

PRO BAHN

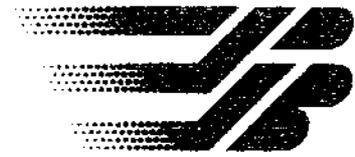
Baden-Württemberg

Gemeinnütziger Fahrgastverband

PRO BAHN e.V. Linkstr. 36 73230 Kirchheim

Regierungspräsidium Stuttgart
Projektgruppe S21
Ruppmannstr. 21

70565 Stuttgart



PRO BAHN Landesverband
Baden-Württemberg e.V.
Linkstr. 36
D-73230 Kirchheim
Tel. +49-7021-978928
Fax +49-7021-978929
PROBAHN.Baden-Wuerttemberg@t-online.de

Planfeststellungsverfahren „Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Abschnitte 1.5 und 1.6a Zuführungen“

Abschnitt 1.5 Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt

Abschnitt 1.6a Zuführung Ober- und Untertürkheim

Abschnitt 1.6b Abstellbahnhof (später)

Stellungnahme PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.

- 0. Präambel**
- 1. Sicherheit der Tunnelstrecken**
- 2. Leistungsfähigkeit der Zuführungen**
- 3. Ausgestaltung der S-Bahnstationen**
- 4. Ergänzende Anmerkungen**
- 5. Zusammenfassung**

0. Präambel

PRO BAHN dankt für die Überlassung der Planfeststellungsunterlagen Abschnitte 1.5 und 1.6a und für die Gelegenheit zur Stellungnahme in direkter Anknüpfung an die früher erörterten Abschnitte 1.1 und 1.2. Die dort schon beschriebenen und inzwischen diskutierten Anregungen und Bedenken werden nicht mehr umfassend neu dargestellt.

PRO BAHN anerkennt die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende Vorentscheidung für Stuttgart 21 als Ergebnis der Jahre langen kontroversen Diskussionen.

PRO BAHN begrüßt die sehr sorgfältige und umfängliche zeichnerische Darstellung aller Planungsbereiche als wertvolle Grundlage der partnerschaftlichen Zusammenarbeit.

Der Fahrgastverband PRO BAHN konzentriert sich in dieser Stellungnahme, als konstruktiver Planungsbeitrag, zielgerichtet auf die satzungsgemäße Wahrnehmung der wesentlichen Fahrgastbelange. Dabei wird vorausgesetzt, dass alle weiteren Sachgebiete verantwortlich kompetent von dritter Seite geprüft werden, beispielsweise Umwelt- und Finanzierungsfragen. PRO BAHN bittet um die Gelegenheit zur weiteren begleitenden Mitwirkung insbesondere hinsichtlich der fortschreitenden Detailklärung grundsätzlicher Nutzerfunktionen, welche jetzt teilweise nicht abschließend bewertet werden können.

1. Sicherheit der Tunnelstrecken

Es bestehen auch nach der ausführlichen Erörterung der Abschnitte 1.1 und 1.2 erhebliche Bedenken gegen das geplante Rettungskonzept im Brandfalle. Trotz der deutlichen Reduzierung von Schleusenabständen auf nun fallweise rund 500 m sollen alle Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung bedacht und umgesetzt werden. Daher sind die schon vorgetragenen Bedenken und Anregungen aufrecht zu erhalten.

Der Verfasser hatte die Gelegenheit, die neuen dänischen und dänisch-schwedischen Tunnelstrecken als Führerstandsmitfahrten mit fachkundigem Personal zu bereisen. In diesen baulichen Anlagen sind die Sicherheitsvorkehrungen erkennbar intensiver, die Schleusenabstände betragen max 250 m, auf die beigelegten Kopien wird hingewiesen. Diese Maßnahmen entsprechen auch den aktuellen niederländischen Tunnelbauten bei Fernstraßen, sie entsprechen wohl auch schon geplanten EU-Richtlinien.

