

Stuttgart 21

Bundesamt hält Fildertrasse für grenzwertig

Von Jörg Nauke, aktualisiert am 12.03.2011 um 09:07



An der Station Terminal unterm Flughafen sollen außer S-Bahnen künftig auch Regional- und Fernzüge halten. Foto:

Stuttgart - Das Eisenbahnbundesamt (Eba) hat im Planfeststellungsverfahren Zweifel daran genährt, dass Stuttgart 21 auf den Fildern zeitnah realisiert werden kann. Fraglich sei auch, ob die S-Bahn-Station Flughafen samt Zu- und Abläufen den Ansprüchen in Sachen Leistungsfähigkeit genügen könne. Die Prüfung dauere noch an, so eine Behördensprecherin. Laut einem internen Eba-Papier, das der Stuttgarter Zeitung vorliegt, könnte der Halt am Flughafen zum Flaschenhals werden, weil es für Regional- und Fernverkehr - sowie für den S-Bahnverkehr - je nur einen wegen der nötigen Barrierefreiheit auf die Zughöhe angepassten Bahnsteig für beide Richtungen gibt.

In dem internen Papier hat das Eba eine Untersuchung des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Uni Stuttgart zur Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auf den Fildern kritisch kommentiert. Für den Halt unterm Flughafen hatte das Institut von Professor Ullrich Martin einen optimalen Leistungsbereich von elf bis 16 Zügen und einen maximalen von 18 Zügen pro Stunde errechnet. Die Prüfbehörde hält das maximale Betriebsprogramm in der Realität jedoch "auf keinen Fall fahr- und planbar". Was Martin als "optimal" bezeichnet hatte, sei aus Sicht der Prüfbehörde "extrem grenzwertig". Sie verlange deshalb eine Fahrplanstudie für die Abschnitte von Herrenberg und Filderstadt zum Hauptbahnhof. Zudem hält das Eba in seiner Stellungnahme das analytische Rechenmodell von Professor Martin für nicht geeignet, die komplexen Anforderungen an den Bahnverkehr auf den Fildern abzubilden. Es seien sämtliche Engpässe vor und hinter der S-Bahn-Station ausgeklammert.

Verschwörungstheorien forciert

Martin ist die Bewertung seiner Expertise durch das Eisenbahn-Bundesamt bis jetzt nicht bekannt. Eine nun aufziehende öffentliche Debatte über seine "internen fachlichen Untersuchungen zu spezifischen abgegrenzten Fragestellungen" sieht er kritisch. Er befürchtet, dass nun "wieder Verschwörungstheorien forciert werden, um bestimmte projektferne Ziele durchzusetzen". In der Leistungsuntersuchung zur Station Terminal habe er klären sollen, ob und unter welchen Bedingungen das veränderte Betriebsprogramm realisierbar sei. Dies sei "kritisch in verschiedenen Varianten untersucht" worden. Seine Ergebnisse seien "belastbar und aus meiner Sicht uneingeschränkt gültig". Er habe aus methodischen Gründen den S-Bahn-Stammtunnel zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen ausgeblendet, "da andernfalls die bekannten Engpässe in diesem Bereich maßgebend wären und somit das Untersuchungsergebnis verfälscht würde". Auch den Vorwurf, er habe die leistungsmindernden niveaugleichen Kreuzungen ignoriert, wies er als falsch zurück.

Der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne), der in der Geißler-Schlichtung die Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs so sehr genährt hatte, dass sich die Bahn zu einem Stresstest verpflichten musste, bezeichnet Martin ob dessen Expertise für die Terminal-Station als "Wiederholungstäter", der vorsätzlich eine viel zu hohe Leistungsfähigkeit ermittelt habe. "Das Eba wirft Martin vor, was wir in der Schlichtung über das Gutachten zur Leistungsfähigkeit des Tunnelbahnhofs dokumentiert haben: unzulässige Annahmen und fantasievolle Rechenergebnisse ohne Aussagekraft für die Realität." Palmer verlangt Aufklärung, wer ein Interesse daran habe, "die Eisenbahn auf diese Weise zu strangulieren und den Großraum Stuttgart seiner Entwicklungschancen zu berauben"?

