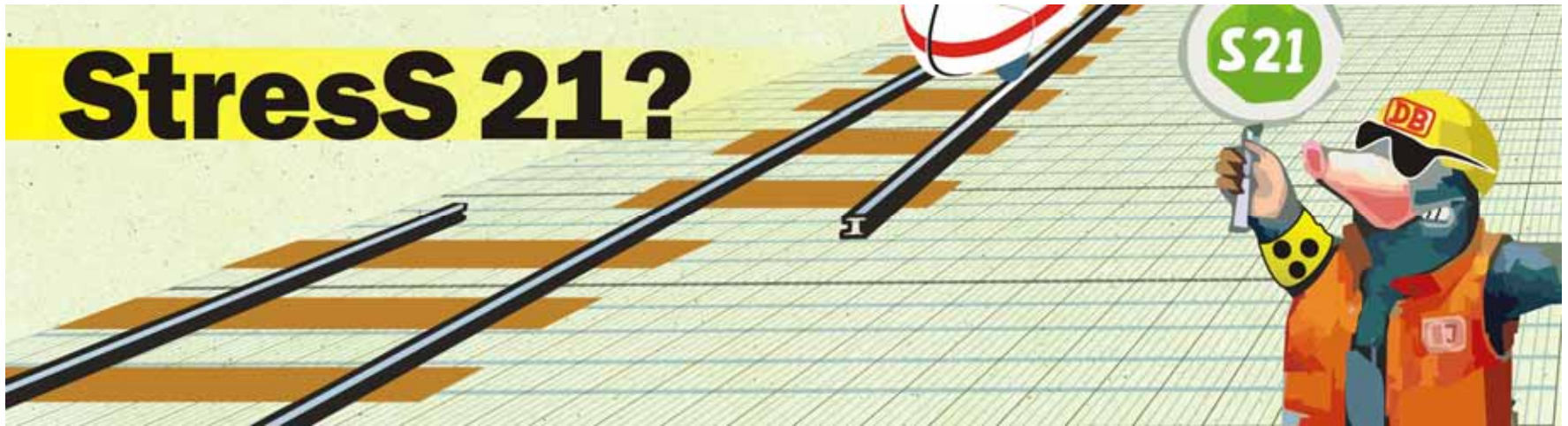


Stress 21?



Der Stresstest der
Parkschützer

Grundlage dieses Stresstests ist Geißlers Schlichterspruch. Dieser beinhaltet viele Punkte, die über *den* Stresstest in Vergessenheit geraten sind.

Die Parkschützer zeigen, dass nicht alles in Butter ist, wenn die Bahn ihren Stresstest (angeblich) besteht.

Es gibt viele gute Gründe, warum der Protest weiter geht, egal ob 30, 50 oder 70 Züge in den Bahnhof passen.



Die Frage ist nicht, wie sich der Widerstand verhält, wenn die Bahn 49 Züge angibt und reklamiert, damit sei der Stresstest bestanden.

Die Frage ist, wie Geißler sich verhält, wenn die Bahn die von ihm geforderten „unabdingbaren Verbesserungen“ nicht umsetzt, nicht umsetzen kann und trotzdem weiterbaut.



In Geißlers Spruch heißt es in Kapitel 11:

„Für die Fortführung des Baues von S21 halte ich [...] **folgende Verbesserungen für unabdingbar:**

- Die durch den Gleisabbau frei werdenden Grundstücke werden [...] in eine Stiftung überführt. [...]
- 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. [...]

Fortsetzung nächste Seite



- Die Gäubahn bleibt [...] erhalten und wird leistungsfähig, [...] an den Tiefbahnhof angebunden.
- Im Bahnhof selber wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. [...] die Durchgänge [müssen ...] verbreitert [werden], die Fluchtwege sind barrierefrei zu machen.
- Die bisher vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof und in den Tunnels zum Brandschutz und zur Entrauchung müssen verbessert werden. Die Vorschläge der Feuerwehr werden berücksichtigt.“

Nachzulesen im [S21-Flyer-Schlichtung-201101.pdf](#)



Für jede dieser fünf von Geißler geforderten Verbesserungen wird im Folgenden sowohl für den Kopfbahnhof als auch für den Tunnelbahnhof S21 beantwortet, ob sie realisiert werden (können).

Darüber hinaus wird die Leistungsfähigkeit, das Stressverhalten und die Energieeffizienz diskutiert.

Kopfbahnhof: Alles, was nicht explizit anders gesagt wird, ist schon heute Realität.





1. Forderung – Stiftung

Alle Gleise bleiben wo sie sind und werden nicht durch den Schlossgarten gelegt.

Auf dem Bild sieht man, wo die Gleise laufen. Sie bilden dort eine Frischluftschneise aus dem Talkessel heraus. *(Bilder: Obenansicht Gleisvorfeld / Betondeckel im Schlossgarten)*
Das ist vor allem im Sommer wichtig für das Klima in der ganzen Innenstadt.

Der Schlossgarten bleibt vollständig erhalten. Auch die rot markierte Fläche verschwindet nicht unter einem 8 Meter hohen Betondeckel.

Der Schlossgarten wird vom Land auch zukünftig der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt, so wie König Wilhelm II das vorgesehen hatte; da vertrauen wir unserer neuen Landesregierung und brauchen keine Stiftung.

Für den Kopfbahnhof hat diese Anforderung des Schlichterspruchs keine Relevanz.







1. Forderung – Stiftung

Eine Stiftung ist rechtlich nicht möglich, denn, so Schuster: „Ein Kommune darf nichts verschenken“.

Der Tunnelbahnhof kann die Anforderung des Schlichterspruchs nicht erfüllen.

Das tut aber nichts zur Sache, denn es werden voraussichtlich gar keine Flächen frei:
Bevor eine bestehende Eisenbahnstrecke stillgelegt und abgebaut werden darf, muss ein Stilllegungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbah-Gesetzes erfolgreich sein.

Und das setzt voraus, dass die Bahn nachweist, „dass [sie] zuvor den Betrieb der zur Stilllegung anstehenden Eisenbahninfrastruktur öffentlich zur Übernahme [...] ausgeschrieben hat [...] und dass Übernahmeverhandlungen erfolglos geblieben sind.“ (*Gesetzestext*)

Da viele Privatbahnen durch den Tunnelbahnhof große Nachteile befürchten hat die neu gegründete Stuttgarter Netz AG angekündigt, dass sie den bestehenden Kopfbahnhof übernehmen und weiter betreiben möchte. Die Stilllegung und der Abbau des Gleisvorfeldes steht also gar nicht in Aussicht. (*Presseerklärung Stuttgarter Netz AG*)



Das spiegelt sich auch darin wieder, dass es im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich heißt, der Rückbau des Gleisvorfeldes sei nicht Gegenstand des Verfahrens. (*Passage PFB 1.1*)

Das heißt, es werden keine Flächen frei, es geht nur ein Teil des Schlossgartens verloren; die vielen ausgegrauten Bäume würden der Baugrube ebenfalls zum Opfer fallen. (*Betondeckel im Schlossgarten*)

Entwidmung von Gleisflächen

**Rechtliche Grundlage für unser Handeln:
Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)**

Bevor eine bestehende Eisenbahnstrecke stillgelegt und abgebaut werden darf, ist seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) nach § 11 und § 23 des AEG zu verfahren. Dabei ist vorrangig das Interesse von Dritten an einer übergangslosen Weiterführung des Betriebs beziehungsweise das weitere Verkehrsbedürfnis zu prüfen. [...]

Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG

[...]

Das Verfahren ist antragsgebunden, das antragstellende EIU ist dabei zur Darlegung verpflichtet, dass ihm ein weiterer Betrieb der Strecke nicht zuzumuten ist. Das Unternehmen muss außerdem nachweisen, dass es zuvor den Betrieb der zur Stilllegung anstehenden Eisenbahninfrastruktur öffentlich zur Übernahme ausgeschrieben hat und dass Übernahmeverhandlungen erfolglos geblieben sind.

Siehe <http://www.stuttgarter-netz.de/grundlagen.html>

08.06.2011 | Transport & Logistik

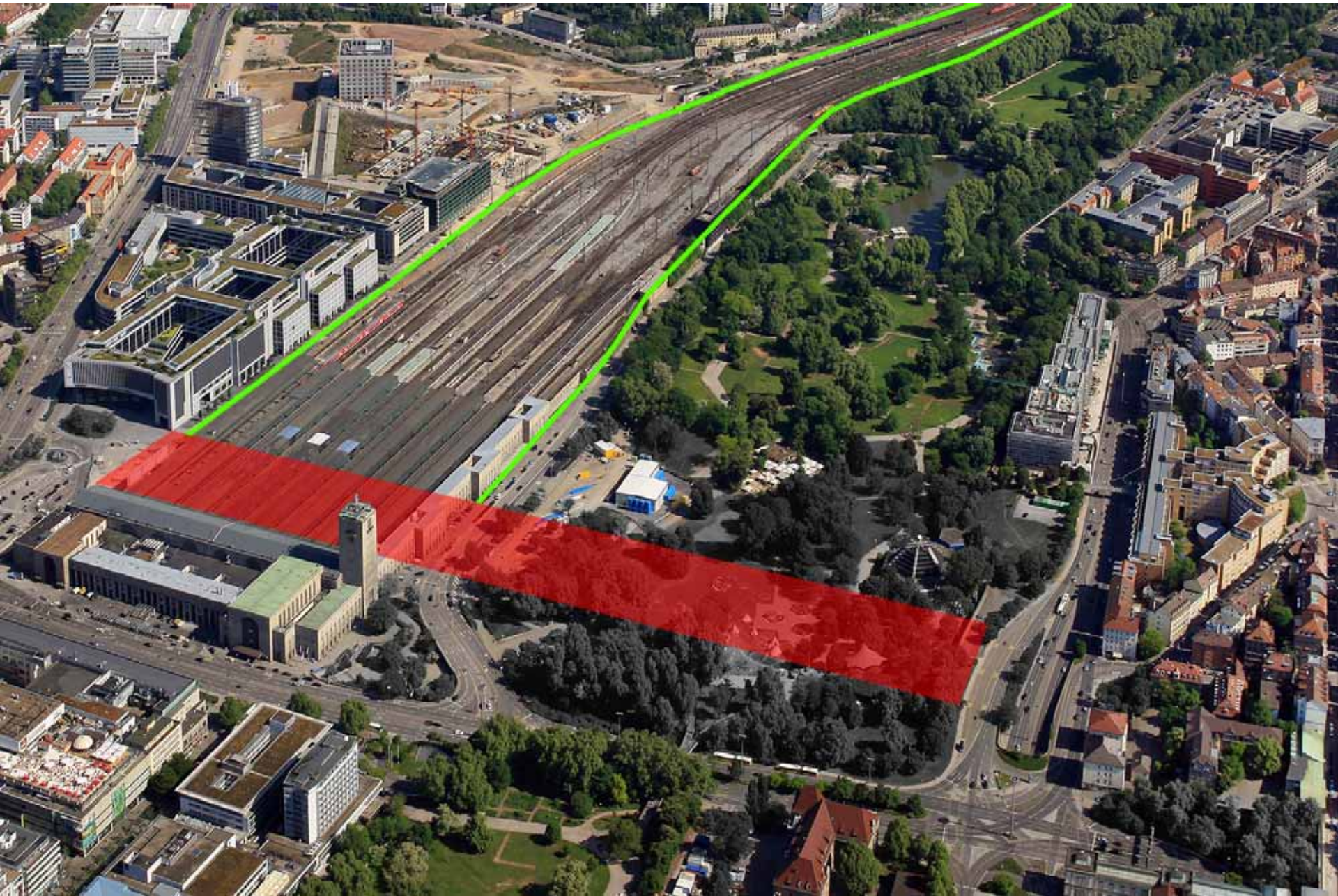
Stuttgart 21: Neues Bündnis "Stuttgarter Netz AG" will Gleise in Stuttgart weiter betreiben



Die Stuttgarter Netz AG will einige Gleise des oberirdischen Kopfbahnhofs in Stuttgart weiter betreiben

Presseerklärung der Stuttgarter Netz AG

Siehe <http://www.stuttgarter-netz.de/presse07.pdf>





2. Forderung – Bäume

Der Kopfbahnhof berührt den Schlossgarten und seine Bäume nicht.

Der Kopfbahnhof erfüllt die Anforderung des Schlichterspruchs.







2. Forderung – Bäume

Hartmut Neidlein, staatlich vereidigter Baumgutachter, hat einige Bäume im Bereich der geplanten Baugrube untersucht.

Gutachter Neidlein stellte am 10. Juli eine Platane und den Götterbaum vom Kurz-Georg-Kiesinger-Platz vor (*Bilder mit Maßangabe*) und erläuterte, warum eine Verpflanzung nicht möglich bzw. nicht erfolgreich ist.

Für den Tunnelbahnhof sind gesunde, vitale Bäume im Weg, die aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts nicht verpflanzt werden können.

Nicht einmal die Verpflanzung des wesentlich kleineren Götterbaumes vom Kurt-Georg-Kiesingerplatzes war erfolgreich.



