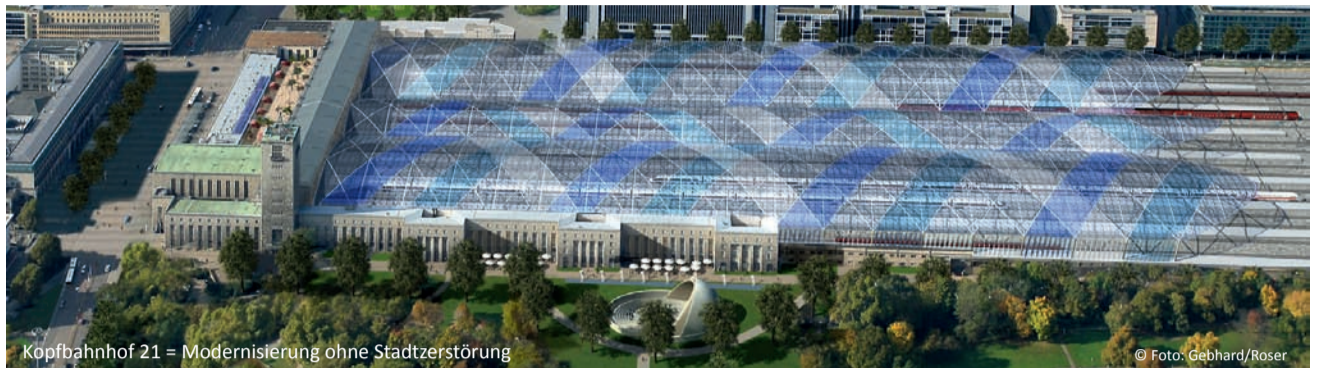


Warum die Schlichtung wichtig, der *Schlichterspruch* jedoch falsch war.

Ein Appell an die Vernunft.



Kopfbahnhof 21 = Modernisierung ohne Stadterstörung

© Foto: Gebhard/Roser

Der Faktencheck während der Schlichtung hat ergeben:

- Stuttgart 21 bringt weniger bahntechnischen Nutzen für den Fahrgast als der bereits bestehende Kopfbahnhof
- Es ist nicht erwiesen, dass S21 plus trotz erheblich höherer Kosten die selbe Leistung erbringen wird wie der bereits bestehende Kopfbahnhof
- Kopfbahnhof 21 bietet flexibel ausbaubare Lösungen für die Zukunft
- S21 oder S21 plus sind nicht zukunftsfähig, da sie nicht erweiterbar sind

Fazit aus der Schlichtung:

Alle wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und ökologischen Argumente sprechen für Kopfbahnhof 21!

Auch im Schlichterspruch wurde K21 als die eigentlich bessere Lösung anerkannt.

Stuttgart 21 ist jedoch politisch gewollt und soll gegen alle Vernunft durchgesetzt werden.

Der Schlichterspruch beugt sich nicht sachlichen Argumenten sondern politischen Vorgaben und ist deshalb falsch.

S21

K21

1. Hauptbahnhof



© Foto: Aldinger und Wolf Stand 2007

„Bahnhof der verpassten Anschlüsse“.

Züge können nicht auf andere Züge warten.
Lange Wartezeiten = längere Reisezeiten.

Engpässe im Stuttgarter Bahnknoten sind bei nur acht geplanten Gleisen und unzureichenden Zulaufstrecken vorprogrammiert. Generelle Verschlechterungen im Regionalverkehr.

Fahrt im Tunnel ohne Blick auf die Stadt.



© Foto: R. Ostartag/Pro Eleven

Optimale Umsteigemöglichkeiten

Kurze Wartezeiten = durchschnittlich kürzere Reisezeiten.

Hohe Leistungsfähigkeit durch 16 Gleise; deutlich höhere Leistung im Berufsverkehr.

Integraler Taktfahrplan (ITF) nach schweizer Vorbild möglich.

Oberirdische Einfahrt mit Blick auf die Stadt.

2. Sicherheit



© Foto: Linder, soc.hu

Im Brandfall wird der Tiefbahnhof zur Todesfalle. Es gibt z. B. keine Fluchtwege für Rollstuhlfahrer.

