

Presstext – zur Pressaussendung am 15. Oktober 2010 – 11 Uhr im Hotel am Schlossgarten

Eine Symbiose zwischen S21 und K21. Technische Entwicklungen überholen zu lange Planungsprozesse! „K21 Plus“ könnte es werden.

Auf Grund der Diskussionen zwischen den S21 Befürwortern und den K21 Gegnern entwickelte sich ein Konzept, das beide Überlegungen zu einer Symbiose zusammenführt. Primär sind es die hohen Kosten, die lange Bauzeit und die Erhaltung bzw. Verbesserung der Umwelt (erhalten des denkmalgeschützten Bahnhofes von Architekt Paul Bonatz und um den Baumbestand im Schlossgartenbereich), eine Alternative zuzulassen, die bis jetzt noch nicht angedacht wurde.

Die Eisenbahndiskussion ob „Kopf- oder Durchfahrtsbahnhof“ kann nur mit neuen Technologien, in der Logistik und im rollenden Material verbessert werden. Wenn man bedenkt, daß der Güterverkehr in Deutschland eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km/h hat, ist hier der erste Ansatz die Eisenbahn zu harmonisieren, pünktlicher, effizienter, leistungsfähiger und dadurch wirtschaftlicher auf den bestehenden Gleissystemen zu machen. Die Philosophie der „Mischverkehrsstrassen“ zwischen langsamen „Güterverkehr“ und schnellen „Personenverkehr“ wird letztlich in Europa auf zwei eigene Trassensystemen sich entwickeln müssen. Die schweren 700m langen Güterzüge werden mit den starken neuen 6-Achs Flüster- Mammutloks gezogen. Das heißt weniger und dafür längere Züge, die die Kapazitäten der Trassen um 50% leistungsfähiger machen. Zusätzliche notwendige Ausweich- und Servicegleise verbessern die Kapazitäten des Zweigleissystems im Mischverkehrsbereich.

All diese Überlegungen lassen im Stuttgarter Talkessel einen „Kopfbahnhof“ für den Personentransport zu. Der „Güterverkehr“ soll in Durchfahrtsbahnhöfen abgewickelt werden, da „Modal-Split-Systeme“ mehr von diesen Lösungen profitieren. Die bestehenden Güterbahnhöfe im Stuttgarter Raum sind dahingehend zu überprüfen und zu modernisieren. Das heißt, daß die Anzahl der Gleise im Kopfbahnhof Stuttgart reduziert werden können bzw. die Überlegung ergibt dann eine „Unterflurtrasse“ zu entwickeln, die die Überbauung der Grundstücke bzw. grüne Parkerweiterung des Rosenparks ermöglichen. Heute muss vom Straßenniveau des „Klettplatzes“ vor dem Bahnhofsgebäude fast zwei Stockwerke bis zum Bahnsteig hinauf gegangen bzw. geschleppt werden. Ein mehrstöckiger „Wall“ sperrt die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen Richtung Rosensteinpark-Wilhelma bzw. dem unteren Schlossgarten. Ebene Zugänge sind bei Kopfbahnhöfen fahrgastfreundlicher. Bei Durchfahrtsbahnsteigen hingegen muss immer ein Stockwerk mit Stiegen, Rolltreppen bzw. Lifte bzw. die Höhe behindertengerecht überwunden werden. Stuttgart 21 gehört dringend überarbeitet.

Das vorgeschlagene Konzept schließt an das Bahnhofsgebäude an- von hier wird der Osten mit dem Westen durchläufig verknüpft. Der finanziell aufwendige 9,5 km lange Eisenbahntunnel zum Flughafen kann dadurch entfallen. Stuttgart bedingt durch die Talkessellage versucht immer wieder neue Bahntechnologien anzuwenden- die verschiedensten unwirtschaftlichen Straßenbahnsysteme zeigen dies auf. Der Durchbruch dürfte mit dem People-Mover gefunden werden.

Ein neues Regionalkonzept entsteht, das laufend ausgebaut werden kann. Der „Stuttgart-Liner“ baut auf die neueste Entwicklung der People-Mover Generation.

Es wird über leichte und zarte Träger, mit einem Säulenabstand von 36 m mit einzelnen Gondeln befahren. Da heißt, kein fahrplanmäßige, sondern eine bedarfsorientierte Beförderung, die nur dort stehen bleiben, wohin der Fahrgast (wie im Hochhauslift) den entsprechenden Knopf drückt. Die Energie wird erstmals durch Nano-Hochleistungs „Brick“ Batterien gespeist, die eine vielfache Ladekapazität der Lithium-Ionen Technologien aufweisen.

