



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
nach § 66 Abs. 3 NatSchG

Anerkannter Naturschutz-
verband nach § 67 NatSchG

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur
z.H. Frau Rebekka Beck
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Vorab per Email poststelle@rps.bwl.de

Bearbeitung durch:
Rudolf Pfeleiderer
Annette Schade-Michl
Martin Glemser

Stuttgart, den 30.08.10

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom 24-3824.1/DB-PFA 1.6b, 06.07.10
Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom s-s21-pfa1.6b-abstellbahnhof
Telefon 0711/248955-23, Anke.Trube@lnv-bw.de

Gemeinsame Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände (außer BUND und NABU)*

Anhörungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.6b „Abstellbahnhof Untertürkheim“

Diese Datei ist erheblich gekürzt und beschränkt sich auf den verkehrswissenschaftlichen Teil.

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Beck,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) bedankt sich für die Zusendung der Unterlagen und die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

Der LNV kritisiert, dass die Anhörung vollständig in den Sommerferien stattfindet. Den ehrenamtlich im Natur- und Umweltschutz tätigen Mitarbeiter/innen war es u.a. deshalb nicht möglich, in der gegebenen Frist umfassend zu der Planung Stellung zu nehmen. Deshalb behalten wir es uns vor, weitere Stellungnahmen nachzureichen.

Zusammenfassend nehmen wir wie folgt Stellung:

In den massiven Kostensteigerung und den bisher bekannt gewordenen Planungsmängeln für das Projekt Stuttgart 21 sieht der LNV einen Wegfall der Geschäftsgrundlage der bisher in politischen Gremien gefassten Beschlüsse. Wären die Mandatsträger richtig informiert worden, so hätte es kaum Mehrheiten für das Projekt gegeben.

* Nach -Redaktionsschluss haben sich BUND, NABU und Lokale Agenda dieser Stellungnahme angeschlossen.

Die angebliche Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein zentraler Teil der Planrechtfertigung. Da diese Verlagerung nicht statt findet, fehlt die Rechtfertigung für den Plan. Es ist entweder ein neuer Plan vorzulegen, in dem die verkehrlichen Wirkungen einschließlich der Zunahme des Energieverbrauchs und der Emissionen durch das Projekt korrekt dargestellt werden oder das PFV wird eingestellt.

8 der 11 gemäß Kapitel 10 im Erläuterungsbericht (Anl.15.1) zugrundeliegenden Gesetze wurden offensichtlich nicht in ihrer aktuellen Fassung berücksichtigt. Allein aus dieser Tatsache ergibt sich ein so erheblicher Verfahrensmangel, so dass die Planfeststellung in der vorliegenden Version als unzulässig zu bewerten und das Verfahren neu aufzurollen und in überarbeitender Fassung erneut auszulegen ist.

Trotz unzureichender Basisdaten, fehlerhafter Berechnungsverfahren und willkürlich, weil nicht gesetzes- bzw. vorschriftenkonform benutzter Berechnungsansätze führen die Ergebnisse immer noch zu signifikanten Überschreitungen der bestehenden Lärmgrenzwerte. Gemäß wertender Beurteilung des Gutachtens werden diese Überschreitungen als geringfügig und duldbar bezeichnet.

Dieser Bewertung ist entschieden zu widersprechen! Bei korrekten Berechnungen ergäbe sich eine weitaus höhere Immissionsbelastung für einen weit größeren Kreis der betroffenen Anwohner.

Die Schutzvorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), das Recht auf körperliche Unversehrtheit, welches im BGB und im Grundgesetz verankert ist, sind somit durch die Auswirkungen der zu errichtenden Anlage verletzt.

Die Errichtung der Anlage in der Ausführung, wie sie in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 1.6b beschrieben ist, ist abzulehnen.

Die näheren Begründungen finden Sie in der anhängenden ausführlichen Stellungnahme (als Anhang 1), die ebenso wie die Anhänge 2 und 3 Bestandteil dieser Stellungnahme sind.

Mit freundlichen Grüßen

Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg e.V.

