

Quo vadis, S21? Teil 3

Frau Merkel erlebte ihr publizistisches Waterloo in Stuttgart am 12. Oktober 2012. Sie war gekommen, um den Kandidaten Turner für die OB-Wahl zu unterstützen. Pfiffe, Buhrufe und Sprechchöre von tausenden Teilnehmern der Kundgebung dröhnten ihr entgegen. Der Lärm war ohrenbetäubend. Trotz Lautsprecheranlage ließen sich nur einzelne Wortfetzen aufschneiden. Die Kanzlerin beendete mit versteineter Mine nach knapp 20 Minuten ihre Rede.

In den Medien hieß es, die Truppen der S21-Gegner hätten die Kundgebung gestört. Greifen wir diesen Vergleich auf und fragen, wo waren die Truppen der Befürworter?

Das Gros der Bürger reagiert zurückhaltend auf S21. Warum? Werden ihre Wünsche nach einem modernen Schienenverkehr in der Region Stuttgart mit S21 verwirklicht?

Der schienengebundene Nahverkehr wird bei S21 in der Version von 1995 nicht ausgebaut (siehe Quo vadis, S21? Teil 2).

Aber im Fernverkehr soll laut Bahn AG das Projekt S21Vers95 große Vorteile bringen. Stimmt das wirklich? Gehen wir dieser Frage nach.

Gleistrassen für den Fernverkehr bei S21Vers95

Nord-Süd-Trasse: Sie verläuft durch Nordtunnel (Feuerbach – Zentrum) und Südtunnel (Zentrum – Fildern). Die Tunnel sind eingleisig, jeweils eine Röhre pro Richtung.

Wenn im Nordtunnel, im Halb/Tiefbahnhof oder im Südtunnel ein Störfall eintritt, ist der Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse unterbrochen. Stuttgart müsste von der Bahn großräumig umfahren werden.

West-Ost-Trasse: Die heutige Trasse aus Richtung Böblingen über Gäubahn und Kopfbahnhof nach Waiblingen und weiter gibt es bei S21Vers95 nicht mehr. Statt dessen werden ab Rohr die Fernzüge über die S-Bahn-Trasse zum heutigen S-Bahnhof-Flughafen geleitet und danach über eine Steilkurve zum Südtunnel und in diesem zum Halb/Tiefbahnhof geführt. Von da geht es über das Ringtunnelsystem nach Waiblingen und weiter.

Wenn im Halb/Tiefbahnhof, im Südtunnel oder in der nördlichen Hälfte des Ringtunnelsystems ein Störfall eintritt, ist der Durchgangsverkehr auf der Ost-West-Achse unterbrochen. Stuttgart müsste von der Bahn großräumig umfahren werden

Tangentiallinien: Solche gibt es bei S21Vers95 nicht.

Anbindung des Flughafens

Der Flughafen muss an das Bahnnetz angeschlossen werden, damit die Fluggäste in der Fläche verteilt oder aus der Fläche geholt werden können. Bei S21Vers95 fahren die meisten der schnellen Züge außen vorbei. Nur wenige ausgewählte, vornehmlich die langsamen, halten nach aufwendigem Ausfädeln im Bf Flughafen. Damit wird der dieser Bahnhof zu einer Farce. Mit riesigem Aufwand als Fernbahnhof gebaut, aber die begehrten Fernzüge halten nicht! Für die Bürger im Süden des Großraums Stuttgart wie auch für den Flughafen hat er damit keinen Wert.

Halb/Tiefbahnhof

Man will den Hbf an einer Stelle in den Untergrund quetschen, wo der Platz dafür nicht ausreicht. Heraus kam die völlig verkorkste Konstruktion des „Halb/Tiefbahnhofs“

Ergebnis: Die Betonwanne ragt schief aus dem Boden. Die Bahnhofsgleise weisen ein Gefälle von 15 Promille auf (regelwidrig). Zwei U-Bahnlinien müssen verlegt werden. Für den Nesenbach ist ein aufwendiger Düker zu bauen. Die Verankerung der Betonwanne im Untergrund ist problematisch. Im Bahnhof schmale Bahnsteige, tiefhängende Decken und enge Gänge. Der Brandschutz entspricht nicht den heutigen Anforderungen. Der schönste Teil des Mittleren Schlossgartens mit prächtigen 200 Jahre alten Bäumen wurde brachial vernichtet.

Etwa 6 ha in bester Zentrumslage sind beim Halb/Tiefbahnhof einer Nutzung entzogen. Der Bahnhof sowie die Gleisflächen für Zu- und Abfahrt, in den Untergrund verlegt, lassen sich nicht überbauen. Statt der Gleisfelder des Kopfbahnhofs eine riesige Betonplatte. Architekt Ingenhoven sagte in der Schlichtung, dass auch ein Steingarten als Parklandschaft zählt. Damit wissen wir, was sich hinter dem Werbesprech, mit S21 werde der Park erweitert, verbirgt. Wo ist der ultimative Flächen Gewinn? Dieser Halb/Tiefbahnhof, eine technische Fehlkonstruktion, platziert mitten im Zentrum ein architektonisches Loch gewaltigen Ausmaßes.

Die Welt lache über Stuttgart, klagen einzelne Medien. Das könnte gut möglich sein. Die Menschen anderer Länder amüsieren sich köstlich über die Mentalität der Deutschen, den größten Mist in vorausweisendem Gehorsam zu schlucken, wenn er denn nur als Weisung von Oben daher kommt.

Zeitgewinn beim Fernverkehr

S21Vers95 behauptet, für den Fernverkehr maßgeschneidert zu sein und bedeutende Verkürzungen in der Fahrzeit zu erreichen. Für den Bürger, der in die Ferne will, beginnt die Reise an seinem S- oder U-Bahnhof. Entscheidend ist die Reisezeit t_{real} von Tür zu Tür und nicht die Fahrzeit von Fernbahnhof zu Fernbahnhof.

Im Vergleich mit Alternativvorschlägen erhält man für S21Vers95 ein ernüchterndes Ergebnis: KoS21 und KoS21basis erzielen kürzere Reisezeiten.

Gleistrassen für den Fernverkehr bei KoS21 und KoS21basis

Das System miteinander vernetzter Bahnhöfe (Grundbaustein von KoS21) benötigt kein Ringtunnelsystem. Mit den dadurch eingesparten Geldern lässt sich die schnelle Nordumfahrung (Bad Cannstatt – Flughafen) und das Gleisdreieck Nord bauen. Die Linienführung von Flughafen nach Ulm ist die gleiche wie bei S21Vers95.

Nord-Süd-Trasse: KoS21 setzt für die Durchmesserlinie Feuerbach – Hbf – Flughafen ebenfalls auf zwei Tunnel. Diese gleichen denen von S21Vers95 bis auf die Abschnitte unmittelbar vor und nach dem Hbf. Es gibt drei Nord-Süd-Trassen. Wenn auf der Haupttrasse im Nordtunnel, im Halb/Tiefbahnhof oder im Südtunnel ein Störfall eintritt, fließt der Verkehr über eine der zwei weiteren Trassen.

KoS21basis verzichtet auf die Durchmesserlinie und damit auf die beiden Tunnel. Es gibt zwei Nord-Süd-Trassen. Wenn auf der Haupttrasse (Feuerbach – Gleisdreieck Nord – schnelle Nordumfahrung) ein Störfall eintritt, fließt der Verkehr über die zweite Trasse.

West-Ost-Trasse: Das Kernstück dieser Trasse ist die schnelle Nordumfahrung. Züge aus Richtung Tübingen erreichen die Nordumfahrung beim Bf Flughafen und Züge aus Richtung Böblingen bei Rohr. Weiter geht es über Bf Vaihingen und Bf Bad Cannstatt nach Waiblingen und weiter.

Störfälle auf der Nord-Süd-Trasse haben keinerlei Einfluss auf den Verkehr der West-Ost-Trasse. Störfälle auf der schnellen Nordumfahrung lassen sich weitgehendst über den Bahnring Stuttgart ausbügeln.

Bahnring Stuttgart: Mit dem Wendlinger Kreuz sowie den Optionen Rohrer Kurve und Wernauer Kurve entsteht der Bahnring Stuttgart. Er bringt enorme Vorteile für Fern- und Nahverkehr. Bei einer Störung ermöglicht er ein unkompliziertes Umfahren des gesperrten Abschnitts.

