

Planfeststellungsverfahren

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenbindung

Abschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Stellungnahme PRO BAHN Baden-Württemberg eV

- 0. Präambel**
- 1. Erfordernisse des Reiseverkehrs**
- 2. Fragen zu angrenzenden Bereichen**
- 3. Zusammenfassung**

0. Präambel

PRO BAHN dankt für die Überlassung der Planfeststellungsunterlagen Abschnitt 1.4 und für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Gesamtzusammenhang mit den weiteren Abschnitten.

PRO BAHN anerkennt die auch diesem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende Vorentscheidung für **Stuttgart 21** als Ergebnis der Jahre langen kontroversen Diskussionen.

PRO BAHN vertraut den ausführlichen und engagierten Planungen der DB ProjektBau.

Der Fahrgastverband PRO BAHN konzentriert sich auch in dieser Stellungnahme, als konstruktiver Planungsbeitrag, zielgerichtet auf die satzungsgemäße Wahrnehmung der wesentlichen Fahrgastbelange. Dabei wird vorausgesetzt, dass die weiteren Sachgebiete verantwortlich kompetent von dritter Seite geprüft werden, beispielsweise Umwelt- und Finanzierungsfragen. PRO BAHN bittet um die Gelegenheit zur weiteren begleitenden Mitwirkung bei den zusammenfassenden Bewertungen insbesondere hinsichtlich der fortschreitenden Detailklärung grundsätzlicher Nutzerfunktionen, welche jetzt teilweise noch nicht abschließend und noch nicht im Zusammenwirken der einzelnen Abschnitte bewertet werden können.

1. Erfordernisse des Reiseverkehrs

Der im Planfeststellungsabschnitt 1.4 beschriebene Streckenabschnitt wird als zweigleisige elektrifizierte Schnellfahrstrecke für eine durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt werden **ohne irgendwelche Fahrgasteinrichtungen**. Er wird den schnellfahrenden Fernreisezügen zwischen Stuttgart und Ulm und teils Regionalzügen zwischen Stuttgart und dem Raum Nürtingen – Reutlingen – Tübingen dienen. Wesentlicher Verknüpfungspunkt soll der unmittelbar am Westende liegende Filderbahnhof werden. Der Gedanke eines Neckartalbahnhofes an der Streckenverzweigung bei Wendlingen wird (gemäß den Antragsunterlagen) offiziell nicht weiter verfolgt werden. Vgl hierzu auf Seite 11 das Ende des Abschnitts 2.1.1.

Fahrplanunterlagen, die bewertet werden könnten, liegen nicht vor. Die prognostizierten Reisezugzahlen liegen vermutlich an der oberen Grenze realistischer Erwartungen. Es muss wohl davon ausgegangen werden, dass mehr als 2 Fernreisezüge, zB ICE, je Stunde zwischen Stuttgart und Ulm v v nicht verkehren werden. Folglich werden beide Züge einen Regelhalt im Filderbahnhof erhalten müssen, um einen halbwegs attraktiven Fahrplan anbieten zu können.

Die Umsteigezeiten der Übereck-Relation Tübingen – Filderbahnhof – Ulm v v werden relativ kurz und sehr verlässlich sein müssen, um trotz des Umwegs eine nennenswerte Verbesserung gegenüber den heute (via Plochingen) gegebenen Reisemöglichkeiten zu bieten. Gemessen am derzeitigen Betriebszustand der Deutschen Bahn (und ihrer Konkurrenten) sind zu kurze Umsteigezeiten bei nur je stündlichen Reisemöglichkeiten nicht ratsam, sicherheitshalber überzogene Umsteige- und somit Aufenthaltszeiten im Alltag nicht akzeptabel. Außerdem bedarf die Frage der Umwegstarifizierung noch einer auf Dauer verlässlichen Abklärung und Regelung.

PRO BAHN regt nachdrücklich frühzeitige **kundenfreundliche** Vertragsvereinbarungen an. Man wird diese Fragen sicher nicht der aktuellen Tarifabteilung der DB überlassen dürfen !!

