

Planfeststellungsverfahren „Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Abschnitt 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof“

Stellungnahme PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.

0. Präambel

1. Erfordernisse des Fernverkehrs

- 1.1 Langzeitiges Betriebskonzept mit Entwicklungsprognosen
- 1.2 Einbeziehung von Wettbewerbern zur Deutschen Bahn
- 1.3 Bahnsteigbelegung nach **Musterfahrplan**
- 1.4 Kapazitätsfragen der Zulaufstrecken
- 1.5 Technische Einzelfragen

2. Erfordernisse des Regionalverkehrs

- 2.1 Betriebskonzept, Verflechtung mit dem Fernverkehr
- 2.2 Auswirkungen des Verzichts auf Ausbau zum Betrieb mit Dieselfahrzeugen
- 2.3 Bahnsteigbelegung nach **Musterfahrplan** während der Hauptverkehrszeiten
- 2.4 Bahnsteigbelegung während der Schwachlastzeiten mit kurzen Regionalzügen
- 2.5 Konsequenzen aus notwendiger Durchbindung der Züge des Regionalverkehrs
- 2.6 Fragen des Brandschutzes an den eingesetzten Fahrzeugen
- 2.7 Technische Einzelfragen

3. Erfordernisse des S-Bahnverkehrs

- 3.1 Betriebskonzept unter Beachtung von Netzausbauten
- 3.2 Vorbeugende Maßnahmen bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke
- 3.3 Reisendenwechsel der S-Bahn vom und zum neuen Fernbahnhof
- 3.4 Betriebsführung der Flughafen-Express-S-Bahn im neuen Fernbahnhof
- 3.5 Sicherung einer fakultativen späteren S-Bahntrasse südliche Innenstadt
- 3.6 Sicherung aller Lichtraumprofile für spätere Doppelstockwagen
- 3.7 Technische Einzelfragen

4. Erfordernisse während der Bauzeit

5. Fahrgasterwartungen an einen zeitgemäßen Bahnhof

6. Hinweise zu besonderen Problemfeldern

7. Zusammenfassung

0. Präambel

PRO BAHN dankt für die Überlassung der Planfeststellungsunterlagen Abschnitt 1.1 und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

PRO BAHN anerkennt die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende Vorentscheidung für Stuttgart21 als Ergebnis der Jahre langen kontroversen Diskussionen. Allerdings muss deutlich heraus gestellt werden, dass der gesamte Planungsprozess in Teilbereichen offenbar noch nicht optimiert ist. Ergänzend sind die Auswirkungen des geänderten Tarifsystems der Deutschen Bahn zu prüfen, da mit einer Verlagerung von Bahnverkehren und fallweise deutlichem Fahrgastverlust gerechnet werden muss.

Der Fahrgastverband PRO BAHN konzentriert sich in dieser Stellungnahme als konstruktiver Planungsbeitrag zielgerichtet auf die satzungsgemäße Wahrnehmung wesentlicher Fahrgastbelange. Dabei wird vorausgesetzt, dass alle weiteren Sachgebiete verantwortlich von dritter Seite kompetent geprüft werden, beispielsweise Umwelt- und Finanzierungsfragen. PRO BAHN bittet um die Gelegenheit zur weiteren begleitenden Mitwirkung besonders hinsichtlich der fortschreitenden Detailklärung grundsätzlicher Nutzerfunktionen, welche jetzt noch nicht abschließend bewertet werden können.

Als zusammenfassendes Prüfergebnis wird in der Folge aufgezeigt, dass wesentliche Schwachpunkte schon der allerfrühesten Diskussionen bis heute noch nicht befriedigend verbessert oder gelöst wurden. Dazu wird auch auf die Maßgaben, Empfehlungen, Optimierungswünsche und Prüfaufträge des Regierungspräsidiums Stuttgart hingewiesen.