Tangentiale Linien: Solche sind möglich und bringen massive Zeitgewinne gegenüber S21Vers95 bei direkten Verbindungen.

Anbindung des Flughafens

Der Bahnhof Flughafen lässt sich aus jeder Richtung ohne Umsteigen erreichen. In ihm halten alle Züge der Durchmesserlinie sowie der schnellen Nordumfahrung. Er ist über die neuen S-Bahnen im dichten Takt mit der Stadt Stuttgart wie auch mit den umliegenden Gemeinden verbunden. Vom Arnulf-Klett-Platz benötigt man 7 min bei KoS21 und 11 min bei KoS21basis bis zum Flughafen.

Der Bf Flughafen ist der Fernbahnhof für die Ortschaften südlich der Linie Böblingen, Vaihingen, Flughafen und Plochingen. Er bringt den Reisenden aus diesem Gebiet enorme Zeitgewinne im Fernverkehr gegenüber S21Vers95. Die Anbindung des Flughafens an den Schienenverkehr ist ein nützlicher Nebeneffekt.

Hauptbahnhof

KoS21 favorisiert einen Hochbahnhof, ähnlich dem neuen Berliner Hbf. Durch die Idee der Vernetzung mehrerer Bahnhöfe käme man mit sechs Gleisen aus.

Ein Hochbahnhof brächte quirlige Lebendigkeit in das Zentrum von Stuttgart und einen Hauch mondäner Architektur. Er nutzt die Grundstücksfläche doppelt. Auf der hoch liegenden Gleisplatte breite Bahnsteige, Sicht auf die Umgebung durch gläserne Wände, Licht und frische Luft. Im Erdgeschoss darunter die Schalterhalle, Betriebsräume, Restaurants, Reisebüros und Geschäfte. Die Gleisfläche kann von allen Seiten ebenerdig unterquert oder unterfahren werden.

KoS21basis verzichtet auf die Durchmesserlinie mit den beiden Tunnels und nimmt den Hbf aus dem Zentrum heraus. Der Bf Flughafen wird zum Fernbahnhof der Region Stuttgart. Mit dem S-Bahn Shuttle ist man vom Arnulf-Klett-Platz in 11 min und von Mittnachtstraße in 9 min am Bf Flughafen.

Der Arnulf-Klett-Platz wird zum Nahverkehrszentrum Stuttgarts. Moderne S-Bahnen werden in der Zukunft große Teile des Regionalverkehrs übernehmen. Damit wird der Arnulf-Klett-Platz auch zum Zentrum des Regionalverkehrs. Ein S-Bahnnetz mit dichtem Zugverkehr braucht keinen ITF (Integrierter Takt Fahrplan). Man reist bequem bei kurzen Umsteigezeiten von Ort zu Ort.

Zeitgewinn im Fernverkehr

Für den Bürger, der in die Ferne will, beginnt die Reise an seinem S- oder U-Bahnhof. Die Reisezeit t_{real} von Tür zu Tür ist entscheidend.

Beim Reisestart im Zentrum haben KoS21 und S21Vers95 die gleichen Fahrzeiten. Beim Reisestart außerhalb des Zentrums erzielt KoS21 deutliche bis massive Zeitgewinne gegenüber S21!

Bei KoS21basis werden, über den gesamten Großraum Stuttgart gerechnet, die kürzesten Fahrzeiten im Fernverkehr erzielt!

Technische Grundsätze beim Bau neuer Trassen für KoS21 oder KoS21basis

Sämtliche neu zu bauenden Gleistrassen werden für den Mischverkehr ausgelegt. Das heißt, DB-Züge und S-Bahnen benutzen das gleiche Gleis.

Neue Trassen im Stadtgebiet sollten in doppelgleisigen Tunneln geführt werden. Pro Richtung jeweils eine Röhre mit zwei Gleisen. Als Beispiel diene die neue Trasse der Gäubahn bei KoS21 sowie KoS21basis.

