



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 1

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Im Rahmen der Schlichtung soll eine Gegenüberstellung des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm und den von den Kritikern ins Gespräch gebrachten Alternativen erfolgen
- Dieser Vergleich auf Augenhöhe kann jedoch nur erfolgen, wenn bei den Alternativen zu den verkehrlichen Wirkungen auch die Konsequenzen für den Aus- und Neubau der Infrastruktur klar benannt werden.
- Ohne die Berücksichtigung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in der dicht besiedelten Region Stuttgart können keine Aussagen zur Machbarkeit getroffen werden
- Dieser Vortrag soll die Auswirkungen von K21 aufzeigen.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 2

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Im Detail wird in diesem Vortrag auf folgende Punkte eingegangen, die hier in einer Art „geographischen Inhaltsverzeichnis“ wiedergegeben sind
- Dazu bewegen wir uns ausgehend vom Hauptbahnhof im Uhrzeigersinn durch die neu zu bauende bzw. mitzunutzende Bahninfrastruktur:
 1. Sanierung Gleisvorfeld
 2. Fünftes Gleis Hauptbahnhof - Zuffenhausen
 3. Bau Rosensteintunnel II (und ggf. III)
 4. Bau Neckarbrücke II (und ggf. III)
 5. Neubaustrecke Neckartal
 6. Anschlusstunnel NBS
 7. Bhf. Flughafen/Messe
 8. Ertüchtigung Gäubahn und schließlich:
 9. Anschlussstrecke NBS



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

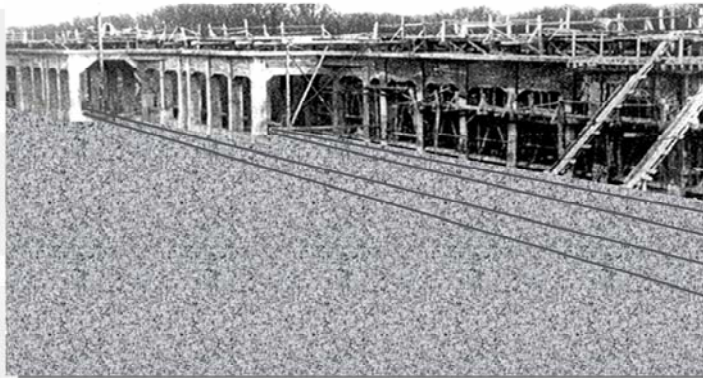
Folie 3

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Der gesamte innerstädtische Gleisbereich müsste unter laufendem Betrieb saniert werden:
 - Schienen
 - Über 700 Weichen (einschl. Werk Rosenstein)
 - Fahrleitungsanlagen
 - Leit- und Sicherungstechnik
 - Ingenieurbauwerke
- Exemplarisch sehen Sie hier einige wichtige Infrastrukturelemente, die bei ihrer Sanierung jeweils den laufenden Betrieb stark beeinflussen würden.
- Die Sanierung mit zahlreichen Bauzwischenzuständen würde sich über 10 bis 15 Jahre erstrecken
- Es müsste auch nachts gebaut werden
- Rottenwarntöne mit Typhonen wären unerlässlich. Lärmreduzierte Warnsysteme könnten eingesetzt werden, so dass Warntöne mit 126 dB(A) nicht mehr ganz so häufig gegeben werden müssten.

1 Sanierung Gleisvorfeld unter Betrieb



wirsindstuttgart21.de

Seite 4

Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 4

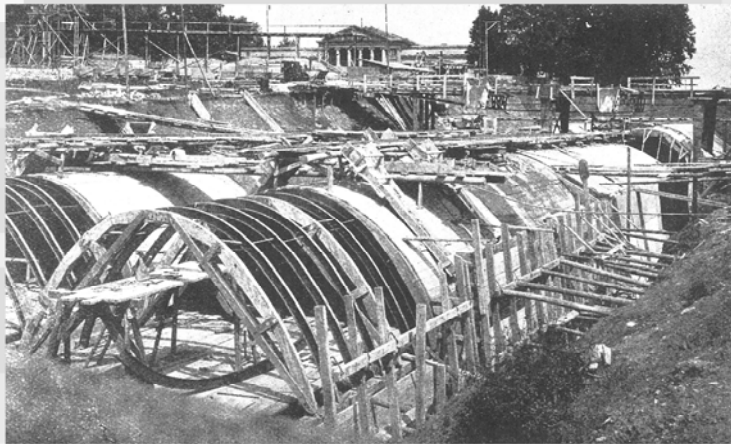
11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Zum Zeitpunkt des Baus der Überwerfungsbauwerke ab dem Jahre 1907 gab es noch recht wenig Erfahrung mit der Gründung solcher Bauwerke, insbesondere auf angeschüttetem Boden.
- Die Lösung: Das Bauwerk wurde auf dem gewachsenen (Fels-)Boden gegründet und ragt sodann bis auf die Höhe auf, in der die Gleisebenen liegen sollen. Die Bahndämme wurden aufgeschüttet.
- In den Folgejahren kam es zu den erwarteten Setzungen der Gleise, deren Schotterbett aber ohne Probleme nachgestopft werden konnte.
- Bei einer Grundsanierung müssten die Bauwerke bis zum Fundament freigelegt werden. Ein Bahnbetrieb wäre dann nur noch eingeschränkt möglich.

1 Sanierung Gleisvorfeld unter Betrieb

WIR SIND
STUTTGART 21
Das Bistum des Aufstiegs



wirsindstuttgart21.de

Seite 5

Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 5

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Auf diesem Bild ist der Bau des heutigen, viergleisigen Rosensteintunnels zu sehen (zwei Röhren, erstellt ab 1907).
- Im Hintergrund: Schloss Rosenstein
- Der Tunnel hat eine nur sehr geringe Erdüberdeckung und wurde daher in offener Bauweise erstellt.
- Vor einer fälligen Grundsanierung wäre zu prüfen, ob zu diesem Zweck die Bauwerke nicht ebenfalls freigelegt werden müssten.
- Beispiele für erfolgte Grundsanierungen von Tunneln mit vergleichbarem Alter:
 - Kaiser-Wilhelm-Tunnel (Mosel)
 - Schlüchtener Tunnel (Fulda)
 - Schwarzkopftunnel (Würzburg)



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 6

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Neubau einer dritten Tunnelröhre unter dem Pragsattel (ca. 750 m)
- Neuordnung Bahnhofsbereich Feuerbach
- Neuordnung Bahnhofsbereich Zuffenhausen, ggf. mit Abbruch Empfangsgebäude
- Neubau wird begleitet von Lärmschutzwänden von bis zu 6 m Höhe beidseits der Bahntrasse



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 7

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Zusätzlich zur Sanierung müsste die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs gesteigert werden
- Dazu würde unter dem Werk Rosenstein sowie dem Rosensteinpark der zweigleisige Rosensteintunnel II bergmännisch erstellt (ca. 1200 m)
- Die Tunnelstrecke müsste im Bereich des Gleisvorfeldes in die vorhandene Infrastruktur eingebunden werden. Hierzu wären erhebliche Anpassungen in der Gleisgeometrie sowie in der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 8

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Über den Neckar im Bereich des Fußgängerstegs („Elefantensteg“) würde die zusätzliche zweigleisige Neckarbrücke neu gebaut.
- Da die Unterquerung des Schlosses Rosenstein vermieden werden muss (hier liegt der erste Rosensteintunnel), könnte die Neckarbrücke II nicht parallel zur bestehenden gebaut werden.
- Abhängigkeiten mit dem zum Bau anstehenden Rosensteintunnel der Bundesstraße 10 sowie mit dem Umbau des Leuzeknotens (Verkehrsknoten B10/14 im Bereich des Mineralbads Leuze) wären zu berücksichtigen.



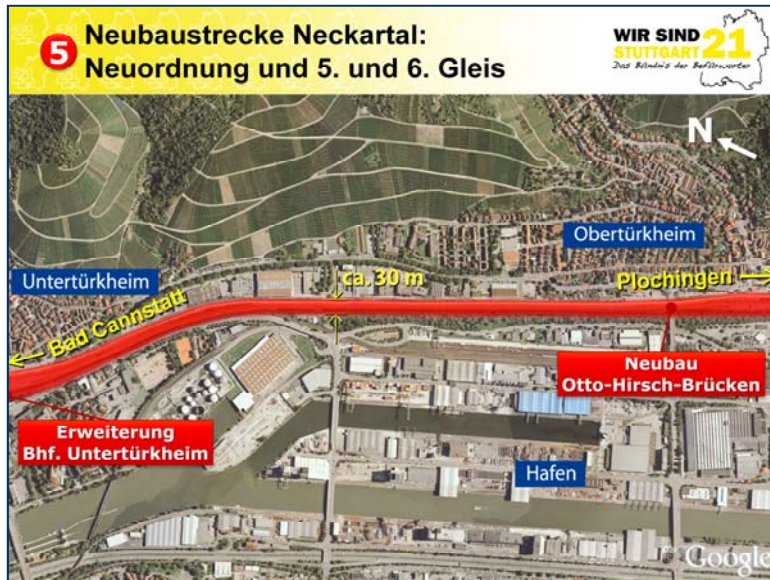
Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 9

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Um weitere städtebauliche Entwicklungsflächen zu gewinnen, wird von den Kritikern die Verlegung des Wartungsbahnhofs Rosenstein nach Untertürkheim erwogen.
- Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit müssten dafür jedoch zwei weitere Rangiergleise gebaut werden. Denn:
 - Heute ist der Kopfbahnhof mit dem Wartungsbahnhof am Rosensteinpark über 5 Gleise verbunden, die ausschließlich für den Rangierverkehr reserviert sind (die mittlere Ebene des „Tunnelgebirges“).
 - Im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs finden heute für den Fern- und Regionalverkehr täglich ca. 600 Zugbewegungen statt. Dazu kommen ca. 300 Rangierfahrten zwischen dem Hauptbahnhof und dem Wartungsbahnhof am Rosensteinpark.
 - Unter Vernachlässigung der S-Bahnen, die für diese Betrachtung keine Rolle spielen, kommen durch die Rangierfahrten heute somit rund die Hälfte der produktiven Zugbewegungen noch einmal hinzu.
- Die beiden Rangiergleise würden in der kostengünstigsten Variante von der Südseite aus in das Gleisvorfeld eingeführt werden und verlaufen parallel zu den Gleisen am Schlossgarten.
- Wegen der geringen Überdeckung müsste der „Rosensteintunnel III“ südlich des Schlosses Rosenstein in offener Bauweise erstellt werden. Das ursprüngliche Parkgelände einschließlich des Rosengartens müsste anschließend wieder hergestellt werden, für die zu fallenden Bäume wären Neupflanzungen vorzunehmen.
- Die „Neckarbrücke III“ würde parallel zu bestehenden Brücke erstellt.
- Auf Cannstatter Seite wären Eingriffe in die vorhandene Bebauung erforderlich.
- Weniger Konfliktreich aber deutlich teurer wäre eine Trasse, bei der der Rosensteintunnel III im Bereich der Gleisharfe des Wartungsbahnhofs beginnen und dann parallel zum Rosensteintunnel II bzw. zur Neckarbrücke II verlaufen würde
- Künftig würden den Neckar in beiden Fällen acht statt bisher vier Gleise überqueren.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 10

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Von der Zusammenführung von Neckartal- und Güterverbindungsbahn von Kornwestheim, sog. Schusterbahn (im Bereich der Brücke der B14) bis zum Abzweig der NBS bei Obertürkheim müsste die vorhandene Gleistrasse mit dem Bau des 5. und 6. Gleises neu geordnet werden.
- Eine Bahnkörperverbreiterung mittels beidseitigen Stützmauern unter Inanspruchnahme der jeweiligen Böschungsbereiche wäre möglich. Dazu wären ca. 4.200 m Stützmauern mit einer Höhe zwischen 6,00 und 8,00 m erforderlich. Die Stützmauern wären so auszubilden, dass sie die beiden äußeren Lärmschutzwände aufnehmen können.
- Zwischen Untertürkheim, Großglocknerstraße und Eisenbahnüberführung Hafenbahnstraße, bzw. Otto-Hirsch-Brücken, das sind 900 m bzw. 2.025 m Streckenlänge, wären jeweils mindestens drei, wahrscheinlich aber vier Lärmschutzwände mit einer Höhe von im Schnitt 5 m Höhe erforderlich. Das bedeutet minimal 2.700 m bzw. maximal 8.100 m neue Lärmschutzwände.
- Neben den beiden neu hinzu kommenden Gleisen müssten die bestehenden Gleise neu konfiguriert werden. (Gleisabstände aus Linien- und Richtungsbetrieb, Oberleitungs- und Signalstandorten, Lärmschutzwände, etc.).
- Zur Aufrechterhaltung der Gleisverbindung Rangierbahnhof Untertürkheim – Hafen (Gleis 1 im Bahnhof Untertürkheim) wäre es erforderlich, auf der Seite Karl-Benz-Platz den Bahnkörper zwischen Arlbergunterführung (Stadtbahn) und Großglocknerstraße mit Stützmauern zu verbreitern und ein siebtes Gleis anzufügen. Dies wäre mit erheblichen Eingriffen im Bereich des Benzplatzes verbunden.
- Um die sechsgleisige Gleistrasse aufzunehmen, müssten die Otto-Hirsch-Brücken neu gebaut werden (gleich noch im Detail)