Der Tunnelbahnhof kann die Anforderung des Schlichterspruchs nicht erfüllen.


Das vollständige Baumgutachten wird demnächst im Schlossgarten vorgestellt.





Durchmesser =
Umfang 420 cm / pi
= 1,33 Meter






Die größten Spatenmaschinen in Deutschland können einen Wurzelballen von 3 m Durchmesser, an der Oberkannte gemessen, stechen. Somit ist die, mit diesen Maschinen noch verpflanzbare Baumgröße auf einen Stammdurchmesser von 30 cm, also 1/10 des Ballendurchmessers begrenzt.

Weitere Verpflanzverfahren mit einer technischen Sicherung des Ballens und beispielsweise einem oder mehreren Autokrane wären theoretisch im Einzelfall denkbar. Jedoch muss bedacht werden, dass bei einem Stammdurchmesser von beispielsweise 1 m der Wurzelballen mindestens 10 m im Durchmesser betragen muss und eine Tiefe, je nach Wurzelsituation, von mindestens 1 bis 1,5 m aufweisen sollte.

Dabei müsste bei einem runden Ballen mit 10 m Durchmesser und 1 m Tiefe alleine für den Ballen ein Gewicht von etwa 140 t gerechnet werden. Hinzu würde noch das Gewicht des Baumes selbst und das einer Hebe- und Transportkonstruktion kommen.

Dabei wäre dies eine Ballengröße, die das Anwachsen eines Baumes mit 1 m Stammdurchmesser mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht erwarten lassen würde.



Zusammenfassend kann eine Verpflanzung nach Maßgabe der ZTV-Großbaumverpflanzung und unter Einsatz der entsprechenden Spatenmaschinen bei Bäumen bis 30 cm Stammdurchmesser durchaus sinnvoll sein. Je größer der Baum jedoch ist, umso größer ist das Anwachsrisiko.

Größere Bäume können nur im Einzelfall unter hohem Aufwand mit erheblichem Risiko und Schäden in der unmittelbaren Umgebung des Baumes und in der Regel auch des neuen Standortes verpflanzt werden.

Dabei ist diese Art der Verpflanzung bei Bäumen mit etwa 40 bis maximal 50 cm Stammdurchmesser unter bestimmten Voraussetzungen denkbar, jedoch mit Sicherheit nicht bei Bäumen von 1 m Durchmesser oder gar noch größer.



Zwangsläufig gehen bei jeder Verpflanzung vor allem Feinst- und Feinwurzeln verloren, da sich diese ja in großer Anzahl auch außerhalb der Kronenausdehnung befinden. Diese sind aber für die Versorgung des Baumes besonders wichtig.

Das bedeutet, dass mit einer Ballenmaschine mit 3 m Durchmesser höchstens Bäume bis 30 cm Stammdurchmesser in 1 m Höhe gemessen verpflanzt werden dürfen. Offensichtlich sind aber auch größere Bäume mit über 30 cm und gar über 40 cm Stammdurchmesser mit dieser Methode verpflanzt worden.

Es sind Schnittwunden von etwa 30 cm Durchmesser zu sehen. Die Krone wurde nach meiner nachträglichen Einschätzung um ca. 70 – 80 % reduziert.

Aufgrund von zwangsläufig eintretendem Pilzbefall gehe ich nicht von einer langfristigen, jahrzehntelangen Erhaltung dieses Baumes aus. Ein starker Austrieb des Baumes kann durchaus trotzdem in den nächsten Jahren noch erfolgen.



Zwangsläufig gehen bei jeder Verpflanzung vor allem Feinst- und Feinwurzeln verloren, da sich diese ja in großer Anzahl auch außerhalb der Kronenausdehnung befinden. Diese sind aber für die Versorgung des Baumes besonders wichtig.

Das bedeutet, dass mit einer Ballenmaschine mit 3 m Durchmesser höchstens Bäume bis 30 cm Stammdurchmesser in 1 m Höhe gemessen verpflanzt werden dürfen. Offensichtlich sind aber auch größere Bäume mit über 30 cm und gar über 40 cm Stammdurchmesser mit dieser Methode verpflanzt worden.

Es sind Schnittwunden von etwa 30 cm Durchmesser zu sehen. Die Krone wurde nach meiner nachträglichen Einschätzung um ca. 70 – 80 % reduziert.

Aufgrund von zwangsläufig eintretendem Pilzbefall gehe ich nicht von einer langfristigen, jahrzehntelangen Erhaltung dieses Baumes aus. Ein starker Austrieb des Baumes kann durchaus trotzdem in den nächsten Jahren noch erfolgen.

Durchmesser =
Umfang 152 cm / pi
= 48,4 cm



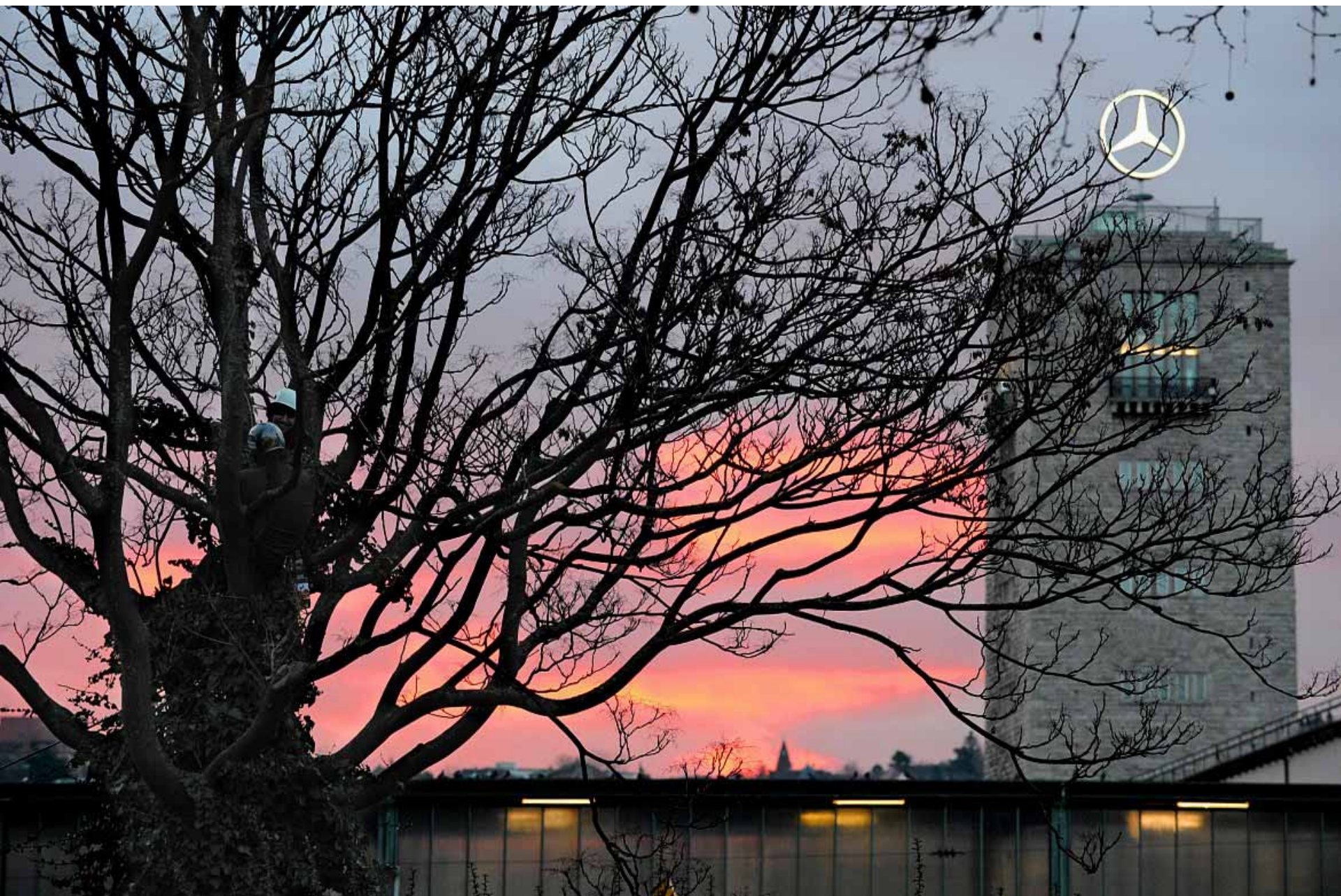
erbaum

Zwangsläufig gehen bei jeder Verpflanzung vor allem Feinst- und Feinwurzeln verloren, da sich diese ja in großer Anzahl auch außerhalb der Kronenausdehnung befinden. Diese sind aber für die Versorgung des Baumes besonders wichtig.

Das bedeutet, dass mit einer Ballenmaschine mit 3 m Durchmesser höchstens Bäume bis 30 cm Stammdurchmesser in 1 m Höhe gemessen verpflanzt werden dürfen. Offensichtlich sind aber auch größere Bäume mit über 30 cm und gar über 40 cm Stammdurchmesser mit dieser Methode verpflanzt worden.

Es sind Schnittwunden von etwa 30 cm Durchmesser zu sehen. Die Krone wurde nach meiner nachträglichen Einschätzung um ca. 70 – 80 % reduziert.

Aufgrund von zwangsläufig eintretendem Pilzbefall gehe ich nicht von einer langfristigen, jahrzehntelangen Erhaltung dieses Baumes aus. Ein starker Austrieb des Baumes kann durchaus trotzdem in den nächsten Jahren noch erfolgen.



Götterbaum vor der „Verpflanzung“



3. Forderung – Gäubahn

Die Gäubahn ist gut an den Kopfbahnhof angebunden. (*Gäubahnübersichtsbild*)

Diese Anbindung ist hier zu sehen (*blau*); sie überwindet die Höhenunterschiede mit einem geringen Gefälle von nur 12,8 Promille.

Durch Wiederherstellung der zweigleisigen Anbindung auf dem gut 500 Meter langen, hier rot markierten Stück kann die Leistungsfähigkeit bei Bedarf wesentlich gesteigert werden.

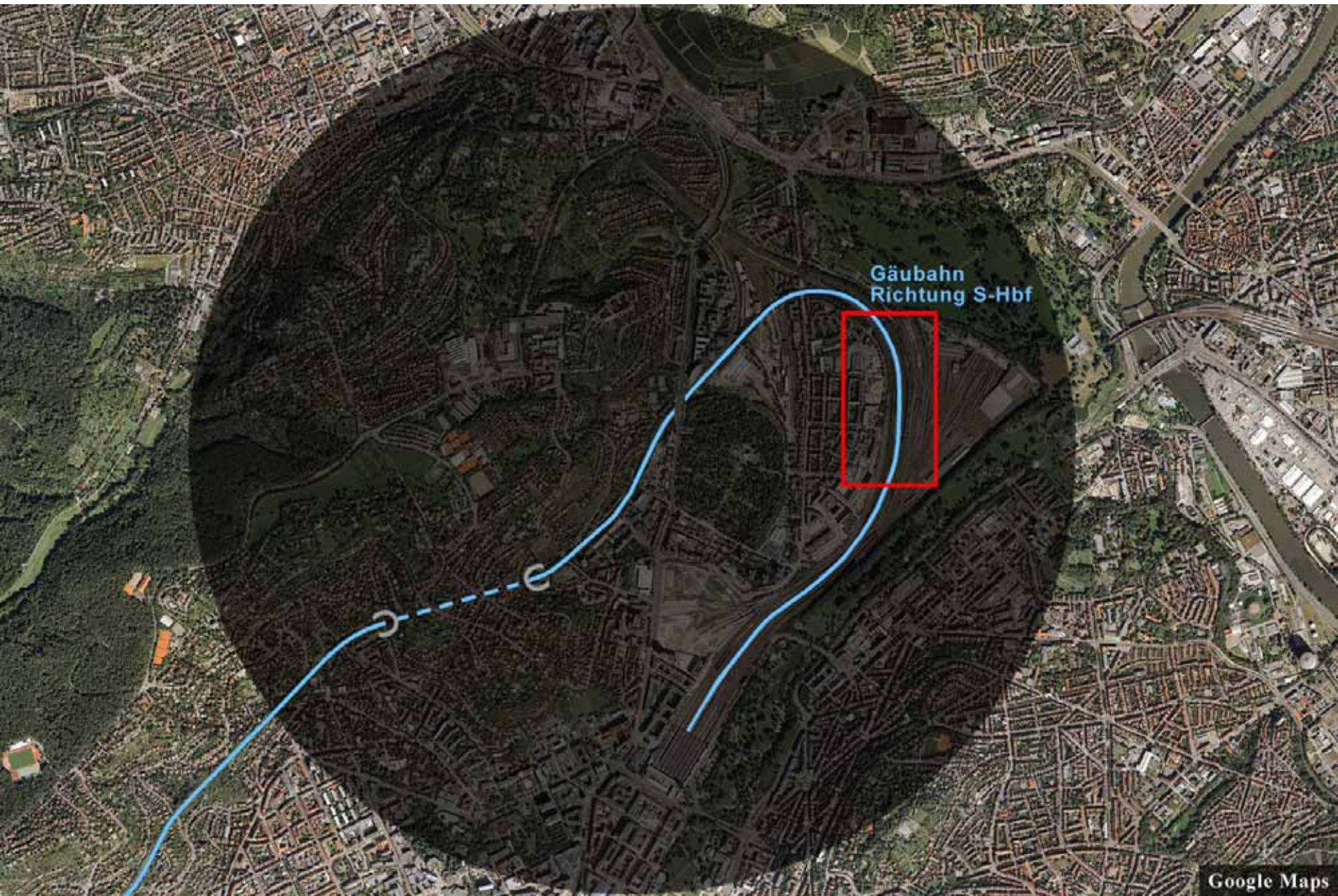
Platz für die zweigleisige Anbindung ist ausreichend vorhanden.

