



K21  ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Komfortabler, günstiger, leistungsfähiger, sicherer

K 21 – die Alternative zu “Stuttgart 21”

Faktencheck, geheime Gutachten, Finanz-
und Verkehrsengpässe, S21-Planung von
oben herab, ... **5. aktualisierte Auflage**

Die zehn wichtigsten Gründe für einen ausgebauten Kopfbahnhof K21

- Die Kosten für die Steuerzahler liegen bei weniger als einem Drittel gegenüber Stuttgart 21.
- Die Leistungsfähigkeit und betriebliche Sicherheit ist auch gegenüber Stuttgart 21 Plus bedeutend größer.
- Der Regionalverkehr wird nicht beeinträchtigt.
- Stuttgart ist zu rund 80% Beginn oder Ziel einer Zugfahrt. Durchgangsbahnhof unnötig!
- Im Falle von Gefahren können sich Behinderte selbst retten.
- Es sind keine vier neuen Bahnhöfe erforderlich.*
- Die Mineralquellen werden nicht gefährdet.
- Der Mittlere Schlossgarten bleibt trotz der Schäden weitgehend erhalten.
- Der Denkmalschutz wird gewahrt, der Nordflügel wieder neu errichtet.
- Die klimatischen und ökologischen Schäden bleiben der Stadt erspart.

*) S21-Tiefbahnhof, Flughafenbahnhof, S-Bahn-Station Mitternachtsstraße und Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie.



1.	Stand der Dinge	4	17.	Die Sicherheit in den Tunnelstrecken	36
2.	Die Geschichte des Projekts Stuttgart 21	6	18.	Millionenumbau zum Wegwerfen	38
3.	Der Kopfbahnhof 21: Die Alternative	8	19.	Die bisherigen Baumaßnahmen	40
4.	Das Projekt Stuttgart 21 (S21)	10	20.	Die Zerstörung des Schlossgartens	42
5.	Die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm	12	21.	Der Schutz der Heil- und Mineralquellen	44
6.	Rüdiger Grube, Stuttgart 21 und die Deutsche Bahn	14	22.	Der Eingriff in den Denkmalschutz	46
7.	Das Projekt S21 und die parlamentarische Demokratie	16	23.	Die geologischen Risiken	48
8.	Der Zustand unserer repräsentativen Demokratie am Beispiel von S21	18	24.	Belüftung, Klima, Feinstaub und Lärm und die Bebauung im Talkessel	50
9.	S21 und die Kommunikation mit den Bürgern.	20	25.	Die Unwahrheiten bei der Kostenentwicklung von S21	52
10.	Der Verkehrsknoten Stuttgart	22	26.	Städtebauliche Möglichkeiten: Vergleich S21 zu K21	54
11.	Der achtgleisige Tiefbahnhof Stuttgart 21	24	27.	Die Kritik des Städtebauausschusses der Stadt Stuttgart	56
12.	S21: Der neue Herzinfarkt Europas	26	28.	Der Widerstand in der Stadt	58
13.	Auswirkungen von S21 auf den Nah- und Regionalverkehr	28	29.	Der Gesamtvergleich zwischen K21 und S21. Ein Fazit	60
14.	Auswirkungen von S21 und der Neubaustrecke (NBS)	30	30.	Zusammenfassung	61
15.	S21-Probleme und die Verkehrserschließung auf den Fildern	32	31.	Mutbürger statt Wutbürger	62
16.	Bessere Zugverbindungen mit K21	34	32.	Impressum	63

1. Stand der Dinge

Seit langem versuchen die Betreiber von Stuttgart 21 mit falschen und widerlegbaren Behauptungen die Bürger zu täuschen und Stuttgart 21 als alternativlos, unumkehrbar, als Jahrhundertchance, als Geschenk und als Fortschritt für den Schienenverkehr darzustellen. Erst durch den Faktencheck mit Heiner Geißler kamen relativ offene Fachgespräche zwischen uns und den Stuttgart 21-Befürwortern auf Augenhöhe zustande.

Spätestens seit diesem Faktencheck wissen alle Zuschauer, dass Stuttgart 21 ein für die Zukunft unserer Stadt nicht praktikables Modell ist. Nur die Wirtschaft, die Immobilienhaie und der DB-Konzern profitieren von diesem Projekt, zum Nachteil der Fahrgäste. „Am besten gerechnet“ und „am besten geplant“ sind als Farce entlarvt worden.

Bei Stuttgart 21 geht es nur um viel Geld, aber nicht um einen zukunftsfähigen Bahnverkehr.

Die Belastbarkeit des achtgleisigen Tiefbahnhofs reicht bei weitem nicht an die Möglichkeiten des siebzehngleisigen Kopfbahnhofs heran, der nach Leipzig der am besten funktionierende Bahnhof war, bis die unfachmännischen Umbaumaßnahmen für S21 auch dies zerstörten.

Die beiden Vorhaben Stuttgart 21 und die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm werden oft genug begrifflich zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm zusammengefasst, damit die Vor- und Nachteile

der beiden Vorhaben nicht getrennt sichtbar werden. Beide Vorhaben sind nicht vollständig genehmigt, und trotzdem werden durch die zerstörerischen Baumaßnahmen bereits Fakten geschaffen.

Ein wesentlicher Vorteil des Kopfbahnhofes ist, dass er bereits vorhanden ist, während Stuttgart 21 erst gebaut werden muss. Beide Vorhaben müssen den zukünftigen Anforderungen erst angepasst werden. S21 „Plus“ wird dem Modell Kopfbahnhof 21 immer unterlegen sein!

Mit der vorliegenden Broschüre soll für alle interessierten Bürger ein Gegenpol zur öffentlichen Stuttgarter Berichterstattung geschaffen werden. Sie soll der Öffentlichkeitsarbeit von Projektträgern und Nutznießern dieses Bauprojekts entgegenwirken und weiterhin Mut zum Widerstand gegen dieses Prestigeprojekt Stuttgart 21 machen.

Stand: Februar 2011

S21 = Stuttgart 21

K21 = Kopfbahnhof 21

Kommentar zum Stand der Dinge von Winfried Hermann (MdB)

Turbulente Etappe

Seit dem Erscheinen der letzten Broschüre im Juni 2010 und dieser aktuellen Auflage im Februar dieses Jahres ist in Sachen Stuttgart 21 so viel, auch Dramatisches, geschehen, wie in vielen Jahren zuvor nicht. Bis zum Frühsommer 2010 war S21 allenfalls in Stuttgart und Umgebung Thema. Ab Juli/August füllten der Bahnhofeibriss, die Baumfällarbeiten, die unzähligen Demonstrationen und Protestaktionen gegen Stuttgart 21 die nationalen und sogar internationalen Medien und damit das mediale Sommerloch. Die schrecklichen Bilder des brutalsten Polizeieinsatzes seit Jahrzehnten im sonst eher beschaulichen Schwabenland gingen um die Welt und viele wunderten sich, dass so etwas in einer Demokratie möglich sein konnte. Die Protestbewegung wuchs in diesen Monaten täglich, Menschen verschiedenen Alters und ganz unterschiedlicher Herkunft kamen zusammen. Stuttgart 21 wurde nicht nur beliebtes Talkshow-Thema, sondern auch zum Symbol für Bürgerengagement, aber auch falsche Infrastrukturpolitik, Demokratieversagen, falsche Planung, öffentliche Geldverschwendung und



Winne Hermann MdB

Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag

megateure Großprojekte. Über all diese Facetten wurde endlich differenziert berichtet. Das Fiasko entstand nicht nur durch schlechte Kommunikation. Exemplarisch stellt dieses Projekt die Demokratiefrage: direkte Demokratie versus parlamentarische. In den Wirtschaftskreisen der Republik fragten nicht wenige, ob der Staat über-

haupt noch handlungsfähig sei beim Bau von Infrastrukturprojekten, angesichts so massiven Widerstandes.

Hinzu gesellte sich vor allem nach dem Polizeieinsatz eine verheerende Berichterstattung in den Medien. Die DB und die Landesregierung sahen sich gezwungen, die Kommunikationsstrategie spürbar zu ändern. Zwar wollte man von den S21 Bauplänen nicht abrücken und das Projekt auf keinen Fall in Frage stellen, aber mit einer Schlichtungsrunde unter Leitung von Ex-CDU-Generalsekretär Heiner Geißler sollte wenigstens Gesprächsbereitschaft demonstriert werden.

Tatsächlich entwickelte sich dieses live übertragene Fachgespräch zum hochinteressanten Faktencheck und bundesweiten Quotenrenner. Eine echte Deutschlandpremiere in Sachen Transparenz von politischem Streit.

Schonungslos wurden die Schwachstellen, Öko- und Baurisiken sowie die schön gerechneten Kosten S21 aufgedeckt, endlich wurde die Alternative K21 vor großem Publikum präsentiert. Im Streit der Konzepte sahen die Betreiber des Projektes S21 ziemlich oft blass aus, hatten aber auch reichlich Zeit, ihre Ideen telegen zu „kommunizieren“.

Am Ende fällt Heiner Geißler, der die Runden wochenlang fair und unterhaltsam moderierte,

einen sehr einseitigen Schlichterspruch in der Sache, den er zuvor stets abgelehnt hatte. Er bestätigte die Betreiber in ihrer Behauptung, sie hätten das Recht zu bauen, weil das Projekt angeblich unumkehrbar und ein Bürgerentscheid rechtlich unmöglich sei. In seinem Bekenntnis zu S21 nahm er paradoxer Weise alle Kritikpunkte der Gegner auf und verlangte mit seinem „S21 Plus“ umfassende Korrekturen. Was er aber nicht sagte: Das bescheidene Plus würde eine neue Planfeststellung verlangen und zwischen 500 Millionen und 1 Milliarde zusätzlich kosten. Die CDU-geführte Landesregierung wie auch das DB-Management bedankten sich artig für die Unterstützung. Sie vergaßen fortan den langen Änderungskatalog, außer den „Stresstest“, den sie in Eigenregie für S21 durchführen wollen und natürlich erst nach der Wahl. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

Seitdem wird uns vorgeworfen, wir würden den Schlichterspruch, den wir selbst gewünscht hätten, nicht akzeptieren. Das werden wir auch nicht: Denn Geißler war weder gerufen, noch befugt, in der Sache zu schlichten, weil es keinen Kompromiss in der Sache geben konnte. Und sein Spruch ist falsch und parteiisch. Die Broschüre illustriert das anschaulich. Der Widerstand gegen S21 und die unsinnige und teure Neubaustrecke nach Ulm muss weitergehen. Nur durch breiten Protest und ein schlagendes Wahlergebnis für die Betreiber bei der Landtagswahl werden wir den megateuren, verkehrspolitischen Unsinn verhindern.

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

► Im April 1994 stellen Bahnchef Heinz Dürr, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Ministerpräsident Erwin Teufel und OB Manfred Rommel ein von ihnen bereits beschlossenes Projekt der Öffentlichkeit vor. Es heißt, die Finanzierung dieses „Stuttgart 21“ genannten Projekts sei durch den Verkauf der Gleisgrundstücke bereits weitgehend gesichert.

► Bereits 1995 formiert sich Widerstand in der Stuttgarter Bevölkerung gegen dieses Städtebauvorhaben Stuttgart 21.

► Zum Ende der 90er Jahre stellt die Deutsche Bahn AG (DB AG) unter ihrem Chef Johannes Ludewig trotz verbindlicher Verträge die Planungen zu S21 wegen Unwirtschaftlichkeit und mangelnder Notwendigkeit ein. Die prognostizierten Baukosten liegen nun bei 2,5 Milliarden Euro, von denen die Bahn zwei Drittel tragen sollte.

► Am 24. Juli 2001 schließt das Land und die Stadt eine Vereinbarung mit dem DB-Konzern ab, nach der die Stadt die freiwerdenden Grundstücke kauft, das Land den Nahverkehr ohne Ausschreibung (zu überhöhten Preisen) an die DB Regio vergibt, die Anschaffung von Zügen subventioniert und der Flughafen den Filderbahnhof mitfinanziert. Danach nimmt die Bahn die Planungen wieder auf.

