

K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Komfortabler, günstiger, sicherer –

K 2 1 – die Alternative zu “Stuttgart 21”

3. aktualisierte Auflage
Neue Themen: Demokratieverständnis,
Medien, Konjunkturprogramme, etc.



Die acht wichtigsten Gründe für den ertüchtigten Kopfbahnhof K21

- Die Kosten betragen weniger als ein Drittel der Kosten von Stuttgart 21.
- Die Leistungsfähigkeit und betriebliche Sicherheit ist bedeutend größer.
- Kürzere Umsteigezeiten durch Integralen Taktfahrplan (ITF).
- Die Fahrt von Stuttgart über die Neubau-strecke nach Ulm ist schneller als mit S21.
- Es sind keine vier neue Bahnhöfe erforderlich.*
- Die Mineralquellen Stuttgarts und der Mittlere Schlossgarten bleiben erhalten.
- Es werden fast so viele Flächen frei wie bei S21, nur sofort und nicht erst in 12 Jahren.
- Der Denkmalschutz kommt zu seinem Recht.

*) Hauptbahnhof, Flughafenbahnhof, S-Bahnhof Mitternachtstraße und die neue Station Staatsgalerie.



1. Stand der Dinge	4	16. Die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den Nah- und Regionalverkehr	30/31
2. Die Geschichte des Projekts Stuttgart 21	5	17. Die Sicherheit in den Tunnelabsstrecken	32/33
3. Die Finanzierungsvereinbarung	6/7	18. Der Schutz der Heilquellen	34/35
4. Die Stuttgarter Presse	8/9	19. Der Eingriff in den Schlossgarten bei Stuttgart 21	36/37
5. Das Demokratieverständnis unserer Politiker	10/11	20. Der Eingriff in den Denkmalschutz bei Stuttgart 21	38/39
6. Konjunkturprogramm und Arbeitsplätze	12/13	21. Die Belüftung und das Klima im Stuttgarter Talkessel	40/41
7. Das Projekt Stuttgart 21	14/15	22. Das geologische Risiko beim Projekt Stuttgart 21	42/43
8. Die Alternative Kopfbahnhof 21	16/17	23. Städtebauliche Potenziale im Vergleich Stuttgart 21/ Kopfbahnhof 21	44/45
9. Der Verkehrsknoten Stuttgart	18/19	24. Die Kritik des Städtebauausschusses im Gemeinderat	46/47
10. Stuttgart 21: Millionenumbau zum Wegwerfen	20/21	25. Der Gesamtvergleich von Kopfbahnhof 21 zu Stuttgart 21	48
11. Der achtgleisige Tiefbahnhof Stuttgart 21	22/23	26. Der Widerstand in der Stadt	49
12. Die Stuttgart 21-Anbindung von Flughafen und Neubaustrecke nach Ulm	24/25	27. Zusammenfassung	50
13. Die Verkehrserschließung der Filder bei Kopfbahnhof 21	26/27	28. Impressum	51
14. Die Fahrzeiten der Fern- und Regionalzüge	28		
15. Die Baukosten und Betriebskosten im Vergleich	29		

Seit den Kommunalwahlen versuchen die Befürworter von Stuttgart 21 aus Stadt, Land, Bund und der DB, den Eindruck zu vermitteln, Stuttgart 21 sei vertraglich so weit abgesichert, dass es kein Zurück mehr gibt. Zudem heißt es, die Baukosten seien seriös festgestellt.

Das ist grundlegend falsch!

Ebenso wird statt von Stuttgart 21 nur noch vom Verkehrsprojekt Stuttgart – Ulm gesprochen. Tatsächlich sind die beiden Vorhaben „Neubaustrecke Stuttgart-Ulm“ und der Tiefbahnhof „Stuttgart 21“ getrennte Projekte, für die es unterschiedliche Alternativen gibt.

Mit der vorliegenden Broschüre soll eine Gegenposition zur Berichterstattung in den offiziellen Stuttgarter Medien für alle interessierten Bürger geschaffen werden. Sie soll der Öffentlichkeitsarbeit von Interessensverbänden und Nutznießern dieses Bauprojekts entgegenwirken und Mut zum Widerstand gegen das unsinnige Projekt Stuttgart 21 machen.

S21 = Stuttgart 21

K21 = Kopfbahnhof 21



Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack studierte an der Universität Stuttgart, war 27 Jahre in Stabs- und Führungspositionen bei der Deutschen Bundesbahn und der DB AG. Er arbeitet als freiberuflicher Unternehmensberater und wirkt als Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags

Kommentar zum Stand der Dinge von Prof. Karl-Dieter Bodack:

„S21 wird scheitern, fragt sich nur, wann und mit welchem Schaden für die Stadt. Wenn die Bürger erst einmal die realen Nachteile und Finanzierungslücken erfahren, werden sie das Projekt verhindern. Die Deutsche Bahn hat noch nie ein vergleichbar großes Projekt ohne drastische Kostensteigerungen abgeschlossen: Die fehlende Finanzierung der Mehrkosten, die über die Finanzierungsvereinbarung hinausgehen, wird die Bauzeit auf zwei Jahrzehnte ausdehnen, in denen die Stadt, die Bürger und Geschäftsleute mit einer furchtbaren Wunde in ihrer Mitte leben müssen. Das Schlimmste: Der neue Bahnhof wird schlechter sein als der jetzige, da er wegen nicht kreuzungsfreier Zufahrten und verringerter Bahnsteigkapazität Bahnbetrieb, Zuganschlüsse und Umsteigen erheblich erschweren wird. Dazu kommen im Vergleich zum jetzigen Bahnhof horrend höhere Betriebskosten des neuen Bahnhofs, die weitgehend vom Land aus der pauschalen Zuweisung des Bundes für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen bestritten werden müssen. Daraus resultiert - wenn das Land hier nicht eigene Gelder zuschießt - eine nennenswerte Reduzierung der Nahverkehrs-Zugkilometer (zu Lasten des ganzen Landes, aber auch passend zur mangelhaften Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs).“

Kein anderes Bauvorhaben rief so kontrovers geführte Diskussionen hervor wie Stuttgart 21.

- Im April 1994 stellen Bahnchef Heinz Dürr, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und Ministerpräsident Erwin Teufel ein Projekt der Öffentlichkeit vor, das in Anlehnung an einen Vorschlag von Prof. Heimerl entstanden war. Es heißt, die Finanzierung sei durch den Verkauf der Grundstücke des Gleisvorfelds bereits gesichert.
- Zum Ende der 90er Jahre wird Johannes Ludewig Nachfolger von Heinz Dürr als DB-Chef. Daraufhin stellt die Deutsche Bahn AG die Planungen zu Stuttgart 21 wegen Unwirtschaftlichkeit und mangelnder Notwendigkeit ein. Die prognostizierten Baukosten liegen nun bei 2,5 Milliarden Euro, von denen die Bahn zwei Drittel tragen soll.
- Zu Beginn des neuen Jahrhunderts wird die DB vom Land Baden-Württemberg mit dem „Großen Verkehrsvertrag“ finanziell übertsorgt und nimmt mit Hilfe dieser Finanzierung die Planungen wieder auf.
- Ende 2006: Ministerpräsident Oettinger will von Bundesverkehrsminister Tiefensee mehr Geld für Stuttgart 21. Dieser lehnt mit der Begründung ab, die Kosten und die Alternativen zu Stuttgart 21 müssten noch überprüft werden.
- Am 19. Juli 2007 unterzeichnen der Bund, das Land, die Region und die Stadt Stuttgart das „Memorandum of Understanding“, das jedoch nur die Finanzierungsanteile der Partner für S21 festlegt.
- Am 4. Oktober 2007 genehmigt der Gemeinderat OB Schuster, einen Ermächtigungsvertrag mit dem Land abzuschließen, wonach die Verhandlungsführung für die Finanzierung von S21 von der Stadt an das Land Baden-Württemberg abgetreten wurde. (In der selben

Gemeinderatsitzung hatten die Projektgegner den Start des Bürgerbegehrens bekannt gegeben.) Am folgenden Tag unterzeichnete Schuster diesen Vertrag, der u.a. dazu führte, dass vor dem Verwaltungsgericht der Bürgerentscheid als unzulässig erklärt wurde.

Im September 2008 wird der Abschnitt Flughafen – Rohr zur Planung neu ausgeschrieben. Mit dem Beginn des Genehmigungsverfahrens sei, so heißt es, erst Ende 2010 zu rechnen. Der Abstellbahnhof Untertürkheim hat dieses Stadium noch nicht einmal erreicht.

Am 02. April 2009 unterschreiben Bundesverkehrsminister Tiefensee, Stefan Garber (als Stellvertreter von Noch-Bahnchef Mehdorn) und Ministerpräsident Oettinger in einer Nacht- und Nebelaktion die Finanzierungsvereinbarung zum Milliardenprojekt und feiern diese einmal mehr als „Durchbruch“. Diese Vereinbarung sichert jedoch nur einen Teil der zu erwartenden Baukosten.

Bei der Kommunalwahl am 07. Juni 2009 setzen Stuttgarts Bürger ein klares Zeichen, das in der ganzen Republik beachtet wird: Die Mehrheit der Stuttgarter Bürger lehnt S21 und die damit verbundene Verschwendung von Steuergeldern ab. Die DB muss sich fragen, ob sie das Projekt gegen dieses Votum überhaupt realisieren will.

Am 17. Juli 2009 urteilt das Verwaltungsgericht Stuttgart gegen einen Bürgerentscheid zu S21. Die aktuelle Bürgerumfrage der Stadt Stuttgart (12.08.2009) bestätigt dagegen die abnehmende Akzeptanz von S21. Die Auseinandersetzung auf politischer Ebene geht weiter.

Nichts ist entschieden!



OB Schuster in der zweiten Reihe? Die Stadt hat alle Verhandlungsrechte „unwiderruflich“ an das Land Baden-Württemberg abgetreten.

Anfang 2009 sahen sich Bund, Land und Bahn in Bezug auf die Finanzierungsvereinbarung unter einem starken öffentlichen Druck. Deshalb begriff man das Anfang April durch das vorzeitige Ausscheiden Mehldorns entstandene Machtvakuum an der DB-Spitze als Chance, Fakten zu schaffen. Offensichtlich gab es in der DB-Verwaltung doch stärkere Zweifel am Projekt Stuttgart 21 als öffentlich zugegeben.

Psychologie der Mächtigen

Die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung am 2. April kam einer Nacht- und Nebelaktion gleich und musste den damals designierten DB-Vorstandsvorsitzenden Grube brüskieren. Angesichts der tiefen Verunsicherung in den Reihen der befürwortenden Parteien vor den kommenden Wahlen sowie einer Reihe von gravierenden Pannen in der Öffentlichkeitsarbeit (z. B. ein Infopavillon, den man vor der Bevölkerung hätte „schützen“ müssen) war wohl schon aus psychologischen Gründen ein paukenartiger Befreiungsschlag nötig gewesen. Doch der Schuss ging nach hinten los. Statt Verunsicherung, Enttäuschung und Resignation entstanden Verachtung, Wut und der Wille, die verantwortlichen Parteien an der Wahlurne abzustrafen.

Mal wieder „Der Durchbruch“

Die örtliche Presse feierte indes die Finanzierungsvereinbarung wieder mal als „endgültigen Durchbruch“. Dabei ist es unrealistisch, dass belastbare Baukosten noch bis Jahresende ermittelt werden können, da zwei Planfeststellungsabschnitte (Bereich Flughafen – Rohr und Abstellbahnhof Untertürkheim) noch nicht einmal geplant, geschweige denn genehmigt sind. Zudem werden die Kostenansätze schon heute vom Bundesrechnungshof massiv in Zweifel gezogen.

Wer zahlt die Zeche?

Alles deutet darauf hin, dass der alte Baulöwentrick hier erneut praktiziert wird: Mit möglichst niedrigen Kostenansätzen den öffentlichen Auftraggeber zum Baubeginn verlocken, um dann während der Bauzeit mit immer neuen „unerwarteten“ Mehrkosten nachzulegen. Dies mit der Erfahrung im Hintergrund, dass die öffentliche Hand ein einmal begonnenes Projekt nicht mehr zu stoppen wagt. Dafür aufkommen werden die Steuerzahler.

Transparenz unerwünscht

Wer so zur Kasse gebeten wird, sollte auch umfassenden Einblick in die Finanzierungsvereinbarung, Fahrplangestaltung und Wirtschaftlichkeitsrechnung des Projekts erhalten. Das Gegenteil ist der Fall.

Kein Grund zur Resignation

Inzwischen wird auch die aktuell geplante Trassenführung der Neubaustrecke nach Ulm von Wissenschaftlern und privaten Verkehrsunternehmen aufgrund ihrer mangelnden Tauglichkeit für den Güterverkehr massiv in Frage gestellt. Güterzüge könnten nämlich die 31 Promille-Steigung (zum Vergleich: 22,5 Promille auf der Geislinger Steige) nicht befahren. Die Planer haben die zuständigen Bürger, Bundes- und EU-Behörden bezüglich des Güterzugengpasses bewusst getäuscht. Sollte diese Planung revidiert werden, hätte das gravierende Auswirkungen auf Stuttgart 21.

Ein Ausstieg aus dieser Finanzierungsvereinbarung ist bis Ende 2009 möglich.

SIN 15. März 2001

Bahn macht Weg frei für Stuttgart 21

Aufsichtsrat beschließt Planfeststellung – Erster Spatenstich 2004 möglich

2001-03

Eiltempo für „Stuttgart 21“

Für Verlagerung von Firmen bis zu 25 Hektar nötig – Auch Cannstatter Hauptbahnhof und Hauptbahnhof und lingen-Ulm mehr als Vorfinanzierungskolo Ober

Bis Februar soll Finanzierung von Stuttgart 21 stehen

Mehrkosten – Kauft Landesbank für 600 Millionen Mark Grund? – Berlin steht zu P

1999-12

Schuster: „Stuttgart 21“ perfekt

Dehyle beim Treffpunkt foyer: Kunstsammlung ins Neue Schloß
Von unserem Redaktionsmitglied Gert Fach
herren: die Bahn selbst und die SüdWestLB, die laut Wolfgang Häfeli, Wirtschafts-

Bahnchef: Stuttgart 21 tritt jetzt in Realisierungsphase

Entscheidung über Filderbahnhof – Teufel warnt vor Illus

1997-11

„Eine Kostenexplosion schließe ich zu 99 Prozent aus“

Verkehrsminister Stefan Mappus über Preissteigerungen, die Aussicht auf EU-Zuschüsse und die

Stuttgart und seine Region

Nach der Entscheidung beim Realisierungswettbewerb treibt Bahn AG die weiteren Planungen voran

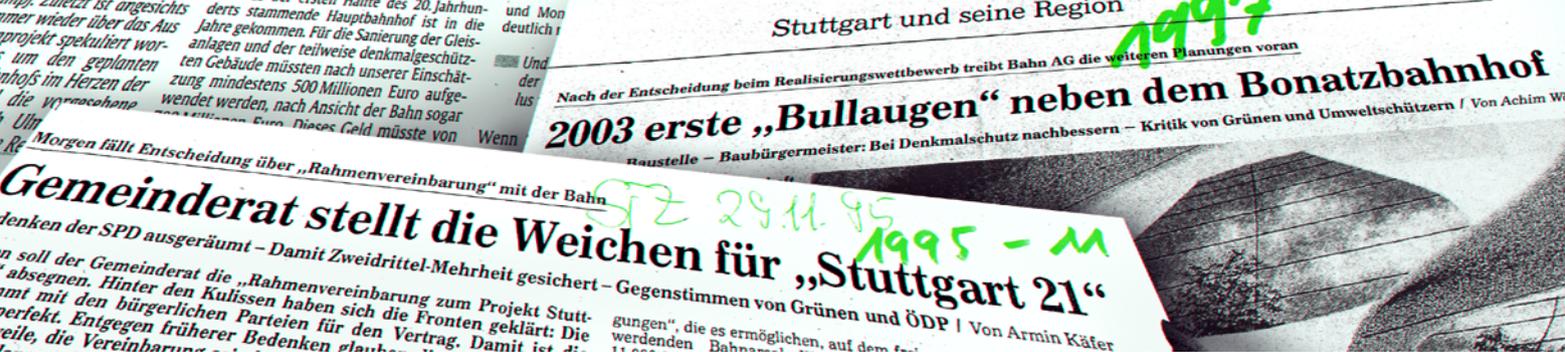
1997-11

Gemeinderat stellt die Weichen für „Stuttgart 21“

Bedenken der SPD ausgeräumt – Damit Zweidrittel-Mehrheit gesichert – Gegenstimmen von „Stuttgart 21“

2003 erste „Bullaugen“ neben dem Bonatzbahnhof

Maustelle – Baubürgermeister: Bei Denkmalschutz nachbessern – Kritik von Grünen und Umweltschützern / Von Achim Wör



Im Februar 2009 meldete das Stuttgarter Stadtmagazin LIFT, dass OB Schuster dem Chef der Süddeutschen Medienholding, Dr. Richard Rebmann, zusätzlich zu seiner Tätigkeit einen Posten im Verwaltungsrat der Landesbank angeboten hat. Rebmann ist seit Januar 2008 u.a. Geschäftsführer der neu gegründeten Zwischenholding Mediengruppe Süd GmbH, zu der auch die STUTTGARTER ZEITUNG, die STUTTGARTER NACHRICHTEN, das STUTTGARTER WOCHENBLATT und die SÜDDEUTSCHE ZEITUNG gehören. In beiden Stuttgarter Tageszeitungen wurde dieser peinliche Interessenskonflikt nicht erwähnt.