Der Kopfbahnhof erfüllt die Anforderung des Schlichterspruchs.





Gäubahn
Richtung S-Hbf



Gäubahn
Richtung S-Hbf



Ungenutzte Güterbahngleise

Gäubahn eingleisiger Abschnitt

S



3. Forderung – Gäubahn

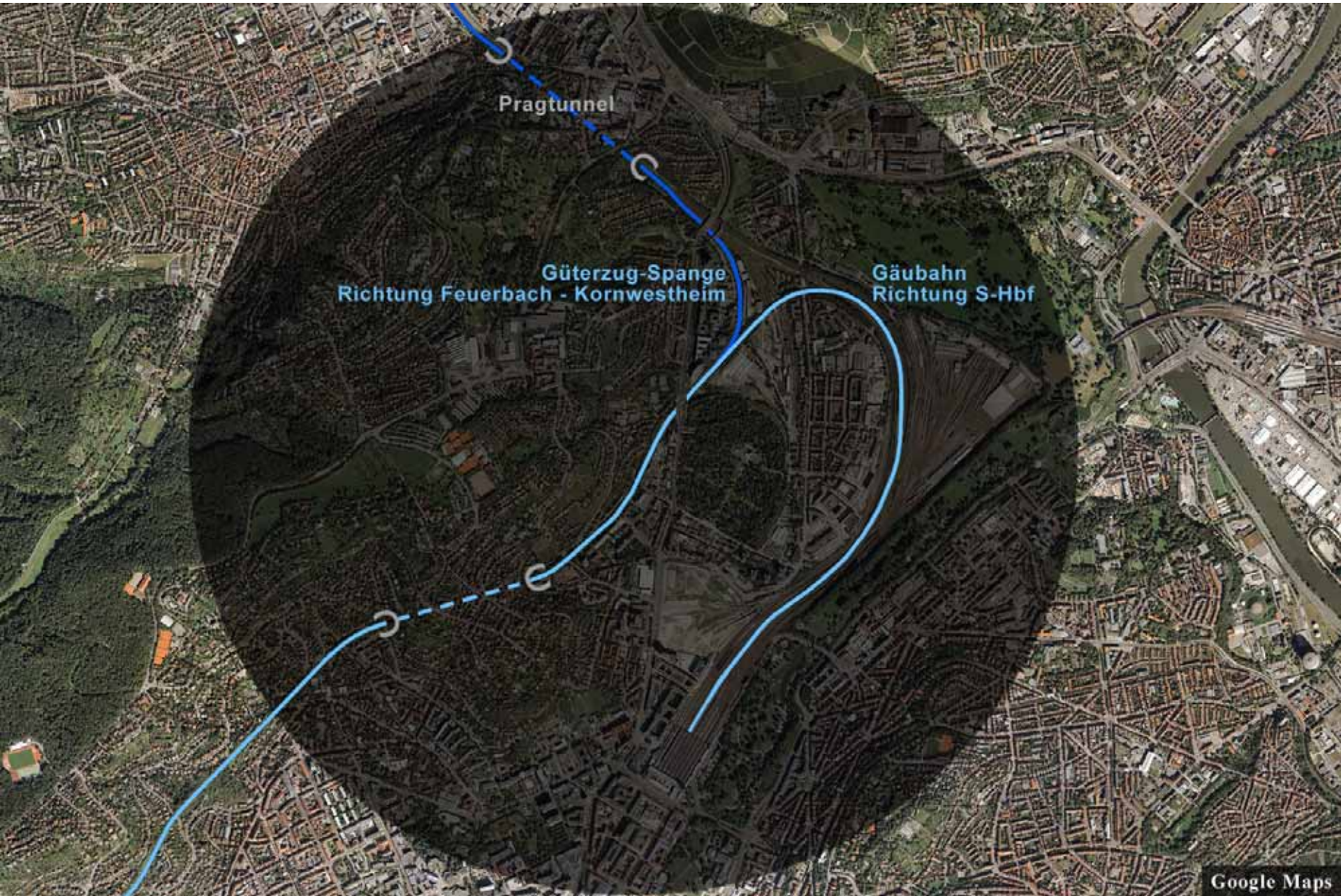
Eine Anbindung über Feuerbach kann nicht leistungsfähig sein, da die Fernzüge dafür zahlreiche S-Bahngleise queren müssten und in Feuerbach kopfen müssten.

Eine direkte Anbindung ist aufgrund der zu überwindenden Höhenunterschiede nicht realistisch.

Die theoretischen Möglichkeiten der Anbindung der Gäubahn an den Tunnelbahnhof zeigen die folgenden Folien von Klaus Gebhard.

Der Tunnelbahnhof kann die Anforderung des Schlichterspruchs nicht erfüllen.





Pragtunnel

Güterzug-Spange
Richtung Feuerbach - Kornwestheim

Gäubahn
Richtung S-Hbf



Pragtunnel

66,6 Höhenmeter auf
5200 Streckenmetern =

12,8 Promille

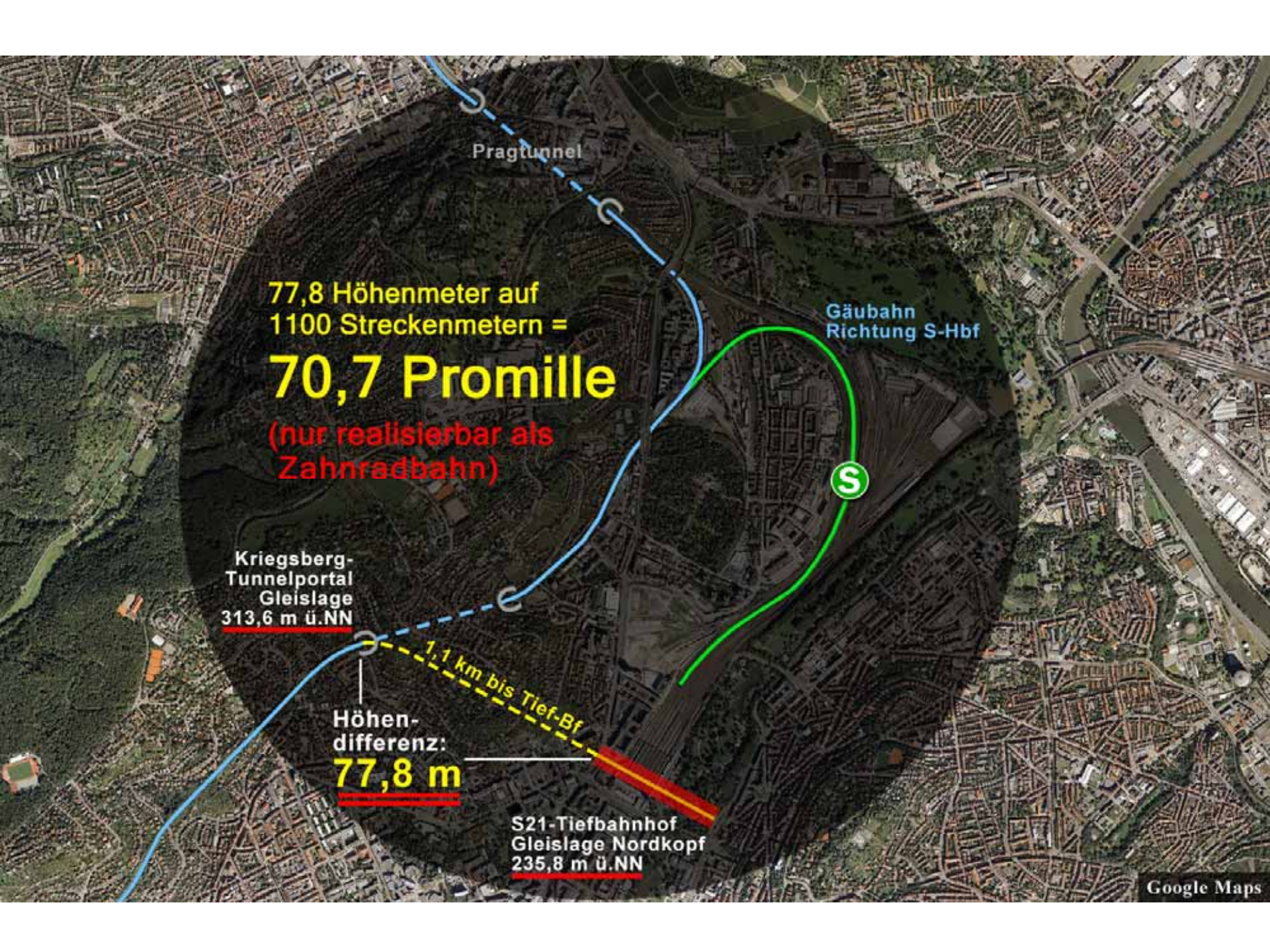
Gäubahn
Richtung S-Hbf

Kriegsberg-
Tunnelportal
Gleislage
313,6 m ü.NN

5,2 km bis Hbf

Höhen-
differenz:
66,6 m

Kopfbahnhof
Gleislage oben
247,0 m ü.NN



Pragtunnel

77,8 Höhenmeter auf
1100 Streckenmetern =
70,7 Promille

(nur realisierbar als
Zahnradbahn)