1. Erfordernisse des Fernverkehrs

1.1 Langzeitiges Betriebskonzept mit Entwicklungsprognosen

Aus der schematischen Darstellung der Anzahl der geplanten Fern- und Regionalzüge in den Planfeststellungsunterlagen ist ein konzeptioneller Fahrplan, der die Anschlussbeziehungen und Fahrtstreckenverläufe (Haltepunkte / Verknüpfungen) aufzeigt, nicht ersichtlich. Dadurch ist eine sachgerechte Beurteilung der praxisorientierten Leistungsfähigkeit der geplanten Anlageninvestition und der landesweiten Netzwirkung unmöglich.

1.2 Einbeziehung von Wettbewerbern zur Deutschen Bahn / DBAG

Es sind zum Beispiel Überlegungen von Connex bekannt, auf der Linie Würzburg – Stuttgart eigene Angebote im Fernverkehr zu plazieren. Hierfür sind ggf. zusätzliche Bahnsteigkapazitäten notwendig. Aus wirtschaftlichen Gründen ist hier die Notwendigkeit zu kurzen Bahnsteigwenden absehbar (siehe zum Beispiel auch geänderter Fahrplan der DB AG für die ICE-Linie Zürich Stuttgart ab 15.12.2002). Sollten diese Bahnsteigwenden aus in der Gleisneigung liegenden technischen Gründen nicht möglich sein, ist von einer deutlichen Behinderung des Wettbewerbs im Schienenfernverkehr auszugehen.

*1.3 Bahnsteigbelegung nach **Musterfahrplan** unter Einbeziehung aller Bahnanbieter*

In den Antragsunterlagen fehlt eine Konzeption zur Bahnsteigbelegung und Darstellung der daraus abzuleitenden Anschlussbeziehungen. Absehbare und wahrscheinliche zusätzliche Angebote dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen hierbei unbedingt berücksichtigt werden.

1.4 Kapazitätsfragen der Zulaufstrecken nach Reduzierung der Leistungsfähigkeiten

Die bisherigen Synergieeffekte gehen verloren, da Fernbahn- und S-Bahn-Gleise nicht mehr gemeinsam/kombiniert nutzbar sein werden, z.B. von/nach Zuffenhausen.

1.5 Technische Einzelfragen

Geneigtes Gleisfeld: Probleme bei evtl. notwendigem längerem Aufenthalt, da sich die Bremsen lösen können (Problem wurde auch für ICE 3 auf der NBS Ffm-Köln diskutiert) wegen Bremsprobe keine Bahnsteigwende möglich, siehe auch Problem Gleisführung.

*Nach den PRO BAHN zugänglichen Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens u.a.m. ist mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten bei der geplanten Gleisneigung von rund **15** Promille zu rechnen. Die heute auf Stuttgart berührenden ICE-Linien überwiegend eingesetzten ICE-Züge der 1. Und 2. Generation (ICE 1 / ICE 2) erlauben keine Anfahrt gegen eine angezogene Bremse. Bei Ausfahrt in Richtung Nordportal würden diese Züge nach der technisch notwendigen Lösung der Bremse zurück rollen, bis die Fahrmotoren diese unerwünschte Rückwärtsbewegung kompensieren können. Ob diese Problematik auch zukünftig und/oder bei anderen Zügen auftreten kann, können wir nicht beurteilen. Eine Behinderung von Fahrzeugen der Wettbewerber muss ausgeschlossen werden.*

Die geltenden Regularien erfordern bei Bremsproben den Zustand „Bremse gelöst“.

*Auf Grund der Gleisneigung von rund **15** Promille ist bei aus Richtung Nordportal einfahrenden Zügen eine deutliche Verlängerung des Brems- und Durchrutschwegs zu erwarten. Der Durchrutschweg ist maßgebend für die erforderliche Länge der Gleisstrecke hinter dem Ausfahrtsignal bis zum nächsten Zwangspunkt. Weil die Weichenstraßen unmittelbar im Anschluss an die Bahnsteige geplant sind, ist der Durchrutschweg minimal, was zu erheblichen betrieblichen Einschränkungen führt. Aus Sicherheitsgründen wird eine kreuzende Zugseinfahrt über den Südkopf nicht zulässig sein solange eine diesbezügliche Zugseinfahrt vom Nordportal her erfolgt.*

2. Erfordernisse des Regionalverkehrs

2.1 Betriebskonzept in perfekter Verflechtung mit dem Fernverkehr

Erfolgreicher Schienenverkehr hängt sehr wesentlich ab von einer perfekten und zeitlich engen Verflechtung des Regionalverkehrs mit dem Fernverkehr und der folglich Netz Wirkung. Die vorliegenden Planungen sagen zu den erwünschten Verkehrsbeziehungen wenig Konkretes aus. Bekannt sind die Absichten Heimerl.