Dr. Anke Trube
- Geschäftsführerin -

Anlagen:

- 1) ausführliche Stellungnahme zum PFA 1.6b vom 30.08.2010
- 2) LNV-Stellungnahme zum PFA 1.1 vom 15.10.2002
- 3) Details zur Stellungnahme Planabschnitt 1.6 b – Abstellbahnhof Untertürkheim (enthält detaillierte Einzelangaben zum zusammenfassenden Kapitel 7 dieses Schreibens)

Gemeinsame Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände
(außer BUND und NABU)* zum
Anhörungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg,
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.6b
„Abstellbahnhof Untertürkheim“
vom 30.08.2010

1. Verfahrensmängel

Der LVN kritisiert, dass die Anhörung vollständig in den Sommerferien stattfindet. Hinzu kommt, dass die den Umweltverbänden zur Verfügung gestellte DVD auf dem derzeitig aktuellen Betriebssystem „windows 7“ nicht funktioniert. Die einzelnen pdf-Dateien sind zwar zu öffnen, es ist aber nur sehr schwer und nur mit sehr hohem Zeitaufwand möglich, sich ohne funktionsfähigen Navigator einen Überblick zu verschaffen.

Den ehrenamtlich im Natur- und Umweltschutz tätigen Mitarbeiter/innen war es deshalb nicht möglich, in der gegebenen Frist umfassend zu der Planung Stellung zu nehmen. Deshalb behalten wir es uns vor, weitere Stellungnahmen nachzureichen.

2. Gegenstand

In Unterscheidung zum Titel beschreiben die vorgelegten Planunterlagen zum PFA 1.6b einen Abstell- und Wartungsbahnhof, der außer den Gleisanlagen einen Technikbereich von erheblichem Ausmaß beinhaltet.

Das Teilprojekt beschreibt die Neunutzung der Fläche des im letzten Jahrtausend benutzten Güterbahnhofs Untertürkheim. Im Süden ist der Planfeststellungsabschnitt begrenzt durch die planfestgestellte „Untertürkheimer Kurve“, welche die Zuführung über den Neckartunnel ermöglicht (PFA 1.6a); im Norden durch den PFA 1.5, der die Ausfahrt über den Bhf Bad Cannstatt regelt.

* Nach Redaktionsschluss haben sich BUND, NABU und Lokale Agenda dieser Stellungnahme angeschlossen.

3. Grundsätzliche Einwände gegen das Projekt Stuttgart 21

Der Landesnaturschutzverband fordert, das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.6b ruhen zu lassen.

Wie durch vielfältige Veröffentlichungen inzwischen allgemein bekannt, ist die gewünschte zukunftssträchtige Wirkung des Gesamtprojektes „Stuttgart 21“ durch vielfältige Details in den bereits planfestgestellten Abschnitten nicht gegeben.

Engpässe:

An vielen Stellen sind Engpässe planfestgestellt, die für die Zukunft keine Erweiterungsmöglichkeiten lassen, bzw. bereits mit dem heutigen Planungsstand Engpässe realisieren; so sind beispielhaft zu nennen:

- die Verbindung Flughafen – Rohrer Kurve, die künftig mit mindestens 3 Zugarten benutzt werden soll und bereits heute nicht mehr als 4 S-Bahnen pro Fahrtrichtung zulassen kann.
- die Eingleisigkeit zwischen Flughafen und Wendlingen, die den Verkehr auf der Magistrale Paris – Stgt – München – Budapest auf maximal 4 Züge je Stunde beschränken soll.
- das Gefälle der Strecke Flughafen – Hbf, welches mit den meisten der heutigen Zugarten nur in extremer Langsamfahrt bergab befahren werden kann, mit unabsehbaren Folgen auf die fahrbare Zugdichte bzw. für den Katastrophenfall eines Bremsversagens.
- 8 Durchfahrtsgleise, die es unmöglich machen werden, dass künftig Regionalzüge auf verspätete ICE warten können.

Anbindung an die Region:

Tunnelstrecken, die zukünftig verhindern werden, dass jemals wieder Dieseltriebfahrzeuge der umliegenden Regionalbahnen, der WEG, HZL u.a. Stgt Hbf anfahren können.

Das Postulat, „Stuttgart 21“ diene auch einer künftig besseren Anbindung der Region, verkommt mit diesen Fakten zur nicht haltbaren Werbeaussage.

