

➤ Die Stuttgarter Landesregierung hat die Tauglichkeit des Schienennetzes, das für „Stuttgart 21“ geplant ist, für ein Betriebsprogramm 2020 untersuchen lassen.

Das Ergebnis ist niederschmetternd. Zwar wird der Fahrplan offiziell „anspruchsvoll, aber fahrbar“ genannt, aber im Klartext heißt das: Das großspurige „Neues Herz Europas“ genannte Projekt wird zur Verspätungsfalle.



Hintergrundgrafik: DB / Collage der Fahrgast

„Stuttgart 21“:

Der neue Herzinfarkt Europas

Aus einem genialen Kopfbahnhof wird ein Engpass

SMA untersucht

Das renommierte Züricher Büro SMA hat ein Betriebskonzept 2020 auf der für „Stuttgart 21“ umgebauten Infrastruktur als Simulation durchgespielt. Das Gutachten steht unter Verschluss, denn das Ergebnis dürfte niederschmetternd sein. Daher ließ das Stuttgarter Innenministerium durch Professor Ullrich Martin (Universität Stuttgart) noch einmal nachrechnen, ob der Wunschfahrplan nicht doch „geht“. In einem sechsseitigen Papier des Ministeriums (mehr darf die Öffentlichkeit nicht wissen) heißt es: Der Fahrplan ist „fahrbar“. Das bedeutet im Klartext das genaue Gegenteil.

Denn die DB schreibt schon heute einen „fahrbaren Fahrplan“ – und erreicht im Fernverkehr Pünktlichkeitswerte von nur 90 Prozent, wobei Verspätungen bis zu fünf Minuten ausgeklammert werden. In den Knoten Hamburg, Hannover, Würzburg, Nürnberg, Köln und Frankfurt geht es so eng zu, dass jede Verspätung eines Zuges die Verspätung anderer Züge zur Folge hat.

Der geniale Kopfbahnhof

Der Knoten Stuttgart gehört bis heute nicht zu den neuralgischen Verspätungsproduzenten. Der Kopfbahnhof selbst ist nach einem genialen Entwurf konfliktfrei gestaltet worden. Erst spätere Umbauten, insbesondere für die S-Bahn, haben den Betrieb erschwert, aber bis heute fahren die ICE-Züge von Mannheim nach Ulm, ohne dass ihnen andere Züge in die Quere kommen.

Auch das Umland ist fast konfliktfrei. Die nicht kreuzungsfreien Bahnhöfe Mühlacker und Heilbronn sind rund 50 Kilometer entfernt. Auch die Neubaustrecke nach Mannheim und Karlsruhe wurde völlig kreuzungsfrei in die Altstrecken eingebunden. Erst die S-Bahn nach Kirchheim (Teck) wird Ende dieses Jahres drei neue Zwangspunkte bringen, die bisher kaum eine Rolle spielten.

Sparen macht Engpässe

Während der Tunnelbahnhof kreuzungsfrei konzipiert ist, muss wegen der enorm teuren Tunnelstrecken an anderer Stelle gespart werden. Der erste neue Engpass ist die eingleisige Verbindung vom Tunnelbahnhof zum Flughafen-Fernbahnhof. Der zweite Engpass ist die Verbindung vom Fernbahnhof nach Tübingen: Die Verbindungsstrecke soll nicht nur steil, sondern auch eingleisig und nicht kreuzungsfrei angelegt werden. Der Effekt entspricht der einer Autobahnausfahrt, bei der man nicht nur nach links über die Gegenfahrbahn abbiegen muss, sondern Einfahrt und Ausfahrt über eine einzige Spur erfolgen. Ähnlich wird auch die Ausfahrt der Züge von Flughafen in Richtung Böblingen und Zürich ausfallen, denen alle zehn Minuten die Flughafen-S-Bahn den Weg versperrt.

Falle Flughafen-Terminal

Die heute zweigleisige Station Flughafen-Terminal ist für die S-Bahn mit 96 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet. Da dort

auch die Regional- und ICE-Züge der Gäubahn halten sollen, müssen die Gleise mit Schotter um 20 cm hochgelegt werden. Das verlangt das Eisenbahn-Bundesamt aus Sicherheitsgründen zugunsten der Fahrgäste. Der Bahnhof zerfällt also in zwei eingleisige Haltestellen. Vor dem Bahnhof muss das Gleis über Kreuz gewechselt werden.

