

Die Alternative: Kopfbahnhof 21

K21 ist der modernisierte Stuttgarter Kopfbahnhof. Er ist in Abschnitten realisierbar, hat weniger negative Auswirkungen, und das bei geringeren Kosten für Stadt und Land.

K21 bringt echte Verbesserungen:

- für Fern- und Nahverkehr
- in kürzerer Zeit
- für weniger Geld
- mit geringeren Risiken

Stuttgart 21
geht uns alle an!

Wir setzen uns ein für:

- eine Bahn für Bürger mit kundenfreundlichem Integriertem Taktfahrplan
- mehr Personen- und Güterverkehr auf der Schiene
- Transparenz in Planung und Finanzierung
- nachhaltiges Wirtschaften statt Realisierung von Prestigeprojekten
- Investitionen dort, wo sie den größten Nutzen bringen

Stoppen Sie mit uns Stuttgart 21:

Informieren Sie Freunde und Bekannte.

Nehmen Sie teil an Informationsveranstaltungen, kommen Sie zu Demonstrationen.

Unsere Arbeit wird durch Ihre Spende erst möglich. Unterstützen Sie uns: Umkehrbar e. V. Kto.Nr.: 70 20 62 74 00, BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank), Verwendungszweck: Infooffensive.

Für Überweisungen auf dieses Konto können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.

Wenn sich Zehntausende Bürger sichtbar und dauerhaft wehren, wird Stuttgart 21 nicht realisiert.

Weitere Informationen:

Infos und Berichte zu K21:

www.kopfbahnhof-21.de / www.fuer-k21.de / www.architektinnen-fuer-k21.de
www.ingenieure22.de

Presseberichte und Hintergrundinformationen von Experten:

www.parkschuetzer.org/presse

Aktuelles zum Widerstand mit Terminen und Newsletterabo:

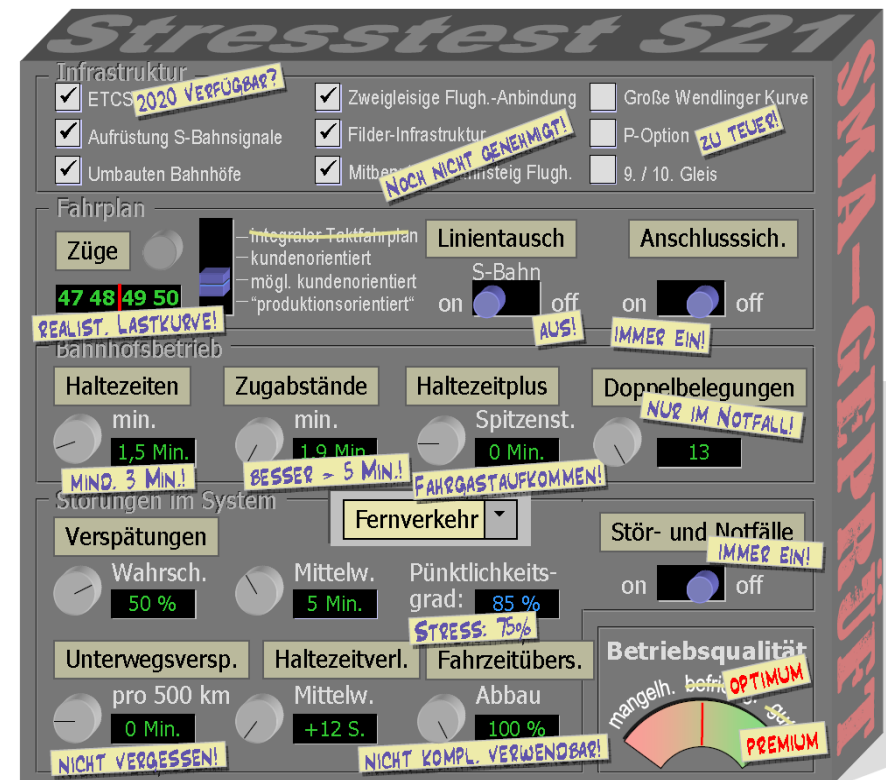
www.bei-abriss-aufstand.de mit täglichem Pressespiegel

V.i.S.d.P: Fridtjof Schmidt-Eisenlohr c/o Umkehrbar e.V., Urbanstraße 49a, 70182 Stuttgart

Info-Offensive für Kopfbahnhof 21



Man kann jeden „Stresstest“ bestehen, wenn die Latte tief genug hängt.



www.infooffensive.de | www.fuer-k21.de

Grafik: Dr. Christoph Engelhardt

Blackbox „Stresstest“

Stresstest? Was heißt das?

Die Bahn hat sich im Rahmen der Schlichtung verpflichtet nachzuweisen, dass der 8-gleisige Tiefbahnhof „30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität“ gegenüber dem 17-gleisigen Kopfbahnhof leistet. Die Bahn testete dabei nicht wie vereinbart den Wunschfahrplan der Landesregierung, weil sie angeblich nicht genug Zeit hatte, den vorgelegten Fahrplan von Grund auf zu simulieren.

Was heißt „Leistungsfähigkeit“?