2.2 Auswirkungen des Verzichts auf Ausbau zum Betrieb mit Dieselfahrzeugen

Durch den Verzicht auf Ertüchtigung der Tunnelstrecken für einen Betrieb mit Dieselfahrzeugen ist beispielsweise der Weiterbetrieb der erfolgreichen NeiTech-Linie Sigmaringen-Balingen-Tübingen-Reutlingen-Stuttgart nicht möglich. Soll dieses Angebot weitergeführt werden, müssen entweder die Tunnelstrecken von Stuttgart21 entsprechend ertüchtigt oder die betroffenen Dieselstrecken auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Dies wären für die Linie Sigmaringen-Stuttgart allein 87km für den Abschnitt Sigmaringen-Tübingen sowie 32km für den Zweig Horb-Tübingen..

2.3 Bahnsteigbelegung nach **Musterfahrplan** während der Hauptverkehrszeiten

In den Antragsunterlagen fehlt eine Konzeption zur Bahnsteigbelegung und Darstellung der daraus abzuleitenden Anschlussbeziehungen in den Hauptverkehrszeiten.

2.4 Bahnsteigbelegung während der Schwachlastzeiten mit kurzen Regionalzügen

Zum Beispiel Sonntag Vormittag mit Regionalverkehr nur im Stundentakt, erfordert erweiterte Anschlussrücksichten und damit ggf. zusätzlich notwendige Bahnsteigkanten, dazu wird auf unsere Empfehlung zur Doppelbelegung von Bahnsteigkanten verwiesen.

2.5 Konsequenzen aus notwendiger Durchbindung der Züge des Regionalverkehrs

Ungleiche Fahrgastzahlen, damit unterschiedliche Anforderungen an Gefäßgrößen, zB. Durchbindungsprognose Heimerl in der Relation Tübingen – Schwäbisch Hall ua. Die erwarteten Vorteile von Durchbindungen sind bekannt, diese erschweren jedoch Ausschreibungen und erfordern gemeinsam abgestimmte politische Entscheidungen auseinander liegender Regionen mit ggf. unterschiedlichen Interessen.

Aus den Durchbindungen der Regionalzüge ergibt sich zwangsläufig die Notwendigkeit für neue Betriebswerke und Einrichtungen an den Linienenden der Durchmesserlinien (zunehmende Verschmutzung und Reparaturanfälligkeit der Zugkompositionen, auch in Folge reduzierter Zugbetreuung, zukünftig n u r geschlossene Toilettensysteme).

2.6 Fragen des Brandschutzes an den eingesetzten Fahrzeugen

Der im baden-württembergischen Regionalverkehr am weitesten verbreitete Wagentyp ist noch immer der alte sogenannte “n-Wagen” (volkstümlicher Begriff “Silberling”). Diese Wagen – inzwischen überwiegend modernisiert – laufen im Großraum Stuttgart auf den Regionalstrecken Richtung Singen, Tübingen, Ulm, Aalen / Schwäbisch Hall – Crailsheim und Heilbronn – Würzburg (hinzu kommen durch umlauftechnische Verknüpfungen auch Einsätze auf zahlreichen weiteren Strecken).

