

Faktenschlichtung Stuttgart 21, 1. Sitzung am 22.10.2010

Verkehrliche Wirkungen und Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21

Argumente und Fragestellungen des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

-
- Wirkungen des Projekts auf die Fernverkehrsanbindung der Metropolregion Stuttgart
 - Bedeutung der Fernverkehrsanbindung des Flughafens Stuttgart
 - Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr
 - Betriebliche Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart 21
-

Fernverkehrsanbindung der Metropolregion Stuttgart

Hauptaussagen:

- **Stuttgart wird nicht vom Fernverkehr abgehängt, wenn S21 nicht umgesetzt wird**
 - **Auch ohne Stuttgart 21 kann die Fahrzeit nach Ulm deutlich verkürzt werden**
 - **Für den Fernverkehr spielt Stuttgart 21 keine Rolle, maßgeblich sind kürzere Fahrzeiten auf den Strecken nach Ulm und nach Zürich.**
 - **Die Magistrale für Europa existiert nur auf dem Papier**
-

Die wichtigsten Argumente

1. Stuttgart ist ein Zielbahnhof, keine Durchgangsstation wie Kassel. Je nach Fernverkehrslinie steigen ca. 60-80% der Fahrgäste der ICE- und IC-Züge hier ein, aus oder um. Reisezeitgewinne auf der Durchfahrt in Stuttgart sind daher nur zweitrangig. Es besteht keinerlei Gefahr, dass bestehende ICE- und TGV-Verbindungen zukünftig an Baden-Württemberg vorbei geführt werden, denn
 - von Köln, Frankfurt und Hannover sind Verbindungen nach München schon heute über Nürnberg schneller als über Stuttgart. Das wird auch nach Umsetzung von S21 und NBS Wendlingen – Ulm dauerhaft so sein. Die bestehenden über Stuttgart durchgebundenen Linien fahren wegen der hohen Nachfrage von und nach Stuttgart sowie Ulm über diese Linie.
 - die Verbindung Paris – München wird über Stuttgart immer schneller sein als über Frankfurt
 2. Für den Fernverkehr bringt der Verzicht auf das Wenden im Kopfbahnhof im Vergleich zu Kopfbahnhof 21 mit Neubaustrecke nach Ulm einen Zeitgewinn von drei bis vier Minuten.
 3. Für Baden-Württembergs Anbindung an den Fernverkehr ist nicht Stuttgart-Ulm, sondern Mannheim-Frankfurt entscheidend. Hier bestehen massive Kapazitätsengpässe, obwohl jeder ICE aus Baden-Württemberg in Richtung Norden diese Strecke passieren muss. Das Betriebskonzept für Stuttgart 21 setzt diese Strecke als bestehend voraus, obwohl sie bis 2020 nicht finanziert ist. Dies führt zu langjährigen erheblichen Verschlechterungen beim Betriebskonzept und bei Anschlüssen.
-

Weitere Argumente im Detail

4. Die IC-Verbindung nach Zürich krankt an eingleisigen Abschnitten der Gäubahn, hoher Anfälligkeit für Verspätungen, schlechten Anschlüssen und zu langen Fahrzeiten. Keines dieser Probleme wird durch Stuttgart 21 gelöst. Daher ist die Sicherstellung einer Finanzierung des Ausbaus der Gäubahn von größerer Relevanz für das Land als der Bau von Stuttgart 21
5. Eine kürzere Fahrzeit nach Ulm ist auch ohne Stuttgart 21 erreichbar. Durch einen Aufstiegstunnel zur Umgehung der Geislinger Steige mit einer anschließenden Neubaustrecke für den Personenverkehr nach Ulm kann die Fahrzeit auf unter 45 Minuten sinken. Alternativ kann auch die geplante Neubaustrecke durch einen kurzen Tunnel bei Denkendorf angebunden werden. Die Fahrzeit sinkt dann ohne Halt am Flughafen wie bei Stuttgart 21 auf eine halbe Stunde.
6. Detailinfo zu 1: Die aktuelle Fahrzeit Paris – München über Stuttgart ist 6¼ Stunden. Die Fahrzeit Paris – Frankfurt – Nürnberg - München liegt heute bei 7 Stunden. Die in Bau befindliche Strecke Beaudrecourt – Vendenheim, die Fertigstellung der Strecke Augsburg – München sowie eine Behebung der Unterhaltungsrückstände zwischen Ulm und Augsburg machen ab 2016 über Stuttgart eine Fahrtzeit von 5½ Stunden möglich. Selbst bei Berücksichtigung sämtlicher möglicher Neu- und Ausbaumaßnahmen, deren Realisierung aber bis 2020 weitestgehend finanziell nicht abgesichert ist, ließe sich die Fahrzeit über Frankfurt nicht unter 5½ Stunden drücken.