Benutzerfreundlichkeit:

- 8 Promille Längsgefälle der 4 Bahnsteige sind (nach dem Kenntnisstand des Verfassers) weltweit einmalig. Viele einheimische und welterfahrene Reisende werden sich künftig wundern über selbstfahrende Gepäck-, Kinder- und sonstige Wagen.
- Für gehandicapte und ältere Umsteigende werden künftig Umsteigevorgänge über Aufzüge erheblich zeitintensiver. Den Verfassern ist nicht bekannt, ob Aufzugsdimensionierungen und -geschwindigkeiten das fahrplanmäßige Erreichen von Anschlusszügen gewährleisten können.

Nachweis des hohen Planungsstandes:

Der Beginn der Bauarbeiten mit dem Entfernen eines Prellbockes war folgenlos. Bereits der nächste Bauabschnitt – Entfernen eines Signalmastes – offenbart die Hilflosigkeit der Planer der „bestgeplanten Baustelle Deutschlands“: auf unabsehbare Zeit ist es nicht möglich, den seit 30 Jahren funktionierenden S-Bahn-Takt wieder herzustellen.

Und diese Planer behaupten, sie könnten eine vergleichbare Steuerungsaufgabe in

den Zu- und Abfahrtsbereichen des neuen Tiefbahnhofes mit seinen Kreuzungsbereichen beherrschen, die noch durch mindestens drei unterschiedliche Zugarten und einer Zuführungsstrecke mit erheblichen Gefälle verschärft ist; die Behauptung ist anzuzweifeln!

Planungsrisiken:

Die geplanten Ingenieurbauwerke bergen erhebliche Risiken: die Versenkung des Tiefbahnhofes in die Grundwasserschicht, die Durchquerung des Mineralwasserbereiches, die Tunnelbauten in Anhydridschichten, die Unterquerung des Neckars im Bereich des Mineralwasser-Kernbereiches u.a.m.

Von Bauwerken, wie z.B. dem Engelberg-Autobahntunnel (Anhydrid-Verwerfungen) oder dem Mercedes-Benz-Museums (nur aufwendige Pfahlgründung im Mineralwasserbereich) kennen die Fachleute die notwendigen Vorgaben, Risiken und negativen Folgeerscheinungen vergleichbarer Bauwerke ganz genau.

Die gebotene Berücksichtigung dieser Fakten kann im Projekt „Stuttgart 21“ nicht erkannt werden.

Viele dieser Risiken werden ingenieurtechnisch wahrscheinlich zufriedenstellend lösbar sein werden, unabsehbar sind derzeit aber die daraus resultierenden Kostenrisiken. Die eingebauten Engpässe und sonstige Restriktionen werden jedoch unveränderbare, negative Folgen ins nächste Jahrhundert tragen!

Informationsfluss:

Die bisherige Zustimmung der politischen Gremien (Bundestag, Landtag, Regionalparlament, Stuttgarter Gemeinderat) zu dem Projekt ist zu Stande gekommen, ohne dass die Mandatsträger korrekt über das Projekt informiert waren.

Wie in dem Buch **Megaprojects and Risk** ausführlich dargestellt, wurden auch in diesem Fall

- die Kosten zu niedrig angegeben,
- der betriebswirtschaftliche Nutzen zu hoch angegeben,
- positive Umweltwirkungen (weniger Autoverkehr) angegeben, die nicht eintreten werden (wie durch die Planung des „Rosensteintunnels“ nun bekannt wurde)
- und die volkswirtschaftlichen Wirkungen schön gerechnet.

Wären die Mandatsträger richtig informiert worden, so hätte es wohl kaum Mehrheiten für das Projekt gegeben.

In den massiven Kostensteigerung und den bisher bekannt gewordenen Planungsmängeln sieht der LNV einen Wegfall der Geschäftsgrundlage der bisher in politischen Gremien gefassten Beschlüsse.

Der LNV und andere Umweltverbände sowie Umwelt-Bürgerinitiativen tragen seit Jahren schwerwiegende Bedenken gegen das Projekt Stuttgart 21 vor. Dies ist ein typisches Mega-Projekt, für das erst nach der politischen Entscheidung die Begründung gesucht wurde. Die technische Realisierbarkeit wurde vor der politischen Ent-

scheidung nicht überprüft, so dass es heute schon absehbar ist, dass die Kosten völlig aus dem Ruder laufen werden.