Dieser n-Wagentyp ist auf Grund fehlenden Brandschutzes im Rahmen feuerpolizeilicher Vorschriften für längere Tunnelstrecken nicht freigegeben. Ein Einsatz dieses Wagentyps im Regionalverkehr nach Stuttgart ist bei S21 absolut ausgeschlossen. Damit muss im Zusammenhang mit S21 ein erheblicher Teil der eingesetzten Reisezugwagen im baden-

württembergischen Regionalverkehr ausgetauscht werden. Dies betrifft mehrere hundert Regionalverkehrswagen. Die notwendigen Neubeschaffungen sind einzurechnen:

Zum Ersatz dieses Wagentyps im Regionalverkehr müssten nach einer von PRO BAHN vorgenommenen überschlägigen Abschätzung ca. 80 Doppelstockwagen (Verbindungen von Stuttgart mindestens nach Tübingen, Geislingen, Aalen, Crailsheim, Heilbronn usw.) und ca 15 Elektrotriebwagen Typ ET 425 (Verbindungen von Stuttgart nach Singen, vsl. Freudenstadt, Schwäbisch Hall – Crailsheim – Nürnberg usw.) neu beschafft werden. In den bisher bekannten Finanzierungsrechnung sind nach unserer Kenntnis bisher keine entsprechenden Mittel, weder für Beschaffung noch für Wartungsanlagen, eingestellt.

Werden Dieselfahrzeuge wegen des Brandschutzes nicht zugelassen werden? Verzicht auf Dieselfahrzeuge bedingt die Elektrifizierung Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf. Die Elektrifizierung der Südbahn zu einem deutlich früheren Zeitpunkt wird unterstellt.

2.7 Technische Einzelfragen

In den Planunterlagen zum Planfeststellungsverfahren sind bisher keinerlei Weichenverbindungen benachbarter Gleise, z.B. 2/3, 4/5, 6/7, im Bahnsteigbereich, so genannte Hosenträgerweichen z.B. bei der halben Bahnsteiglänge, vorgesehen. Diese Anordnung würde für die kürzeren Züge des Regionalverkehrs eine sehr wesentliche Verbesserung der betrieblichen Flexibilität bedeuten. Von zwei an der gleichen Bahnsteigkante bereit stehenden Regionalzügen (Regelfall z.B. in Köln Hbf) könnte über diese Gleisverbindung fallweise der hintere Zug vor dem davor stehenden abfahren >>> Erleichterung und erhebliche Beschleunigung von Umsteigevorgängen, Vorteile bei Zugverspätungen usw.

3. Erfordernisse des S-Bahnverkehrs

3.1 Betriebskonzept unter Beachtung von Netzausbauten

Es darf unterstellt werden, dass das weit gehend erfolgreiche Betriebskonzept des S-Bahnverkehrs vor allem im Einzugsbereich der S-Bahn-Stammstrecke (Tunnel usw.) auf Dauer beibehalten werden wird und Netzausbauten quasi angehängt werden und keine nachteiligen Veränderungen bewirken werden. Daher ist zu überprüfen, welche betrieblichen Vorteile mit der Einrichtung einer neuen Zwischenstation Mittnachtstraße verbunden sein könnten, da sich insbesondere bei nur zweigleisigem Ausbau nur Fahrzeitverlängerungen und keine verbesserten Umsteigebedingungen (in einer ansonsten ziemlich öden Station) ergeben werden. Besser wäre ein reichlicher Zeitpuffer vor der Tunneleinfahrt, und das Umsteigen im Hbf tief (mit den nur dort möglichen Nutzungen) ist allemal bequemer und sinnvoller als da draußen. Das Neubaugebiet Mittnachtstraße selbst wird, wie andere Stuttgarter Wohngebiete auch, von der Stadtbahn erschlossen. Als Alternative zum Stationsnamen Mittnachtstraße wird Rosenstein vorgeschlagen.

3.2 Vorbeugende Maßnahmen bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke

Störungen / Sperrungen der Tunnelstrecke sind schon heute ein betrieblicher Katastrophenfall, obwohl der Hbf oben als Kehrwendeanlage zur Verfügung steht. Es ist nicht erkennbar, wie zukünftig gestörte Betriebszustände ohne eine vergleichbar nutz-

bare neue Kehrwendeanlage vor der Tunnelröhre beherrschbar bleiben sollen. Unter demselben Gesichtspunkt sollte die alte Gäubahn als einzig mögliche Bypass-Trasse zur Verbindung von Süd- und Nordnetz betriebsfähig erhalten bleiben, vgl. auch RP.