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 11

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Für die Talquerung haben die Kritiker den hier dargestellte Trassierungskorridor im Bereich des Hafens bzw. des Daimlerwerks Mettingen vorgesehen.
- In diesem Bereich wurden vier Trassenvarianten eingehend untersucht.
- Ergebnis: Eine ebenerdige Führung wäre aufgrund zahlreicher Zwangs- und Konfliktpunkte nicht möglich

**5 Neubaustrecke Neckartal:
Konkretisierung Trasse Talquerung**

WIR SIND STUTTGART 21
Zustimmung der Befürworter

Anschluß der NBS in Obertürkheim



Eine 160 km/h schnelle Trasse in Obertürkheim ist entlang der Hafenbahnstraße möglich.

K21 Klaus Arnold / VCD 9.12.2009

wirindstuttgart21.de Seite 12

Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 12

11.11.2010

wirindstuttgart21.de

- Von den Kritikern wird nun eine aufgeständerte Hochtrasse angestrebt
- Der Verlauf der Hochtrasse wurde von den Befürwortern von Kopfbahnhof 21 im Oktober 2009 weiter präzisiert.
- Die dünne Linie ist in Wahrheit aber eine Gleistrasse für den Schnellverkehr mit einer Breite von 12 bis 15 m (Mindestabstandsbreite)
- Die gesamte Hochtrasse einschl. der Anrampung im Bhf. Obertürkheim bis zum Tunnelportal bei der Deponie Einöd hätte eine Länge von ca. 1.600 m
- Sie ist mit umfassenden Lärmschutzmaßnahmen (5 bis 6 m hohe Lärmschutzwände) zu versehen.
- Im Folgenden wird diese Trasse der Talquerung detailliert dargestellt



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 13

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Die Otto-Hirsch-Brücken sind zu schmal für zwei weitere Gleise und müssten verbreitert bzw. neu gebaut werden.
- Eine bauzeitliche Sperrung und Verkehrsumleitung würde den Bauablauf beschleunigen und Kosten reduzieren. Diese würde jedoch mit erheblichen Verkehrsbehinderungen einhergehen



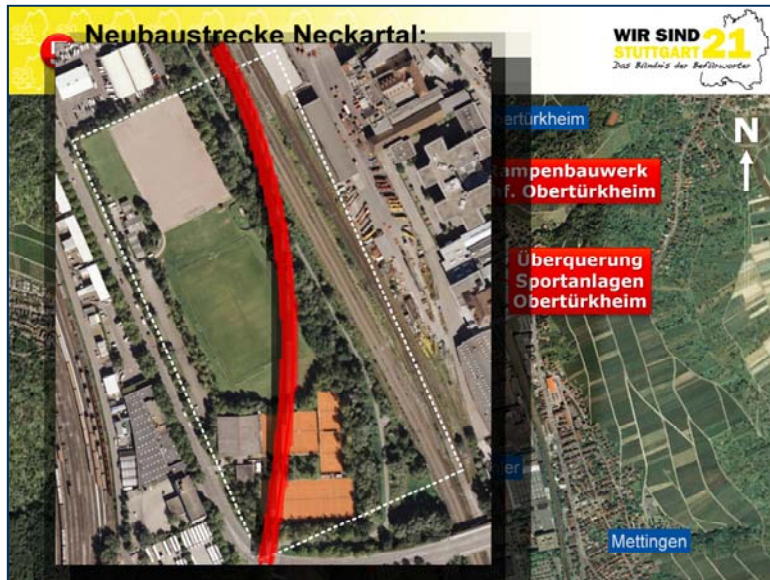
Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 14

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Hier sehen Sie die heutige Gleiskonfiguration im Bhf. Obertürkheim, Blickrichtung Esslingen
- Im Bereich des nicht mehr erforderlichen Regionalbahnsteigs am Bhf. Obertürkheim ergäbe sich der erforderliche Platz für die Entwicklung der Rampenlänge zur Überführung der Schnellfahrgeleise in die Hochlage
- Ein vergleichbares Rampen- und Brückenbauwerk wurde in Zuffenhausen im Zuge des S-Bahn-Baus erstellt
- Problem: Wie soll die „Ring-S-Bahn“ vom Flughafen kommend wieder in die S-Bahn-Gleise eingeführt werden. Weitere Rampenbauwerke? Kreuzungsfrei?



