

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Landesverband Baden-Württemberg

Stuttgart, 13.08.2010

Verkehrsclub Deutschland fordert einen Stresstest für Stuttgart 21

In der Landtagsdebatte am 29.07.2010 zu Stuttgart 21 hat Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU) erstmals verkehrliche Defizite beim Projekt eingeräumt. Die Verkehrsministerin will von der Bahn den zweigleisigen Anschluss des Filderbahnhofs aus und in Richtung Stuttgart einfordern. Bisher war nur eine eingleisige Verbindung vorgesehen. Zusätzlich soll ein leistungsfähigeres Signalsystem eingebaut werden. Die Kosten hierfür werden mit 35 Millionen Euro angegeben.

Die aktuelle Stellungnahme von SMA vom 28.07.2010 nennt neben dem eingleisigen Anschluss des Filderbahnhofs weitere Engpässe – dabei ist davon auszugehen, dass SMA die Folgen der Ausnahmegenehmigung des Bundesministers für Verkehr für den Filderbereich noch gar nicht berücksichtigt hatte¹: Schwachstellen sind die S-Bahnstation Flughafen mit den jeweils eingleisigen Abschnitten für die S-Bahn und die Gäubahn, die höhengleiche Rohrer Kurve, die eingleisige Wendlinger Kurve, die S-Bahn-Station Mitternachtstraße und die Zufahrten von Untertürkheim und Feuerbach sowie der Tunnelbahnhof selbst durch das nicht vorgesehene Wenden von Zügen und die weiterhin bestehenden Fahrstraßenausschlüsse.

Die Aussage, dass Stuttgart 21 doppelt so leistungsfähig sei wie der Kopfbahnhof, ist somit endgültig widerlegt – vielmehr mussten die ursprünglich geplanten Zugzahlen reduziert werden, um überhaupt noch einen theoretisch fahrbaren Fahrplan konstruieren zu können. Weitere Zuwächse über die „Angebotskonzeption 2020“ hinaus sind damit für das „Zukunftsprojekt Baden-Württemberg 21“ nicht möglich!

Engpässe schon 1997 identifiziert

Die mangelnde Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist für die Kritiker keine Überraschung. Die Magistrale für Europa war bereits 1997 von Prof. Schwanhäuser von der TU Aachen auf Schwachstellen untersucht worden. Schon damals wurden die Zulaufstrecke von Zuffenhausen und der Fildertunnel als Engpass identifiziert. Die Zulaufstrecke von Zuffenhausen trägt nur einen Verkehrszuwachs von 12 Prozent, der Filder-

¹ insbesondere bei den von DB Netz geforderten Maßnahmen am S-Bahnhof Flughafen/Messe können die Auflagen der Ausnahmegenehmigung noch keine Berücksichtigung gefunden haben

tunnel nur von 16 Prozent. Schon damals kam Prof. Schwanhäuser zu dem Ergebnis: „Nur durch eine zusätzliche unabhängige Strecke Stuttgart Flughafen – Stuttgart Hbf ist eine relative Entlastung möglich.“²

Mit Stuttgart 21 werden nicht nur alte Gleisanlagen im Kopfbahnhof abgeräumt, sondern auch bestehende Zulaufstrecken demontiert. Am deutlichsten wird dies beim Fildertunnel, der nicht allein der Magistrale für Europa zur Verfügung steht. Vielmehr muss er zusätzlich den gesamten Verkehr der Gäubahn aufnehmen sowie die schnellen Verbindungen nach Tübingen. Dies resultiert aus dem geplanten Rückbau der Gäubahn-Strecke zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof. Diese wird ab der Rohrer Kurve gewissermaßen amputiert und über die Filder-S-Bahn und den Fildertunnel umgeleitet. Dem Wegfall von zwei Gleisen der Gäubahn steht eine entsprechend stärkere Belastung des Fildertunnels durch den Verkehr der Gäubahn gegenüber.

Ähnlich dicht drängelt sich der Verkehr auf der Magistrale von Zuffenhausen bis zum Hauptbahnhof. In diesem Abschnitt wird die bisher viergleisige Stammstrecke auf nur noch zwei durchgängig bis zum Hauptbahnhof nutzbare Gleise eingeschränkt. Können bislang Regionalzüge auch die S-Bahn-Gleise nutzen, müssen sich zukünftig die Regionalzüge von Würzburg/Heilbronn und von Karlsruhe/Heidelberg die Magistrale mit den Fernzügen teilen.

FAZIT: Die Magistrale für Europa ist auf dem gesamten Abschnitt Zuffenhausen – Wendlingen extrem belastet.

Mit Stuttgart 21 wird ein Engpass im Schienenverkehr geschaffen, der später nicht mehr korrigiert werden kann. Stuttgart 21 ist nicht in der Lage, den bestehenden Schienenverkehr mit einer hinreichenden Betriebsqualität abzuwickeln, noch weniger zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Stuttgart 21 ist nicht zukunftssicher, trotz einer Investition von 4,9 Milliarden Euro (vor der Kostenreduktion auf 4,1 Mrd. Euro, deren Einsparungen bislang nicht belegt sind).