Die in der als Anlage beigefügten LNV-Stellungnahme zum PFA 1.1 vom 15.10.2002 vorgebrachten Bedenken konnten vom Vorhabensträger nicht ausgeräumt werden. Im Gegenteil, in jüngster Zeit hat sich durch das Bekanntwerden des SMA-Gutachtens heraus gestellt, dass die Kritik berechtigt war. Zum Beispiel haben Kritiker des Projekts rechtzeitig auf die Unterdimensionierung des geplanten Schienennetzes im Bereich des geplanten Flughafenbahnhofes und der Wendlinger Kurve hingewiesen. Die Planer sind jedoch erst aufgewacht, nachdem das SMA-Gutachten öffentlich gemacht worden war.

Auch die Probleme im S-Bahn-Netz, die in Zusammenhang mit dem jetzt in Angriff genommenen Umbau der S-Bahn-Rampe aufgetreten sind, hatte der VCD richtig prognostiziert. Wenn die zuständigen Planer von diesen Problemen überrascht worden sind, so muss man sich die Frage vorlegen, wer mehr Sachverstand hat, die offiziellen Planer oder Aktive von den Umweltverbänden und Umweltbürgerinitiativen. Zahlreiche unabhängige Verkehrsfachleute kritisieren seit Jahren das Projekt massiv. Da hierüber in der Presse ausführlich berichtet wurde, kann auf eine Auflistung der kritischen Stimmen 21 verzichtet werden.

Es werden hier nur Äußerungen von Prof. Aberle (Uni Gießen), einem der bedeutendsten deutschen Verkehrswirtschaftler, zitiert.

Im Editorial des Internationalen Verkehrswesens (9/2007), der wichtigsten deutschen Verkehrsfachzeitschrift, schreibt Prof. Aberle:

... muss die wirtschaftliche Dringlichkeit von Stuttgart 21 mit einem Fragezeichen versehen werden. Der politische Erfolg für Baden-Württemberg ist nicht durch wirtschaftliche Fakten unterlegt, vielmehr durch hoffnungsstarke Deklarationen.

Im Internationalen Verkehrswesen 7+8/2010 schreibt Prof. Aberle:

In Deutschland gibt es zahlreiche und in der Regel sehr kostenintensive Projekte, die letztlich nur vor dem Hintergrund regionalpolitischer Zielvorstellungen nachvollziehbar sind. ...
Weiteres Beispiel: Das Projekt Stuttgart 21, Verträge geschlossen, außerordentlich hohe geschätzte Baukosten mit großen Unsicherheiten auch aufgrund der speziellen Projektkomplexitäten und der zunehmenden Widerstände der Bevölkerung. Auch hier verdrängen die Milliardeninvestitionen eine Vielzahl sonstiger Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

Die Kostensteigerungen, die Kritik der Fachleute, die immer offenkundigeren Probleme und der massive Protest der Bevölkerung führen dazu, dass ein Teil der Politiker, die das Projekt bisher befürwortet haben, nachdenken. Wie sich dies bis zur Landtagswahl im März 2011 auswirkt, ist zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Stellungnahme (August 2010) noch nicht absehbar.

4. Die Planrechtfertigung ist nicht stichhaltig

Im Abschnitt 2.1.3 des Erläuterungsberichts „Verkehrliche Notwendigkeit“ steht:

„Der Aus- und Neubau der Verbindung Stuttgart – Ulm ist auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass privates Eigentum von ihm in Anspruch genommen wird, zum Wohle der Allgemeinheit objektiv erforderlich, also vernünftigerweise geboten „Vernünftigerweise geboten“ im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Eisenbahnstrecke in der Regel nämlich schon deshalb, weil die Eisenbahn besser als andere Verkehrsmittel geeignet ist, den sehr hohen Verkehrsbedarf so zu befriedigen, dass den ökologischen Belangen und dem Interesse an einer gesicherten Energieversorgung eindeutig besser Rechnung getragen werden kann, als etwa bei einer Entwicklung des Straßenverkehrs.“

Diese Formulierungen zeigen, dass die Verfasser des Erläuterungsberichts das Phänomen Verkehr nicht verstanden haben oder nicht verstehen wollen.