Gäubahn
Richtung S-Hbf

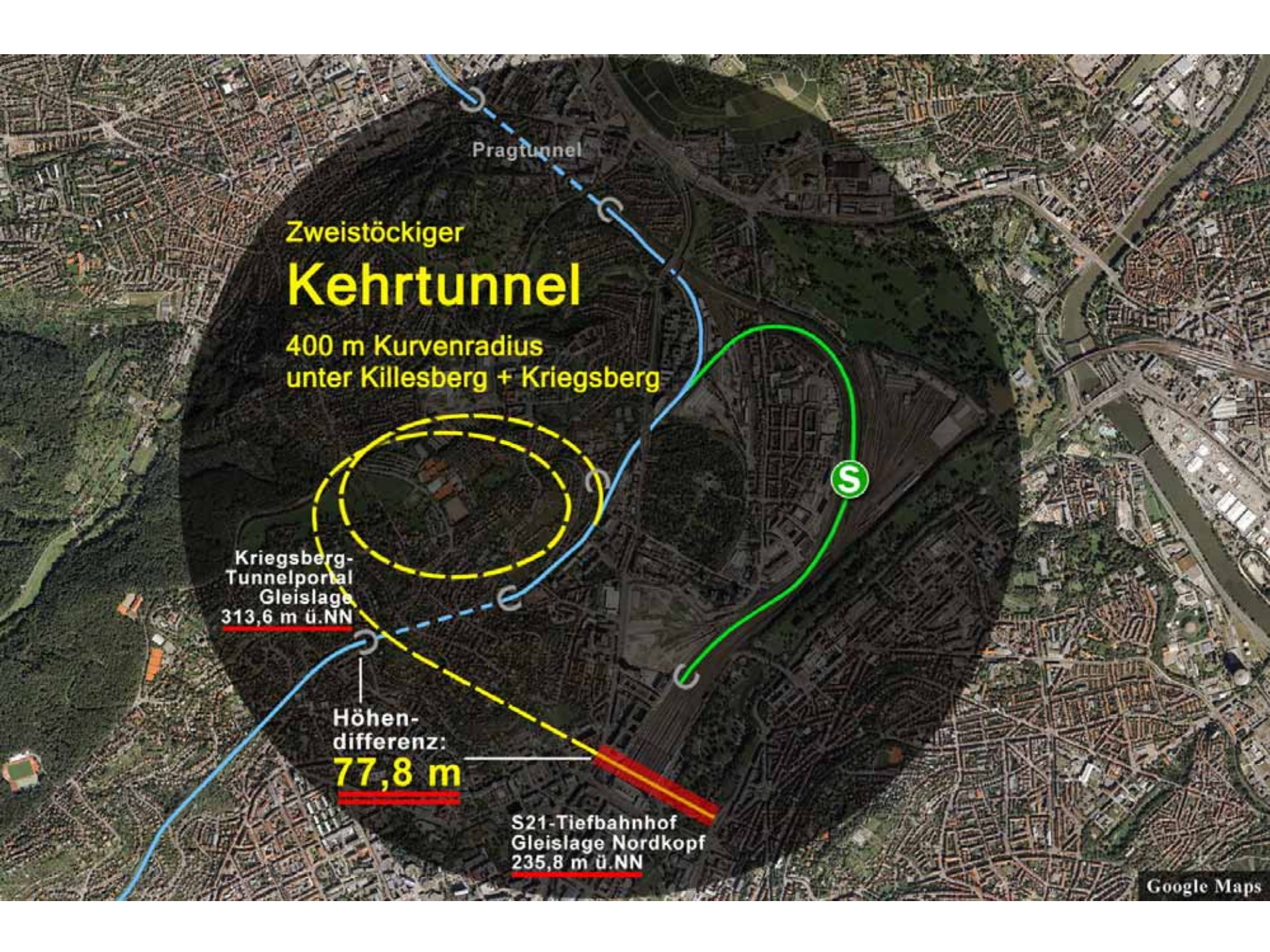


Kriegsberg-
Tunnelportal
Gleislage
313,6 m ü.NN

1,1 km bis Tief-Bf

Höhen-
differenz:
77,8 m

S21-Tiefbahnhof
Gleislage Nordkopf
235,8 m ü.NN



Pragtunnel

Zweistöckiger Kehrtunnel

400 m Kurvenradius
unter Killesberg + Kriegsberg

Kriegsberg-
Tunnelportal
Gleislage
313,6 m ü.NN

Höhen-
differenz:
77,8 m

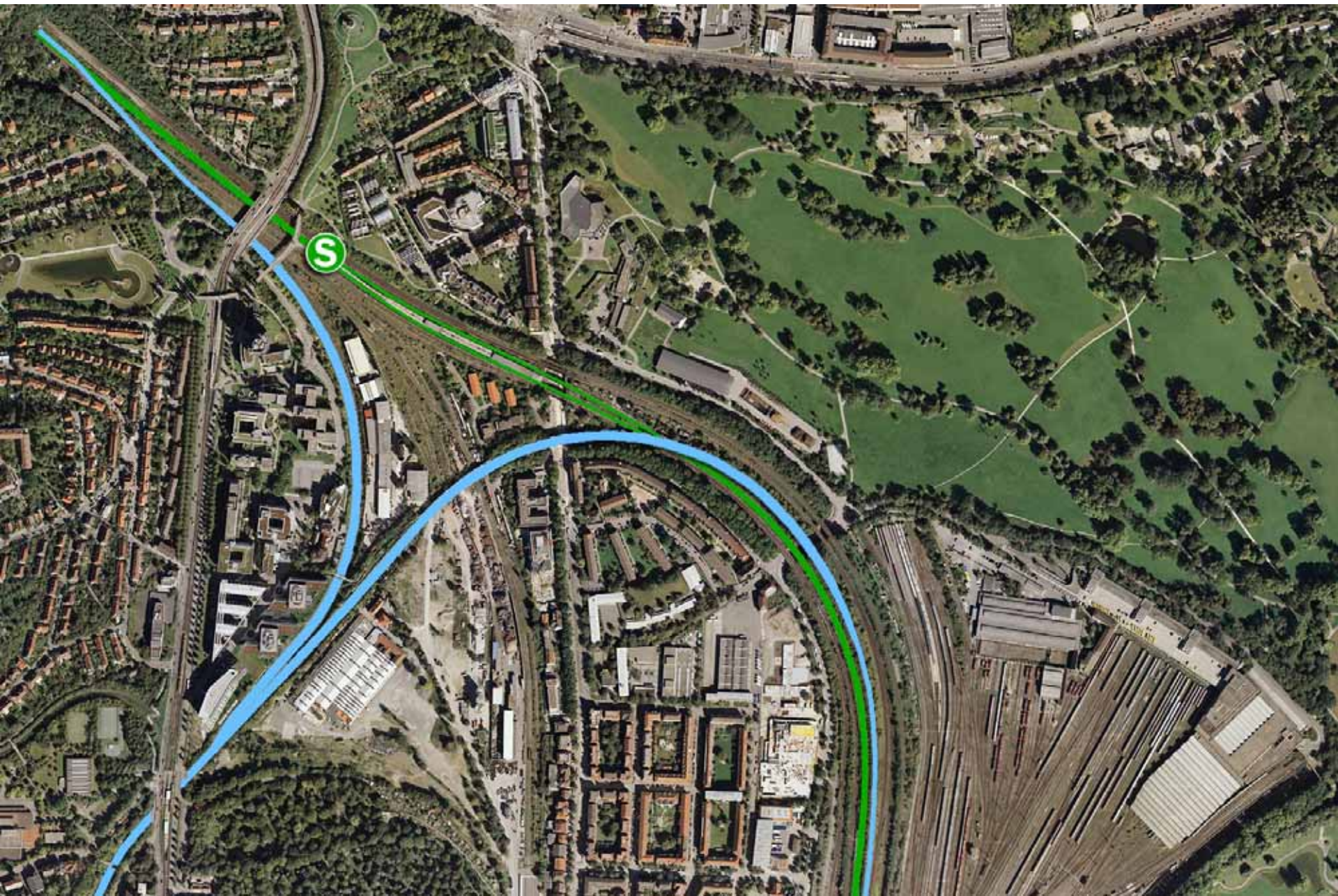
S21-Tiefbahnhof
Gleislage Nordkopf
235,8 m ü.NN

S-Bahnhalt Feuerbach

Pragtunnel

S



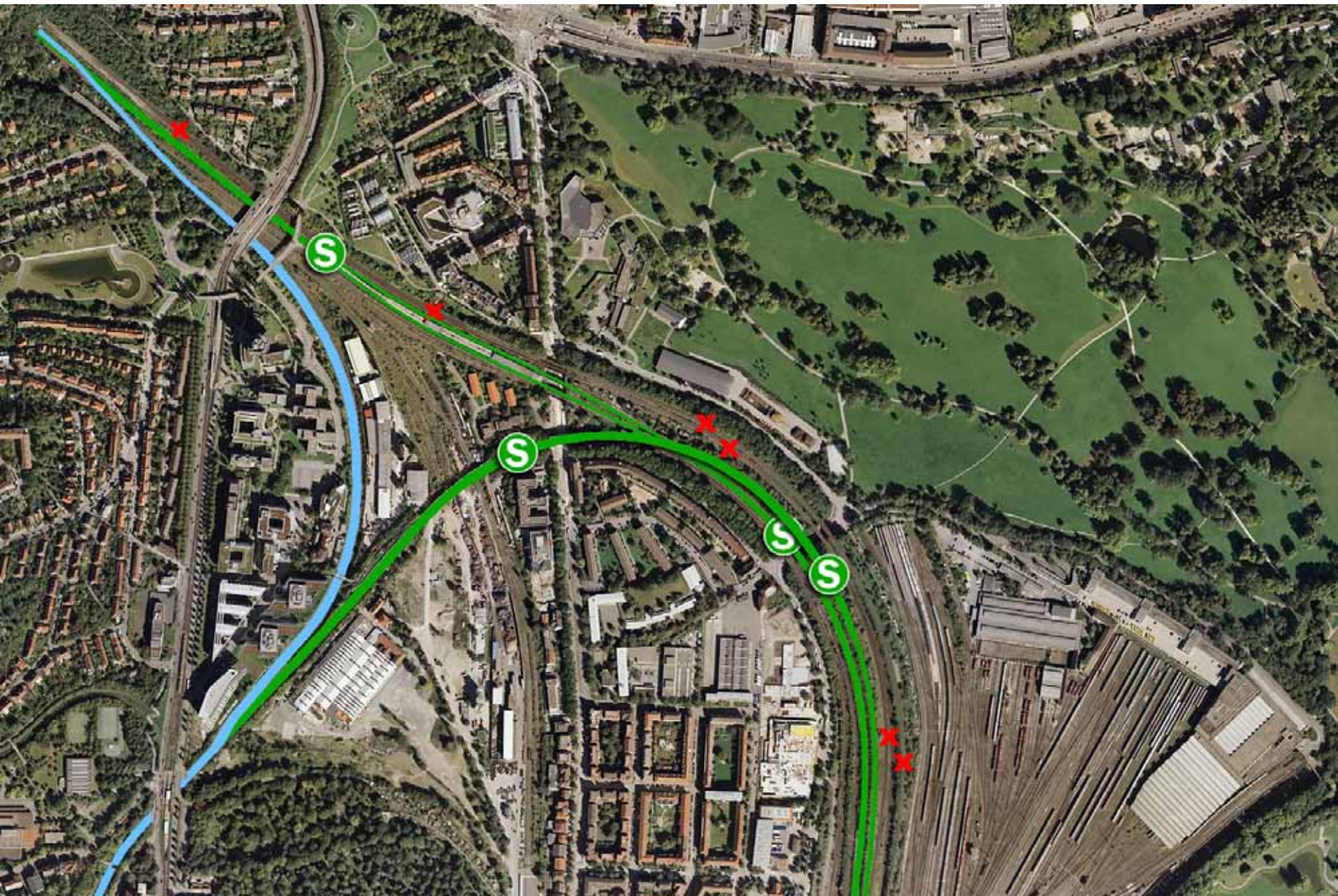














4. Forderung – breitere Durchgänge / Barrierefreiheit

Der tägliche Praxistest zeigt, dass die Bahnsteige im Kopfbahnhof breit genug sind.
(Bild mit Gepäckbahnsteig):

Der Kopfbahnhof hat acht breite Bahnsteige ohne störende Engstellen durch Pfeiler, Treppen oder Aufzüge.

Bei Bedarf können zusätzlich die Gepäckbahnsteige ausgebaut werden.

Der Bahnhof und alle seine Bahnsteige sind barrierefrei zu erreichen und können im Gefahrenfall auch schnell und barrierefrei verlassen werden.

Der Kopfbahnhof erfüllt die Anforderung des Schlichterspruchs.







4. Forderung – breitere Durchgänge / Barrierefreiheit

Der Platz im Tiefbahnhof ist sehr eng begrenzt: es gibt nur noch vier Bahnsteige, die, wie man auf dem Bild sieht, obendrein durch Pfeiler, Aufzüge und Treppen eingeengt werden. (*Bahnsteigbild*).

Das lässt sich ohne vollständige Umplanung auch nicht ändern: (*Plan*)

Auf dem Plan sieht man, dass der Tunnelbahnhof nördlich bis an die Fundamente der LBBW heranreicht, südlich bis an das Technikgebäude und die Haupthalle des Bonatzbaus. Wollte man den Tiefbahnhof also verbreitern, müsste man auch seine Lage ändern.

Ohne große Umplanung kann man die Engstellen auf dem Bahnsteig selbst nur auf Kosten der Aufgänge nach oben verbreitern.

Viel gravierender ist jedoch, dass es im Tunnelbahnhof keine barrierefreien Fluchtwege geben wird.

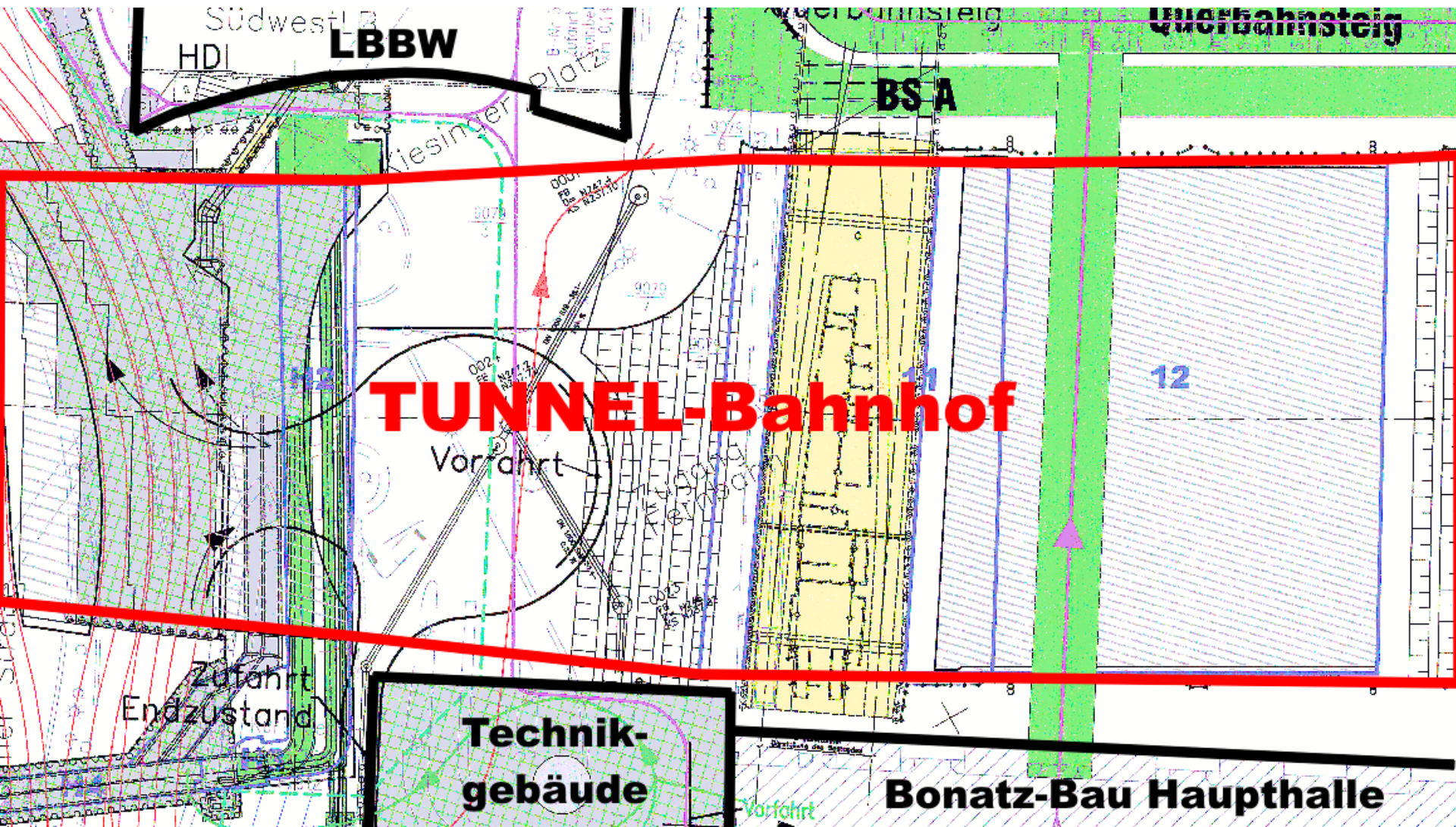
Das erklärte Bahn-Technikvorstand Volker Kefer auf Nachfrage.
(*Bahnsteigbilder mit Kefer-Aussagen*)

Der Tunnelbahnhof kann die Anforderung des Schlichterspruchs nicht erfüllen.

