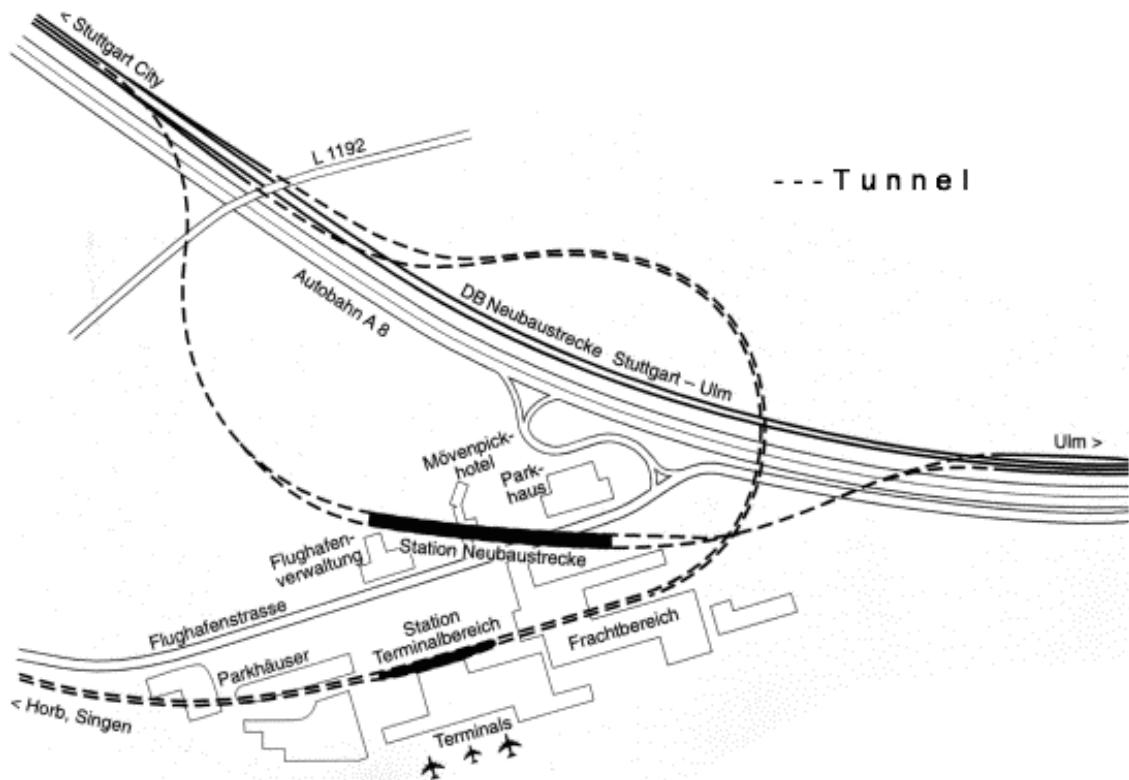


Kritik am ICE-Anschluss des Flughafens

von Dr. Wolfgang Staiger

Angesichts der Entwicklung des Flugverkehrs als Konkurrent zum Bahnfernverkehr sollte kritisch hinterfragt werden, ob es sinnvoll ist, für Hunderte von Mio. € den ICE-Flughafenbahnhof und den Fildertunnel zu bauen, um ICE-Passagieren den Umstieg auf innerdeutsche Billigflugverbindungen zu ermöglichen. Fraglich ist zudem, ob viele Billigfluggäste von der Möglichkeit einer Anreise im ICE Gebrauch machen werden, die unter Umständen teurer als der Flugpreis ist. Es ist auch unklar, woher die vielen Fluggäste kommen sollen, die mit dem ICE anreisen. Aus Mannheim wird man weiterhin schneller und billiger zum Flughafen Frankfurt fahren und von Augsburg aus ist man schneller am Münchner Flughafen. Das Reisendenpotenzial im Fernverkehr zum Stuttgarter Flughafen beschränkt sich deshalb auf die Kleinstädte entlang der Gäubahn sowie Ulm. Den übrigen Reisenden, die ausschließlich mit der Bahn fahren und nun am Flughafen einen zusätzlichen Halt einlegen müssen, wie z.B. zwischen Stuttgart und München oder auf der Gäubahn, bringt der ICE-Anschluss des Flughafens dagegen fast nur Nachteile:

- Der ICE ist von seiner Konzeption als Nahverkehrszug von Stuttgart zum Flughafen ungeeignet und der ICE-Halt bringt für die Mehrheit der Fahrgäste spürbare Fahrzeitverlängerungen und eine massive Kapazitätseinschränkung der Schnellbahnstrecke mit sich.
- Der Halt am Flughafen und die ca. 15 % längere Strecke zwischen Böblingen und Stuttgart Hbf (Gäubahn: 25,2 km, neue Strecke: ca. 29,4 km) führen auch für die Züge zwischen Stuttgart und Singen/Zürich zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen. Während der Regionalexpress heute die alte Gäubahnstrecke von Stuttgart nach Böblingen in 20 Minuten zurücklegt, wird bei Stuttgart 21 alleine für die Strecke Filderbahnhof – Böblingen eine Fahrzeit von 12 Minuten angegeben. Für die Fahrt zwischen Stuttgart Tiefbahnhof und dem Filderbahnhof (Station Terminalbereich) benötigt ein Regionalexpress (z.B. ET425) ca. 11 Minuten und nicht wie angegeben 8 Minuten, die nur für den ICE zum Filderbahnhof (Station Neubaustrecke) gelten. Die längere Fahrzeit ergibt sich durch die geringere Höchstgeschwindigkeit, die längere Strecke sowie die enge Kurve am Flughafen. Mit einer Haltezeit von 2 Minuten ergeben sich also insgesamt 25 Minuten Fahrzeit nach Böblingen und damit eine Reisezeitverlängerung um 5 Minuten. Auf dem Abschnitt Echterdingen - Oberaichen entsteht zudem ein Flaschenhals mit zwei S-Bahnlinien (jeweils im Halbstundentakt), einer RE-Linie im Halbstundentakt und einer ICE-Linie im Zweistundentakt. Heute hat die Gäubahn dagegen zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart Hbf (abgesehen von einem kurzen Stück kurz vor dem Hauptbahnhof) zwei eigene Gleise und kann daher auch noch Güterverkehr sowie eventuell einen Umleitungsverkehr der S-Bahn nach Vaihingen aufnehmen. Durch die höhengleiche Ausschleifung von der Filderbahn über die Rohrer Kurve wird die Streckenkapazität weiter reduziert. Interessanterweise wird im Planfeststellungsverfahren davon ausgegangen, dass die Gäubahn auf jeden Fall aufgegeben werden soll, was dazu führt, dass für die Alternativszenarien von UMKEHR für die Verbindung Richtung Singen/Zürich noch schlechtere Fahrzeiten entstehen. In diesem Konzept wird jedoch nur eine zusätzliche Stadtexpresslinie von Böblingen über den Flughafen und Bad Cannstatt vorgeschlagen und zumindest der Fernverkehr weiterhin über die alte kürzere Gäubahntrasse geführt.



- Ein Halt der RE in Stuttgart-Vaihingen, dessen Wiedereinrichtung immer wieder gefordert wird, würde dagegen einer viel größeren Zahl von Fahrgästen Vorteile bringen, da sich dieser Bahnhof in letzter Zeit zu einem zentralen Umsteigepunkt für das gesamte südliche Stadtgebiet entwickelt hat (Querlinien U3 und U8, schnelle S-Bahn-Verbindungen zur Universität Stuttgart, zum Stuttgart Engineering Park im Unteren Grund sowie Richtung Flughafen - Filderstadt. Dieser Halt wäre mit der vorgesehenen Führung aller Gäubahnzüge über den Flughafen nicht mehr möglich.
- Mit der Aufgabe der Gäubahntrasse fällt diese als Ausweichstrecke bei Störungen im S-Bahn-Tunnel weg. Z.B. können bei einem Ausweichen der S1 über den Fildertunnel und die Rohrer Kurve die Bahnhöfe in Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Rohr nicht bedient werden. Aufgrund der oben geschilderten Streckenbelegung hat diese Strecke außerdem überhaupt keine Aufnahmekapazität für zusätzliche S-Bahn-Züge. Dazu kommt noch, dass es Planungen des Verbands Region Stuttgart für eine Zweisystemstadtbahn gibt, die aus Richtung Möhringen – Fasanenhof kommend zwischen Echterdingen und dem Flughafentunnel in die Filderbahn einfädelt soll und dann durch den Flughafentunnel nach Bernhausen und weiter nach Neuhausen fahren soll. Spätestens dann wäre die Filderbahnstrecke hoffnungslos überlastet.
- Mit der Aufgabe der Gäubahn werden auch alternative Güterlogistikkonzepte im Stadtgebiet unter Einschluss des Schienenverkehrs unmöglich gemacht. Gerade in Stuttgart, wo der EU-Jahresgrenzwert für Feinstaub in diesem Jahr bereits Anfang März überschritten wurde, besteht hier Handlungsbedarf. Für ein Güterlogistikkonzept, bei dem ein Teil der Waren emissionsfrei mit der Bahn innerhalb des Stadtgebiets befördert werden können, ist die Gäubahn unentbehrlich. Dabei könnte auch das Stadtbahnnetz mit einbezogen werden, wobei mit der Gäubahn bereits eine Verknüpfung in Stuttgart-Vaihingen besteht. Damit könnte z.B. das sehr große Industriegebiet zwischen Vaihingen und Möhringen bedient werden.