Es gibt gar keinen vorgegebenen Verkehrsbedarf, jedenfalls keinen Verkehrsleistungsbedarf (gemessen zum Beispiel in Personen-Kilometern pro Tag). Vielmehr gibt es eine Verkehrsnachfrage. Diese hängt vom Angebot ab. Je besser das Angebot ist, um so größer ist die Nachfrage. Wenn das Angebot auf der Schiene verbessert wird, (was beim Projekt Stuttgart 21 in nur geringem Maße der Fall ist), dann nimmt die Nachfrage auf der Schiene zu. Wie jeder seriöse Verkehrsfachmann weiß, wird der Autoverkehr nur dann weniger, wenn er entschleunigt wird. Bekanntlich ist das Gegenteil geplant. So würde durch den Bau der S-Bahn-Station Mittnachtstraße der Verkehr auf der Schiene zum Beispiel zwischen dem Stuttgarter Norden und den oberen Neckarvororten schneller. Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene würde statt finden, wenn die entsprechenden Straßenverbindungen zurückgebaut werden würden. Tatsächlich soll der Rosensteintunnel im Zuge der B10 gebaut werden. Deswegen wird es unter anderem auf der genannten Relation nicht zu einem Rückgang des Autoverkehrs kommen, sondern der Autoverkehr wird massiv zunehmen.

Unter bestimmten in der Realität häufig anzutreffenden Bedingungen führt die Verbesserung des Schienenverkehrs sogar dazu, dass der Autoverkehr zunimmt. Literaturhinweis dazu: Why does car traffic increase when public transport is improved? (<http://www.verkehrswissenschaftler.de/veroef.htm>).

Die angebliche Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein zentraler Teil der Planrechtfertigung. Da diese Verlagerung nicht stattfindet, fehlt die Rechtfertigung für den Plan. Es ist entweder ein neuer Plan vorzulegen, in dem die verkehrlichen Wirkungen einschließlich der Zunahme des Energieverbrauchs und der Emissionen durch das Projekt korrekt dargestellt werden oder das PFV wird eingestellt.

Abgesehen davon, dass die Angaben über den angeblich sinkenden Energiebedarf durch Ausbau der Schieneninfrastruktur fundamental falsch sind, fehlt auch jedwede

Quantifizierung der Wirkungen. Damit sind auch in diesem Punkt die Anforderungen an einen Erläuterungsbericht nicht erfüllt.

Ergänzend wird auf die LNV-Stellungnahme zum PFA 1.1 verwiesen.

5. Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Bewertung liegt nicht vor

Es wird kritisiert, dass die nach Bundeshaushaltsordnung vorgeschriebene Nutzen-Kosten-Rechnung fehlt. Siehe VV-Bundeshaushaltsordnung §7 Absatz 2.3.3:

2.3.3 Gesamtwirtschaftliche Verfahren

Für Maßnahmen, die nicht zu vernachlässigende gesamtwirtschaftliche Auswirkungen haben, sind gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (z.B. Kosten-Nutzen-Analyse) durchzuführen.

6. Wartungs- und Abstellbahnhof Untertürkheim, verkehrliche Aspekte

Ob es sinnvoll ist, den Abstellbahnhof vom derzeitigen Standort nach Untertürkheim zu verlegen, ist eine Frage, die diskutiert werden sollte. Es gibt stichhaltige, städtebauliche Gründe, die für eine Verlegung des Abstellbahnhofs an einen anderen Standort sprechen.

Es werden hier Aspekte benannt, die aus heutiger Sicht für die Beibehaltung des derzeitigen funktionstüchtigen Standorts und gegen den Standort Untertürkheim sprechen. Dabei werden Argumente von Egon Hopfenzitz berücksichtigt.

Wenn der Abstellbahnhof beim Kopfbahnhof bleiben würde, würden weite Zu- und Abfahrten, die Zeit, Geld und Personal kosten, gespart.