Anbindung des Flughafens

Hauptaussagen:

- **Der Stuttgarter Flughafen bleibt zwischen Zürich, Frankfurt und München auch mit ICE-Anbindung ein Regional-Flughafen mit begrenztem Einzugsbereich.**
 - **Die Flughafenanbindung ist insgesamt verkehrlich nachrangig.**
 - **Die Flughafenanbindung kann auch ohne Stuttgart 21 stark verbessert werden**
-

Die wichtigsten Argumente

1. Der ICE-Anschluss an den Stuttgarter Flughafen ist nicht erforderlich. Der einzige ICE-Halt neben Stuttgart auf der Fernverkehrsachse Frankfurt – München der zum Einzugsbereich des Stuttgarter Flughafens gehört ist Ulm.
Das Betriebskonzept sieht Fahrtrichtung nur alle 2 Stunden den Halt eines ICE-Zuges in oder aus Richtung Ulm am Flughafen vor.
 2. Flughafen und Messe Stuttgart sind das Ziel von 11 Millionen Menschen im Jahr. Zum Vergleich: Allein im Verkehrsverbund Stuttgart sind pro Jahr 326 Millionen Fahrgäste im Nahverkehr unterwegs. Selbst wenn niemand mehr mit dem Auto zum Flughafen fährt, würden die Passagiere nur 3% der Fahrgäste im VVS ausmachen.
 3. Der Flughafen Stuttgart nähert sich seiner Kapazitätsgrenze. Die zusätzlichen Fluggäste, die durch Stuttgart 21 gewonnen werden sollen, können ohne zweite Startbahn nicht abheben.
 4. Die Anbindung des Flughafens lässt sich durch andere sinnvollen und notwendigen Verbesserungen sehr kostengünstig auch ohne Stuttgart 21 verbessern. Einzige Ausnahme: Die Anbindung an Ulm. Diese Verbindung wird mit Kopfbahnhof 21 gleichwertig erreicht, falls die NBS gebaut und über den kurzen Tunnel bei Denkendorf angebunden wird.
-

Weitere Argumente im Detail

Eine Fernverkehrsanbindung des Flughafens ist nicht erforderlich

5. Von Augsburg ist der Münchner Flughafen, von Mannheim und Karlsruhe der Frankfurter Flughafen näher. Hier werden kaum Fahrgäste nach Stuttgart umgelenkt.
6. Aus Ulm könnten Fluggäste teilweise von der A8 auf den ICE umsteigen. Ein Zug pro Stunde ist allerdings so wenig, dass gerade Geschäftsleute dazu neigen werden, weiterhin das Auto zu nutzen, statt zu warten.
7. Die Bedienung des Bahnhofes Stuttgart Flughafen/Messe durch ICE-Züge ist nicht planbar, da der Fernverkehr von der DB eigenwirtschaftlich durchgeführt wird. Werden Halte bzw. Züge nicht ausreichend frequentiert, werden sie gestrichen, wie zwei Beispiele zeigen:
 - Am Flughafen Köln/Bonn, der wie in Stuttgart geplant, durch eine Seitenlinie an die dortige Neubaustrecke (Köln – Frankfurt) angebunden ist, hat dies dazu geführt, dass im aktuellen Fahrplan von täglich 49 zwischen Köln und dem Frankfurter Flughafen fahrenden ICE-Zügen gerade einmal 5 den Flughafenbahnhof anfahren.

- Am Bahnhof Düsseldorf Flughafen halten nur die ICE-Züge der Linie Köln/Bonn Flughafen – Berlin, während die Züge der Linien Amsterdam – Frankfurt, Dortmund – Basel, Dortmund – Stuttgart – München und Dortmund – Nürnberg – München mangels Nachfrage ohne Halt durchfahren. Gleichzeitig erfreuen sich die 4-7 Halte je Stunde und Richtung der 6 RE- und RB-Linien jedoch einer hohen Nachfrage.
8. Für die Anbindung der Messe ist die ICE-Anbindung von geringer Bedeutung. Die Masse der Messebesucher kommt aus dem Großraum Stuttgart und benutzt ohnehin den Nahverkehr. Geschäftskunden würden für den Besuch einer Messe, die direkt neben einem Flughafen liegt, fast immer das Flugzeug vorziehen.

