



14. August 2008

Chart 1:

Betriebliche Mängel des Projekts Stuttgart 21

Auftraggeber:

Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Gemeinderat der Stadt Stuttgart

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.,
Landesverband Baden-Württemberg



Chart 2:

Mängel des Tunnel-Hauptbahnhofs

- nur noch 8 statt bisher 16 Bahnsteiggleise
- zu wenige Gleise und fehlende Überwerfungen am Bahnhofsnordkopf und -Südkopf
- zu geringe Einfahrtgeschwindigkeit (nur 60 km/h) wegen zu kurzer Durchrutschwege
- nur 100 cm Abstand zwischen Rolltreppen und Sicherheitsstreifen des Bahnsteigs
- Bahnsteiggleise des Tunnel-Hauptbahnhofs mit 1,5 Prozent Steigung
- keine Abstellgleise in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen
- keine Bahnsteigwende von Zügen mehr möglich
- bei Störungen im S-Bahn-Tunnel keine Führung von S-Bahnzügen in den Hauptbahnhof mehr möglich

Chart 3:

Mängel des neuen Flughafen-Fernbahnhofs

- sehr enge Kurvenradien und große Steigungen zwischen Flughafen-Fernbahnhof und neuer ICE-Strecke: "unterirdische Geislinger Steige"
- Anbindung Fildertunnel - Flughafen-Fernbahnhof nur eingleisig
- lange Fußwege beim Umsteigen zwischen vorhandenem Flughafen-S-Bahnhof und neuem Flughafen-Fernbahnhof



Chart 4:

Mängel der Zulaufstrecken zum Tunnel-Hauptbahnhof

- Fahrdynamisch ungünstiger Höhenverlauf des Fildertunnels
- Nordlastigkeit der Zulaufstrecken mit Nachteilen für manche durchzubindende Züge (Kopfmachen oder Umwegfahrt)
- keine Nutzung der S-Bahn-Gleise durch Regionalzüge von Stuttgart Hbf in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt sowie in der Gegenrichtung mehr möglich
- fahrdynamisch ungünstige, sehr enge Wendlinger Kurve



Chart 5a:

Mängel der zukünftigen Gäubahn-Führung in Stuttgart

- rund 5 Minuten längere Fahrzeit der ICE- und Regionalzüge zwischen Böblingen und Stuttgart Hbf
- keine kreuzungsfreie Verzweigung von Flughafen-S-Bahn und Rohrer Kurve
- sehr enge Kurvenradien (lediglich 200 m, v_{\max} nur 60 km/h) in Leinfelden-Echterdingen
- Fahrstraßen-Kreuzung der Regional- und Fernzüge in Richtung Hauptbahnhof mit S-Bahn-Zügen in Richtung Vaihingen am Westkopf des Flughafen-S-Bahnhofs
- Kapazitätsengpaß im Flughafen-S-Bahnhof
- sehr enge Kurve der "Flughafenschleife" zwischen Flughafen-S-Bahnhof und neuer ICE-Strecke

Chart 5b:

Forts. Mängel der zukünftigen Gäubahn-Führung in Stuttgart

- Fahrpläne der Regional- und Fernzüge der Gäubahn müssen gleich mehrfach koordiniert werden:
 - mit S1 Vaihingen - Herrenberg
 - mit S2 und S3 Vaihingen - Flughafen
 - mit Regional- und Fernzügen Stuttgart - Wendlingen - Ulm / Tübingen
 - Fahrplan der einen Fahrtrichtung mit Fahrplan der Gegenrichtung
- Umleitungsstrecke Vaihingen - Hbf bei Störfällen im S-Bahn-Tunnel entfällt

Inhalt der 6 Abbildungen, die zwischen die Charts eingeschoben werden:

Abb.1: schematischer Gleisplan Tunnel-Hbf laut Planung

Abb.2: schematischer Gleisplan Tunnel-Hbf laut Planung mit beispielhaften Fahrstraßen

Abb.3: schematischer Gleisplan Tunnel-Hbf optimiert

Abb.4: schematischer Gleisplan Tunnel-Hbf optimiert mit beispielhaften Fahrstraßen

Abb.5: Übersichtsplan über die Zulaufstrecken zum Tunnel-Hauptbahnhof Stuttgart 21

Abb.6: schematischer Gleisplan Rohr - Flughafen