Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: bw.vcd.org

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 0010 8396 06
BIC: GENODEF 1S02

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE32 6009 0800 0110 8396 06
BIC: GENODEF 1S02

Frau
Regierungsdirektorin
Nina Homoth
Referat 24
Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Stuttgart, 13.09.2017

Stuttgart 21: Planfeststellungsabschnitt 1.3b: VCD-Einwendung

Sehr geehrte Frau Homoth,

nachstehend erhalten Sie die Einwendung des VCD Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. zum Planfeststellungsabschnitt 1.3b des Projektes Stuttgart 21:

1. Vorbemerkung

Der VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V. hatte schon zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 mit Schreiben vom 19.12.2013 eine umfangreiche Stellung nahme abgegeben. Seither wurden in den Planunterlagen verschiedene Infrastrukturänderungen vorgenommen, so dass wir unsere Stellungnahme hiermit aktualisieren.

2. Volkswirtschaftlicher Nutzen

In unserer Stellungnahme vom 19.12.2013 hatten wir den fehlenden Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens für die Maßnahme, die zu einem großen Teil aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) finanziert wird, kritisiert. Auch für die jetzt vorgesehenen neuen, geänderten Pläne fehlt der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens für die GVFG-Maßnahmen durch ein entsprechendes Gutachten.

3. Rohrer Kurve

Wir begrüßen die Verbesserungen an der Rohrer Kurve mit der kreuzungsfreien Verknüpfung.

4. Station S-Bahn/Terminal

Im Vergleich zur früheren Planung mit nur 2 Bahnsteigkanten an der S-Bahn-Station ist der neue Vorschlag mit einem zusätzlichen dritten Gleis besser geeignet, aber nach wie vor noch nicht optimal – insbesondere im Hinblick auf

a) die dichte Belegung angrenzender Streckenabschnitte,
b) die Situation eines Flughafenbahnhofs mit gepäckbedingter längerer Aufenthaltsdauer für das Ein- und Aussteigen,
c) die hohe Fahrgastnachfrage an Messetagen und
d) das Notfallkonzept für die S-Bahn (vgl.6.).

Diese Umstände lassen grundsätzlich eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit von Verspätungen erwarten, was in der Fahrplanaufstellung durch erhöhte Pufferzeiten zu berücksichtigen ist. Durch die Eingleisigkeit des Bahnhofs für den Fern- und Regionalverkehr Richtung Gäubahn an der Station Terminal und die nicht kreuzungsfreie Einmündung in die Filderbahn wird im Verspätungsfall auch die Gegenrichtung gestört und werden Verspätungen in weitere Netzteile übertragen.

5. Leistungsfähigkeit/Pünktlichkeit der S-Bahn

Die S-Bahn Stuttgart erreicht schon heute nicht mehr die vertraglichen Pünktlichkeitswerte[1]. Durch eine weitere Mischverkehrsstrecke anstelle eines reinen S-Bahn-Betriebes auf dem Abschnitt Rohr – Flughafen wird die Pünktlichkeit der S-Bahn durch Verspätungsübertragungen weiter beeinträchtigt. Es ist sicherzustellen, dass mit der Realisierung der Maßnahme keine weiteren Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit der S-Bahn einhergehen. Der bisher vorliegende Stresstest zu S21 klammert die Ergebnisse für die S-Bahn gerade aus.

6. Erhalt der Gäubahn, Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen

Die Aufgabe der Gäubahn als Eisenbahnstrecke wird vom VCD abgelehnt. Vielmehr sollten weiterhin Züge der Gäubahn über die Station Stuttgart-Vaihingen weiter in Richtung Hauptbahnhof Stuttgart fahren. Erfreulicherweise ist inzwischen der von uns schon länger geforderte Bau des Regionalbahnhofs Stuttgart-Vaihingen in der Umsetzung. Insbesondere im Störungsfall (Tunnel S-Bahn-Stammstrecke) wird die Gäubahn als Umleitungsstrecke benötigt (s. nachfolgender Punkt).

Auch durch die Sperrung der Rheintalbahn von Mitte August bis Anfang Oktober 2017 zeigt sich, dass die Gäubahn zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Feuerbach eine wichtige Umleitungsstrecke für den Güterverkehr darstellt und deshalb nicht aufgegeben werden kann.

7. S-Bahn Notfall-Konzept funktioniert nicht

Das Notfallkonzept bei S21 im Falle der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke sieht eine Umleitung der S-Bahnen von Bad Cannstatt in den S21-Hauptbahnhof vor mit Weiterfahrt über den Filderaufstiegstunnel und die Verbindungskurve für die Gäubahn-Züge am Flughafen. Die Infrastruktur an der Station S-Bahn Terminal sieht allerdings von Stuttgart nach Flughafen nur die **eingleisige** Führung über das 3. Gleis vor, eine Verbindung zu den bestehenden S-Bahn-Bahnsteiggleisen ist in dieser

[1] http://www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/allgemein/Puenktlichkeit.html?hl=Pünktlichkeit

Fahrtrichtung nicht vorgesehen. In Verbindung mit der schon in beiden Richtungen für den Regionalverkehr genutzten Verbindung kann kein zusätzlicher S-Bahn-Umleitungsverkehr im Störungsfall der S-Bahn-Stammstrecke aufgenommen werden.

Die S-Bahn Stuttgart wird von rund 400.000 Fahrgästen täglich genutzt, die Durchmesserlinien S1-S3 werden am stärksten nachgefragt. Die temporäre Sperrung der Stammstrecke kommt recht häufig vor (mind. 1x pro Monat), weshalb der VCD schon 2009 ein S-Bahn-Notfall-Konzept für S21 eingefordert hatte. Im Jahr 2016 gab es alleine 116 Fälle[2] von Störungen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) im Stammstreckentunnel, d.h. ungefähr alle 3 Tage eine Störung nur der LST.

Die von der Antragstellerin vorgeschlagene Infrastruktur an der Station S-Bahn Terminal ist nicht ausreichend dimensioniert, um im Störungsfall der Stammstrecke (der theoretisch auch mehrere Tage andauern könnte) den S-Bahn-Verkehr von der Innenstadt auf die Fildern abwickeln zu können. Das von der Antragstellerin 2009 vorgelegte Notfallkonzept[3] mit einer Führung der S1 und der S2 über den Fildertunnel und das 3. Gleis der S-Bahn Station Terminal funktioniert mit der zum Bau vorgesehenen (eingeschränkten) Infrastruktur nicht.

Mit der heutigen, durchgehend zweigleisigen Gäubahn besteht eine leistungsfähige Alternative zur Stammstrecke bei gleicher Fahrzeit während bei der Infrastruktur der Antragstrasse in Verbindung mit der Belegung mit Zügen des Regional- und Fernverkehrs unklar ist, ob überhaupt zusätzlich dazu S-Bahnen im Störungsfall in den neuen Hauptbahnhof und von dort auf die Fildern gelangen können.

Die Antragstellerin ist aufzufordern, ein Notfallkonzept für die S-Bahn im Fall der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke vorzulegen und den Nachweis zu erbringen, dass im Störungsfall mindestens 2 S-Bahn-Linien je im 30-Minuten-Takt, wie beim heutigen S-Bahn-Notfall-Konzept, zwischen Hauptbahnhof und dem Flughafen bzw. weiter auf den Fildern unterwegs sein können.

8. Hohe Kosten und fehlender Nutzen erfordern preisgünstigere Lösungen

Angesichts der hohen Kosten für den PFA 1.3a und PFA1.3b (ca. 800 Mio. €) sind wirtschaftlichere und kostengünstigere Lösungen in die Abwägung einzubeziehen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des Kostendeckels von 4,526 Mrd. € einerseits und der erwarteten Kosten des Projektes Stuttgart 21, die inzwischen bei mindestens 6,5 Mrd. € liegen. Für die Differenz gibt es bislang keinerlei Finanzierung bzw. schieben sich die Projektpartner gegenseitig die Verantwortung zu.

Angesichts dieser Sachlage würde ein umsichtiger Bauherr preisgünstigere Alternativen in Betracht ziehen.

Deshalb schlägt der VCD als Alternative zu der von der Vorhabenträgerin eingebrachten Lösung eine Kombination von Bausteinen vor, die im Rahmen des Filderdialogs im Jahre 2012 erarbeitet worden waren.

Anstelle der unterirdischen Fernbahnstation im Rahmen des PFA 1.3a und des 3. Gleises an der S-Bahn-Station Terminal sollte ein oberirdischer Fernbahnhof direkt

[2] lt. Sitzungsvorlage 214/2017 Sitzung Verkehrsausschuss Verband Region Stuttgart vom 05.07.2017, Anlage DB-Präsentation

[3] http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/de/mediathek/detail/media/s21-s-bahn-notfallkonzept-bei-sperrung-der-stammstrecke-hauptbahnhof-schwabstrasse-ohne-linientau/

an der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Wendlingen auf Höhe des Messeparkhauses in Form eines Durchgangsbahnhofes mit 4 Bahnsteigkanten vorgesehen werden.

