

Presseinformation

Anhörung im Bundestag: Neuer Stuttgarter Hauptbahnhof ist sicher

Keine neuen Fragestellungen zum Brandschutz, zur Längsneigung und zur Leistungsfähigkeit • Alle Fragen vollumfänglich beantwortet • Notwendige Genehmigungen und Fachgutachten liegen vor

(Stuttgart, 06. Mai 2015) Im Rahmen der heutigen öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den laut Antrag offenen Fragen zu Stuttgart 21 konnten die Vertreter der Deutschen Bahn AG die gestellten Fragen vollumfänglich beantworten. Die angesprochenen Themen beinhalteten keine neuen Fragestellungen und wurden in der Vergangenheit bereits mehrfach diskutiert und durch Fachbehörden und Fachleute geprüft.

Im Einzelnen wurden die Längsneigung des neuen Hauptbahnhofs, dessen Leistungsfähigkeit, der Baufortschritt des Projektes, das Brandschutzkonzept und die Kostenentwicklung thematisiert.

Längsneigung

Diese stellt keine außergewöhnliche Situation dar. Im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof ist die Abstellung und Neubildung von Zügen nicht vorgesehen. Im Stand werden die Züge von sicheren Bremsen gehalten, die ein Wegrollen verhindern. Für die Reisenden auf den Bahnsteigen wird die Längsneigung unter anderem durch das Quergefälle der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte mit zwei Prozent kompensiert. Die durch die örtlichen Gegebenheiten bedingten bis zu 1,5 Prozent Längsneigung im Bahnsteigbereich des neuen Hauptbahnhofs entsprechen auf einem Meter Bahnsteiglänge einem Höhenunterschied von bis zu 1,5 cm. Die Ausführung des Längsgefälles im Bahnsteigbereich ist regelkonform.

Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit des neuen Durchgangsbahnhofs wurde durch einen unabhängigen Auditor, der von den Projektbefürwortern und Projektkritikern in der Schlichtung einvernehmlich beauftragten SMA und Partner AG, bereits 2011 attestiert. Der Stresstest-Schlussbericht hat bestätigt, dass der neue Bahnknoten Stuttgart zur Spitzenstunde mindestens die in der Schlichtung geforderten 49 Züge abwickeln und der neue Hauptbahnhof selbst sogar Verspätungen in erheblichem Maße abbauen kann.

Brandschutzkonzept

Das Brandschutzkonzept wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1 „Talquerung mit Hauptbahnhof“ genehmigt. Das Konzept wird mit dem aktuellen Planungsfortschritt angepasst und aktualisiert. Mit der Genehmigung der 6. Planänderung vom 28.04.2015 wurde auch die Fortschreibung der baulichen Maßnahmen bestätigt und

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

036/2015 DB

genehmigt. Zur Inbetriebnahme wird der Bahnhof über einen vollumfänglichen Brandschutz verfügen.

Baufortschritt

Im Bereich Stuttgart 21 sind seit Dezember 2014 alle vier großen Tunnel im Bau. Die Erfahrungen der letzten Monate zeigen, dass im Regelbetrieb eine Vortriebsleistung von rund 800 bis 1000 Metern pro Monat durchschnittlich erreicht wird. Ausgehend von der bisher hergestellten Strecke werden bis Ende des Jahres gut zehn Kilometer aller Tunnelröhren im Bereich von Stuttgart 21 hergestellt sein. Der Rohbau aller Tunnels wird bis Mitte 2019 fertiggestellt sein. Die oben genannten Vortriebsleistungen entsprechen den Planungen für eine Inbetriebnahme im Dezember 2021.

Kostenentwicklung

Die aktuelle Kostenentwicklung bewegt sich im vorhergesehenen Rahmen.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:

