

S21 in der Version 1995 ist untauglich

Mittels grundlegender Änderungen lässt sich daraus ein zukunftsfähiges Projekt formen

Das Projekt S21 ist 18 Jahre alt und heute technisch überholt. Es weist eklatante Fehler auf:

1. Der Halb/Tiefbahnhof ist eine Fehlkonstruktion.
2. Die Anbindung des Flughafens ist eine Fehlplanung.
3. Es gibt keinen zusätzlichen schienengebundenen Nahverkehr.

Die Bahn AG verkürzt mit S21 die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm. Das war es, mehr gibt es nicht. Der restliche Schienenverkehr bleibt so karg wie bisher. Die Region Stuttgart braucht aber vor allem einen massiven Ausbau des Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene! Bei S21 Fehlanzeige.

S21 brüstet sich mit Flächengewinn im Zentrum und Fahrzeitgewinn. Ein Vergleich mit KoS21 wie auch KoS21basis ergibt jedoch für S21 ernüchternde Ergebnisse.

Mit S21 sollte der Schienenverkehr im Großraum Stuttgart derart konzipiert werden, dass er den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird. Das Projekt muss so genial sein, dass über einen langen Zeitraum der Personen- und Güterverkehr gemäß den zu erwartenden technischen Innovationen ausgeführt werden kann. Jetzt stur die technisch überholte Version 1995 von S21 zu realisieren wäre unverantwortlich!

S21 muss grundlegend verbessert werden!

In S21 stecken gute Ideen. Wir fangen somit nicht bei Null an. Im Gegenteil, etliche für die Version 1995 geplanten Bauabschnitte können mit geringen Änderungen übernommen werden. Formulieren wir es so: Wir stellen die Version 1995 vom Kopf „Fernverkehr“ auf die Füße „Nah- und Regionalverkehr“, dann werden Konturen eines zukunftsträchtigen Konzepts sichtbar. Der Fernverkehr wird nicht zu kurz kommen. Die für ihn in S21 angestrebten Verbesserungen sind zu realisieren. Aber Nah- und Regionalverkehr haben in der Region Stuttgart die Priorität vor dem Fernverkehr.

Aus S21Vers95 lässt sich mittels grundlegender Änderungen ein zukunftsfähiges Projekt S21Vers13 formen! Doch der Weg dahin scheint ein steiniger zu sein.

Grundidee von KoS21

Die Grundidee des Kompromissvorschlages zu S21 (KoS21) besteht darin, statt eines zentralen Bahnhofs mehrere über das Stadtgebiet verteilte Bahnhöfe mittels modernster Rechentechnik miteinander zu vernetzen. Die einzelnen Bahnhöfe erscheinen für den Fahrgäst wie ein einziger virtueller Bahnhof. Damit braucht man nicht mehr das Ringtunnelsystem, welches bei S21 dazu dient, den gesamten Fern- und Regionalbahnverkehr in einem Punkt zusammen zu führen und ihn aus diesem Punkt wieder heraus fließen zu lassen.

Fernverkehr

Im Fernverkehr auf der Magistrale werden bei KoS21 kürzere Fahrzeiten erzielt als bei S21. Außerdem ermöglichen KoS21 wie auch KoS21basis im Fernverkehr tangentiale Linien mit großen Fahrzeiteinsparungen gegenüber S21.

Der Bf Flughafen ist der Fernbahnhof für die Ortschaften südlich der Linie Böblingen, Vaihingen, Flughafen und Plochingen. Er bringt den Reisenden aus diesem Gebiet enorme Zeitgewinne gegenüber S21. Die Anbindung des Flughafens an den Schienenverkehr ist ein nützlicher Nebeneffekt.

Zusätzlicher schienengebundener Nahverkehr

Bei KoS21 wie auch KoS21basis realisieren die Nordumfahrung des Zentrums und das Gleisdreieck Nord zusätzlichen Nahverkehr auf der Schiene. Die Nordumfahrung verläuft vom Bf Flughafen bis zum Bf Bad Cannstatt und fügt sich aus folgenden Abschnitten zusammen: neue Gleistrasse vom Flughafen nach Rohr, ausgebauter Strecke von Rohr nach Österfeld, neue in Tunneln geführte Trasse der Gäubahn vom Ortseingang Dachswald bis zum Gleisdreieck Nord, Tunnel "Spange" und Rosensteintunnel.