Im Vergleich zur Antragstrasse würden am Flughafen 4 statt 3 Bahnsteigkanten neu errichtet.

Die Gäubahn würde über eine neu zu planende Schleife direkt in diesen Fernbahnhof an der Schnellfahrstrecke von Osten her eingebunden (siehe unten Abb.).

Ein Umstieg von der Gäubahn auf die Züge Richtung Ulm – Bodensee bzw. München würde dann am gleichen Bahnhof mit kurzen Wegen erfolgen. Bei der Antragstrasse ist ein größerer Weg zwischen Station Terminal und Flughafenbahnhof samt Höhenunterschied zu überwinden. Ein Bahnhof mit 4 Bahnsteigkanten ermöglicht es auch, zusätzliche Züge an Messetagen am Flughafenbahnhof beginnen und enden zu lassen, was bislang auch für S-Bahnen an der Station Terminal möglich, für den Regionalverkehr aber bei der Antragstrasse ausgeschlossen ist.

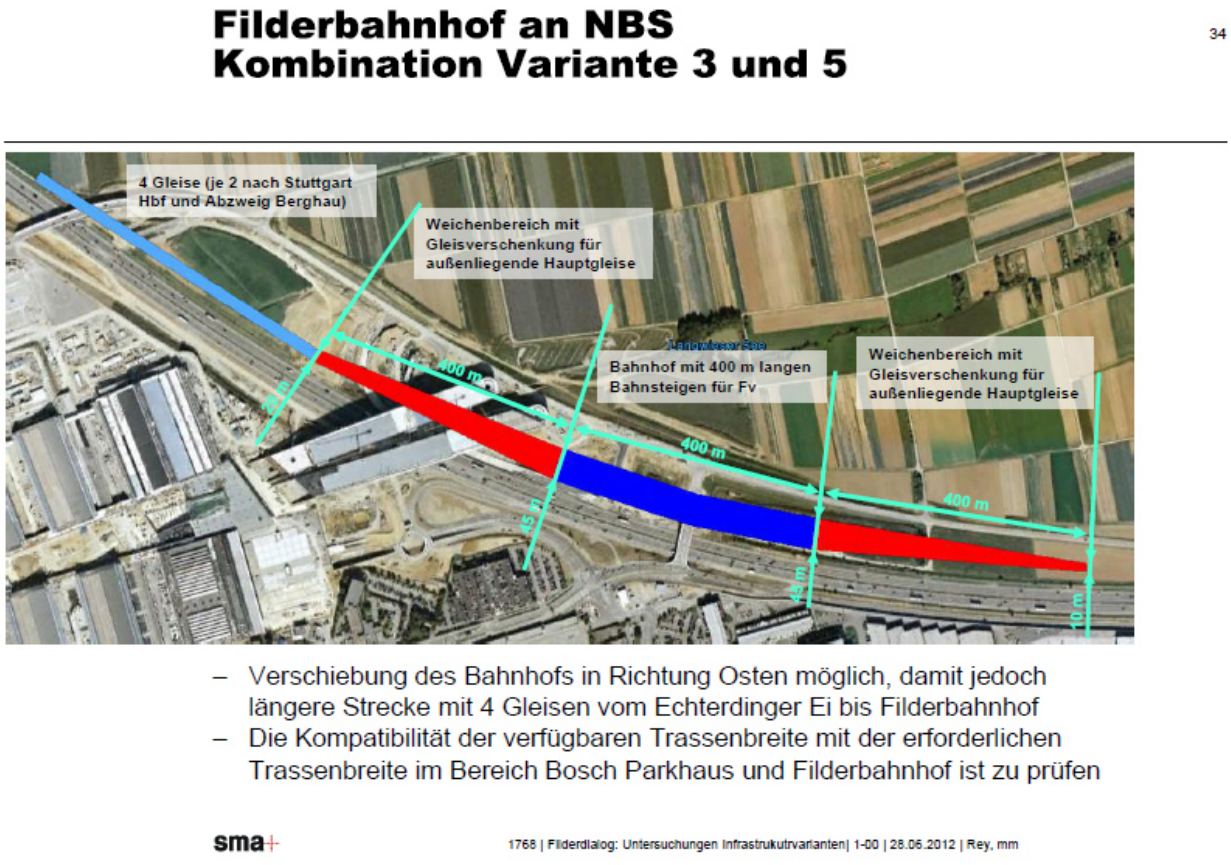


Bild 1 Filderbahnhof an der Autobahn – Filderdialog (Quelle SMA)

