

Stuttgart, den 05.11.2010

Stellungnahme zur Anhörung vor dem Ausschuß für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 10.11.2010

Das Infrastrukturprojekt Baden-Württemberg 21 (Umbau des Großknotens Stuttgart – S21 – in unmittelbarer Verbindung mit der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm) begründet sich aus

- der **verkehrlichen Aufgabenstellung** und
- der **baulich / technischen Abgängigkeit** des Bahnhofs Stuttgart Hbf.

Die darüber hinaus mit dem Projekt verbundenen einzigartigen **städtebaulichen Perspektiven** insbesondere im Stuttgarter Stadtzentrum einschließlich der Erweiterung des Schloßgartens erfüllen den allgemeinen Stadtentwicklungsgrundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und vermeiden einen extensiven „Flächenverbrauch“.

Aus den **verkehrlichen Zielstellungen** ergeben sich die Prämissen des Projekts:

- **Lückenschluss im HGV-Netz** für Deutschland und Europa: Umgestaltung des gesamten Großknotens Stuttgart im Projekt S21 mit ca. 60 km neu gebauten Strecken, dadurch Anbindung Stuttgarts an die existierende NBS Mannheim-Stuttgart im Nordwesten und die projektierte NBS Wendlingen-Ulm im Osten (Lückenschluß von ca. 30 km Streckenlänge zwischen der NBS Mannheim-Stuttgart und der NBS Wendlingen-Ulm) einschließlich Verknüpfung mit dem Flugverkehr.
- Verbesserte **Verknüpfung des Nah- und Regionalverkehrs** in Baden-Württemberg: Erhaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs als zentrale Verkehrsdrehscheibe direkt im Stadtzentrum mit verbesserter Anbindung an das Stuttgarter Stadtbahnnetz und Durchbindung des Regionalverkehrs (wie sich das in der Praxis bereits hervorragend sowohl für die Stadt- als auch für die S-Bahn bewährt hat).
- Verbesserte **Anbindung des Nahverkehrs** an Regional- und Fernverkehr: Direkte Anbindung der sogenannten Tallängslinien der Stuttgarter Stadtbahn an den Hbf an der Station Staatsgalerie und Verknüpfung mit S-Bahn und Stadtbahn am neuen Bahnhof Flughafen/Messe.
- Erschließung **zusätzlicher Potentiale für den ÖV**: Anbindung existierender und neu entstehender Wohngebiete in der Innenstadt durch den neuen S-Bahn-Halt Mittenachtsstraße sowie Anbindung der südlichen Stuttgarter Stadtteile und der Filderebene durch den neuen Bahnhof Flughafen/Messe.
- **Vermeidung von Schienenlärm** und umweltverträgliche Trassenführung der NBS und insbesondere auch im hochverdichteten Siedlungsraum: Bau eines unterirdi-

schen Durchgangsbahnhofs und 33 km unterirdische Trassenführung im Großknoten Stuttgart durch das Projekt S21.

Im Zusammenhang mit einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1 wurden 2005 für den Bahnhofsbereich zwei Varianten (Planfall S21 – Durchgangsbahnhof und Vorschlag K21 – umgestalteter Kopfbahnhof) hinsichtlich ihrer **Leistungsfähigkeit** und **Anfälligkeit bei Betriebsstörungen** bewertet. Die Untersuchung bestätigte bereits früher (von Schwanhäußer 1994 bzw. 1997 nach anderen Methoden) durchgeführte Untersuchungen und ergab eindeutige Vorteile für den Durchgangsbahnhof S21 im Vergleich mit dem Kopfbahnhof nach dem sog. Arnoldi-Entwurf K21. In der Betriebssimulation stellte sich die Infrastrukturvariante S21 als wesentlich weniger sensibel auf Verspätungseinflüsse von außen dar, als dies für die Infrastrukturvariante K 21 der Fall war. So wird in der Betriebssimulation von S21 die von außen in den Knoten hereingetragene Verspätung tendenziell etwas abgebaut, während sich in der Betriebssimulation zu K21 die Verspätung beim zugrunde gelegten vergleichbaren Betriebsprogramm tendenziell etwas vergrößert. Der **optimale Leistungsbe- reich** (wirtschaftlicher Betrieb mit akzeptabler Betriebsqualität) liegt bei S21 signifikant über K21, so dass bei S21 noch **Leistungsreserven** vorhanden sind. Bei K21 sind dagegen kaum Leistungsreserven vorhanden.