2. Leistungsfähigkeit der Zuführungen

Die Leistungsfähigkeit der Zuführungsstrecken ist durch kreuzungsfreie Wege und intelligente Signaltechnik mit sehr engen Blockabständen mindestens der Kapazität der Bahnhofsanlagen anzupassen. Beispielsweise kann der Zeitzwang eintreten, dass alle Zugsabfahrten aus den Gleisen 5/6/7/8 in enger Abfolge in Richtung Feuerbach ausfahren sollen: Schon heute zB 16.59/17.04/08/12/15/21/27/31/34 usw, ohne evtl Verengungen aus den alltäglichen Unregelmäßigkeiten und ohne Zugsmehrungen.

Die frühzeitige Einplanung der P-Option ist eine zwingende Frage der Vernunft. Im Bahnhof Feuerbach wären alsdann jedoch 4 Ferngleise bis zur höhengleichen Zusammenführung der beiden Trassen Haupttrasse und P-Option erforderlich. In den Antragsunterlagen ist dazu der ersatzlose Rückbau der temporären Baugleise, das sind grob näherungsweise die heutigen Ferngleise via Pragtunnel, vorgesehen.

Es wird sehr empfohlen, die evtl Verweilaufenthalte besetzter Reisezüge im Falle irgendwelcher Zufahrtsverzögerungen, zB wegen der Gleisbelegungen im Hauptbahnhof oder im Störfalle, signaltechnisch vor die Tunnelleinfahrten zu legen. Der Zug im Bahnsteiggleis und der nachfolgende Zug fahren dann zugleich weiter.

3. Ausgestaltung der S-Bahnstationen

In Bad Cannstatt und in Feuerbach soll geprüft werden, ob ein jeweils direkter Zugang zu den S-Bahnsteigen von den direkt kopfseitig querenden Stadtstraßen Daimler- und Borsigstraße als wesentlich erleichteter Zugang für viele Pendler geschaffen werden könnte / sollte. > Dieser Vorschlag ist auch ohne Stuttgart 21 bedenkenswert. In Feuerbach kommt hinzu, dass der alte Fußgängertunnel umgebaut und unter die dort absinkende neue Fernbahntrasse tiefer gelegt werden muss.

*Die geplante neue S-Bahnstation **Mittnachtstraße** im geplanten RosensteinViertel muss wohl überlegt und gut ausgestattet werden, um für die gedachten Umsteiger ausreichend attraktiv zu sein. Ohne ein vernünftiges Maß an Komfort, Sicherheit, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen werden nur die Umsteiger den Hauptbahnhof entlasten, die unmittelbar sofort weiter fahren können. Das werden bestenfalls max 10% des jetzigen Reisendenaufkommens in Stuttgart Hbf (tief) sein, wenn nicht durch tarifliche Maßnahmen des VVS, zB Tarifzongrenze Mittnachtstraße anstatt Nordbahnhof, andere Prioritäten gesetzt werden. Zur besseren Beurteilung der Umsteigerelationen muss das langfristige Fahrplankonzept des VVS vorliegen, denn heute träfen sich dazu an der Mittnachtstraße jeweils Züge gleicher Richtung, zB S4 auf S6 usw, was keinen Sinn macht. Bis jetzt ist eine ordentliche Ausstattung der neuen S-Bahnstation Mittnachtstraße nicht erkennbar!! Unwirtliche Umsteigestationen (Ludwigsburg, Zuffenhausen ua) gibt es in der Region schon zur Genüge.*

*Betrieblich wird an den alten Vorschlag erinnert, die S-Bahnstation Mittnachtstraße mit zwei Inselbahnsteigen zu bauen, an denen je die Züge der Umsteigerelationen vis-a-vis andocken können. Die Vorteile sind offenkundig. So wird auch vermieden, was am Hauptbahnhof leider Alltag ist, dass zB eine **pünktliche** S-Bahn S4 nicht in die Tunnelstrecke einfahren kann, weil eine verspätete S1 abgewartet werden muss. Und dann fährt der Anschlusszug der ursprünglich pünktlichen S4 vor der Nase weg.*

