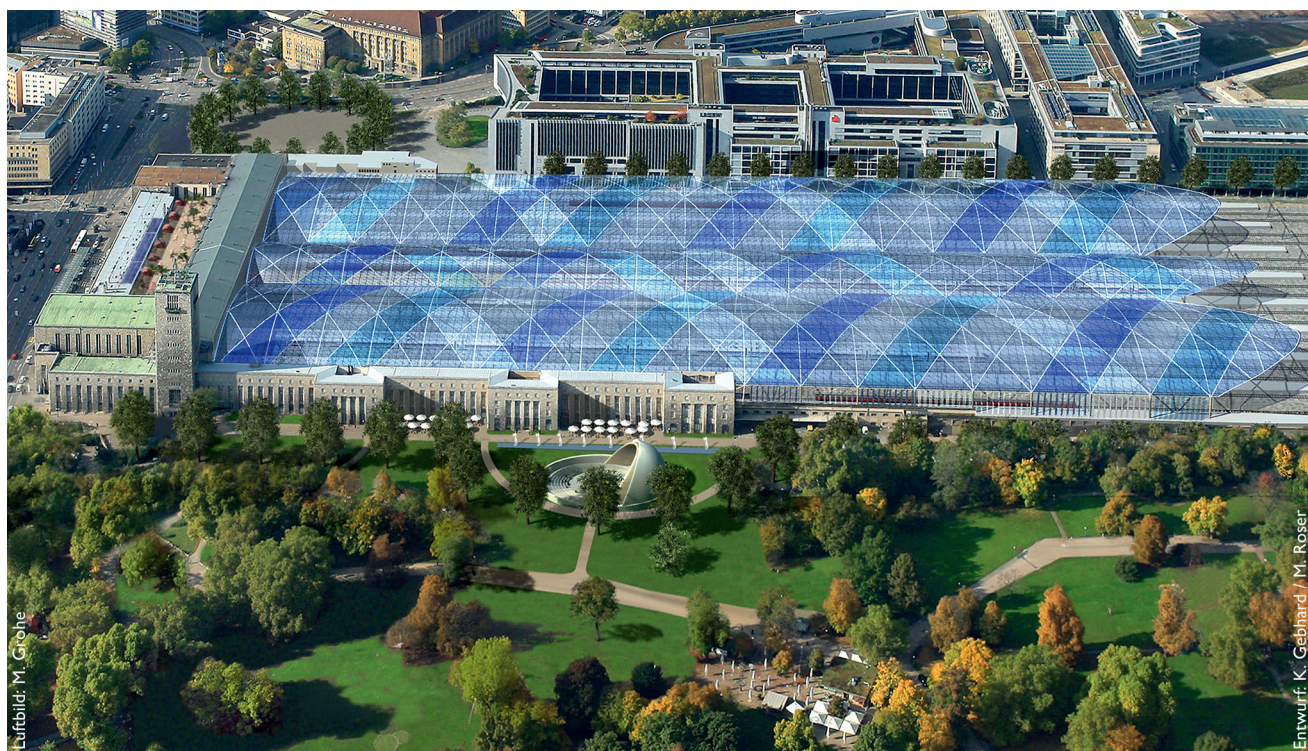


Warum der Fortschritt oben fährt

Ein Appell an die Vernunft



„Stresstest“ und „Schlichtung“ haben gezeigt: Stuttgart 21 ist ein Rückschritt für den Bahnkunden.

- Es wurden gravierende Mängel und der geringe bahntechnische Nutzen des geplanten Tiefbahnhofs aufgezeigt. Während Stuttgart 21 mit 49 ankommenden Zügen in der Stunde schon bei der Inbetriebnahme am Limit wäre, bietet der heutige Kopfbahnhof mit 56 möglichen Zügen flexibel ausbaufähige Lösungen für die Zukunft.
- Stuttgart 21 erreicht 49 Züge nur mit Doppelbelegungen (kürzere Züge mit geringerer Kapazität) und unrealistisch kurzen Haltezeiten. Verspätungen können nicht wie im „Stresstest“ gefordert abgebaut werden, die Betriebsqualität ist nur noch „wirtschaftlich optimal“ statt „Premiumqualität“ wie beim Kopfbahnhof.
- Das von der Bahn beauftragte Gutachterbüro SMA distanziert sich deutlich von Stuttgart 21, dessen Chef bezeichnet eine nur halb so teure Kombilösung als „dreimal so gut wie S21“!
- Stuttgart 21 bringt laut SMA Fahrzeitverlängerungen und Verspätungsanfälligkeit bei der S-Bahn.
- Stuttgart 21 ist jedoch politisch gewollt und soll gegen alle Vernunft durchgesetzt werden.

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.
Integraler Taktfahrplan für immer ausgeschlossen.
Fahrt im Tunnel ohne Blick auf die Stadt.



© Foto: R. Osterlag/Pro Eleven

Hohe Leistungsfähigkeit durch 17 Gleise und deutlich **höhere Reserven** für den Berufsverkehr. Die Kapazitätsgrenze ist noch längst nicht erreicht.
Züge können auf andere Züge warten: optimale Umsteigemöglichkeiten, kurze Wartezeiten = durchschnittlich kürzere Reisezeiten.
Integraler Taktfahrplan nach schweizer Vorbild **möglich** (Anschlüsse von allen zu allen Zügen).
Oberirdische Einfahrt mit Blick auf Stadt und Park.

2. Sicherheit



© Foto: Linder, sxc.hu

Im Brandfall wird der Tiefbahnhof zur **Falle**. Die Fluchtwege über die Treppen nach oben führen in die Rauch- und Qualmschicht hinein. Rollstuhlfahrer sind auf fremde Hilfe angewiesen.

Die Rettungstollen im Tunnel führen nur von einer in die andere Röhre. Im Brandfall verrauchen so beide Röhren.

Sicherheitsrisiko durch hohe Längsneigung der Bahnsteiggleise von 15%. Die Züge können ungewollt losrollen.



© Foto: R. Strum, pixello.de

Ebenerdige Fluchtmöglichkeiten, keine Verrau-
chung der Fluchtwege, Rollstuhlfahrer können sich selbst retten. **Für Rettungskräfte ist die Zufahrt bis auf den Bahnsteig möglich**.

Wenige und kürzere Tunnel, dadurch geringeres Risiko und bessere Rettungsmöglichkeiten.

Bahnsteiggleise in Europa dürfen seit 2008 laut EU-Richtlinie **keine Längsneigung größer 2,5% haben** - aus gutem Grund! Die Züge stehen sicher und können nicht ungewollt losrollen.

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 (Verpflanzung von Großbäumen ist unmöglich)
- **Vertrocknen weiterer Bäume** durch Abpumpen des Grundwassers
- **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. Als Parkerweiterung zählen dabei auch Schotterflächen und begrünte Seitenstreifen an Straßen.

Während des Baus erhebliche Beeinträchtigung von Anwohnern durch Abtransport (ca. 24000 LKW-Fahrten pro Tag) auch auf der B27 Deggeloh-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 zukunftsorientiertes Bahnkonzept weit mehr 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 bis zu 30 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 liegt auf Bahngelände. Baumaterial wird auf dem Schienenweg transportiert.

4. Stadtentwicklung



© Foto: Klaus Gebhard

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

Der Abbau der Gleisanlagen ist nicht genehmigt. Ob die Flächen überhaupt bebaut werden können, ist rechtlich fraglich. Privatbahnen erheben Anspruch auf Nutzung der bestehenden Gleise.

Trennung der nördlichen und östlichen Stadtteile durch die B14 und B27 bleibt bestehen – bei vollem Lärmpegel und Luftverschmutzung.



© Foto: www.architektinnen-fuer-k21.de

Rückbau der ungenutzten Gleise und Neugestaltung von 75 Hektar frei werdender Fläche sind sofort möglich, nicht erst in 15 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 schrittweise auf die Schiene verlagert.