Die Lithium-Ionen Technologie ist in eine Sackgasse mit wenig Zukunft geraten. Zudem ist Lithium nur mehr begrenzt abbaubar ist (Chile, Bolivien und Chile) und politisch wird man dadurch erpressbar. Die „Brick“ Batterien können erstmals dynamisch Be- und Entladen werden- die Ladezeit beträgt max. 2 Stunden pro Liner, die in den Stehzeiten bzw. in den Stationen über Schleifspuren aus alternativen Energien aufgenommen werden können. Diese „Bricks“ erwärmen sich kaum, beinhalten keine Säuren, explodieren nicht und können erstmals umweltfreundlich „kompostiert“ werden. Diese Entwicklung wird in sämtlichen Verkehrssystemen und anderen Bereichen eingesetzt werden. Der leistungsfähige Elektro PKW, LKW und Buss, kommt schneller als gedacht. (2015) Tagesradien können damit erstmals gefahren werden. Eine Revolution in der Speichertechnologie – der kleine City-PKW kann 2500 km mit einer Brick-Ladung fahren, die in 45 Minuten aufgeladen wird. Über dezentrale Stromverteilung werden diese Speichersysteme vernetzt.

Entlang den Fahrträgern des People- Mover sind Fotovoltaikzellen der neuesten Generation angebracht, die einen Teil der Energien erzeugen. Es können auch mehrer 6 -Personen Liner zu einer „Kette“ zusammengefasst werden. Die Leistungsfähigkeit beträgt 2500 Personen, die mit dem „Kettenkonzept“ noch wesentlich gesteigert werden. Es sollen Touristen-, Besprechungs-, Ausflugs- und vielleicht Hochzeits-Liner angeboten werden. Stuttgarter „Stadtmarketing“ ist angesagt.

Die 9,5 km lange People-Mover-Strecke beginnt am Hauptbahnhof über den Fernsehturm gelangt man oberirdisch bis zum Flugplatz. Die Geschwindigkeit beträgt von 50 - 80 km/h die vollautomatisch über Stützen, befahren werden kann. „Lautlos durch die Landschaft gleiten“ ist eines der Kernsätze dieses Systems. Es kann jedem Baum, jedem Grundstück und sonstigen Problembereichen ausweichen. Die zweite 4,5 km kurze Strecke beginnt am Hauptbahnhof und führt Richtung Neckarpark. Damit wird der neue Personen „Durchgangsbahnhof“ in Bad-Cannstatt bedient und entlastet damit den HBF Stuttgart. Die historische Stadt wird damit wieder aufgewertet und erhält als älteste Römergründung in diesem Raume, ihren Stellenwert zurück.

Die Gesamtlänge der Strecke beträgt 14 km die die meisten Besuchermagneten entlang dieser Strecke erfasst. Vom Neckarstadion, bis zum Mercedes-Benz, bis zum Schlossgarten, bis zum HBF, bis zum Fernsehturm und den Besuchermagneten des Flugplatzes (Congress, Messe, An- und Abflughallen):

Attraktiv kann mit diesem Stuttgart-Liner oberirdisch über das Stützsystem durch die Landschaft gleiten. Die Kosten belaufen sich ca. auf € 90 Mio. (€ 61 + € 29 Mio). Die Stationen werden architektonische Highlights, wie in Innsbruck, wo die Architektin „Zaha Hadid“ die Hungerburgbahn, ein Standseilbahnsystem, gestaltet hat. Mit der präsentierten Technologie erhält Stuttgart eine Weltneuheit, die sich sehen lassen kann, es ist kein Zufall, daß ich in Stuttgart in den 70er Jahren studiert habe und daher die Situation sehr genau kenne. Der Stuttgart-Liner ist eine positive Symbiose zu S21 und K21. Eine Machbarkeitsstudie und ein Businessplan kann dies sehr schnell klären. Eine Projektgruppe aus hochkarätigen Fachleuten auf diesem Gebiet wurde zusammengestellt. Die Seilgezogenen People-Moverkonzepte sind hier nicht geeignet – die neusten Entwicklungen werden hier erstmals eingebracht. Langfristig werden die Eisenbahnsysteme durch vollautomatische, umweltfreundliche Up&Go Verkehrssysteme, wie Talpino-Öko-Trans ersetzt. Bestehende Eisenbahntrassen können übernommen werden.

michael@prachensky.com <http://www.prachensky.com> handy: +43 664 30 84 512

Alternative Projekt Stuttgart 21

<http://www.prachensky.com/michael/projekte/talpinolight/stuttgart-21-alternative.php>

Der Brennerbasistunnel wird voraussichtlich eingestellt. Zu teuer, überholte Technologie

<http://www.prachensky.com/michael/presse/alternativer-brennerbasistunnel.php>