3.3 Reisendenwechsel der S-Bahn vom und zum neuen Fernbahnhof

3.4 Betriebsführung der Flughafen-Express-S-Bahn im neuen Fernbahnhof

3.5 Sicherung einer fakultativen späteren S-Bahntrasse südliche Innenstadt

Aus den Antragsunterlagen sind keine grundsätzlichen Überlegungen zu einer in Zukunft eventuell notwendigen zusätzlichen S-Bahntrasse durch die südliche Innenstadt erkennbar. Aufgrund der durch die zahlreichen Tunnelstrecken und den querenden Nesenbach auftretenden Zwangspunkte halten wir eine grundsätzliche Prüfung dieser Frage dringend notwendig. Ggf. notwendige Vorkehrungen für diese Zukunftsoptionen müssen dann im Rahmen des Bauprojektes getroffen werden.

3.6 Sicherung aller Lichtraumprofile für spätere Doppelstockwagen

Bei der Kreuzung der Fernbahngleise über die S-Bahngleise hinweg zeigen die Planunterlagen des Planfeststellungsverfahrens in Folge des Einbaus von Verbindungstreppen eine sehr deutliche Einschnürung des Lichtraumprofils über dem dort anliegenden S-Bahngleis. Diese Einschnürung des oberen Lichtraumprofils könnte den Einsatz von Doppelstockwagen bei der S-Bahn auf Dauer verhindern.

3.7 Technische Einzelfragen

Kann der Bahnsteighalt der S-Bahnzüge näher an die Fernbahn gelegt werden?

Werden die S-Bahn-Tunnelstrecken auf die Sicherheitsstufe der neuen Fernbahn-Tunnelstrecken nachgerüstet? Wie erfolgt die Abschottung der beiden Bahnhöfe und Tunnelsysteme S-Bahn und Fernbahn im Brandfalle oder bei Verqualmung? Bisher mündet der Treppenaufgang von der S-Bahn in einen (oben) offenen Bahnhof, künftig besteht die Gefahr, dass beide Bahnhöfe geschlossen werden müssen.

Wie kann das S-Bahn-System gegen plötzliche Überflutung gesichert werden? Die erhöhte Gefährdung begründet sich aus Tunnels und Bahnhofshalle der Fernbahn, die als Sammelsystem wirken können, das direkt in die S-Bahnanlagen entwässert.

4. Erfordernisse während der Bauzeit

4.1 Unveränderte Betriebsbereitschaft der Bahnsteiggleise

4.2 Unveränderte Betriebsbereitschaft der Serviceeinrichtungen unter Beachtung der wesentlichen Belange behinderter Reisender

4.3 Ausreichend breite und überdachte Zugänge zu allen Bahnsteigen unter Beachtung der wichtigsten Wegebeziehungen, z.B. S-Bahn, ReiseZentrum u.a.

„Zumindest zwei überdachte Zugänge vom Bonatzgebäude zum provisorischen Querbahnsteig stehen immer zur Verfügung“ (Originaltext Planfeststellungsverfahren)" Die während des Umbaus am Leipziger Hauptbahnhof aufgetretenen massiven Probleme und Fahrgastbeschwerden sollten unbedingter Anlass zur genauen Planung der notwendigen Bauzustände sein. Eine optimierte Erschließung aller Fahrgastanlagen muss dabei Priorität vor evtl. vorhanden Vorteilen im Bauablauf genießen.'

4.4 Berücksichtigung erschwerter und längerer Umsteigewege bei der Zugsabfertigung

4.5 Durchstich der Bahnsteigunterführung zur Cannstatter Straße / zum Schlossgarten

Es wird unterstellt, dass dieser Durchstich als sinnvoll / zweckmäßig anerkannt wird, um Reisenden in und aus dieser Richtung das zweimalige Durchqueren der Baustelle zu ersparen. Außerdem könnte die Cannstatter Straße während der Bauzeit und vor ihrer Auflassung als provisorische Zufahrt aus Nord und Ost mit Parkmöglichkeiten dienen.