► Am 19. Juli 2007 unterzeichnen der Bund, das Land, die Region und die Stadt Stuttgart das „Memorandum of Understanding“, das jedoch nur die Finanzierungsanteile für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke festlegt. Das Land übernimmt dadurch für S21 und die Neubaustrecke 2,1 Milliarden Euro höhere Kostenanteile. So bleibt die DB weiter bei der Stange.

► Im Herbst 2008 wird die Planung des Abschnitts Flughafen – Rohr wegen Unzulässigkeit verworfen und neu ausgeschrieben. Mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens sei - so heißt es - frühestens Ende 2011 zu rechnen. Auch die Planungen zum Abstellbahnhof Untertürkheim sind ebenso bis heute nicht genehmigt.

► Am 2. April 2009 unterschreiben für Bund, Bahn und Land die Herren Tiefensee, Garber und Oettinger eine Finanzierungsvereinbarung und feiern dies als „Durchbruch“, dabei verschweigt die Bahn Mehrkosten in Milliardenhöhe. Die drei Unterzeichner haben ihre damalige Position bereits verloren. Ein Ausstieg aus dem Projekt ist bei Kostenüberschreitung noch bis zum Jahresende möglich.

► Bei der Kommunalwahl am 7. Juni 2009 setzen Stuttgarts Bürger ein klares Zeichen gegen die Verschwendung und Zerstörungen durch S21, das in der ganzen Republik beachtet wird: Die Grünen lösen die CDU als stärkste Gemeinderatsfraktion ab!

► Im Dezember 2009 wartet die Bahn mit zu niedrig gerechneten Kosten auf. S21 wird von den Projektpartnern bestätigt, obwohl bahntintern bereits deutlich höhere Kosten ermittelt wurden.

► Am 2. Februar 2010 wird der Prellbock eines Gleises versetzt. Der Bahnchef feiert diesen Akt gegen den Willen einer großen Zahl von empörten Bürgern mit viel Politprominenz als Baubeginn von S21.

► Am 7. Februar 2010 müssen der Bundesverkehrsminister und der Bahnchef kleinlaut einräumen, dass die Neubaustrecke nach Ulm wesentlich teurer wird, und daher ihr Bau in Frage steht oder zumindest der Fertigstellungstermin sich deutlich verspätet.

► Bereits im Juli 2010 verkündet der Bahnchef die nächste Erhöhung auf 3,9 Milliarden Euro für die Neubaustrecke. Wann erfahren wir endlich die wirklichen Kosten?

► Das Züricher Planungsinstitut SMA überprüft im Auftrag der Landesregierung das Projekt S21. Nach zweijähriger Geheimhaltung kommt das Gutachten am 8. Juli 2010 durch den Stern ans Tageslicht. Das Ergebnis für Stuttgart 21 ist vernichtend.

► Am 12. August 2010 beginnt der Abbruch des Nordflügels trotz eines noch ausstehenden Verfahrens zum Urheberrecht des Bonatzenkels ab!

Peter Dübbers und keiner Notwendigkeit für den Baufortschritt. Eine Machtdemonstration gegenüber den aufgebrachtten Bürgern.

► Eine Studie im Auftrag des Bundesumweltministeriums zeigt am 12. August 2010, dass zur erforderlichen Erweiterung des Netzes für den Schienengüterverkehrs dem Bund bis 2030 das Geld fehlt. Die Kosten, die das politisch motivierte, güterzuguntaugliche Projekt Stuttgart – Ulm verschlingt, würden für den Ausbau des Güterverkehrsnetzes in ganz Deutschland reichen.

► Am 30. September 2010 räumt ein großes Polizeiaufgebot auf brutale Weise einen Teil des Schlossgartens, damit in der darauf folgenden Nacht die ersten Bäume gefällt werden können.

► Der Faktencheck mit Heiner Geißler belegt, dass die Modernisierung des Kopfbahnhofs die wirtschaftlichere und leistungsfähigere Variante zur Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart ist. Trotzdem votiert Heiner Geißler für den Bau von Stuttgart 21 mit vielen Auflagen, die hohe Kostensteigerungen von über 500 Millionen Euro bedeuten. Seine Begründung: Weil die Planung von S21 weiter fortgeschritten sei, als die für den Ausbau des bereits leistungsfähigen Kopfbahnhofs.

**Der Widerstand geht als
"Widerstand Plus" weiter!**



3. Kopfbahnhof 21: Die Alternative

K21 ist eine echte Alternative und kein Phantom!

Dies bestätigte in eindrucksvoller Weise der Geißlersche Faktencheck. Für die Kopfbahnhofvariante gibt es sogar schon ein Betriebskonzept und einen Fahrplan, die das Potential großer Verkehrszuwächse für K21 zeigen.

Kopfbahnhof 21, oder kurz K21, ist der heutige Kopfbahnhof, der durch einfache Mittel schrittweise ausgebaut, modernisiert und in seiner Leistungsfähigkeit gesteigert wird. Dabei ist K21 seinem Gegenspieler S21 meilenweit voraus: Mit dem bestehenden Hauptbahnhof ist K21 als Projekt bereits zu 70 Prozent verwirklicht, wenn man von den unterlassenen Sanierungen der letzten 20 Jahre absieht.

Er dient seit 88 Jahren dem Schienenverkehr in der Stadt und dem Land mit größter Pünktlichkeit, ohne an seine Leistungsgrenzen zu gelangen. K21 könnte seine Kapazität gegenüber dem heutigen Bedarf um weitere 50 Prozent steigern und würde damit für weitere 80 oder 100 Jahren den wachsenden Anforderungen gerecht. Er bewältigt alle Verkehrsanforderungen perfekt, obwohl bereits ein Bahnsteiggleis stillgelegt wurde.

Immobilienpekulanten gegen Kopfbahnhöfe

In vielen Großstädten leisten Kopfbahnhöfe gute Dienste, weil Großstädte üblicherweise Reiseziele für Pendler und Besucher aus nah und fern sind. Dies gilt auch in Stuttgart für

rund 80 Prozent der Fahrgäste. Schon vor 1910 wurde deshalb das Projekt eines Durchgangsbahnhofs verworfen. Wenn also heute der oberirdische Kopfbahnhof abgelöst werden soll, obwohl es bereits jetzt durchgehende Zugverbindungen z.B. von Karlsruhe nach Nürnberg gibt, so liegt der Grund darin, dass Tunnelstrecken die größtmögliche Gleisfläche als Bauland freigeben sollen.

Heinz Dürr, Chef der 1994 neu gegründeten DB AG, wollte viele für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr benötigten Grundstücke der alten Bundesbahn verkaufen, um die Bilanz seiner AG aufzubessern. So entstanden viele so genannte 21-Projekte. Auch der Behauptung, S21 finanziere sich durch den Grundstücksverkauf von selbst, glaubten in Stuttgart viele Befürworter aus Politik und Bevölkerung. Dieser Irrtum wurde erst nach und nach sichtbar. Auch die anderen Nachteile und Gefährdungen von Stuttgart 21 traten erst nach dem Wahlsieg der Landes-CDU 1995 zutage. Nur wenige aus Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit durchschauten die unzulängliche Planung. Man hing dem Irrglauben an, dass die neue DB AG trotz des immensen Personalabbaus noch die gleiche Kompetenz habe, wie die alte Bundesbahn, um das Projekt richtig zu gestalten. Da das bahntechnische Verständnis fehlte, ging es in den Parlamenten nur noch um die Immobilien durch S21. Während alle anderen 21-Projekte, wie München 21 und Frankfurt 21 aus ökonomi-

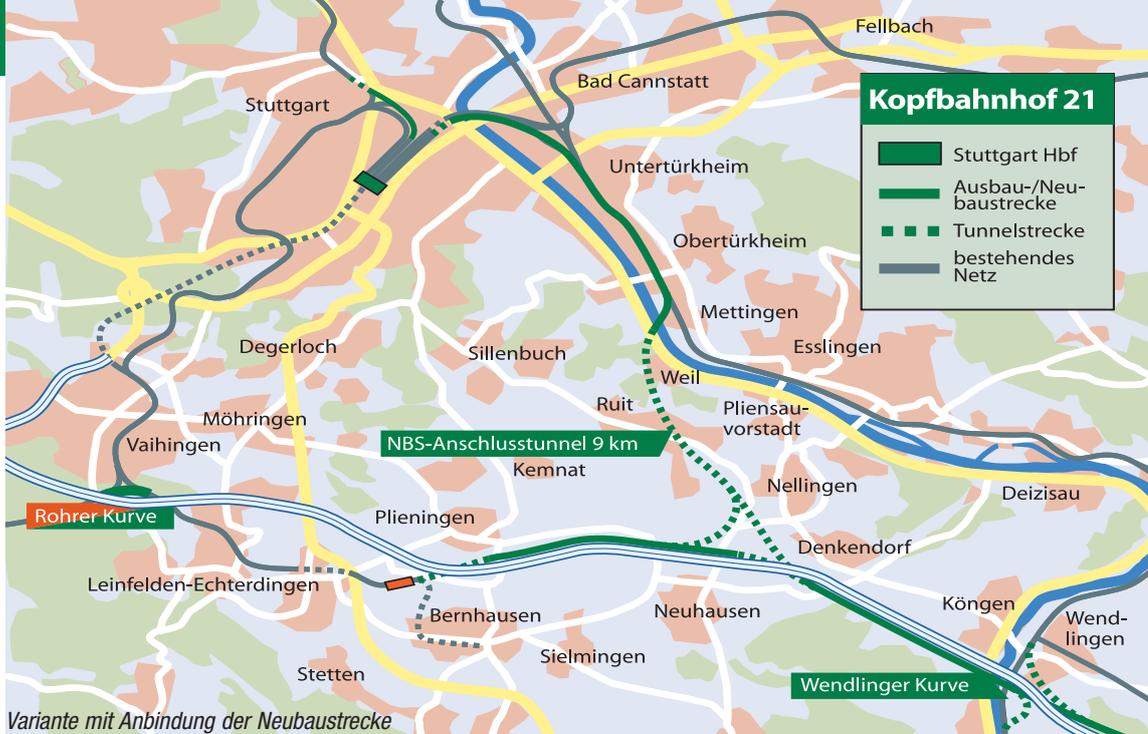
schen und städtebaulichen Gründen kippten, glaubte man sich in Stuttgart über allen Problemen erhaben, denn „mir kennat alles“.

Es geht doch um einen Bahnhof, oder?

Die 17 Bahnsteiggleise des Kopfbahnhofs sind den 8 Bahnsteiggleisen von S21 funktionell haushoch überlegen. Mit ihnen ist der Ausbau eines Verkehrsknotens mit einem Integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild möglich, der im Gegensatz zu S21 optimal kurze Umsteigezeiten z.B. zwischen den Fern- und Regionalzügen ermöglicht. Störungen, Zugumleitungen oder Verspätungen von Zügen können flexibel aufgefangen werden, ohne dass es zu größeren Störungen im gesamten Betriebsablauf kommt. Mit dem achtgleisigen Tiefbahnhof ist dies nicht möglich. Der Kopfbahnhof besitzt heute fünf Zulaufstrecken, S21 hätte nur vier. Bei steigender Verkehrsnachfrage können diese bei K21 mit vergleichsweise geringem Kostenaufwand oberirdisch erweitert werden. S21 ist nachträglich nicht erweiterbar.

Verkehrsführung

Wenn klar ist, ob oder wann die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm je gebaut werden soll, lässt sich beim Modell K21 der Anschluss gleich mitbauen. Die Anbindung erfolgt dann vom Neckartal bei Obertürkheim über einen rund 9 Kilometer langen Tunnel nach Denkendorf und von dort entlang der Autobahn nach Wendlingen. Die Fahrtzeit von Stuttgart nach Ulm ist so trotz des



Alternativmodell K21 entsprechend dem Bedarf in Etappen zu realisieren, und es bringt in jeder Baustufe wesentliche Verbesserungen mit sich. Der Vorteil dabei: Bis auf wenige Ausnahmen verlaufen die Ergänzungen oberirdisch und sind damit kostengünstig.

Keine Zerstörungen und Gefährdungen

Beim Modell K21 bleibt das Baudenkmal Bonatz-Bahnhof erhalten. Im Gegensatz zu S21 wird der Schlossgarten nicht zerstört. Das Gleisvorfeld wird nicht bebaut: So wird weder die Frischluftzufuhr behindert noch das Stadtklima beeinträchtigt. Wer den Kopf-

Kopfbahnhofs vergleichbar mit der von S21. Von Denkendorf aus lässt sich der Flughafen durch eine Trasse entlang der Autobahn günstig anschließen. Ein Extrabahnhof am Flughafen ist dann unnötig.