Alternativen einer verbesserten Flughafenanbindung im Regionalverkehr

9. Die Fahrzeit von acht bis zehn Minuten mit Zügen von Stuttgart Hauptbahnhof bis zum Flughafenbahnhof wird durch mindestens fünf zusätzliche Fußwegminuten wegen der größeren Entfernung zum Flughafenterminal relativiert. Tatsächlich ist man mit der S-Bahn vom Hauptbahnhof nur zehn Minuten später am Check-in als mit einem ICE.
10. Der Mangel der S-Bahn-Verbindung ist nicht die Fahrzeit von 27 Minuten, sondern der schlechte Takt (zwei 20-Minuten-Abstände pro Stunde) und die fehlende Durchbindung Richtung Ludwigsburg sowie die Anbindung an die Gäubahn.
11. Die Anbindung des Flughafens lässt sich sehr kostengünstig verbessern:
- Für die Anbindung der Strecke Rottweil-Horb-Böblingen wird ein zusätzlicher RE- oder auch Fernverkehrs-Halt in Stuttgart-Vaihingen zum Umsteigen benötigt. Dieser Halt scheitert bisher an einem fehlenden Bahnsteig. Kosten: ca. 5 Millionen Euro. Fahrzeitverkürzung: Etwa eine halbe Stunde.
 - Für die direkte Anbindung des Stuttgarter Nordraums und des Kreises Ludwigsburg an die S-Bahn müsste der S-Bahn-Tunnel zwischen Feuersee und Vaihingen ertüchtigt werden. Durch zusätzliche Blocksignale könnte der Zugabstand im Tunnel reduziert und damit Platz für weitere S-Bahn-Linien zum Flughafen geschaffen werden. Ein Zehnminutentakt zum Flughafen wäre dann machbar. Kosten für Infrastruktur: Etwa 15 Millionen Euro.
 - Alternativ hierzu können auch die RE-Linien aus Heilbronn und Karlsruhe jeweils stündlich über die Gäubahnstrecke zum Flughafen verlängert werden. Hierdurch entstünde halbstündlich eine Verbindung zwischen Hbf (oben) und Flughafen mit einer Fahrzeit von 18 Minuten. Kosten: keine!
 - Die Stadtbahn Stuttgart sollte bis zum Flughafen verlängert werden.
 - Die Verbindung nach Tübingen könnte schon heute mit Direktbussen in 35 Minuten hergestellt werden. So lange sollen auch die Züge auf der Neubaustrecke brauchen. Investitionskosten in die Infrastruktur für die Buslösung sind nicht notwendig. Obwohl der Landkreis Tübingen die schnellere Anbindung an den Flughafen durch Stuttgart 21 fordert, ist er nicht bereit eine solche Schnelllinie einzurichten.

Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr

Hauptaussagen

- **Die wesentlichen Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr (Liniendurchbindungen, Angebotsverdichtungen) sind nicht abhängig vom Tiefbahnhof, sondern können auch in einem modernisierten Kopfbahnhof realisiert werden.**
- **Die höchsten Fahrzeitverkürzungen aus der Werbung für Stuttgart 21 gibt es dort, wo es nur geringe Nachfrage nach solchen Verbindungen gibt.**
- **Es gibt nicht nur Fälle der Reisezeitverkürzungen, sondern auch Reisezeitverlängerungen durch Stuttgart 21**
- **Wichtige Ziele wie die Nahverkehrsdrehscheibe Bad Cannstatt werden durch Stuttgart 21 entwertet, die nahverkehrsdrehscheibe Stuttgart-Vaihingen nicht entwickelt**
- **Stuttgart 21 hat gravierende Nachteile für den S-Bahn-Verkehr.**
- **Die prognostizierten Fahrgastzuwächse sind in hohem Maß das Ergebnis von mehr Zugfahrten und könnten auch mit K 21 erzielt werden**
- **K 21 nimmt die Verkehrsbedürfnisse in Stuttgart besser auf als S 21**

Die wichtigsten Argumente

1. Auf der Strecke zum Hauptziel, dem Bahnhof Stuttgart Hbf, ergeben sich im Nahverkehr so gut wie keine Reisezeitverkürzungen. Relevante Reisezeitverkürzungen gibt es zum Flughafen, dessen Bedeutung als Ziel aber gering ist.

Beispiele:

Strecke	Heute	Stuttg. 21	Differenz
Pforzheim – Stuttgart Hbf (IRE)	32 Min.	30 Min.	-2 Min.
Heilbronn – Stuttgart Hbf (RE)	41 Min.	39 Min.	-2 Min.
Murrhardt - Stuttgart (RB)	43 Min.	42 Min.	-1 Min.
Schwäbisch Gmünd – Stuttgart (RB)	44 Min.	43 Min.	-1 Min.
Göppingen – Stuttgart (IRE)	26 Min.	24 Min.	-2 Min.
Nürtingen – Stuttgart (RE)	34 Min.	18 Min.	-15 Min.