4.6 Vermeidung unnützer Beeinträchtigungen der Verkehre der Stadtbahnlinien

Aus den Antragsunterlagen ist keine Konzeption zum Ablauf des Umbaus der Haltestelle "Staatsgalerie" zu erkennen. Mit der heutigen Belegung durch 5 Stadtbahnlinien (bei Veranstaltungen auf dem Wasen/Schleyerhalle 6 Linien) sind umfangreiche Einschränkungen und zeitweilige Linienänderungen für das gesamte Stadtbahnnetz zu erwarten.

5. Fahrgasterwartungen an einen zeitgemäßen Bahnhof

5.1 Ausreichende, bequeme Serviceeinrichtungen, z.B. ReiseZentrum, Lounges usw.: Günstige Lage mit kurzen Wegen von außen, von der Stadtbahn, von der S-Bahn usw. unter Beachtung der wesentlichen Belange behinderter Reisender und dergleichen

5.2 Übersichtliche, bequeme, breite und ausreichend häufige Bahnsteigzugänge: Stuttgarter Bahnreisenden wird bisher eine sehr übersichtliche Bahnsteigszene mit ebenen Wegebeziehungen geboten, die künftigen Bahnsteigzugänge sind unzureichend

5.3 Verbesserung der Übergänge von und zur S-Bahn, die teils eng und zu nieder sind: Schon bisher ist der Übergang unbefriedigend und meist mit langen Wegen verbunden! Schon bisher könnten die S-Bahnen (Kurz- und Vollzüge) näher zur Fernbahn halten!

Warum müssen die Kurzzüge an der engsten Bahnsteigsituation und weit entfernt vom Zugang zur Fernbahn halten, obwohl sich die meisten Reisenden dorthin orientieren?

Wo werden die Zugkompositionen im Bahnhof stehen, wo die Wagen der 1. Klasse?

*5.4 Überprüfung der Situation bei den Treppenanlagen der neuen Bahnsteige 1-4: Die Bahnsteignutzung wird durch Treppen, Stützen und Neigungen beeinträchtigt, die Fahrtreppen sind deutlich zu gering dimensioniert und bei den zur Zeit bei den Zugsankünften in Stuttgart Hbf zu beobachtenden Ausstiegen total überfordert (bei großen Aufstieghöhen werden nur Wenige die gebotenen GehTreppen benutzen; am südlichen Bahnsteigende ist nur **eine** Fahrtreppe, vermutlich aufwärts und damit auch noch falsch platziert, vorgesehen), die häufig notwendigen Wartungen sind unbeachtet!*

5.5 Überprüfung der zwangsläufig abseitigen Lage der Stadtbahnstation Staatsgalerie: Umsteiger aus der Stadtbahn müssen wissen, dass beim augenblicklichen Planungsstand keine Fahrtreppe nach unten existiert, und dass lange Wege zu kurzen Zügen anstehen!

6. Hinweise zu besonderen Problemfeldern

*Zweifel bestehen zur Kapazität / Leistungsfähigkeit einiger **Zulaufstrecken**: Die bisherigen Synergieeffekte gehen verloren, da Fernbahn- und S-Bahn-Gleise nicht mehr gemeinsam/kombiniert nutzbar sein werden, z.B. von/nach Zuffenhausen, beim Pragtunnel sollen **beide Tunnelröhren** betriebsfähig erhalten bleiben, vgl. RP.*

*Zweifel bestehen zur Kapazität / Leistungsfähigkeit der **8 Bahnsteigkanten**: Vergleichbare Bahnhöfe verfügen über deutlich mehr nutzbare und genutzte Bahnsteigkanten (z.B. 20 in Nürnberg Hbf) oder es gibt Dauerprobleme (z.B. in Köln Hbf), der schon lange eingeforderte **Musterfahrplan** könnte evtl. alle Zweifel entkräften.*