Wie frei ist Stuttgarts Presse wirklich?

Die Stimmung ist schlecht im Möhringer Pressehaus. In Reaktion auf eine Reihe nicht nachvollziehbarer Kündigungen sprachen im letzten Jahr rund 200 Mitarbeiter ihrem Chef das Misstrauen aus. Zugleich erklären die verbleibenden Mitarbeiter S21 gebetsmühlenhaft als unverzichtbar und unumkehrbar. Bis zur Kommunalwahl 2009 wurden kritische Leserbriefe nur selten veröffentlicht und Stuttgart 21-Gegner in die radikale Ecke gestellt.

Hofberichterstattung statt journalistische Sorgfaltspflicht

Mit Ausnahme einiger weniger Redakteure, die etwas genauer hinter die Kulissen schauen wollen, war die Berichterstattung beider Blätter in Bezug auf S21 bislang ausgesprochen unkritisch. Vorkommnisse, die das Projekt in ein schlechtes Licht rücken, wurden vor der Kommunalwahl oft einfach nicht gedruckt. So wurde die Pressemitteilung der Initiative Leben in Stuttgart ignoriert, wonach Professor Wittke von der RWTH Aachen sowohl als Gutachter für den eingestürzten Kölner U-Bahntunnel als auch für das Stuttgarter Tunnelprojekt Stuttgart 21 fungierte. In Köln

führte Wittkes Fehleinschätzung zum Einsturz des Stadtarchivs und kostete zwei Menschenleben. In Stuttgart wurde dagegen S21 weiterhin als „unumkehrbar“, „in trockenen Tüchern“ und als „endgültig beschlossen“ dargestellt. Dass S21 jedoch ein Projekt ist, das sich nachteilig auf den Regionalverkehr auswirkt, nicht den steigenden Verkehrsbedürfnissen angepasst werden kann und zudem einmal begonnen bis zum bitteren Ende durchgezogen werden muss, fand in den Blättern keine Beachtung. Jörg Hamann, Leiter des Lokalressorts der „Stuttgarter Nachrichten“, geht nach der Finanzierungsvereinbarung vom 2. April 2009 davon aus, dass S21 gebaut wird. Er schreibt: „Dass wir als Zeitung diese Entwicklung (...) begrüßen, ist richtig.“ Zur Öffentlichkeitsarbeit der Projektkritiker führt er aus, „dass es den Stuttgart-21-Gegnern mit einer geschickten Kampagne gelungen ist, viele Bürger zur Urne zu bewegen.“ Thomas Borgmann von der „Stuttgarter Zeitung“ titelte am 21. Juli 2009 „Die Grünen als schlechte Verlierer“ und siedelte so den einseitigen Richterspruch zum Bürgerentscheid und den damit verbundenen Vertrauensverlust in die Demokratie in den Bereich von Gesellschaftsspielen an.

Durchschaubare Taktiken

Dennoch ist der Kreis derer, die Stuttgart 21 als unsinniges Milliardengrab und großmannssüchtiges Projekt ablehnen, immer größer geworden. Stuttgart 21 ist **KEIN** grünes Projekt und führt auch nicht dazu, dass PKW-Fahrten auf die Schiene verlagert werden. Auch die Mär von den eingesparten 70.000 Tonnen Kohlendioxid ist eine tolldreiste Erfindung. Nicht zufällig waren alle wichtigen Umwelt- und Verkehrsverbände von Anfang an gegen dieses Projekt.



+12,2%

K21-Parteien

-9,4%

S21-Parteien

Vor dem zweiten Wahlgang zur Oberbürgermeisterwahl im Jahr 2004 versprach OB Schuster dem Kandidaten der Grünen, einen Bürgerentscheid durchzuführen, falls sich die Kostenanteile der Stadt für Stuttgart 21 deutlich erhöhen sollten. Das ist längst der Fall! Statt der 38 Millionen Euro, wie behauptet, wird die Stadt bei S21 mit über 1 Milliarde Euro an Belastungen dabei sein (vgl. Kapitel 7 und 15).

Der ignorierte Bürgerentscheid

67.000 Unterschriften wurden bei einem Bürgerbegehren in Stuttgart gesammelt (20.000 wären nur nötig gewesen), um einen Bürgerentscheid nach der Gemeindeordnung durchzusetzen.

OB Schuster und eine Mehrheit im Gemeinderat lehnten dennoch einen Bürgerentscheid ab und diffamierten die Betreiber des Bürgerbegehrens, statt sich mit diesen demokratisch auseinander zu setzen. Als Ablehnungsgrund wurden überstürzt unterzeichnete Verträge ins Feld geführt, die Schuster während der Laufzeit des Bürgerbegehrens treu- und sittenwidrig unterschrieb. In ihnen tritt die Stadt Stuttgart sämtliche Mitspracherechte unwiderruflich an das Land ab. Der Bürgerentscheid selbst wurde laut Gerichtsbeschluss vom 17. Juli 2009 für unzulässig erklärt, da er bereits abgeschlossene Verträge betreffe und das Vertrauen der Vertragspartner höher zu bewerten sei als das Mitspracherecht der Bürger.

Propaganda statt Transparenz

Während die Projektgegner Unterschriften sammelten, ließ sich der OB durch den Gemeinderat eine Million Euro (z. B. für alberne Herzchen) bewilligen, um die Bevölkerung für Stuttgart 21 einzunehmen.

OB Schuster und MP Oettinger haben ihre Argumentation stets auf eigene, keineswegs unabhängige, dafür aber gut honorierte Gutachter gestützt, die meist aus den Reihen des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart und seiner Unterstützergroupierungen kamen (Prof. Heimerl, Prof. Martin). Expertisen unabhängiger Gutachter, wie zum Beispiel Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Prof. Dr. Heiner Monheim, wurden hingegen ignoriert.

Auf nachprüfbare, stichhaltige und sachliche Argumente warten die Bürger bis heute vergeblich: Warum wird die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Öffentlichkeit vorenthalten? Warum wurde die Finanzierungsvereinbarung nur teilweise veröffentlicht?

Lobbyismus statt Demokratie

Es entsteht der Eindruck, dass die Verantwortlichen in Stadt, Region und Land die wahren Beweggründe ihres Tuns bewusst verschleiern.

Bürgerbewegung statt Parteienstarre

Nicht die Gegner von Stuttgart 21, sondern der Oberbürgermeister und der Gemeinderat tragen Schuld daran, dass die Bevölkerung Stuttgarts in der Sache tief gespalten ist und das Vertrauen in die Redlichkeit der Politik mehr und mehr verloren ging. Die gleichen Politiker, die die Wassernetze im Land für 99 Jahre verzockt haben, schlagen heute bei S21 genauso alle Warnungen in den Wind.

Die Bürger artikulierten ihr Misstrauen gegen diese Art der Politik bei der Kommunalwahl am 7. Juni 2009.



ST N. 20.5.2007

Stuttgart 21 bringt „bergeweise Leberkäswecken

Handwerkskammer informiert sich über Bahnprojekt - OB Schuster: Arbeit für künftige Generationen

Dass Stuttgart 21 gut wie ein Megaprojekt ist, wird, ist so zuzunehmen. Die Handwerkskammer hat am Dienstagabend beim Zukunftsforum der Handwerkskammer Region Stuttgart.

VON SANDRA MARKERT

ressierten augenzwinkernd vom Projekt Stuttgart 21. Seine Begründung: „Die 4,8 Milliarden Euro direkter Baukosten werden in Handwerksleistungen umgesetzt.“ Zwar würden viele der Aufträge an große Spezialfirmen außerhalb Stuttgarts oder an Unternehmen aus Osteuropa vergeben. „Aber Stuttgart 21 zieht bereits jetzt schon zahlreiche Zusatzinvestitionen von den Schulen, über die Kri-

Für diese Menschen werde das hiesige Handwerk Wohnungen renovieren, Lastwagen warten oder Gebäude reinigen. Für die Bäcker und Metzger sehe er bereits „bergeweise verkaufte Leberkäswecken.“ Und die Stuttgarter Friseure ...

regionale Handwerk. „Es werden neue Möglichkeiten ergeben. In anderen Branchen wird das Arbeitsplätze der künftigen Generation.“ Nach dem alle Altmeister nun rechtskräftig sind, müssten die Vorhaben möglichst viele



In Zeiten einer Finanz- und Wirtschaftskrise ist die Versuchung groß, mit Schlagworten wie „Konjunkturbelebung“, „Beschäftigungssicherung“, „Jobmotor“ und „wirtschaftliche Belebung“ unpopulären Projekten neuen Schub zu verleihen.

Stuttgart 21 ist kein Konjunkturprogramm

Die Bahn als Bauträger muss die Gewerke aufgrund des Volumens europaweit ausschreiben. Dadurch können nur die Unternehmen profitieren, die die kostengünstigsten Angebote liefern. Die mittelständischen Unternehmen im Land aus Handwerk und Industrie erwarten von den Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 Aufträge in größerem Umfang, um die Einbrüche der Konjunktur auszugleichen. Dies ist Wunschdenken, wie die Erfahrung mit dem Bau der neuen Messe zeigt: Die billigsten Großanbieter erhalten die Zuschläge. Für die kleinen Gewerke kommen Subunternehmen mit Knebelverträgen zum Zug. Zudem kommen die wesentlichen Gewerke für ein kurzfristiges Konjunkturprogramm zu spät.

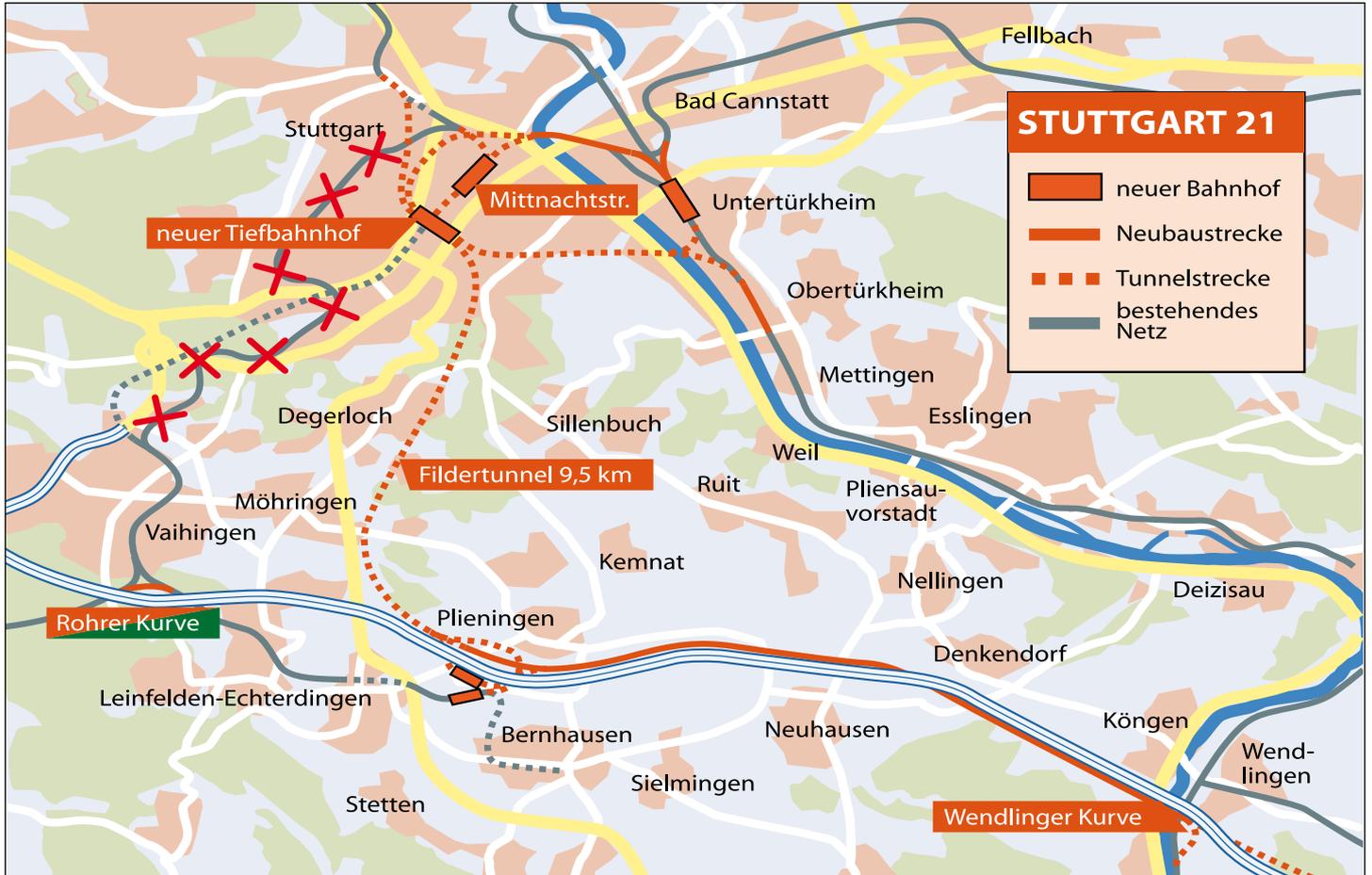
Welche Arbeitsplätze entstehen?

Dass neue Arbeitsplätze für die Menschen im Land durch Stuttgart 21 entstehen, muss sehr angezweifelt werden. Die Erfahrung bei Großprojekten zeigt, dass vielmehr ausländische Arbeitskräfte zu Dumpinglöhnen eingesetzt werden, um Kosten zu sparen. Bei der Bahn ist bereits vom Einsatz von 3.900 osteuropäischen Arbeitskräften die Rede. Ob die Milliarden wirklich gut eingesetzt sind, wenn selbst glühenden Befürwortern wie Jürgen Zeeb von den Freien Wählern oder CDU-Kreishandwerksmeister Alexander Kotz als nennenswerteste Konjunkturwirkung vor Ort nur der "bergeweise Verkauf von Leberkäsewecken" an die Bauarbeiter einfällt? Kopfbahnhof 21 dagegen lässt sich durch viele kleine Bauabschnitte realisieren, bei denen Unternehmen aus dem Lande zum Zug kommen können.

Wird Stuttgart 21 dem Wirtschaftsstandort gerecht?

Einige hunderttausend Pendler strömen täglich in die Stadt und wieder zurück. Für die überwiegende Mehrzahl der Reisenden ist Stuttgart nicht Durchgangsstation, sondern Anfang oder Ziel ihrer Reise. Infolge dessen ist die Wirtschaftsregion Stuttgart auf einen sicher funktionierenden und attraktiven öffentlichen Nah- und Regionalverkehr angewiesen. Dazu gehört eine optimale Vertaktung im Bahnknoten Stuttgart zwischen den Regionalzügen und zwischen diesen und den Fernzügen. Beides ist mit dem auf acht Gleise reduzierten Durchgangsbahnhof S21 nicht mehr möglich. Statt auf einen rund sieben Milliarden teuren Durchgangsbahnhof und wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken zu setzen, wäre es für den Wirtschaftsstandort Stuttgart besser, den Ausbau des Regionalverkehrs voran zu bringen. Bereits heute sind in Baden-Württemberg zahlreiche Bahnprojekte auf der Strecke geblieben und Zugverbindungen im Nah- und Regionalverkehr gestrichen worden. Auch Investitionen in Modernisierung und Ausbau sind bereits heute in vielen Teilen des Landes unterlassen oder zurück gestellt worden. (Als Beispiele: Die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau, der zweigleisige Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Zürich und der Murrbahn zwischen Backnang und Hesselental oder der termingerechte Ausbau der Rheintalstrecke)

Nur ein attraktiver und vertakteter Nahverkehr mit der Alternative Kopfbahnhof 21 kann dem Land und der Region die gewünschten Konjunkturimpulse bringen.



Beschreibung des größten Bauvorhabens in Europa

Der neue Bahnhof soll parallel zur heutigen Kopfbahnsteighalle und quer zum heutigen Gleisvorfeld in Tieflage entstehen. Vom Nordausgang zieht er sich quer durch den Schlossgarten zum Landespavillon. „Tieflage“ bedeutet, dass zwar der Bahnhof selbst tief unten liegt, sein Dach am Bahnhofsturm jedoch noch rund 8 m über das Bodenniveau des Schlossgartens hinausragt. Auf der über 400 m langen und rund 100 m breiten Betondecke befinden sich die fast 5 m hohen Lichtaugen, die mit 8 Prozent Anteil an der Gesamtoberfläche für die Beleuchtung und Belüftung des Tiefbahnhofs sorgen sollen.

Verkehrsführung

Von Norden her soll der Tiefbahnhof durch einen neuen Tunnel von Feuerbach angefahren werden. Von Cannstatt her führen die Gleise über ein neues Neckarviadukt sowie durch einen Tunnel, der nördlich vom Schloss Rosenstein verlaufen soll. Die Strecken von Süden sollen durch den 9,5 km langen Fildertunnel vom Flughafen und durch einen weiteren Tunnel von Untertürkheim bzw. Obertürkheim her angeschlossen werden. Der weitere Verlauf bis Ulm würde vom Flughafen über Wendlingen und die Neubaustrecke entlang der Autobahn erfolgen. Die Verbindung vom Flughafen zum Anschluss an die Neubaustrecke in Wendlingen ist Bestandteil von S21.