2. Auf einigen Relationen kommt es auch zu Fahrzeitverlängerungen und zusätzlichen Umsteigezwängen (z. B. aus Richtung Balingen nach Stuttgart muss neu in Tübingen umgestiegen werden).

Beispiele:

Strecke	Heute	Stuttg. 21	Differenz
Göppingen – Bad Cannstatt (RE)	31 Min.	34 Min.	+2 Min.
Metzingen – Bad Cannstatt (RE)	38 Min.	45 Min.	+7 Min.
Tübingen – Stuttgart Hbf (IRE)	43 Min.	44 Min.	+1 Min.
Balingen – Stuttgart Hbf (IRE)	76 Min.	83 Min.	+7 Min.
Herrenberg – Stuttgart (RE)	31 Min.	32 Min.	+1 Min.

3. Wenn keine Durchbindung möglich ist, verlängern sich die Reisezeiten wegen der längeren Umsteigezeiten im Tunnelbahnhof gegenüber Kopfbahnhof 21 sogar in vielen Fällen. Zum Beispiel entfällt die durchgängige Verbindung Karlsruhe – Stuttgart - Nürnberg und wird durch eine ungünstige Umsteigeverbindung ersetzt.
 4. Die wichtige Nahverkehrsdrehscheibe im Südwesten Stuttgarts, der Bahnhof Vaihingen würde durch die Stilllegung der Gäubahnstrecke zwischen Vaihingen und Stuttgart Nord unwiderruflich vom Regionalverkehr abgehängt. Hier besteht ein deutlich höheres neu erschließbares Fahrgastpotentials als bei einer Führung der RE-Züge der Gäubahn über Flughafen.
 5. Weil Züge im Tunnelbahnhof nicht mehr warten können, werden Anschlüsse viel häufiger verpasst, das gilt auch im Regionalverkehr.
-

Weitere Argumente im Detail

Angebotskonzeption von Stuttgart 21

6. Die Reisezeitverkürzungen, die nicht den Flughafenbahnhof betreffen, beziehen sich auf neu entstehende Direktverbindungen wie etwa Horb – Schwäbisch Hall-Hessental. Die Verkehrsbeziehungen dieser Verbindungen von einer Seite Stuttgarts auf die andere sind allesamt schwach ausgeprägt. Es gibt daher nur relativ wenige potenzielle Nutzer.
7. Die Prüfung der Fahrbarkeit des am 21.10.2010 vorgelegten SMA-Konzeptes durch DB Netz steht bis heute aus. Da einzelne Fahrzeiten extrem knapp gerechnet wurden (Beispiel: Stuttgart – Flughafen – Tübingen) ist unsicher, ob dieses Konzept so überhaupt umsetzbar ist.
8. Das erst am 21.10.2010 vorgelegte Betriebskonzept lässt weiterhin offen, welche Linie zu welchen Zeiten bedient wird, so dass nicht erkennbar ist, ob und wenn ja in welchem Umfang das Angebot gegenüber dem Bestandsfahrplan verbessert oder gar zeitweise verschlechtert wird.
9. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der NBS-Wendlingen – Ulm wurde im Planungsprozess die ursprünglich vorgesehene HVZ-Verstärkungslinie nach Nürtingen aufgegeben. Es ist nicht erkennbar, wie die Fahrgäste stattdessen befördert werden sollen.

Auswirkungen auf das S-Bahn-Netz

10. Die meisten Nutzer des Nahverkehrs in der Region haben durch Stuttgart 21 nur Nachteile. Die S-Bahn wird langsamer und die Störanfälligkeit nimmt durch den verstärkten Mischbetrieb deutlich zu. Da es außerdem durch verspätete S-Bahnen auf den Mischstrecken wiederum zu Rückwirkungen auf die übrigen Züge kommt, verschlechtert sich die Gesamtstabilität des Systems drastisch.
11. Im Störfall kann die S-Bahn den Tunnelbahnhof nicht anfahren. Anders als heute beim Hauptbahnhof: Ohne dessen Reserven könnte die S 1, die wegen der fehlerhaften Bauarbeiten teilweise nicht mehr in den Tunnel einfahren kann, nicht mehr bis nach Stuttgart Hbf fahren.