Kefer-Zitat: www.direktzu.de/stuttgart21/messages/barrierefreie-fluchtwege-29870







Südwest
HDI **LBBW**

Querbahnsteig

BS A

TUNNEL-Bahnhof

Vorfahrt

12

Zufahrt
Endzustand

**Technik-
gebäude**

Bonatz-Bau Haupthalle

Vorfahrt



Die Barrierefreiheit wird hier mittels Aufzügen umgesetzt.

[...]

Der Brandfall im Bahnsteigbereich ist insoweit ein besonderer Evakuierungsfall, weil dann die Nutzung von Aufzügen nicht gestattet ist.

[...]





Hinsichtlich der Frage nach Rampen muss festgestellt werden, dass für eine selbstständige Nutzung durch Rollstuhlfahrer eine so flache Neigung vorgeschrieben ist, dass sich die Länge einer Rampe auf dem Bahnsteig zur Erreichung der ca 7m höher liegenden Stege nicht ohne andere, wesentliche Nachteile darstellen ließe und dies zudem die in der Alltagsgebrauchlichkeit für die darauf angewiesenen Personen ungünstigste Erschließungsart darstellen würde.





Wir gehen davon aus, dass Mitreisende, sowie Mitarbeiter der DB und ggf. anwesende Sicherheitskräfte die Evakuierung von Menschen mit Gehbehinderungen im Rahmen der Hilfeleistungspflicht schon in der Selbstrettungsphase unterstützen.

[...]

Entsprechende Aufforderungen zur Unterstützung sind auch Bestandteil der Lautsprecherdurchsagen im Störfungsfall.





5. Forderung – Brandschutz und Entrauchung

Im Kopfbahnhof gibt es keine Tunnelstrecken. Die Hallen des Kopfbahnhofs sind hoch, die Bahnsteige offen. Die Entrauchung ist also kein Problem. *(Bild von der Bahnhof)*

Sollte z.B. ein Zug in Brand geraten, so ist dieser für die Feuerwehr gut zugänglich. Die Hitze eines eventuellen Feuers staut sich nicht im Bahnhof.

Es gibt eigene, direkte Zufahrten für Feuerwehr und Rettungswägen.

Der Kopfbahnhof erfüllt die Anforderung des Schlichterspruchs.



Flugfeld
www.flugfeld.info

Standortvorteile
kennen keine
kommunalen Grenzen.

Das Flugfeld
Böblingen/Sindelfingen
freut sich auf
Stuttgart 21.
www.flugfeld.info

YORMA'S

Kofferkuli
gegen Pfand

9

SÜSS • SAFTIG
FRISCH
GESCHNITTEN

ANANAS
FRISCHE
BO...

Der Frische-Snack hält auch...

12

Stuttgart 21





5. Forderung – Brandschutz und Entrauchung

Es gibt viele Vorschläge, wie man den im Brandfall gefährlichen Tunnelbahnhof und die angrenzenden Tunnelstrecken verbessern könnte. All diese Maßnahmen wären extrem teuer und es ist unklar wer das bezahlen soll.

Zum Beispiel könnte man das vorgesehene Löschwasserrohrsystem permanent mit Wasser befüllen. Das würde den Wartungsaufwand wesentlich erhöhen. Im Brandfall wäre es aber gut.

(Katastrophenbild): Das sieht sehr drastisch aus; es ist auch eine übertriebene Graphik.

Züge brennen recht selten aber es kommt vor. *(Bilder von TGV & ICE)* Etwa alle sechs Monate raucht eine feste Bremse, alle paar Jahr kommt es zu einem Fahrzeugbrand.

Die Evakuierung des in 26 m Tiefe geplanten Flughafenbahnhofs wäre kaum vorstellbar. *(Bild Flughafenbahnhof)*

Da ist es gut und folgerichtig, dass das Eisenbahnbundesamt nicht bereit ist, auf dieser Planungsgrundlage ein Planfeststellungsverfahren zu eröffnen.

Es ist zweifelhaft, ob der Tunnelbahnhof die Anforderung des Schlichterspruchs erfüllen kann.





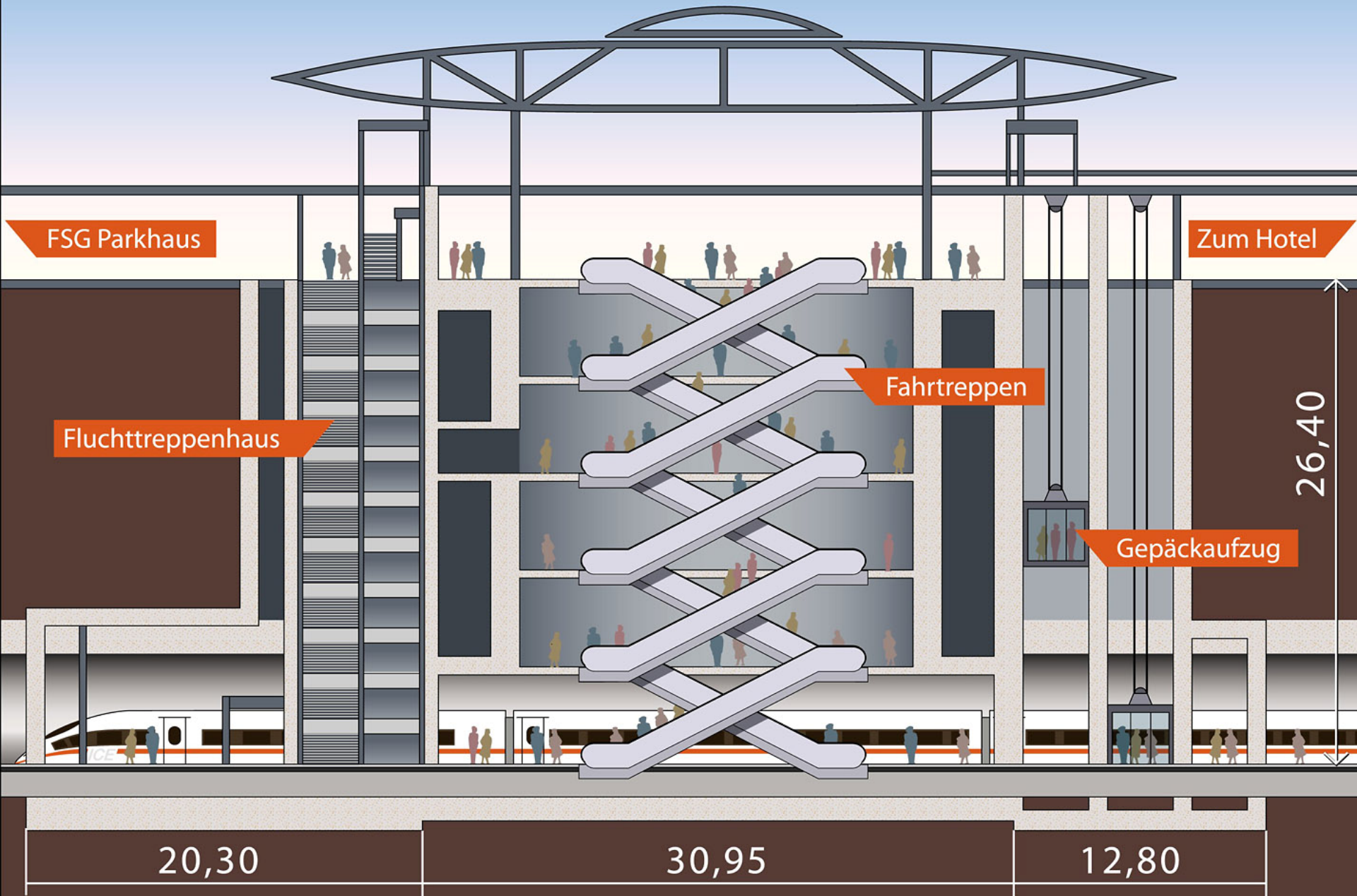






STUTTGART 21 – Flughafenbahnhof

Längsschnitt Zentraler Zugang





6. Forderung – Leistungsfähigkeit

In seiner über 80-jährigen Geschichte hat der Kopfbahnhof alle Anforderungen problemlos gemeistert, mit und ohne Lokwechsel, Kurswagen, und Gepäckverladung.

Im Jahr 1960 fuhren in der Spitzenstunde über 50 Züge - in guter Betriebsqualität, d.h. Verspätungen können im Stuttgarter Kopfbahnhof abgebaut werden. In der Darstellung sind 57 Züge gezählt, das beinhaltet vier Züge, die um 8 Uhr noch im Bahnhof standen und einen Zug der geteilt wurde. (*Fahrplanbilder*)

Der Fahrplan der Zukunft ist der Integrale Taktfahrplan (ITF), da sind sich vom Bahnvorstand über die Bundesregierung bis zum Regionalverband Stuttgart alle einig. (*Koalitionsverträge*)

Und auch der Integrale Taktfahrplan stellt schon heute für den Kopfbahnhof kein Problem dar, das hat Prof. Hesse nachgewiesen, nachzulesen in der Eisenbahn-Revue *International* 3/2011.

Simulation: http://www.youtube.com/watch?v=Uv4L0bYy_bY

Der Kopfbahnhof erfüllt die Anforderung des Schlichterspruchs.



Bahnhof Stuttgart Hbf

BILDLICHE BAHNHOFSAHRDUNG

Gültig ab 29. Mai 1960

am Sa 1.10.1960

Fahrstraßen:

von u. nach Cf (Vorort) Gleis 1-5, 18, 19
 von u. nach Fe (Vorort) Gleis 4-8
 von u. nach Stn (Gütergl) Gleis 1-5, 18, 19, 53, 56

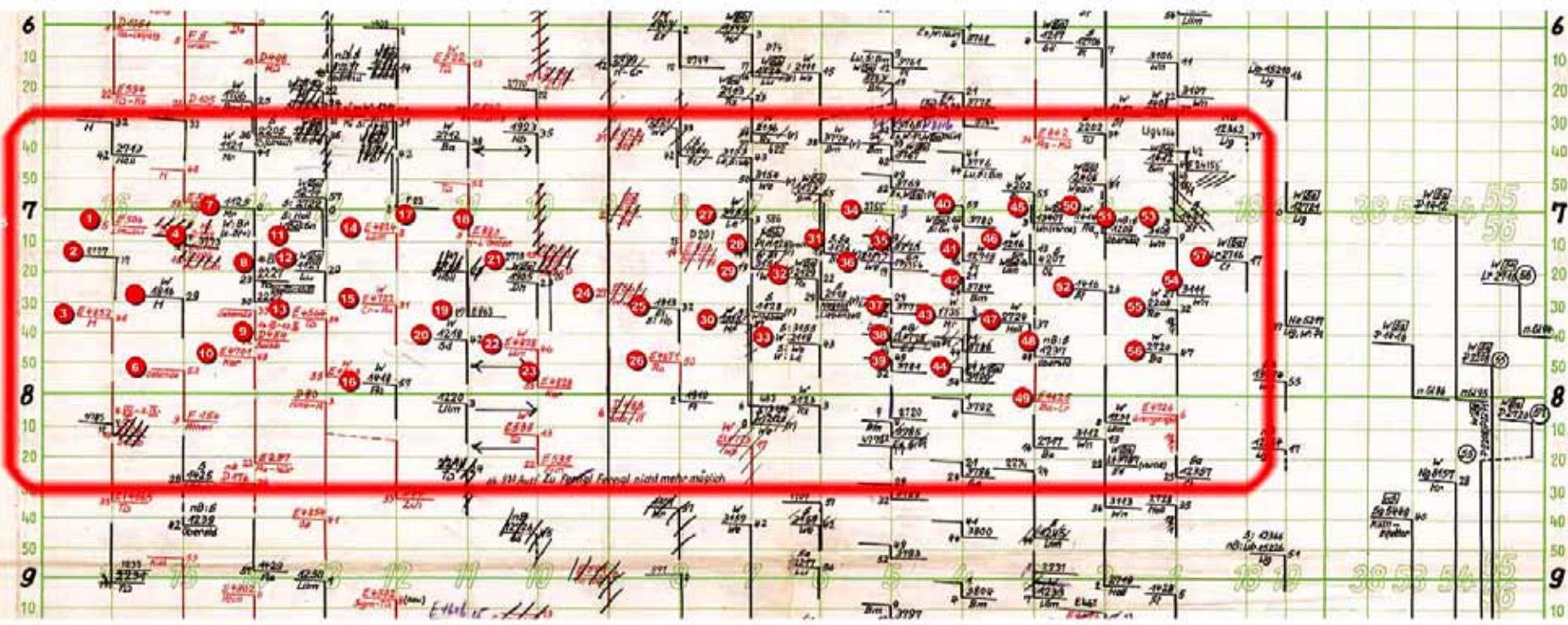
von u. nach B5 Gleis 6-12
 nach Fe (Fern) Gleis 6-12
 von Fe (Fern) Gleis 12-16

nach Ct (Fern) Gleis 12-16
 von Ct (Fern) Gleis 8-13

Rot : F, P, Du, E-Züge
 Schwarz : übrige Züge

Personenbahnhof

Güterbahnhof





Regierungsbekennniss zum "Deutschlandtakt" (Integraler Taktfahrplan)

Bundesregierung 2009

"Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen."