Bei einem Brand im Bahnhof verrauchen beide Röhren, die Rettungstollen führen jedoch nur von einem verrauchten Tunnel in den anderen.

Hohes Bahnsteig-Gefälle. Die Neigung beträgt das 6-fache der zulässigen Neigung von 0,25 % in Bahnhöfen. Die normal zulässige Neigung verhindert das ungewollte Losrollen von Zügen.



© Foto: R. Strum, pixeloude

Ebenerdige Fluchtmöglichkeiten für alle, auch im Brandfall.

Wenige kurze Tunnel, bessere Rettungsmöglichkeiten in Notfall. Der längere Fildertunnel mündet im Freien, deshalb keine Verrauchung beider Röhren.

Praktisch alle Bahnsteige in Deutschland sind eben. Mit gutem Grund! Züge stehen sicher und können nicht ungewollt losrollen. Kein Risiko für Züge und Fahrgäste.

3. Ökologie



© Foto: Klaus Gebhard

Hoher Energieverbrauch für Rolltreppen, Aufzüge, Belüftung, Beleuchtung und Züge (Steigungen).

Verschlechterung des Stadtklimas

- **Abholzung von ca. 350 Bäumen** im Mittleren Schlossgarten und im Rosensteinpark
- **Mehr Autoverkehr** durch Neubebauung hinter dem Bahnhof
- **Zerstörung der Frischluftschneisen** durch die Bebauung der Gleisanlagen.

Die Parkerweiterung ist nicht im Stadtzentrum und beträgt ca. 20 Hektar, doch im Gegenzug gehen nahe der Innenstadt ca. 10 Hektar verloren. Die Erweiterung besteht zum Teil aus Schotterflächen bzw. begrünten Seitenstreifen an Straßen.

Während des Baus erhebliche Beeinträchtigung von Anwohnern durch Abtransport (ca. 2400 LKW-Fahrten pro Tag) auch auf der B27 Degerloch-Filderstadt, sowie Lärmbelästigung durch Einrammen von 3.500 Betonpfählen in den Untergrund. Mögliche Folgen der Erschütterungen durch Rammstöße wurden nicht untersucht.



© Foto: Klaus Gebhard

Deutlich geringerer Energiebedarf durch Tageslicht, frische Luft, weniger erforderliche Rolltreppen und Aufzüge.

Keine Verschlechterung des Stadtklimas

- **Parkflächen in der Innenstadt** mit Großbäumen sowie die immens wichtigen Frischluftschneisen bleiben erhalten
- **K21 verlagert** als nachhaltiges Bahnkonzept Straßenverkehr auf die Schiene und entlastet die Innenstadt von Pendlerverkehr

Innenstadtnahe Parkflächen sowie die Biotope auf den Schotterflächen der Gleisvorfelder bleiben erhalten. Der Park könnte bei K21 im Bereich des Abstellbahnhofs um weit mehr als 10 Hektar erweitert werden.

Kaum Beeinträchtigungen von Anwohnern oder Belastung von Straßen in Stuttgart. Ausbau und Modernisierung des Kopfbahnhofs kann bei laufendem Betrieb erfolgen. Die Mehrzahl der Baustellen liegen auf Bahngelände. Baumaterial wird auf dem Schienenweg transportiert.

S21

K21

4. Stadtentwicklung



Bebauung der freiwerdenden Flächen erst spät möglich, Jahre nach Fertigstellung des Bahnneubaus.

Trennung der nördlichen und östlichen Stadtteile durch die B14 bleibt bestehen – bei vollem Lärmpegel und Luftverschmutzung.

Bei der „**Stiftung Rosenstein**“ zeichnen sich bereits jetzt rechtliche Probleme ab. Eine bürgerfreundliche Verwendung der Flächen ist nicht gewährleistet.



Rückbau der ungenutzten Gleise und Neugestaltung von 75 Hektar frei werdender Fläche sind sofort möglich, nicht erst in 15-25 Jahren.

Es werden 75% der bei S21 zur Verfügung stehenden Flächen auch bei K21 frei. Ohne Vermarktungsdruck lassen sich bürgerfreundliche Lösungen umsetzen.

Kaum Lärmbelastung durch Bahnverkehr in der Innenstadt durch moderne Zugtechnik. Autoverkehr wird auf die Schiene verlagert.

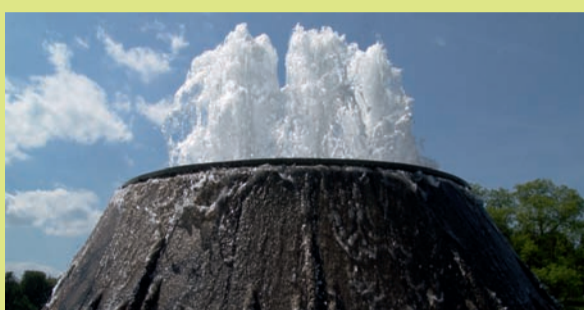
5. Mineralquellen und Geologie



Unkalkulierbare Risiken für die Heilquellen durch die Bauarbeiten in einer problematischen geologischen Zone.

Gefahr der Verschmutzung der Quellen durch Grundwassermanagement.

Viele Tunnel bei S21 wie der geplante Filderaufstiegstunnel verlaufen durch Gipskeuper, der bei Kontakt mit Wasser stark aufquellen kann. Folgen: **teure und ständige** Sanierungen wie beim Engelbergtunnel (Autobahn A81).

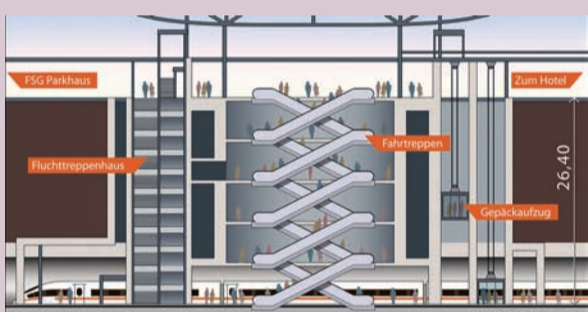


Keinerlei Gefährdung des zweitgrößten Mineralwasservorkommens in Europa.

K21 schützt die Stuttgarter Heilquellen, ein herausragendes städtisches Kulturerbe und ein unersetzlicher natürlicher Schatz.

Der bei K21 (nur möglicherweise) notwendige Filderaufstiegstunnel zwischen Obertürkheim und Denkendorf wird **keine geologisch riskanten** Strukturen berühren.

6. Anbindung des Flughafenbahnhofs



8-10 Min. Fußweg vom Flughafen-Bahnhof bis zu den Terminals über zahlreiche Rolltreppen sowie mehrere Ebenen hinweg. Hier wird der Fahrzeitgewinn vernichtet!

Einfache Fahrt im ICE voraussichtlich 15 €. Der vorgelegte Entwurf des Filderbahnhofs ist **nicht genehmigungsfähig** (Eisenbahnbundesamt).



Ankunft im S-Bahnhof direkt unter den Terminals. Kein nennenswerter Fußweg. Express-S-Bahn zum Flughafen über die bestehende schöne Gäubahnstrecke sofort möglich. Fahrzeit 18 Minuten zum VVS-Tarif. Express-S-Bahn kann häufiger verkehren. Kürzere Taktung = Zeitgewinn

7. Bauzeit

Laut Deutsche Bahn AG soll S21 im Jahr 2019 fertig sein.

Dem widersprechen Erfahrungen mit vergleichbaren Bauprojekten der Bahn, bei denen sich die **Bauzeiten mindestens verdoppeln**. Im besten Fall kann von einem Ende der Bauzeit im Jahr 2025 ausgegangen werden.

Laut „Stiftung Warentest“ vom Februar 2011 ist der bestehende Kopfbahnhof der **pünktlichste Großbahnhof Deutschlands**.

Bis zur vollen Umsetzung von K21 mit allen Ausbaustufen bringt jede Modernisierungs- und Baumaßnahme, z. B. moderne Signaltechnik, **sofort spürbare Verbesserungen** im Bahnbetrieb.