Effekte von Stuttgart 21

12. Die prognostizierten zusätzlichen 17 Millionen Fahrten im Nahverkehr jährlich sind hauptsächlich das Ergebnis zusätzlicher Zugangebote, die sich auch bei Kopfbahnhof 21 realisieren ließen, also nicht den Bau des Tunnelbahnhofs erforderlich machen.
13. Die Landesregierung muss belegen, wie sich diese errechnete Steigerung jeweils auf die vorgesehene mengenmäßige Ausweitung des Angebotes und auf die veränderte Infrastruktur verteilt.
14. Das Land muss nachweisen, dass das zusätzliche Fahrgastaufkommen nicht in gleicher Weise bei Kopfbahnhof 21 eintritt.
15. Die geplante teure Infrastruktur führt zu erheblich höheren Trassenpreisen und Stationsgebühren für den Nahverkehr. Das Land muss eine Kalkulation dieses Zusatzaufwandes vorlegen und angeben, wie es diese zusätzliche Dauerbelastung finanzieren will.

Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart 21

Hauptaussagen:

- **Die Berechnung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist überholt und geschönt – Nachberechnung erforderlich**
- **Richtung Ulm und Zürich behindern sich die Züge gegenseitig, hierdurch reduziert sich die Zahl der nutzbaren Trassen deutlich**
- **Betriebliche Engpässe im Filderbereich / bei der Anbindung der Gäubahn**
- **Probleme bei der S-Bahn ungelöst**
- **Es lag bislang öffentlich kein bewertbares Betriebskonzept vor**
- **Spätere Erweiterbarkeit der Infrastruktur fast unmöglich**
- **Stresstest für Stuttgart21 ist erforderlich**
- **Berechnung der Leistungsfähigkeit von Kopfbahnhof 21 wurde wegen unrealistischer Annahmen schlecht gerechnet.**

Die wichtigsten Argumente

1. Das Gutachten zum Vergleich der Leistungsfähigkeiten von Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 („Martin-Gutachten“) ist für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart wertlos, weil der Untersuchungsraum zu eng gefasst ist. Wichtige – die Leistungsfähigkeit stark einschränkende – Engpässe außerhalb des Tiefbahnhofs und seiner unmittelbaren Zulaufstrecken wurden nicht berücksichtigt:
 - eingleisige Führung der Gäubahn im Flughafen-Regionalbahnhof,
 - höhengleiche Ausfädelung der Rohrer Kurve,
 - Eingleisigkeit und nur höhengleiche Ein- und Ausfädelungen der Wendlinger Kurve,
 - Mischbetrieb mit der S-Bahn, der nur bestimmte Zeitfenster zulässt zwischen Waiblingen und Schorndorf sowie Backnang, zwischen Flughafen und Rohrer Kurve sowie zwischen Rohrer Kurve und Herrenberg.
2. Das Martin-Gutachten ist überholt, weil es von einem veralteten Betriebskonzept für Stuttgart 21 und einem vom Verfasser selbst erstellten ungünstigen Betriebskonzept für Kopfbahnhof 21 ausging.
3. Das Martin-Gutachten setzt im Tunnelbahnhof unrealistisch kurze Aufenthaltszeiten von nur 1 Minute für Nahverkehrszüge und 2 Minuten für Fernverkehrszüge zugrunde, die bei starkem Fahrgastandrang nicht ausreichen. Gleichzeitig setzt es bei Kopfbahnhof 21 unrealistisch lange Mindestaufenthaltszeiten von 6 Minuten für IC- und Nahverkehrszüge an.
4. Nur dank der unrealistisch kurzen Aufenthaltszeiten und der Ausblendung mehrerer Engpässe außerhalb des Tiefbahnhofs war es möglich, S21 die errechnete Leistungsfähigkeit zu bescheinigen. Gleichzeitig wurde wegen unrealistischer Annahmen bei Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 ein Vorteil für Stuttgart 21 errechnet. Daher ist es notwendig eine realistische Leistungsfähigkeitsberechnung mit Vergleich zwischen Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 vorzulegen.