Weniger Gleise bei zunehmender Verkehrsbelastung

Die Verbindung nach Zürich soll vom Flughafen aus über die S-Bahn-Trasse nach Rohr erfolgen und dort an die bestehende Strecke nach Böblingen anschließen. Die Panoramabahn (Gäubahn) von Stuttgart nach Vaihingen, derzeit noch eine exzellente Umleitung bei

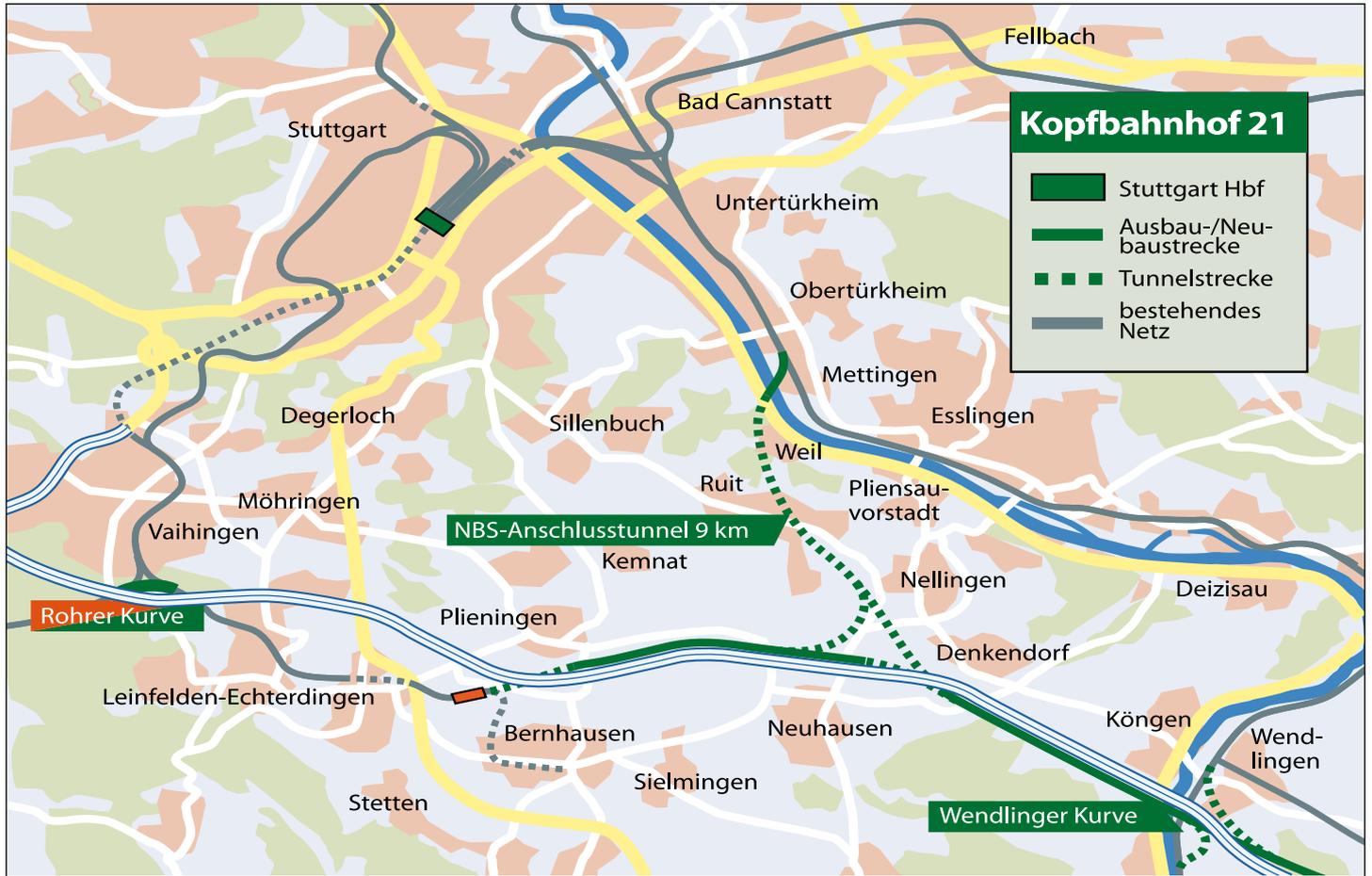
Gleisbauarbeiten und bei Sperrungen des S-Bahn-Tunnels, würde abgebaut. S21 hätte insgesamt nur vier Zulaufstrecken, die nicht erweitert werden könnten. Davon wären zwei der vier Zulaufstrecken durch die häufigen Fahrten von und zum neuen Abstellbahnhof in Untertürkheim zusätzlich stark belastet.

Bundesmittel nicht genutzt – Zukunftsmusik vergeigt

Die Bahn hat über viele Jahre Bundesmittel, die zum Erhalt des bestehenden Bahnhofs gedacht waren, nicht zu seiner Sanierung genutzt. Vielmehr rechneten die Stadt, die Banken und die Bauwirtschaft fest mit den S21-Gewinnen, die durch Vermarktung und Bebauung der Grundstücke des Gleisvorfelds (frühestens ab dem Jahr 2020) erwirtschaftet werden können. Durch das Projekt Stuttgart 21 mit seinen acht Gleisen wird aber eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur im Zentrum des Landes für immer verbaut. Gegenüber der Alternative Kopfbahnhof 21 entstehen zudem Mehrkosten von mehreren Milliarden Euro ohne weiteren Nutzen, aber mit vielen Risiken und voraussehbaren Schäden (vgl. Kapitel 9 ff).

Wer steht dafür gerade?

Der Stadt selbst entstehen Folgekosten in Höhe von über einer Milliarde Euro, weit mehr als offiziell zugestanden. Dazu gehören u.a. die Verlegung der unterirdisch verlaufenden Stadtbahnlinien an beiden Enden des Tiefbahnhofs, der Station Staatsgalerie, der Neckarrealschule, des Planetariums und des Nesenbachs, die von der Stadt geschultert werden müssen. Es wird Zeit, auch die verdeckten und indirekten Kosten für die Region, SSB und den Flughafen offen zu legen.



Das fünfzehnjährige Beharren auf S21 hat dazu geführt, dass auf zukunftsweisende Investitionen für den Bahnverkehr verzichtet wurde. Dabei bietet sich seit Jahren das Denkmodell Kopfbahnhof 21 als Alternative an. Ein Kopfbahnhof ist im Zeitalter von Trieb- und Wendezügen kein betriebliches Hindernis mehr. Die modernen Zuggattungen besitzen an beiden Enden Führerstände. Dadurch sind die Züge ohne Lokwechsel in beide Richtungen steuerbar.

Verkehrsführung

Beim Denkmodell Kopfbahnhof 21 erfolgt der Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm über einen rund 9 Kilometer langen Tunnel vom Neckartal nach Denkendorf und von dort entlang der Autobahn nach Wendlingen. Die Fahrzeiten von Stuttgart nach Ulm sind mit denen von Stuttgart 21 vergleichbar. Von Denkendorf aus ist der Flughafen durch eine Trasse entlang der Autobahn angebunden. Im Gegensatz zum Projekt S21 bleiben beim Alternativmodell K21 der Kopfbahnhof und die Panoramabahn nach Vaihingen erhalten.

Mehr Bahnsteige für die zukünftige Verkehrsentwicklung

Das Alternativmodell mit seinen 16 Gleisen ermöglicht den Ausbau des Stuttgarter Bahnhofs zu einem modernen, taktoptimierten Verkehrsknoten. Die Fahrzeiten beim Modell Kopfbahnhof 21 sind mit denen von S21 vergleichbar. Nur der Kopfbahnhof 21 bietet die Möglichkeit, einen Integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild einzurichten. Dadurch würden deutlich kürzere Umsteigezeiten zwischen den Zügen ermöglicht als bei S21. Weiter können durch die doppelte Anzahl von Gleisen und Bahnsteigen beim Kopfbahnhof Verspätungen von Zügen abgefangen werden, ohne dass es zu größeren Störungen im gesamten Betriebsablauf kommt.

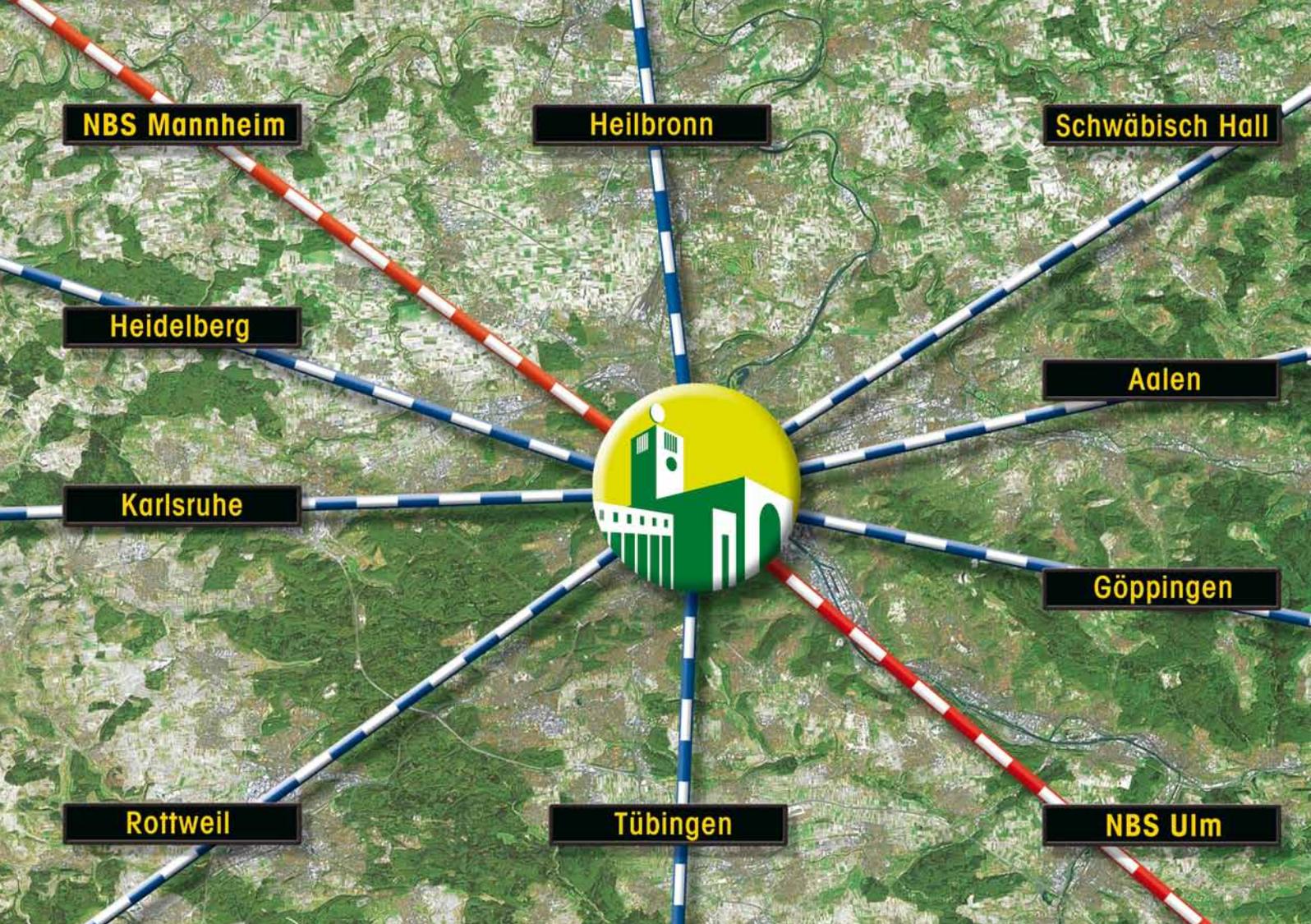
Die Halbierung der Bahnsteiganzahl bei S21 ist für die Fahrgäste eine Zumutung: Im unterirdischen Tiefbahnhof würden sich doppelt so viele Reisende auf den Bahnsteigen drängeln als bisher. Der ertüchtigte Kopfbahnhof besitzt fünf Zulaufstrecken im Gegensatz zu den vier bei S21. Ein Vorteil für die Region: Die Zulaufstrecken bei Kopfbahnhof 21 sind mit vergleichsweise geringem Kostenaufwand bei einer gestiegenen Verkehrsnachfrage erweiterbar.

Keine Zerstörungen und Gefährdungen

Beim Alternativmodell Kopfbahnhof 21 bleibt das Baudenkmal Bonatz-Bahnhof unberührt. Im Gegensatz zu S21 kommt es zu keinem Eingriff in den Schlossgarten. Durch den Erhalt des Gleisvorfeldes wird weder die Frischluftzufuhr noch die nächtliche Abkühlung der Stadt beeinträchtigt. Die Beibehaltung des Kopfbahnhofes führt weder zu einer Gefährdung der Mineralquellen noch zu unvorhersehbaren Risiken durch die problematische Struktur in der Geologie des Talkessels (vgl. Kapitel 22).

Sicherheit in der Umsetzung

Das Alternativmodell Kopfbahnhof 21 lässt sich in Abschnitten realisieren. Es bietet ein hohes Maß an Flexibilität und ermöglicht, auf geänderte Rahmenbedingungen während der Planungs- und Bauzeit zu reagieren. Bei K21 können Schritt für Schritt alle Bauabschnitte entsprechend den verfügbaren Finanzmitteln ausgeführt und in Betrieb genommen werden. Im Gegensatz dazu muss das Projekt S21 bis zu seiner vollständigen Realisierung vorfinanziert werden, ehe es überhaupt nutzbar wird. Ein nicht unerhebliches Risiko in Anbetracht unvorhersehbarer Kostenentwicklung und sich laufend verändernder Verkehrsbedürfnisse.



Der Kopfbahnhof ist der zentrale Verkehrsknoten im Land

In Stuttgart münden Bahnstrecken aus zehn verschiedenen Richtungen. Unmittelbar am Bahnhof haben die Reisenden auch Anschlüsse an die S-Bahn, die Stadtbahn und an die überregionalen Buslinien am Busbahnhof.

Ein teurer Durchgangsbahnhof für weniger als 10% der Fahrgäste?

Untersuchungen haben ergeben, dass Stuttgart für den weit überwiegenden Teil der Fahrgäste (rund 90%) entweder den Beginn oder das Ziel ihrer Reise darstellt. Dazu kommen die Reisenden, die in Stuttgart von Regionalzügen auf Fernzüge umsteigen bzw. umgekehrt. Bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs kann dies auf einer Ebene erfolgen.

Wunsch zukunftsorientierter Verkehrsplaner: der Integrale Taktfahrplan (ITF)

Eine Verkürzung der Reisezeit von A nach B wird vor allem durch kurze Umsteigezeiten zwischen den einzelnen Zügen erreicht. Im achtgleisigen Durchgangsbahnhof S21 können jedoch die Züge nicht aufeinander warten, denn um das Verkehrsaufkommen mit nur acht Gleisen zu bewältigen, sind für den Halt der Züge lediglich 1 bis 2 Minuten Zeit einkalkuliert. Dass aber nur ein verspäteter Zug ausreicht, um diese Kalkulation zu kippen, zeigt, wie unsicher die ganze Planung ist.

Im sechzehngleisigen Kopfbahnhof dagegen können alle einfahrenden Regionalzüge auf die Fernzüge warten, um so zeitnahe Umsteigemöglichkeiten in beide Richtungen zu ermöglichen. Man

spricht hier von einem „Integralen Taktfahrplan“ (ITF). Der ITF vermeidet lange Wartezeiten auf Anschlüsse. Dies führt zu einer wesentlichen Verkürzung der Reisezeit und erhöht die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene beträchtlich. Der ITF kann nur bei Erhalt des sechzehngleisigen Kopfbahnhofs realisiert werden.

Siehe Kurzfilm unter www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=207

Zunahme des Schienenverkehrs bei Verknappung der Ölressourcen

Durch teurer werdende Kraftstoffe wird sich die Zahl der Bahnbenutzer im Berufsverkehr weiter erhöhen. Wegen der drohenden Klimakatastrophe muss ein erheblicher Teil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Der „Flaschenhals“ Stuttgart 21 wird diese Aufgabe nicht bewältigen können. Er wäre von der Zahl der Gleise vergleichbar mit Kleinstadt-Bahnhöfen wie Bad Cannstatt oder Löhne oder Rosenheim oder Bietigheim oder Singen oder Neuss oder Zwickau oder





Der heutige Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen teils dreistöckigen, unter Denkmalschutz stehenden Überwerfungsbauwerken im Gleisvorfeld (das sog. Tunnelgebirge) ermöglicht einen weitgehend kreuzungsfreien Zu- und Ablauf der Verkehrsströme in alle Richtungen. Er gilt als einer der besten Kopfbahnhöfe Europas. Das Bahnmusterland Schweiz kopierte das geniale Prinzip des Stuttgarter Tunnelgebirges für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Züricher Hauptbahnhofs. Trotz Patina und sichtbarer Vernachlässigung durch die DB AG ist das württembergische Meisterwerk der Ingenieurskunst bis heute hochmodern. So modern, dass selbst in Frankfurt das Prinzip dieses „Hüttenkruschts“ (MP Oettinger) für die Modernisierung des dortigen Kopfbahnhofs von DB Projektbau angewandt wird. S21 fällt mit Blick auf die Kreuzungsfreiheit hinter das bestehende Werk schwäbisch-pragmatischer Tüftelei zurück. Das Prinzip wird anschaulich sichtbar in der Simulation unter www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=207

Bahnreisende müssen die S21-Baugrube überqueren

Um mit dem Neubau des quer liegenden Tiefbahnhofs S21 beginnen zu können, müssten alle Bahnsteige um rund 120 Meter ins Gleisvorfeld verlegt werden. Damit die Reisenden zu ihren Zügen gelangen können, müsste die klaffende Baugrube zwischen den Bahnsteigen und dem Empfangsgebäude sowie eine Baustraße durch überdachte Stege überbrückt werden.