*Die Vorausplanung, die so genannte nachrüstbare T-Spange als Ersatzlösung für die zu wenig leistungsfähige und betrieblich zu wenig zuverlässige Umsteigestation vor zu halten, wird als **ziemlich unsicher** betrachtet. Welche Linie soll auf der T-Spange denn verkehren, und welche Umsteigezeiten werden in Bad Cannstatt und Feuerbach zugemutet werden. Schon heute böte sich die problemlose Möglichkeit, einen Nordast nach Süden durch zu binden, und so die Umsteigevorgänge im Tunnel zu reduzieren.*

*Insgesamt wird die Funktion der neuen S-Bahnstation Mittnachtstraße sehr kritisch gesehen, da sie für den regulären S-Bahnverkehr der Außenäste **keinerlei ernsthafte Vorteile** bieten wird!! Dies gilt vor allem dann, wenn an dem derzeitigen Linien- und Fahrplankonzept starr fest gehalten wird. Zusätzlich geht Fahrzeitereserve verloren.*

*Der Arbeitstitel Station „Mittnachtstraße“ ist kompliziert und nicht sehr informativ, für viele Zungen unaussprechlich. Es wird der Namen „**Rosenstein**“ vorgeschlagen.*

An allen S-Bahnstationen sollten einfache Rücksprache-Informationssysteme wie zB bei der S-Bahn Zürich installiert werden, denn heute erfährt der Reisende keine Hilfe. Das ist im Prinzip wie an der Autobahn: Man hebt eine Sprechklappe hoch und hat den direkten Sprechkontakt für zB Umsteigeauskünfte und Hilfestellungen aller Art.

4. Ergänzende Anmerkungen

*Die baulichen Anschlussvorkehrungen für die möglichen Ausbauoptionen T-Spange, P-Option, VRS-Nordkreuz und andere sollen eingeplant und mit ausgeführt werden, so dass eine Nachrüstung ohne wesentliche Eingriffe in den dann vorhandenen Ausbauzustand (oder fallweisen Ausbauzwischenzustand) problemlos möglich sein wird. In diesem Zusammenhang wird an seinerzeitige Aussagen (und Unterlassungen!!) in der Anfangszeit des S-Bahnausbaus erinnert: „ ... **Aufzüge braucht man nicht ...**“, der Einbau wenigstens der Betonschächte usw wäre damals ein billiger Akt gewesen.*

*Zum Anschluss des **Abstellbahnhofes** (vgl Abschnitt 1.6b) wird auf das Unterkapitel bei den Zuführungsstrecken hingewiesen. Aus den Antragsunterlagen ist für den Verfasser nicht erkennbar, ob der **Abstellbahnhof auch mit Fahrtrichtungswechsel** im neuen Hauptbahnhof angefahren werden kann oder nur mittels direkter Weiterfahrt.*

*Die Einplanung und Ausführung der **Kehranlage** in der nördlichen und östlichen S-Bahnzuführung wird ausdrücklich begrüßt, ebenso die Möglichkeit zur Überleitung von S-Bahnzügen beim Bahnhof Bad Cannstatt auf die Fernbahngleise in Richtung neuem Hauptbahnhof – Filderbahnhof. Für die gesamtheitliche Funktionsfähigkeit der Kehranlage ist zu prüfen, ob sowohl die direkten Zugswenden Nord / Nord und Ost / Ost als auch **indirekte Zugswenden Nord > Ost und Ost > Nord** möglich sind und diese mit dem voraussichtlich geplanten Betriebskonzept harmonieren werden.*

Es scheint ungeklärt, wie gestrandete Reisende zum Hauptbahnhof gebracht werden.