5. SMA spricht in seiner Stellungnahme vom 28. Juli 2010 dem Projekt S 21 indirekt mehrfach die Zukunftsfähigkeit ab und weist darauf hin, dass die Planungen für S 21 „auf Kante genäht“ sind, die Fahrbarkeit durch DB Netz noch nicht bestätigt ist und dass über die Möglichkeit zukünftiger Angebotsausweitungen über das derzeit geplante Fahrplankonzept hinaus keine Aussage möglich ist. Auf diese Kritik liegt bis heute keine Antwort vor. Es ist ungeklärt, ob und inwieweit der zweigleisige Ausbau der Flughafenanbindung die von SMA 2008 benannten Probleme vollständig löst.
 6. Es ist ungeklärt, ob die von SMA in der Stellungnahme vom 28.07.2010 aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit – insbesondere im Filderbereich – alle umgesetzt werden und welche Kosten damit verbunden sind.
 7. Die Kapazität von Stuttgart 21 ist später nur mit sehr hohen Kosten zu steigern. In Frage kommen dafür nur die sehr aufwändige Option zwei neuer Gleise aus Richtung Zuffenhausen, die in das Gleispaar aus Richtung Waiblingen – Bad Cannstatt eingefädelt wird und eine Ausweitung des Bahnhofs auf 10 Gleise.
 8. Zur Frage, ob eine Ausweitung auf 10 Gleise nachträglich überhaupt möglich ist, gibt es widersprüchliche Aussagen der DB. André Zeug, Vorstandsvorsitzender von DB Station & Service, hat Ende August anlässlich der Präsentation der überarbeiteten Ingenhoven-Entwürfe erklärt, dass eine Erweiterung des Tiefbahnhofs von 8 auf 10 Gleise – in Widerspruch zur Planfeststellung – weder vorgesehen noch planerisch möglich sei.
 9. Es ist unklar, ob der Tiefbahnhof von Stuttgart 21 zusätzliche Züge während der Spitzenstunden oder aus besonderem Anlass aufnehmen kann. Schon heute kommen von mehreren Zielen zwischen 7 und 8 Uhr mehr Züge an, als das Liniensystem für Stuttgart 21 vorsieht: jeweils ein Zug mehr aus den Richtungen Göppingen, Aalen und Hessental, 2 Züge mehr aus Heilbronn.
 10. Die eingleisige Wendlinger Kurve zur Anbindung der Strecke nach Tübingen an die Neubaustrecke mit ihren höhengleichen Ein- und Ausfädelungen führt dazu, dass eine spätere Angebotsausweitung in Richtung Tübingen nur auf Kosten der Kapazität von und in Richtung Ulm erfolgen kann.
-

Weitere Argumente im Detail

Leistungsfähigkeit des Systems Stuttgart 21

11. Bei Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 stellen die 2 Zulaufgleise aus Richtung Zuffenhausen den entscheidenden Engpass dar. Bei Stuttgart 21 kommt noch der Wegfall des bei Bedarf zusätzlich nutzbaren früheren Güterzuggleises ab Stuttgart Nord und die begrenzte Anzahl von nur 8 Bahnsteigkanten hinzu. Bei Kopfbahnhof 21 kann der Engpass in Richtung Zuffenhausen erheblich billiger beseitigt werden, als bei Stuttgart 21.
12. Bei Störungen können im Zulauf aus Richtung Zuffenhausen nicht mehr die S-Bahn-Gleise mitbenutzt werden.
13. Bei Stuttgart 21 ist wegen der nur acht Gleise im Bahnhof kein integraler Taktfahrplan möglich.
14. Das Martin-Gutachten setzt im Tunnelbahnhof unrealistisch kurze Aufenthaltszeiten von nur 1 Minute für Nahverkehrszüge und 2 Minuten für Fernverkehrszüge zugrunde, die bei starkem Fahrgastandrang nicht ausreichen. In Durchgangsbahnhöfe mit ähnlich großen Fahrgastwechselfrequenzen (Köln und Hannover) haben durchgehende Züge grundsätzlich mindestens 3 Minuten Aufenthalt. Züge des Fernverkehrs, und hier vor allem der französische TGV, haben nur wenige Türen und benötigen bei starkem Andrang sogar länger als 3 Minuten für den Fahrgastwechsel. Ein zügiger Fahrgastwechsel wird bei Stuttgart 21 außerdem durch die im Bereich der Treppenaufgänge sehr schmalen Bahnsteige behindert, so dass sich der Abfluss der aussteigenden Fahrgäste verzögert, was weitere Fahrgäste am zügigen Aussteigen hindert.