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 15

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Die Anlagen des Sportvereins Obertürkheim (Fußballplatz, Tennisplätze, Vereinsheim) müssten in Hochlage überquert werden
- Die Beeinträchtigungen sind so groß, dass der Fortbestand an dieser Stelle nicht möglich wäre.
- Neue Flächen für die Sportanlagen müssten gesucht werden



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 16

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Gewerbegebäude entlang der Hafenbahnstraße würden von der Hochtrasse stark bedrängt werden
- Ggf. Abriss und Entschädigung



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 17

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Die Anschlussstelle der Hafenbahnstraße an die Uferstraße (B10) müsste in Ebene plus 2 überquert werden.
- Sehr große Spannweiten bei Überquerung des Neckars wären erforderlich
- Diese Darstellung wurde vom Aktionsbündnis kritisiert. Eine Querung in Ebene plus 1 (auf gleicher Höhe wie die Hafenbahnstraße sei möglich).
- Nach nochmaliger Prüfung sind wir anderer Meinung: Wegen der großen Kurvenradien von über 1000 m bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h wären erhebliche Eingriffe in vorhandene Nutzungen erforderlich, um den Brückenkopf neben demjenigen der Hafenbahnstraße anzuordnen.



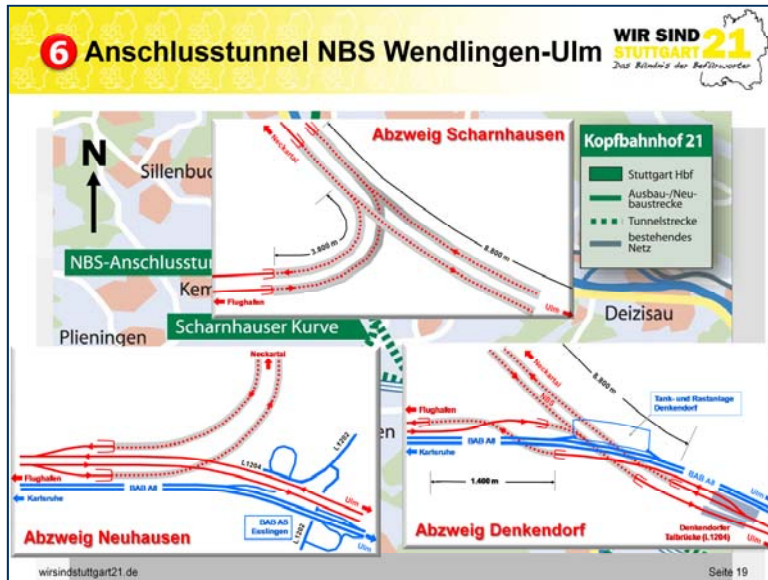
Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 18

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Zwischen B10 und Deponiekörper der Deponie Einöd würde die Hochtrasse in den Anschlusstunnel Richtung Neubaustrecke münden
- Bauzeitlich müsste erheblich in die bestehende Waldfläche eingegriffen werden (weiß gestrichelte Linie)
- Ein Teil des Waldes könnte nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder aufgeforstet werden.
- Fazit: Die oberirdische Querung des Neckartals zwischen Obertürkheim/Mettingen und Hedelfingen ist äußerst problematisch und kaum genehmigungsfähig.
- Konsequenz wäre das Ausweichen in einen Tunnel, der den Neckar unterquert – genauso wie bei Stuttgart 21
- Die Kosten für diesen zusätzlichen, ca. 1600 m langen Tunnel sind bislang bei K21 nicht hinterlegt.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 19

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- An die Hochtrasse im Neckartal würde sich der Anschlussstunnel an die Neubaustrecke anschließen
- Zusammen mit den teilweise unterirdischen Abzweigbauwerken Scharnhausen, Denkendorf und Neuhausen würden knapp 27 km eingleisige Tunnelröhren größtenteils bergmännisch aufgeföhren.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 20

