

Acht Gleise sind die beste Lösung

DB Projekt GmbH Stuttgart 21 nimmt Stellung zu Fragen aus dem Besucherbuch

Fünf Wochen lag das Besucherbuch in der Dauer- ausstellung zu Stuttgart 21 aus. Die Vielzahl der Kommentare und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger hat die Amtsblatt-Redaktion ausgewertet, thematisch zusammengestellt und den Fachleuten bei der Stadtverwaltung und der Deutschen Bahn zugeleitet. Die Antwort drucken wir in regelmäßiger Folge ab: Hier die Stellungnahme der DB Projekt GmbH Stuttgart 21 zum integralen Taktverkehr, zu den Umsteigezeiten im geplanten Durchgangsbahnhof und zur Gäubahn.

Viele Besucher bezweifeln, daß acht Gleise ausreichen, um damit einen integralen Taktfahrplan wie beispielsweise in Zürich zu realisieren. Das Nachsehen hätten die Fahrgäste im Regionalverkehr, die oft lange auf Anschlußzüge, seien es Regional- oder Fernverkehrszüge, warten müßten. Die Projektgesellschaft verweist in diesem Zusammenhang auf wissenschaftliche Begleituntersuchungen. Bei ihnen sei festgestellt worden, daß acht Gleise in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht die beste Lösung für den neuen Bahnhof darstellen. Der Durchgangsbahnhof sei damit auch leistungsfähiger als der Kopfbahnhof. Diese Bewertung erfolge unter Berücksichtigung der geplanten Steigerung des Zugangebots gegenüber der heutigen Situation. „Das heißt, selbst bei 50 Prozent mehr Zugverbindungen im Fern- und 80 Prozent mehr Zugverbindungen im Nahverkehr als heute läuft Stuttgart 21 mit acht Gleisen ‚optimal‘ und hat noch Reserven“, so die Fachleute wörtlich.

Stuttgart 21 erfülle auch alle bislang für die Landeshauptstadt formulierten Anforderungen an den integralen Taktfahrplan. Das Projekt verfüge darüber hinaus noch über weitere Reserven. Der Vorteil der großen Knotenbahnhöfe, eben auch des Stuttgarters, bestehe in der großen Anzahl an Zugverbindungen in alle Richtungen. Angesichts eines deutlich vergrößerten Zugangebots könne mit Stuttgart 21 ein Taktfahrplan angeboten werden, der sowohl kurze Reisezeiten als auch günstige Umsteigemöglichkeiten gewährleiste.

„Grundlage für den zukünftigen Fahrplan von Stuttgart 21 ist ein weiterentwickelter, integraler Taktfahrplan“, konstatieren die Planer bei der Bahn. „Im Idealfall halten beim integralen Taktfahrplan alle Linien zur gleichen Zeit im Bahnhof, so daß direkt in alle Richtungen umgestiegen werden kann. Ein solcher Idealtakt ist derzeit näherungsweise in der Schweiz realisiert. Übertragen auf Deutschland sei jedoch in den großen Knotenbahnhöfen wie Stuttgart, Mannheim oder Frankfurt ein solcher Idealtakt nicht zu realisieren. Unabhängig von der Frage ‚Durchgangs- oder Kopfbahnhof‘ fehlen für ein Zusammentreffen aller Züge zum gleichen Zeitpunkt die notwendigen Zulaufkapazitäten, sprich: die notwendige Zahl an Gleisstrecken im Vorfeld der eigentlichen Bahnhöfe. Durch das gesteigerte Zugangebot verfügt Stuttgart jedoch über die bessere Alternative: regelmäßige Verbindungen in kurzen Zeittaktabständen in alle Richtungen.“

