

Quo vadis, S21? Teil 4

Der Streit um die Kapazität dauert an. Wie viele Züge fertigt der jeweilige Bahnhof ab? Wenn der Bahnhof der Mittelpunkt des Verkehrs einer Stadt ist, kann man darüber diskutieren. Vor 150 Jahren ein wichtiges Thema. Aber heute? PKWs schultern den Personenverkehr. S- und U-Bahnen sowie Busse transportieren im Ballungsgebiet Massen von Bürgern. Und wer im Urlaub weit weg will, benutzt das Flugzeug.

Die Diskussion dreht sich ständig um den Fernverkehr, obwohl nur wenige Prozent der Bahnreisenden Stuttgarts an ihm teilnehmen. Das Gros der Fahrgäste nutzt den Nah- und den Regionalverkehr.

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 die Messgröße 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.

Geht es bei der Diskussion um den Bahnhof eigentlich noch um ein neues Konzept für den Schienenverkehr in der Region Stuttgart?

Stuttgart hat zwei gravierende Probleme

1. Das Zentrum, eingezwängt zwischen Berghängen, lechzt nach Flächen zur Stadtentwicklung
2. Die Region braucht dringend zusätzlichen Nahverkehr auf der Schiene.

Kopfbahnhof: Zu 1: keine Lösung. Zu 2: keine Lösung. Fazit: Aufgabe des Kopfbahnhofs

S21Vers95: Zu 1: Mogelpackung Zu 2: keine Lösung. Fazit: S21Vers95 ist untauglich

Mogelpackung Halb/Tiefbahnhof

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.

Weitere Kritikpunkte: Die Betonwanne ragt schief aus dem Boden. Die Bahnhofsgleise weisen ein regelwidriges Gefälle von 15 Promille auf. 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.

Alternativvorschlag KoS21

Zu 1: KoS21 lässt sich mit einem Hochbahnhof betreiben (Talquerung_KoS21). Ein Hochbahnhof nutzt die Grundstücksfläche doppelt. Die Gleisfläche kann von allen Seiten ebenerdig unterquert oder unterfahren werden.

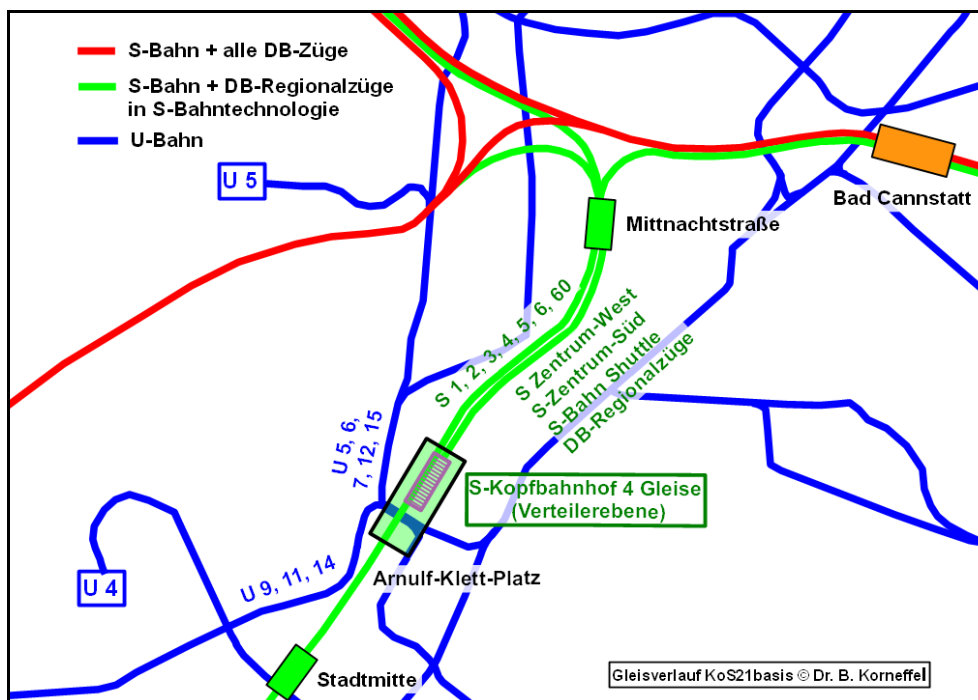
Zu 2: Bau des Gleisdreieck Nord und der schnellen Nordumfahrung. Mit der Realisierung weiterer optionaler Komponenten wird der Bahnring Stuttgart geschaffen. Das ermöglicht zahlreiche neue S-Bahnlinien. Im Nord- und Südtunnel fahren nicht nur DB-Züge, sondern auch S-Bahnen.

Alternativvorschlag KoS21basis

Zu 1: Der Kopfbahnhof wird aufgegeben. Der Fernverkehr auf der Magistrale wird über die Bahnhöfe Flughafen und Feuerbach bedient.

Zu 2: Bau des Gleisdreieck Nord und der schnellen Nordumfahrung. Mit der Realisierung weiterer optionaler Komponenten wird der Bahnring Stuttgart geschaffen. Das ermöglicht zahlreiche neue S-Bahnlinien.

Arnulf-Klett-Platz wird bei KoS21basis zum Zentrum des Nah- und Regionalverkehrs



U-Bahn: 8 Linien

Bus: 3 Linien

S-Bahn: Heute bereits 7 Linien (S-Bahnsteigtief).

Bei KoS21basis kommen die Linien Zentrum-Süd und Zentrum-West sowie die S-Bahn Shuttle zum Flughafen und nach Feuerbach dazu. (S-Kopfbahnhof Verteilerebene).

DB-Regionalzüge auf Basis S-Bahntechnologie

Moderne S-Bahnen werden in der Zukunft Linien bis 100 km Länge bedienen und die meisten der RB und RE ersetzen. Der S-Bahnhof Arnulf-Klett-Platz würde somit auch zum Zentrum des Regionalverkehrs (Quo_vadis_S21_Teil_2). Ein S-Bahnnetz mit dichtem Zugverkehr braucht keinen ITF (Integrierter Takt Fahrplan). In einem S-Bahnnetz, welches die Region mit einem Durchmesser von 100 km und mehr erschließt, reist man bequem von Ort zu Ort, mit kleineren Umsteigezeiten als beim ITF.

Schnelle Verbindung zwischen Nahverkehrszentrum und Fernreisezentrum

Mit dem S-Bahn Shuttle ist man vom Arnulf-Klett-Platz in 11 min und von Mitnachtstraße in 9 min am Bf Flughafen.

Bf Flughafen bringt enorme Vorteile

Bei KoS21 ist der Bf Flughafen der Fernbahnhof für die Ortschaften südlich der Linie Böblingen, Vaihingen, Flughafen und Plochingen. Er bringt den Reisenden aus diesem Gebiet massive Zeitgewinne im Fernverkehr gegenüber S21. Bei KoS21basis bewältigen Bf Flughafen und Bf Feuerbach den Hauptteil des Fernverkehrs mit enormen Zeitgewinnen für die Reisenden.

Die Anbindung des Flughafens an den Schienenverkehr ist ein nützlicher Nebeneffekt.

Leinfelden-Echterdingen wird zum Fernreisezentrum

Der Bf Flughafen ließe sich aus jeder Richtung ohne Umsteigen erreichen. Damit würde Leinfelden-Echterdingen mit Flughafen, Omnibusbahnhof und DB-Bahnhof zum Fernreisezentrum des Großraums Stuttgart. Für das Zentrum und den Norden von Stuttgart könnte man den Bahnhof Feuerbach ausbauen. Und, nicht vergessen, die Bahnhöfe Bad Cannstatt und Vaihingen sind auch noch da.

Wenn moderne S-Bahnen in der Zukunft die meisten der RE und RB ersetzen (Voraussetzung: Das technische Problem „unterschiedliche Bahnsteighöhen“ wird gelöst), bleiben für die Region Stuttgart noch etwa 12 „echte“ Fernzüge pro Richtung und pro Stunde übrig. Dazu reichten für den Fernbahnhof 6 Gleise aus.

Der Bf Flughafen würde neben den bereits vorhandenen S-Bahnen S2 und S3 von fünf neuen S-Bahnlinien angefahren und wäre im dichten Takt und kurzen Fahrzeiten sowohl mit der Stadt Stuttgart wie auch mit den umliegenden Gemeinden verbunden.:

1. Nord-Süd-Bahn: X – Feuerbach – Flughafen – Göppingen
2. Zentrum-Süd-Bahn Arnulf-Klett-Platz – Flughafen – Tübingen
3. Ringbahn Bad Cannstatt – Flughafen – Plochingen – Bad Cannstatt
4. Fildernschleife Tübingen – Flughafen – Bad Cannstatt – Plochingen – Tübingen
5. West-Ost-Bahn 2 X – Böblingen – Flughafen – Göppingen

Die Mär von der Notwendigkeit eines Fernbahnknotens im Zentrum der Stadt

Wer braucht heute noch den zentralen Bahnhof, in den sämtliche Linien führen, um zwischen ihnen umsteigen zu können? Ist der Fernbahnhof das Herz einer heutigen Stadt? Werden die Geschäfte in der Königsstraße über den Hauptbahnhof beliefert? Warten Ingenieurbüros oder Anwaltskanzleien stündlich auf Kurierpost aus dem Gepäckwagen? Gibt es große Fabriken, die über den Bahnhof im Zentrum ihre Rohstoffe beziehen und ihre Produkte versenden?

Das Argument, das Ziel der Fernreisenden sei das Stadtzentrum, stimmt nicht. Wer nach Stuttgart mit der Bahn reist, wird in den meisten Fällen mittels Nahverkehr oder Taxi zu seinem eigentlichen Ziel weiterfahren. Der immense Aufwand, für die wenigen Reisenden, welche die unmittelbare Umgebung des Bahnhofes zum Ziel haben, diesen mit aller Gewalt im Zentrum zu halten, ist in keinsten Weise gerechtfertigt. Stuttgart ist nicht vergleichbar mit München oder Frankfurt, wo es genügend ebenen Flächen gibt. Dort kann die Bahn im Zentrum bleiben, so lange es keinen stört.

Leider fehlte den Vätern von S21 der Mut, den Hbf aus dem Zentrum heraus zu nehmen. Der neue Bahnhof soll in den Untergrund gequetscht werden. Das führt zu einem Wust an technischen und geologischen Problemen.

Beim Umzug des Fernbahnhofs in die Peripherie werden große Flächen für die Stadtentwicklung frei. Außerdem verschwinden trennende Gleistrassen. Eine Straße kann man überqueren, an Kreuzungen, Überwegen oder auch mal direkt. Eine Bahnlinie trennt wie ein Fluss.

Zeitgewinn mit KoS21 und KoS21basis beim Fernverkehr auf der Magistrale

S21 behauptet, für den Fernverkehr auf der Magistrale maßgeschneidert zu sein und auf dieser bedeutende Verkürzungen in der Fahrzeit zu erreichen. 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 die Messgröße und nicht die Fahrzeit von Fernbahnhof zu Fernbahnhof. Ein Vergleich von S21 mit KoS21 wie auch mit KoS21basis bezüglich t_{real} ergibt für S21 ernüchternde Ergebnisse:

Zeitgewinn bei KoS21 und KoS21basis gegenüber S21					Reichenbach Nürtingen	Oberboihingen Denkendorf
Von	in Richtung Norden		in Richtung Ulm			
	KoS21 [min]	KoS21basis [min]	KoS21 [min]	KoS21basis [min]	Für diese Ortschaften gibt es bei S21 keine S-Bahn-Station. Dadurch ist ein Vergleich mit KoS21 oder KoS21basis nicht möglich. Diese Ortschaften profitieren enorm vom S-Bahnnetz, das KoS21 und KoS21basis realisieren. Für sie wird der Bf Flughafen der Fernbahnhof, mit massiven Zeitgewinnen gegenüber S21. „Richtung Norden“ bedeutet Richtung Karlsruhe, Mannheim oder Heilbronn (Details zu den Tabellenwerten siehe Schienennetz_KoS21, Kapitel „Zeitgewinn mit KoS21 beim Fernverkehr auf der Magistrale“ sowie KoS21basis, Kapitel „Zeitgewinn mit KoS21basis beim Fernverkehr auf der Magistrale“.)	
Flughafen	17	15	37	37		
Vaihingen	5	9	20	20		
Böblingen	5	9	25	25		
Botnang	5	9	11	11		
Zuffenhausen	5	10	4	4		
Feuerbach	5	10	4	4		
Nordbahnhof	0	5	0	5		
Mittnachtstraße	0	2	0	4		
Universität	1	1	12	12		
Schwabstraße	0	-3	0	1		
Arnulf-Klett-Platz	0	-3	0	-1		
Bad Cannstatt	0	5	1	1		
Waiblingen	0	5	1	1		
Untertürkheim	0	5	1	1		
Esslingen	0	5	2	2		
Plochingen	6	5	24	24		
Wernau	16	12	34	34		
Wendlingen	22	18	40	40		

KoS21 erzielt im Zentrum die gleichen Werte wie S21, erreicht aber beim Reisestart außerhalb des Zentrums gegenüber S21 enorme Zeitgewinne!

KoS21basis büßt in einem Teil des Zentrums gegenüber S21 etwas an Fahrzeit ein. Für die restliche Region erzielt KoS21basis deutliche bis massive Zeitgewinne gegenüber S21!

Über den gesamten Großraum Stuttgart gerechnet, erzielt man die kürzesten Fahrzeiten im Fernverkehr mit KoS21basis!

A-Klasse und Halb/Tiefbahnhof

Daimlers A-Klasse fiel einst beim Elchtest um. Der Konzern reagierte sofort. Die Konstruktion wurde überarbeitet und die technischen Mängel behoben. Das geschah schnell und kostete eine Stange Geld. Mit dem verbesserten Modell und attraktiven Konditionen ging man in den Markt, und die A-Klasse verkaufte sich fortan gut.

Stellen wir uns vor, Daimler hätte den Elchtest ignoriert. Die fehlerhafte Konstruktion wäre geblieben. Statt dessen Füttern einer PR-Agentur mit Millionen, damit diese täglich das Auto schön schreibt: Das Umkippen als alternativlose Weltneuigkeit! Es bringe dem Menschen den Boden näher, auf dem er lebt. Und erziehe ihn zur Demut gegenüber der Tierwelt, denn der Elch würde durch das Abtauchen des Autos nicht verletzt. So oder anders, fassen wir uns kurz: Der Verkauf wäre eingebrochen, unter Umständen die Marke in Verruf geraten, und nach rasanter Talfahrt das Finale vor dem Konkursrichter.

Da hat die Bahn AG ganz andere Möglichkeiten. Sie kann nicht insolvent werden, denn es haftet der Steuerzahler. Und dieser Geldstrom scheint unerschöpflich zu sein, wenn man die richtigen Verbindungen zur politischen Szene knüpft.

Der Halb/Tiefbahnhof ist eine Fehlkonstruktion, und zusätzlichen Nahverkehr auf der Schiene sucht man in S21Vers95 vergeblich. Man glaubt offenkundig, es genüge, wenn die Bürger täglich mit dem Mantra der Alternativlosigkeit geweckt, begleitet, und wieder ins Bett geschickt werden. Zwischendurch dümmlicher Werbe-Sprech. Wenn das Ganze doch wenigstens originell wäre! Doch manchmal hege ich den Verdacht, der Plot wurde bei „1984“ abgekupfert.