Der Abschnitt zwischen Stuttgart und Obertürkheim kann durch zusätzliche Gleise auf der bereits bestehenden Trasse ausgebaut werden. Die Fern-, Regional- und S-Bahnen können dann auf eigenen

Gleisen den Hauptbahnhof anfahren, so dass sich diese auch bei stark gestiegenem Verkehrsaufkommen nicht gegenseitig behindern. Der Bahnhof Bad Cannstatt wird nicht abgehängt, wie dies bei S21 teilweise der Fall ist. Um die volle Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auszuschöpfen, kann ein weiteres Gleis nach Norden unter der Prag hindurch nach Feuerbach als ergänzende Baustufe realisiert werden. Es ist möglich, das

bahnhof in seiner Funktion erhält, vermeidet eine Gefährdung der Mineralquellen und unvorhersehbare Risiken beim Tunnelbau durch die problematische Geologie des Talkessels (vgl. Kapitel 23).

Es geht um einen Bahnhof für Stuttgart und nicht für Europa und um die Lebensqualität in der Stadt.

Beschreibung des größten Bauvorhabens in Europa

Der neue Tiefbahnhof soll parallel zur heutigen Kopfbahnsteighalle und quer zum heutigen Gleisvorfeld in Tieflage entstehen. Dadurch müssen alle Zulaufstrecken neu über lange Tunnel geführt werden. Insgesamt ergeben sich so 66 km eingleisige Tunnelröhren von und zum Tiefbahnhof. Dieser zieht sich vom heutigen Nordausgang quer durch den Schlossgarten bis zum Landespavillon. „Tieflage“ bedeutet, dass zwar der Bahnhof selbst tief unten liegt, sein Dach am Bahnhofsturm jedoch noch 8 m über das Bodenniveau des Schlossgartens hinausragt. Auf der über 450 m langen und rund 100 m breiten Betondecke befinden sich 4,5 m hohe Lichttaugen, die mit nur 8% Anteil an der Deckenoberfläche für die Beleuchtung und Belüftung des Tiefbahnhofs sorgen sollen.

Verkehrsführung

Von Norden soll der Tiefbahnhof durch neue Tunnel aus Feuerbach her angefahren werden. Von Cannstatt führen die Gleise über ein neues Neckarviadukt sowie über Tunnelröhren, die nördlich vom Schloss Rosenstein verlaufen sollen. Die Strecken nach Südosten müssten durch zwei 9,5 km lange eingleisige Tunnelröhren auf die Filder und durch zwei weitere Röhren nach Untertürkheim oder Obertürkheim angeschlossen werden. Der weitere Verlauf bis Ulm würde vom Flughafen über Wendlingen und die Neubaustrecke (NBS) entlang der Autobahn erfolgen. Die Verbindung vom

Flughafen zum Anschluss an die NBS in Wendlingen ist Bestandteil von S21. Ohne die NBS würde S21 in Wendlingen im Nichts enden!

Weniger Gleise bei zunehmender Verkehrsbelastung

Die Verbindung nach Zürich soll vom Tiefbahnhof über den Flughafen und von dort (nach noch nicht genehmigten Plänen) über die S-Bahn-Trasse nach Rohr erfolgen und über die neue Rohrer Kurve an die bestehende Strecke nach Böblingen anschließen. Die Panoramabahn (Gäubahn) von Stuttgart nach Vaihingen ist derzeit noch eine exzellente Umleitung bei Gleisbauarbeiten und bei Sperrungen des S-Bahn-Tunnels. Sie soll erhalten werden, kann aber nicht an den Tiefbahnhof sondern nach noch nicht genehmigten Planungen nur an den Feuerbacher Bahnhof angeschlossen werden. Dadurch hat sie ihre wichtige Funktion verloren. Oder will man einen Bypass erhalten zum Umgehen des neuen Tiefbahnhofs? Die Nahverkehrsdrehscheibe Vaihingen im Stuttgarter Südwesten mit ihren drei S-Bahn-Linien, drei U-Bahn-Linien, einem Einzugsbereich von mehr als 160.000 Einwohnern und 80.000 Arbeitsplätzen wird durch diese Maßnahme für immer verbaut. Vaihingen könnte in den Regionalverkehr nicht mehr eingebunden werden.

Wer die weitgehend funktionslose Trasse der Panoramabahn erhalten soll, ist unklar. Der Bahnkonzern unterhält nur Strecken, aus denen ein Profit zu ziehen ist.

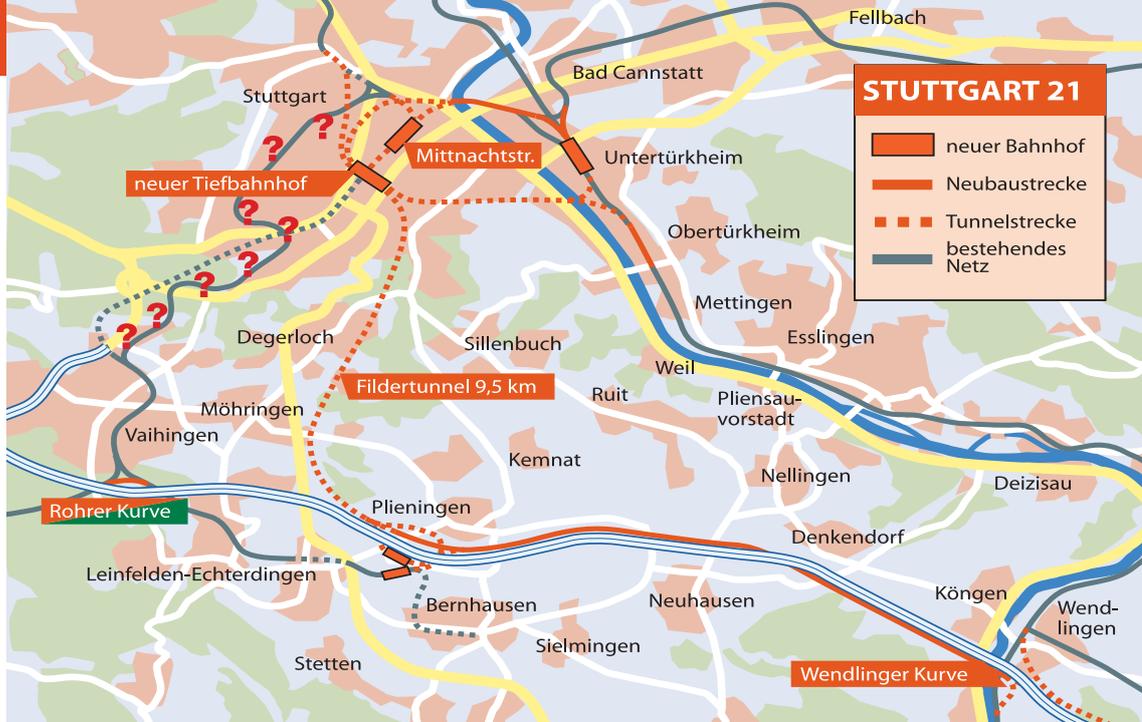
S21 hätte lediglich vier Zulaufstrecken, die nur mit erheblichem Kostenaufwand erweitert werden könnten. Während beim Kopfbahnhof zwei zusätzliche Gleise kreuzungsfrei zum Abstellbahnhof führen, würden zwei der vier Zulaufstrecken durch die häufigen Fahrten von und zum Abstellbahnhof in Untertürkheim zusätzlich stark belastet.

Bundesmittel für Stuttgart nicht genutzt - Zukunft verbaut

Die Bahn hat über viele Jahre Bundesmittel, die zur Sanierung und Modernisierung des bestehenden Bahnhofs gedacht waren, für andere Zwecke verwendet. Das Projekt S21 mit seinen nur acht Gleisen unter der Erde würde mit erheblichem Aufwand an Steuermitteln im Zentrum des Landes eine Struktur schaffen, die nicht erweitert werden kann und daher nicht zukunftsfähig ist. Sie wäre sogar dem heutigen Kopfbahnhof unterlegen. Selbst das von Heiner Geißler verlangte Betriebsprogramm „S21-Plus“ ist nicht geeignet, um alle künftigen Anforderungen an den Schienenverkehr zu gewährleisten. Bereits mit der Fertigstellung von S21 in 20 Jahren ist seine Leistungsfähigkeit aus ökologischen, klimatischen und betrieblichen Bedingungen schon überholt.

Wer steht dafür gerade?

Der Stadt selbst entstehen Folgekosten in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro, also weit mehr als offiziell zugestanden. Dazu gehört u.a. die Verlegung der unterirdisch verlaufenden



beide Bauvorhaben zeitgleich fertig gestellt werden. Wegen fehlender Bundesmittel kann dies für die nicht vollständig finanzierte Neubaustrecke laut Bundesverkehrsministerium nicht garantiert werden, und es würde bedeuten, dass neben der Investitionsruine S21 der Kopfbahnhof auf unbestimmte Zeit weiter betrieben werden müsste.

Auch "S21-Plus" kann K21 nicht das Wasser reichen.

Stadtbahnlinien an beiden Enden des Tiefbahnhofs, der Station Staatsgalerie, der Neckar-Realschule, des Planetariums und des Nesenbachs; all dies muss von der Stadt geschultert werden (siehe Kapitel 25). Es wird Zeit, auch die verdeckten und indirekten Kosten für die Region, für die Stuttgarter Straßenbahnen und den Flughafen den Steuerzahlern gegenüber offen zu legen. Das nahezu jahrzehntelange Beharren auf S21

verhinderte zukunftsweisende Investitionen in einen nachhaltigen bedarfsgerechten Bahnverkehr.

Fahrzeitgewinn und fehlende Mittel

Die sagenhaften Fahrzeitgewinne durch S21 gibt es nicht! Die prognostizierten Beschleunigungen im Fernverkehr kämen allein durch die Neubaustrecke Wendingen – Ulm zustande. Damit S21 überhaupt betrieben werden kann, müssen

Nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim im Jahr 1991 ist die Weiterführung nach Ulm von der Landesregierung verschlafen oder blockiert worden. Nach 1994 versuchte man, das Vorhaben S21 an die Neubaustrecke (NBS) zu koppeln, um diesem einen höheren Stellenwert einzuräumen. Nun scheint es, dass die fehlenden Bundesmittel für diese NBS die größte Gefährdung für das Prestigeprojekt S21 darstellen. Ursprünglich (1988) sollte sie gemäß Prof. Heimerl entlang der Autobahn ohne nennenswerte Tunnelstrecken geführt werden. Dies hätte zwar zu erheblichen Steigungen geführt, wäre aber bei einem reinen Personenzugbetrieb problemlos gewesen.

Durch Täuschung zu EU-Mitteln

Um an die Geldtöpfe der EU zu kommen, war es notwendig, dass auf der projektierten Neubaustrecke zur Entlastung der bisherigen Filstallinie über die Geislinger Steige Güterzüge fahren. Das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart unter Prof. Heimerl, um unkonventionelle Lösungen nie verlegen, reduzierte einige Steigungen und erfand sogenannte Leichtgüterzüge mit maximal 1000 Tonnen Gewicht, worauf die DB AG zunächst 70 solcher Züge in das Betriebsprogramm der NBS einrechnet; was auf dieser Strecke völlig unwirtschaftlich wäre, weil die Trassengebühren (Schienenmaut, die alle Züge zahlen müssen) auf der für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegten

Strecke deutlich höher liegen. Es ist fraglich, ob es solche Güterzüge auf dieser Strecke je geben wird.