Nutzte man die jetzige Trasse der Gäubahn für Regional- und Fernzüge sowie S-Bahnen, könnten bei ihrem kurvenreichen Verlauf keine hohen Geschwindigkeiten erzielt werden. Kurze Reisezeiten sind die Grundbedingung für den Wechsel der Fahrgäste vom PKW auf die Schiene. Die beabsichtigte hohe Zugdichte führte zu Lärmbelästigungen für die Anwohner, wodurch Proteste entstünden.

Die Führung im Tunnel ermöglicht einen lautlosen Verkehr bei hoher Reisegeschwindigkeit. Als zusätzliche Optionen wären eine Schnellgüterlinie wie auch ein nächtlicher Güterverkehr denkbar.

Für den Abschnitt von Rohr zum Bf Flughafen kommt nur eine neu gebaute Trasse in Frage. Die vorhandene S-Bahntrasse durch Leinfelden hat nicht die notwendige Kapazität. Außerdem würden die Züge auf der Linie quer durch Leinfelden zu Zuckelbahnen.

Die Leistungsfähigkeit der neuen Gäubahn erkennt man beim Vorschlag KoS21basis. Die Fahrt auf der Nord-Süd-Trasse dauert nur 2 min 33 sec länger als über Nord- und Süd-Tunnel!

Der Mittlere Schlossgarten ist den Bürgern zurück zu geben

Das Reizthema, welches die Stuttgarter 2010 in Massen auf die Straße trieb, war nicht der Bahnhof, sondern die geplante Zerstörung des Mittleren Schlossgartens, einer wunderschönen Oase mitten in der Stadt. Ein Kleinod, um welches uns andere Städte beneideten. Mit der brachialen Rodung des Mittleren Schlossgartens im Februar 2012 wurde eine rote Linie überschritten. Der Hass auf die Verantwortlichen sitzt tief. Frieden wird in Stuttgart erst dann eintreten, wenn der Park den Bürgern zurück gegeben wird. Für die Neubepflanzung der gerodeten Fläche könnte ein Wettbewerb ausgeschrieben werden. Die Gleisführung bei KoS21 wie auch KoS21basis zerstört nicht den Mittleren Schlossgarten.

Wie erreicht man wissenschaftlich technischen Fortschritt?

Entscheidend sei, so sagen die Philosophen, die Entwicklung der Produktivkräfte, welche, permanent durch Widersprüche getrieben, diese löst und damit neue Widersprüche erzeugt. Quasi ein Perpetuum mobile der ungestümen Entwicklung von Technik und Wissenschaften, in dem der Mensch die entscheidende Rolle spielt, sich derer aber nicht bewusst ist.

Der Schienentransport mit seinem Gleisnetz, dem rollendem Material und seinen Logistikkonzepten ist eine Produktivkraft. Die Widersprüche muss man nicht suchen, sondern ist mit ihnen als Kunde der Bahn AG täglich konfrontiert.

Geben wir uns einen Ruck, überwinden wir die Gräben und erarbeiten wir in einem gemeinsam geführten, durch die Widersprüche getriebenen technischen Meinungsstreit ein Konzept zum Schienenverkehr der Region Stuttgart für das 21. Jahrhundert, das uns alle begeistert!

Technische Vorschläge <http://www.trac.biz/>

Technische Dokumente

[KoS21.pdf](#) **[Schienennetz_KoS21.pdf](#)** **[KoS21basis.pdf](#)**

[Talquerung_KoS21.pdf](#)

[Gefahr_durch_Laengsneigung_des_Bahnsteiges.pdf](#)

[KoS21_Uebersicht.pdf](#)

[KoS21_Kerngedanken.pdf](#)

[KoS21basis_Kernpunkte.pdf](#)

[KoS21_Schienennetz_Kernpunkte.pdf](#)

Meinungen

[Quo_vadis_S21_Teil_1.pdf](#) **[Quo_vadis_S21_Teil_2.pdf](#)**

[Quo_vadis_S21_Teil_4.pdf](#)

[Verhindern_von_Ideen.pdf](#) **[Polarisierung_auf_S21_oder_K21_fuehrt_zur_Blockade.pdf](#)**

[s21_und_die_Parteien.pdf](#)

[Kamele_und_Panzerkreuzer.pdf](#)