Während das Gleisvorfeld umgebaut wird, können die ICE-Züge Stuttgart zeitweise nicht mehr anfahren.

Ertüchtigung des Kopfbahnhofs nur für die Bauphase

Einer einfachen Verlegung der Bahnsteige stehen jedoch die bestehenden Weichen und Signale des Gleisvorfelds im Wege. Das bedeutet, dass diese weit außerhalb neu eingebaut und wegen der erforderlichen

Neugestaltung der Fahrwege auch in ihrer Reihenfolge verändert werden müssen. Laut aktueller Ausschreibung ist die Verlegung von insgesamt 50 Weichen und 199 Signalen (von insgesamt 245) für diesen Notbehelf erforderlich. Im April 2003 war noch von 40 zu verlegenden Weichen die Rede, die damals mit 35 Millionen Euro veranschlagt wurden. Das zeigt, dass es sich hier um eine Generalmodernisierung und nicht um einen „begrenzten Rückbau zur Baufeldfreimachung“ handelt. Zudem sind nicht nur Signale und Weichen vom Umbau betroffen, sondern auch das ebenfalls umzubauende Stellwerk mit sämtlichen Kabelverbindungen zwischen ihm, den Signalen und den Weichen. Zudem müssen ein Großteil der Oberleitungen und die Masten wegen der Veränderungen im Gleisvorfeld versetzt werden. Diese für S21 aufzuwendenden Mittel sind vergeudet, weil das Provisorium nach 12 Jahren verschrottet wird.

Stuttgart 21 baut Kopfbahnhof 21

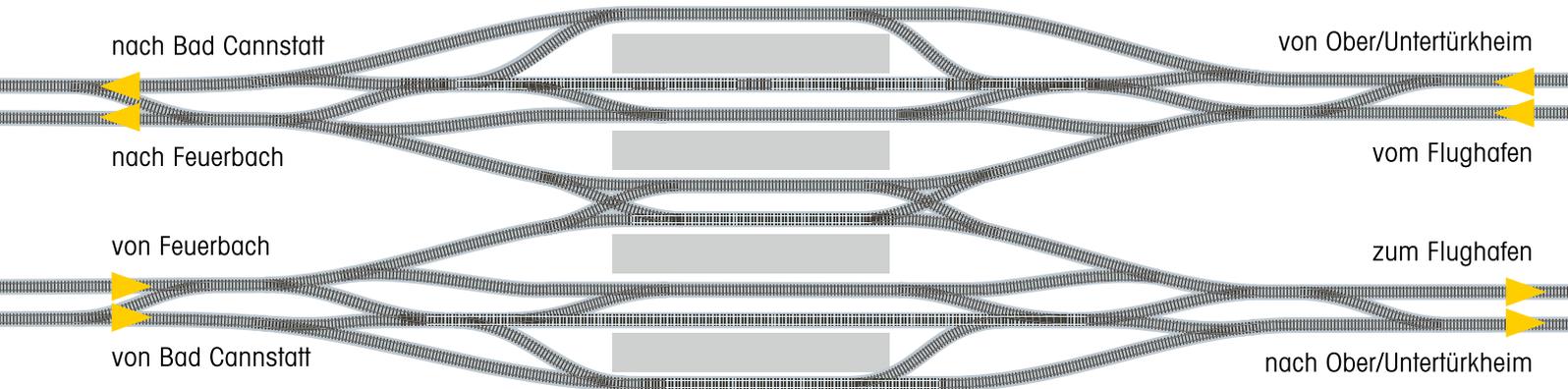
Auch das Konzept „Kopfbahnhof 21“ sieht einen Umbau des Gleisvorfelds vor. Aber nicht um die Bahnsteige zu verlegen, sondern um schlankere Weichen für höhere Fahrgeschwindigkeiten einzubauen. Weiter würde man einen großen Teil der Weichen und Gleise, die heute nicht mehr benötigt werden (Wartegruppen für Loks, Richtungs- und Kurswagengleise) entfernen. Im Gegensatz zu S21 könnte man hier sofort und dauerhaft vom Umbau profitieren.

Fazit:

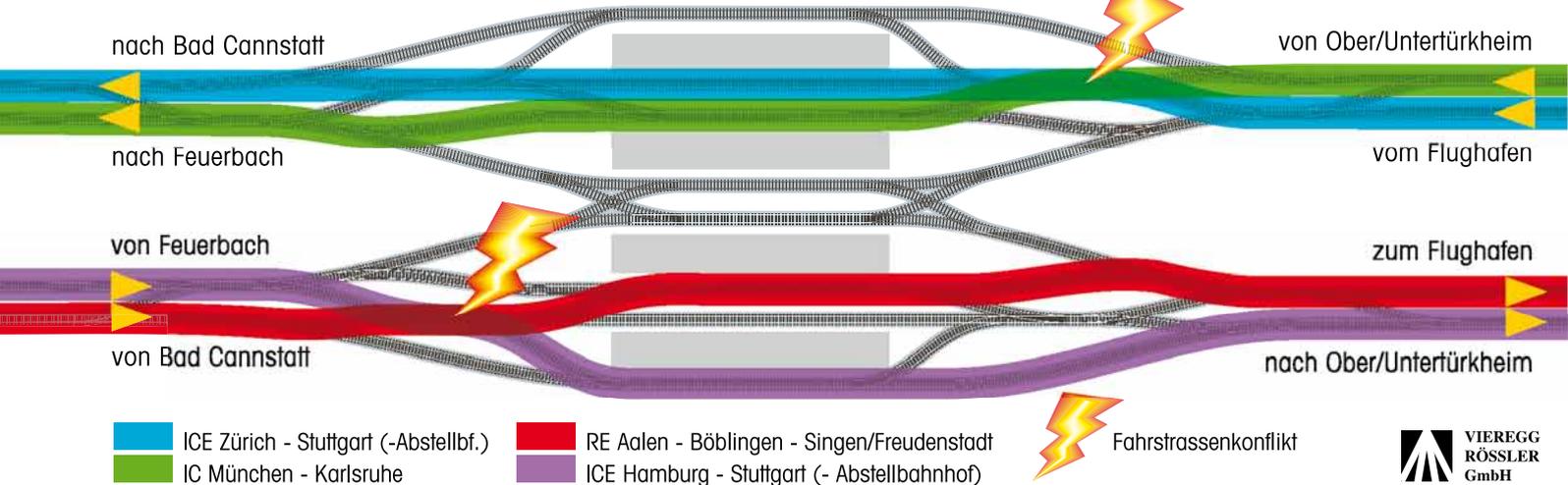
Der provisorische Umbau für S21 wäre bereits die halbe Ertüchtigung des Kopfbahnhofs!

Trotzdem hatte die DB Projektbau im Jahr 2006 vor dem Verwaltungsgericht Mannheim argumentiert, S21 sei gegenüber Kopfbahnhof 21 rund eine Milliarde billiger. Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

Stuttgart 21 - Schematischer Gleisplan Hauptbahnhof (geplant)



Fahrstraßenkonflikte bei aktueller Planung (Beispiele)



ICE Zürich - Stuttgart (-Abstellbf.)
IC München - Karlsruhe

RE Aalen - Böblingen - Singen/Freudenstadt
ICE Hamburg - Stuttgart (- Abstellbahnhof)

 Fahrstrassenkonflikt

 **VIEREGG
RÖSSLER
GmbH**

Das minimalistische Gleisbild von S21

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 sieht eine Reduzierung von 16 auf 8 Gleise und von 8 auf 4 Bahnsteige vor. Kurioserweise behaupten sowohl die DB als auch Prof. Martin vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart, S21 sei doppelt so leistungsfähig wie der 16-gleisige Kopfbahnhof. Noch irreführender sind jedoch die falschen Aussagen, die OB Schuster und MdL Drexler bei öffentlichen Vorträgen machen. Danach behaupten sie allen Ernstes, dass S21 über 8 Zufahrtsgleise verfügt – ein Resultat, das nur durch Hinzurechnen der Ausfahrtsgleise zustande kommen kann. Tatsächlich hat S21 nur vier Zufahrtsgleise, im Gegensatz dazu hat der Kopfbahnhof fünf.

So rechnet man das Verkehrsadelöhr Stuttgart 21 schön!

Bei näherer Betrachtung des Gleisbilds wird zudem ersichtlich, dass nicht von allen Zufahrtsgleisen aus alle Bahnsteige angefahren werden können. Es sind also bereits durch die Planung Engpässe eingebaut worden. Bei Betriebsstörungen sind die Ausweichmöglichkeiten dadurch sehr eingeschränkt. Kreuzungen in den Zufahrten, sog. Fahrstraßenkonflikte, reduzieren die Leistungsfähigkeit von S21 zusätzlich.

Komfortables Reisen mit S21?

Die Zugänge zu den Zügen sollen von bisher acht auf die Hälfte der Bahnsteige reduziert werden. Das heißt: Wenn sich heute schon in der Hauptverkehrszeit die Menschen auf acht Bahnsteigen drängen, wird es in Zukunft doppelt so eng! Die Platznot wird durch die mit Stützen und Treppenanlagen zugestellten Bahnsteige verschärft. Bequemes Umsteigen ist für Gehbehinderte, Menschen mit Kinderwagen oder mit dem Fahrrad

über die beiden Ebenen des Bahnhofs enorm erschwert. Dazu kommen die kurzen Haltezeiten von ein bis zwei Minuten im Durchgangsbahnhof. Mit komfortablem Reisen hat eine solche Planung nichts zu tun.

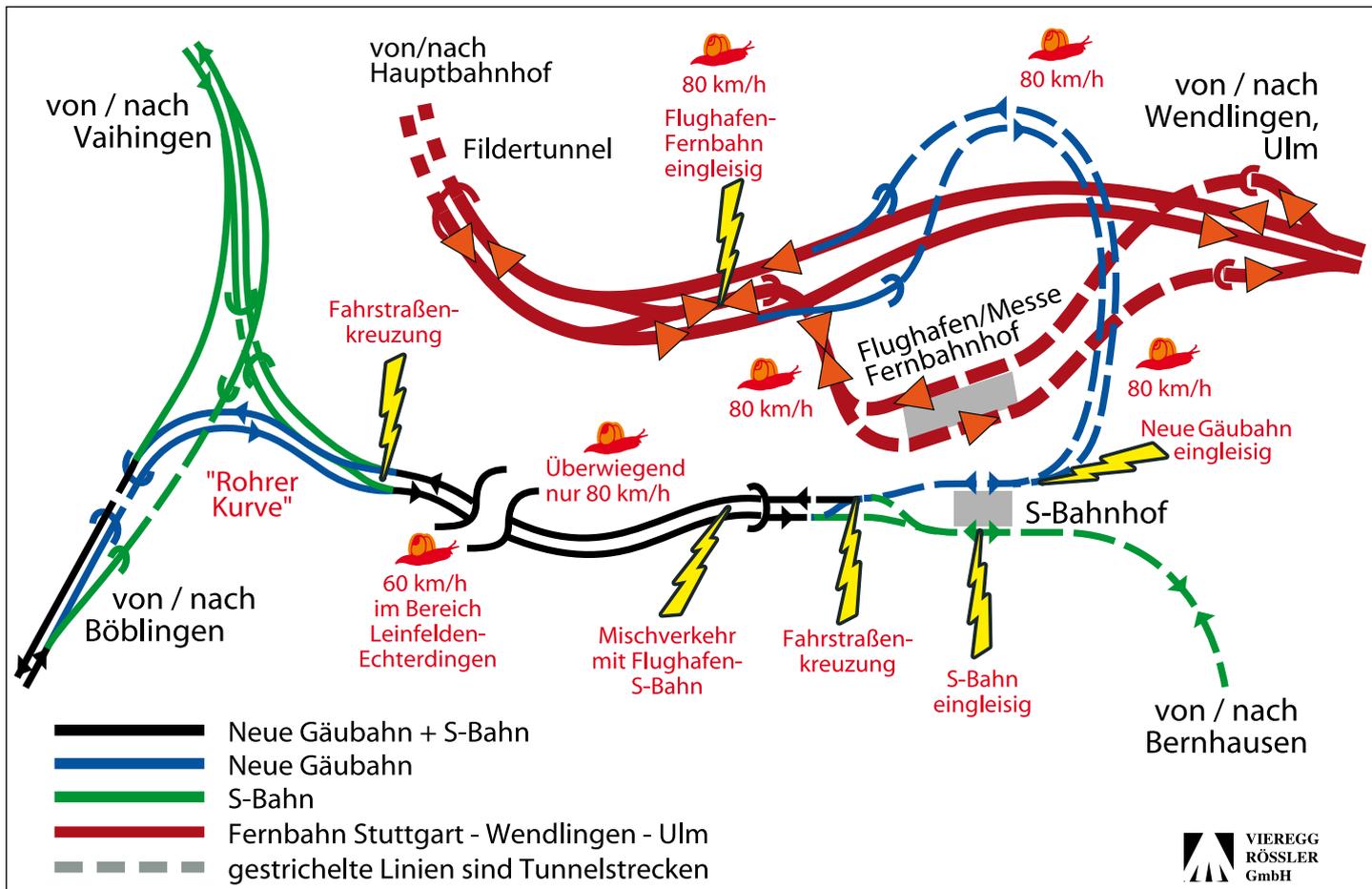
Auch wenn uns aufgehübschte Bilder in den Druckschriften von Stadt und Bahn S21 in strahlendem Weiß ein futuristisches Wohlfühlambiente verheißeln – die Realität wird anders aussehen. Die überwölbte Halle wird trotz der Lichtaugen und künstlicher Beleuchtung einen gruffigen, lauten und dunklen Charakter haben – auch durch den Schmutz, der die Decke verdunkeln wird (nicht ohne Grund haben alle S-Bahn-Stationen schwarz gestrichene Decken über den Gleisen). Der Tiefbahnhof befindet sich am tiefsten Punkt der Hauptstrecken und besitzt keine Fremdbelüftung. Der Tiefbahnhof wird daher durch Wärmeabstrahlung der klimatisierten Züge sowie von deren auf den langen Gefällestrecken heiß gelaufenen Bremsen wie ein Treibhaus aufgeheizt.

Fazit

Eine nachträgliche Kapazitätsausweitung auf mehr Gleise und Bahnsteige ist im Tiefbahnhof ausgeschlossen. Aufgrund der versiegenden Mineralölvorkommen bräuchte Stuttgart in absehbarer Zeit einen neuen, leistungsfähigeren Bahnhof.

Die Behauptung, der Tiefbahnhof wäre leistungsfähiger wegen seiner acht Zufahrtsgleise täuscht bahnunkundige Bürger.

Die Bedürfnisse der im Nahverkehr Reisenden spielen bei diesen Planungen keine Rolle.



Die Flughafenbahnhöfe

Neben der bestehenden S-Bahn-Station soll bei Stuttgart 21 ein neuer unterirdischer Bahnhof entstehen. Dabei müsste auch die bisherige S-Bahn-Station an die neu zu bauende Strecke zwischen Hauptbahnhof und Wendlingen durch Tunnelstrecken angeschlossen werden (blau).

Die Linienführung

Die geplante Linienführung bei Stuttgart 21 (im Bild rot) verläuft von links kommend, entlang der Autobahn weiter nach Wendlingen und Ulm. Für einen Halt am Flughafenbahnhof müssten die Züge von der Hauptstrecke Stuttgart – Wendlingen über Tunnel abgezweigt und wieder zurückgeführt werden (rot). Ebenfalls durch einen Tunnel sollen die Züge nach Böblingen und Zürich über die bestehende S-Bahn-Trasse geführt werden (blau).

Durch die vielen Tunnel zur Anbindung der beiden Bahnhöfe würde das Projekt S21 für den Bau und die Erhaltung kompliziert und teuer, und für den Betrieb wegen der engen Kurvenradien und der Fahrstraßenkreuzungen langsam.

Der neue Fernbahnhof auf den Fildern

Aufgrund der schwierigen Topografie läge der Fernbahnhof am Flughafen in einer Tiefe von 26,4 m. Den Fluggästen mit viel Gepäck würde ein langer Rolltreppenaufstieg sowie ein 250 Meter zusätzlicher Fußweg zugemutet.

Die Mitbenutzung der S-Bahnstrecke zwischen Flughafen und Rohr durch Fernzüge ist nicht zugelassen. Selbst Ausnahmegenehmigungen

lehnte das Eisenbahnbundesamt (EBA) ab, weil die Bahnsteighöhen und die Tunnelquerschnitte nur für den S-Bahn-Betrieb ausgelegt sind. Tatsächlich lässt die geringe Höhe der S-Bahn-Tunnel keine einfache Lösung zu, auch wenn die „Experten“ vom Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart hier anderes behaupten. Wie so oft kommen von dort wenig durchdachte Vorschläge, die außer Beraterhonoraren keinen erkennbaren Nutzen bringen. Eine Problemlösung ist nicht in Sicht, über entstehende Mehrkosten gibt es keine Angaben. Die Strecke Flughafen – Rohr ist neu zur Planung ausgeschrieben, mit dem Ziel, die Planfeststellung bis Ende 2010 einzuleiten.

Würden die Bahnsteighöhen nicht an die dort verkehrenden Züge angepasst, widerspräche dies den EU-Richtlinien, die einen barrierefreien Zugang zu den Zügen ab 6. Dezember 2009 zwingend vorschreibt.

