

Bisschen denken beim Schenken

(Teil 2)

Bereits im letzten Beitrag an dieser Stelle war die Broschüre des ITS (Info-Turm Stuttgart) das Thema und es wurde festgestellt, dass viele Angaben darin nicht der Wahrheit entsprechen.



Aber im „Standardwerk“ des ITS gibt es noch weitere große Schwachstellen, auf die an dieser Stelle eingegangen werden soll.

Die Originaltexte aus dem Heft sind auch hier wieder mit blauer Farbe gedruckt.

Beginnen wir mit dem digitalen Knoten Stuttgart. Im ITS heißt es dazu wie folgt: „Die bekannten Signalanlagen entlang der Schienen entfallen. Sie werden durch elektronische Anzeigen für den Lokführer ersetzt.“

Das Problem dabei ist, dass die DB bis heute noch nicht über genügend Fahrzeuge mit dieser Ausrüstung verfügt.

So kann der von der Bahn gern beworbene IRE 200 zwischen Wendlingen und Ulm nur fahren, weil die Bahn mangels eigener Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstete Lokomotiven angemietet hat.



Dabei geht es derzeit nur um 2 Züge, die zwischen Wendlingen und Ulm im Sundentakt pendeln.

„Mit ETCS können mehr Züge mehr Fahrgäste in kürzeren Abständen schneller und zuverlässiger ans Ziel bringen.“

In der Schweiz, wo ETCS mittlerweile fast flächendeckend im Einsatz ist, hört man von ganz anderen Erfahrungen: „Dass die Umstellung vom herkömmlichen Betrieb mit Außensignalen auf ETCS (Level 2) mit Führerstandssignalisierung die Streckenkapazität nicht erhöht, sondern in vielen Fällen verringert, wird kaum mehr bestritten. Beim neuen Bahnhofs- und Streckenausbau Stuttgart 21 in Deutschland ist bereits ersichtlich, dass man die Leistungsfähigkeit der klassischen Zugüberwachung via Linienleiter von 1980 (z.B. S-Bahn München) nicht erreichen kann.“

Weiterhin kritisiert der Verband Schweizer Lokführer: „ETCS erhöht in keiner seiner aktuellen Betriebsarten die Kapazität der Gleise.“



„In Stuttgart wird aktuell erwartet, dass die Zugfolgezeit bei etwa 90 Sekunden liegen wird, betrieblich wird mit 2 Minuten Zugabstand geplant. Im Züricher S-Bahn-Kernbereich Hardbrücke-Stadelhofen wird aktuell mit ZUB/Integra und Außensignalisierung eine Zugfolgezeit von etwa 45 Sekunden erreicht.“

Aber auch die Sicherheit wird durch ETCS nicht unbedingt erhöht. Im Gegensatz zu ZUB ist ETCS nicht im Stande, einen Zug zuverlässig vor einer Kollision mit einem Prellbock zu schützen. Nun gibt es zwar bei Stuttgart 21 keine Prellböcke aber an Betracht der vielen geplanten Doppelbelegungen darf auch dieser Aspekt nicht vernachlässigt werden.

Während man also in unserem Nachbarland über umfangreiche praktische Erfahrungen mit ETCS verfügt, hofft man in Stuttgart, dass es hier besser klappt.

Vom digitalen Knoten Stuttgart ist also kaum zu erwarten, dass er die Probleme löst, die mit der Halbierung der Gleise ohne Not geschaffen wurden.

Aber kommen wir zu weiteren Behauptungen der Bahn, die nicht unbedingt glaubhaft sind. Unter dem Oberbegriff „Nachhaltigkeit“ verspricht man zum Beispiel weniger Lärm. Das trifft natürlich zu, wenn die Züge durch Tunnel fahren.