*Die vom Regierungspräsidium Stuttgart geforderte, konstruktiv zu berücksichtigende (und vom Verband Region Stuttgart schon gepriesene) **Erweiterbarkeit** der Bahnsteiganlage auf 10 Bahnsteigkanten ist aus den aktuellen Planunterlagen **nicht ersichtlich**.*

*Gewöhnliche **alltägliche betriebliche Manöver**, z.B. ein ungewollter Lokwechsel u.a.m., und die Erleichterung zukünftig gebrochener Verkehre sind bisher unberücksichtigt, z.B. französische Züge bis Stg., österreichische Züge ab Stg., im direkten Anschluss mit der dann unausweichlichen Notwendigkeit einer zusätzlichen direkten Bahnsteigkante.*

*Ist die **schiefwinklige Lage der neuen Ferngleise** zum Bonatzbau nicht vermeidbar?*

*Sind die **bauphysikalischen Probleme** der neuen Bahnhofshalle hinreichend geklärt? Wie wird die Gefahr der Tauwasserbildung (und damit die Gefahr von Tropfwasser) an der Dachdecke der neuen Bahnhofshalle und bei den Oberlichtaugen beherrscht?*

*Die Einplanung eines (evtl. kleineren) **Fernbushofes** in günstiger Lage zur Bahnhofs-situation muss dringend empfohlen werden. Insbesondere durch das geänderte Tarifsystem der Deutschen Bahn wird ein nationales Fernbusnetz provoziert, wie es vielfach in Europa problemlos und in Übereinstimmung mit EU-Recht schon praktiziert wird >>> Kurze Taktabstände, **niedrige Fahrpreise ohne Vorreservierung!**, Tickets direkt beim Fahrer, nur Einsteigen und Abfahren. Heute schon z.B. Hamburg – Berlin.*

Eine abseitige Lage dieses Fernbushofes würde dem Bahnverkehr noch mehr schaden.

*Zu den **weiteren Abschnitten** des Planfeststellungsverfahrens werden vor allem diese Stichpunkte nochmals nachrichtlich zusammen gefasst: Kapazitätsüberprüfung der Zulaufstrecken für den Fernverkehr / Anbindung von Flughafenstrecke und Führung der Gäubahn mit Tangentiale Wendlingen – Gäubahn / Bypass und Kehrwendeanlage als elementare Ausweichfunktionen für das S-Bahn-Gesamtsystem / Hinterfragung der Zweckmäßigkeit und der ungeschickten Namensgebung der Station Mittnachtstraße u.a.*

7. Zusammenfassung

PRO BAHN sieht die vorgelegten Bedenken und Anregungen als konstruktiven Planungsbeitrag im Interesse der Investoren, Betreiber und Bahnreisenden. Denn nur ein auf Dauer funktionstüchtiger Fernbahnhof wird den wohl eher wachsenden Kundenerwartungen gerecht werden können und so den Betreibern insbesondere in funktionaler und kaufmännischer Hinsicht Freude bereiten. Angesichts der enormen Investition lehnt PRO BAHN alle Provisorien und absehbare Engpässe und Probleme ab. Mit den vorgesehenen und noch zu bewilligenden Mitteln muss eine Dauerlösung aus einem Guss erarbeitet werden, die ungewisse Verbesserungszusagen ausschließt.

Dazu wird voll inhaltlich auch auf die offensichtlich wohl begründeten Maßgaben, Empfehlungen, Optimierungswünsche und Prüfaufträge des Regierungspräsidiums Stuttgart hingewiesen, insbesondere auf die Punkte 4.4.4, 4.4.5, 4.4.6 und 4.4.7 (vgl. die Seiten 63 bis 65 der Anlage 1) im hierzu vorliegenden Erläuterungsbericht Teil I.

PRO BAHN bietet dafür umfassende, **fachkundige** Bemühungen an und bittet um die Gelegenheit zur beratenden Mitwirkung bei den weiteren Diskussionen und Planungen.

PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.
Peter J. Müller, Ludwigsburger Str. 62, 71691 Freiberg
Wolfgang Staiger, Teckstr. 14, 70188 Stuttgart
Josef Schneider, Linkstr. 36, 73239 Kirchheim/Teck

20. Oktober 2002