8. Kosten und Wirtschaftlichkeit

Die Gesamtkosten für den Neubau des Bahnknotens S21 werden realistisch auf ca. 8 Mrd. Euro geschätzt. Eine angemessene Verbesserung des Bahnbetriebs ist jedoch nicht zu erwarten, denn die Leistungsfähigkeit von S21 ist nach wie vor umstritten. Selbst das noch teurere S21 Plus würde niemals die Leistung des modernisierten Kopfbahnhofs erbringen.

S21 kann nur als Komplettlösung umgesetzt werden. Teilrealisierungen sind wertlos. S21 funktioniert nur mit der Neubaustrecke.

Für K21 fallen maximal die Hälfte der Kosten von S21 an. Die einzelnen Bauabschnitte können nach Bedarf realisiert werden. Bei einem Vollausbau wäre K21 erheblich leistungsfähiger als S21 oder S21 Plus.

Der Kopfbahnhof funktioniert auch ohne die Neubaustrecke nach Ulm (NBS). Der Anschluss an die NBS kann bei Bedarf erfolgen. Das Planfeststellungsverfahren für die NBS ist noch nicht abgeschlossen, die Finanzierung strittig.

9. Zusammenfassung

- Ein leistungsfähiger voll funktionsfähiger Bahnhof wird ohne Not zerstört
- Geringere Leistung durch Kapazitätsengpässe
- Verschlechterung im Nahverkehr durch fehlende Leistungsreserven, bei S-Bahn-Störung völliges Versagen. Züge müssen fahren, wenn Gleise frei sind, nicht wenn sie gebraucht werden
- Fahrpreiserhöhungen im Nah- und Fernverkehr durch höhere Nutzungsgebühren für Strecken und Bahnhöfe
- Überwiegend längere Wartezeiten beim Umsteigen. Verpasste Anschlüsse
- Keine Fluchtwege für Gehbehinderte im Brandfall
- Gefährdung der Stuttgarter Mineralquellen, Tunnelbau im quellfähigen Gipskeuper
- Zerstörung großer Teile des Mittleren Schlossgartens, nachhaltige Schädigung des Stadtklimas
- Dauerbaustelle und Verkehrsbehinderungen in der Innenstadt für mindestens 15 Jahre mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung
- Große Summen öffentlicher Gelder werden für eine Leistungsreduzierung ausgegeben
- Bebauung der frei werdenden Flächen erst nach kompletter Fertigstellung des Bahnknotens

- Der pünktlichste Bahnhof Deutschlands wird modernisiert und ausgebaut
- Deutlich höhere Kapazität im Berufsverkehr
- 16 Gleise bieten Leistungsreserven für Mehrfahrten und bei Verspätungen. Ausweichmöglichkeit für die S-Bahn bei Störungen
- Barrierefreies, ebenerdiges Umsteigen für Behinderte und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck
- Optimale Umsteigemöglichkeiten mit kürzeren Wartezeiten. Integraler Taktfahrplan möglich
- Ebenerdige, vielfältige und sichere Fluchtwege im Brandfall
- Keine geologischen Risiken für Mineralquellen und bei Tunnelbau
- Erhalt des gesamten mittleren Schlossgartens mit möglichen Parkerweiterungen am bestehenden Abstellbahnhof
- Keine Behinderung und Belastung der Innenstadt durch mehrere Dauerbaustellen
- Sofortmaßnahmen: Einrichtung einer Express-S-Bahn zum Flughafen und Bau eines neuen elektronischen Stellwerks
- Neuerschließung großer Flächen für Stadtentwicklung sofort möglich

Fazit:

Unglaubliche Verschwendung von Steuergeldern, für ein politisch gewolltes Immobilienprojekt - trotz widersprechender Fakten! Stuttgart 21 bringt keinen verkehrstechnischen Fortschritt, dafür aber große Risiken und Nachteile mit sich.

Mit erheblich weniger Risiken und Kosten kann ein extrem leistungsfähiger Verkehrsknoten geschaffen werden. K21 ist das modernere, wirtschaftlichere und ökologischere Projekt.