Quelle: Koalitionsvertrag zw. CDU, CSU und FDP, 2009, Seite 38

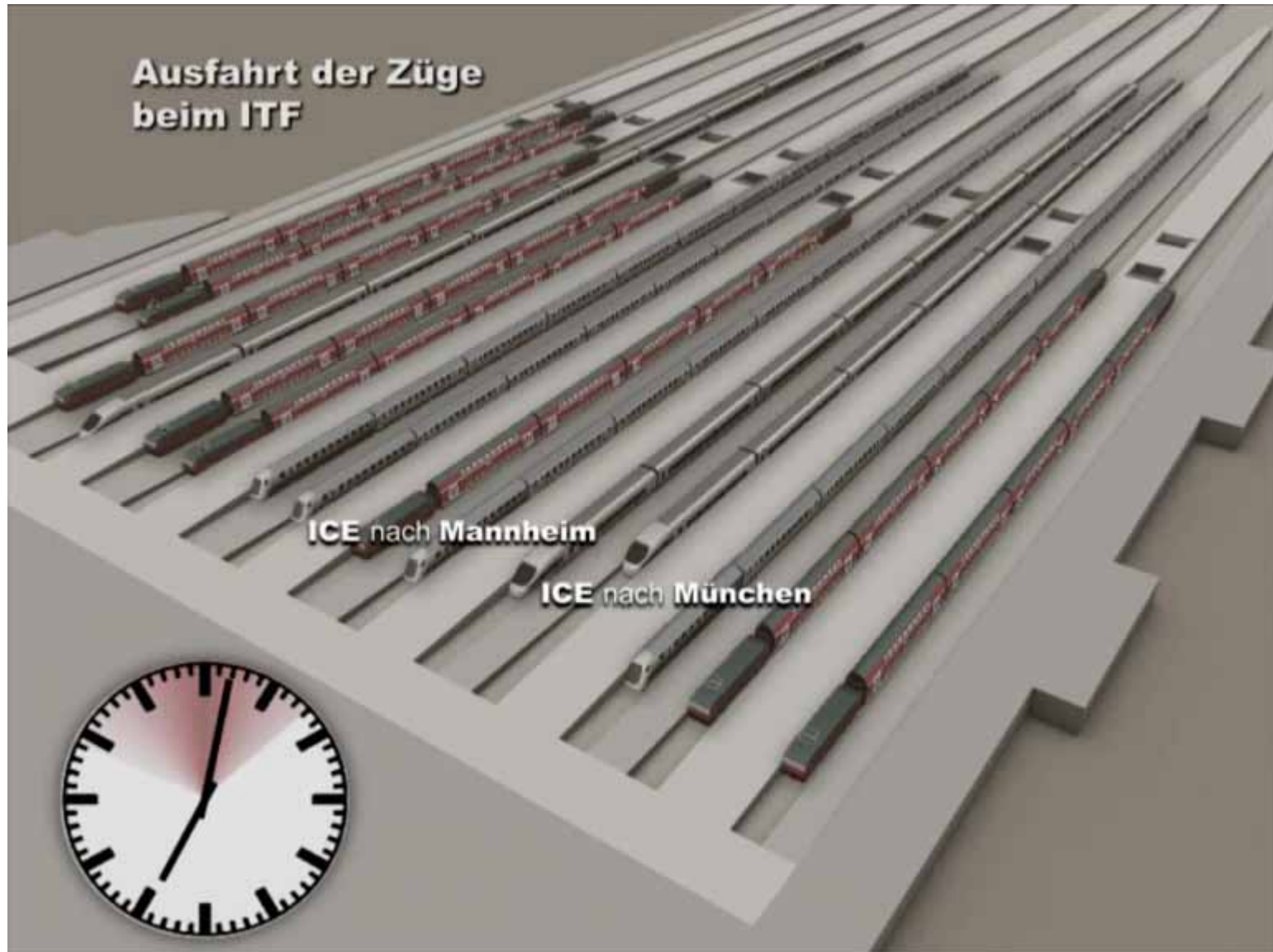


Landestregierung 2011

"Wir unterstützen das Leitbild „Deutschlandtakt“ für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan im Fernverkehr und werden uns gegenüber dem Bund für dessen Umsetzung einsetzen. Den integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg wollen wir konzeptionell weiter entwickeln."

Quelle: Koalitionsvertrag zw. Bündnis90/Die Grünen und SPD, 2011, S. 27

Animierte Simulation des Integralen Taktfahrplans (ITF) im Stuttgarter Kopfbahnhof: [youtube.com/watch?v=Uv4L0bYy_bY](https://www.youtube.com/watch?v=Uv4L0bYy_bY)





6. Forderung – Leistungsfähigkeit

Die Bahn hat den Fahrplan jetzt ein halbes Jahr lang optimiert. So ist es uns gelungen, zwischen 7 und 8 Uhr 49 Züge unterzubringen (*Fahrplanbild*).

Der Nachweis, dass dieser Fahrplan auch funktioniert steht noch aus und musste erst einmal verschoben werden.

Fest steht, dass die Leute im Tunnelbahnhof schneller ein- und aussteigen müssen, denn die Regionalzüge können dort nicht länger als ein bis zwei Minuten halten (*Fahrplanbild mit kurz haltende Zügen, Zeitangaben*).

Und fest steht auch, dass ein integraler Taktfahrplan mit dem Tunnelbahnhof nicht möglich ist, denn dafür sind 14 Gleise notwendig. Die 14 Gleise braucht man, weil sich in Stuttgart 14 Linien treffen (*Graphik*). Und zwischen allen 14 Linien soll man gut umsteigen könne.

Es ist zweifelhaft, ob der Tunnelbahnhof die Kapazitätsanforderungen erfüllen kann, die Fahrplananforderungen können nicht erfüllt werden.





Regierungsbekennniss zum "Deutschlandtakt" (Integraler Taktfahrplan)

Bundesregierung 2009

"Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen."