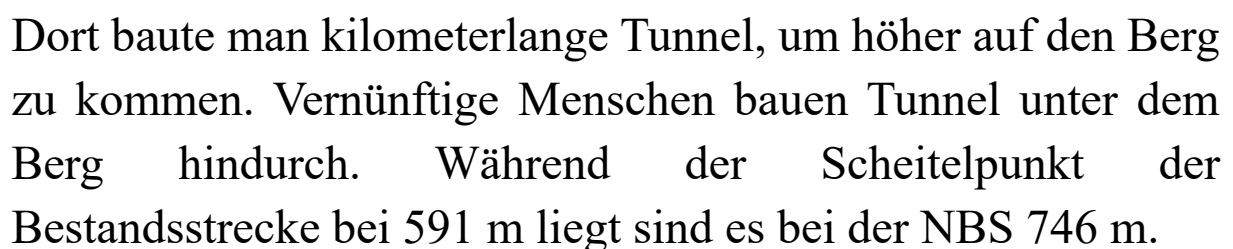
Dafür aber wird es in den Zügen deutlich lauter, wenn sie die Tunnel mit hoher Geschwindigkeit durchfahren, was auf die Dauer sehr unangenehm für die Ohren ist.

Aber auch die Ein- und Ausfahrt verursacht trotz spezieller Tunnelportale erheblichen Lärm.

Wenn man zum Beispiel an der Filstalbrücke als Wanderer unterwegs ist, hört man die Züge schon lange, bevor sie die Tunnel verlassen.

Aber es kommt noch besser: **Der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof benötigt keine künstliche Heizung und tagsüber kaum künstliches Licht.“**

Unstrittig ist jedoch, dass der Tiefbahnhof eine künstliche Belüftung braucht, die auch bereits im Bau ist. Auch werden Rolltreppen und Aufzüge Unmengen an Strom verbrauchen, die der Kopfbahnhof nicht braucht. Hinzu kommt, dass die Züge wegen der überdurchschnittlich großen Steigungen deutlich mehr Energie benötigen, womit wir auch gleich wieder bei der Neubaustrecke wären.



Dabei gibt es auf dieser Höhe nicht einmal eine Haltestelle! Für den Energieverbrauch bedeutet das eine erhebliche Steigerung, erstens durch die Höhe, die die Züge erklimmen müssen und zweitens durch den etwa dreifachen Luftwiderstand im Tunnel. Was ist daran nachhaltig?

„Beim Bau des Hauptbahnhofs wird alles getan, um die wertvollen Stuttgarter Mineralquellen zu schützen. Das gelingt mit einem umfangreichen Grundwassermanagement.“



Dieses Grundwassermanagement pumpte Grundwasser aus der Baugrube, welches dann durch die im Bild zu sehenden Rohre entweder wieder in die Erde gepresst wurde oder aber auch in den Neckar floss.



Die Rohre, durch die angeblich Wasser in Trinkwasserqualität floss, waren übrigens schon bei ihrer Anlieferung im Jahr 2010 innen verrostet, obwohl laut Planfeststellung nur Rohre aus Edelstahl oder mit einer Innenbeschichtung aus Kunststoff (PTFE) verwendet werden durften.



Daran hielt sich jedoch kein Mensch.

„Umwelt- und Artenschutz spielen beim Projekt Stuttgart-Ulm eine große Rolle. Die Bahn ließ zahlreiche Bäume verpflanzen und Waldstücke neu aufforsten. Für bedrohte Tierarten wurden neue Lebensräume geschaffen.“

Auch hier weicht man von der Wahrheit ab. Zumindest wird gern verschwiegen, dass die Verpflanzung einiger Bäume höchst unsachgemäß durchgeführt wurde, was später teilweise zu deren Absterben führte. Viele Bäume wurden auch direkt vor Ort geschreddert, mitsamt ihrer Bewohner, die in ihnen Winterschlaf hielten (z.B. Siebenschläfer).

