

Presseerklärung vom 18. Juli 2011

Herr Geißler, wie kommt die S-Bahn in den Tunnelbahnhof? Für S21 gibt es kein Notfallkonzept für S-Bahn und Fildertunnel

Stuttgart, 18. Juli 2011: Mit einem Bollerwagen und Pappferden werden als Grube und Kefer maskierte Parkschützer heute auf der Montagsdemo einen Schienenersatzverkehr organisieren. Die Aktion weist darauf hin, dass die Bahn für S21 nach wie vor kein realisierbares Notfallkonzept für S-Bahn und Fildertunnel vorgelegt hat. Ein solches Notfallkonzept für den Fall von Tunnelstörungen hatte auch Heiner Geißler in seinem Spruch verlangt (Absatz 12, siehe <http://www.schlichtung-s21.de/39.html>). Angesichts von jährlich 40 bis 50 Störfällen allein im S-Bahntunnel muss der Stuttgarter Bahnhof für diesen Fall eine praxistaugliche Ausweidlösung bieten, denn Schienenersatzverkehr ist für die Fahrgäste eine Zumutung. Auch eine Signalstörung im Fildertunnel darf nicht dazu führen, dass der Bahnverkehr in der gesamten Region im Chaos versinkt.

„Störungen und Ausfälle gehören zum System und kommen vor“, sagt Parkschützer Peter Selig-Eder. „Fast jede Woche kommt es in Stuttgart zu einer Störung, bei der S-Bahnen oben in den Hauptbahnhof einfahren müssen. Wo ist der Plan wie diese S-Bahnen zukünftig in den Tunnelbahnhof kommen sollen? Was passiert bei einer Störung in der Hauptverkehrszeit, wenn der Tunnelbahnhof auch ganz ohne S-Bahn schon an seiner Leistungsgrenze wäre, Bahnstiege auch ganz ohne S-Bahn schon doppelt belegt werden müssten? Was passiert bei einer Signalstörung im Fildertunnel? Wie kann die Bahn einen Fahrplan simulieren, ohne diese Fragen zu beantworten? Wie kann Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer es zulassen, dass hier ein neuer Bahnhof geplant, beschlossen und mit Milliarden Steuergeldern finanziert wird, ohne dass diese elementaren und alltäglichen Anforderungen berücksichtigt werden?“

Zur Sperrung des (S-Bahn-)Tunnels kommt es aufgrund von Signal- oder Weichenstörungen (recht häufig), durch liegengebliebene Triebfahrzeuge oder, deutlich seltener, durch 'Personenschäden'. Letztere haben dann in der Regel allerdings mehrstündige Sperrungen zur Folge. Bislang stellt das in Stuttgart kein allzu großes Problem dar, da die S-Bahnen dann oben im Kopfbahnhof halten und von dort über die Gäubahn direkt nach Vaihingen fahren können. Dadurch wirkt sich die Störung nur direkt auf die Haltestellen im Tunnel aus, die ihrerseits im gut erschlossenen Stadtbahn-Bereich liegen.

Was der Kopfbahnhof problemlos bewältigt, würde im Tunnelbahnhof zum Zusammenbruch des gesamten Bahnknotens Stuttgart führen. In der Folge könnte die Bahn nichts anderes tun, als die Fahrgäste stehen zu lassen oder im Schienenersatzverkehr durch die Stadt zu kutschieren - ein Rückfall ins vorletzte Jahrhundert. Für die Fahrgäste ist das eine Zumutung, besonders in den Stoßzeiten; das stellen die Parkschützer mit ihrem Bollerwagen-Ersatzverkehr symbolisch dar.

Pressetreffpunkt: 17:50Uhr am T-Shirt-Stand der Parkschützer, voraussichtlich links neben der Bühne, vor dem Haupteingang des Bahnhofs

Rückfragen an Matthias von Herrmann, Pressesprecher der Parkschützer, Tel. 0174-7497868 oder an Carola Eckstein, Tel. 0152-53684818

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