

Herrn Prof. Dr.-Ing. Ulrich Martin  
Verkehrswissenschaftliches Institut  
an der Universität Stuttgart  
Postfach 801140  
70511 Stuttgart

Stellungnahme zu S21

5.9.2008

Sehr geehrter Herr Martin!

Bitte gestatten Sie mir, Sie auf einen Irrtum und zwei Fehleinschätzungen in Ihrer Stellungnahme vom 29. August hinzuweisen.

Ihre generelle Aussage „Es gehört zum Einmaleins der Eisenbahntechnik,..., dass ein Kopfbahnhof gegenüber einem Durchgangsbahnhof... deutlich mehr Gleise benötigt, da sich ein- und ausfahrende Züge beim Kopfbahnhof gegenseitig behindern“ ist sicher zutreffend: Allerdings gilt sie in gewisser Weise auch für Durchgangsbahnhöfe, die beidseitig vier Richtungen bedienen (wie der geplante Tiefbahnhof): Auch sie erfordern Weichenverbindungen, auf denen sich Fahrstraßen kreuzen können!

Tatsächlich sind beide Bahnhofsköpfe des Tiefbahnhofs mit Weichenverbindungen in gleicher Höhenlage geplant. Damit entstehen zwangsläufig Fahrstraßenkreuzungen, zum Beispiel zwischen Zügen von Bad Cannstatt zum Flughafen mit denen von Feuerbach nach Bad Cannstatt. Die Kreuzung kann bei der Einfahrt oder Ausfahrt stattfinden, sie ist aber unvermeidlich. Das Gleiche gilt auch für die Züge in den Gegenrichtungen. Da der Tiefbahnhof erheblich mehr Fahrten zum/vom Abstellbahnhof erfordert, stellt dieser Sachverhalt eine gravierende Einschränkung für den Bahnbetrieb dar: Für mich ist nicht nachvollziehbar, wie Sie gerade diesen Mangel im zweiten Absatz Ihrer Stellungnahme zur „hervorragenden Leistungsfähigkeit und Flexibilität von Stuttgart 21“ ummünzen.

Neigungen im Bahnsteigbereich von 1,5% stellen entgegen Ihren Aussagen durchaus Einschränkungen für den Bahnbetrieb dar: Die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung schreibt nicht ohne Grund vor, dass Bahnsteiggleise nur maximal 0,25% Neigung haben dürfen. Dass eine größere Neigung bei S-Bahnen, die in Stuttgart Allachs Antrieb haben, kaum eine Rolle spielt ist sicher zutreffend. Dies gilt jedoch nicht für den komplexen Betrieb eines großen Knotenbahnhofs: Ich bezweifle sicher zu Recht, ob Zugverstärkungen und –schwächungen, sowie das Kuppeln von ICE-Halbzügen im neuen Tiefbahnhof zugelassen werden. Dies stellt eine Einschränkung für die Wirtschaftlichkeit von Zugverkehren dar; für die Bewegungen der Fahrgäste dürfte dies – wie Sie feststellen – sicher nicht nachteilig sein.

Ihrer Einschätzung, dass die Ertüchtigung des Kopfbahnhofs größere Beeinträchtigungen schafft als der Neubau des Tiefbahnhofs muss widersprochen werden: Allein die Verlegung der Bahnsteige nach Osten zur Schaffung der Baugrube, der gigantische Aushub nördlich des Bahnhofs und im Schlossgarten, der Transport der Erdmassen per Lkw..., stellen doch wohl unbestritten für ein ganzes Jahrzehnt dramatische Eingriffe in das Leben der Stadt dar!

Dagegen betreffen Erneuerung und Ergänzung der Überwerfungsbauwerke im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs und der Bau einer Bahnsteighalle nur wenige Anwohner und vorübergehend nur die Fahrpläne und damit die Fahrgäste: Die ertüchtigung des Kopfbahnhofs tangiert die Lebensqualität der Bürger fast gar nicht!

Erhält der Kopfbahnhof ein weitgehend stützenfreies Glasdach, so können die Gleise in den bisherigen Lagen verbleiben und die Gepäckbahnsteige (erhöht und befreit von den heutigen Betonpfeilern) zum Aussteigen ertüchtigt werden. Damit lässt sich ein attraktiver Kopfbahnhof mit nur geringen Beeinträchtigungen für die Bürger und mit einem Bruchteil der Kosten des Neubaus schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Dieter Bodack  
Prof. Dipl.-Ing. M.S.  
kd.bodack@gmx.de