Die oben aufgeführten Untersuchungen bestätigen die Umsetzbarkeit der Prämissen bei der Erstellung des Verkehrsangebots. Dementsprechend werden aus diesen Prämissen (z. B. HGV-Durchbindung, Anbindung Flughafen/Messe, Durchmesserlinien im Nahverkehr) in einem iterativen Verfahren das Betriebsprogramm und letztendlich der Fahrplan erstellt. Die vielfach angesprochene Fahrplanstudie der Fa. **SMA** stellt einen Zwischenstand der Fahrplanbearbeitung für das Konzept Angebotskonzeption 2020 des gesamten Landes Baden-Württemberg dar und entspricht der regelmäßigen Vorgehensweise bei der Fahrplanerstellung. Dies zeigt u. a. auch die diesbezügliche Stellungnahme der Fa. SMA vom 28.07.2010: „Im Rahmen der Untersuchung hat sich der Tiefbahnhof Stuttgart nicht als limitierender Faktor erwiesen.“ Darüber hinaus wurden, aufbauend auf den o.g. Erkenntnissen entsprechend der in derartigen Fällen üblichen Vorgehensweise vertiefte Fahrplanstudien zur Angebotskonzeption 2020 des Landes Baden-Württemberg durchgeführt, die über den Untersuchungsbereich der erwähnten Simulationen aus dem Jahr 2005 hinausgehen und die im Verlauf einzelner Regionalverkehrslinien zu beachtende betrieblich hochbelasteten Punkte der Infrastruktur berücksichtigen. Als Zwischenergebnis der weiteren Entwicklung des Fahrplan-konzepts bleibt festzuhalten, daß das Verkehrsangebot der Angebotskonzeption Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 quantitativ und qualitativ fahrbar ist.

Durch das Infrastrukturprojekt verringern sich die **Reisezeiten** vieler Fahrgäste im Nahverkehr (z. B. auf den Relationen Tübingen – Flughafen oder Ludwigsburg – Esslingen) und auf der Fernverkehrshauptachse Mannheim/Karlsruhe – Stuttgart – Ulm erheblich. Des Weiteren wird die **Erreichbarkeit** wichtiger Ziele wie z. B. der Messe Stuttgarts und des Flughafens signifikant verbessert.

Ein vollständiger **Integraler Taktfahrplan** (ITF) ist dagegen (völlig unabhängig vom Projekt Baden-Württemberg 21) in Deutschland unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht möglich und demzufolge auch keine definierte verkehrliche Zielstellung. Er ist u.a. aus folgenden Gründen im konkreten Fall nicht umsetzbar:

- Im Großraum Stuttgart werden die Zulaufstrecken frühzeitig gebündelt, so dass die Züge länger hintereinander herfahren müssen, außerdem entstehen in den Zulaufknoten ungünstige Zugfolgen.

- Generell müssen bei einem ITF die Taktzeiten an anderen Knoten (z. B. Mannheim) beachtet werden und die Reisezeit verlängert sich durch lange Halte in den Knoten.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Aussage der Kritiker des Projektes Baden-Württemberg 21: „Der Idealzustand eines ITF sind immer 00- bzw. 30-Knoten. Dies wäre im Falle Stuttgart aber nicht erreichbar.“ (vgl. Martin Hilger, Erläuterungen zum im Rahmen des Schlichtungsverfahrens Stuttgart 21 vorgestellten Fahrplankonzept für „Kopfbahnhof 21“, Tübingen 02.11.2010).

Der Durchgangsbahnhof S21 optimiert das **Umsteigen** zwischen Nah-, Regional- sowie Fernverkehr und dient auch der **Barrierefreiheit**. Verlängerte und beschwerlichere Wege für Reisende lassen sich objektiv pauschal nicht nachweisen.

Das Projekt ist **kein primäres Güterverkehrsprojekt**, die Vorteile für den Güterverkehr bestehen aus zusätzlichen freien Trassen auf der Bestandstrecke im Filstal und Trassen auf der NBS für leichte Güterzüge.

Realistische **Alternativen**, die der dem Projekt Baden-Württemberg 21 zugrunde liegenden verkehrlichen Aufgabenstellung auch unter eisenbahnbetrieblichen Gesichtspunkten gerecht werden, sind mir bislang nicht bekannt. Im langjährigen Planungsverlauf von Baden-Württemberg 21 wurde eine Vielzahl von Alternativen und Optionen geprüft, keine dieser Varianten war der jetzt vorliegenden Planung in der ganzheitlichen Abwägung der Vor- und Nachteile überlegen.

Die Annahme, dass neu zu planende Alternativlösungen, die der verkehrlichen Aufgabenstellung gerecht werden, kostengünstiger wären als das vorliegende Projekt, lässt sich bislang nicht belegen. Die unterstellten **Baukostensteigerungen** für Baden-Württemberg 21 sind spekulativ und würden grundsätzlich auch jegliche Alternativlösungen betreffen. Desweiteren wären nach geltendem Planungsrecht für neu zu erstellende Alternativplanungen zusätzlich mehrere Jahre für Raumordnung und Planfeststellung anzunehmen, das Bauen bei gleichzeitig laufendem Betrieb führt nach eigenen Erfahrungen und den Angaben der DB AG zu einer **Steigerung der notwendigen Investitionen** um bis zu 100 % sowie zu einer **Verlängerung der Bauzeit** in der Größenordnung um bis zu 50 %.

Als Voraussetzung für eine sachgerechte Entscheidungsfindung wird empfohlen, zwischen

- Fragestellungen, die **gesamtgesellschaftliche Themen** (wie z. B. die Art der Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung und Umsetzung weitreichender Entscheidungen) betreffen,
- Fragestellungen, die die Konzeption, Planung und **Realisierung von Infrastrukturprojekten allgemein** betreffen (wie z. B. das Infrastrukturplanungsrecht, die Gestaltung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen einschließlich deren Nachführung im Planungsprozess) und
- Fragestellungen, die spezifisch **für das Projekt Baden-Württemberg 21** zu beantworten sind

zu **unterscheiden**.