

Stuttgart, 25.01.2024

Studie belegt: Mit Stuttgart 21 drohen schon bei kleinen Störungen massive Zugausfälle

„Ohne „Gäubahn“-Anbindung droht Bahn-Infarkt“

Über die Hälfte der Züge auf der transeuropäischen Verbindung Stuttgart–Singen–Zürich–Mailand müsste umgeleitet werden oder – wie ein Großteil der Züge zum Flughafen – komplett ausfallen, wenn auch nur ein einziger Zug im Fildertunnel liegenbleiben würde. Das geht aus einer „Resilienz“-Studie hervor, die das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 heute vorgestellt hat.

Der Verkehrsberater **Karlheinz Rößler** (Mitgründer der renommierten VIEREGG-RÖSSLER GmbH) und **Klaus Wößner** von der S21-kritischen Initiative „Ingenieure22“ kommen in ihrer Studie zu dem Schluss: Würde Stuttgart 21 in der vorgesehenen Form in Betrieb gehen, würde es diesem Verkehrsknoten wesentlich an Rückfallebenen für den Notfall fehlen, er sei viel zu sehr „auf Kante genäht“. Zumindest eine **dauerhafte direkte Verbindung der „Gäubahn“ zum Kopfbahnhof wäre erforderlich**, um wenigstens für die internationale Verbindung zur Schweiz und nach Italien eine Ausweichmöglichkeit zu haben.

Erschwerend kommt hinzu, dass – aus Sicherheitsgründen – grundsätzlich zur gleichen Zeit in einer Tunnelröhre immer nur ein Zug fahren dürfte. Denn weitere Züge im Tunnel würden z.B. bei einem Brandereignis die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge versperren. Zudem dürfte **zur gleichen Zeit immer nur ein Zug entweder in der einen oder in der anderen der beiden Röhren** fahren. Denn die jeweilige Gegenröhre ist als „sichere“ Rettungsröhre eingeplant, in die die Fahrgäste vor dem tödlichen Rauch fliehen sollen.

Was im Fildertunnel für die mangelnde Widerstandsfähigkeit („Resilienz“) bei Betriebsstörungen gilt, zeigt sich ähnlich auch im Tiefbahnhof selbst: Würde dort beispielsweise ein Zug nur eine einzige Weiche blockieren, **müsste bereits ein Drittel der Züge großräumig um den Tiefbahnhof herumgeleitet werden**. Der Bahnhof Esslingen würde damit für Fernzüge regelmäßig zum „Ersatz-Hauptbahnhof“, weil er der nächstgelegene mit ausreichend langen Bahnsteigen wäre.

Ursache dafür, dass es bei Stuttgart 21 schon bei kleinen Störungen zum „Infarkt“ käme, sind – neben der zu knappen Zahl an Gleisen im Tiefbahnhof – **vor allem fehlende Weichen**. Aus diesem Grund könnten Züge nur sehr begrenzt Gleiswechsel vornehmen und müssten auf Gegengleise gelenkt werden, wo sie aber den übrigen Zugverkehr behinderten.

Als mögliche **Ursachen für solche schon kleinste Störungen** identifizieren die Autoren 21 Vorkommnisse, von Gegenständen oder Personen im Gleis über defekte Bremsen bis hin zu Brandereignissen. Mit wochen- oder monatelangen Sperrungen wäre zu rechnen, wenn – wie regelmäßig im Engelbergtunnel der Autobahn A81 – wegen des quellenden Anhydritgesteins Reparaturen anfielen.

Das **Aktionsbündnis appelliert an die** S21 verantwortende **Politik** und insbesondere die Interessenvertretungen der **örtlichen Wirtschaft**, des Handels, des Sports und des Tourismus, sich die Studie genau anzusehen und ihre bedingungslose Unterstützung des Projekts zu überprüfen.

Anlage: Resilienz-Studie

*Kontakt: Martin Poguntke, 0151 403 602 56
Karlheinz Rößler, 0151 510 728 36
Klaus Wößner, 0171 435 32 78*