Oberirdische Talquerung

Die Talquerung kann bei KoS21 oberirdisch erfolgen. Ein Hochbahnhof brächte quirlige Lebendigkeit in das Zentrum von Stuttgart und einen Hauch mondäner Architektur. Der Mittlere Schlossgarten könnte nach der brachialen Rodung wieder bepflanzt und den Stuttgarter Bürgern als Park zurückgegeben werden. Der Arnulf-Klett-Platz und die angrenzenden Straßenflächen ließen sich zu einer Fußgängerzone umgestalten.

KoS21basis

Bei KoS21basis wird der Fernbahnhof aus dem Zentrum herausgenommen. Der Flächengewinn im Zentrum wird damit am größten. Der Bf Flughafen wird zum Fernbahnhof der Region Stuttgart. Der Bf Feuerbach bedient das zentrale Stadtgebiet Stuttgarts und den nördlichen Teil der Region für Fernreisen in Richtung Norden.

Der Arnulf-Klett-Platz wird zum Nahverkehrszentrum Stuttgarts. Moderne S-Bahnen werden in der Zukunft große Teile des Regionalverkehrs übernehmen. Damit wird der Arnulf-Klett-Platz auch zum Zentrum des Regionalverkehrs.

KoS21basis realisiert viele neue zusätzliche S-Bahnlinien. Der Fildernraum wird mit Schienennahverkehr erschlossen.

Bei KoS21basis werden, über den gesamten Großraum Stuttgart gerechnet, die kürzesten Fahrzeiten im Fernverkehr erzielt!

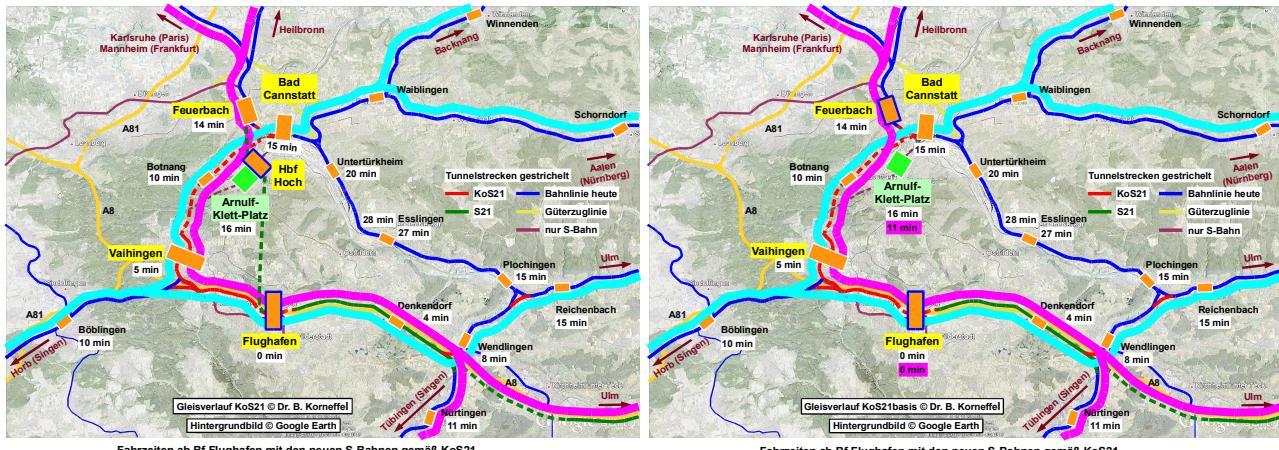
KoS21basis kostete deutlich weniger als S21.

Schnellgüterlinie

Für die Wirtschaftlichkeit der NBS Wendlingen - Ulm wurden Leichtgüterzüge eingerechnet. Zum heutigen Zeitpunkt sind das Phantome. Bei KoS21 lässt sich eine Schnellgüterlinie vom Güterbahnhof Kornwestheim nach Ulm einrichten und effizient betreiben. Auf dieser Linie könnten Lkws von Kornwestheim nach Ulm transportiert werden. Das wäre ein ökologischer Knüller!

Gefahren durch Längsneigung

Der bei S21 geplante Halb/Tiefbahnhof läge schief im Boden. Der 400 m lange Bahnsteig hätte eine Höhendifferenz von 6,30 m. Die Gefahren aus der Längsneigung sind allgegenwärtig. Das Dumme ist, man erkennt die Neigung nicht. Dem Menschen auf dem Bahnsteig steht keine Markierung zur Verfügung, nach der er die Neigung schätzen könnte. Fahrgäste aus anderen Regionen kommen gar nicht auf die Idee, dass ein moderner Bahnhof eine derartig große Neigung haben könnte. Die Bahn AG nimmt Unfälle in Kauf. Sie setzt sich leichtfertig über Sicherheitsbedenken hinweg. Dieses Verhalten schadet dem Ansehen der Bahn AG. Der neue Bahnhof muss unbedingt ohne Längsneigung gebaut werden!