*Der angeblich geplante Abbruch der Fernbahnsteige in Zuffenhausen ist unverantwortliche **Zerstörung sinnvoller Infrastruktur**, die zB beim Versagen oder Ausfall eines Teils der neuen Tunnelsysteme wertvollste Betriebsalternativen bieten kann.*

*In Bad Cannstatt soll die zwangsläufig zu erneuernde Fußgängerbrücke über den Neckar, **ersatzweise für den jetzigen Holzsteg**, unter die neue Eisenbahnbrücke untergehängt werden. Dieser Lösungsvorschlag ist wenig attraktiv, auch wenn er aus einer gelobten Wettbewerbsarbeit resultiert. Warum soll den Menschen dieses zugemutet werden, wenn die Möglichkeit einer frei stehenden Flussquerung besteht?*

5. Zusammenfassung

PRO BAHN sieht die vorgelegten Bedenken und Anregungen als konstruktiven Planungsbeitrag im Interesse der Investoren, Betreiber und Bahnreisenden. Denn nur eine auf Dauer funktionstüchtige Bahnanlage wird den wohl eher wachsenden Kundenerwartungen gerecht werden können und so den Betreibern insbesondere in funktionaler und kaufmännischer Hinsicht Freude bereiten. Angesichts der enormen Investition lehnt PRO BAHN alle Provisorien und absehbare Engpässe und Probleme ab. Mit den vorgesehenen und noch zu bewilligenden Mitteln muss eine Dauerlösung aus einem Guss erarbeitet werden, die ungewisse Verbesserungszusagen ausschließt.

Die baulichen Anschlussvorkehrungen für die möglichen Ausbauoptionen T-Spange, P-Option, VRS-Nordkreuz und andere sollen eingeplant und mit ausgeführt werden. Der ersatzlose Abbruch der Fernbahnsteige in Zuffenhausen soll untersagt werden.

Dazu wird auch auf die wohl begründeten Maßgaben, Empfehlungen, Optimierungswünsche und Prüfaufträge des Regierungspräsidiums Stuttgart hingewiesen, so weit diese nicht zwischenzeitlich in den aktuellen Planungsstand schon eingeflossen sind.

PRO BAHN bietet hier umfassende, fachkundige Bemühungen an und bittet um die Gelegenheit zur beratenden Mitwirkung bei den weiteren Diskussionen und Planungen.

PRO BAHN Baden-Württemberg eV
Peter J. Müller, Ludwigsburger Straße 62, 71691 Freiberg am Neckar
Dr. Wolfgang Staiger, Teckstraße 14, 70188 Stuttgart
Josef Schneider, Linkstraße 36, 73239 Kirchheim/Teck

10. Oktober 2003

it. P J 


IC3

Sikkerhed ombord
Safety onboard
Sicherheit an Bord



D Sicherheit im Tunnel

Der Tunnel zwischen der Insel Sprogø und Seeland ist 8 km lang und wird ausschließlich für den Eisenbahnverkehr benutzt. Der Tunnel besteht aus zwei in einen Abstand von 25 Metern parallel verlaufenden Tunnelröhren. Jedes Tunnelrohr verfügt über 1,45 Meter breite Gehsteige zu beiden Seiten des Gleises. Alle 250 Meter sind die beide Tunnelröhren durch einen Quertunnel verbunden. In einen Abstand von jeweils zirka 60 Metern sind Fluchtschilder angebracht, auf denen die Entfernung zu den nächsten beiden Quertunneln angezeigt wird.

Solte eine Situation entstehen, wo es notwendig ist, Fahrgäste aus dem Tunnel zu evakuieren, ist es äußerst wichtig, daß Sie den Anweisungen des Zugpersonals Folge leisten. Das Zugpersonal weiß genau, wie man mit einer Notlage fertig wird und besitzt gründliche Kenntnisse der Sicherheitsmaßnahmen.

Als Grundregel gilt Folgendes:

- Bewahren Sie Ruhe und befolgen Sie die Anweisungen des Zugpersonals!
- Das Zugpersonal wird dafür sorgen, daß Sie durch den nächsten Quertunnel hinüber in die andere Tunnelröhre kommen. Hier warten Sie weitere Weisungen ab!
- Gehen Sie nicht auf eigene Faust in Richtung Tunnelöffnung, da das die Rettungsarbeiten erschwert. Ein Ersatzzug wird alle Passagiere kurzfristig aus dem Tunnel bringen.

Storebælts tunnelen

Halskov-Sprogø: 8 km/ca. 4 min.

