

Presseerklärung vom 1. Oktober 2012

S21: „Reisende nach Stuttgart steigen bitte in Esslingen um ...“ Durch Stuttgart 21 wird Landeshauptstadt Stuttgart abgehängt

Stuttgart, 1. Oktober 2012: Zum zweiten Mal innerhalb kurzer Zeit hieß es am Wochenende in den Fernzügen der Deutschen Bahn: „Reisende nach Stuttgart steigen bitte in Esslingen um.“ Ursache waren erneut die Umbauarbeiten für den Tunnelbahnhof Stuttgart 21, konkret die Weiche 227ab, die im Rahmen des Gleisvorfeldumbaus neu eingebaut wurde. S21-Kritiker hatten von vorneherein vor diesem halbherzigen Umbau mit viel Flickschusterei gewarnt – die zahlreichen zum Teil schweren Unfälle und Pannen der letzten Jahre im Stuttgarter Hauptbahnhof zeigen: Die Bahn hat den Umbau nicht im Griff und pflegt zudem einen extrem verantwortungslosen Umgang mit der Sicherheit der Reisenden.

„Reisende nach Stuttgart steigen bitte in Esslingen um“, das werden Bahnfahrer wohl noch oft zu hören bekommen, solange der S21-Tunnelwahnsinn nicht gestoppt ist“, sagt Dr. Carola Eckstein von den Parkschützern. „Die geringe Auslegung des Tunnelbahnhofs für nur 32 Züge in der Stunde zeigt, dass die Bahn keinerlei Interesse daran hat, Stuttgart als wichtigen Knotenbahnhof im Fernverkehr beizubehalten. Dank den Herren Schuster, Oettinger und Kretschmann bezahlen wir auch noch viel Geld dafür, dass die Landeshauptstadt nach und nach vom Fernverkehr abgehängt wird – das ist ein Unding! Angesichts von Leistungslüge und Katastrophenplanung ist es höchste Zeit, dass Verkehrsminister Hermann die Notbremse zieht und Stuttgart 21 stoppt – denn er kann es, wenn er es nur will.“

Wie in allen Hochgeschwindigkeitsnetzen hat auch die Deutsche Bahn Interesse, ihre ICEs nicht durch das Anfahren von Innenstädten ‚auszubremsen‘. So wurde der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe weit außerhalb der Stadt gebaut, Kassel-Hauptbahnhof wird vom Fernverkehr nicht mehr angefahren.

Mit der vollständigen Überprüfung der Planfeststellungsunterlagen von 1997 zeigt Dr. Christoph Engelhardt von Wikireal nun: Die Bahn plante den Tunnelbahnhof von Anfang an für eine Kapazität von *nur* 32 Zügen in der Spitzenstunde, das sind 36% *weniger* Züge als der bestehende Kopfbahnhof leisten kann. Weitere Informationen zur tatsächlichen Leistungsfähigkeit des Tunnelbahnhofs wird Dr. Christoph Engelhardt auf der heutigen 142. Montagsdemo auf dem Stuttgarter Marktplatz vorstellen. Diese geringe Auslegung von S21 zeigt, dass die Bahn AG die Landeshauptstadt Stuttgart in Zukunft nicht mehr als wichtigen Bahnknoten im Fernverkehr sieht. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat dem Kopfbahnhof hingegen eine Kapazität von 50 Zügen pro Stunden bescheinigt.

Auch die jüngste Zugentgleisung im für Stuttgart 21 extra umgebauten Gleisvorfeld zeigt, wie die Landeshauptstadt durch Stuttgart 21 aufs Abstellgleis gerät. Die Tatsache, dass die ersten Züge bald wieder fahren, ist den großen Kapazitätsreserven des Kopfbahnhofs zu verdanken sowie der Tatsache, dass der Zug nicht in einem Tunnel entgleiste. Selbst 24 Stunden nach dem Unfall waren noch 5 von 15 Gleisen blockiert, trotzdem funktioniert der Bahnverkehr im Kopfbahnhof wieder. Im Tunnelbahnhof S21 wäre die Bergung des Zuges viel langwieriger, der Verkehr hätte solange komplett ruhen müssen.

Rückfragen an Matthias von Herrmann, Pressesprecher der Parkschützer, Tel. 0174-7497868 oder an Dr. Carola Eckstein, Tel. 01525-3684818

Presseportal: parkschuetzer.org/presse

RSS-Feed: bei-abriss-aufstand.de/category/pspe/feed/

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



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