

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/ Stadträte - Fraktion

Prof. Dr. Kußmaul Rainer (SPD)

Betreff

Bessere Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Anlagen

Text der Anfragen / der Anträge

Sehr geehrter Herr Prof. Kußmaul, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

um der Verwaltung Aufwand und Kosten zu sparen, bin ich gerne bereit, meinen Teil zu einer sachkundigen Stellungnahme beizutragen. Die Einbindung des Bahnknotens Stuttgart in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist aus folgenden Überlegungen mit einem sanierten „Kopfbahnhof 21“ besser zu gewährleisten als mit „Stuttgart 21“.

Stuttgart (und München) stellen im DB-Fernverkehrsnetz die südlichen Endpunkte des Liniennetzes dar. So enden bzw. beginnen die ICE-Linien Hamburg-Stuttgart und die IC-Linie Richtung Köln in Stuttgart – außerdem die ICE-Linie Stuttgart - Zürich. Unabhängig vom Bau des Durchgangsbahnhofs werden auch zukünftig viele Fernverkehrszüge Richtung Norden in Stuttgart beginnen, da eine wirtschaftliche Durchbindung über Stuttgart hinaus nicht gegeben ist. Heute beginnen 30% aller Fernverkehrszüge, die in Stuttgart abfahren, auch in Stuttgart.

Für in Stuttgart beginnende Züge ist sowohl aus betrieblicher als auch aus Fahrgastsicht eine frühzeitige Bereitstellung am Bahnsteig sinnvoll: Aus betrieblicher Sicht, um pünktlich abfahren zu können – aus Sicht des Fahrgastes, um in den bereitstehenden Zug einsteigen zu können und nicht auf dem Bahnsteig warten zu müssen. Ein nur 8-gleisiger Durchgangsbahnhof ermöglicht gerade keine frühzeitige Bereitstellung – die Berechnungen von Prof. Martin (Universität Stuttgart) gehen von einer Haltezeit im Fernverkehr (auch für bereitzustellende Züge) von 2,2 Minuten aus. Aufgrund begrenzter Gleiskapazitäten ist eine frühere Bereitstellung nicht möglich – umgekehrt führen Verspätungen anderer Züge, die zuvor diese Bahnsteiggleise belegen, auch zu Verspätungen für in Stuttgart beginnende Züge.

Großstadtbahnhöfe vergleichbar mit Stuttgart haben repräsentative Empfangsgebäude – wie der heutige Kopfbahnhof – und haben bei der Anlage als Durchgangsbahnhof mehr Gleise als der geplante Tunnelbahnhof:

| Stadt | Bahnsteiggleise | Einwohner |
|-----------------|------------------------------|-----------|
| Stuttgart (K21) | 16 (Kopfbhf) | 590.000 |
| Stuttgart (S21) | 8 (Durchgangsbhf) | 590.000 |
| Düsseldorf | 16 (Durchgangsbahnhof) | 580.000 |
| Hannover | 12 (Durchgangsbahnhof) | 515.000 |
| Karlsruhe | 14 (Durchgangsbhf)+4 Kopfgl. | 290.000 |

Die Tabelle zeigt, dass keine vergleichbare Stadt einen solch kleinen Durchgangsbahnhof besitzt, wie er jetzt für Stuttgart geplant wird. Auch wenn in Gutachten eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen worden ist – diese Berechnungen beinhalten viele Annahmen, die in der Realität nicht eintreffen werden. Außerdem wurden diese Gutachten nicht von unabhängigen Sachverständigen erstellt, sondern von dem Institut, das maßgeblich an der Entwicklung des Stuttgart 21-Konzeptes beteiligt war. Auf dieser Basis eine Milliarden-Investition zu tätigen, ist sehr fahrlässig. Bei allen anderen Projekten hätte man eine Zweit- oder Drittmeinung von unabhängigen Sachverständigen eingeholt.

Ein 16-gleisiger, sanierter Kopfbahnhof ist nach meiner Ansicht und nach Ansicht aller relevanten Umwelt- und Verkehrsverbände (VCD, Pro Bahn, BUND ...) auch deshalb besser geeignet den Bahnknoten Stuttgart in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden als ein 8-gleisiger Durchgangsbahnhof, weil er die Kapazitäten bietet, den Hauptbahnhof Stuttgart zu einem integralen Taktknoten auszubauen.

Ein integraler Taktfahrplan ist (vergleiche Vorbild Schweiz) das fahrgastfreundlichste, bekannte Schienenverkehrskonzept und somit geeignet, möglichst viele Menschen zum Umstieg vom Auto (und vom Flugzeug) auf die Schiene zu bewegen.

Ein integraler Taktfahrplan ist beim Projekt "Stuttgart 21" mit seinem 8-gleisigen Durchgangsbahnhof weder gewollt noch möglich, weil dazu die notwendigen Gleis- und Bahnsteigkapazitäten fehlen. Wie Ihnen bekannt ist, müssen für einen integralen Taktfahrplan möglichst viele Züge um einen bestimmten Zeitpunkt (Taktknoten) in den Bahnhof einfahren, dann steigen die Fahrgäste ein, aus oder um, und kurz danach verlassen die Züge wieder den Bahnhof.