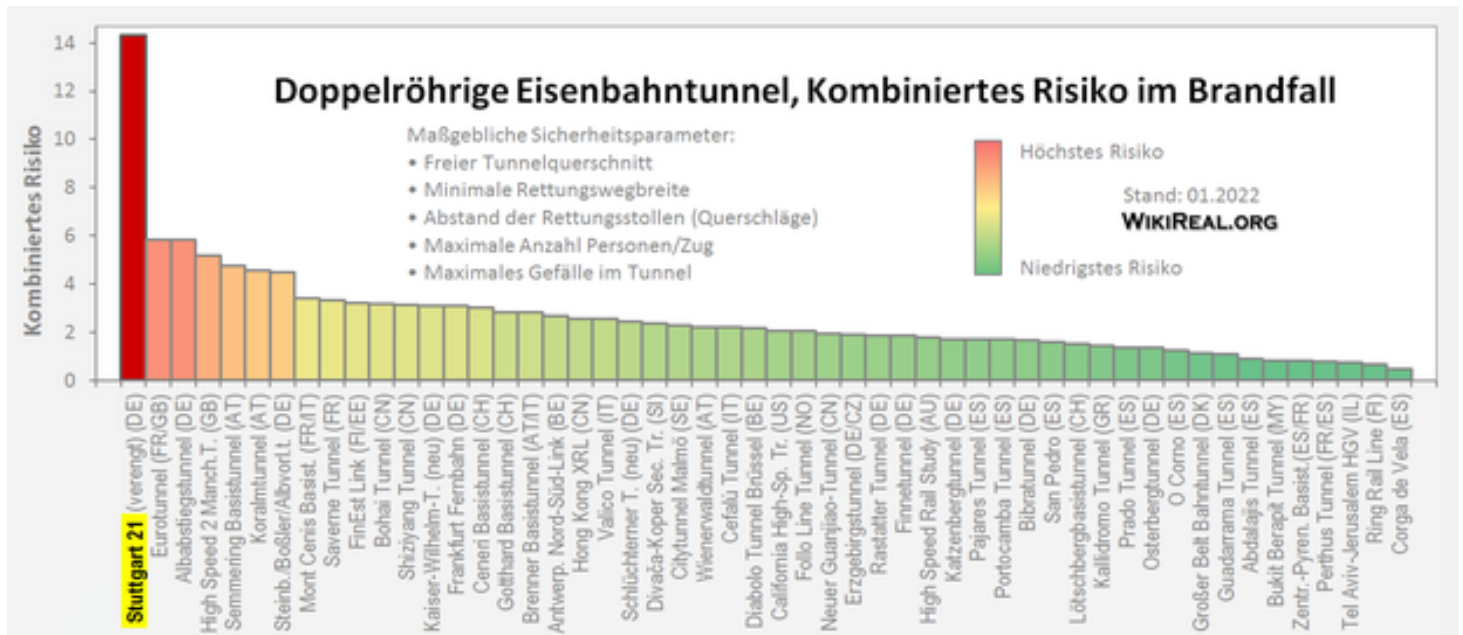


Auch mit der Umsiedelung von Tieren ging einiges in die Hose. So wurden laut Bahn zahlreiche Eidechsen nach Steinheim a.d. Murr umgesiedelt, die aber später nie wieder gesehen wurden. Weiterhin wurden auf dem Killesberg auf wertvollen Magerrasenwiesen Steinwälle aufgefahren, um ein Eidechsenbiotop zu schaffen. Die Eidechsen waren jedoch sehr undankbar und wanderten in andere Gebiete ab.



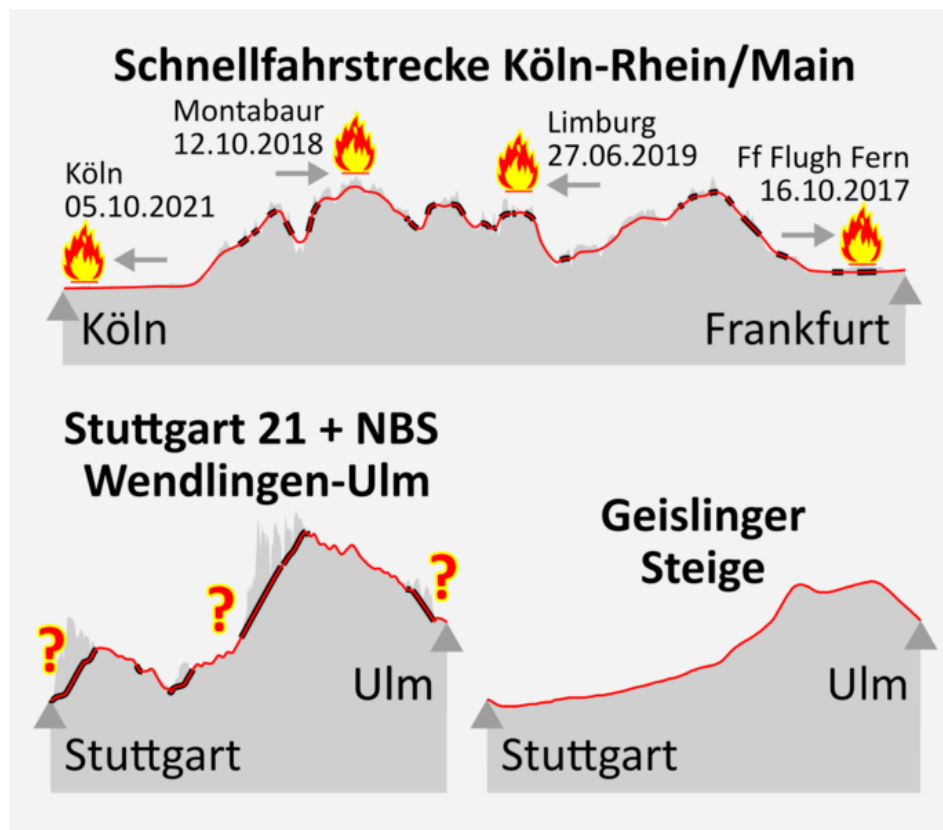
Verstehen kann man das ja.