Kostensteigerungen bei der Neubaustrecke

Seit 2002 wurden für die NBS Baukosten von 2 Milliarden Euro genannt, obwohl es zwischenzeitlich zu großen Baupreissteigerungen kam. So ließ man erneut die Öffentlichkeit über das wahre Ausmaß der Aufwendungen im Unklaren. Der Bundesrechnungshof kam bei seiner Kostenrechnung auf einen Betrag von 3,2 Milliarden Euro. Das angeblich bestens durchgerechnete Infrastrukturprojekt kann zu einer finanziellen Katastrophe werden, da die Planung mehr als 60 km eingleisige Tunnelröhren und rund 50 Brücken aufweist. Hinzu kommt, dass das Karstgebirge der Schwäbischen Alb mit seinen vielen Höhlen den Tunnelbau besonders aufwendig macht. Nicht wenige dieser Höhlen stehen unter hohem Wasserdruck. Wird dieses Wasser einfach abgelassen, versiegen Quellschüttungen an der Schwäbischen Alb, die für das ökologische Gleichgewicht besonders wichtig sind.

Die Baukosten sollten noch zum sog. Baubeginn von S21 im Februar 2010 eine Höhe von 2 Milliarden Euro nicht übersteigen. Kurz danach meldete die Bahn beim Bund Kosten in der Höhe von 2.1 Milliarden Euro an, die wiederum im Juli auf 2.9 Milliarden (Steigerung rd. 40 %) hochgeschraubt wurden. Für diese letztendlich genannten Kosten gibt es keine zugesagte Finanzierung mehr,

obwohl sich das Land Baden Württemberg mit nahezu einer Milliarde daran beteiligt. Ein (verfassungsrechtlich) höchst fragwürdiger Vorgang, denn der Ausbau des Streckennetzes ist reine Bundesangelegenheit. Trotz dieser offenen Fragen und den 4 noch gar nicht genehmigten Planungsabschnitten ist bereits mit den Bauarbeiten begonnen worden!

In Erwartung der hohen Kostensteigerungen kann nach neueren Aussagen aus dem Bundesverkehrsministerium die Fertigstellung nicht mehr zeitgleich mit S21 sichergestellt werden.

Nur durch Güterzugverkehr wäre die NBS wirtschaftlich

Die NBS nach Ulm wäre durch IC- und ICE-Züge nicht ausreichend ausgelastet. Daher die Kunstgriffe mit Leichtgüterzügen, zu niedrig angesetzten Baukosten und völlig überhöhten Verkehrsprognosen. Die jüngst vorgelegte Kosten-Nutzen-Rechnung für die NBS weist ein Ergebnis von 1,05 bis 1,2 aus, d.h. dass bei einer Investition von einem Euro lediglich mit einem volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,05 bis 1,2 Euro zu rechnen ist - und das nur durch Hinzurechnen von 16 Leichtgüterzügen. Ohne diese oder bei geringsten Kostensteigerungen ist dieses Projekt unwirtschaftlich und dürfte nicht mit öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Als Beispiel für solche Trickserei können die Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Frank-

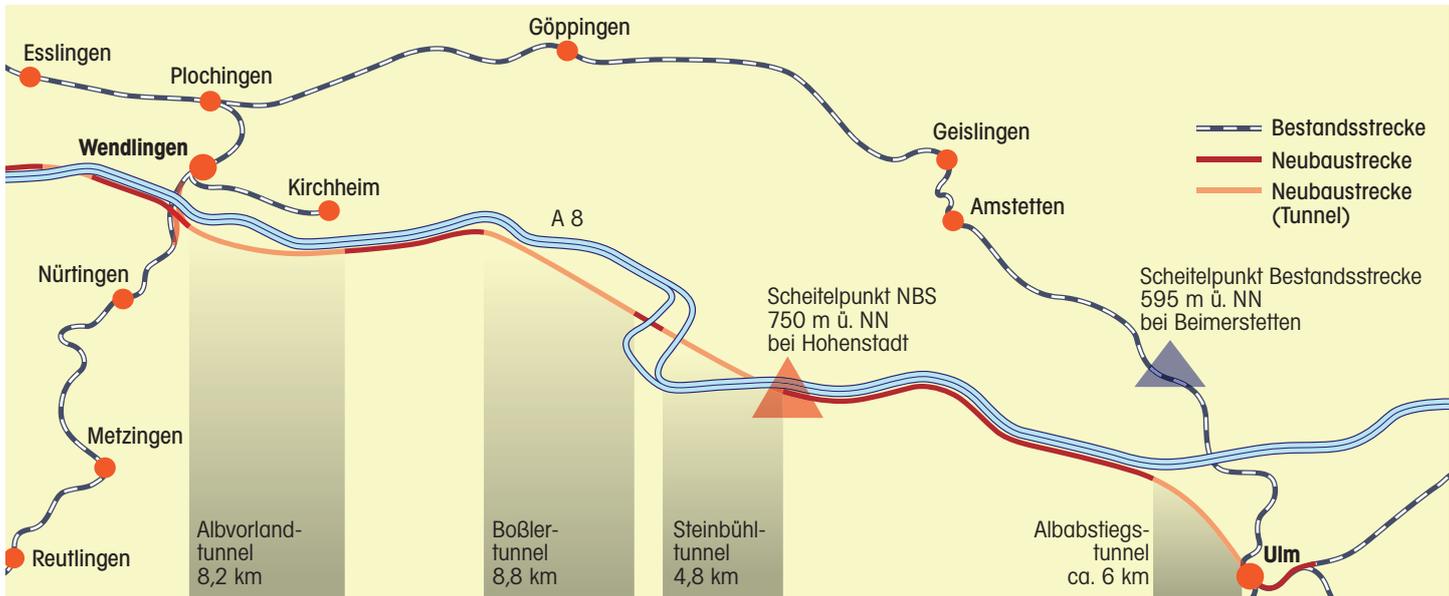
furt und Köln sowie zwischen Nürnberg und Ingolstadt dienen. Dort versuchte man, vor der Finanzierungsvereinbarung mit Hilfe von Prognosen zum Güterverkehr und schön gerechneten Kosten die Wirtschaftlichkeit zu belegen. Auf beiden Strecken dürfen jedoch heute keine Güterzüge fahren, und die tatsächlichen Baukosten wurden um das 2,3 fache (6 Milliarden Euro) bzw. 1,8 fache (3,57 Milliarden Euro) gegenüber den Vorausberechnungen überschritten. Soll sich dieses Muster wiederholen?

Notwendigkeit der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm

Da die Planung der NBS Steigungen von bis zu 35 ‰ aufweist, ist sie für den regulären Güterzugverkehr nicht geeignet. Viel sinnvoller wäre es, die Strecke über die Geislinger Steige zu entschärfen, z.B. durch einen Tunnel. Dort sind heute bei 22,5 ‰ Steigung im schweren Güterzugdienst Schiebelokomotiven erforderlich. Gerade die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen meiden diese teure Betriebsweise,

indem sie den Streckenabschnitt weiträumig umfahren. Bereits 2008 waren die Ausweichstrecken (z.B. der Engpass Gemünden – Würzburg) an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Sollte die NBS Wendlingen – Ulm wie geplant gebaut werden, wären jedoch die Mittel für einen anderen wirtschaftlich zu betreibenden Güterverkehrskorridor auf Jahrzehnte erschöpft.

**Neubaustrecke Ja –
aber nicht mit dieser Planung!**



Die Berechnung der Baukosten - ein Zugeständnis an die Politik

Die Baukosten von S21 wurden 2008 vom Bundesrechnungshof auf über 5,3 Milliarden Euro und von unabhängigen Planungsbüros unter Berücksichtigung der Baukostensteigerungen und der Inflationsrate auf 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro berechnet. Die Finanzierungsvereinbarung vom April 2009 legte jedoch eine maximale Bausumme von insgesamt 4,5 Milliarden Euro fest. Die Beteiligten durften bei Überschreitung dieser Kostengrenze bis Ende 2009 aus dem Vertrag aussteigen. DB-intern kamen die Planer auf 5,22 Milliarden Euro. Daher musste das Projekt zurückgestutzt werden: Die Eingänge zum Bahnhof wurden verkleinert und die Querschnitte und Wandstärken der Tunnel deutlich reduziert, trotz der Risiken im geologisch schwierigen Gebiet! Wochen vor Verkündigung der neuen Kostenschätzungen wurde die Bahn von politischer Seite damit bedrängt, dass Aufwendungen von über 4,5 Milliarden Euro das Ende von S21 bedeuten würden. So verkündete Bahnchef Grube wunschgemäß im Dezember 2009 Baukosten von nur 4,1 Milliarden Euro.

Eine neue Ära nach Mehdorn?

Bahnchef Rüdiger Grube schien nach seinem Amtsantritt offen und gesprächsbereit auch mit den Kritikern von S21. Dass dies nur politisches Kalkül war, wurde recht schnell klar. Grube hat von seinem Vorgänger sicher viele Probleme geerbt,

aber er vertritt die gleichen Interessen wie Hartmut Mehdorn: Personal wird abgebaut und Service vermindert, nur um die Börsentauglichkeit zu fördern und um weltweit in den Kauf von Logistikunternehmen (z.B. ARRIVA 2009 für fast 3 Milliarden Euro) zu investieren. Dagegen spielt ein zukunftsfähiger Schienenverkehr im Land nur eine untergeordnete Rolle. Sichtbare Zeichen dieser Unternehmenspolitik sind die betrieblichen Ausfälle im Sommer wie im Winter und bei der Berliner und Stuttgarter S-Bahn. Obwohl die DB AG zu 100 % in Staatsbesitz ist, wird sie von den politischen Entscheidungsträgern nicht angemessen kontrolliert. Diese Form der Privatisierung fordert einen zu hohen Preis und widerspricht dem Grundgesetzes (GG Artikel 87e Abs.1 bis 4). Grube verfolgt in der Sache die gleichen Ziele wie Mehdorn, nur verkauft er sie etwas geschickter in der Öffentlichkeit.

Für dumm verkaufte Bürger

Nie wurden die wohl begründeten Argumente und Befürchtungen der Bürger ernst genommen, nicht einmal angehört.

In der 16 jährigen Beschäftigung mit dem Projekt S21 seien angeblich eine große Zahl von Alternativen in vielen Sitzungen mit Experten geprüft worden. S21 sei daher das am besten geplante und gerechnete Projekt überhaupt. Nach den neuen Erkenntnissen aus dem Geißlerschen Faktencheck ist Grube auch davon nicht mehr überzeugt. Die Mehrheit der Bürger ist inzwischen

besser über das Projekt S21 informiert, und sie hat erkannt, zu wessen Nutzen hier geplant wird und sieht sich durch den Bahnkonzern und die politischen Gremien getäuscht. Im Pavillon vor dem Ulmer Bahnhof ist heute noch zu lesen, dass S21 doppelt so leistungsfähig sei wie der Kopfbahnhof, obwohl selbst S21-Plus Mühe hätte, die bisher erbrachten Leistungen des Kopfbahnhofs zu erreichen. Den Freunden eines besseren Schienenverkehrs wird verübelt, wenn sie angesichts dieser Propaganda ihrer Empörung Luft machen und „Lügenpack“ rufen. „Man braucht Propaganda, wenn man das Eigentliche nicht offenlegen will.“

S21 wird von Immobilieninteressen getrieben

Nicht ohne Grund erhielt der Stuttgarter OB Schuster eine Auszeichnung vom „Urban Land Institute“ für seine Verdienste um die Kommunikation zwischen Politik und der Immobilienwirtschaft: „Hervorzuheben sind seine Stadtentwicklungsplanungen u.a. zu S21“.

Nicht ohne Grund ist der Immobiliengroßinvestor Rudi Häussler Mitglied im Beirat für S21. Inzwischen ist er insolvent. Bemerkenswert dabei ist, dass Bahnchef Rüdiger Grube einst geschäftsführender Gesellschafter bei Häussler war, bevor er erneut zu Daimler-Benz ging.

Nicht ohne Grund sind bei S21 Interessen der Daimler-Benz AG mit im Spiel. Wird doch durch

dieses Mammutprojekt der Absatz von Busfahrzeugen über Jahre hinaus gefördert.

Der Bahnchef braucht S21

Wenn die Alternative Kopfbahnhof 21 zum Zuge kommt, müssen die bisher getätigten Geschäfte rückgängig gemacht werden; das heißt die Bahn wäre verpflichtet, den Kaufpreis für die Gleisgrundstücke von 460 Millionen Euro plus Zinsen seit 2002 an die Stadt Stuttgart zurückzahlen (zusammen rund 750 Millionen Euro!). Wird S21 gebaut, dann kann die DB AG die 460 Millionen Euro als zinsloses Darlehen behalten einschließlich der daraus kassierten achtjährigen Rendite. Der Bundesrechnungshof hat den Gewinn aus diesem Geschäft mit 1,4 Milliarden Euro beziffert. Obwohl alle für den Schienenverkehr nicht mehr benötigten Flächen eigentlich Bundesvermögen sind und obwohl einst die damalige Bahn beim Bau des jetzigen Bahnhofs alle Grundstücke geschenkt bekam, durfte die DB AG mit dem Verkaufserlös ihre Bilanz 2009 aufbessern.