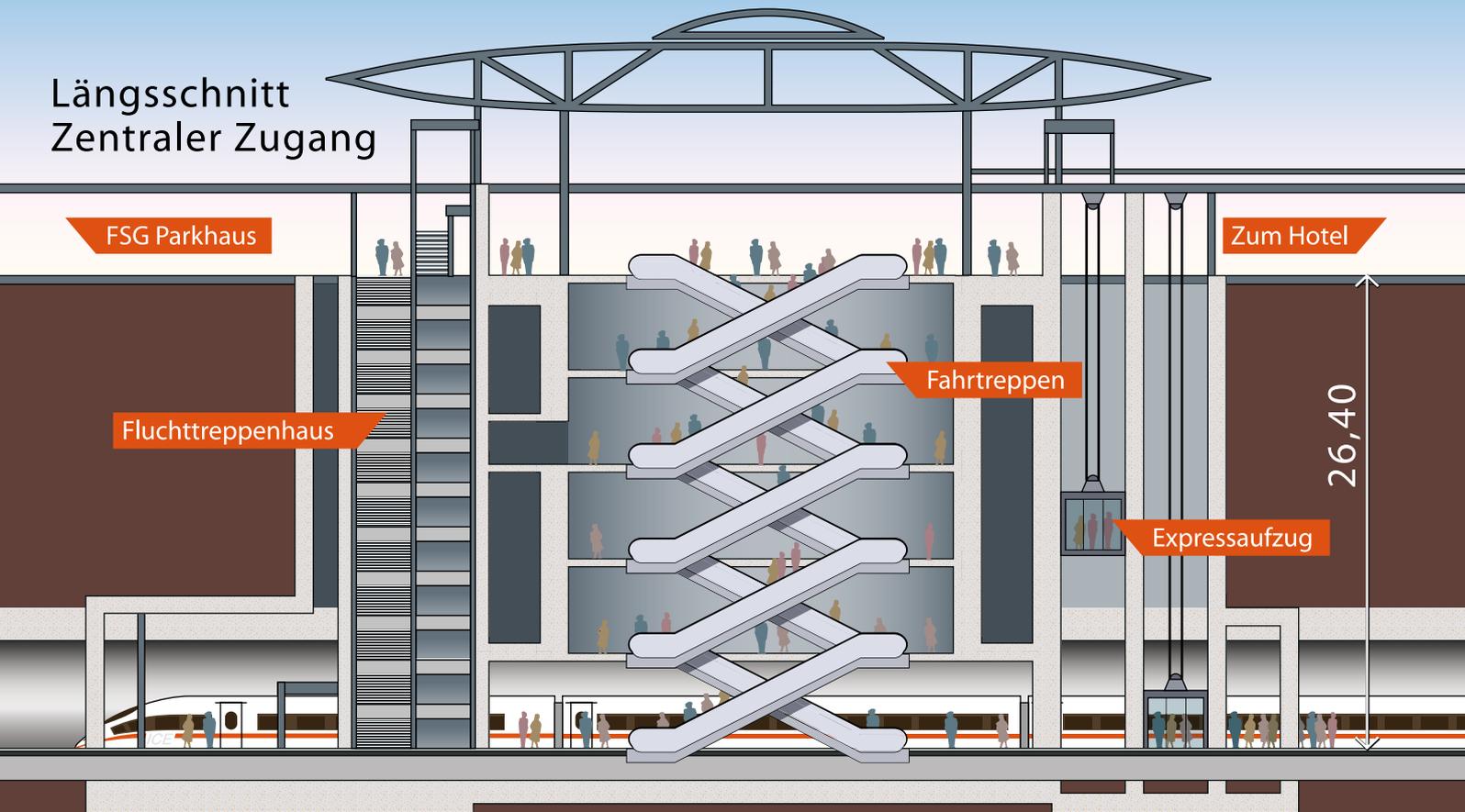
Fazit

Den Planern von Stuttgart 21 ist es in 15 Jahren nicht gelungen, einen einheitlichen Bahnhof für Flughafen und Messe zu schaffen, der auch den S-Bahn-Verkehr aufnimmt. Stattdessen entstand eine Bastellösung mit zwei getrennten Bahnhöfen im Abstand von 250 Metern.

Nur eins ist sicher: Die Stations- und Trassengebühren werden sich zum Schaden der Bahnbenutzer erhöhen.

Die Planfeststellung für den Abschnitt Flughafen – Rohr steht noch aus. Ein Projektstart, bei dem durch Abriss von Teilen des Hauptbahnhofs Fakten geschaffen werden, ist in dieser ungeklärten Situation nicht zu verantworten.

Längsschnitt Zentraler Zugang



Der von der S-Bahn-Station und Flughafenterminal 250 Meter entfernte zweite Flughafenbahnhof im Schnitt nach den Planungen der DB: Was geschieht, wenn dort unten ein Zug brennt? Kommentar überflüssig!

Für die geplante Neubaustrecke nach Ulm ist der Tiefbahnhof S21 nicht zwingend notwendig. Das offenbart das Denkmodell Kopfbahnhof 21, bei dem die Neubaustrecke problemlos angeschlossen werden kann.

Der Anschluss an die Neubaustrecke nach Ulm

Das Modell sieht den Anschluss an die Neubaustrecke in Wendlingen über Cannstatt – Obertürkheim hinauf nach Denkendorf, und weiter entlang der Autobahn vor. Diese Streckenführung zwischen Stuttgart und Ulm ist ohne Umweg über den Flughafen kürzer als die bei Stuttgart 21. Dadurch, dass die Züge von Untertürkheim aus Schwung holen können, ist diese Streckenführung sogar noch um einige Minuten schneller als bei S21, wo die Züge aus dem Stand im Stuttgarter Tiefbahnhof in der steilen Tunnelstrecke beschleunigen müssen. Tatsache ist, und das zeigt das Denkmodell Kopfbahnhof 21, dass mit rund einem Drittel der Tunnelstrecken (und Kosten!) die „Magistrale Paris – Bratislava“ mindestens gleich schnell bedient werden kann. Die exakte Trassierung des K21-Filderaufstiegs sollte Resultat gründlicher Kosten-Nutzen-Analysen sein.

Der Anschluss des Flughafens

Nach dem Filderaufstieg bei K21 verläuft eine weitere Trasse von Denkendorf zum Flughafen, über die S-Bahnen und Regionalzüge den Flughafen zusätzlich anbinden können. Der Vorteil dieser Lösung liegt darin, dass dadurch eine attraktive Ring-S-Bahn nach dem Berliner Muster entsteht, die in dichter Zugfolge bedient werden kann. Dieser Ring wird in beide Richtungen durchfahren und schließt den Flughafen und die Messe optimal an.

Übrigens: Nur jeder dritte ICE würde bei S21 am Flughafen halten.

Der Anschluss an die Magistrale nach Zürich und Mailand

Beim Denkmodell K21 bliebe die Gäu- oder Panoramabahn erhalten, während sie bei S21 nicht einmal mehr an den Tiefbahnhof angeschlossen werden könnte. Über die bestehende Panoramabahn würde die Verbindung nach Zürich schneller sein als bei der S21-Linienführung über den Flughafen. Von Zürich aus ließen sich die Messe und der Flughafen gut durch die in Planung befindliche Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn in Stuttgart Vaihingen anschließen.

Vorteile des Denkmodells Kopfbahnhof 21 für die Filder

- Die Neubaustrecke nach Ulm kann schneller bedient werden als bei S21.
- Der Flughafen und die Messe können durch die Ring-S-Bahn optimal angeschlossen werden.
- Die Fildergemeinden werden nicht durch Hochgeschwindigkeitszüge belastet.
- Der Bus-Fernbahnhof in Vaihingen entfällt und bleibt beim Hauptbahnhof.
- Der Nord-Süd-Verkehr verläuft auf der gleichen Trasse wie bisher.
- Am Flughafen und an der Messe sind keine zwei Bahnhöfe erforderlich, was auch eine absehbare Verwirrung unter auswärtigen Gästen vermeiden hilft.
- Der Nahverkehr auf den Fildern wird günstiger und erhält den ihm gebührenden Stellenwert.

Fahrzeiten

Auf der Basis der zuvor dargestellten Streckenführungen wurden die Fahrzeiten neu berechnet. Dabei wird deutlich, dass das Alternativmodell Kopfbahnhof 21 den Planungen von S21 insgesamt ebenbürtig ist.

Zwar verkürzt sich bei S21 die Fahrzeit von und nach Tübingen, dafür wäre die Fahrzeit von Rottweil über Horb und Böblingen nach Stuttgart wegen des Umwegs über den Flughafen bei S21 bis zu 5 Minuten länger als die bei Kopfbahnhof 21. Durch den Wegfall der direkten Verbindung von Rohr über die Panoramabahn zum Hauptbahnhof ist bei S21 die Fahrzeit über die S-Bahn-Station Flughafen länger und der Reiseweg umständlicher. Die gleichen Einschränkungen gelten auch für die Linien von Stuttgart nach Backnang und Schorndorf durch die Umwege bei S21. Reisende mit der Regionalbahn aus Richtung Waiblingen nach Esslingen und umgekehrt könnten in Bad Cannstatt nicht mehr umsteigen.

Wunschdenken oder Wirklichkeit?

Wie die Bahn und damit alle S21-Befürworter zu der Aussage kommen, der neue Tiefbahnhof sei doppelt so leistungsfähig wie das Alternativmodell Kopfbahnhof 21, bleibt ein Rätsel. Die angeblich konkurrenzlosen Fahrzeitgewinne werden als einer der Hauptgründe für das Milliardenprojekt Stuttgart 21 gehandelt. Vergleicht man jedoch die Streckenführung beider Modelle, fällt dieses Argument wie ein Kartenhaus zusammen.

Verkehrstechnische Engpässe im Land

Für dringend erforderliche Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes im Land fehlt angeblich das Geld. Um nur ein Beispiel zu nennen: Heute gibt es eine Direktverbindung zwischen Stuttgart und Sigmaringen. Da weite Teile der Strecke nicht elektrifiziert sind, wird diese Verbindung mit Diesel-Neigetechnik-Triebwagen bedient. Der Tiefbahnhof ist jedoch für Dieselfahrzeuge nicht zugelassen. Das bedeutet für die Reisenden zusätzliche Umsteigezeiten durch einen Zugwechsel in Tübingen. Die Behauptung, Stuttgart 21 verbessere die Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs im Land, wirkt vor diesem Hintergrund wie Hohn.



Die Kostenentwicklung von Stuttgart 21

Anerkannte Gutachter berechnen die Kosten von S21 bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung auf 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro (abhängig von der Teuerungsrate bis zum Jahr 2020). Auch der Bundesrechnungshof ermittelte bereits ohne Berücksichtigung besonderer Risiken Baukosten von 5,3 Milliarden Euro (Stand 2008). Der Bund der Steuerzahler spricht sich daher angesichts der zu erwartenden Deckungslücke für eine Ausgabendeckelung aus. Die Befürworter von S21 gehen nach wie vor von 3,1 Milliarden Euro Baukosten und einem Risikozuschlag von 1,45 Milliarden Euro aus. Bei der im April abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ist dieser Risikozuschlag bereits klammheimlich den Baukosten zugeschlagen worden. Die Bahn AG hat indes laut Finanzierungsvereinbarung bezeichnender Weise ihren Anteil seit dem Jahr 1996 von 1,5 Mrd. Euro auf 1,3 Milliarden reduziert. Baden-Württemberg schießt dagegen immer mehr Mittel für das Bahn-Infrastruktur-Projekt S21 zu, das sich für den Schienenverkehr in der Region um Stuttgart nachteilig auswirkt!

Finanzierung Stuttgart 21 (Zahlen in Euro)



Rettung in der Not?

Der Flughafen Stuttgart musste bereits mit einer kreditfinanzierten Zahlung von 112,2 Millionen Euro an die Bahn einspringen, um die vermeintliche Wirtschaftlichkeit von S21 zu retten – auch eine Form der Kostenverschleierung. Seither zahlt der Flughafen Stuttgart keine Steuern mehr. De facto fehlt dieses Geld den Eignern (Stadt und Land) für andere wichtige Investitionen.

Die Kosten des Alternativmodells Kopfbahnhof 21

Die Kosten für das alternative Denkmodell Kopfbahnhof 21 belaufen sich dagegen nach grober Schätzung durch das renommierte Verkehrsplanungsbüro Viereggen-Rössler auf rund 2,3 Milliarden Euro. Allein die um etwa zwei Drittel kürzeren Tunnelstrecken bei K21, die teuersten Teile dieser Baumaßnahmen, zeigen, dass S21 ein Verschwendungsprojekt ist.

Hohe Betriebs- und Energiekosten

Tunnelstrecken sind wartungsaufwändig und bei der Stuttgarter Geologie auch störanfällig. Teure Betriebsstörungen bei den fehlenden Ersatzlinien von S21 sind die Folge (siehe auch Kapitel 16, Stations- und Trassengebühren).

Da der Durchgangsbahnhof deutlich tiefer liegt als der Kopfbahnhof, und deshalb die Züge in der Steigung beschleunigen und zusätzlich noch eine größere Höhendifferenz überwinden müssen, werden auch die Energiekosten bei S21 deutlich höher sein als beim Denkmodell Kopfbahnhof 21. Auch die Kosten für den Betrieb der 12 Aufzüge, der 32 Rolltreppen und die Beleuchtung der unterirdischen Station schlagen zu Buche. Laut Stuttgarter Zeitung vom 10.07.2009 verursacht z.B. eine einzige Rolltreppe bereits jährliche Betriebskosten von 20.000 Euro.

Die Situation des Nah- und Regionalverkehrs ist gekennzeichnet von jahrelangen Versäumnissen. Vernachlässigte Strecken und Bahnhöfe, veraltete Züge, ausgedünnte oder stillgelegte Strecken und häufige Störungen im Betrieb verärgern die Reisenden ebenso wie das vergleichsweise hohe Niveau der Fahrpreise. Die Bahn in der Fläche ist in Baden-Württemberg dringend auf Investitionen angewiesen.

Stuttgart 21 ist jedoch ein Projekt, das hauptsächlich auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr und die Verbindung zwischen Metropolen setzt – auf Kosten des Regionalverkehrs.

Seit 1996 bestellen die Länder ihre Nahverkehrsleistungen selber und schreiben sie im Wettbewerb aus. Das Land Baden-Württemberg hat sich jedoch, um das Interesse der Bahn an S21 am Leben zu halten, seit 2002 mit dem Großen Verkehrsvertrag einseitig an DB Regio gebunden. Im Vergleich zu anderen Bundesländern zahlt es überhöhte Zuschüsse für den Regionalverkehr. Der Service der DB wurde aber nicht besser, denn die Gelder werden für die defizitären Sparten im Fern- und Güterverkehr und zur Finanzierung der Planung von S21 benutzt.

Teure Stations- und Trassengebühren

Die DB Regio bezahlt ihrerseits für die Nutzung der Infrastruktur Gebühren an die entsprechenden DB-Töchter. Die Gebühren richten sich nach der Höhe der Kosten für Bau und Unterhalt von Bahnhöfen (=Stationsgebühren) und Trassen (=Trassengebühren), und werden bei jeder Nutzung fällig. Der Trassenpreis ist abhängig von der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit der Trasse. Die Trassengebühr für eine Strecke, die z.B. für eine Geschwindigkeit bis 280 km/h ausgelegt

wurde, ist demnach um das 2,2 fache höher als für eine Strecke, die nur mit 120 km/h befahren werden darf. Da bei S21 auch Regionalzüge auf den schnellen ICE-Strecken verkehren sollen, werden auch für sie höhere Trassengebühren fällig.

Aufgrund der hohen Bau- und Unterhaltskosten für S21 muss mit einer Erhöhung der Trassen- und Stationsgebühren um mindestens 25 Prozent gerechnet werden. Die Erfahrung mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 zeigt, dass wohl die Bahnfahrer die Zeche zahlen müssen; entweder in Form eines reduzierten Zugangebots oder durch eine Erhöhung der Fahrpreise.

Als im Jahr 2007 der Bund den Zuschuss für den Regionalverkehr der Länder kürzte, reduzierte die Baden-Württembergische Landesregierung einfach das Zugangebot. Lediglich 14 Millionen Euro hätten damals gereicht, um die Kürzungen im Nahverkehr zu vermeiden. Andererseits war das Land bereit, überhöhte Zahlungen an die Bahn zu leisten – in Form des „Großen Verkehrsvertrags“, der DB Regio bis 2016 ein überfeuertes Monopol beschert.

Nahverkehrsmittel zur Finanzierung von S21

Stuttgart 21 bindet auf viele Jahre enorme öffentliche Mittel, die eigentlich für Schienenverkehrsprojekte in ganz Baden-Württemberg vorgesehen sind. So sollen über 650 Millionen Euro Nahverkehrsmittel aus verschiedenen Finanztöpfen für das Prestigeprojekt zweckentfremdet werden:

285,7 Millionen Euro aus den Landesmitteln des Gemeindeverkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (GVFG) und den Regiona-

lisierungsmitteln für den Schienenpersonen-Nahverkehr.

168,6 Millionen Euro aus dem Bundesanteil des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (GVFG), der für Großprojekte des ÖPNV in Baden-Württemberg vorgesehen ist.

197,0 Millionen Euro nach dem Bundes-Schienenwege-Ausbau-Gesetz (BSchwAG), die für den Schienenpersonen-Nahverkehr in Baden-Württemberg bestimmt sind.

Fazit

Der überwiegende Teil der Bahn-nutzer ist auf Strecken von unter 100 km unterwegs. Für diese Bahn-kunden sind gute Verbindungen, pünktliche Züge, reibungslose und bequeme Umsteigemöglichkeiten sowie bezahlbare Preise wichtig. Das Projekt S21 folgt entgegen gesetzten Prioritäten, ist am Bedarf vorbei geplant, und verhindert gleichzeitig dringend notwendige Investitionen in eine zukunftsfähige Bahn-Infrastruktur in der Fläche. Die Berufspendler und die Reisenden im Nahverkehr werden mit einem verminderten Zugangebot und/oder mit höheren Fahrpreisen für das Prestigeprojekt bezahlen.