Auch den verschiedenen Verfahren, die beim Bau der Tunnel angewendet wurden, widmet man viel Raum. Allerdings finden sich keine Hinweise auf die Probleme mit Anhydrit und auch das Thema Brandschutz wird wohlweislich ausgespart. Dabei gehören die Stuttgarter Tunnel zu den gefährlichsten in Europa, da die Bahn nur Mindestanforderungen erfüllt.



Andere Eisenbahntunnel, selbst in Spanien oder in der Türkei, sind da bedeutend sicherer.

Allein durch die großen Steigungen im Fildertunnel und auf der Neubaustrecke erhöht sich das Risiko eines Fahrzeugbrandes deutlich.

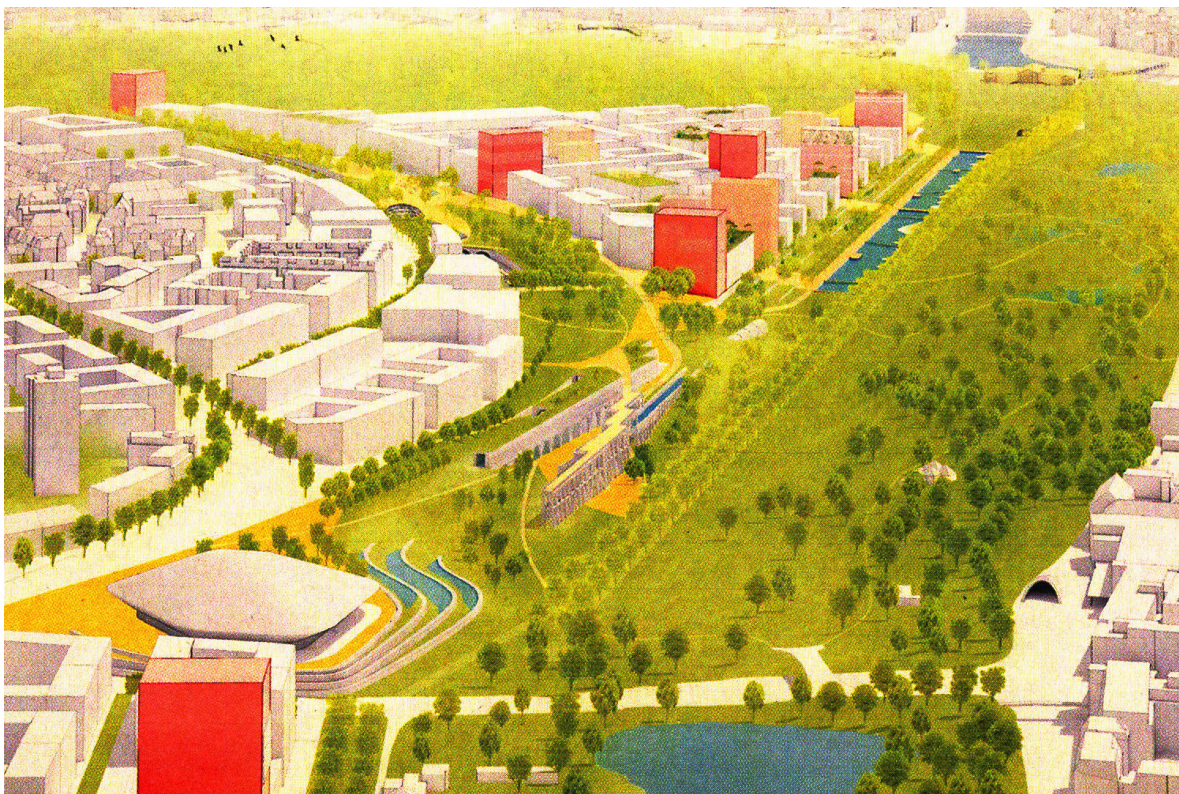


So ist nachgewiesen, dass sich die meisten Brände auf der Strecke Köln-Frankfurt ereigneten, die durch ständig wechselnde starke Steigungen und Gefälle gekennzeichnet ist. Wenn man sich das Streckenprofil zwischen Stuttgart und Ulm betrachtet, lässt das Schlimmes befürchten.

Auch mit der geplanten Bebauung der heutigen Gleisflächen befasst sich das Werbeblättchen des ITS, obwohl diese nicht in das Aufgabenfeld der Deutschen Bahn fällt sondern allein Sache der Landeshauptstadt ist.

„Ein zentrales Anliegen von Stuttgarts derzeit größtem Stadtentwicklungsprojekt ist die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.“

Dazu muss man wissen, dass die Stadt zwischen 4.700 und 5.700 Wohneinheiten plant. Das heißt, dass sich eine mittlere Wohnungsgröße von etwa 68 m² ergibt. Das wäre eine gute Zweizimmerwohnung oder eine kleine Dreizimmerwohnung.



Da jedoch in dieser Innenstadtlage mit Sicherheit auch zahlreiche größere Wohnungen und Penthäuser angeboten werden sollen, reduzieren sich die Flächen der geplanten Wohnungen weiter nach unten.