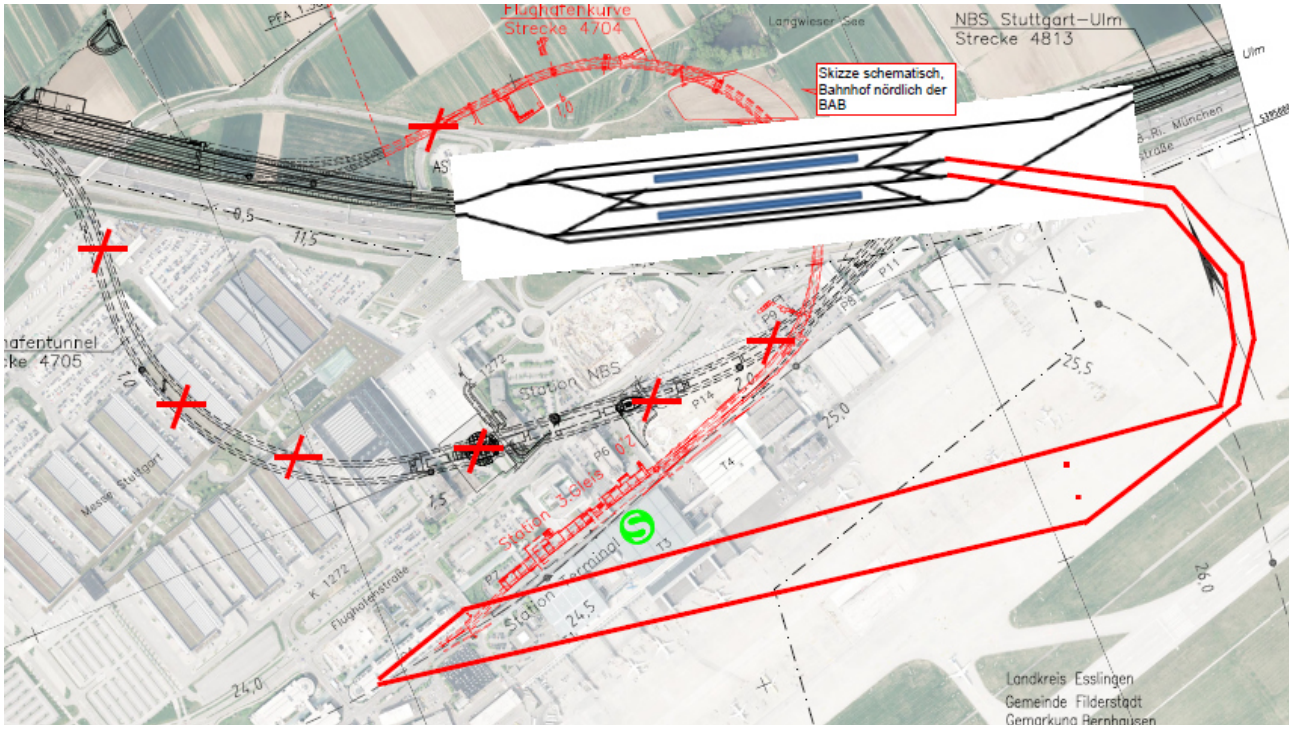


Bild 2 Schematische Darstellung des Flughafenbahnhofs an der Autobahn mit Anbindung Filder-S-Bahn

Zur Überwindung der zwar kurzen, aber doch nicht mehr fußläufigen Entfernungen, insbesondere unter Berücksichtigung von Fahrgästen mit Gepäck kann eine Seilbahn-Lösung in Erwägung gezogen werden. PeopleMover oder Seilbahnen[4] werden neuerdings als flexible und kostengünstige Lösung auch verstärkt für den ÖPNV eingesetzt und weisen hohe Beförderungsleistungen auf. Dies bietet sich zur Verbindung von Fernbahnhof am Messeparkhaus, der Messe, dem Terminal (S-Bahn) und dem Fernbus-Bahnhof an. Besondere, zumeist automatisch betriebene Bahnen an Flughäfen zur Verbindung der Terminals oder zwischen Fernbahnhof und Terminal sind inzwischen üblich. Anwendungen in Deutschland gibt es in Frankfurt und Düsseldorf. Aufgrund der räumlichen Nähe der verschiedenen Stationen ist hier nicht die Beförderungsgeschwindigkeit, sondern die kurze Taktfolge entscheidend.