Außerdem sieht sie sich ohne S21 vor der Aufgabe, den Kopfbahnhof zu sanieren. In den letzten 25 Jahren wurden außer einigen optischen Reparaturen keine den Bestand für die Zukunft

sichernden Investitionen getätigt. Diese haben sich für den Gesamtknoten Stuttgart mittlerweile auf 1,3 Milliarden Euro aufsummiert (Handelsblatt). Für die Sanierung und Modernisierung des Gleisnetzes und der Bahnhöfe erhält die Bahn vom Bund jährlich 2,5 Milliarden Euro. In Stuttgart ist davon kaum etwas angekommen. Inzwischen versucht die DB AG, für eine neue Regierung so viel wie möglich unumkehrbare Fakten für S21 zu schaffen. Der Bahnchef spricht

in diesem Zusammenhang von einem Geschenk an die Stadt.

Nur das Wetter ist an der Misere der Zugausfälle und Verspätungen schuld, sonst niemand!

Es gilt nur: Cash in the Täsche is se name of se game (Grubes Philosophie)!



Rüdiger Grube auf Werbetour

„Sie machen die gleichen Fehler wie vorher, aber sie lächeln jetzt immer dabei.“

(Urban Priol über die DB und Rüdiger Grube)

S21, die Gelddruckmaschine für die neue Deutsche Bahn AG

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestags wurde 1994 das Staatsunternehmen Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn der ehemaligen DDR in eine Aktiengesellschaft Deutsche Bahn AG umgewandelt. Es galt von da an das Deutsche Aktienrecht, das dem Bund Einfluss nur noch über die Aktionärsversammlung und den Aufsichtsrat erlaubt. Auch können Informationen aus wettbewerbsrechtlichen Gründen dem Eigner Bund (also den Steuerzahlern) vorenthalten werden. Ziel war es, das Unternehmen gewinnorientiert zu führen. Dies geschah und geschieht entweder durch höhere Einnahmen (steigende Preise und größere Verkehrsnachfrage) oder durch Reduzierung der Ausgaben (Rückbau von Infrastruktur, Personal, Sicherheit, Angebote und Service). S21 ist ein drastisches Beispiel für einen Rückbau der Schieneninfrastruktur und der Leistungsangebote. Bei ihrer Gründung ist die DB AG vom Bund aus Steuermitteln mit rund 35 Milliarden Euro entschuldet und sind die Pensionsverpflichtungen für die Beamten mit rund 70 Milliarden Euro übernommen worden.

Heute hat der DB-Konzern wieder über 20 Milliarden Euro Schulden durch den Erwerb von weltweit agierenden Transportunternehmen (zu Land, zu Wasser und in der Luft), die bis heute keinen nennenswerten Gewinn abwerfen. Die durch die abgebauten Weichen und Schienensektoren freigewordenen Grundstücke, die eigent-

lich Bundesvermögen sind, verkaufte die Bahn nach Gutdünken und aktivierte die Erlöse in ihrer Bilanz als Gewinn.

Der damalige Bahn-Chef Heinz Dürr (ehemals Daimler-Benz wie Mehdorn und Grube) musste betriebswirtschaftliche Erfolge vorweisen und bot daher der Stadt und dem Land das Grundstück des Gleisvorfelds zur städtebaulichen Entwicklung an. Dafür musste der Bahnhof unter die Erde. S21 war geboren. Nicht weil ein neuer Bahnhof erforderlich war, sondern weil in der Folge alle begehrt auf die Grundstücke schauten, mit deren Verkauf ja S21 finanziert werden sollte. Dafür sollte Stuttgart mit einem überwertigen Billig-Bahnhofs-Konzept, S21 genannt, abgespeist werden.

So kam es zu der ersten Vereinbarung für S21 an den Parlamenten vorbei zwischen Bahnchef Dürr, Bundesverkehrsminister Wissmann, Ministerpräsident Teufel und dem Oberbürgermeister Rommel (die Spätzles Connection). Die Parlamentarier aus Stadt, Region und Land durften der Vereinbarung nachfolgend zustimmen; auch sie blickten nur auf die angebliche Chance der Nutzung von neuen Grundstücken. Als Nichtfachleute vertrauten sie der DB AG blind, dass diese schon einen brauchbaren Bahnhof mit guter Einbindung in das bestehende Netz erstellen würde. Kaum einer in diesen Gremien verstand etwas von Bahntechnik. Einzige Bedingung an die Planer war: der Anschluss des Landesflughafens für ICE-Züge (wie in Frankfurt), da dieser ja bald mit einer zweiten Startbahn zu neuer Größe wachsen sollte.

S21 als Problemfindungsprogramm: Eine Therapie sucht ihre Krankheit

Es bestand nicht etwa ein Verkehrsproblem, für das eine Lösung gesucht werden musste, sondern nur eine Idee, die Idee eines Tiefbahnhofs. Von Anfang an ein Immobilienprojekt. Langsam jedoch sickerte durch, dass dies ohne kräftigen Schluck aus der Steuerpulle nicht zu bekommen war. Deshalb suchten die Betreiber von S21 für die Öffentlichkeit Probleme am Bestehenden und fanden sie: Alles sei marode, der Bahnhof nicht leistungsfähig, daher müsse neu gebaut werden (Hüttenkruscht, Gleisgewurschtel, Schienenschrott, ...), ohne S21 werde Stuttgart vom Fernverkehr abhängt, Kopfbahnhöfe seien Relikte des 19. Jahrhunderts und der Bahnhof verkrafte nur 28 Züge in der Stunde (dies ist nur der Tagesdurchschnitt, denn heute sind es bis zu 38 Züge in der Hauptverkehrszeit). Sein Ausbau käme teuer, wäre weniger modern und würde länger dauern als bei S21.

Anstatt für die Entwicklung des Verkehrs zunächst einen in die Zukunft weisenden Fahrplan zu entwerfen, anhand dessen dann sinnvolle und wirtschaftlich Lösungen die Investitionen in die Infrastruktur rechtfertigen könnten, ging man aber umgekehrt vor: Erst die Idee des Tiefbahnhofs, dann die Suche nach den Problemen, die mit dieser Idee gelöst werden könnten und zuletzt die Suche nach einem entsprechenden Fahrplan. Bis heute ist die Bahn nach 16 Jahren Planungszeit nicht einmal in der Lage, einen solchen für S21

vorzulegen, der nur 30% Kapazitätswach gegenüber dem heutigen Fahrplan leisten kann (Maßstab für den Geißlerschen Stresstest). Dieser Zuwachs von 30% ist für die nächsten 100 Jahre nicht ausreichend.

Was kann der Kopfbahnhof wirklich?

Vor der Inbetriebnahme der S-Bahn 1969 verkräftete der 17-gleisige Kopfbahnhof in Spitzenzeiten 64 Züge in der Stunde, obwohl damals am Bahnsteig noch Post und Gepäck geladen, die Lokomotiven umgespannt und Kurswagen in die Züge rangiert werden mussten. Alles Aufgaben, die heute entfallen. Wendezüge brauchen keinen Lokwechsel; Post-, Gepäck und Kurswagen gibt es nicht mehr. Ein modernisierter Kopfbahnhof K21 mit einem Ausbau der Zulaufstrecken erlaubt eine weit größere Leistungsfähigkeit, als S21 jemals zu leisten fähig ist. Der Kopfbahnhof schafft die 38 Züge, obwohl für die S21-Baumaßnahmen ein Bahnsteiggleis stillgelegt werden musste.

Der heutige Bahnhof ist mit Blick auf weitere Verkehrszuwächse vorausschauend geplant. Er ersetzt seinen Vorgänger, der nur vier Bahnsteige hatte, was einem Zuwachs von 425% entspricht.

Mit welchen Zuwächsen ist für die weiteren Planungen zu rechnen?

Selbst bei einem Rückgang der Stuttgarter Bevölkerung bleibt die Stadt das Zentrum für Arbeit und Handel im Land. Der Individualverkehr wird auch durch die prognostizierte Elektro-

Mobilität nicht mehr die Rolle spielen können wie heute. Dazu reichen die weltweiten fossilen Energieträger bei weitem nicht mehr aus. Der Energiehunger aufstrebender Volkswirtschaften wie China und Indien ist so groß, dass er durch die bekannten Ölressourcen in Zukunft nicht zu decken ist. Die Folge sind drastische Preissteigerungen für Kraftstoffe in den nächsten 20 bis 30 Jahren. Verschärfend kommt hinzu, dass wir die CO₂-Emission deutlich reduzieren müssen, um unseren Kindern überhaupt noch eine lebenswerte Welt zu hinterlassen. Vom Artensterben, dem Kahlschlag der Regenwälder bis hin zur Überbevölkerung müs-

sen wir weltweit Aufgaben lösen, die ein „weiter so“ für alle verantwortungsbewusst Handelnden verbieten. S21 und die Neubaustrecke werden diesen Anforderungen nicht gerecht.

So lange der Bundesverkehrswegeplan nicht übergeordneten Zielen folgt, sondern von egoistischen Lokal- und Landesfürsten bestimmt wird, sind Verkehrsprojekte wie S21 eine unverantwortliche Verschwendung von Steuergeldern.



Schadet die Kritik an S21 der repräsentativen Demokratie?

Oft wird den Kritikern vorgeworfen, S21 sei doch von allen demokratisch gewählten Gremien beschlossen, weiterer Widerstand sei zwecklos und stelle nur die repräsentative Demokratie in Frage. Genau das Gegenteil ist der Fall:

Wenn trotz des Versprechens vor der OB-Wahl, bei Kostensteigerungen einen Bürgerentscheid durchzuführen, ein solcher danach durch OB Schuster mit allen Mitteln verhindert wird, stellt sich die Frage nach der Glaubwürdigkeit unserer gewählten Vertreter.

Wenn parlamentarische Beschlüsse auf der Grundlage von Gutachten zustande kommen, die von den Ideengebern von S21 selbst erstellt wurden (Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Stuttgart) und anders lautende unabhängige Expertenmeinungen ignoriert werden, nährt dies erhebliche Zweifel über die Legitimität der Beschlüsse bei den Bürgern.

Wenn den Parlamentariern durch die Bahn AG wichtige Entscheidungsgrundlagen vorenthalten oder falsche und überholte Kostenrechnungen und Terminpläne präsentiert werden, ist dies ein ehrenrühriges Verhalten, das höchste Vorsicht mit einem solchen Vertragspartner rechtfertigt.

Wenn bis heute in Werbeschriften und in öffentlichen Reden von Parlamentariern nachprüfbar Falschaussagen über S21 gemacht werden, erschüttert dies noch mehr das Vertrauen in die Redlichkeit und Glaubwürdigkeit der demokra-

tisch gewählten Vertreter.

Wenn sogar das Verwaltungsgericht in Mannheim 2005 mit drei Gutachten für S21 und ohne einem für den Kopfbahnhof K21 - weil dies von den K21-Befürwortern nicht bezahlt werden konnte - sich zugunsten von S21 ausspricht, so ist dies verfassungsrechtlich äußerst fragwürdig aber auf jeden Fall sittenwidrig.

Wenn es besser informierte Bürger hellhörig macht, dass gekaufte Gutachten, dass einseitige Entscheidungen der Gerichte und dass Parlamentarier sich nur für Grundstücke interessieren, dann ist es nicht weiter verwunderlich, dass sie an dem Zustandekommen der Entscheidungen für S21 berechnete Zweifel hegen. Dass sie dann noch als rückwärtsgewandte, wohlstandsbequeme Berufsdemonstranten und ewige Neinsager tituliert wurden, brachte das Fass zum Überlaufen.

Beispielhaft soll hier gezeigt werden, weshalb Bürger sich von den politischen Machenschaften angewidert abwenden und die vielleicht juristisch legalen, aber keinesfalls legitimen Entscheidungen nicht akzeptieren. Wir brauchen glaubwürdige Repräsentanten für unsere Demokratie.