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Mit Erreichen des Bahnhofs am Flughafen von Osten her schließt sich buchstäblich der Streckenkreis, auf dem das Betriebskonzept von Kopfbahnhof 21 abgewickelt werden soll.
- Wie bei Stuttgart 21 ist auch bei K21 eine Ausnahmegenehmigung für den Mischbetrieb auf der Filderbahn zwischen Rohrer Kurve und Flughafen erforderlich.
- Ebendiese wird von den Kritikern im Falle von Stuttgart 21 als „ein noch nie dagewesenes Beispiel an skandalöser Unverfrorenheit unserer gewählten Vertreter“ bezeichnet.
- Den kritischen Anliegern auf den Fildern wurde bislang vorenthalten, dass für sie die Belastungen von K21 und Stuttgart 21 identisch wären, während der Nutzen von K21 gegenüber Stuttgart 21 mit Wegfall der Fernverkehrsanbindung für den Filderraum deutlich geringer wäre.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 21

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

Ertüchtigung der Gäubahn

- Wie die zentralen Gleisanlagen müsste auch die sich den Stuttgarter Talkessel entlang windende Gäubahn einschließlich ihrer Tunnel unter laufendem Betrieb saniert werden.
- Auch hier müsste zur zeitlichen Begrenzung der baubedingten Auswirkungen nachts gearbeitet werden
- Bei K21 würde die Streckenbelegung der Gäubahn tendenziell zunehmen.
- Bei Kopfbahnhof 21 bleibt die Gäubahn auch künftig eine Ausweichstrecke für den Güterverkehr – ohne nennenswerten zusätzlichen Lärmschutz



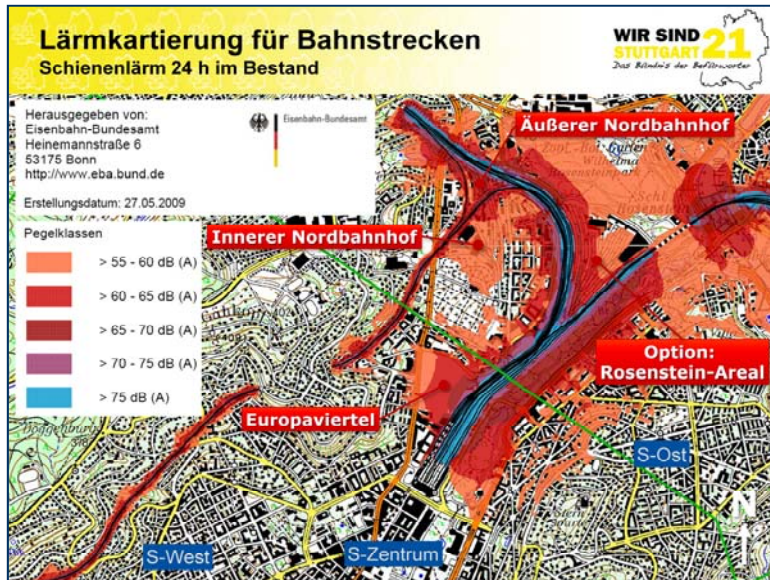
Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 22

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Bei Kopfbahnhof 21 stünden neben dem Europaviertel insbesondere Flächen am Inneren und Äußeren Nordbahnhof für eine städtebauliche Nutzung zur Verfügung.
- Der Betriebsbahnhof Rosenstein soll optional nach Untertürkheim verlegt werden. Die Vorteile der diesenfalls frei werdenden Flächen wären jedoch gegen die Eingriffe in die Parkanlagen zur Erstellung der Rangiergleise zwischen Hauptbahnhof und Untertürkheim abzuwägen.
- Alle Flächen weisen lange gemeinsame Kanten mit den verbleibenden Bahnanlagen auf.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 23

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Auf dieser Karte sind die Lärmimmissionen für die bei K21 in der Innenstadt verbleibenden Bahnanlagen zu sehen.
- Die Karte wurde vom Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage der „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) erstellt und ist im Internet frei zugänglich
- Dargestellt ist der 24-Stunden-Mittelungspegel LDEN (Day-Evening-Night)
- Entsprechend ermittelte Pegel oberhalb 60 Dezibel (A-bewertet) gelten als gesundheitsrelevant und sind zu vermeiden
- Alle frei werdenden Flächen wären bei K21 erheblich verlärmte. Besonders stark betroffen ist das Gebiet am Äußeren Nordbahnhof, das vollständig von Bahnanlagen umgeben wäre.
- Es müssten erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um in den frei werdenden Flächen überhaupt attraktiven Wohnraum zu schaffen.
- Deutlich weniger anspruchsvoll wäre hingegen die Ausweisung von Büro- und Gewerbeflächen, was vom Aktionsbündnis aber ausdrücklich nicht erwünscht ist.