KoS21

KoS21basis

Zeitgewinn mit KoS21 und KoS21basis beim Fernverkehr auf der Magistrale

Für den Bürger, der in die Ferne will, beginnt die Reise an seinem S- oder U-Bahnhof. Die Reisezeit von Tür zu Tür, das ist die tatsächliche Zeit t_{real} , entscheidet die Wahl „Auto oder Zug“ und nicht die Lage des Fernbahnhofs. Ein Vergleich von S21 mit KoS21 wie auch KoS21basis bezüglich t_{real} ergibt für S21 ernüchternde Ergebnisse:

Zeitgewinn bei KoS21 und KoS21basis gegenüber S21				Reichenbach	Oberboihingen
Von	in Richtung Norden		in Richtung Ulm	Nürtingen	Denkendorf
	KoS21 [min]	KoS21basis [min]	KoS21 [min]		
Flughafen	17	15	37	37	
Vaihingen	5	9	20	20	
Böblingen	5	9	25	25	
Botnang	5	9	11	11	
Zuffenhausen	5	10	4	4	
Feuerbach	5	10	4	4	
Nordbahnhof	0	5	0	5	
Mittnachtstraße	0	2	0	4	
Universität	1	1	12	12	
Schwabstraße	0	-3	0	1	
Arnulf-Klett-Platz	0	-3	0	-1	
Bad Cannstatt	0	5	1	1	
Waiblingen	0	5	1	1	
Untertürkheim	0	5	1	1	
Esslingen	0	5	2	2	
Plochingen	6	5	24	24	
Wernau	16	12	34	34	
Wendlingen	22	18	40	40	

Für diese Ortschaften gibt es bei S21 keine S-Bahn-Station. Dadurch ist ein Vergleich mit KoS21 oder KoS21basis nicht möglich. Diese Ortschaften profitieren enorm vom S-Bahnnetz, das KoS21 und KoS21basis realisieren. Für sie wird der Bf Flughafen der Fernbahnhof, mit massiven Zeitgewinnen gegenüber S21.

„Richtung Norden“ bedeutet Richtung Karlsruhe, Mannheim oder Heilbronn

(Details zu den Tabellenwerten siehe Schienennetz_KoS21, Kapitel „Zeitgewinn mit KoS21 beim Fernverkehr auf der Magistrale“ sowie KoS21basis, Kapitel „Zeitgewinn mit KoS21basis beim Fernverkehr auf der Magistrale“.)

Bei S21 gibt es Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr auf der Magistrale nur bei Start von Bahnstationen im Zentrum Stuttgarts. KoS21 erzielt im Zentrum die gleichen Werte wie S21, erreicht aber beim Reisestart außerhalb des Zentrums gegenüber S21 enorme Zeitgewinne!

KoS21basis büßt in einem kleinen Teil des Zentrums gegenüber S21 etwas an Fahrzeit ein. Für die restliche Region erzielt KoS21basis deutliche bis massive Zeitgewinne gegenüber S21!

Über den gesamten Großraum Stuttgart gerechnet, erzielt man die kürzesten Fahrzeiten im Fernverkehr mit KoS21basis!

Technische Vorschläge <http://www.trac.biz/>

Technische Dokumente

[**KoS21.pdf**](#) [**Schienennetz_KoS21.pdf**](#) [**KoS21basis.pdf**](#)

[**Talquerung_KoS21.pdf**](#)

[**Gefahr_durch_Laengsneigung_des_Bahnsteiges.pdf**](#)

[**KoS21_Kerngedanken.pdf**](#)

[**KoS21basis_Kernpunkte.pdf**](#)

[**KoS21_Schienennetz_Kernpunkte.pdf**](#)

Meinungen

[**Quo_vadis_S21_Teil_1.pdf**](#) [**Quo_vadis_S21_Teil_2.pdf**](#) [**Quo_vadis_S21_Teil_3.pdf**](#)

[**Quo_vadis_S21_Teil_4.pdf**](#)

[**Verhindern_von_Ideen.pdf**](#) [**Polarisierung_auf_S21_oder_K21_fuehrt_zur_Blockade.pdf**](#)

[**s21_und_die_Parteien.pdf**](#)

[**Kamele_und_Panzerkreuzer.pdf**](#)