Das Vertrauenskapital unserer Repräsentanten ist verspielt!

Spätestens seit bekannt wurde, wie OB Schuster die Wasserversorgung 2002 an die EnBW, und die Landes- und die Bodenseewasserversorgung sowie das städtische Abwassernetz mit Hilfe von

unseriösen Cross-Boarder-Leasing-Verträgen für 100 Jahre an amerikanische Banken verlockte, die Stadtwerke mit Unterstützung von Ministerpräsident Teufel via EnBW an die französische EDF verkaufte, sind viele Bürger darüber empört, wie unverantwortlich mit dem Volksvermögen zur Daseinsvorsorge umgegangen wird. Mit diesen Mitteln konnte die Stadt die Grundstücke des Gleisvorfelds von der DB AG erwerben. Die Bürger haben den Eindruck, dass es nur noch um Denkmäler für unsere gewählten Vertreter geht. Beispiele:

1. Mit dem 180 Meter hohen Trump-Tower in Stuttgart (großspurig als „größtes Hochhaus in Süddeutschland“ bezeichnet) machte sich OB Schuster bis zum Scheitern nur lächerlich.

2. Für die Bebauung des ehemaligen Güterbahnhofs in Cannstatt, „Neckarpark“ oder auch Schustercity genannt, will OB Schuster sich nicht nur ein Denkmal setzen, sondern damit in die Geschichte der Stadt eingehen. Er verplant hier bereits Steuergelder, die er noch gar nicht hat!

Noch nie wurde versucht, die ganze Stadt mit Neubauten wie Europacity, Da Vinci-Viertel, Fürstcity, Szenario für Mode und Kreativität, neues Innenministerium, Klinikum am Katharinenhospital, und Quartier „S“ so umzukrempeln.

S21 war nur der Funke, der die Bürger aller Schichten zur Überzeugung brachte: „Es reicht!“

S21 ein untaugliches Deckmäntelchen

Vom Landtag und vom Rathaus hörten die Bürger nur: S21 sei das am besten geplante und gerechteste Projekt. Die Bürger wussten es allemal besser. Selbst Bahnchef Grube musste zwischenzeitlich einräumen, S21 sei nicht das am besten geplante Projekt aller Zeiten!

Vielen Bürgern ist auch klar geworden, was die wahren Motive hinter S21 sind: Es geht nur um die Bedienung von Wirtschaftsinteressen, den Wünschen der Verkehrsunternehmen DB AG, Flughafen und Stuttgarter Straßenbahnen, die Gewinne der Banken und Investoren, mit denen Politiker, Wissenschaftler und Gutachter über Aufsichtsrats-, Beirats und Senatorenposten zutiefst verstrickt sind.

Wer weiß schon, dass z.B. der S21-Erfinder Prof. Heimerl und der Bundesverkehrsminister Ramsauer der gleichen Burschenschaft an der Uni München angehören!

Wer weiß schon, von wem die Aufstiegschancen, also auch die Besoldung der Staatsanwälte und Richter abhängen?

Wer weiß schon, dass Verkehrsministerin Gönner, S21-Architekt Ingenhoven, Oettingers Freundin Beyer und Stuttgarts OB Schuster (zwischenzeitlich ruhendes Mitglied) dem Stiftungsbeirat des Großinvestors ECE angehören, der hinter dem Bahnhof ein großes Kaufhaus bauen will.

Es wird immer klarer: Am allerwenigsten geht es bei S21 um den Bahnhof!

Nicht die Kritiker von S21, sondern der

Oberbürgermeister, die Ministerpräsidenten, die S21 stützenden Parteien und Gremien tragen Schuld daran, dass die Bevölkerung in der Stadt und im Land in der Sache tief gespalten ist und das Vertrauen in die Redlichkeit der Politik mehr und mehr verloren hat.

Die Hoffnung stirbt zuletzt: Politikwechsel am 27. März 2011!

Treffende Karikatur von Friederike Groß zum Demokratieverständnis und der Kommunikation der S21-Betreiber gegenüber den Bürgern. Seinerzeit war Oettinger noch Ministerpräsident.





Der „Schwarze Donnerstag“ am 30. September 2010

Ein Tag, den viele Stuttgarter Bürger ihr Leben lang nicht vergessen werden, an dem sie die böseste Entgleisung unseres Staates seit Kriegsende erleben mussten. Der reagierte als kommunikative Antwort mit Wasserwerfern, Schlagstöcken und Pfefferspray auf den Widerstand gegen die unsinnige Stadtzerstörung. Die anscheinend zum Dialog ausgestreckte Hand von Ministerpräsident Mappus, die bis dahin den Fehdehandschuh trug, kennt wohl nur die Zange von Abrissbaggern, Schlagstöcken und Pfefferspray. Am Abend dieses denkwürdigen Tages weilte er beim Bier auf dem Volksfest und unser Oberbürgermeister hielt eine Grußansprache vor S21-Befürwortern auf dem Marktplatz.

Die Leidtragenden werden zu Tätern gemacht

Das schlimmste am Schwarzen Donnerstag war und ist für die über vierhundert Verletzten, dass sie für die Eskalation verantwortlich gemacht werden. Beim parlamentarischen Untersuchungsausschuss

des Landtags zu dem unverhältnismäßigen Einsatz der Polizei wiederholte sich dieses Muster. Die personelle Zusammensetzung des Ausschusses führte dazu, dass die Geschädigten eher Angeklagte waren als Zeugen zum Verhalten der Polizei. Weder von der Landesregierung noch von der Polizeiführung folgte ein Wort des Bedauerns oder gar der Entschuldigung.

Kommentar von Mappus: Er möchte zukünftig solche Bilder nicht mehr sehen. Er meinte wohl das Bild des schwer verletzten Bürgers, der durch den von ihm sanktionierten Polizeieinsatz sein Augenlicht verlor. Wieso spricht er nur von Bildern und nicht von den betroffenen Menschen?

Warum gab es erst jetzt Expertengespräche?

Die Befürworter des Kopfbahnprojekts wurden in der 16-jährigen S21-Geschichte und noch nach dem Faktencheck nur als Störer, Berufsdemonstranten, Fortschrittsverweigerer, linke Bande, und mit vielen weiteren Zuschreibungen bedacht. Die Bereitschaft für Gespräche auf Augenhöhe und ohne jeglichen

Vorbedingungen gab es weder mit entscheidungsfähigen Repräsentanten der Stadt, noch vom Land oder der Bahn AG. Erst durch ihren hartnäckigen Widerstand haben die Bürger solche Gespräche herbeidemonstriert.

Wovor hatten die Vertragsunterzeichner Angst? Welches waren ihre wirklichen Beweggründe für S21?

Weil diese Fragen nicht offen mit den Bürgern vor und nach den Vertragsabschlüssen behandelt wurden, muss sich heute niemand wundern, weshalb ein solcher Widerstand um die Sache entstehen konnte.

Der Geißlersche Faktencheck zeigte, dass S21 keinesfalls ein zukunftsfähiges Bahnprojekts für eine Landeshauptstadt ist, sondern eine minimalistische Haltestelle, die der Bahn Personal-, Sanierungs- und Betriebskosten spart. Obendrein führt es zu Verkaufserlösen für die frei werdenden Grundstücke und zu höheren Fahrpreisen wegen höherer Stations- und Trassengebühren. Die Steuern zahlenden Bürger, deren einstiges Volksvermögen zu lasten schlechterer Leistungen im Verkehr mit geringerem Komfort und der

Zerstörung von gewachsener Stadtkultur verbrannt wird, wehren sich zu recht gegen dieses verschwenderische Projekt. H. Geißler machte durch seine Auflagen das Projekt S21 noch unwirtschaftlicher, noch teurer, so dass jeder verantwortungsvolle Rechner eigentlich nur noch für einen Ausstieg plädieren müsste.

Propaganda statt ehrlicher Kommunikation

Während wir 2008 Unterschriften für ein Bürgerbegehren sammelten, unterzeichnete der OB Verträge die vor Gericht die Ablehnung eines Bürgerentscheids rechtfertigten. Die Bürger hörten nie stichhaltige und hinterfragbare Begründungen, sondern nur Schlagworte wie: am besten gerechnet, am besten geprüft, ohne Risiken, zukunftsfähig, unumkehrbar, alternativlos (=Unwort des Jahres 2010), ohne S21 werden wir vom europäischen Fernverkehr abgehängt, usw. Uns wurde klar, dass sich hinter diesen Schlagworten wichtigere Absichten und nicht kommunizierbare höhere Ziele verborgen haben. Worauf wir Montag für Montag gegen S21 demonstrieren.

Seit dem Geißlerschen Faktencheck wissen wir alle, wie unzulänglich die bisherigen Planungen und Rechnungen waren. Die parlamentarischen Entscheidungen kamen durch zurückgehaltene Informationen oder Halbwahrheiten zustande; denn die Abgeordneten durchschauten nie den Widerspruch zwischen den komplexen Planungen für S21 und den Bedürfnissen der Bahnreisenden.

Fritz Pleitgen, ehemaliger WDR-Intendant, bezeichnete die Berichterstattung in der Presse über S21 als „eines der größten journalistischen Versäumnisse und Totalversagen“. Wem können wir noch vertrauen?

Und was machen wir, die Bürger?

Mehr und mehr Bürger üben sich - wie in der Vergangenheit - in Wahlenthaltung, weil sie in ihrer Parteienverdrossenheit immer weniger an den „Demokratischen Rechtsstaat“ glauben. „Die machen ja doch bloß, was sie wollen!“ Andere, und das werden immer mehr, setzen auf einen Politikwechsel, wie er sich teilweise bei der letzten Gemeinderatswahl in Stuttgart abzeichnete. Es ist dringend an der Zeit, dass es auch zu einem Wechsel in den Parlamenten kommt. Der Widerstand gegen S21 ist für viele das Synonym für die Initiativen zu diesem Politikwechsel, weshalb das, was in Stuttgart passiert, von den Menschen in der ganzen Republik mit großem Respekt verfolgt wird.



Wir wünschen uns einen Politikwechsel und hoffen, dass in Stuttgart die Vernunft einkehrt, ein Baustopp verfügt und ein Bürgerentscheid über S21 durchgeführt wird.

Der Kopfbahnhof ist der zentrale Verkehrsknoten im Land

In Stuttgart münden Bahnstrecken aus zwölf verschiedenen Richtungen. Unmittelbar am Bahnhof haben die Reisenden auch Anschlüsse an die S-Bahn, an die Stadtbahn, an die Stadtbusse und hatten bis zur Zerstörung durch S21-Maßnahmen auch direkten Zugang zum Busbahnhof mit seinen überregionalen Linien.

Ein teurer Durchgangsbahnhof für wenige Fahrgäste

Stuttgart ist für den weit überwiegenden Teil der Fahrgäste (die wirklichen Zahlen sind trotz Faktencheck unter Verschluss!) entweder das Ziel oder den Beginn ihrer Reise. Dies bedeutet, dass die wenigsten Fahrgäste, die in Stuttgart ankommen in andere Richtungen weiterreisen wollen. Lässt man die Fernstrecken nach Ulm und Mannheim außer Acht, ist nur die durchgehende Weiterfahrt ohne Umsteigen in eine von neun vorstellbaren Richtungen möglich. Das heißt, dass einem geringen Teil der Fahrgäste, die weiter fahren wollen, nur eine einzige Durchbindung (Angebot zur Durchfahrt) von neun möglichen Fahrzielen zur Verfügung steht. In allen anderen Fällen wäre Umsteigen auch im Durchgangsbahnhof erforderlich.