Quelle: Koalitionsvertrag zw. CDU, CSU und FDP, 2009, Seite 38



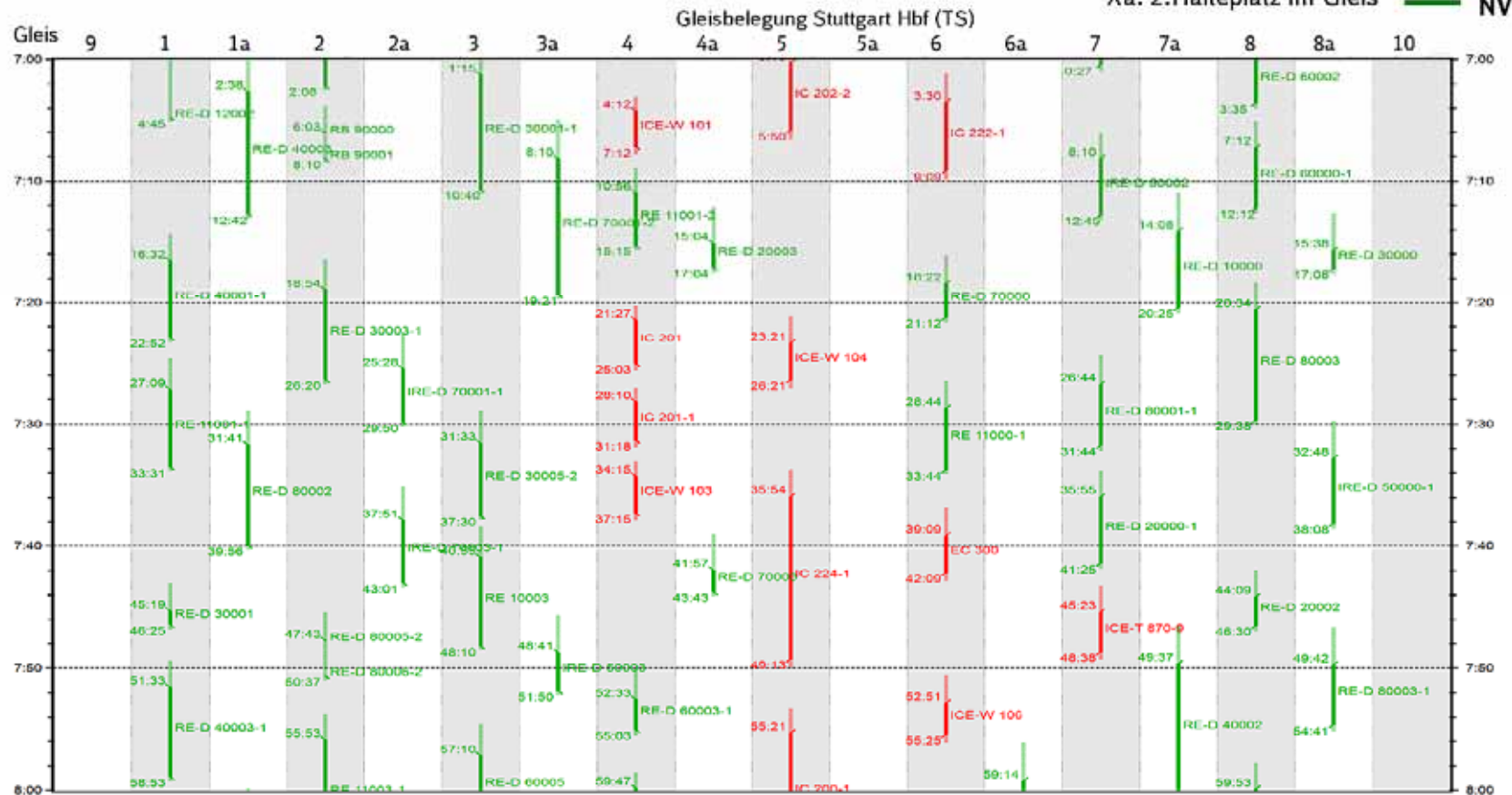
Landestregierung 2011

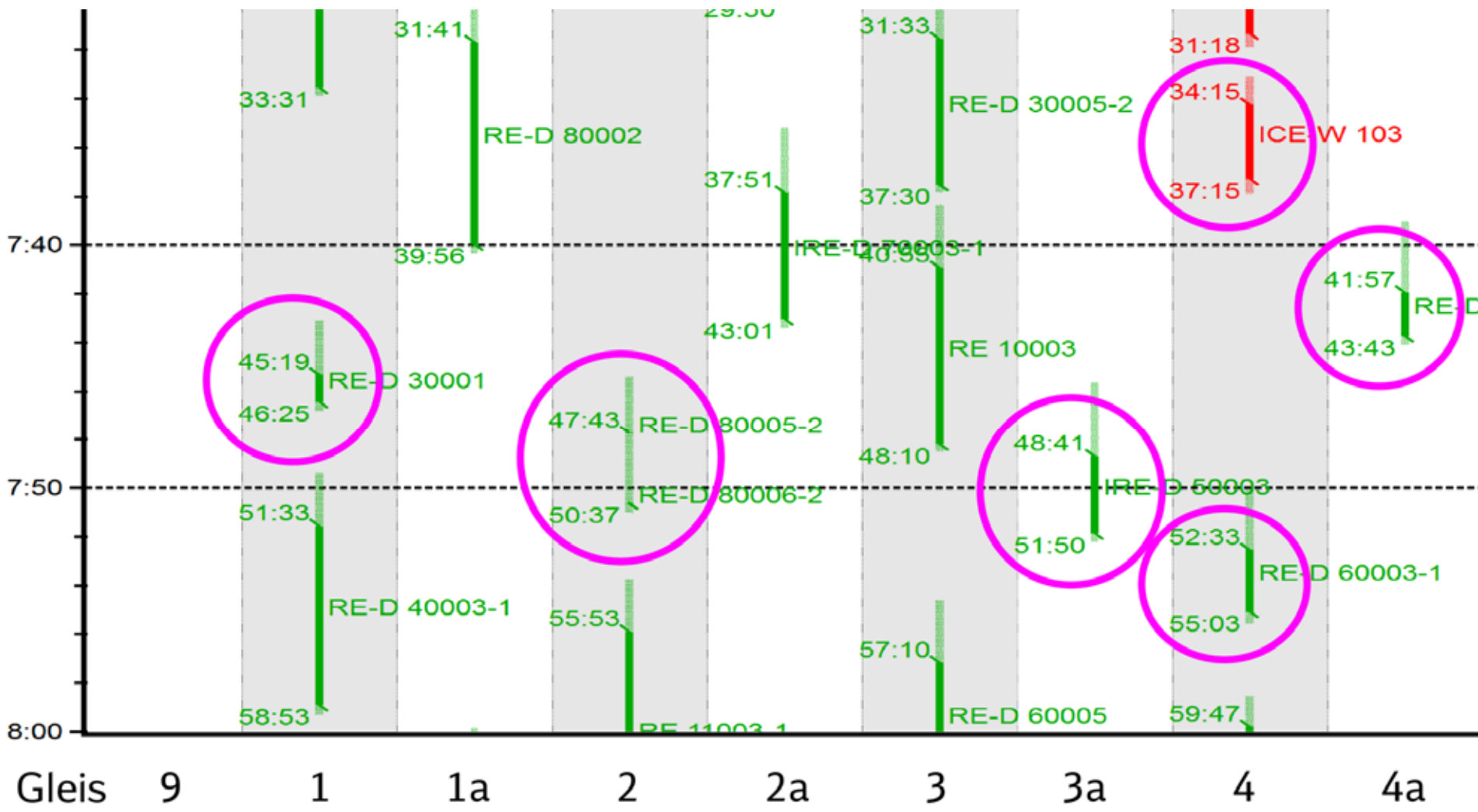
"Wir unterstützen das Leitbild „Deutschlandtakt“ für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan im Fernverkehr und werden uns gegenüber dem Bund für dessen Umsetzung einsetzen. Den integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg wollen wir konzeptionell weiter entwickeln."

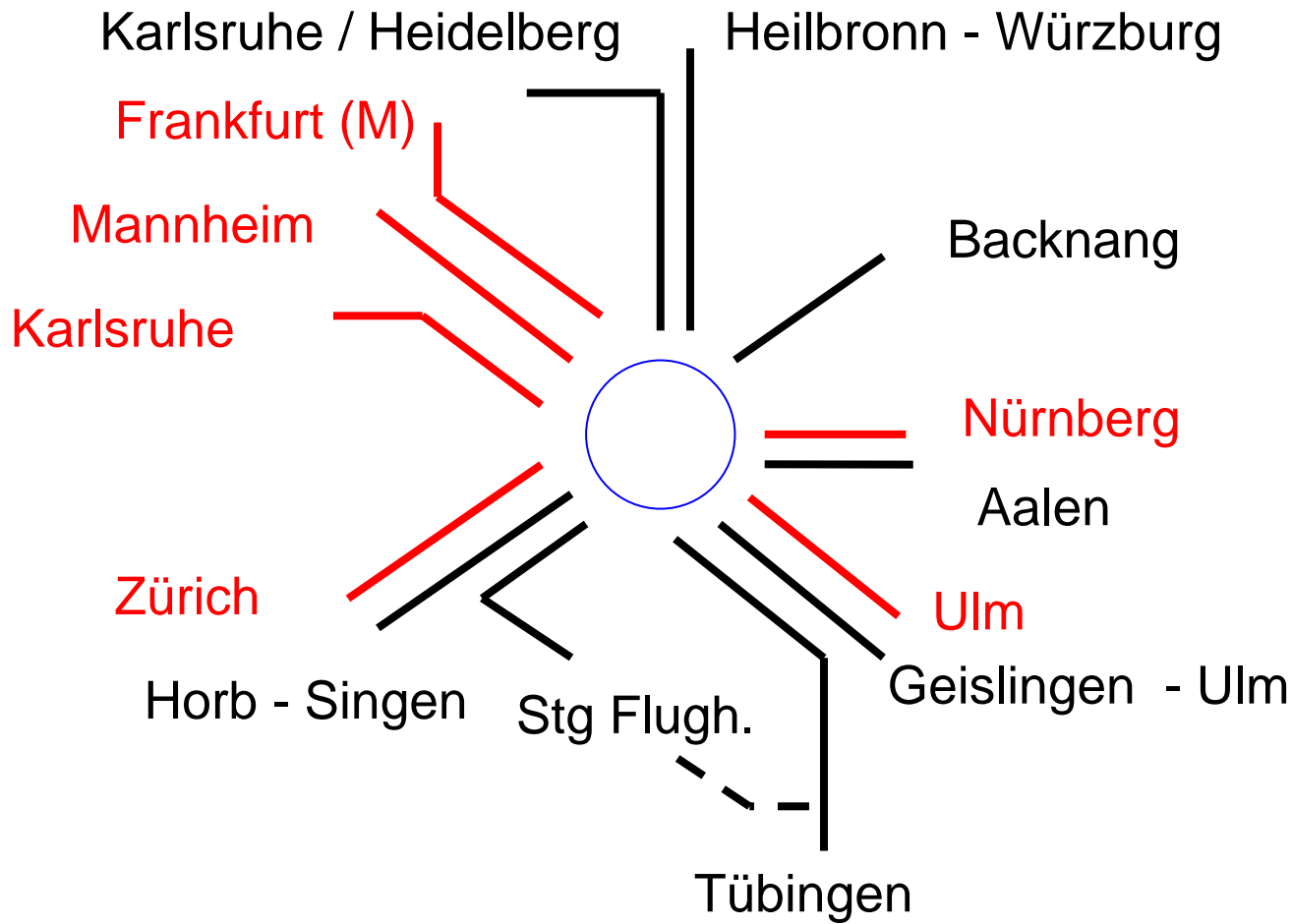
Quelle: Koalitionsvertrag zw. Bündnis90/Die Grünen und SPD, 2011, S. 27

Gleisbelegung von Stuttgart 21 in der Spitzenstunde mit 49 ankommenden Zügen

Legende
 Xa: 2. Halteplatz im Gleis
 FV (red line)
 NV (green line)







Quelle: Hesse

Für einen guten ITF-Knoten in Stuttgart braucht man mindestens 14 Gleise (6 für Fern- und 8 für Regionalzüge) *gleichzeitig!*



7. Forderung – S-Bahn-Stress

Störungen im S-Bahntunnel kommen mehrmals im Monat vor und sind für den Kopfbahnhof kein Problem: Die S-Bahnen fahren nicht in den S-Bahntunnel sondern oben in den Kopfbahnhof ein und von dort aus über die Gäubahn nach Vaihingen. *(Bild von S-Bahn im Kopfbahnhof).*

Der Kopfbahnhof hat genügend Bahnsteige um die S-Bahnen zusätzlich aufzunehmen. So können die Auswirkungen einer solchen Störung auf die Halte im S-Bahn-Tunnel begrenzt werden.

Eine Störung im S-Bahntunnel wird gut bewältigt.







7. Forderung – S-Bahn-Stress

Der Tunnelbahnhof hat keine freien Bahnsteigkapazitäten um auch noch S-Bahnen aufzunehmen; auch ohne S-Bahnen müssen Bahnsteige doppelt belegt werden.
(Fahrplanbild mit Doppelbelegungen).

Eine Störung im S-Bahntunnel wird zum Stress.

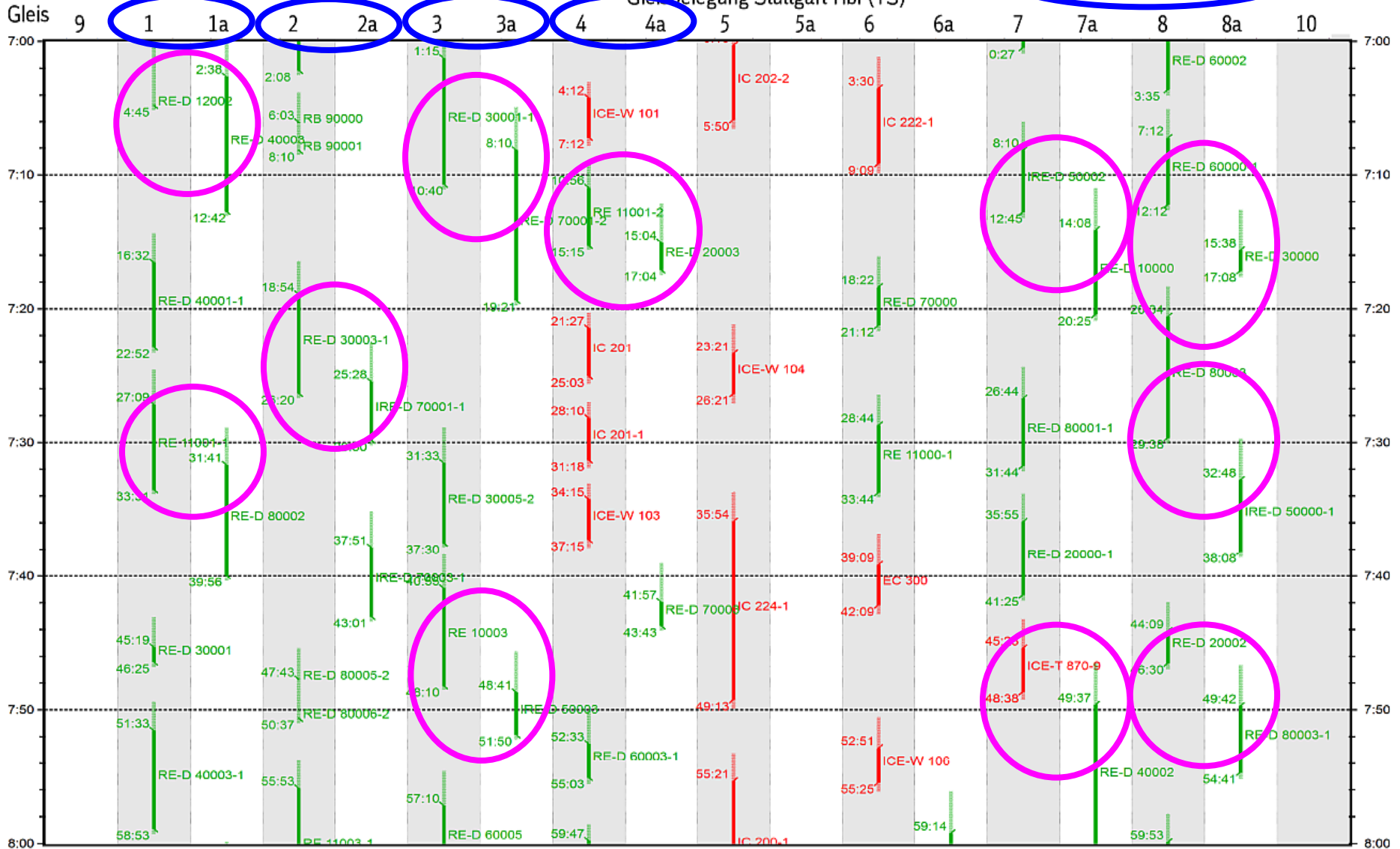


Legende

Xa: 2.Halteplatz im Gleis

FV
NV

Gleisbelegung Stuttgart Hbf (TS)