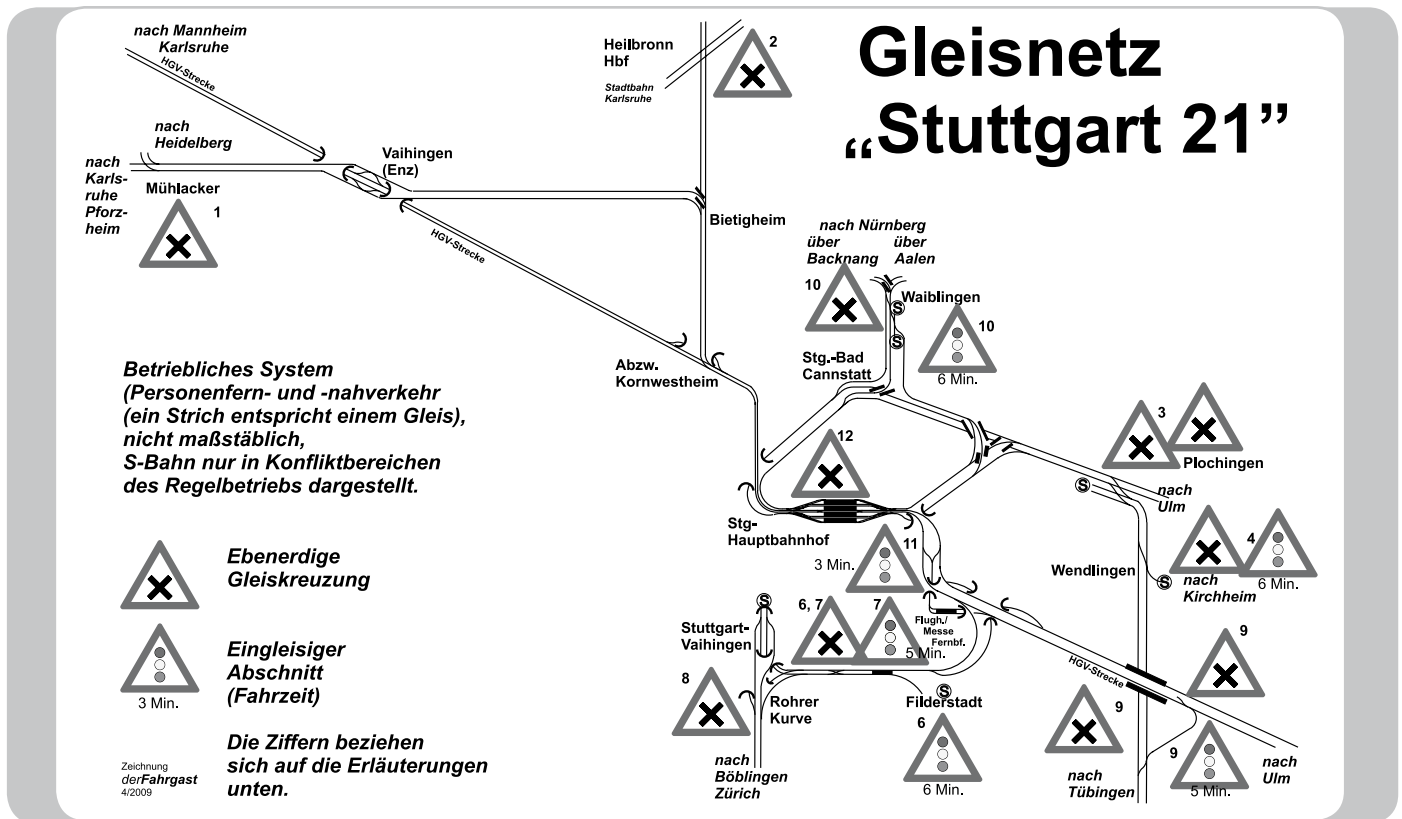
Intercity im Stau

Besonders kritisch wird es beim Intercity von Karlsruhe nach Nürnberg, der 2020 als Regionalexpress (so die Landesregierung!) verkehren wird. Er muss ein Gütergleis nutzen, das die alle fünf Minuten verkehrende S-Bahn nach Backnang und Schorndorf kreuzt. Deshalb soll es diese Verbindung auch künftig nur alle zwei Stunden geben – welch vorausschauende Prognose! Der Express nach Würzburg soll in Kürze schon stündlich verkehren, weil die Region das verlangt.

Bilanz: Zwölf neue Zwangspunkte

Das Gesamtprojekt „Stuttgart 21“ wird dem Fern- und Regionalnetz ein Dutzend neuer Zwangspunkte beschern. Im Gegenzug sollen einige Zwangspunkte im Kopfbahnhof beseitigt werden, die auch im reformierten Kopfbahnhof bereinigt werden könnten. Der Gleisplan lässt erkennen: Für das „neue Herz Europas“ ist der Infarkt vorprogrammiert.





Zwar sieht die neueste Planung einen zweigleisigen Anbindung des Bahnsteigs vor. Der zweite Bahnsteig ist aber durch die S-Bahn zwölfmal stündlich belegt, hat eine ungeeignete Bahnsteighöhe von 96 cm und ist für Züge für 55 cm Bahnsteighöhe überhaupt nicht nutzbar.

