

Nachrichten vom Aktionsbündnis

Das Aktionsbündnis hatte nach gründlicher Diskussion entschieden, der geplanten Stresstest-Show am Dienstag fern zubleiben. Auch wenn das Aktionsbündnis nun beschlossen hat am Freitag doch an einer öffentlichen Präsentation teilzunehmen, hält das

Aktionsbündnis die Absage zum Dienstag für richtig. In drei Verhandlungsrunden hat das Aktionsbündnis bis zum letzten Dienstag dafür gestritten, dass der geplante Tunnelbahnhof S21 einem echten Stresstest unterzogen wird. Keine einzige Forderung des Aktionsbündnisses wurde erfüllt.

1. Bis heute weigert sich die Bahn Transparenz über ihre Simulation und den Prüfauftrag an SMA herzustellen.

2. Die Bahn AG hat sich geweigert einen Stresstest mit Stress zu simulieren. Weder Notfälle noch Störfälle nicht einmal der Ausfall einer einzigen Weiche wurden simuliert.

3. Die Bahn AG hat sich geweigert realistische Szenarien für die Spitzenlaststunde anzunehmen.

4. Die Bahn AG hat sich geweigert die gute Betriebsqualität im Sinne der Kunden zu formulieren nämlich eine Betriebsqualität, die auch in der Spitzenstunde Verspätungen abbaut ohne dass die Haltezeiten und die Anschlussqualität leidet. Stattdessen betreibt sie Etikettenschwindel indem sie eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität, also eine Betriebsqualität bei der sich Verspätungen immer noch leicht aufbauen dürfen, zur geforderten guten Betriebsqualität erklärt.

5. Die Bahn AG hat sich geweigert einen Fahrplan in der Spitzestunde zu unterstellen, der die Zug-Verbindungen so verteilt, dass nirgends weniger und überall nach Bedarf gestaffelt mehr Züge fahren.

6. Die Bahn AG hat sich geweigert einen Fahrplan als Simulationsgrundlage zu hinterlegen, der nicht dazu führt, dass Zuganschlüsse im ganzen Land verschlechtern. Wenn eine einzige Weiche ausfällt ist der Bahnverkehr in ganz Deutschland gefährdet.

7. Die Bahn AG hat sich geweigert das Potential des heutigen Kopfbahnhofs als Basis für eine zukünftige Leistungssteigerung anzuerkennen.

Nach drei Tagen Verhandlung steht fest: die eigentlich für Dienstag geplante Präsentation hat mit einem echten Stresstest und einer realitätsnahen Simulation nichts zu tun. Die vorgelegte Untersuchung kann nicht nachweisen, ob der geplante milliardenschwere Bahnhof mit all seiner Zerstörung überhaupt mehr leistet, wie der heutige. Die vorgelegte Untersuchung beweist nur eins, mit dem Tunnelbahnhof wird das Bahnreisen für alle Kunden unpünktlicher und unkomfortabler als heute.

Diese Kritik gilt für das Aktionsbündnis uneingeschränkt weiter. Nach dem uns aber zahlreiche Zuschriften, mit der Bitte doch teil zu nehmen erreicht haben, sieht sich die Mehrheit des Aktionsbündnisses nach einer vierstündigen Sondersitzung am Sonntagabend, nun in der Verantwortung, die uns angebotene

mediale Bühne an zu nehmen, um genau diese Kritik zu transportieren. **Dank unserer Absage konnten wir jetzt eine Verschiebung der Präsentation auf Freitag erreichen.** Das Aktionsbündnis hat durchgesetzt, dass bevor es um das SMA-Testat geht, wir einen Part erhalten, in dem wir unsere Kritik an Verfahren und den falschen Prämissen erörtern können.

Für das Aktionsbündnis steht jetzt schon fest: **Die geplante Stresstest-Show kann keine befriedende Wirkung haben.** K21, der Kopfbahnhof mit Vernunft, bleibt die leistungsfähigere, ökologischere und kostengünstigere Alternative.