Die Argumentation, dass kurze Wege zwischen dem Fernbahnhof und der S-Bahn-Station notwendig sind, entkräftet sich durch die vorgelegten Fahrplankonzepte (Basis Stresstest-Fahrplan): Aufgrund der verschiedenen Zwangspunkte durch eingleisige Linienführungen (der S-Bahn Richtung Neuhausen bzw. der Gäubahn südlich Horb) oder Einpassungen in den S-Bahn-Fahrplan sind die Fahrplanlagen als fixiert anzusehen. Aus den Fahrplanlagen, ergibt sich, dass auch künftig die schnellste Verbindung für Fahrgäste der Filder-S-Bahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof weiterhin mit der S-Bahn erfolgen wird – die theoretisch kurze Fahrzeit von 8 bis 10 Minuten vom Filderbahnhof über die Neubaustrecke bis zum Hauptbahnhof kann aufgrund ungünstiger Anschlüsse nicht in Reisezeitverkürzungen z.B. von Echterdingen oder von Bernhausen/Neuhausen zum Hauptbahnhof umgesetzt werden. Da dies

[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Peoplemover

fahrplantechnisch also nicht funktioniert, ist die Entfernung zwischen den beiden Stationen (Fernbahnhof bzw. S-Bahn-Station) zweitrangig.

Für den Durchgangsverkehr (Fahrgäste in Zügen, die am Flughafen-Fernbahnhof halten) Richtung Ulm und Tübingen ergeben sich geringe Fahrzeitverkürzungen gegenüber der Antragstrasse (PFA 1.3a), da der Fahrzeitverlust durch einen Bahnhof direkt an der Schnellfahrstrecke geringer ist als bei der Antragstrasse aufgrund der kürzeren Strecke und höherer Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten. Dies ist auch ein Beitrag zur Lösung des Fahrplanproblems durch den zusätzlichen Halt in Merklingen. Darüber hinaus ermöglicht die Infrastruktur auch Direktverbindungen von der Gäubahn weiter über die Schnellfahrstrecke Richtung Ulm oder über die Wendlinger Kurve Richtung Tübingen (Ringverkehr) mit Kopfmachen am Fernbahnhof. Die Antragstrasse sieht hier die aufwändige Option einer späteren Verknüpfung mit der Strecke Richtung Ulm vor.

Während die Antragstrasse auch das Gebiet um den Langwieser See beeinträchtigt, wird mit der hier eingebrachten Variante dieser Bereich nicht tangiert.

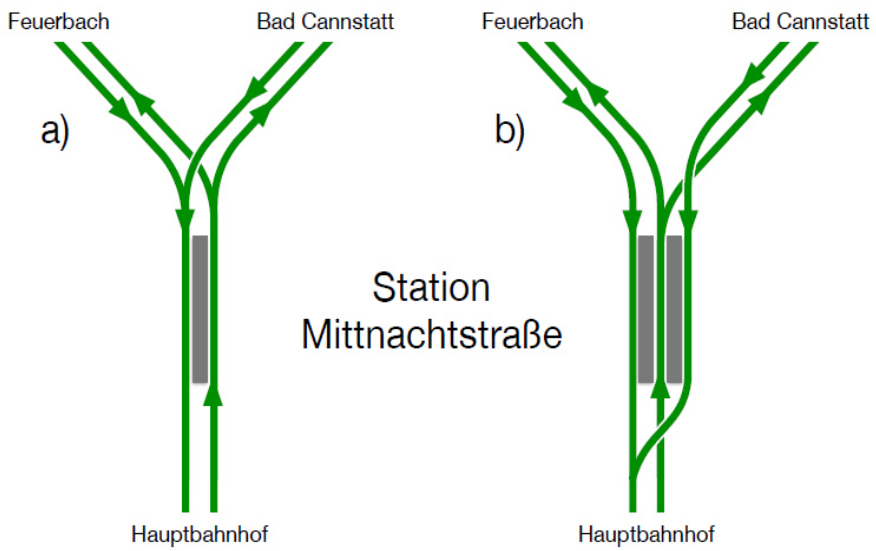
Vorteil der hier vorgeschlagenen Variante ist die Möglichkeit einer späteren Einbindung einer solch eigenständigen Trasse Abzw. Rohr – Fernbahnhof entlang der Autobahn unabhängig von der S-Bahn. Die Topologie des hier vorgeschlagenen Bahnhofs an der Schnellfahrstrecke berücksichtigt schon einen späteren Anschluss in diese Richtung. Die Vorteilhaftigkeit dieser Variante wurde auch schon im SMA-Gutachten zum Filderdialog belegt. Die hier vorgeschlagene Variante ist diesbezüglich deutlich besser und zukunftsorientierter als die Antragstrasse.