Umsteigezeiten

Die geplanten Umsteigezeiten von zwei Minuten seien viel zu kurz, bemängelten viele Besucher der Ausstellung: „Damit ist ein normaler, geordneter Fahrgastwechsel nicht möglich.“ Dazu die Projektgesellschaft: „In der Diskussion um Stuttgart 21 werden unterschiedliche Zeitangaben durcheinandergeworfen. Umsteigezeiten von zwei Minuten sind bei Stuttgart 21 nicht vorgesehen. Zu unterscheiden sind Haltezeiten, Wegezeiten, Übergangszeiten und Umsteigezeiten. Bahnsteighaltezeiten bezeichnen die Zeitspanne zwischen Einfahrt und Ausfahrt eines Zuges. Diese Zeit steht zum Ein- und Aussteigen zur Verfügung. Die Wegezeiten bezeichnen die Zeit, die ein Fahrgast beim Umsteigen von einem Zug zum anderen für den Fußweg benötigt. Diese Zeit ist am kürzesten, wenn der Anschlußzug am gleichen Bahnsteig gegenüber abfährt. Die durchschnittlichen Wegezeiten beim Kopfbahnhof sind acht Minuten, da im Extremfall der Weg von Gleis 1 bis Gleis 16 zurückgelegt werden muß. Die durchschnittlichen Wegezeiten beim Durchgangs-

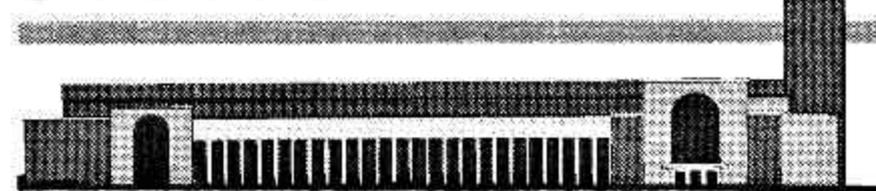
bahnhof mit 8 Gleisen betragen vier Minuten. Die Umsteigezeiten beinhalten darüber hinaus neben den reinen Wegezeiten auch die Wartezeit auf den weiterführenden Zug.“

Bleibt die Gäubahn?

Viele Einträge beschäftigen sich mit der Gäubahntrasse. Alle gehen davon aus, daß zumindest die Trasse erhalten werden sollte, zum Beispiel als Geh- oder Radweg oder auch als Stadtbahnstrecke beziehungsweise als ein- oder zweigleisige Ausweichstrecke für den überlasteten S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof, Schwabstraße und Vaihingen. Ferner wird immer wieder auf die ökologische Bedeutung dieser Bauwerks und auf den Denkmalschutz aufmerksam gemacht.

Die Planer der Deutschen Bahn AG räumen ein, daß die Hauptbelastung des heutigen S-Bahn-Tunnels auf der Strecke vom Hauptbahnhof zur Schwabstraße sei. Für diesen Streckenabschnitt könne freilich auch die Gäubahn keine Entlastung bringen, da sie zu abseits liege. „Stuttgart 21 bringt al-

STUTT GART 21



lerdings eine wesentliche Entlastung für die Verbindung vom Hauptbahnhof auf die Fildern und zum Flughafen. Durch die neue Streckenführung entsteht eine Expressverbindung, die in acht Minuten vom Hauptbahnhof auf die Fildern zum Flughafen führt. Die S-Bahn heute benötigt hierfür 28 Minuten.“ Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt nach Angaben der Projektgesellschaft, „die Bahnanlagen auf der heutigen Gäubahnstrecke zwischen Nordbahnhof und Osterfeld aufzugeben und die Flächen zu veräußern. Inwieweit die Strecke für den Stadtbahnverkehr genutzt werden könnte, ist offen. Für eine neue Stadtbahnverbindung erscheint die Gäubahntrasse zu abseits gelegen. Das Fahrgastaufkommen ist eher gering einzuschätzen. Aus diesem Grund kann auch darüber nachgedacht werden, ob alternativ eine Freihaltung der Trasse als Weg oder Radweg sinnvoll ist.“