Realisieren von S21Vers95 wäre unverantwortlich

Die S21-Befürworter behaupten, der Halbtiefbahnhof wäre so leistungsfähig wie der Kopfbahnhof. Das wird von den Verfechtern des Kopfbahnhofs vehement bestritten. Ein Entscheid in diesem fachlichen Disput scheint nicht einfach zu sein. Doch lohnt der Aufwand dieser Auseinandersetzung?

Nehmen wir an, beide Bahnhöfe leisteten das Gleiche. Und nun? 10 Milliarden Euro (plus mehr) ausgeben, um etwas vorhandenes durch einen Neubau zu ersetzen, der die wirklichen und drängenden Probleme des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart nicht löst, ja noch nicht einmal ansatzweise eine Verbesserung versucht?

Was die Politiker vor 18 Jahren geritten hat, diesem untauglichen Projekt zuzustimmen, werden wir wohl nicht mehr herausbekommen. Vielleicht haben sie sich einfach geirrt. Möglicherweise war der Schienennahverkehr 1995 noch kein so drängendes Problem. Nur wer nichts tut, macht auch keine Fehler. Wird aber ein Fehler erkannt, dann muss er beseitigt werden. Dies gilt für jeden Menschen, und in besonderem Maße für Politiker, denn ihre Entscheidungen sind von großer Tragweite.

Was die Politik zu S21 bis heute geleistet hat, ist ernüchternd. Die große Mehrheit der Politiker rackert sich in ihrem Amt ab, um das Land nach vorne zu bringen und und müht sich, in nervenaufreibenden Diskussionen und Auseinandersetzungen die gegenteiligen Interessen der einzelnen Bevölkerungsschichten unter einen Hut zu bringen.

Die Probleme beginnen, wenn dem Wohl des Volkes das Wohl der Partei vorangestellt wird: Die Partei, die Partei, die hat immer Recht! Dann kann man plötzlich keine Fehler mehr korrigieren, denn die Partei macht keine.

Noch schlimmer wird es, wenn Vorsitzende von Parteien für sich das Recht reklamieren, auf keinen Fall einen Gesichtsverlust zu erleiden. Und das geschähe, so glauben sie, wenn sie von einem einmal gefassten Beschluss abwichen. Milliarden von Euro verbrennen, nur um bei hochgestellten Persönlichkeiten die Aura der Unfehlbarkeit aufrechtzuerhalten? Ein solches Szenario darf nicht Wirklichkeit werden!

Ein unzureichendes Projekt durchziehen, nur weil man sich scheut, die Mühen zur Behebung der Mängel auf sich zu nehmen? Das ist Vergeudung von Steuergeldern! Wenn wir das zulassen, zerstören wir den Zusammenhalt unserer Gesellschaft. Es gilt die Maxime: Bei einem Milliardenprojekt wie S21 sind Mängel sofort nach ihrem Erkennen zu beheben. Egal, in welchem Stadium des Projektes und egal, welchen Arbeitsaufwand das Beheben der Mängel erfordert!

Aus S21Vers95 lässt sich mittels grundlegender Änderungen ein zukunftsfähiges Projekt S21Vers13 formen!

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

Technische Dokumente

[KoS21_Uebersicht.pdf](#)

[KoS21_Kerngedanken.pdf](#)

[KoS21basis_Kernpunkte.pdf](#)

[KoS21_Schienennetz_Kernpunkte.pdf](#)

[KoS21.pdf](#)

[Schienennetz_KoS21.pdf](#)

[KoS21basis.pdf](#)

[Talquerung_KoS21.pdf](#)

[Gefahr_durch_Laengsneigung_des_Bahnsteiges.pdf](#)

Meinungen

[Quo_vadis_S21_Teil_1.pdf](#)

[Quo_vadis_S21_Teil_2.pdf](#)

[Quo_vadis_S21_Teil_3.pdf](#)

[Verhindern_von_Ideen.pdf](#)

[Polarisierung_auf_S21_oder_K21_fuehrt_zur_Blockade.pdf](#)

[s21_und_die_Parteien.pdf](#)

[Kamele_und_Panzerkreuzer.pdf](#)