8. PLUS – Energieeffizienz

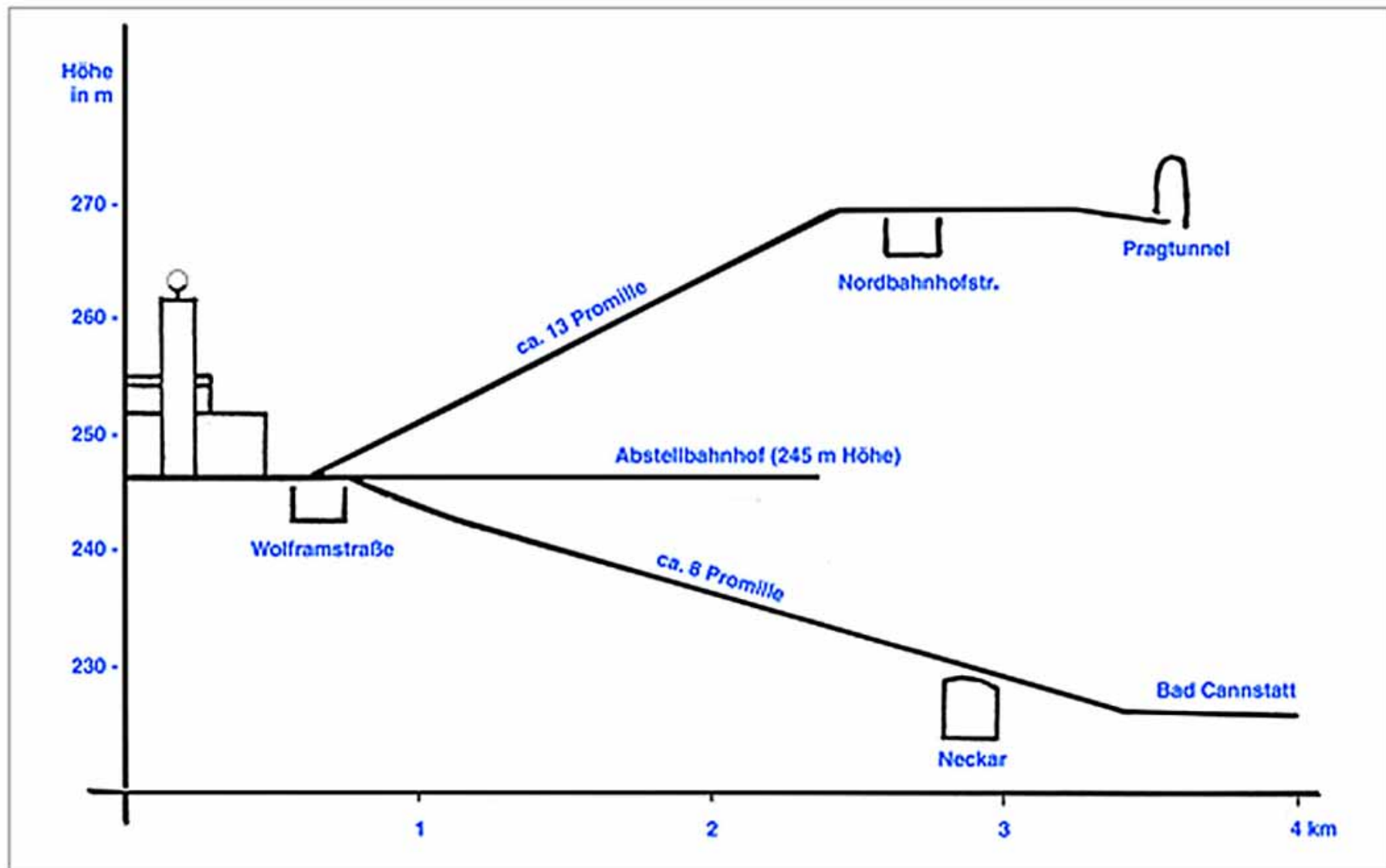
Der Bahnhof selbst braucht vor allem Strom für die Beleuchtung. Solange es hell ist kann Tageslicht genutzt werden. Die Bahnsteige sind ohne Rolltreppen oder Aufzüge zu erreichen, d.h. ohne Stromverbrauch.

Um den Energieverbrauch der Züge möglichst gering zu halten liegt der Bahnhof etwas höher als seine Umgebung. So können die Züge ebenerdig in den Abstellbahnhof fahren und zurück und auch die Steigung Richtung Feuerbach ist mit 13 Promille sehr gering.
(Topographie des Kopfbahnhofs)

Der Kopfbahnhof ermöglicht einen sehr energieeffizienten Bahnbetrieb.



Topographie des Stuttgarter Hauptbahnhofs





8. PLUS – Energieeffizienz

Schon für die Beleuchtung braucht der Tunnelbahnhof mehr Strom, als der Kopfbahnhof, da nicht so viel Tageslicht genutzt werden kann.

Damit alle die Bahnsteige erreichen können sind 32 Rolltreppen und 12 Aufzüge notwendig. Insgesamt braucht der Tunnelbahnhof selbst etwa zwei ein halb mal so viel Strom wie der Kopfbahnhof; die dauerhaft notwendigen Wasserpumpen noch nicht mitgerechnet.

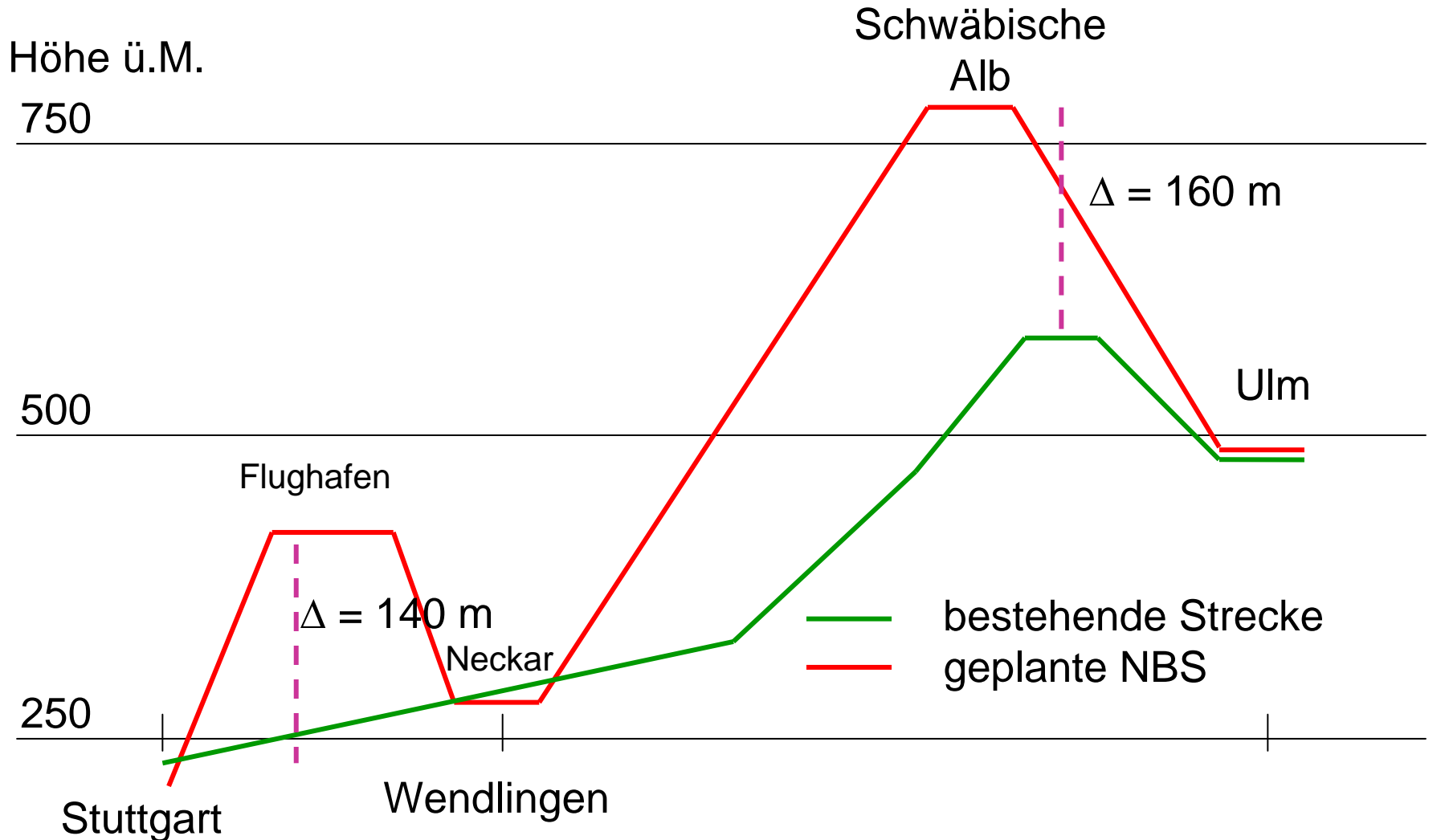
Darüberhinaus liegt der Tunnelbahnhof 17 Meter tiefer als der Kopfbahnhof. Alle Züge Richtung Zuffenhausen und Richtung Fildern müssen diese 17 Höhenmeter zusätzlich überwinden. Bei täglich etwa 500 Zügen stellt allein das einen täglichen Energiemehrverbrauch von grob 10.000 KWh dar. Das entspricht dem Tagesbedarf von 1.000 Haushalten. Hinzu kommt der Höhendifferenz für die Fahrten in den Abstellbahnhof.

Durch die vielen Tunnel und die ungünstige Streckenführung der Neubaustrecke Wendlinge-Ulm wird auch der Energieverbrauch für eine Fahrt von Stuttgart nach Ulm mit Stuttgart 21 unverhältnismäßig hoch.
(Höhenprofil Wendlingen-Ulm, Energiebilanz)



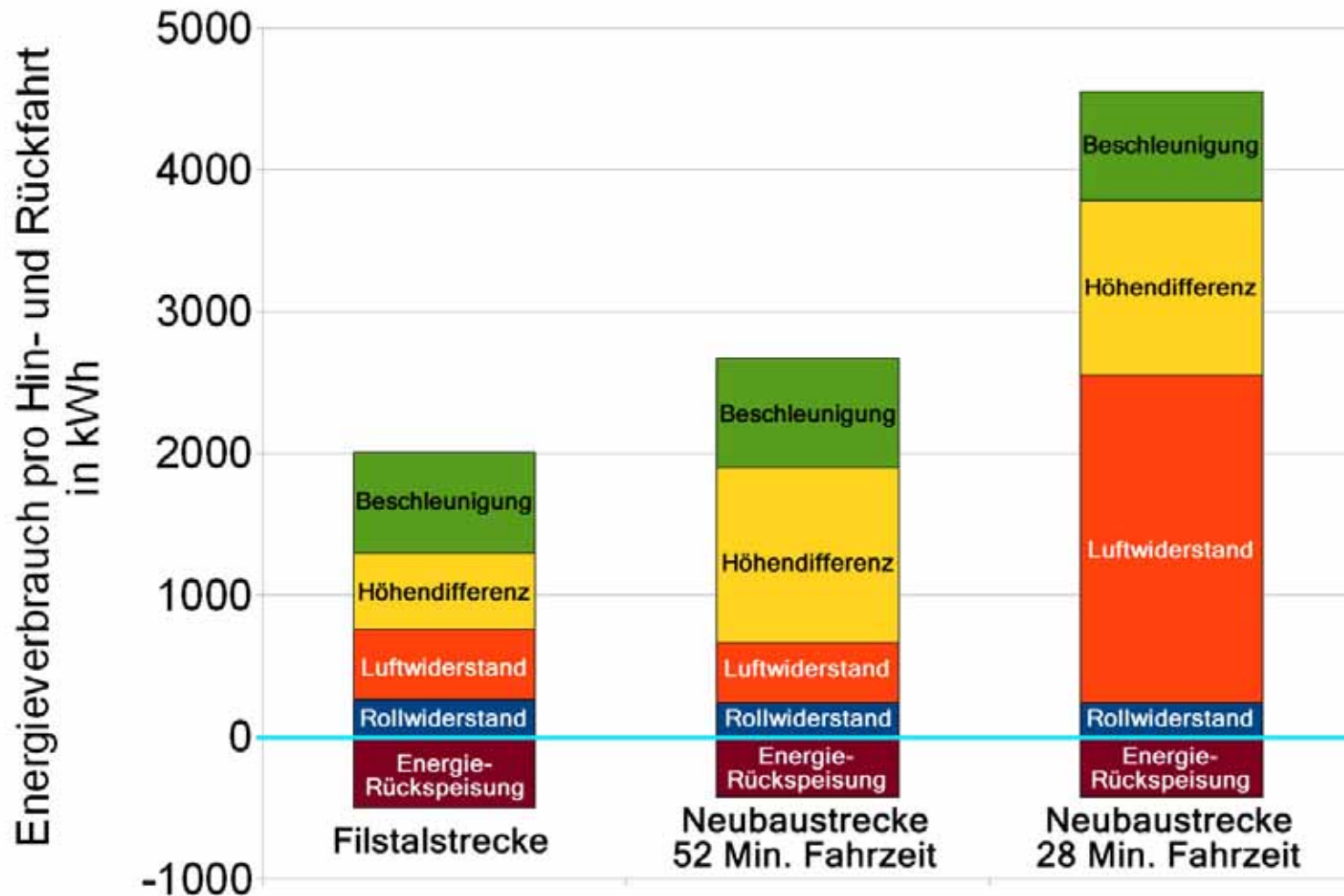
Wenn der Atomausstieg gelingen soll und wir gleichzeitig unseren CO₂-Ausstoß verringern wollen, sind weder der Tunnelbahnhof noch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zu verantworten.

Neubaustrecke (Stuttgart-) Wendlingen-Ulm: Profil



Stuttgart - Ulm - Stuttgart

Einteiliger ICE



Heiner Geißler am 30. November 2010: „Für die Fortführung des Baus von S21 halte ich [...] folgende Verbesserungen für unabdingbar.“	Kopf- bahnhof	Tunnel- bahnhof
Stiftung für freiwerdende Grundstücke	o	-
Die Bäume im Schlossgarten bleiben erhalten.	+	-
Leistungsfähige Anbindung der Gäubahn	+	-
Barrierefreiheit	+	-
Brandschutz und Entrauchung	+	?
Leistungsfähigkeit	+	?
Stress bei Störungen im S-Bahn-Tunnel	+	-
Energiebilanz	+	-



K21, Baustopp jetzt!
Oben bleiben!