

Strom sparen statt Fahrpreise erhöhen: Kein Stuttgart 21 Parkschützer fordern Ende der stromfressenden Infrastrukturpolitik

Stuttgart, 14. Oktober 2011: Die Parkschützer fordern die Bahn auf, endlich energiefressende Infrastrukturprojekte wie Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm aufzugeben, statt ungeniert ihre Kunden mit Preiserhöhungen zu schröpfen. Alle reden vom Energiesparen, nur Bahnchef Rüdiger Grube setzt weiter auf Tunnelprojekte: Allein auf der 84 km langen Strecke Stuttgart-Ulm plant die Bahn über 40 km Tunnel – bei größeren Höhendifferenzen als auf der bestehenden Strecke. Und jeder Tunnel kostet Strom, nicht nur im Bau, sondern aufgrund des wesentlich höheren Luftwiderstandes im Tunnel jedesmal, wenn ein Zug durchfährt. Wer so baut, sollte sich schämen, über die hohe Stromrechnung zu jammern. Herr Grube sollte sich lieber ein Beispiel an Frankreich nehmen: Im gesamten französischen Hochgeschwindigkeitsnetz, immerhin 1.540 km, gibt es gerade einmal 43,5 km Tunnelstrecke. Das steigert den Reisekomfort und spart enorm viel Strom, also bares Geld.

„Der Energieverbrauch im Verkehr muss sinken“ sagt Dr. Carola Eckstein von den Ingenieuren²² für den Kopfbahnhof. „Das gilt für Autos, das muss endlich auch für die Bahn gelten! Während wir von der Autoindustrie selbstverständlich und zu recht sparsamere Autos fordern, setzt die Bahn weiter unbeirrt auf Infrastruktur, die den Stromverbrauch für jede einzelne Zugfahrt vervielfacht – und das für die nächsten hundert Jahre. Wenn Bundeskanzlerin Merkel ihre Energiewende ernst nimmt, muss sie allen voran bei ihrem Verkehrsminister und bei der bundeseigenen Bahn – Deutschlands größtem Stromverbraucher – eine energiesparende Infrastrukturpolitik durchsetzen. Würde die Bahn Strom sparen und ihre Infrastruktur energieeffizient machen, statt Tunnelprojekte wie Stuttgart 21 zu betreiben, bräuchte sie nicht über die hohe Stromrechnung zu jammern.“

Der Stromverbrauch einer Zugfahrt wird bestimmt durch den Luftwiderstand, die Höhenunterschiede, die Beschleunigung und den Rollwiderstand. Eine Abschätzung des Energiebedarfs für die Fahrt Stuttgart-Ulm-Stuttgart auf der heutigen Strecke und mit Stuttgart 21 finden Sie in der angehängten Grafik.

Der Luftwiderstand hat im Hochgeschwindigkeitsverkehr den größten Anteil am Energieverbrauch – und er ist im Tunnel um ein Vielfaches höher als auf freier Strecke. Je länger und enger der Tunnel ist, desto höher der Luftwiderstand. Von der zur Überwindung des Luftwiderstands verbrauchten Energie kann nichts zurückgewonnen werden! Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm haben einen extrem hohen Tunnelanteil; die Tunnel sind eingleisig und besonders eng geplant. Das führt zu einem enormen Strommehrverbrauch, der für die Reisenden keinerlei Vorteil, sondern nur Komfortverlust durch die Druckwellen bringt.

Würden durch die Tunnelstrecken wenigstens Höhenunterschiede vermieden, ließe sich ein gewisser energetischer Vorteil gegenrechnen – aber das Gegenteil ist der Fall: Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke müssten obendrein 360 Höhenmeter mehr überwunden werden. Das führt zu einem weiteren Energiemehrverbrauch ohne Nutzen für die Reisenden (siehe Grafik). Das beginnt schon damit, dass der geplante Tunnelbahnhof 17 Meter tiefer liegen soll als der heutige Stuttgarter Hauptbahnhof. Alleine die 17 m Höhendifferenz, die jeder in Stuttgart haltenden Zug im Vergleich zur heutigen Situation zusätzlich überwinden müsste, würden täglich etwa 11.750 kWh Strom kosten (bei täglich 590 Zügen, wie sie heute fahren). Das entspricht dem Tagesbedarf von 1.175 Haushalten.

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