Uns ist bewusst, dass die Anlage eines Flughafenbahnhofs südlich gemäß der Antragstrasse (PFA1.3a) Bestandteil der Verträge zu Stuttgart 21 ist. Wenn allerdings die Finanzierung des Gesamtprojektes nicht geklärt ist, erscheint es geboten, die Prämissen zu überprüfen und ggf. kostengünstigere Lösungen umzusetzen – oder aber die Finanzierung der Mehrkosten vor Baubeginn zu klären.

9. Station Mittnachtstraße

Auch nach dem Stresstest und der Ablehnung des Linientausches durch den Verkehrsausschuss des Verband Region Stuttgart ist unklar, wie das Fahrplankonzept aussehen soll, das den Fahrzeitmehrbedarf durch die Station Mittnachtstraße berücksichtigt. Dies ist von der Vorhabenträgerin aufzuzeigen. Außerdem ist aufzuzeigen, dass die Verlängerung des heute schon im 2,5-Minuten-Takt befahrenen Abschnittes um die Strecke Hauptbahnhof – Mittnachtstraße für die S-Bahn eine hinreichende Betriebsqualität sicherstellt. Beim Stresstest wurde bekanntlich die S-Bahn nicht ausgewertet.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der Stammstrecke der S-Bahn schlagen wir den Vergleich zwischen der bestehenden Planung (nachstehend a) und einer Planung einer Station Mittnachtstraße mit 3 Bahnsteigkanten mit jeweils bahnsteiggleichem Übereck-Anschluss Bad Cannstatt – Nordbahnhof vor (nachstehend b)).



10. Verknüpfung S-Bahn-Station Mittnachtstraße – S-Bahn-Station Hbf tief

Kürzlich wurde bekannt, dass die Stadt Stuttgart gegen die Pläne an der Wolframstraße Einspruch eingelegt hat. Hintergrund ist der geplante Tunnel zwischen der S-Bahn-Station Mittnachstraße und der S-Bahn-Station Hbf tief. Zum Anschluss dieses Tunnels an die S-Bahn-Station Hbf tief ist geplant, eine der zwei Tunnelrampen vom Gleisvorfeld zur S-Bahn-Station Hbf tief außer Betrieb zu nehmen. Der VCD hatte schon 2009 vor dieser Baumaßnahme gewarnt und die Befürchtung geäußert, dass dann der S-Bahn-Fahrplan im 15-Minuten-Takt aufgrund der dann eingeschränkten Infrastruktur nicht mehr fahrbar sein werde. Bis heute liegt keine Fahrplansimulation vor, die die Fahrbarkeit des 15-Minuten-Taktes der S-Bahn bei nur noch einer Tunnelrampe nachweist. Bekanntlich will der Verband Region Stuttgart in den nächsten Jahren stufenweise den 15-Minuten-Takt auf den ganzen Tag ausdehnen, was angesichts der Schadstoffbelastung in der Stadt Stuttgart auch dringend geboten ist. Eine Einschränkung der Infrastruktur über mehrere Monate oder gar Jahre der Bauzeit dieses Tunnels ist nicht akzeptabel.

Anstelle der Antragstrasse einer Tunnellösung zwischen den beiden S-Bahn-Stationen sollte deshalb folgender Ansatz weiterverfolgt werden:

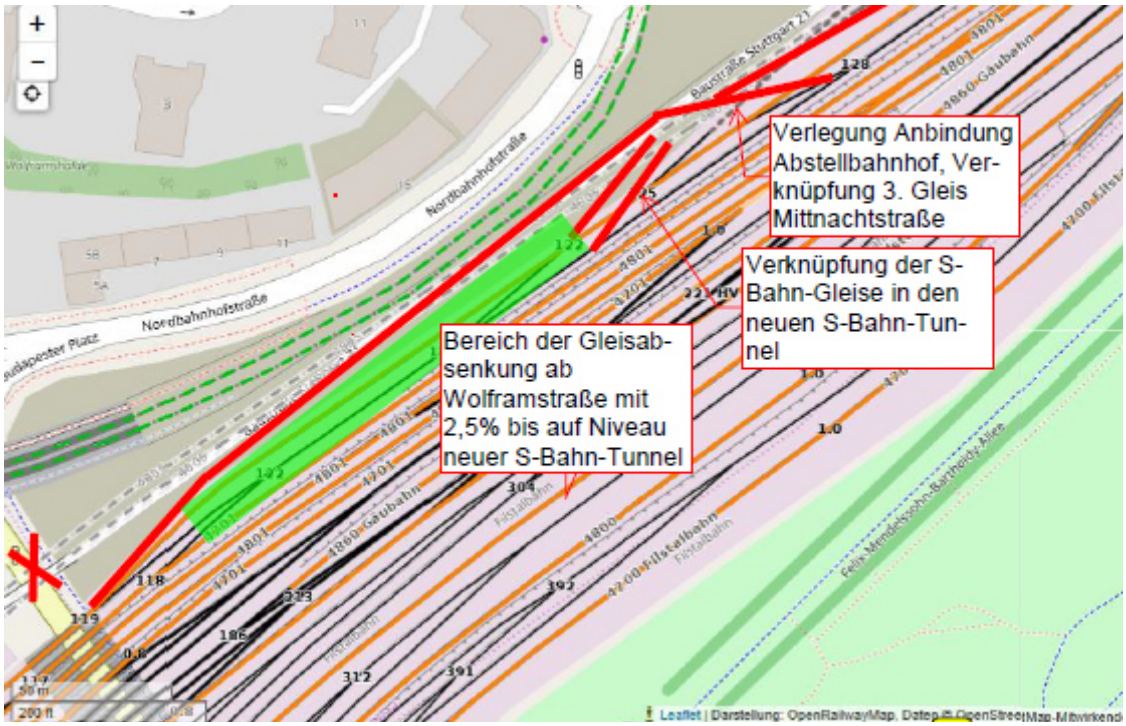
a) Die Tunnelrampen von der S-Bahn-Station Hbf tief in Richtung Wolframstraße bleiben in Betrieb, die S-Bahn überquert oberirdisch in heutiger Lage die Wolframstraße.

b) Das Verbindungsgleis Hbf – Abstellbahnhof (Gleis 501) wird zwischen den Weichen 119 und 128 auf die Baustraße (über den Tunnel der neuen S-Bahngleise) verlegt.

c) Das dann frei werdende Planum des bisherigen Gleises 501 sowie des Gleises 561 wird von der Wolframstraße kommend mit einem Gefälle von 25 Promille soweit abgesenkt, bis das Niveau der Gleise im schon erbauten S-Bahn-Tunnel von der Mittnachtstraße kommend, erreicht ist. Sodann erfolgt dort eine Einbindung in den S-Bahntunnel zur Mittnachtstraße.

d) Die S-Bahngleise von Hbf tief werden entsprechend an die beiden Gleise 501 und 561 angebunden.

e) Das dritte Gleis der erweiterten Station Mittnachstraße wird über das neue Gleis 501 an das S-Bahn-Gleis Richtung S-Bahn-Station Hbf tief angeschlossen.



Im Vergleich zur Antragstrasse ergeben sich folgende Vorteile:

- Wolframstraße uneingeschränkt nutzbar
- Drittes Gleis Mittnachtstraße integrierbar
- keine Einschränkung des S-Bahn-Betriebes während der Bauzeit

11. Schräg geneigter Tiefbahnhof Stuttgart Hbf

Der Nachweis gleicher Sicherheit für die überhöhte Gleisneigung im Tiefbahnhof (PFA 1.1) ist noch immer nicht erbracht. Hier verweisen wir auf das Gutachten von Herrn Sven Andersen[5]. Die zu erwartenden Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt sind noch immer nicht bekannt. Es ist zu erwarten, dass diese Auflagen die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs negativ beeinträchtigen werden. Es besteht ein öffentliches Interesse an einer frühzeitigen Klärung dieser offenen Frage.

12. Klimaschutzziele

Anders als in anderen Politik-Bereichen wurden bislang die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich nicht eingehalten. Der Generalverkehrsplan (GVP) des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2010 stellte sogar explizit fest, dass mit dem GVP die Ziele nicht erreichbar seien und deshalb nachgelagert ein Klimaschutzkonzept einzuführen

[5] https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt2/Ref24/S21_Eroerterung/24_14-10-07_GA_Andersen.pdf

sei, dass die Mängel des GVP behebt. Gleiches gilt für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030.