Auch auf dem Gelände des ehemaligen Westbahnhofs wurde ein Industriegebiet mit etlichen Verbrauchermärkten eingerichtet. In der Schweiz werden solche Gebiete immer mit Gleisanschluss gebaut (bisher wird über die Gäubahn nur noch ein- bis zweimal in der Woche ein Öl-Zug von den Raffinerien in Karlsruhe zur Firma Scharr in Stuttgart Vaihingen gefahren).

- Es ist auch fraglich, ob die Gäubahn einfach stillgelegt werden kann, ohne dass nach §11, Abs. 1, S. 2 AEG die Strecke einem Dritten zur weiteren Verwendung als Bahnanlage angeboten werden muss. Im Planfeststellungsbeschluss wird dies summarisch für die gesamten betroffenen Bahnanlagen abgelehnt, weil es sich bei dem Projekt um keine Stilllegung sondern um einen Umbau handele. Tatsächlich ist jedoch die Überbauung der Gäubahntrasse eine Stilllegung, denn damit wird eine erneute Bedienung der Haltepunkte Stuttgart Westbahnhof und Stuttgart-Vaihingen sowie neuer Haltepunkte (Dachswald, Österfeld, Stuttgart-Rohr) unmöglich gemacht. Da mit diesem angeblichen Umbau ein Umweg von etwa 5 km, eine Erhöhung der Steigung von 19 auf 25 Promille, ein Verbot für Dieselfahrzeuge, spezielle Fahrzeuganforderungen hinsichtlich Signalsystem, Druckdichtheit, Notbremsüberbrückung sowie hoher Antriebsleistung (im Fildertunnel) und nicht zuletzt eine erhebliche Verteuerung des Trassenpreises verbunden sind, muss die alte Strecke aus Gründen der Diskriminierungsfreiheit zumindest einem Konkurrenten der DB bzw. einem interessierten Infrastrukturbetreiber zum Weiterbetrieb angeboten werden, wobei dann der niedrigere Grundstückswert für Bahnbetriebsflächen gilt.
- Aus Spargründen (Wegfall Neckartalbahn, keine Anbindung der Filstalbahn an die Neubaustrecke) sind außerdem sinnvolle neue Linienführungen über die NBS unmöglich geworden, so dass z.B. eine Südumfahrung Stuttgarts von Göppingen über Plochingen – Wendlingen – Filderbahnhof nach Böblingen mit einem hohen Fahrgastpotenzial (wie die ständig verstopfte A8/A81 zeigt) nicht realisiert werden kann. Auch eine direkte Verbindung der Teckbahn von Kirchheim an die Neubaustrecke zum Flughafen ist nicht vorgesehen.
- Durch die Führung eines Teils der Regionalzüge zwischen Tübingen und Stuttgart über den Flughafen wird die Verbindung aus Richtung Tübingen/Reutlingen ins Neckartal mit Zehntausenden von Arbeitsplätzen verschlechtert.
- Der Plan der Befürworter eines renovierten Kopfbahnhofs mit einer Führung der Neubaustrecke über Mettingen und Denkendorf ermöglicht ebenfalls einen Flughafenanschluss über eine verlängerte S-Bahn-Strecke zwischen Bernhausen und Denkendorf. Von Ulm aus könnten z.B. einzelne Messe-ICEs über diese Strecke und über die Gäubahn geleitet werden. Zudem könnte eine IRE-Linie Geislingen – Wendlingen – Flughafen – Böblingen den Anschluß an den ICE im Neckartalbahn bei Wendlingen herstellen. Durch den Esslinger Fildertunnel könnte auch eine S-Bahn-Verbindung zwischen Esslingen und dem Flughafen realisiert werden.