Bahnhof Lonsee an der Strecke Stuttgart – Ulm

Durch den Verzicht auf die Tieferlegung des Bahnhofs könnte der Bahnverkehr in der Fläche einen enormen Impuls erfahren.

Außer längst notwendigen Sanierungen könnten beispielsweise Engpässe beseitigt sowie Strecken ausgebaut oder reaktiviert werden.



Bilder aus dem von der Offenbacher Feuerwehr während des Einsatzes gedrehten Videofilms. Trotz der Einwände der Stuttgarter Feuerwehr bleiben die Tunnels in der Planung ohne Videoüberwachung, und die Zuleitungen zu den Tunnel-Hydranten trocken, also "wasserlos".

Abbildung rechts unten: Auch die französischen TGVs sind vor Bränden nicht sicher. Hier ein Brand am 10.01.2009 bei Macon in Südfrankreich auf freier Strecke.

Für die Sicherheit des Betriebs verlangt die Planung langer Tunnel besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt. In den Planungen zu S21 sind jedoch die parallel liegenden eingleisigen Tunnelröhren nur alle 1.000 Meter mit Querstollen für den Notfall miteinander verbunden. Auf eine zusätzliche dritte Fluchtröhre verzichteten die Planer aus Kostengründen ganz.

Sicherheits-Richtlinien der EU aus Kostengründen nicht beachtet

Die neue EU-Richtlinie schreibt dagegen solche Querstollen als Fluchtmöglichkeit mindestens alle 500 m verbindlich vor. Bei S21 beharrt die Bahn jedoch aus Kostengründen auf einem Abstand von 1.000 Metern. Dieser Abstand war gerade noch vor Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie genehmigt worden – obwohl die Richtlinie auch von Europaabgeordneten aus Baden-Württemberg eine halbes Jahr vorher mit beschlossen wurde. Die Politik wusste also Bescheid und schweigt bis heute. Weniger sorglos ging man dagegen zum Beispiel beim Bau des Eurotunnels unter dem Ärmelkanal im Jahr 1994 vor. Hier sprechen eine zusätzliche Fluchtröhre sowie Notausgänge, die im Abstand von 375 Metern angebracht wurden, eine deutliche Sprache in Sachen Sicherheit.



Horrorszenario: Der Tunnel-GAU

Bei einem Brand würde der 9,5 km lange Filderaufstiegstunnel wegen der großen Abstände der Querstellen schnell zur tödlichen Falle. Dabei entstünden nicht nur Temperaturen von über 1.000 °C, sondern auch giftige Rauchgase. Die Querstellen sollen als Schleusen ausgebildet werden, bei denen nur eine Türe geöffnet sein darf. Die Tür zur zweiten Röhre lässt sich dabei nur öffnen, wenn die erste Tür geschlossen ist. Was dies für die vor Rauch und Hitze panisch Fliehenden bedeutet, kann sich jeder ausmalen. Eine dritte Fluchröhre wäre hier lebensrettend.

Da der Filderaufstiegstunnel sehr steil verläuft, entsteht bei Feuer zudem ein starker Luftzug. Wie in einem Kamin würde damit das Feuer angefacht und der Rauch nach oben getrieben. Die in diese Richtung Fliehenden hätten praktisch keine Chance zu entkommen.

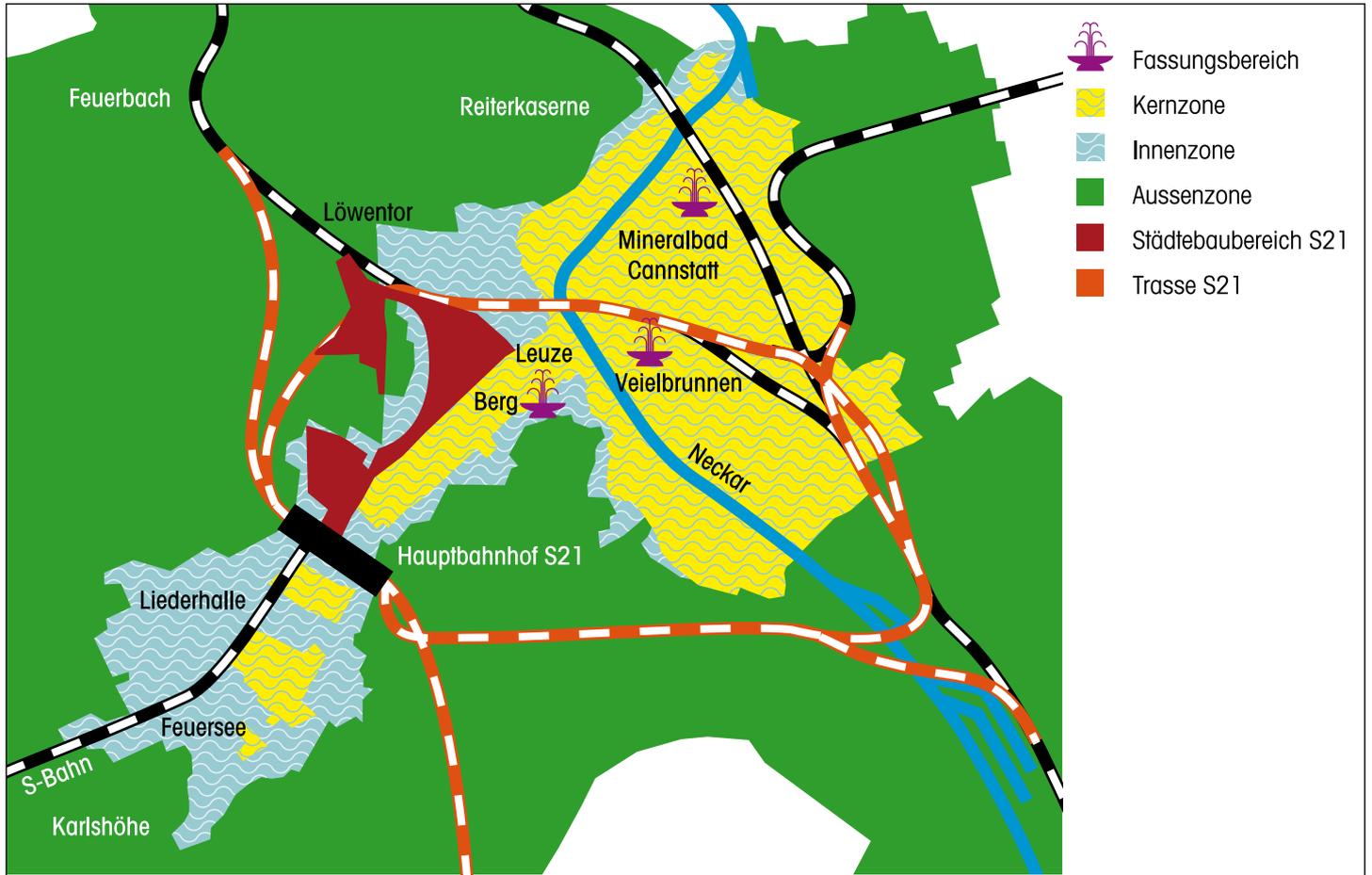
Sehenden Auges in die Katastrophe?

Die ICE-Flotte ist in der Vergangenheit mehrmals durch Sicherheitspannen in die öffentliche Diskussion geraten. Zum Beispiel sind allein die Transformatoren in jedem Triebkopf des ICE 1 mit 2.850 Liter Öl zur Kühlung gefüllt. Beim ICE 3 sind diese Transformatoren an zwei Stellen in jeder Zugeinheit (Halbzug) unter den Wagenböden angebracht und mit jeweils 1.640 Litern Öl befüllt. Im oberirdischen Bahnhof Offenbach kam am 22. November 2001 ein ICE mit brennendem Triebkopf zum Stehen und konnte erst nach fünf Stunden und unter größter Mühe gelöscht werden. Geriete ein Zug in einem der insgesamt 66 km langen Tunnelröhren oder im Tiefbahnhof in Brand, wäre dies eine menschliche Tragödie. Zudem wäre das neue „Herz Europas“ und die Flughafenanbindung über Monate hinweg lahm gelegt.

Fazit

„Wer sich nicht selbst rettet, der kann nicht gerettet werden“, so die Aussage eines erfahrenen Feuerwehrmanns zu den Rettungsmöglichkeiten in den Tunnels. Es muss allen zu denken geben, dass aus Wirtschaftlichkeits- und Kostengründen solche Planungen entstehen und die Bahn leichtfertig das Leben ihrer Kunden aufs Spiel zu setzen gedenkt. Es klingt zynisch, wenn Bahnvertreter jede Gelegenheit zu glühenden Bekenntnissen nutzen, alles Menschenmögliche für die Sicherheit ihrer Fahrgäste zu tun. Querstellen bei Autotunnels werden heute im Abstand von deutlich weniger als 100 Metern eingebaut (siehe Kappelbergtunnel mit 50 m), obwohl sich dort viel weniger Menschen zeitgleich im Tunnel befinden.





Stuttgart ist nach Budapest die Stadt mit dem größten Aufkommen an Heilquellen in Europa. Dies ist ein Schatz, den es unter allen Umständen für künftige Generationen zu erhalten gilt.

Heilquellenschutzgebiete sollten Quellen sichern

Das Heilwasser verläuft unter dem Stadtgebiet nicht sehr tief in nordöstlicher Richtung bis zu den Quellschüttungen in Bad Cannstatt. Daher wurden für die Stadt Heilquellenschutzgebiete mit unterschiedlicher Abstufung zum Schutz dieser Quellen ausgewiesen. Die Kernzone des Heilquellenschutzgebiets (gelb in der gegenüberliegenden Darstellung) genießt den höchsten Schutz. In dieser Kernzone dürfen keine Tiefbauprojekte realisiert werden, um den unterirdischen Fluss des Heilwassers nicht zu beeinträchtigen.

Bei der Festlegung dieser Kernzone wurde im Jahr 1998 der Baustellenbereich für den Tiefbahnhof interessanter Weise nicht als schützenswerter Bereich deklariert, obwohl das Heilwasser dort ebenfalls fließt. Durch diesen Etikettenschwindel hat sich das Regierungspräsidium die Handlungshoheit für alle Genehmigungsbehörden ebenso gesichert wie die Stadt, als sie das bislang von privater Hand betriebene Mineralbad Berg kaufte. Im März 2009 kaufte die Stadt auch das Mineralbad Cannstatt für 23,72 Millionen Euro auf.

Einige drängende Fragen

Kann ein Durchbruch des unter hohem Druck stehenden Mineralwassers an der Baustelle überhaupt mit Sicherheit verhindert werden? Schon beim Bau der S-Bahn in der Laufenschlagerstraße

und der Stadtbahnhaltestelle in der heutigen Willy-Brandt-Straße zeigten sich in den 1970er-Jahren erhebliche Risiken. Im Gegensatz zum damaligen S-Bahn-Bau würden jedoch beim Bau von S21 die Tunnelröhren den gesamten Talgrund durchqueren.

Wird im Bereich der Heilquellen ein unabwägbares Risiko sehenden Auges in Kauf genommen?

Warum kauft die Stadt die privaten Mineralbäder kurz vor der geplanten Realisierung von Stuttgart 21 auf?

Soll damit etwaigen Regressansprüchen seitens der Mineralbadbesitzer vorgebeugt werden, falls die Mineralquellen durch die Baumaßnahmen von Stuttgart 21 versiegen oder zukünftig nur noch Schmutzwasser liefern?

Fazit

Die Behauptungen, die Heilquellen seien durch den Bau von Stuttgart 21 nicht gefährdet, werden dadurch widerlegt, dass an den Quellen aufwändige Messstationen installiert werden müssen, um während der Bauzeit von S21 laufend den Verschmutzungsgrad und die Menge der Quellschüttungen zu erfassen. Bestünde kein Risiko, wären diese Maßnahmen nicht erforderlich.

Selbst größte Schadenersatzansprüche an den Bauträger Deutsche Bahn könnten den nachfolgenden Generationen ihre Heilquellen nicht mehr zurückgeben.



K21 ist zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

**Dieser Baum
soll für Stuttgart 21
gefallen!**

Insgesamt müssten 250 Bäume im Schlossgarten sterben.

www.kopfahnhof-21.de

K21 ist zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

**Dieser Baum
soll für Stuttgart 21
gefallen!**

Insgesamt müssten 250 Bäume im Schlossgarten sterben.

www.kopfahnhof-21.de

Den meisten Stuttgartern ist nicht bewusst, dass beim Bau von S21 mit der faktischen Zerstörung des Mittleren Schlossgartens zu rechnen ist. Der Tiefbahnhof kann nicht so tief gelegt werden, dass er an der Oberfläche nicht in Erscheinung tritt. Der Betontrög für den Bahnhof muss über die bestehende S-Bahn-Röhre geführt werden. Das bedeutet, dass dessen Dach relativ hoch liegt. So verläuft die Station von S21 wie ein riesiger, bis zu 8 m hoher künstlicher Wall quer durch den Schlossgarten, mit einer Breite von rund 100 m. Obenauflagen ragen die Lichttaugen weitere 5 Meter empor. Baumbewuchs ist auf dieser Betonfläche nicht möglich.

Weniger Frischluft im Kessel

Für S21 und dessen Baustelle müssen rund 250 Großbäume im Schlossgarten gefällt werden. Bäume dieser Größe und diesen Alters haben in der "Grünen Lunge Stuttgarts" eine wichtige Funktion. Jeder Baum ist für den CO₂-Abbau, als Sauerstoffspender und Feinstaubfilter in unserer Stadt dringend notwendig.

Zudem müsste der hohe Grundwasserspiegel im Schlossgarten während der Baumaßnahmen abgesenkt werden. Dies führt unweigerlich zu Folgeschäden an den restlichen Bäumen jenseits der Baustelle. Auch würde durch die Grundwasserabsenkung die Standfestigkeit des Rest-Bonatz-Baus gefährdet.

Ende eines Lebensraums mit hohem Freizeitwert

Der Mittlere Schlossgarten als beliebtes Erholungsgebiet der Stuttgarter Bevölkerung, die Liegewiese mit ihrem alten Baumbestand, der Landespavillon, die Kunstwerke und die Wasserspiele – das alles würde mit S21 der Vergangenheit angehören. Ob das Planetarium stehen bleiben kann ist ungewiss und der bisher gut frequentierte Biergarten grenzt

dann direkt an den Bauzaun. Die von der Stadt stets hervor gehobenen neuen Grünflächen bei S21 sind in Wirklichkeit eine behördliche Auflage. Sie mussten als Ausgleich für die enormen Umweltschäden durch S21 im Genehmigungsverfahren ausgewiesen werden. Allerdings sollen diese Flächen weit außerhalb im Unteren Schlossgarten, also an einer weit weniger attraktiven Stelle als im Mittleren Schlossgarten, entstehen. Bei diesen Parkflächen wird man frühestens im Jahr 2020 mit einer neuen Baumbepflanzung beginnen können. Obendrein werden während der gesamten Bauzeit die Fußgänger, Radfahrer, Kinderwagen- und Rollstuhlfahrer mit massiven Wegebehinderungen zu rechnen haben. Die Attraktivität der Innenstadt würde sowohl in den Augen der Bewohner als auch der Touristen in hohem Maße leiden.

Leben in Stuttgart: Pro Minute ein LKW

Der Gesteinsausbruch aus den Tunnelstollen soll durch Förderbänder in den Schlossgarten transportiert werden. Dort wird das Material im Minutentakt auf LKWs umgeladen und abgefahren. Das geht nicht ohne Staub- und Lärmbelästigungen. Da der Transportweg auch durch Wohngebiete führt, haben die Menschen dort besonders unter Staub, Lärm, Abgasen und Erschütterungen zu leiden.

Fazit

Der Schlossgarten hat einen hohen Freizeit- und Erholungswert für die Stuttgarter Bevölkerung. Er prägt das Stadtbild mit seinem wunderschönen alten Baumbestand. Er ist Teil eines zusammenhängenden Grüngürtels mitten in der Innenstadt. Ein solch brutaler Eingriff wie beim Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 durchbricht das gewachsene Gebiet und würde dem Stadtbild unwiederbringlichen Schaden zufügen.



Geschichte

Der heutige Bahnhofsbau ist ein bedeutendes Zeugnis des neuen Bauens in Deutschland aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. So rühmte erst kürzlich der stellvertretende Leiter des Frankfurter Architekturmuseums den Stuttgarter Bahnhof als „Europas letzte Verkehrskathedrale“. Die beiden Architekten Bonatz und Scholer gewannen 1911 einen Wettbewerb und modifizierten ihren Entwurf bis zum Baubeginn 1914. Für S21 soll nun mit den beiden Seitenflügeln über die Hälfte der Fassade des Baudenkmals abgerissen und das Innere bis zur Sinnentleerung ausgehöhlt werden. Lediglich die Säulenarkade am Arnulf-Klett-Platz, der Turm, die ausgeräumten Schalterhallen und die Kopfbahnsteighalle (letztere allerdings mit durchbrochenem Boden) sollen erhalten bleiben.

Bahn, Stadt und Denkmalschutz

Dass das Baudenkmal heute in einem erbärmlichen Zustand dasteht, zeigt, wie ernsthaft Denkmalschutz in Stuttgart praktiziert wird. Die Deutsche Bahn erhält vom Bund Jahr für Jahr viel Geld für die Erhaltung ihres Netzes und der Bahnhöfe. Sie hat am Stuttgarter Bahnhof jedoch seit vielen Jahren Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen unterlassen und dadurch viel Geld eingespart. Wo ist dieses Geld geblieben? Lediglich den Ausbau des Bahnhofs zu einem Ladenzentrum hat die Bahn unter den Augen der Stuttgarter Denkmalschutzbehörden vorangetrieben.