Infrastruktur nicht ausgeschöpft

Die Bahn bezeichnete es dagegen als "üblichen Vorgang", dass das Eba "im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung der eingereichten Planfeststellungsunterlagen Rückfragen" stelle. Dazu zähle auch die Bewertung der Leistungsfähigkeit in der Station Terminal. Die Bahn habe dafür auch das VWI beauftragt. Ergebnis sei, dass das geplante Betriebsprogramm in der Station Terminal gefahren werden könne. Die Infrastruktur zwischen Rohrer Kurve und Flughafen sei nicht ausgeschöpft; sie werde durch die zusätzlichen Gäubahnzüge "sinnvoll optimiert". Die Maßnahmen in der Station Terminal stellten eine störungsfreie Betriebsführung sicher. Die Bahn verweist zudem auf den Stresstest, der auch die Filder einbezieht. Unbeantwortet blieb, warum die Leistungsuntersuchung des VWI von 2008 nicht in der Schlichtung präsentiert wurde, wo "alle Fakten auf den Tisch" kommen sollten.

Das Gesamtprojekt bietet laut Ullrich Martin durchaus Optimierungen wie den kreuzungsfreien Ausbau der Rohrer Kurve, falls tatsächlich das Betriebsprogramm ausgedehnt werden sollte. Als "mittlere Katastrophe" hat der Exbahnbevollmächtigte Werner Klingberg die Alternative einer unterirdischen Schleife als Verbindung zwischen Rohrer Kurve und dem neuen Flughafenbahnhof bezeichnet, sollten die S-Bahn-Gleise und die Station Flughafen für die Züge der Gäubahn ausfallen.

In der Anhörung im Planverfahren wird die Antragstrasse mit Alternativen verglichen. Der Netzbetreiber darf nicht zu üppig bauen, muss aber seine Anlagen flexibel bemessen. Eine Strecke "allein für ein spezielles Zugprogramm oder für kleinräumige Veränderungen der Nachfragestruktur" zu bauen, wie das die Projektgegner für den Filderbereich befürchten, hat das Eba in anderen Fällen "für nicht angemessen" erachtet. Befremdend wirken in diesem Kontext Aussagen des neuen Bahnbevollmächtigten Eckart Fricke. So antwortete er bei einer Diskussion auf die Frage, ob die Neubaustrecke nach Ulm nicht sinnvoller übers Neckartal angeschlossen werden müsste als über den Flughafen: "Da kann ich Ihnen recht geben." Es sei aber der Wunsch der Landespolitik gewesen, "diesen komischen Schlenker" zu planen.

Planfeststellung: Bei Stuttgart 21 sind zwei von sieben Planungsabschnitten noch nicht genehmigt: der Abstellbahnhof Untertürkheim sowie die Flughafenanbindung und die Rohrer Kurve. Damit ist die Strecke von Rohr bis zum unterirdischen Bahnhof Flughafen-Terminal einschließlich der S-Bahn-Trasse durch Leinfelden-Echterdingen gemeint. Hier sollen die S-Bahn-Gleise von den aus Richtung Zürich kommenden ICE mit benutzt werden. Die Projektgegner auf den Fildern wollen über Alternativtrassen entlang der Autobahn diskutieren. Der Münchner Verkehrsberater Martin Vieregge hält eine separate Neubaustrecke für die Gäubahn zwischen Flughafen und Rohr für nötig. Nach heutiger Planung kreuze die Gäubahn zweimal die S-Bahn. Das bringe Behinderungen. Außerdem dürfe der ICE nur Tempo 60 fahren. Zu beachten ist auch, dass in der Schlichtung beschlossen wurde, die Gäubahntrasse nicht aufzugeben. Sie müsste aber an den neuen Tiefbahnhof angeschlossen werden.

Verkehrsaufkommen: Professor Ullrich Martin weist darauf hin, dass sich im Laufe der Planung die Rahmenbedingungen auf den Fildern geändert hätten. Deshalb müssten ständig weitere Untersuchungen vorgenommen werden. So änderten sich Zuggattungen (Wegfall des Interregio, Einführung des Interregio Express), die aus dem S-Bahn-Bau historisch bedingte besondere Situation im Umfeld der Terminal-Station, das S-Bahn-Betriebsprogramm (statt einer Reduzierung der S-Bahnen soll das Aufkommen beibehalten und vereinzelt erhöht werden) und das geplante Betriebsprogramm im Nah- und Regionalverkehr wegen fortschreitender Planung des Landes.

Kritik: In der Schlichtung ist die Bewertung der Leistungsfähigkeit von Kopf- und Tiefbahnhof durch Ullrich Martin ein entscheidender Streitpunkt gewesen. Die Kritiker warfen ihm vor, für Stuttgart 21 unrealistisch kurze Haltezeiten unterstellt und limitierende Engpässe außer Acht gelassen zu haben.