Die Planung des Abstellbahnhofs Untertürkheim ist ein weiteres Beispiel für die wenig durchdachte Gesamtplanung „Stuttgart 21“. Allein durch die Entfernung zum Hauptbahnhof wird das Abstellen und Bereitstellen von Zügen aufwändiger. Ein Abstell- und Wartungsbahnhof sollte in unmittelbarer Nähe des Personenbahnhofs liegen. Das beste Beispiel ist der derzeitige Abstellbahnhof Stuttgart. Dort werden Züge abgestellt, gereinigt, auf kleinere und größere Schäden untersucht, Wagen ausgewechselt oder Züge verstärkt oder gekürzt und die Bremsen vor der Abfahrt geprüft. Für größere Ausbesserungen werden Wagen in das dort liegende Wagenwerk überführt, das auch über eine Achssenkanlage verfügt. Die gleiche Aussage gilt für das Lokbetriebswerk. Dort werden Lokomotiven und Triebwagen vorgehalten, gewartet und mit Personal bestückt. Der Abstellbahnhof Stuttgart ist mit dem Personenbahnhof über 5 Verbindungsgleise durch das denkmalgeschützte Tunnelgebirge verbunden. Die Fahrzeit beträgt ca. 5 Minuten.

Beim geplanten Abstellbahnhof Untertürkheim soll auf das Lokbetriebswerk verzichtet werden und das Lokbetriebswerk soll in Stuttgart abgebaut werden. Lokomotiven und Triebwagen müssen dann zur Wartung, Reparatur und zum Einsatz von und nach Kornwestheim überführt werden. Eine große Schwierigkeit und ein auch finanziell großer Aufwand. In Stuttgart lässt sich eine Ersatz-Lokomotive im Bedarfsfall in

wenigen Minuten ersetzen und muss nicht über viele Kilometer als Zugfahrt zugeführt werden.

Deshalb ist es sinnvoll, dass der Abstellbahnhof in Stuttgart beim Kopfbahnhof verbleibt. Jeder Automobilindustriebetrieb achtet auf kurze Wege bei der Produktion (z.B. die Firma Porsche, die Brücken über öffentliche Straßen gebaut hat, um kurze Wege zu erreichen). Hierfür gibt es viele gute Gründe, die auch für die Bahn gelten. Als Gegenbeispiel wird immer der Abstellbahnhof München Pasing angeführt, der ca. 5 km vom Personenbahnhof entfernt liegt. Aber München verfügt auch beim Kopfbahnhof über umfangreiche Abstellgleise. Dies ist beim Tiefbahnhof nicht der Fall.

Auch bei der Alternativkonzeption „K 21“ ist die Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim nicht zwingend notwendig. Sie wird dort nur aus stadtplanerischen Gründen empfohlen. Die Bedürfnisse der Eisenbahn stehen dem entgegen.

In der SMA Studie wird festgestellt, dass die Verbindungsstrecke vom Tiefbahnhof nach Untertürkheim sehr stark belastet ist von Zügen nach Esslingen/Plochingen. Außerdem müssen bei den nur kurzen Aufenthalten von Zügen im Kopfbahnhof die Züge vom Abstellbahnhof Untertürkheim zum Tiefbahnhof minutengenau in Untertürkheim abfahren. In Stuttgart können Fahrten von und zum Abstellbahnhof in den Wartegruppen des Personenbahnhofs gepuffert werden.

Die so genannte Durchbindung wird immer wieder als großer Vorteil des Tiefbahnhofs beschrieben. In diesen Fällen müssen dann auf allen Endbahnhöfen Einrichtungen zum Reinigen, Wasserfassen, WC-Reinigen und Reparaturen vorhanden sein, die z.B. in Geislingen, Aalen, Schwäbisch Hall, Horb, Rottweil u.a. fehlen. Da aber Wartung von Zügen täglich notwendig ist, muss irgendwo ein leistungsfähiger Wartungsbahnhof vorhanden sein oder geschaffen werden.

Der ehemalige Güterbahnhof Untertürkheim ist als solcher schon einige Jahre still gelegt. Die früheren Aufgaben, Bildung und Auflösung von Güterzügen wurden auf den Rangierbahnhof Kornwestheim und den Hafenbahnhof in Untertürkheim verlegt. Der Bahnhof Untertürkheim wird derzeit nur zum Abstellen überzähliger Güterwagen verwendet. Dennoch liegt dieser ehemalige Güterbahnhof zu weit weg vom Hauptbahnhof, um sinnvoll als Abstell- und Betriebsbahnhof genutzt werden zu können.

Der LNV regt an, zu prüfen, ob die Fläche für Wohnbebauung genutzt werden kann.

– Ende des verkehrswissenschaftlichen Teils –