Das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) sieht u.a. vor, die Treibhausgasemissionen (CO2, Lachgas und Methan) bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren. Bis 2050 wird eine Reduktion um 90 Prozent angestrebt. Das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) des Landes steht aktuell zur Überarbeitung an, da die bisherigen Ziele nicht erreicht wurden. In den Folgejahren besteht also noch ein stärkerer Druck, die Ziele schneller zu erreichen.

Wie die Klimaziele im Verkehrsbereich erreicht werden können, zeigt das „Klimaschutzszenarios 2030 für Baden-Württemberg", eine Untersuchung im Auftrag des Landes Baden-Württemberg, die im Oktober 2017 vorgestellt werden soll. Mit einer Reduktion des Straßenverkehrs um rund 20 Prozent gegenüber der Verkehrsprognose des BVWP 2030 und einer Verdoppelung des ÖVs kann dies grundsätzlich gelingen. Allerdings erfordert eine Verdoppelung der ÖV-Nachfrage eine deutlich leistungsfähigere Infrastruktur auf der Schiene, insbesondere im Großraum Stuttgart und speziell im Stadtgebiet Stuttgart als mit „Stuttgart 21" vorgesehen. Die Konzeption von Stuttgart 21 als Ersatzneubau ohne Leistungssteigerung im Bereich des nördlichen Zulaufs, der Ersatz des Kopfbahnhofes durch einen Durchgangsbahnhof in Tieflage anstelle einer ergänzenden, zusätzlichen Infrastruktur erscheint im Angesicht dieser Untersuchung als nicht ausreichend dimensioniert. Aus dem Klimaschutzszenario 2030 ergeben sich somit noch weitergehende Forderungen nach einem Erhalt von Teilen des heutigen Kopfbahnhofes mit einer Verknüpfung Richtung Feuerbach, Bad Cannstatt und zur Gäubahn sowie weiteren Gleisen für den Zulauf aus Richtung Zuffenhausen.

Die in den bisher schon rechtskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschlüssen getroffenen Feststellungen zur Aufgabe von Eisenbahninfrastruktur hinsichtlich des Kopfbahnhofes Stuttgart Hbf und der Anbindung der Kopfbahnhofsgleise an die Strecken 4701, 4800 und 4801 sind angesichts dieser Ergebnisse zu revidieren.

13. Stresstest-Ergebnisse nicht valide

Inzwischen werden von Experten Zweifel am durchgeführten „Stresstest zu Stuttgart 21" laut – vgl. Fachzeitschrift „Signal&Draht 10/2013" sowie „Eisenbahntechnische Rundschau 10/2013" und „*Journal of Rail Transport Planning & Management 6/2017*"[6]. Die dort vorgebrachte Kritik an den Methoden des Stresstestes, insbesondere der Hinweis auf signifikante Abweichungen zwischen der Simulierung von LZB und ETCS sowie allgemein zu optimistische Betrachtungsweisen sollten im Verfahren aufgenommen und die Vorwürfe untersucht werden. Anderenfalls würden auf Basis falscher Annahmen Infrastrukturen genehmigt und gebaut, die nachher nicht die geforderte Leistungsfähigkeit erbringen können und teuer nachgerüstet werden müssen.

[6] Hansen, Ingo: Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21, Journal of Rail Transport Planning & Management 6 (2017), S. 313-330

14. P-Option

Stuttgart 21 sieht auch als weitere Ausbauvariante die sogenannte P-Option vor, so dass vom Pragtunnel her die Ferngleise an die Zuführung von Bad Cannstatt angeschlossen werden können. Es ist sicherzustellen, dass die Anschluss-Stollen für die spätere Realisierung der P-Option bei der Realisierung der Tunnel von Bad Cannstatt mit eingebaut werden, da eine spätere Umsetzung sehr aufwändig wäre. Angesichts der hohen, derzeit nicht finanzierten Baukosten ist sonst zu befürchten, dass diese Baumaßnahmen für die P-Option aus kurzsichtigen Gründen eingespart werden und dann später mit erheblichem Mehraufwand bzw. starken Einschränkungen im Betrieb umgesetzt werden könnten.

15. Wendlinger Kurve

Aufgrund des hohen Nutzens der Wendlinger Kurve und des Ergebnisses des Stresstestes, dass über die eingleisige Kleine Wendlinger Kurve (KWK) kein verdichtetes Angebot mit verkehrlichem Nutzen fahrbar ist, sollte die KWK zweigleisig ausgebaut werden – mindestens sollten die wesentlichen Bauwerke jetzt schon zweigleisig ausgeführt werden, um späteren erhöhten Aufwand zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Lieb
Landesvorsitzender-