wesentlich einfacher und kostengünstiger sind als die Vorschläge K21 (Alternative von BUND und VCD): Dabei enthalten sie Elemente aus beiden: Die planfestgestellte Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen und die Rohrer-Kurve aus S21, die lichte Glashalle und Verbesserungen im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs aus K21.
Die folgenden Alternativen stellen damit einen „dritten Weg" dar, der zur Klärung und 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 mit dem gegebenen Budget des Bundes in ganz Baden-Württemberg mehr Zugleistungen bestellt werden. Dabei sollten auch mehr als bisher klare Qualitätsmerkmale und entsprechende Strafzahlungen bei Qualitätsverstößen vereinbart werden. Damit kann ein substanzieller Zuwachs des Verkehrs auf der Schiene erreicht werden.

Mit einer landesweit koordinierten Fahrplanstruktur mit dem System „Integrierter Taktfahrplan" können an den „Netzknoten" 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 auf die Fildern 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

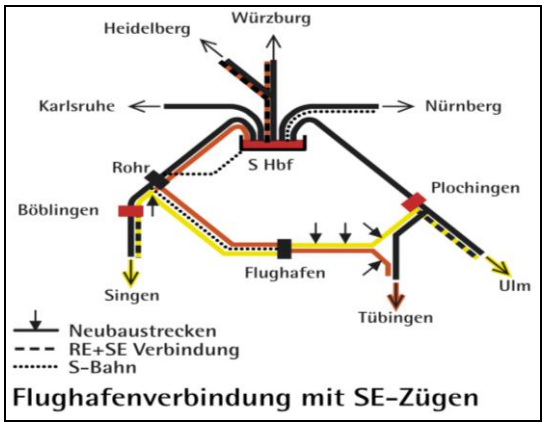
Die in den Planungen für S21 vorgesehene „Rohrer Kurve" wird gebaut und ermöglicht, dass RE-Triebwagen aus Richtung Singen-Rottweil-Horb als zweiten Zugteil einen SE-Triebwagen erhalten, der in Böblingen ab- bzw. angekuppelt wird und Leinfelden und den Flughafen bedient.
Realisierung 2015, notwendiges Budget: 50 Mio. Euro.

2.4. Direkte Züge Flughafen - Tübingen

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

2.5. Direkte Züge Flughafen - Ulm

Erhält die Neubaustrecke eine Zufahrt auch aus Richtung Plochingen-Wendlingen, so können SE-Züge vom Flughafen nach Plochingen fahren. Dort können sie mit RE-Triebwagen gekuppelt werden und damit direkte Verbindungen Richtung Göppingen-Geislingen und Ulm schaffen.
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 für die Fildern denkbar werden, müsste eine Neubaustrecke entlang 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

Wird der Fahrplan von 1995 wieder eingeführt, erreichen ICE-Züge München in etwa 2 Stunden, also etwa als 20 Minuten schneller als heute. Um integrierte Taktfahrpläne mit optimalen Anschlüssen und minimalen Gesamtreisezeiten realisieren zu können, müssen die Fahrzeiten nach Ulm um etwa 9 auf 45 Minuten, nach München um etwa 12 Minuten auf 1 Stunde 50 Minuten gekürzt werden. Das wird durch den Ausbau vorhandener Strecken erreicht, indem

- die Strecken so ertüchtigt werden, dass die nach der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung möglichen Geschwindigkeiten gefahren werden können (Ziel: 6 Minuten),
- Radien von Kurven, wo immer sinnvoll möglich, vergrößert werden (Ziel: 6 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. Alternative Wege für Güterzüge

Es gibt es zwei alternative Routen für Güterzüge, mit denen das Filstal entlastet und die „Geislinger-Steige“ vermieden werden könnte:
1. Güterzüge von Nord und West könnten auf die Remstalbahn Richtung Aalen und über Nördlingen nach Donauwörth und Augsburg fahren. Dafür sind nur geringe Ausbauten notwendig.
2. Sollte es sich abzeichnen, dass die Kapazität dieser Route ausgeschöpft wird, könnte eine weitere Güterzugroute ist von Mannheim über Heilbronn nach Donauwörth und Augsburg eröffnet werden. Dazu müsste die Strecke Heilbronn – Schwäbisch-Hall elektrifiziert werden.
Realisierung 2014 bis 2020, notwendiges Budget für die Route Nördlingen: 100 Mio. Euro

5. Sanierung des Kopfbahnhofs, neue Bahnsteige und Gleishalle

Die Bahnsteigdächer und deren Stützen werden abgebrochen und durch Glashallen mit weiträumigen Stützen ersetzt. Gleislagen und Bahnsteige bleiben wie sie sind. Die Gepäckbahnsteige werden erhöht und dienen zum Aussteigen. Die derzeitigen Bahnsteige dienen in der Regel nur zum Einsteigen. Indem die Fahrgäste sich jeweils nur in gleicher Richtung bewegen, werden alle Abläufe sicherer und stressfreier, der Haltezeiten von 2 Minuten ermöglicht.
Realisierungsperspektive 2014 bis 2018, notwendiges Budget für 8 Gleise: 120 Mio. Euro.
Die vorhandenen Bahnanlagen, werden soweit es der DB auferlegt ist, sie weiter zu betreiben, entsprechend saniert. Wenn insgesamt die Hälfte der Anlagen weiter betrieben wird:
Realisierungsperspektive 2012 bis 2020, notwendiges Budget: 200 Mio. Euro

6. 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 2050.

7. Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Diese Strecke wird, legt man die abgerechneten Kosten der DB je Tunnelkubikmeter und je Streckenkilometer der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt zugrunde, **5,2 Mia. Euro kosten.**
Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung **kosten etwa 310 Mio. Euro/Jahr.**
Da die Einsparungen und Mehreinnahmen nur ca.100 Mio. Euro betragen werden, verbleibt
ein jährliches Defizit , das Land und Bund aufbringen müssen, von etwa 210 Mio. Euro/Jahr!
Die Neubaustrecke ist auch deshalb nicht zu verantworten!

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 **noch gar nicht eröffnet!**
Die DB AG hatte die Pläne für diese Anlage 2002 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Dieses lehnt sie bislang - also seit zehn Jahren - ab, da sie nicht *„die erforderliche Reife“* haben.

Der von DB AG favorisierte Plan stellt mit der Eingleisigkeit der S-Bahn und der Gäubahn im Flughafen-Bahnhof einen doppelten Rückbau vorhandener Bahnanlagen dar. Er darf wahrscheinlich gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht genehmigt werden, weil die vorhandene Zweigleisigkeit im Hinblick auf den wachsenden Bahnverkehr notwendig erscheint.
Abgesehen davon, verschlechtert der DB Plan die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs. 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, 25. 5. 2012 . Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S. . kd.bodack@gmx.de.