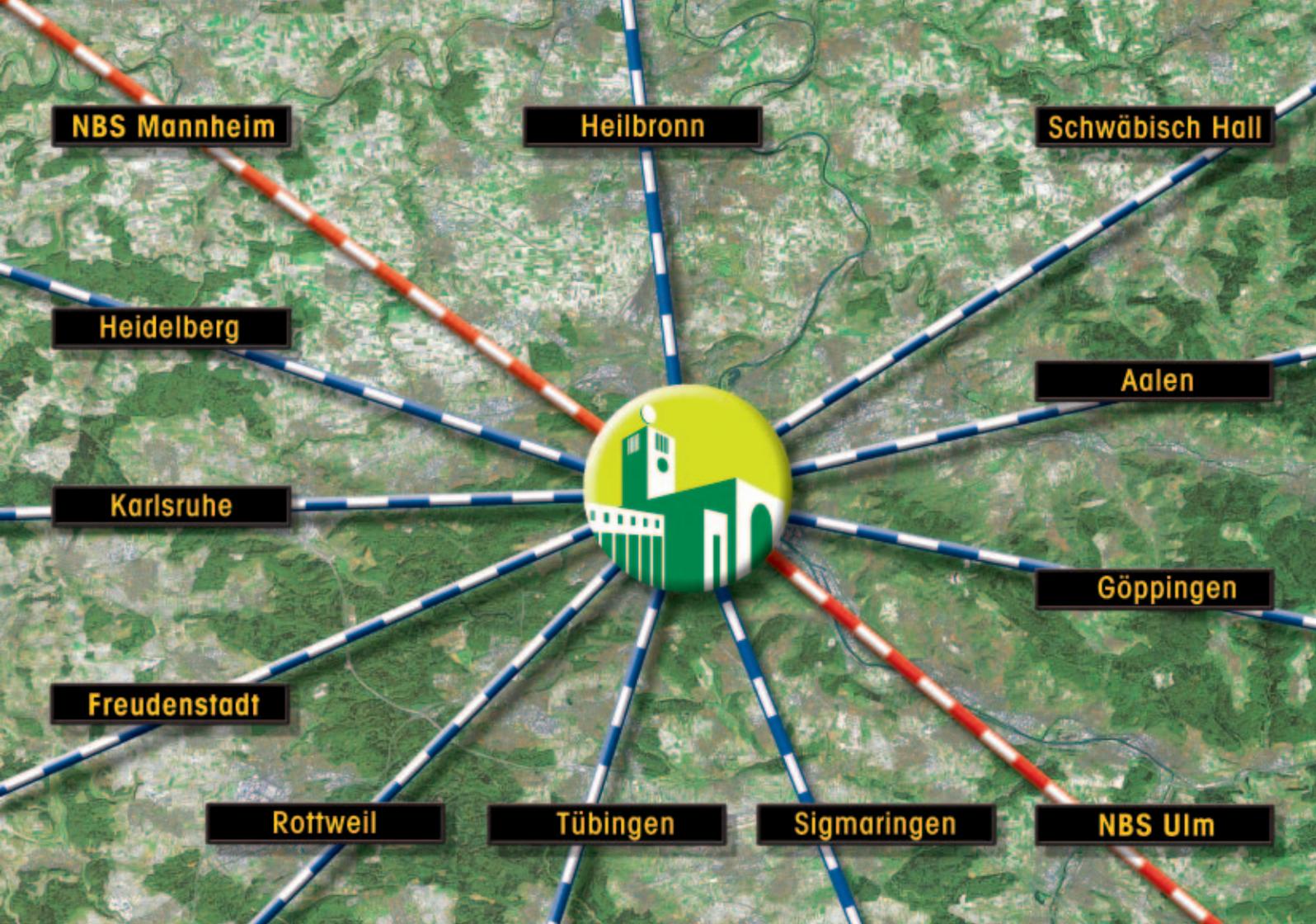
Wunsch zukunftsorientierter Verkehrsplaner: Der Integrale Taktfahrplan (ITF)

Eine Verkürzung der Reisezeit von A nach B wird in erster Linie durch kurze Umsteigezeiten zwischen den einzelnen Zügen und den anderen Verkehrsträgern Straßenbahnen und Busse erreicht. Im Durchgangsbahnhof S21 können jedoch die Züge aus zwölf Richtungen nicht wie bisher aufeinander warten. Dies verbietet die nur noch 8 Bahnsteiggleise und die geplanten kurzen Haltezeiten von 1 bis 2 Minuten in der Hauptverkehrszeit.

Dagegen können im siebzehngleisigen Kopfbahnhof alle Regionalzüge auf die Fernzüge warten, um so zeitnahe Umsteigen zu ermöglichen. Man spricht hier von einem „Integralen Taktfahrplan“ (ITF) oder einem integral vertakteten Verkehrsknoten. Der ITF vermeidet lange Wartezeiten auf Anschlüsse. Wem nützen Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 20 Minuten Fahrzeitgewinn, wenn die Fahrgäste bei einem Stundentakt 55 Minuten auf ihre Anschlüsse warten müssen, weil der gewünschte Zug kurz vor der Ankunft im Bahnhof wegfährt. Ein ITF, wie in der Schweiz praktiziert, führt zu einer wesentlichen Verkürzung der Reisezeit und erhöht die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene beträchtlich. Der ITF kann nur bei Erhalt des Kopfbahnhofs realisiert werden. Eine Simulation ist zu sehen unter www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=207

Zunahme des Schienenverkehrs bei gleichzeitiger Verknappung der Ölressourcen

Durch teurer werdende Kraftstoffe wird sich die Zahl der Bahnbenutzer weiter erhöhen. Um die drohende Klimakatastrophe und den globalen Mangel an Ölreserven zu bewältigen, muss sich in Zukunft ein erheblicher Teil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlagern: Das kann der Tiefbahnhof S21 nicht leisten. Bereits zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung in 15 bis 20 Jahren wäre er dem erhöhten Verkehrsbedarf nicht mehr gewachsen. Eingezwängt zwischen dem Rest des Bonatzbaus und dem Bankgebäude der LBBW, wäre der Tiefbahnhof mit seinen nur acht Gleisen nicht erweiterbar (vorsorglich hat sich Bahnchef Grube positive Gutachten für die acht Gleise von namhaften Büros zusichern lassen). Die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs würde durch ein verwirklichtes Projekt S21 sehr eingeschränkt. Er wäre vergleichbar mit einem Bahnhof wie Bad Cannstatt oder Bietigheim mit ebenfalls acht Gleisen. Plochingen hat sogar zehn Gleise. Selbst „S21-Plus“ mit 10 Gleisen könnte nur mit erheblichen Kostensteigerungen für den Bahnhof und die zulaufenden Tunnelstrecken annähernd die Leistungsfähigkeit von K21 erreichen. Es wird trotzdem weitergebaut! Nicht einmal das Ergebnis des Geißlerschen Stresstests wird abgewartet. So ignoriert man den drohenden Verkehrsinfarkt durch S21.



NBS Mannheim

Heilbronn

Schwäbisch Hall

Heidelberg

Aalen

Karlsruhe

Göppingen

Freudenstadt

Rottweil

Tübingen

Sigmaringen

NBS Ulm

Das Gleisbild von S21

S21 sieht eine Reduzierung von 17 Gleisen auf 8 und von 9 Bahnsteigen auf 4 vor. Kurioserweise behaupteten die DB AG und Prof. Martin vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart, S21 sei doppelt so leistungsfähig wie der Kopfbahnhof, inzwischen sprechen sie nur noch von 30% mehr. Noch irreführender sind die Aussagen von OB Schuster und dem DB-Projektsprecher bei öffentlichen Vorträgen. Sie behaupten dreist, dass S21 über 8 Zufahrtsgleise verfüge - ein Resultat, das nur durch Hinzurechnen der Ausfahrtsgleise zustande kommen kann. Tatsächlich hat S21 nur vier Zufahrtsgleise, der Kopfbahnhof K21 hingegen hat fünf.

Das Gleisbild zeigt die Wahrheit: Nicht acht sondern vier Zufahrtsgleise im Tiefbahnhof. Auf den vier Bahnsteigen drängen sich auf der halben Fläche die Fahrgäste bei der doppelten Zugfolge.

Das Verkehrsnadelöhr S21 kann man nicht schönrechnen

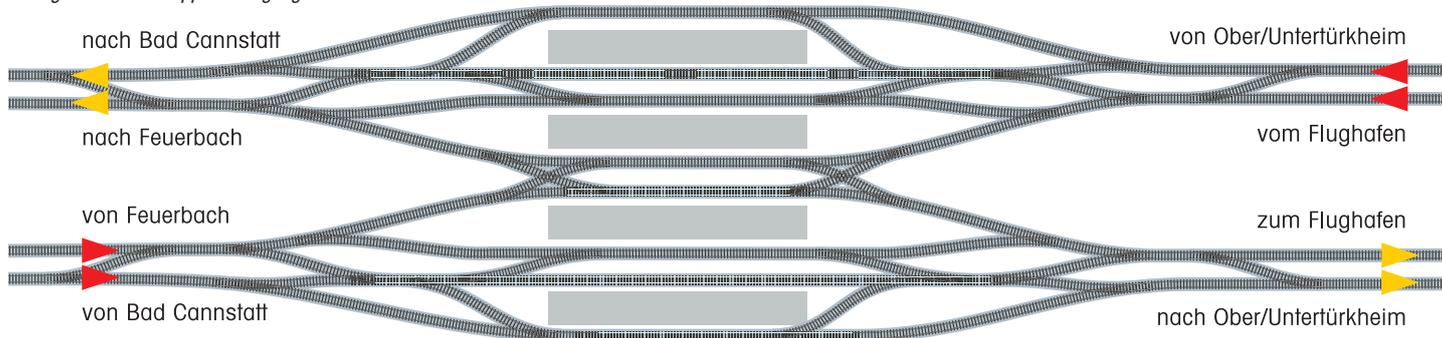
Das Gleisbild zeigt, dass nicht von allen Zufahrtsgleisen aus jeder Bahnsteig angefahren werden kann. Es ist also bereits durch die Planung auf Flexibilität verzichtet, und es sind Engpässe eingebaut worden. Da zur Hauptverkehrszeit für den Halt der Züge nur ein bis zwei Minuten einkalkuliert sind, genügt ein einziger verspäteter Zug, um den ganzen Fahrplan hinfällig zu machen, da die Ausweich- und Ersatzmöglichkeiten sehr eingeschränkt sind. Kreuzungen in den Zufahrten, sog. Fahrstraßenkonflikte, verringern die Leistungsfähigkeit von S21 zusätzlich. Nach neuesten Untersuchungen leistet S21 (Tiefbahnhof mit allen Anbindungen an das bisherige Netz) ohne die beim Faktencheck geforderten Ergänzungen bei einer befriedigenden Betriebsqualität lediglich rund 60 Prozent eines ertüchtigten Kopfbahnhof K21.

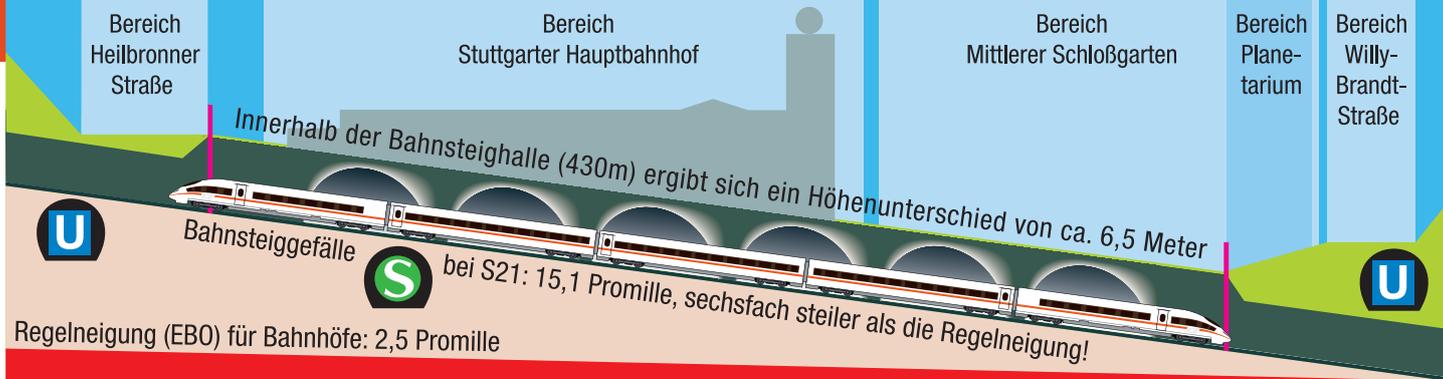
Komfortables Reisen mit S21?