Die Aussagen von SMA

15. Warum wurde die Untersuchungsergebnisse von SMA aus dem Jahr 2008 „wegen ihrer Brisanz“ nicht öffentlich diskutiert?
16. In der Stellungnahme vom 28.07.2010 weist SMA darauf hin: „Im Rahmen der Untersuchung hat sich der Tiefbahnhof Stuttgart nicht als limitierender Faktor erwiesen.“ Somit kann davon ausgegangen, dass die im Martin-Gutachten genannten maximalen Zugzahlen von 50 Zügen auch wegen Engpässen in anderen Bereichen der geplanten Infrastruktur nicht erreicht werden können.
17. SMA spricht in seiner Stellungnahme vom 28. Juli 2010 dem Projekt Stuttgart 21 indirekt mehrfach die Zukunftsfähigkeit ab und weist darauf hin, dass die Planungen für Stuttgart 21 „auf Kante genäht“ sind, die Fahrbarkeit durch DB Netz noch nicht bestätigt ist und dass über die Möglichkeit zukünftiger Angebotsausweitungen über das derzeit geplante Fahrplankonzept hinaus keine Aussage möglich ist:
 - *„Die Bestandsanalyse in Stuttgart hat deutlich gemacht, dass die geplante Infrastruktur knapp bemessen und nicht überdimensioniert ist.“*
 - *„Mit dem vom Land Baden-Württemberg und von DB Fernverkehr gewünschten Mengengerüst (d.h. Anzahl Züge über die verschiedenen Infrastrukturelemente) entstehen an verschiedenen Stellen fahrplantechnisch anspruchsvolle Konstruktionen. Die definitive Fahrbarkeit hierfür kann nur durch die Simulationen von DB Netz bestätigt werden.“*
 - *„Eine knapp ausgelegte Infrastruktur muss nicht zwangsläufig zu Engpässen führen, sondern bedarf einer sehr intensiven und iterativen Abstimmung zwischen der verfügbaren Infrastruktur und dem gewünschten Angebot bzw. dem daraus entwickelten Fahrplankonzept.“*
 - *„Das geforderte Mengengerüst kann mit der vorgesehenen Infrastruktur im ausgearbeiteten Fahrplankonzept umgesetzt werden. Im Rahmen der Untersuchung hat sich der Tiefbahnhof Stuttgart nicht als limitierendes Element erwiesen. Für einen weitergehenden Verkehrszuwachs werden Infrastrukturanpassungen im Großknoten Stuttgart eher an anderer Stelle erforderlich werden, wie beispielsweise die Realisierung des als Option vorgesehenen zweigleisigen Ausbaus der Wendlinger Kurve. Ob und welche Infrastrukturmaßnahmen in diesem Fall erforderlich werden, war jedoch nicht Gegenstand der Untersuchungen.“*

Auf diese Kritik liegt bis heute keine Antwort vor. Es ist ungeklärt, ob und inwieweit der zweigleisige Ausbau der Flughafenanbindung die von SMA 2008 benannten Probleme vollständig löst.
18. Nach dieser Stellungnahme verbleiben trotz der nachträglich vorgesehenen 2gleisigen Ausfädelung des Flughafen-Fernbahnhofs nur 3 nutzbare Trassen für ICE-Züge und 2 für IRE-Züge nach Ulm.
19. Es ist ungeklärt, ob die von SMA in der Stellungnahme vom 28.07.2010 aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit – insbesondere im Filderbereich – alle umgesetzt werden und welche Kosten damit verbunden sind.

Engpass in Richtung Filder / Ulm / Tübingen

Keine leistungsfähige Anbindung der Gäubahn

20. Die eingleisige Wendlinger Kurve mit ihren höhengleichen Ein- und Ausfädelungen führt zu massiven Leistungsfähigkeitseinbrüchen. Eine spätere Angebotsausweitung in Richtung Tübingen kann nur auf Kosten der Kapazität von und in Richtung Ulm erfolgen.
21. Die Ausarbeitungen von SMA berücksichtigen nicht die zusätzlichen Restriktionen, die sich aus der Ausnahmegenehmigung für die Nutzung der S-Bahn-Strecke Flughafen – Rohr ergeben.
22. Der sehr kurz nacheinander durchgeführte Mischbetrieb mit anderen Linien zwischen Herrenberg und Stuttgart (erst mit Linie S 1, dann mit Linie S 2 und S 3, dann mit Fern- und Regionalverkehr aus Ulm und Tübingen) führt dazu, dass offensichtlich stündlich nur 2 Trassen ohne starke Fahrzeitverluste zur Verfügung stehen, weshalb die RE-Linie Stuttgart – Eutingen im Gäu – Rottweil/Freudenstadt die einzige RE-Linie ist, die auch in der Hauptverkehrszeit nur einen Stundentakt vorsieht.
23. Die in den veröffentlichten SMA-Unterlagen aus dem Jahr 2008 enthaltenen deutlichen Fahrzeitverlängerungen in Richtung Horb von bis zu 12 Minuten durch die Fahrt über Flughafen soll es in diese Form inzwischen nicht mehr geben. SMA schreibt hierzu 2010: „Die dargestellten Fahrzeit-

verlängerungen konnten somit vermieden werden.“ Diese Formulierung ist aber keine Aussage darüber, dass es nicht zu Fahrzeitverlängerungen kommt, wie die Landesregierung darstellt. Nach unseren Berechnungen sind Fahrzeitverlängerungen beim ICE gegenüber der letzten Fahrzeit mit Neigetechnik von 37 bzw. 38 Minuten in der Größenordnung von ca. 4 Minuten nicht zu vermeiden.