Deswegen rufen wir alle Freunde des Kopfbahnhofs zur Demonstration vor dem Rathaus auf.

Freitag 29.07.2011 um 9.45 Uhr

Marktplatz vor dem Rathaus, große Leinwand nach dem Abschluß der Veranstaltung
Demozug zu unserem Kopfbahnhof

Grün-Rot stellt Weichen für S21-Volksentscheid

Die grün-rote Landesregierung hat den ersten Schritt für einen Volksentscheid über das umstrittene Bahnprojekt Stuttgart 21 beschlossen.

Das Kabinett segnete am Dienstag in Stuttgart mehrheitlich einen Gesetzentwurf ab, mit dem das Land den Finanzierungsvertrag kündigen kann. Ziel ist, das Kündigungsgesetz im Landtag scheitern zu lassen, um es dann in die Volksabstimmung zu geben.

Dahlbender zu Mehrheiten beim VE:

<http://www.sueddeutsche.de/politik/umstrittenes-bahnprojekt-stuttgart-gegner-nehmen-an-stresstest-praesentation-teil-1.1124170-2>

Der für November geplanten Volksabstimmung würden die Gegner sich jedoch beugen, sagte Dahlbender der Zeitung weiter. "Wenn eine klare Mehrheit für Stuttgart 21 stimmt, geben wir unseren Widerstand auf." Das müsse aber umgekehrt auch für die Bahn und den Bund gelten.

Sollte eine große Mehrheit gegen Stuttgart 21 stimmen, sei das ein politisches Signal, selbst wenn die hohe Mindestbeteiligung verfehlt würde und das Votum rechtlich nicht bindend wäre, sagte Dahlbender.

S21: Herrenknecht rechnet mit Millionenaufträgen

Der Tunnelbohrunternehmer Martin Herrenknecht aus Schwanau rechnet durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 mit Aufträgen in zweistelliger Millionenhöhe. Der gesamte Auftragswert, sofern er alle Aufträge erhalten würde, beliefe sich nach derzeitiger Einschätzung auf ungefähr 60 bis 80 Millionen Euro, sagte Herrenknecht der Nachrichtenagentur dpa. Der 69-jährige forderte, die Landesregierung müsse sich eindeutig zu dem Projekt bekennen.



Zum Bild: Behinderte sind im Brandfall im Tunnelbahnhof darauf angewiesen, dass Reisende sie die Treppe hinauftragen.

Nach Palmer hat das Bauprojekt den Stresstest nicht bestanden

<http://www.dradio.de/dkultur/sendungen/interview/1510136/>

Wir haben in der Schlichtung vereinbart, dass dieser Bahnhof mit 49 Zügen eine gute Betriebsqualität in der Spitzenstunde leisten muss, das ist die Note eins. Herausgekommen ist "wirtschaftlich optimal", das ist die Note zwei, und das bedeutet, dass dieser Bahnhof die Anforderungen, die wir gemeinsam vereinbarten, nicht erfüllt. Er neigt zu Unpünktlichkeit, Verspätungen können nicht aufgefangen werden, und damit ist das Ziel verfehlt. Die Bahn muss nachbessern.

Ingenieure fordern Stresstest für den Kopfbahnhof Resolution an den Verkehrsminister übergeben

Hintergrund ist die Behauptung der Bahn, mit dem Tunnelbahnhof Stuttgart 21 sei eine Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Bahnhof von 30 Prozent zu realisieren. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs als Grundlage dieser Rechnung ist jedoch unbekannt. Nach Meinung von Experten liegt die tatsächliche Leistungsfähigkeit dieses bestehenden Bahnhofs weit über den im sogenannten 'Stresstest' der Bahn jetzt angestrebten 49 Zügen in der Spitzenstunde. Erst wenn die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs ebenfalls festgestellt ist, ist ein objektiver Leistungsvergleich zwischen Bestand und geplantem Neubau möglich.

Reisezeitverlängerung durch fehlenden integralen Taktfahrplan (ITF) bei Stuttgart21 Prof. Dr. Wolfgang Hesse

<http://www.youtube.com/watch?v=mZInKz7FDNw>

Stand- und Wartezeiten im Vergleich (in Minuten):

Fall S21	Mannheim	Zürich	Nürnberg	Ulm	Summe
Mannheim		14	14	3	31
Zürich	11		3	22	36
Nürnberg	14	3		22	39
Ulm	3	25	25		53
					159

Fall ITF	Mannheim	Zürich	Nürnberg	Ulm	Summe
Mannheim		7	6	4	17
Zürich	7		9	7	23
Nürnberg	6	9		6	21
Ulm	4	7	6		17
					78

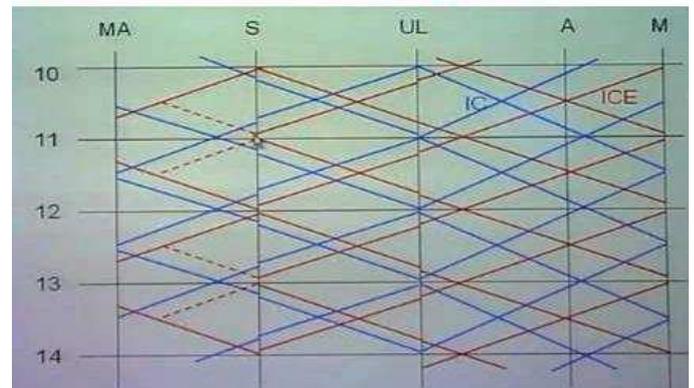
Bei seinem Vortrag am 12.07. erläuterte Prof. Dr. Hesse die Zusammenhänge zwischen einem durch einen Kopf-

bahnhof mit vielen Gleisen möglichen Integralen Taktfahrplan (ITF) und den damit verbundenen günstigen Umsteigemöglichkeiten sowohl in der Vielfalt als auch in deren zeitlicher Optimierung. Dagegen würden bei Stuttgart21 viele Anschlußmöglichkeiten wegfallen bzw. sich die Wartezeiten massiv ausweiten. Diese Reisezeitverlängerungen machen das Ziel, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, zu Farce.

Mit dem folgenden Diagramm wurde erläutert, wie Taktknoten bei der Verbindung mehrerer Städte geplant werden; bei S21 nicht mehr möglich.

Grafik aus dem Vortrag:

Aktuelles Orts-Zeit-Diagramm mit Umsteigeknoten; bei S21 nicht mehr möglich!



Zum besseren Verständnis bitte den Vortrag ansehen: <http://www.youtube.com/watch?v=mZInKz7FDNw>

Simulation zum Integralen Taktfahrplan

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

Zum Gleisvorfeld des Kopfbahnhofes: Gebot der Ehrlichkeit

Prof. Dr.-Ing. Manfred Fischer, Stuttgarter, Bauingenieur und ehem. Prof. der Universität Dortmund, Lehrgebiet Stahlbau

Gestaltete Ingenieurbauten und -konstruktionen sind Teil unserer Kultur. Dazu gehören auch Gleisanlagen. Nur Kulturbanausen sehen sie als "Gleisgewurstel" oder gar als "Schandflecke". Da bei der Bahn ohne Gleisanlagen nichts läuft, ist es ein Gebot der Ehrlichkeit, sie auch optisch positiv zu integrieren. Unter dem Stichwort "Industriekultur" ist diese Sichtweise schon bei vielen, aber leider nicht allen Menschen angekommen. Aus einem offenen Brief an Rüdiger Grube zu seiner Aussage: "Die Gleisanlagen vom Kopfbahnhof Stuttgart sind ein Schandfleck":

<http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=300>

Kopfbahnhof leistete im April noch 44 Züge

im Fahrplan vom 12.12.10 bis 28.4.11 von 7-8 Uhr, Montag bis Freitag. Quelle Fa. Viereggen-Rössler.

http://www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/20110723_OffenerBrief_WinfriedHermann.pdf

Impressum: Diese Nachrichtenzusammenfassung (teilw. gekürzt) erscheint wöchentlich. Bearbeitung: Uwe Mannke, Oberboihingen