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 24

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Bei Stuttgart 21 wird die Stuttgarter Innenstadt nahezu vollständig vom Eisenbahnlärm befreit
- Grün hinterlegte Flächen: Bei Stuttgart 21 kein Eisenbahnlärm
- Farblich hinterlegt: Verbleibende Flächen mit Lärm durch Eisenbahn
- Stuttgart 21 ist das größte vorstellbare Lärmsanierungsprogramm der Bahn für Stuttgart



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 25

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Ein wichtiger Bestandteil von Kopfbahnhof 21 wäre die Anschlussstrecke an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm parallel zur Bundesautobahn A8
- Wir erinnern uns: Nach dem Willen der Kritiker von Stuttgart 21 soll diese nun entfallen



Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 26

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Der Verzicht auf die Neubaustrecke würde sich auf die Infrastruktur von K21 so auswirken:
 - Die von Stuttgart kommende Neubaustrecke würde an der Nahtstelle in Wendlingen nicht in Richtung Ulm weitergeführt.
 - Allein für den Regionalverkehr Richtung Tübingen ließe sich ihr Bau wirtschaftlich dann allerdings nicht rechtfertigen.
 - Es verbleibt die Funktion einer zweiten Anbindung von Flughafen und Messe. Damit lässt sich der Bau weiterer Infrastruktur aber nicht rechtfertigen. So wird auch die Rohrer Kurve, die Strecke parallel der Autobahn zum Flughafen und der aufwändige Fildertunnel aus dem Neckartal entbehrlich.
 - Ohne neue Streckenkapazitäten in Richtung Osten entfällt auch die Notwendigkeit, ein 5. und 6. Gleis im Neckartal sowie unter dem Rosensteinpark zu bauen.
- Was heißt dies nun also für den Bahnknoten Stuttgart?
 - Zunächst entfällt jede Rechtfertigung für eine bauliche Ergänzung der bestehenden Anlagen. Es bliebe lediglich die unumgängliche Sanierung des Bestands unter laufendem Betrieb. Bauzeit: 10 bis 15 Jahre.
 - Diesen erheblichen Erschwernissen für die Kunden der Bahn und den Belastungen für die Menschen im Umfeld stehen am Ende keine verkehrlichen Verbesserungen gegenüber.
 - Kostenlos wäre diese umfassende Reparaturmaßnahme aber nicht. Selbst das Aktionsbündnis K21 beziffert den reinen Sanierungsaufwand mit 1,3 Mrd. EUR.
 - Ein Milliardenprojekt ohne jeden zusätzlichen Nutzen.

K21 – Fragen zur Infrastruktur I



- Wie soll aufwändige Sanierung des Bestands unter laufendem Betrieb gemacht werden?
- Sind fünf bis sechs Meter hohe Lärmschutzwände in Feuerbach im Stadtbild vertretbar?
- Wie soll Sanierung des Rosensteintunnels ohne massive Beeinträchtigung des Rosensteinparks sowie des laufenden Betriebs gemacht werden?
- Wartungsbahnhof nach Untertürkheim: Gleisanbindung?
- Wie soll die Neckartalquerung verträglich realisiert werden?

Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 27

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

K21 – Fragen zur Infrastruktur II



- Können alle Züge auf allen Strecken fahren?
- Wie sollen die frei werdenden Flächen genutzt werden (Bahnärm)?
- Mit welchen Planungs- und Bauzeiten für das Stufenkonzept rechnen Sie?
- Wie hoch sind die Kosten?
 - Bisher vorgesehene Maßnahmen
 - Zusätzliche Maßnahmen (Konzept Martin Hilger, 10.11.2010)
- **Wie funktioniert K21 ohne die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm?**

wirsindstuttgart21.de

Seite 28

Kopfbahnhof 21 – Ausbau und Auswirkungen der Infrastruktur

Folie 28

11.11.2010

wirsindstuttgart21.de

- Können alle Züge auf allen Strecken fahren? Stichworte:
 - ETCS-Ausrüstung,
 - Bahnsteighöhe Flughafen