

Nach der Schlichtung erst recht:

Stuttgart 21
 geht uns alle an!

Warum K21 besser ist als S21 PLUS

Bei Heiner Geißlers Faktencheck kamen gravierende Mängel von Stuttgart 21 ans Licht. Die von Heiner Geißler daraufhin geforderten teuren Nachbesserungen für ein Stuttgart 21 PLUS würden – selbst wenn sie realisiert werden könnten – die wesentlichen Risiken und Nachteile des geplanten Tiefbahnhofs jedoch nicht beseitigen.

So bleibt K21, der modernisierte Kopfbahnhof als Bestandteil eines leistungsfähigen Stuttgarter Bahnknotens, nach wie vor die bessere Alternative.

Verkehrstechnische Aspekte:

- Ein modernisierter Kopfbahnhof erfüllt die verkehrlichen Anforderungen der Zukunft; ein neuer Bahnhof ist nicht nötig.
- Ein Integraler Taktfahrplan mit optimierten Zugverbindungen ist im Kopfbahnhof mit 16 Gleisen möglich, nicht aber bei S 21 PLUS mit nur 8 oder 10 Gleisen.
- K21 kann stufenweise nach Bedarf umgesetzt werden, während S21 PLUS nicht ausbaufähig ist.
- Der Kopfbahnhof kann bei Störfällen als Ausweichbahnhof für die S-Bahn benutzt werden.

Sicherheit und Barrierefreiheit:

- Der Kopfbahnhof bietet ebenerdige barrierefreie Fluchtwege, wodurch sich auch RollstuhlfahrerInnen selbst in Sicherheit bringen können.
- Die Bahnsteige im Kopfbahnhof haben kein Gefälle wie bei S21 PLUS (dort 1,5 % Gefälle, das ist das 6-fache der eigentlich zulässigen Neigung!), dadurch gibt es weniger Risiken für Menschen (Rollstühle, Kinderwagen, Rollkoffer) und Züge (Wegrollen bei nicht eingelegerter Feststellbremse)
- Im Brandfall kann man sich aus dem Kopfbahnhof schneller und einfacher retten als aus dem Tiefbahnhof, notfalls kann man auch Richtung Gleisvorfeld entkommen.
- Rettungs- und Einsatzfahrzeuge können im Kopfbahnhof einfacher zum Unfallort fahren.

Komfort und Lebensqualität:

- Im Kopfbahnhof können die bisherigen Gepäckbahnsteige erhöht und dann zum Aussteigen benutzt werden, so dass gleichzeitiges Ein- und Aussteigen möglich wird
- Der ebenerdige Zugang zu den Gleisen bleibt beim Kopfbahnhof erhalten
- Oberirdische Einfahrt durch die Stadt und in den Kopfbahnhof statt Fahrt im Tunnel unter der Stadt hindurch (Bei S21 PLUS fährt der Zug in Feuerbach in den Tunnel ein und kommt erst auf den Fildern wieder ans Tageslicht)
- Der Kopfbahnhof vermittelt den emotionalen Wert des Ankommens und Abfahrens, nicht des „Durchrauschens“ wie bei S21 PLUS



Stuttgart 21

© Aldinger und Wolf, Planungsstand 2007


K21 ja zum Kopfbahnhof
 Bahnhof mit Vernunft.

© Prof. Roland Ostertag, Visualisierung Pro eleven

Natur- und Denkmalschutz:

- Der mittlere Schlossgarten in seiner Funktion als zentrales Naherholungsgebiet bleibt vollständig erhalten.
- Die großen, wertvollen, alten Bäume im mittleren Schlossgarten werden nicht gefällt oder (erfolglos) verpflanzt. Sie stehen weiterhin als Feinstaubfilter, Sauerstoff- und Schattenspenden für ein besseres Stadtklima zur Verfügung.
- K21 erfordert keine Absenkung des Grundwassers, daher besteht keine Gefahr, dass weitere Bäume, z.B. die Platanenallee zum Rosensteinmuseum, vertrocknen und absterben.
- Da keine Bäume gefällt werden müssen, entsteht keine Bedrohung für artenschutzrechtlich geschützte Tiere wie Juchtenkäfer oder Fledermäuse.
- Bei K21 bleibt das Gleisfeld mit seinen wertvollen Schotterflächen erhalten, die Lebensräume für Tiere und Pflanzen bieten.
- Keine weitere Zerstörung des denkmalgeschützten Bonatzbaus.

Geologische Risiken:

- Keine Risiken von aufquellendem Gipskeuper beim Tunnelbau.
- Keine Risiken für Europas zweitgrößtes Mineralwasservorkommen, da bei K21 kein Bahnhofstrog quer zu den Grundwasserströmen platziert werden muss.

Stadtentwicklung:

- Bei K21 wird das Stadtbild nicht durch einen 8 Meter hohen Wall verschandelt, der das Stadtzentrum von Nord nach Süd durchschneidet.
- Freie Flächen können sofort und nicht erst in 10 Jahren oder noch später genutzt werden.
- Kulturelle Angebote wie die „Röhre“ oder das „Rockers 33“ sowie historische Gebäude wie die Reichsbahndirektion bleiben erhalten.

Beeinträchtigungen während der Bauzeit von S21 (mindestens 10 Jahre lang):

- Bei K21 entfällt die Notwendigkeit, Tunnelaushub mit LKWs durch das Stadtzentrum abzutransportieren. Bei S21 PLUS würde dies zu einer hohen Belastung durch Feinstaub, Lärm und Verkehrsstaus führen.
- Der Autoverkehr wird nicht beeinträchtigt, während es bei S21 PLUS zu Behinderungen z.B. auf der Heilbronner Straße kommen wird.
- Da bei K21 kein Grundwassermanagement erforderlich ist, müssen keine Rohre oberirdisch über 17 km Länge durch Stadt und Park geführt werden.

Kosten und Energieverbrauch:

- Die Modernisierung des Kopfbahnhofs ist selbst dann noch wesentlich kostengünstiger als die Realisierung von S21 PLUS, wenn man die Ausstiegskosten aus dem Projekt S21 dazurechnet.
- Beim oberirdischen Kopfbahnhof entstehen weit niedrigere Energie- und Wartungskosten, da weniger Rolltreppen und Aufzüge betrieben werden müssen und auf künstliche Beleuchtung sowie Entlüftungssysteme weitgehend verzichtet werden kann.

Fazit:

K21 erfüllt die verkehrlichen Anforderungen besser als S21 PLUS

K21 ist ökologischer und kostengünstiger

K21 weist keine der Nachteile und Risiken auf, die bei S21 PLUS bestehen bleiben

K 21 = MEHR Leistung

WENIGER Kosten und Risiken