Betrieb der S-Bahn gefährdet

Besonders problematisch sind die Engpässe von Stuttgart 21 im Fall von Störungen bei der S-Bahn. Die S-Bahn ist die tragende Säule des Nahverkehrs in der Region Stuttgart. Wenn die Gäubahn abgebaut ist, gibt es bei einer Sperrung des S-Bahn Tunnels keine Umleitung mehr für die S1 nach Herrenberg und die S2 und S3 zum Flughafen. Das Notfallkonzept der Bahn sieht in diesem Fall vor, die S1 und die S2 durch den Tunnelbahnhof und den Fildertunnel zum Flughafen umzuleiten. Die S4 soll ab Zuffenhausen die Magistrale für Europa bis zum Tunnelbahnhof nutzen und von dort durch den Wangener Tunnel bis Esslingen weiterfahren. In der Hauptverkehrszeit würden 12 S-Bahn-Züge je Stunde und Richtung den Tunnelbahnhof zusätzlich durchfahren².

Es ist zweifelhaft, ob diese Mehrbelastung von Stuttgart 21 bewältigt werden kann, insbesondere vom Fildertunnel in Richtung Stuttgart Hbf.³

² in der Hauptverkehrszeit theoretisch 24 Züge pro Stunde

³ lt. Prof. Schwanhäuser (a.a.O.) weist dieser Abschnitt gegenüber der Nennleistung KEINE Kapazitätsreserve auf

STRESSTEST FÜR STUTTGART 21

Angesichts der beschriebenen Mängel und Engpässe, ist ein Stresstest für Stuttgart 21 - im gesamten Streckenbereich von Zuffenhausen bis Wendlingen - unabdingbar.

So wie die Banken sich einem Stresstest unterziehen mussten, um zu prüfen, ob sie auch unter widrigen Umständen ihrer Verantwortung für die Volkswirtschaft gerecht werden können, ist angesichts der Bedeutsamkeit des Projektes für die Schieneninfrastruktur Deutschlands auch seine Funktionsfähigkeit unter Stress (= erhöhter Belastung) nachzuweisen.

Die zuletzt bekannt gewordenen Informationen zu Stuttgart 21 (Baumaßnahme S-Bahn-Rampe und die SMA-Präsentation 2008 sowie die SMA-Stellungnahme vom 28.07.2010) lassen vermuten, dass Stuttgart 21 diesem Verkehr nicht gewachsen ist – vielmehr ist ein Kollaps des Gesamtsystems bei nur geringen Störungen zu erwarten.

Dieser Stresstest sollte von einem erfahrenen Eisenbahninstitut wie beispielsweise SMA durchgeführt werden. Eine Begutachtung durch das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart kommt nicht in Betracht, weil eine kritische Distanz zur eigenen Planung nicht erwartet werden kann.

In einem solchen Stresstest wäre darzulegen,

1. wie die Angebotskonzeption 2020 der Landesregierung gegenüber den Planungen zu S21 verändert worden ist (Delta Zugzahlen pro Streckenabschnitt pro Tag und in der Hauptverkehrszeit),
2. welche Kapazitätsreserven im Vergleich zur Angebotskonzeption 2020 je Streckenabschnitt bestehen (zusätzliche Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit)
3. welche Kapazitätsreserven das Gesamtsystem Stuttgart 21 besitzt,
4. wie das Gesamtsystem beim S-Bahn-Notfallbetrieb reagiert.

Weitere Ausbauten notwendig

Aus Sicht des VCD würde ein Stresstest aufzeigen, dass weitere Nachbesserungen am Projekt unabdingbar sind. Um die regionalen Verkehre durch den Eisenbahnknoten Stuttgart zu führen, wären zusätzliche Gleise neben der Magistrale für Europa notwendig.

Bereits 1997 hatte Prof. Schwanhäuser die Beibehaltung der Stammstrecke von Kornwestheim bis zum Hauptbahnhof (die sog. P-Option) vorgeschlagen. Gleiches ist auch für die Gäubahn notwendig. Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, muss die Gäubahn ab der Rohrer Kurve auf eigenen Gleisen zum Hauptbahnhof geführt werden. Ohne eine wirksame Entmischung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und des regionalen Verkehrs wird mit Stuttgart 21 ein Engpass im Schienenverkehr geschaffen, der erhebliche Nachteile für die Stadt und die Region mit sich bringt.

Auch die Neubaustrecke nach Ulm ist ab Wendlingen aufgrund ihrer Streckenführung mit langen starken Steigungen nicht zukunftsfähig. Dem im Entwurf des Generalverkehrsplans des Landes prognostizierten Zuwachs im Güterverkehr stünden in Ost-West-Richtung nur zwei für den Schienengüterverkehr untaugliche - weil zu steile Strecken - zur Verfügung. Der DIHK⁴ fordert deshalb schon zusätzlich zur NBS einen flachen Güterzugtunnel für 600 Mio. Euro als Bypass zur Geislinger Steige.

Bei einem so komplexen und teuren Projekt wie Stuttgart 21 muss vor Baubeginn sicher gestellt sein, dass nach Fertigstellung auch geleistet wird, was versprochen wurde. Dabei sind offensichtliche Mängel in der Planung vor Baubeginn zu korrigieren, so wie dies jetzt mit der zweigleisigen Anbindung des Filderbahnhofes geschehen ist.

Es liegt in der Verantwortung der Landesregierung, den verkehrlichen Nutzen dieses von ihr maßgeblich vorangetriebene und aus Steuergeldern finanzierte Projekt Stuttgart 21 sicher zu stellen. Stuttgart 21 darf nicht allein aus städtebaulichen Gründen realisiert werden.

⁴ http://www.dihk.de/inhalt/download/bahnpolitik_gutachten.pdf