

Presseerklärung vom 29. Oktober 2010

Bahn versagt bei der Planung für Stuttgart 21 **Fazit der Parkschützer über zweites Gespräch**

Stuttgart, 29. Oktober 2010: Beim zweiten Gespräch zu Stuttgart 21 ging es heute erneut um die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs Stuttgart 21 und um die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

„Es ist erschreckend, wie dürftig und schwach der Planungsstand der Bahn ist. Seit 16 Jahren wird nun an Stuttgart 21 herumgeplant. Und nun ist Bahn nicht einmal in der Lage, einen sinnvollen, kundenfreundlichen Fahrplan für diesen so aufwändig geplanten Bahnhof vorzulegen“, sagt Carola Eckstein von den Parkschützern. „Genau so wenig ist die Bahn in der Lage, die durch die Stuttgart 21-Bauarbeiten gestörte Signaltechnik im Gleisvorfeld in Ordnung zu bringen, damit wenigstens die S-Bahnen wieder in vollem Umfang und pünktlich fahren können. Nach 16 Jahren Planung fällt der Bahn heute auf, dass das Notfallkonzept, die S-Bahn im Fall einer Tunnelsperrung über den Fildertunnel umzuleiten, mangels ETCS in S-Bahnen nicht funktionieren kann. Es bedurfte 16 Jahre Planung und massive 'externe Unterstützung', um festzustellen, dass mit der vorgeschlagenen Infrastruktur am Flughafen maximal ein ICE-Halt alle zwei Stunden möglich ist. Ich würde mich in meinem Job nicht trauen, ein solch stümperhaftes Arbeitsergebnis vorzulegen.“

- Laut Dr. Kefer, Technikvorstand der Bahn AG, begann die Entkernung des Südflügels bereits vor Beginn der Schlichtungsgespräche, jetzt seien daher Sicherungsmaßnahmen nötig (10:18 Uhr). Der Sprecher von Stuttgart 21, Wolfgang Dietrich, sagte hingegen in der Regio-TV-Sendung Südpol vom 17.10.2010, dass im Südflügel keine Entkernungen statt fänden.
→ Hier zeigt sich, dass die Öffentlichkeit belogen wird.
- Dr. Kefer: „Die Frage nach der ausreichenden Kapazität [von Stuttgart 21] ist derzeit nicht zu beantworten (14:25 Uhr).
→ Angesichts der Tatsache, dass z.B. die elf Gleise in Köln, Durchgangsbahnhof, nicht ausreichen, sind gewisse Zweifel der Stuttgart 21-Gegner nicht aus der Luft gegriffen.
- Notfallkonzept für den Fall einer S-Bahntunnel-Sperrung: Die Planung der Bahn sieht vor, S-Bahnen durch den Fildertunnel umzuleiten (11:57 Uhr). Das ist nicht möglich, da S-Bahnen nicht mit dem ETCS-Signal- und Zugsicherungssystem ausgestattet sind (16:18 Uhr) [Kosten pro Zug ca. 300.000 EUR]. Die Bahn fragte sich während des Gesprächs, ob sie nicht besser auf ein duales Sicherungssystem umplanen solle (16:10 Uhr bis 16:33 Uhr).
→ Die ausgeschriebene Tunnelquerschnitte sind aber nur für ETCS ausreichend.
- Bahn und Politik argumentieren weiterhin mit Unterlagen, die den Gegnern nicht vorliegen (z.B. sogenannte Verstärkerfahrten im Fahrplan, 11:50 Uhr).
→ Die Bahn-Vertreter befolgen damit nicht die Anweisung von Bahnchef Grube, der seit einigen Wochen fordert, dass alle Fakten auf den Tisch müssten.

Rückfragen an Matthias von Herrmann, Pressesprecher der Parkschützer, Tel. 0174-7497868 oder an Carola Eckstein, Tel. 01525-3684818 oder an Fritz Mielert, Tel. 0176-66681817

Presseerklärungen und Hintergrundinfos / Presseportal: www.parkschuetzer.org/presse

Internet: www.bei-abriss-aufstand.de und twitter.com/AbrissAufstand und www.parkschuetzer.org



Matthias von Herrmann
Pressesprecher
0174 - 74 97 868
presse@parkschuetzer.org
www.parkschuetzer.org/presse