

Die Alternative: Kopfbahnhof 21

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

K21 bringt echte Verbesserungen

- für Fern- und Nahverkehr
- in kürzerer Zeit
- für weniger Geld
- mit weit geringeren Kosten- und Technikrisiken

Wir setzen uns ein für:

- eine Bahn für Bürger
- 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. Nutzen Sie Ihre demokratischen Mitbestimmungsmöglichkeiten.

Unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende an:
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 Presseberichte zu K21

www.kopfbahnhof-21.de

Presseberichte und Hintergrundinformationen von Experten

www.parkschuetzer.org

Aktuelles zum Widerstand mit täglichem Pressespiegel

www.bei-abriss-aufstand.de



K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Stuttgart 21
geht uns alle an!

Wer leistet mehr – Kopfbahnhof oder Stuttgart 21?



© Foto: Klaus Gebhard

Zulaufgleise Kopfbahnhof Stuttgart

Der Stresstest

Bahn will Schlagzeile: „Stuttgart 21 besteht Stresstest“

Anfang Juli legte die Bahn ihre Ergebnisse des Stresstests vor, um schnell Tunnel-Aufträge für hunderte von Millionen vergeben zu können. Diese Schlagzeile soll die Bevölkerung entsprechend beeinflussen und helfen, die Überprüfung von Test und Rahmenbedingungen durch das Aktionsbündnis als „Interpretationsversuche“ abzutun. Warum sonst hätte die Bahn ungeprüfte Teilergebnisse des Tests an die Presse weitergeben sollen? Nur auf diese Schlagzeile hat es die Bahn abgesehen! So will sie Tatsachen schaffen und weitere Kosten erzeugen, bevor im Herbst die Volksabstimmung erfolgt.

Stresstest? Was heißt das?

Die Bahn hat sich im Rahmen der Schlichtung verpflichtet nachzuweisen, dass der 8-gleisige Tiefbahnhof mehr leistet als der 17-gleisige Kopfbahnhof. Mindestanforderung: 30 Prozent mehr Züge in der Spitzenstunde (7-8 Uhr) bei guter Betriebsqualität.

30 Prozent mehr Leistung?

Unser Kopfbahnhof fertigt laut Bahn derzeit 37 Züge in der Spitzenstunde ab. Daraus wurde für Stuttgart 21 die Soll-Leistung von 49 Zügen definiert. Nur, der Kopfbahnhof kann mehr: Über 50 Züge wurden in den 70ern abgefertigt! Man vergleicht Äpfel mit Birnen, wenn man Stuttgart 21 dem bestehenden Fahrplan gegenüberstellt. Auch hat sich seit den 70ern einiges verändert. Zu recht verlangt Verkehrsminister Hermann den Stresstest auch für den Kopfbahnhof.

Leistung ist nicht gleich Qualität

Aus der Minimalanforderung „49 Zügen in der Spitzenstunde“ errechnet sich eine Leistung von 6,125 (= 49:8) Züge pro Stunde und Gleis. Selbst Köln und Hamburg schaffen als leistungsstärkste Durchgangsbahnhöfe nur knapp mehr als 4! Wie soll Stuttgart 21 seine 6,125 Züge leisten können? Zumal hier das Tunnelsystem noch weniger Zulaufgleise hat als Köln. Qualität heißt nicht, dass möglichst viele Züge durch den Bahnhof fahren. Qualität heißt, dass Zugverbindungen den Reisebedürfnissen entsprechen, vernünftige Zugaufenthalte eingeplant sind, die Betriebsqualität gut ist, Menschen mit Koffern, Ältere oder Behinderte problemlos zu ihren Zügen kommen (Barrierefreiheit), sowie ein Notfallplan für die S-Bahn existiert.

Wichtig: Der Integrale Taktfahrplan

Entscheidend für einen modernen, kundenfreundlichen Bahnbetrieb ist der Integrale Taktfahrplan (ITF). Leider ist der ITF nicht Bestandteil des Stresstests, soll aber laut grün-rotem Koalitionsvertrag umgesetzt werden. Er gewährleistet, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt (z.B. immer zur Minute 15 jeder Stunde) möglichst viele Fern- und alle Regionalzüge zum Umsteigen bereit stehen. Weil hier Zeitpuffer eingebaut sind, können Verspätungen aufgefangen und wartefreier Umstieg gewährleistet werden.

ITFs werden seit langem erfolgreich in der Schweiz und in anderen europäischen Ländern umgesetzt. Warum nicht in Stuttgart? Möglich wäre das schon heute, weil der Kopfbahnhof ausreichend Gleise hat. Und bei Stuttgart 21? Nein, hier nicht, weil es nur 8 Gleise geben wird (bei S21Plus maximal 10). Um alle Verbindungen nach Aalen, Ulm, Crailsheim usw. abzudecken, wären mindestens 14 Gleise nötig.

Stresstest: Was können wir von der Bahn erwarten?

Für die Bahn ist Stuttgart 21 ein Riesengeschäft. Sie hat allein knapp 1 Mrd. Euro pauschal an Planungskosten vom Bund erhalten, Zahlungen bereits als Gewinn verbucht und entsprechende Management-Boni gezahlt.

Der Stresstest wird von der Bahn selbst durchgeführt und von der Schweizer Firma SMA begleitet, deren wichtigster Kunde die Deutsche Bahn ist. Er besteht aus einer komplexen Simulation des Zugverkehrs, und sein Ergebnis hängt stark von den Ausgangsdaten ab. Ohne Kenntnis dieser Ausgangsdaten kann niemand sagen, ob der Test korrekt durchgeführt worden ist. Diese jedoch werden verschwiegen.

Die Bahn hat für den Stresstest 7,5 Monate benötigt. Um das Ergebnis zu prüfen, braucht es Zeit. Genau das verweigert die Bahn der Landesregierung und dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21: Sie liefert unvollständige Unterlagen und lässt keine Zeit das Ergebnis zu prüfen.

Weitere Informationen zum Thema Stresstest finden Sie unter:
www.infooffensive.de/Stresstest