

Anforderungen an einen Bahnhof

Der Bau von Bahninfrastruktur ist kein Selbstzweck, darf kein Selbstzweck sein - zumal wenn es um sehr teure Bahninfrastruktur geht. Wie bei jedem anderen Projekt auch, müssen zunächst Anforderungen definiert und diskutiert werden. Über die beste und sinnvollste Realisierung kann erst dann sachlich fundiert entschieden werden, wenn klar benannt ist, welche Ziele mit der (neuen) Infrastruktur erreicht werden sollen und mindestens eine breite Mehrheit hinter diesen Zielen steht, besser noch ein breiter Konsens hergestellt ist.

Geißlers Forderungen

Für den konkreten Fall Stuttgart 21 hat Geißler in seinem Spruch vom 30.11.2010 einige Anforderungen formuliert:

„Für die Fortführung des Baues von S 21 halte ich aus den genannten Gründen folgende Verbesserungen für unabdingbar:

1. Die durch den Gleisabbau frei werdenden Grundstücke werden [...] in eine Stiftung überführt. [...]
2. Die Bäume im Schlossgarten bleiben erhalten. Es dürfen nur diejenigen Bäume gefällt werden, die ohnehin wegen Krankheiten, Altersschwäche in der nächsten Zeit absterben würden. Wenn Bäume durch den Neubau existentiell gefährdet sind, werden sie in eine geeignete Zone verpflanzt. [...]
3. Die Gäubahn bleibt [...] erhalten und wird leistungsfähig, [...] an den Tiefbahnhof angebunden.
4. Im Bahnhof selber wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. [...] die Durchgänge [müssen ...] verbreitert [werden], die Fluchtwege sind barrierefrei zu machen.
5. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof und in den Tunnels zum Brandschutz und zur Entrauchung müssen verbessert werden. Die Vorschläge der Feuerwehr werden berücksichtigt.“

(Abschnitt 11, siehe www.schlichtung-s21.de/39.html oder www.phoenix.de/sixcms/media.php/54/20101130_SchlichtungS21_Schlichterspruch_Geissler.pdf)

Solange elementare Sicherheitsanforderungen im Tunnelbahnhof nicht umgesetzt werden können, darf ein solcher Bahnhof nicht gebaut werden, ganz unabhängig von seiner Leistungsfähigkeit.

Funktionale und städtebauliche Anforderungen

Neben den von Geißler genannten Sicherheitsanforderungen muss eine neue, sehr teure Bahninfrastruktur auch funktionale Anforderungen erfüllen:

Ein Bahnhof muss mit dem angestrebten Betriebskonzept funktionieren können. Nach übereinstimmender Ansicht der Bundesregierung, der Landesregierung, des Bahn-Aufsichtsrates und der Fahrgastverbände ist der integrale Taktfahrplan das günstigste Betriebskonzept, da er für Reisenden die Netzgeschwindigkeit maximiert und gute Trassen für den Güterverkehr schafft.

Der Betrieb muss robust sein, d.h. es muss möglich sein, Verspätungen abzubauen, die Auswirkungen von Störfällen müssen sich räumlich und zeitlich eng begrenzen lassen. Eine einzige defekte Weiche darf nicht einen ganzen Bahnhof lahm legen.

Um Atomausstieg und CO₂-Reduktion zu schaffen ohne Mobilität zum Luxus zu machen muss Bahninfrastruktur auf Energieeffizienz optimiert sein: Unnötige Steigungen und Tunnelstrecken kosten enorm viel Energie ohne dem Reisenden einen Vorteil zu bringen.

Schließlich muss ein Bahnhof, der ja Teil einer Stadt ist, auch den kulturellen, ökologischen und sozialen Anforderungen des urbanen Umfeldes Rechnung tragen. Es gibt gesellschaftliche und ökonomische Bedürfnisse der Stadtentwicklung die klar benannt und berücksichtigt werden müssen.