Stadtbild

Der Bahnhof gehört neben dem Fernsehturm zu den herausragenden Wahrzeichen von Stuttgart. Er ist das Tor zur Stadt, was man vom

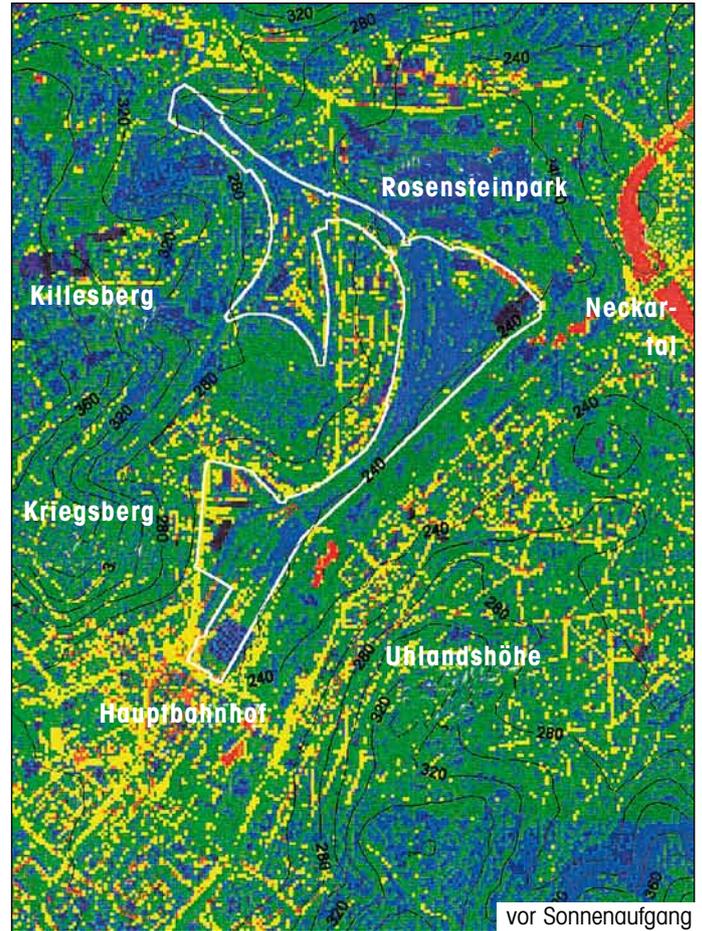
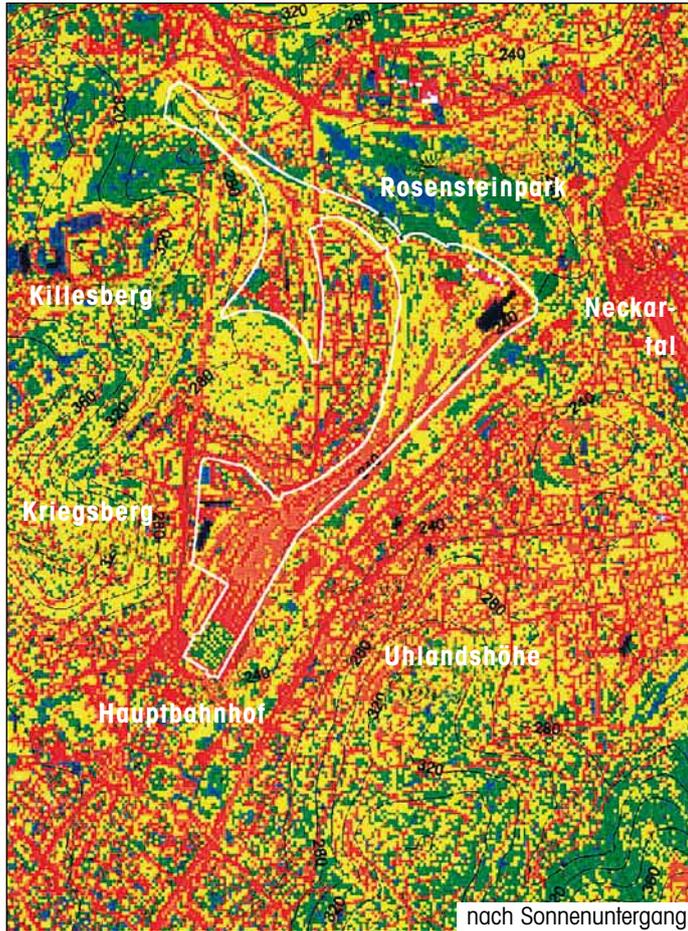
Tiefbahnhof S21 niemals würde sagen können. Der Ingenhoven-Bahnhof braucht, um als Bahnhof überhaupt noch wahrgenommen zu werden, den Torso des Bonatz-Baus.

Durch den Abriss der Seitenflügel wird das Baudenkmal für immer zerstört. Ebenfalls soll das unter Denkmalschutz stehende Gebäude der ehemaligen Bahndirektion bei S21 abgerissen werden. Solche Vandalenakte sind für Stuttgart nichts Neues, wurde doch das weltberühmte, von Erich Mendelsohn erbaute Kaufhaus Schocken und das Kronprinzenpalais abgerissen. Die Beseitigung des Neuen Schlosses und der Markthalle konnte mit knappster Mehrheit und nach anhaltenden Bürgerprotesten durch den Gemeinderat verhindert werden. Der denkmalgeschützte Bahnhof ist ein zu großes Opfer für die kurzfristigen Interessen einiger weniger mächtiger Nutznießer!

Risiken der Baumaßnahmen

Der markante Bahnhofsturm steht auf 289 Eichenpfählen, die einst in die Grundwasser führenden Erdschichten (Sumpf) getrieben wurden. Solange die Pfähle feucht bleiben, gibt es kein Problem. Was passiert jedoch mit dem Turm, wenn, wie beim Bau von Stuttgart 21 geplant, das Grundwasser abgesenkt wird?

Wie das Beispiel des Stadtarchivs in Köln zeigt, sind selbst für sicher gehaltene Maßnahmen nicht ohne Risiko. Pikant ist dabei die Tatsache, dass der geologische Gutachter, Prof. Wittke von der RWTH Aachen, nicht nur den Kölner U-Bahn-Tunnelbau, sondern auch S21 als unbedenklich einstufte.



Die Stadt Stuttgart hat mit ihrer Kessellage, den fast rundum bebauten Höhenzügen und der einzigen Öffnung zum Neckar hin vor allem im Sommer eine schwierige Klima- und Feinstaubsituation. Umso wichtiger ist der Beitrag, den die unbebauten Flächen des Gleisvorfeldes für ein erträgliches Stadtklima leisten. Die Luftströme zur Belüftung des Stadtkerns können sich bisher in ihrer Hauptrichtung entlang des Schlossgartens und über das Gleisvorfeld uneingeschränkt bewegen. Sie helfen den Talkessel zu entlüften und reduzieren die Feinstaubbelastung entlang der Cannstatter Straße (B14).

Unabsehbare Folgen für das Stadtklima

Nach einer von der Stadt Stuttgart in Auftrag gegebenen Klimastudie heizt sich im Sommer der Talkessel kräftig auf (siehe Abb. links). Die unbebauten Flächen des Gleisvorfelds kühlen sich bei Nacht am stärksten ab (siehe Abb. rechts), und halten so die Temperaturen im Talkessel wirksam in Grenzen. Eine Bebauung der Fläche, wie bei Stuttgart 21 geplant, hätte dagegen unübersehbare Folgen für das sowieso schon hoch belastete Stadtklima. Wohnbebauung in dieser klimatisch schwierigen Gegend im Talgrund und angesichts der hohen Feinstaubkonzentration ist weder ratsam noch zu den geplanten Luxuspreisen vermarktbar. Durch den reduzierten Bestand an Großbäumen durch S21 würde der Schlossgarten einen Teil seiner ökologischen Ausgleichsfunktion verlieren (siehe auch Kapitel 19

Seite 36 f.). Zur Entspannung der Situation an der nahegelegenen Neckartorkreuzung mit ihrer deutschlandweit höchsten Feinstaubbelastung, trägt dies gewiss nicht bei.

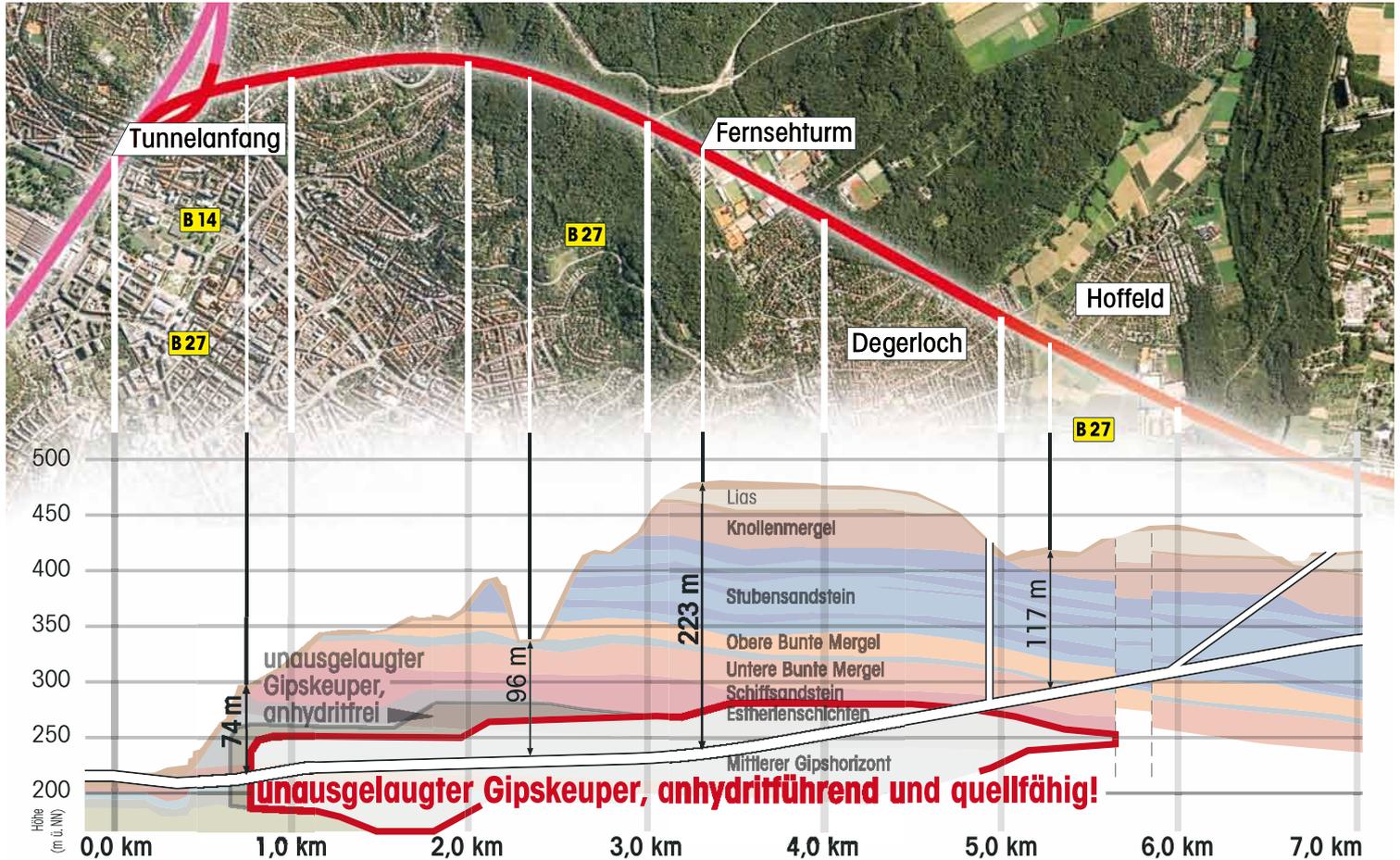


Fazit

Die Stadt Stuttgart behauptet allen Ernstes, Stuttgart 21 sei ein "grünes Projekt". Für dieses Etikett blendet sie alle ökologischen Folgen der geplanten Bebauung aus.

Beim Alternativmodell K21 hält sich die Überbauung in Grenzen, das klimatisch günstige Gleisvorfeld bleibt – verkehrstechnisch ertüchtigt – erhalten. Im Bereich des Wartungs- und Abstellbahnhofs am Rosenstein könnte das große ehemalige Bahnpostgebäude sofort abgerissen und dem Rosensteinpark zugeschlagen werden. Das käme dem Stadtklima und dem Erholungswert der Parkanlagen zugute. Doch dies vermeidet man, weil man den Anschein wahren möchte, nur durch S21 könne der Park erweitert werden.





Die geologische Situation in Stuttgart

Der geplante Filderaufstiegstunnel sowie die Tunnel nach Feuerbach und Untertürkheim verlaufen durch geologisch schwierige Strukturen, die nahezu rund um den Stuttgarter Talkessel zu finden sind. Besonders problematisch sind dabei die Schichten aus quellfähigem Anhydrit föhrendem, unausgelaugtem Gipskeuper, der bei Wasserzutritt ein enormes Quellvermögen und eine hohe Verformbarkeit besitzt. Beim ausgelaugten Gipskeuper besteht die Schwierigkeit in seiner Porosität und geringen Festigkeit. Tunnelbauten durch diese geologischen Schichten sind besonders teuer. Auch beim späteren Betrieb ist das Risiko von Schäden durch Bewegungen des Berges nicht auszuschließen.

Beispiele für Probleme mit Anhydrit föhrendem Gipskeuper

Der jüngst erbaute Autobahntunnel bei Leonberg verläuft in ähnlich strukturierten Erdschichten. Ständige Reparaturen, die durch die Bewegungen des Berges entstehen, sind für jedermann sichtbare Zeichen des Problems. Bei Stuttgart 21 föhren vom Hauptbahnhof aus jeweils zwei eingleisige Röhren auf die Filder, nach Untertürkheim und nach Feuerbach. Würden in diesen Tunneln ähnliche Probleme wie beim Engelbertunnel in Leonberg auftreten, hätte dies die Sperrung mindestens einer Tunnelröhre zur Folge. Damit würde sich die Kapazität der Strecke durch den dann nötigen Gleiswechselbetrieb um weit mehr als 50 % reduzieren. Ausgerechnet auf der „Magistrale Paris – Bratislava“ wäre eine solche Störung ein Infarkt im „Neuen Herzen Europas“ (Werbefpruch der DB). Für solche Betriebsstörungen kann sich die Bahn durch ihr Wissen um die schwierigen geologischen Verhältnisse der Tunnelstrecken nicht auf höhere Gewalt berufen. Die Bahnkunden hätten jedoch auf jeden Fall das Nachsehen. Jüngstes

Beispiel für die Brisanz dieser geologischen Strukturen ist die Geothermie-Bohrung in Staufen im Breisgau. Dort sind Anhydrit föhrende Schichten von unausgelaugtem Gipskeuper mit Grundwasser in Berührung gekommen, wodurch sich der ganze Altstadtkern des Ortes um monatlich 10 mm anhebt, was bis zu 16 cm breite Risse in den Gebäuden verursachte. Voraussichtlich muss der ganze historische Stadtkern aufgegeben werden.

Instabilität der Hänge – Das Bohrloch 203

Die Bohrungen der Bahn für die Untersuchungen des Untergrunds zum geplanten S21-Filderaufstiegstunnel mussten im Juni 2009 am Bohrloch 203 wiederholt unterbrochen, und im Juli 2009 gänzlich eingestellt werden. Spülwasser, das zum Kühlen der Bohrkronen dient, trat unterhalb des Hanges aus und signalisierte die Gefahr von Hangrutschungen. Das Beispiel zeigt, wie instabil der Hang am Ameisenberg ist, und dass schon bei kleinsten Eingriffen die Gefahr von Rutschungen nicht auszuschließen ist. Die Instabilität wird vergrößert durch die bei den Untersuchungen festgestellten Hohlräume im Berg. Die Bohrung wurde im Übrigen so weit vorangetrieben, dass Anhydritschichten mit Spülwasser in Berührung kamen! Dieses Problem trat auch bei anderen Bohrlöchern auf, wie jüngst bekannt wurde.

Mehr Sicherheit bei K21

Beim Filderaufstiegstunnel des Alternativmodells Kopfbahnhof 21 zwischen Obertürkheim und Denkendorf werden keine Anhydritschichten angeschnitten. Selbst im Falle einer Störung in diesem Tunnel bliebe die Ausweichmöglichkeit von Stuttgart über die Gäubahn (Panoramabahn) Stuttgart – Rohr – Flughafen – Wendlingen, sowie die Strecke über Esslingen – Plochingen – Wendlingen zur Neubaustrecke erhalten.



Unwirtliche und sterile Bebauung hinter dem Hauptbahnhof am Pariser Platz

Der Umbau zum Durchgangsbahnhof ermöglicht die Entwicklung von rund 100 Hektar innerstädtischer Gleisflächen. Diese städtebaulichen Potenziale führten die Planer von Stuttgart 21 zur Finanzierung des Großprojekts von Anfang an ins Feld. „Innenentwicklung“ heißt das Schlagwort, also das Bauen auf Brachflächen, verbunden mit der Schonung wertvoller Ackerböden am Stadtrand. Eine Vision, so die S21-Projektbefürworter, der sich auch Umweltschützer nicht verschließen könnten. Unabhängige Stadtplaner kommen freilich zu einem ganz anderen Urteil: Stuttgart 21 bietet nicht nur keine städtebauliche Chance für Stuttgart, sondern zerstört diese sogar.