24. Es ist unklar, ob der nur im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung befahrbare S-Bahn-Tunnel Echterdingen auch von Zügen mit Doppelstockwagen befahren werden kann, da diese Wagen das Regel-Begrenzungsprofil überschreiten. Sollte dies ausgeschlossen sein, müssten die heute auf dieser Strecke eingesetzten Doppelstockwagen durch andere Fahrzeuge ersetzt werden.

Probleme im S-Bahn-System

25. Die Auswirkungen des Betriebskonzeptes für den Tunnelbahnhof und der verlängerten Fahrzeiten durch die neue Haltestelle Mitnachtstraße auf den S-Bahn-Verkehr sind ungeklärt. Insbesondere der neu hinzukommende Mischverkehr auf der Filderstrecke der S 2 und der S 3 erhöht das Stabilitätsrisiko für das gesamte System.
26. Bei einer Störung des S-Bahn-Tunnels kann der Verkehr in den Kopfbahnhof umgeleitet werden. Fahrgäste erreichen die Innenstadt. Dies ist bei Stuttgart 21 nicht möglich, da der Bahnhof diesen zusätzlichen Verkehr nicht verkraftet. Wie soll dann die Betriebsabwicklung erfolgen?

Spätere Erweiterbarkeit der Infrastruktur bei Stuttgart 21 nicht gegeben

27. Die Kapazität von Stuttgart 21 ist später nur mit sehr hohen Kosten zu steigern. In Frage kommen dafür nur die sehr aufwändige Option zwei neuer Gleise aus Richtung Zuffenhausen, die in das Gleispaar aus Richtung Waiblingen – Bad Cannstatt eingefädelt wird und eine Ausweitung des Bahnhofs auf 10 Gleise.
28. Zur Frage, ob eine Ausweitung auf 10 Gleise nachträglich überhaupt möglich ist, gibt es widersprüchliche Aussagen der DB. André Zeug, Vorstandsvorsitzender von DB Station & Service, hat Ende August anlässlich der Präsentation der überarbeiteten Ingenhoven-Entwürfe erklärt, dass eine Erweiterung des Tiefbahnhofs von 8 auf 10 Gleise – in Widerspruch zur Planfeststellung – weder vorgesehen noch planerisch möglich sei.
29. Der notwendige Stresstest muss daher auch eine möglicherweise später erforderliche Ausweitung des geplanten Angebotes berücksichtigen und ggf. das hierdurch entstehende nachträgliche Investitionsvolumen beziffern.

Stuttgart 21 ist nicht leistungsfähiger als der Kopfbahnhof

30. Kopfbahnhöfe und Durchgangsbahnhöfe haben jeweils spezifische Vor- und Nachteile. Es ist nicht generell notwendig oder richtig, Kopfbahnhöfe aufzugeben, sondern im Einzelfall abzuwägen.
31. Der Kopfbahnhof hat vor Einführung der S-Bahn bis zu 50 Züge pro Stunde abgewickelt. Das ist der Maximalwert der unter Zugrundelegung unrealistisch kurzer Wendezeiten für den Tunnelbahnhof als Obergrenze des „optimalen Leistungsbereichs“ definiert wurde. Da Kopfbahnhof 21 leistungssteigernde Veränderungen des Bahnhofs vorsieht, ist er leistungsfähiger als der geplante Tunnelbahnhof.
32. Das Martin-Gutachten setzte bei Kopfbahnhof 21 unrealistisch lange Mindestaufenthaltszeiten von 6 Minuten für IC- und Nahverkehrszüge an. Bei IC-Zügen sind im derzeitigen Jahresfahrplan bei mehreren Linien Aufenthalte von 4 Min. vorgesehen. Dass im Nahverkehr 3 Minuten Aufenthalt ausreichend sind, zeigt der aktuelle Notfahrplan der Linie S 1 in Richtung Böblingen während der Hauptverkehrszeiten.
33. Im Streckenzulauf ist der heutige Bahnhof leistungsfähiger als Stuttgart 21. Der Vergleich von angeblich fünf Zulaufgleisen heute mit acht bei Stuttgart 21 ist nicht statthaft.
34. Bei Kopfbahnhof 21 kann ein integraler Taktfahrplan mit kurzen Umsteigezeiten erreicht werden. Auch umsteigefreie Durchbindungen sind im Kopfbahnhof möglich und werden auch praktiziert. Für Fahrgäste, die umsteigen müssen, ist Kopfbahnhof 21 günstiger als Stuttgart 21.