2. Fragen zu angrenzenden Bereichen

Zum Filderbahnhof,
im Vorgriff auf die weiteren Diskussionen:

In logischer Konsequenz zu unseren Ausführungen unter Punkt 1 Erfordernisse des Reiseverkehrs muss die bisherige Ausbildung des Planfeststellungsabschnittes 1.3 Filderbahnhof weiterhin kritisch hinterfragt werden. Ein attraktives Zugsangebot bedingt den **Regelhalt** von 2 zeitversetzten Fernreisezügen je Stunde zwischen Stuttgart und Ulm v v. So begründet sich die hartnäckige Frage nach dem Sinn der Hauptumfahrgleise, die am Filderbahnhof vorbeigeführt werden sollen und somit diesen nicht bedienen können. Im Vorgriff auf den Planfeststellungsabschnitt 1.3 wird nochmals zur, bahntechnisch völlig problemlosen, direkten Durchfahung der beiden Hauptstreckengleise durch den Filderbahnhof geraten. Der Übergang zwischen den Planfeststellungsabschnitten 1.3 und 1.4 muss dem gerecht werden können. Betriebliches Vorbild dafür ist Zürich Kloten Flughafenbahnhof. Außerdem wird eine vergleichbare Lösung im Bau und im Betrieb billiger und effizienter sein. – Welche Fernreisezüge sollen denn künftig am Filderbahnhof noch vorbei fahren dürfen ??

Zum Neckartalbahnhof,
unter Verweis auf das ministerielle Schreiben vom 17.7.2003:

PRO BAHN schlägt vor, die Option Neckartalbahnhof jetzt einzuplanen und erst dann zu entscheiden, wenn (in einigen Jahren) der Baubeginn der Strecke wirklich absehbar sein wird. Es erscheint fahrlässig, diese Option unnötig früh aufzugeben oder zu verbauen. Es können heute sicher noch nicht alle Faktoren bis hin zur möglichen Reisezugsbedienung einer solchen Zwischenstation verlässlich und dauerhaft abgeschätzt werden. In diesem verkehrlich exzellent erschlossenen Gebiet wäre zB auch eine umfängliche Park & Ride – Anlage vorstellbar, die den Flughafenbereich (und den Individualverkehr nach Stuttgart) sehr wesentlich entlasten könnte. Diese Option kann kostenfrei aufrecht erhalten werden !!

Zum Gesamtprojekt Stuttgart 21,
als Hinweis zu den von PRO BAHN gesetzten Prioritäten im Notfall:

Unter freundlicher Bezugnahme auf die lange anhaltenden politischen Diskussionen zur **Baufinanzierung des Gesamtprojektes Stuttgart 21 mit Tiefbahnhof und Neubaustrecke** legt PRO BAHN für den möglichen Finanzierungsnotfall seine Auffassung zu den gedanklichen Prioritäten dar: Das dauerhafte Fahrgastinteresse wird in erster Linie durch eine möglichst schnelle Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke Filderbahnhof – Ulm Hbf gedeckt. Am Beispiel der Neubaustrecke Frankfurt – Köln kann aufgezeigt werden, dass die Nutzervorteile der Fahrzeitverkürzung deutlich schwerer wiegen als der Ausbau der verkehrlichen Situation der Knotenbahnhöfe, z.B. trotz der dauerhaften Engpässe in Köln Hbf.

PRO BAHN schlägt daher vor, schon jetzt vorsorglich die Alternativplanung einer wesentlich vereinfachten und trotzdem hochwertigen und effektiven Streckenverbindung zwischen den alsdann nur aktualisierten Bestandsanlagen und dem Filderbahnhof vorzubereiten, evtl auf Grundlage unserer seinerzeit öffentlich diskutierten Planungsvorschläge von 1992/1999. Diese, teils vom Bundesverkehrsministerium bewerteten Vorschläge, sind sofort verfügbar.

3. Zusammenfassung

PRO BAHN sieht die vorgetragenen Anregungen als konstruktiven Planungsbeitrag im Interesse der Investoren, Betreiber und Bahnreisenden. Denn nur eine auf Dauer funktionstüchtige und befriedigende Bahnanlage 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 absehbare Engpässe und Probleme ab. Mit den vorgesehenen und noch zu bewilligenden Mitteln muss eine Dauerlösung erarbeitet werden, die ungewisse Verbesserungszusagen ausschließt.

PRO BAHN bietet hierzu umfassende, fachkundige Bemühungen an und bittet sehr um die Gelegenheit zur beratenden Mitwirkung und weiteren partnerschaftlichen Zusammenarbeit.

PRO BAHN Baden-Württemberg eV
Peter J. Müller, Ludwigsburger Straße 62, 71691 Freiberg am Neckar
Dr. Wolfgang Staiger, Teckstraße 14, 70188 Stuttgart
Josef Schneider, Linkstraße 36, 73230 Kirchheim (Teck)

20. November 2004