Flächenressourcen in Stuttgart

Vergleicht man die tatsächlich bebaubare Gleisfläche (knapp 58 Hektar bei S21) mit dem Modell Kopfbahnhof 21, werden auch bei diesem rund 75% der Flächen frei. Die Bedeutung dieser Flächen zeigt sich beim Blick auf das „Nachhaltige Bauflächenmanagement der Stadt Stuttgart“ (NBS – Lagebericht 2008). Dort werden auch ohne S21 mehr als 200 Hektar Brachflächen für den Wohnungsbau ausgewiesen. Überdies nimmt die Nachfrage an Flächen durch den demografischen Wandel tendenziell ab. Bei Gewerbeflächen ist das Überangebot sogar noch größer. Die Stadt verfügt damit über Flächenreserven, die weit über das Jahr 2020 hinaus reichen.

Demografie

Das Statistische Amt Stuttgart und das Statistische Landesamt prognostizieren einhellig für das Stadtgebiet einen deutlichen Bevölkerungsrückgang. So verliert Stuttgart ab dem Jahr 2013 zunehmend Einwohner. Ab 2019 in der Größenordnung 2.000 pro Jahr.

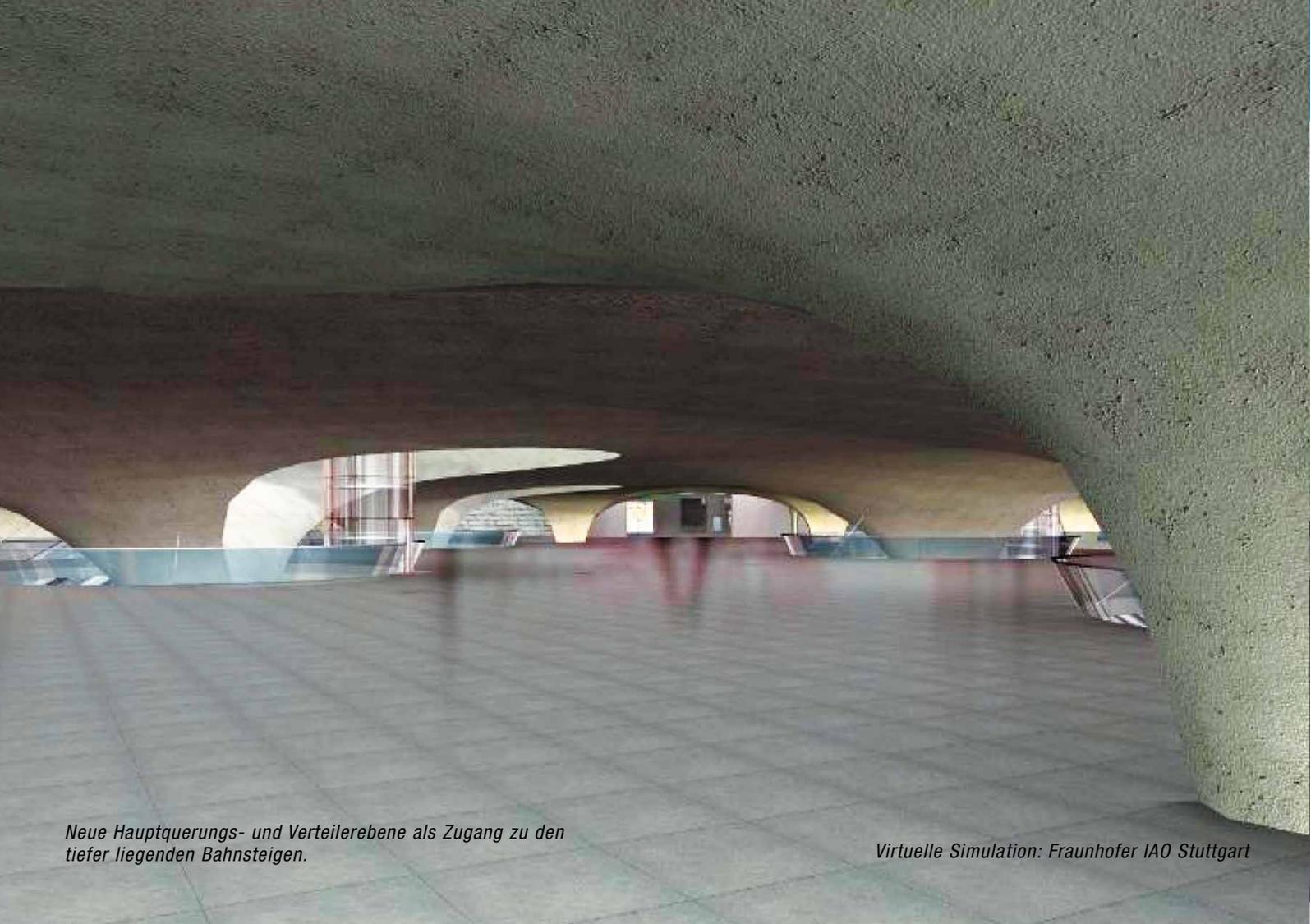
Stuttgart hätte nach Baufertigstellung von Stuttgart 21 alle Hände voll zu tun, bestehende Stadtviertel attraktiv zu halten bzw. deren Infrastruktur auszulasten. Neue Stadtviertel wie das geplante Rosensteinviertel kommen zu spät oder schwächen bestehende Quartiere.

Städtebau

Die innerstädtischen Filetbrachen werden für Europas größte Baustelle bis mindestens zum Jahr 2020 als Baulogistikfläche zweckentfremdet. Somit blockiert S21 einen sofortigen Beginn der möglichen Wohnbebauung beim Nordbahnhof. Das Alternativmodell Kopfbahnhof 21 hingegen kann einen modernen, zukunftsweisenden Wohnungsbau sofort umsetzen. Die Stadt hat die Gleisflächen des Bahnhofs nämlich bereits seit langem für rund 460 Millionen Euro von der Bahn erworben. Eine monströse Baulogistik wie bei S21 entfällt bei Kopfbahnhof 21.

Stuttgart 21 - ein grünes Projekt?

Wegen schwerwiegender ökologischer Eingriffe bei der Umsetzung von S21 wurden der Stadt und dem Land große Ausgleichsmaßnahmen auferlegt. Auch die Erweiterung des Schlossgartens ist der Tatsache geschuldet, dass die stadtklimatologisch herausragenden und mit seltenen Tier- und Pflanzenarten besiedelten Gleisflächen durch S21 zerstört würden. Der Bau des Durchgangsbahnhofes hätte für den Mittleren Schlossgarten den Verlust von 250 Großbäumen und den Wegfall von Stuttgarts zentraler Spiel- und Aufenthaltswiese zur Folge.



Neue Hauptquerungs- und Verteilerebene als Zugang zu den tiefer liegenden Bahnsteigen.

Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAQ Stuttgart

Eine Arbeitsgruppe des Städtebauausschusses der Landeshauptstadt Stuttgart unterzog bereits 1998 den preisgekrönten Ingenhoven-Bahnhof einer kritischen Betrachtung und formulierte Auflagen zur Beseitigung der festgestellten Mängel. Zehn Jahre später, im April 2008, überprüfte eine Arbeitsgruppe des Städtebauausschusses den bisherigen Planungsstand der DB und bewertete diesen. Mitglieder der Arbeitsgruppe waren Prof. Fritz Auer, Dipl.Ing. Peter Buoler, Prof. Jo Frowein, Prof. Dieter Kaiser, Prof. Arno Lederer, Dipl.Ing. Heinz Lehmann, Prof. H. D. Lutz, Dipl.Ing. Christof Luz, Prof. Dr. Franz Pesch und Dipl.Ing. Walter Reinhardt.

Die Kritikpunkte:

- Die fehlende Verbindungsachse zwischen Königstraße und der neuen Bebauung des S21-Geländes.
- Der Deckel des Ingenhoven-Bahnhofs ist mit vielen Lichtaugen übersät. Von einem Platz kann daher nicht die Rede sein.
- Der isolierte Standort des Bonatz-Torsos zwischen dem Arnulf-Klett-Platz und dem Straßburger Platz.
- Räumliche Trennung zwischen Oberem und Unterem Schlossgarten durch den Bahnhofshügel.
- Für den Zugverkehr hat der Torso des Bonatzbaus keine Funktion mehr.
- Die Verteilerbrücken als Zugang der Fahrgäste zu den Bahnsteigen sind unübersichtlich, niedrig und schmal.

Unübersichtliche und enge Bahnsteige, die mit Stützen, Treppenanlagen und Rolltreppen verstellt sind.

Der Zugang Süd, von der Willi Brandt-Straße her, erfolgt durch einen langen und zu niedrigen Tunnel (Höhe 2,54 Meter).

Entkernung des Bonatzbaus und Entfernung oder Perforation des Bodens der Kopfbahnsteighalle.

Große Schalterhalle ohne Treppenanlage in die ehemalige Kopfbahnsteighalle.

Sollten diese Kritikpunkte berücksichtigt werden, bleibt vom preisgekrönten Ingenhoven-Entwurf nichts mehr übrig; der Planfeststellungsbeschluss wäre damit hinfällig. Eine Neuaufnahme des Genehmigungsverfahrens würde Jahre in Anspruch nehmen. Deshalb wird gegen alle Kritik an der bisherigen problematischen Planung festgehalten.

Schon Ex-Bahnchef Mehdorn äußerte sich wiederholt kritisch zum Ingenhoven-Entwurf und betonte, dass im Moment niemand sagen könne, wie der Bahnhof am Ende aussehen werde. Eine denkwürdige Aussage für das „am besten geplante Bauvorhaben in Stuttgart“.

48 25. Der Gesamtvergleich zwischen Kopfbahnhof 21 und S21

	Stuttgart 21	Kopfbahnhof 21
Neu zu bauende Bahnhöfe	vier* 	null
Tunnelröhren	ca. 66 km 	ca. 24 km 
Integraler Taktfahrplan	ausgeschlossen	ideal 
Fahrzeit (Stuttgart-Ulm)	ca. 33 min 	ca. 32 min 
Kosten	6,9 – 8,7 Mrd. € 	1,2 – 2,3 Mrd. € 
Realisierung	nur komplett	stufenweise 

S21 besitzt gegenüber K21 allenfalls minimale Vorteile. Die Kosten sind jedoch erheblich höher. Kapazitätsengpässe werden geschaffen, die – wenn überhaupt – nur mit größtem Kostenaufwand zu beseitigen sind.

*) S21-Tiefbahnhof, Flughafenbahnhof, S-Bahn-Station Mitternachtstraße und Stadtbahnstation Staatsgalerie

Obwohl von Beginn an zahlreiche Bürger und Bürgerinitiativen das Projekt Stuttgart 21 mit guten Argumenten ablehnten und Alternativen vorbrachten, wurden sie von der Verwaltung und der Politik ignoriert.

Verstärkung des Widerstands seit 2007

- September 2007: Großdemonstration mit 4.000 Teilnehmern auf dem Marktplatz.
- Oktober 2007: Ein Aktionsbündnis aus BUND, Bündnis 90/Die Grünen, der Initiative „Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21“, Pro Bahn, und Verkehrsclub Deutschland (VCD) initiiert in Stuttgart ein Bürgerbegehren mit dem Ziel, einen Bürgerentscheid herbeizuführen.
- 14. November. 2007: das Bündnis übergibt statt der geforderten 20.000 Unterschriften 67.000 Stimmen für einen Bürgerentscheid.
- Dezember 2007: Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP und den Freien Wählern den geforderten Bürgerentscheid ab.
- Februar 2008: Ein Gutachten der Anwaltskanzlei Zuck belegt, dass die Unterzeichnung von Verträgen durch OB Schuster während der Laufzeit des Bürgerbegehrens treuwidrig war.
- 18. Juli. 2008: Das Regierungspräsidium erklärt die Ablehnung des Bürgerentscheids im Gemeinderat für rechtmäßig. Gangolf Stocker von der Initiative "Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21" erhebt daraufhin vor dem Verwaltungsgericht Klage.
- Juli 2008: Große Geburtstagsfeier auf dem Schlossplatz für 80 Jahre Bonatz-Kopfbahnhof. Tausende Bürger verewigen ihre Glückwünsche auf einer 50 m langen Geburtstagskarte.

18. Juli 2008: Das Verkehrsplanungsbüro Vieregg-Rössler, dessen Kostenrechnung auch zum Fall des Transrapid in München beigetragen hatte, legt im Auftrag des BUND und der Grünen ein Kostengutachten vor. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Baukosten für Stuttgart 21 bis zum Jahr 2020 auf 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro (je nach Inflationsrate) belaufen werden. Der Stuttgarter Architekturprofessor Roland Ostertag hatte bereits im Juni 2008 die Kosten für Stuttgart 21 auf bis zu 7,5 Milliarden Euro veranschlagt.

Oktober 2008: Rund 8.000 Stuttgarter Bürger umschließen schützend ihren Hauptbahnhof durch eine Menschenkette.

November 2008: Der Bundesrechnungshof ermittelt auf der Basis des laufenden Jahres Kosten von 5,3 Milliarden Euro. Bund, Stadt und Land ignorieren diese Rechnung und stellen sie als fehlerhaft dar.

November 2008: In einer Online-Umfrage der Stuttgarter Nachrichten stimmen 64% der Stuttgarter Bürger gegen das Projekt Stuttgart 21.

2. April 2009: Dessen ungeachtet wird die Finanzierungsvereinbarung über die Kostenverteilung zwischen Bund, Land und Bahn unterzeichnet. Die Befürworter gehen dabei von einer Gesamtsumme von 3,1 Milliarden Euro aus.

7. Juni 2009: Stuttgarts Bürger zeigen mit ihren Stimmzetteln, was sie von Stuttgart 21 halten. Die S21-Parteien verlieren 9,4 Prozent, die K21-Parteien gewinnen 12,2 Prozent hinzu. Und die Grünen lösen die CDU als bisher stärkste Fraktion im Rathaus ab.

Der Widerstand geht weiter!

Stand: August 2009

In der Geschichte der Bundesrepublik gibt es kein Beispiel für ein Bauvorhaben, das so umstritten ist, solch schwerwiegende Nachteile auf sich vereint, und an dem dennoch - gegen den Willen der Bürger - so unbeirrt festgehalten wird.

Für Stuttgart 21 ...

- soll eine nie da gewesene Summe an öffentlichen Geldern mit völlig zweifelhaftem Nutzen ausgegeben werden,
- werden die Steuerzahler mit vielen unwahren Scheinargumenten für dumm verkauft,
- würde eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zerstört werden, statt sie auszubauen,
- würde der Fernverkehr auf Kosten des Regionalverkehrs bevorzugt,
- würden die Stations- und Trassengebühren um rund 25% steigen. Das hätte entweder Fahrpreiserhöhungen oder die Einschränkung des Zugangebots zur Folge,
- würde das Stadtklima nachhaltig geschädigt,
- würde der Schlossgarten durch einen 8 Meter hohen und rund 100 Meter breiten Wall durchkreuzt,
- würde das denkmalgeschützte Wahrzeichen Bonatz-Bahnhof ruiniert,
- wurde für das gleichfalls unter Denkmalschutz stehende Direktionsgebäude der Abriss beschlossen,

setzt die Bahn ihre wirtschaftlichen Interessen zu Lasten der Steuerzahler durch,

wurden die vom Bund an die Bahn geleisteten Sanierungsmittel für den Bahnhof zweckentfremdet, bei gleichzeitigem schrittweisem Rückzug der Bahn aus der Finanzierung für Stuttgart 21,

würde den Bürgern in der Innenstadt für mindestens 12 Jahre eine enorme Umweltbelastung und Einschränkung ihrer Lebensqualität zugemutet,

wird mit Mitteln der Propaganda statt mit überprüfbaren Fakten geworben,

wird die Meinung von 67.000 Bürgern missachtet, Gegner des Projekts werden diffamiert,

stiehlt sich die Politik durch Argumente wie "Dies ist ein Projekt der Bahn" aus der Verantwortung,

schließen sich die regierenden Köpfe in Stadt, Region und Land in bemerkenswerter Einigkeit den wenigen Nutznießern des Projekts an.

Es ist höchst besorgniserregend, mit welchen Mitteln und mit welcher Sturheit das „Jahrhundertprojekt“ Stuttgart 21 gegen alle Warnungen und wider jede Vernunft durchgesetzt werden soll. Wie ernst nimmt unsere politische Führung ihren Amtseid, zum Wohle des Volkes zu handeln? Und wie ernst ist es ihr mit dem Grundsatz der Demokratie: „Alle Macht geht vom Volke aus“ (GG Art.20)?

Herausgeber: Initiative Leben
in Stuttgart –
Kein Stuttgart 21

Grafische Gestaltung: Peter Gierhardt

Redaktionsteam:
Renate Basse
Klaus Gebhard
Eva-Maria Gideon
Peter Gierhardt
Hans Klozbücher
Rudolf Röder V.i.S.d.P.
Helga Stöhr-Strauch

Mitarbeit:
Gerhard Pfeifer
Volker Martin
Jürgen Merks
Gangolf Stocker
Uli Stübler

*Konzeption: R. Ostertag
pro-eleven*



Bewegungsfreiheit und Tageslicht



Hindernisparscours und Kunstlicht



Bitte unterstützen Sie uns durch Spenden!

Kontoverbindung: „Leben in Stuttgart“, Konto Nr.: 7 004 500 100
bei der GLS-Gemeinschaftsbank BLZ: 43 060 967, Stichwort: „Kein S21“

Produziert mit freundlicher Unterstützung des EK-Verlags

www.kopfbahnhof-21.de