Für das geplante Rosensteinviertel rechnet man mit etwa 12.500 €/m² Wohnfläche. Eine kleine Wohnung mit zwischen 60 und 70 m² würde demnach etwa 850.000,- € kosten – plus Kaufnebenkosten. Wer aber wäre so dämlich, eine solch kleine Wohnung für diesen astronomischen Kaufpreis zu erwerben? Und für welche Personengruppen will die Stadt dort „bezahlbaren Wohnraum“ ermöglichen? Bekanntlich sind mehrere Kindergärten und Schulen geplant. Sollen also durchschnittlich 68 m² oder gar noch weniger für Familien mit Kindern reichen? Das sind nämlich die Hauptbetroffenen der Wohnungsnot.

Zu guter Letzt steht dann noch die Kostenschätzung des Stadtkämmerers im Raum, nach der die Baufeldfreimachung, die Altlastenbeseitigung und die öffentliche Infrastruktur etwa 1,6 Mrd. € kosten soll. Das bedeutet, dass sich die Stadt finanziell überhebt.

Wenn der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim im kommenden Jahr die Kappung der Panoramabahn untersagen sollte, wären die Träume der Stadt ohnehin Schnee von gestern und der Kopfbahnhof müsste zumindest in Teilen erhalten bleiben.

Das alles erfährt man nicht in den Werbebroschüren des ITS für Stuttgart 21.

Wer sich jedoch dafür interessiert, kann sich entweder auf den Montagsdemos (18 Uhr auf dem Schlossplatz) oder an der Mahnwache gegen Stuttgart 21 gegenüber des Hauptbahnhofs informieren bzw. erhält an beiden Stellen auch Unterlagen, die Stuttgart 21 kritisch beleuchten.



Übrigens gibt die Bahn gerade weitere Millionen aus, um trotz eines abschlägigen Urteils des Stuttgarter Verwaltungsgerichts dennoch die Projektpartner zur Übernahme der Mehrkosten zu zwingen.

Und wieder zahlt der Steuerzahler!

V.i.S.d.P.: P. Müller 18107 Rostock Rigaer Str. 13

15.12.2024