8 Rohrer Kurve – *Typ: Ebenerdige Verzweigung*
 Regionalzüge Stuttgart > Horb/Zürich (drei Züge pro Stunde) kreuzen S-Bahn Stuttgart > Flughafen (sechs Züge pro Stunde).

9 Wendlinger Kurve (Tübingen <> Flughafen, zwei Züge pro Stunde) – *Typ: Zwei ebenerdige Verzweigungen mit dazwischen liegender eingleisiger Verbindung*
 Regionalzüge Tübingen > Stuttgart (geplant nur ein Zug pro Stunde) kreuzen Fernverkehrszüge Stuttgart > Ulm (stündlich drei ICE und zwei beschleunigte Regionalzüge zum Bodensee) und müssen auf das Gleis Richtung Stuttgart einfädeln (fünf Züge pro Stunde). Prekär ist, dass das Verbindungsgleis in Richtung Stuttgart mit großer Steigung trassiert werden muss, sodass Züge hier nicht zum Halten kommen sollten, obwohl sie „Vorfahrt achten“ müssen (zehn Zugbewegungen auf der Neubaustrecke pro Stunde). Die nur für den Güterverkehr vorgesehene Verbindung von Wendlingen zur Neubaustrecke soll in gleicher Weise ebenerdig an beide Strecken angebunden werden.

10 Einfädelung Nürnberger Straße – *Typ: Ebenerdige Abzweigung über zwei Gegengleise in eingleisige Verbindung*
 Züge Nürnberg <> Stuttgart <> Karlsruhe müssen diesen Weg nehmen. Zurzeit geht die Landesregierung von einer zweistündlichen Verbindung aus (derzeit IC-Verkehr).

Richtung Nürnberg > Karlsruhe: Der Zug muss das Regionalgleis Stuttgart > Backnang/Aalen (vier Züge pro Stunde) und dann das S-Bahn-Gleis Stuttgart > Waiblingen > Backnang und Schorndorf (zwölf Züge pro Stunde, also alle fünf Minuten) queren und eine vorhandene eingleisige Verbindung nutzen, die in den Abstellbahnhof Untertürkheim führt. In der Gegenrichtung muss der Zug diese ein-

gleisige Verbindung durchfahren, das S-Bahn-Gleis (12 Züge pro Stunde) queren und in das dahinter liegende Gleis Richtung Waiblingen einfädeln. Aufgrund der Topografie ist diese Gleislage nicht mit vertretbarem Aufwand zu ändern. Wegen der schwierigen Situation geht die Landesregierung schon heute davon aus, dass durchgehende Züge Karlsruhe <> Nürnberg auf lange Sicht nur zweistündlich verkehren, obwohl dies die einzige schnelle Verbindung zwischen diesen Knoten im Fernverkehrsnetz ist.

Die Planfeststellung im Bereich des Abstellbahnhofs Untertürkheim ist nicht abgeschlossen, so dass die genaue Gleislage nicht bekannt ist. Es ist auch nicht bekannt, ob in diesem Bereich zusätzliche Konflikte mit dem Güterverkehr in der Verbindung Mannheim <> Kornwestheim <> Ulm entstehen.

11 Flughafen/Messe-Fernbahnhof – *Typ: Eingleisiges Streckengleis*

Die Verbindung zwischen Stuttgart und dem Bahnhof Flughafen-Fernbahnhof soll in der Mitte der Streckengleise der Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgefädelt und hier nur eingleisig ausgeführt werden. Züge der beiden Richtungen behindern sich gegenseitig. Auf Einfahrt wartende Züge aus dem Tunnelbahnhof „Stuttgart 21“ behindern nachfolgende Züge.

12 Stuttgart Hauptbahnhof – *Typ: Fahrstraßenausschlüsse*

Züge Mannheim/Karlsruhe <> Stuttgart Hbf <> Abstellbahnhof Untertürkheim (derzeit mehrere ICE/TGV-Züge stündlich) und Züge Karlsruhe <> Nürnberg (derzeit IC zweistündlich) sowie Regionalzüge aus Nürnberg/Schwäbisch Hall/Aalen in Richtung Flughafen müssen vom inneren auf das äußere Gleis oder umgekehrt wechseln und blockieren bei Ein- oder Ausfahrt das jeweils andere Gleis. Der Fahrstraßenausschluss erzwingt aus Kapazitätsgründen die Leitung von Regionalzügen aus Nürnberg/Schwäbisch Hall/Aalen ausschließlich in Richtung Plochingen (Altstrecke nach Göppingen/Ulm und Tübingen).

(Angegeben sind jeweils die Zugzahlen der Spitzenstunde)