Wäre im Bahnknoten Stuttgart ein integraler Taktfahrplan möglich, so hätte das auf die Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz folgende positive Effekte:

1. Die Haltezeiten im Bahnhof Stuttgart könnten fahrgastfreundlich gestaltet werden. Die bei "Stuttgart 21" angenommenen 2 Minuten Haltezeit mögen vielleicht zugtechnisch möglich sein. Die Haltezeit wird aber vielmehr bestimmt durch die Dauer des Aus- und Einstiegs der Fahrgäste. Da insbesondere im Fernverkehr auch immer mit viel Gepäck gereist wird, sind die angenommenen 2 Minuten nicht realisierbar. Längere Haltezeiten sind nur in einem 16-gleisigen, sanierten Kopfbahnhof möglich, ohne dass sich die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes signifikant verringert.

2. Gesicherte Anschlussverbindungen und kurze Wartezeiten beim Umsteigen sind ein Wesensmerkmal eines integralen Taktfahrplans. Das führt dazu, dass die Gesamtreisezeit aller Fahrgäste deutlich verkürzt wird, weil unnötige Wartezeiten entfallen. Somit steigt die Attraktivität und die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs. Nur ein integraler Taktfahrplan ermöglicht

komfortable Verknüpfungen von Fern-, Regional- und Nahverkehr im Bahnknoten Stuttgart. Somit wäre ein 16-gleisiger, sanierter Kopfbahnhof besser geeignet nicht nur die Stadt Stuttgart, sondern vor allem auch die Regionen um Stuttgart besser an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden.

3. Die im grenzüberschreitenden Fernverkehr eingesetzten Fahrzeuge (TGV-Est, ICE3-M, Thalys, Eurostar) sind sehr teure Spezialfahrzeuge. Diese sollten, um möglichst effizient eingesetzt zu werden, nicht wesentlich länger als zwei bis drei Stunden nach dem Grenzübertritt eingesetzt werden – die Gesamtfahrzeit (Start-Ziel) sollte unter 4 Stunden liegen. HGV-Verkehr kann bei Reisezeiten von 2-3 h große Marktanteile erzielen (vgl. Paris – London, Paris – Lyon). Beispiele hierzu sind der Eurostar, der nur zwischen London und Paris/Brüssel eingesetzt wird, von Brüssel aus aber nicht bis Köln verlängert wird. Ebenso fährt der Thalys von Paris über Brüssel nur bis Köln, nicht aber weiter ins Ruhrgebiet oder Richtung Frankfurt. Bei längeren Reisezeiten per Bahn ist jedoch meist der Flugverkehr bei den heutigen Rahmenbedingungen die erste Wahl für den Reisenden. Eine Durchbindung des TGV von Paris bis München ist deshalb nur in Tagesrandlage – wie ab 09.12.07 – wirtschaftlich darstellbar. Auch mit einer NBS Stuttgart – Ulm und dem Ausbau Straßburg – Paris (2. Baustufe) wird die Reisezeit München-Paris mindestens 4:50 h betragen – dies führt nicht zu nennenswerten Verlagerungen hin zur Schiene in der Relation Paris - München. Stuttgart hingegen ist der natürliche Endpunkt der TGV-Linie von Paris.

In einem 16-gleisigen, sanierten Kopfbahnhof wäre es problemlos möglich, die TGV-Linien aus Paris enden zu lassen und attraktive Anschlüsse zu bieten. "Stuttgart 21" bietet hierzu nicht die notwendigen Kapazitäten.

Fazit:

Der Hauptbahnhof Stuttgart ist nicht nur ein einfacher Haltepunkt an der Magistrale von Paris nach Bratislava, sondern der größte Bahnknoten Baden-Württembergs. Etwa 90 Prozent der Fahrgäste steigen im Hauptbahnhof Stuttgart ein, aus oder um. Und das liegt zum geringsten Teil daran, dass nicht alle Linien im Bahnknoten Stuttgart durchgebunden werden. Es liegt vielmehr daran, dass Stuttgart für die allermeisten Fahrgäste Start- oder Zielpunkt ist bzw. den Umstieg vom Nah- und Regionalverkehr auf den Fernverkehr bieten muss.

Eine weitergehende Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz muss für den Hauptbahnhof Stuttgart bedeuten, die bestmögliche Verknüpfung aller Schienenverkehre zu ermöglichen. Das geht nur mit einem vielgleisigen Bahnhof. Da ein Bahnhof mit ausreichender Gleiskapazität als Tunnelbahnhof noch weniger finanzierbar und wirtschaftlich ist als "Stuttgart 21", muss es der 16-gleisige, sanierte Kopfbahnhof nach dem Konzept "Kopfbahnhof 21" sein.

Mit freundlichem Gruß

Werner Korn

- Geschäftsführer -

VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15

70178 Stuttgart

Telefon (0711) 6 07 02 17

Telefax (0711) 6 07 02 18

eMail werner.korn@vcd-bw.de

Internet <http://www.vcd-bw.de>