S21

K21

5. Mineralquellen und Geologie



© Foto: F. Schmidt-Eisenlohr

Unkalkulierbare Risiken für die Heilquellen durch die Bauarbeiten in einer problematischen geologischen Zone. **Gefahr der Verschmutzung** der Quellen durch Grundwassermanagement. **Nun soll die doppelte Grundwassermenge abgepumpt werden!**

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



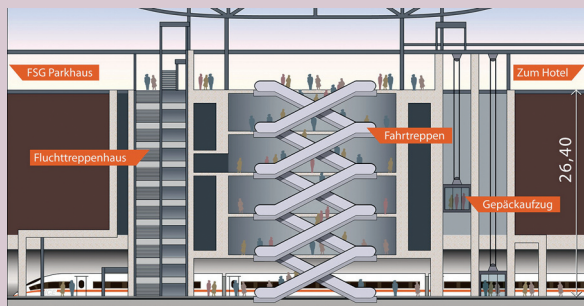
© Foto: Klaus Gebhardt

Keinerlei Gefährdung des zweitgrößten Mineralwasservorkommens in Europa.

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

Der Anschluss von K21 an die **Neubaustrecke** ist durch einen Filderaufstiegstunnel zwischen Oberürkheim und Denkendorf **möglich**. Es würden dabei **keine geologisch riskanten** Strukturen berührt.

6. Anbindung des Flughafenbahnhofs



© Foto: Peter Gierhardt

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** (Eisenbahn Bundesamt).



© Foto: Peter Gierhardt

Ankunft im S-Bahnhof direkt unter den Terminals. Kein nennenswerter Fußweg. Express-S-Bahn (wie in Wien, London, Paris) zum Flughafen über die bestehende schöne Gäubahnstrecke sofort möglich - ohne bauliche Maßnahmen! Fahrzeit 18 Minuten zum VVS-Tarif (derzeit 3,40 €). Express-S-Bahn könnte alle 15 Minuten verkehren.

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.

S21

K21

8. Kosten und Wirtschaftlichkeit

Die Gesamtkosten für den Neubau des Bahnknotens S21 werden die genehmigten Kosten deutlich übersteigen. Die Bahn ging schon 2008 von weitaus höheren Kosten aus, die den Parlamenten jedoch verschwiegen wurden. Eine angemessene Verbesserung des Bahnbetriebs ist nicht zu erwarten. Für wichtige Schienenprojekte fehlt das Geld (z.B. Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen). S21 kann nur als Komplettlösung umgesetzt werden. Teilrealisierungen sind wertlos. S21 funktioniert sinnvoll nur mit der Neubaustrecke.

Der heutige Kopfbahnhof kann 56 ankommende Züge in der Stunde bewältigen. Er ist damit **leistungsfähiger** als S21 mit seinen 49 Zügen. Er lässt sich nach Bedarf ausbauen. Für das Zukunftsprojekt K21 fallen maximal die Hälfte der Kosten von S21 an.

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 ist strittig.

9. Zusammenfassung

- Der leistungsfähigere, voll funktionsfähige 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. Schlechte Anschlüsse
- Keine Fluchtwege für Rollstuhlfahrer 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 Kapazitätsreduktion ausgegeben
- Bebauung der frei werdenden Flächen erst nach kompletter Fertigstellung des Bahnknotens

- Der Kopfbahnhof kann heute schon mehr leisten als der Tiefbahnhof je wird leisten können
- Deutlich höhere Kapazität im Berufsverkehr
- Der pünktlichste Großbahnhof Deutschlands wird modernisiert und ausgebaut
- 17 Gleise bieten Leistungsreserven für Mehrfahrten und bei Verspätungen. Ausweichmöglichkeit für die S-Bahn bei Störungen
- Ebenerdiges Umsteigen für Behinderte und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck
- Optimale Umsteigemöglichkeiten mit kürzeren Wartezeiten. Integraler Taktfahrplan möglich
- Ebenerdige und sichere Fluchtwege im Brandfall
- Keine geologischen Risiken für Mineralquellen und bei Tunnelbau
- Erhalt des gesamten Mittleren Schlossgartens, Park Erweiterungen am Abstellbahnhof sind möglich
- Erhalt der Frischluftzufuhr in die Innenstadt
- Keine Behinderung und Belastung der Innenstadt durch Dauerbaustellen
- Express-S-Bahn zum Flughafen alle 15 Minuten sofort möglich
- 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 wird ein extrem leistungsfähiger Verkehrsknoten geschaffen. K21 ist das modernere, kundenfreundlichere, wirtschaftlichere, kostengünstigere und ökologischere Projekt.

Daher: JA zum Ausstieg! Fortschritt fährt oben.