Die Definition einer Leistungsfähigkeit kann recht willkürlich erfolgen. Die Bahn betrachtet die Anzahl der in der Spitzenstunde ankommenden Züge. Bei anderer Zählweise verfehlt sie ihr Klassenziel von 49 Zügen. Die Leistung, die das Land oder die Reisenden mehr interessiert, ist die Zahl der beförderten Passagiere (wer steht schon gerne im Zug?). Bei S21 gibt es mindestens 13 Doppelbelegungen im Gleis, diese Züge haben dann nur die Hälfte der im Kopfbahnhof möglichen Länge. Das heißt, in der Spitzenstunde kämen eigentlich nur 43 Züge in voller Länge in Stuttgart an. Das wären dann nur 20 Prozent mehr als heute (36 ankommende Züge).

Was ist „Gute Betriebsqualität“?

Diese Qualitätsstufe gibt es in den Bahn-Richtlinien seit Ende 2007 nicht mehr. Sie stand für das Beste, was die Bahn konnte: gute Umsteigemöglichkeiten mit geringen Wartezeiten und die Möglichkeit zum Verspätungsabbau. Stattdessen hat die Bahn die „Premium“-Betriebsqualität eingeführt und behauptet nun, dass die frühere beste Qualitätsstufe nur mit der heutigen zweitbesten Qualitätsstufe „wirtschaftlich optimal“ übereinstimme – die Latte ist tiefer gelegt.

Leidtragende des Verkehrskonzepts Stuttgart 21 sind die Pendler. Reisezeiten aus dem Gäu verlängern sich, ebenso wie die Fahrzeiten für alle S-Bahnen. Heute ist der Stuttgarter Kopfbahnhof der pünktlichste Großbahnhof in Deutschland – mit Stuttgart 21 wird das nicht mehr gewährleistet sein.

Was bringt Stuttgart 21 der DB AG?

Für die DB AG ist nicht relevant, unter welchen Bedingungen sie ihre Gewinne einfährt, auch nicht, was dem Fahrgast im Detail zugemutet wird. Die DB AG plant nicht mehr volkswirtschaftlich, sondern nur noch für eine gute Eigenkapitalrendite. Der Börsengang der DB AG ist nicht abgesagt, er wurde nur verschoben.

Das Motto lautet: "Cash in de Täsch is the name of the game"²

Mit Stuttgart 21 erhält die Bahn eine neue Infrastruktur, für die sie wenig bis gar nichts bezahlen muss. Über Nebengeschäfte und Grundstückserlöse verbessert sie ihr Ergebnis so, dass die Kosten fast vollständig vom Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart getragen werden.

War überhaupt Stress im Stresstest?

Vorgestellt wurde eine gewöhnliche Fahrplansimulation. Denn dass im Berufsverkehr am Morgen und am Nachmittag mehr Fahrgäste unterwegs sind, ist kein Stress, sondern der Normalfall. Jegliche echte Stress-Elemente fehlten. Das sind unvorhergesehene Ereignisse wie z.B.:

- Weichen- oder Signalstörungen
- Funktionsunfähiger Zug im Bahnhof oder Tunnel
- Brand im Bahnhof oder Tunnel
- Panikverhalten
- Zuwachs des Zugverkehrs

Zudem hat die Bahn nicht offengelegt, welche Prämissen in der Simulation verwendet wurden.

Was ist im Notfall?

Der Notfallplan zu Stuttgart 21 sieht im Moment im Fall einer Sperrung der S-Bahn-Strecke vor, dass 3 Linien außerhalb des Hauptbahnhofs enden, die anderen 3 Linien werden durch den schon ausgelasteten Tiefbahnhof geschleust. Es gibt dann keine direkte S-Bahnverbindung vom Hauptbahnhof zur Universität. Es wird nicht nur der Nahverkehr, sondern auch der Fernverkehr massiv gestört.

Im Fall einer Sperrung der Bahnhofstunnel (z.B. Fildertunnel) wird ein Teil der Züge über die dann eventuell noch existierende Gäubahn-Strecke geschickt. Die restlichen Züge müssen großräumig um Stuttgart herum geführt werden.

Frieden für Stuttgart?

Der von Herrn Dr. Geißler vorgeschlagene Kompromiss SK2.2, den er als „Friedensplan für Stuttgart“ bezeichnete, vereint nicht nur die Vorteile beider Modelle, sondern auch die Nachteile

Vorteile:

- Integraler Taktfahrplan ist möglich
- Mehr Zulaufstrecken in die Bahnhöfe als heute (+2)

Nachteile:

- der Südflügel wird trotzdem abgerissen und Teile des Parks abgeholzt
- das Mineralwasser ist weiterhin gefährdet
- Baurisiken des Fildertunnels bleiben bestehen
- wie S21 nur sinnvoll mit der unwirtschaftlichen Neubaustrecke
- Die Kosten werden geringer sein als die für S21, liegen jedoch höher als die für den modernisierten Kopfbahnhof.

Weitere Informationen unter www.schlichtung-s21.de – Stresstest Boris Palmer zum Stresstest: <http://vimeo.com/27305246>