Gedränge: Die Bahnsteige sollen von bisher neun auf vier verringert werden. Damit dezimiert sich die gesamte zur Verfügung stehende Bahnsteigfläche von 29.071 m² beim Kopfbahnhof auf 16.800 m² beim Tiefbahnhof. Stützen, Aufzüge und Treppenanlagen auf den Bahnsteigen reduzieren die Fläche weiter. Durch die ca. halbe Bahnsteigfläche bei doppelter Zugfolge nimmt das Gedränge sogar gefährliche Ausmaße an.

Behinderung: Durch die halbe Bahnsteigfläche wären vor allem gehbehinderte alte Menschen, Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrädern unzumutbar beeinträchtigt. Ausfallende Aufzüge und Rolltreppen sollen, laut dem Versprechen des Bahnkonzerns in fünf Tagen wieder funktionieren.

Blinde: Ein besonderes Problem hätten Blinde mit dem Tiefbahnhof. Wer einmal beobachtete, wie





Neigungsverhältnisse korrekt dargestellt, Längenmaßstab verkürzt

diese über den Nordeingang des Kopfbahnhofs barrierefrei mit Hilfe ihres Taststocks den Zugang zum richtigen Bahnsteig und zu ihrem Zug finden, kann ermesen, welche Schwierigkeiten sie beim S21-Bahnhof über die Brücken und Treppenanlagen hätten.

Gefälle: Die Bahnsteige würden ein spürbares Gefälle von 15,1 % aufweisen, so dass Koffer und Kinderwagen wegrollen könnten. Von einem Bahnsteigende zum andern würde der Höhenunterschied 6,5 Meter betragen. Ein Zustand, der allenfalls für eine S-Bahn Haltestelle tolerierbar ist. Eberhard Happe von der DB, kritisierte 1992 den Entwurf des im Gefälle liegenden Großstadtbahnhofs von Prof. Heimerl als „nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) unzulässig und müsse als kriminell angesehen werden“. Bahnchef Dürr strengte gegen Happe ein Disziplinarverfahren an, aber ohne Erfolg.

Gehetze: Bei völlig unrealistisch kurzen Haltezeiten

von 1 bis 2 Minuten in der Hauptverkehrszeit wird ein unerträgliches Gedränge auf den Bahnsteigen entstehen. Würden die Haltezeiten auf ein realistisches Maß verlängert, reduzierte sich die Kapazität des Bahnhofs, was beim Faktencheck deutlich wurde.

Höhlenartig: Aufgehübschte Bilder in den S21-Werbeschriften verheißen ein futuristisches Wohlfühlambiente in strahlendem Weiß. Die überwölbte Halle würde trotz der Lichtaugen und künstlicher Beleuchtung einen gruffigen, einen sehr lauten und düsteren Charakter haben. Während der geräuschvollen Einfahrt von Zügen könnte man unter dem hallenden Gewölbe keine Lautsprecherdurchsage verstehen.

Fazit:

Für viele Milliarden Euro mehr an Steuergelder soll ein Bahnhof gebaut werden, der zwar die Immobilienwirtschaft entzückt, der aber für den Eisenbahnverkehr ein Rückbau an Infrastruktur

und eine Quelle von Engpässen darstellt. Der Tiefbahnhof wäre anfällig gegen jede noch so kleine Betriebsstörung, weil er weder Reserven noch Flexibilität hätte. Eine Ausweitung des Verkehrs würde seine Kapazitätsgrenze sofort überschreiten.

Ein Ausbau auf z.B. zehn Gleise und fünf Bahnsteige wäre nur mit astronomischem Aufwand möglich, weil der Tiefbahnhof dann entweder unter dem Bonatzbau oder unter der LBBW liegen würde. Eine spätere Erweiterung wäre auch wegen der in Tunneln geführten zu wenigen Zulaufstrecken nicht mehr machbar. Von der „Neuen Frische“ (Ingenhoven) bliebe in der drangvollen und gefährlichen Enge nichts mehr übrig.

Für Behinderte wäre ein solcher Tiefbahnhof eine echte Zumutung. Bei Feuer kann sich kein Rollstuhlfahrer mehr selbst retten!

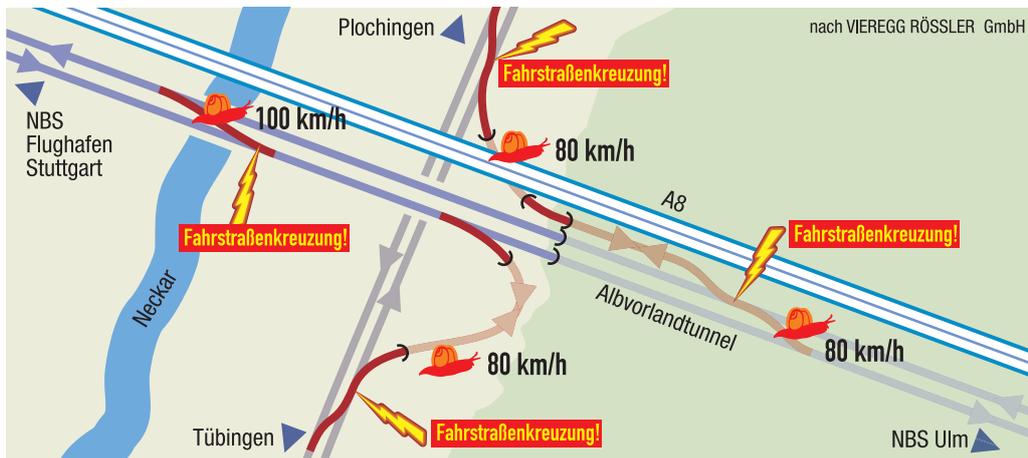
Der Tiefbahnhof S21 ist ein Bahnhof der verpassten Anschlüsse!

„Aus einem genialen Kopfbahnhof wird ein Engpass“:

So titelte kürzlich die Zeitschrift des Fahrgastverbands PRO BAHN. In dem Beitrag wurde untersucht, inwieweit das Konzept S21 überhaupt die ihm zugeschriebene Leistungsfähigkeit besitzt, und welche Folgen Zugverspätungen haben werden. Zu einem erschreckend ähnlichen Ergebnis kam auch das Züricher Planungsbüro SMA in dem von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Gutachten vom 3. Juni 2008. Darin steht u.a.: S21 sei ein „schwer beherrschbares Gesamtsystem“ mit einem „hohen Stabilitätsrisiko“ und einer „geringen Gestaltungsmöglichkeit des Fahrplans“ und vieles mehr. Im Nachsatz heißt es dazu: „Aufgrund der Brisanz der vorliegenden Resultate ist absolutes Stillschweigen erforderlich.“ So blieb es zwei Jahre im Giftschränk der Landesregierung bis es der Stern am 8. Juli 2010 an das Licht der Öffentlichkeit zog. Beim Geißlerschen Faktencheck konnte diese Einschätzung nicht entkräftet werden.

Nadelöhre überall

An vielen Stellen des S21-Netzes sollen Engpässe mit eingleisigen Abschnitten, mit niveaugleichen Kreuzungen und mit Trassenkonflikten durch Mischverkehr zwischen ICE, IC, RE und S-Bahnen gebaut werden. Offenbar ist es zu aufwändig, wie bei der S-Bahn kreuzungsfreie Verbindungen mit Brücken zum Bestandsnetz herzustellen. So soll z.B. die Zufahrt zum Fernbahnhof Flughafen aus



Richtung Tiefbahnhof in der Mitte der Streckengleise ausgefädelt und für beide Fahrtrichtungen nur eingleisig ausgeführt werden; d.h. Züge von und zum Tiefbahnhof würden sich auf dem eingleisigen Abschnitt gegenseitig blockieren. Auf Einfahrt in den Fernbahnhof Flughafen wartende Züge behindern nachfolgende nach Tübingen oder nach München.

Weitere Beispiele solcher niveaugleicher Kreuzungen oder eingleisiger Abschnitte wären an der Rohrer Kurve und an der Verbindung zwischen der neuen Strecke nach Ulm mit der bestehenden Neckartalbahn Plochingen – Tübingen bei Wendlingen (sog. Wendlinger Kurven).

Insbesondere die Verbindung in Richtung Horb – Singen – Zürich leidet darunter, dass sich dort

Fern- und Regionalzüge die Strecke mit verschiedenen S-Bahn-Linien teilen müssen (Flughafen – Rohr mit S2 und S3, Rohr – Herrenberg mit S1). Das Hauptproblem der Planung liegt in der Aneinanderreihung solcher Konfliktstellen. Könnte bei der Fahrplangestaltung die Behinderung an einem Engpass vermieden werden, so ist es schwierig, ohne Beeinträchtigung dies am räumlich und zeitlich aufeinander folgenden nächsten Engpass, ohne Wartezeiten der Züge zu ermöglichen. Selbst wenn es gelänge, die aufeinander folgenden Engpässe gerade so im Fahrplan zu berücksichtigen, dass keine Haltezeiten entstehen, kann ein verspäteter Zug bereits eine sich aufschaukelnde Kettenreaktion hervorrufen und der Fahrplan kollabiert.

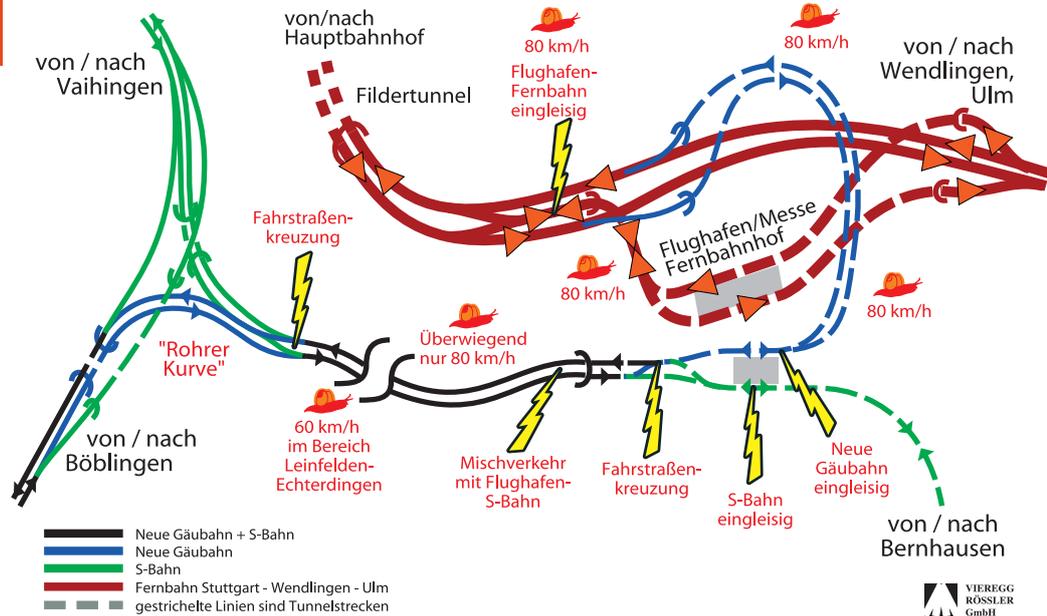
Der geniale Kopfbahnhof

Im Gegensatz zum störanfälligen Konzept S21 bietet der heutige Kopfbahnhof eine weitgehend kreuzungsfreie Einfahrt der Züge durch seine geschickt angeordneten dreistöckigen Überwerfungsbauwerke (Über- und Unterführungen bei Gleiskreuzungen). Durch bauliche und verkehrliche Änderungen am Gleisvorfeld ist dies heute nicht mehr in jedem Falle möglich. Für den Ausbau zu K21 ist es erforderlich, diesen kreuzungsfreien Zustand wieder herzustellen. Bis zu den S21-Baumaßnahmen war der bestehende Stuttgarter Kopfbahnhof nach Leipzig der zweitpünktlichste Hauptbahnhof Deutschlands. Der beste Beweis seiner Leistungsfähigkeit! Dagegen zählten die Durchgangsbahnhöfe in Köln, Würzburg, Hannover, Nürnberg und Hamburg zu den unpünktlicheren, gerade wegen der zu wenigen Zulaufstrecken und der Konflikte in den Fahrstraßen.

Faktencheck deckt die Defizite auf

In 16 Jahren ist es den Planern nicht gelungen, einen Fahrplan zu entwerfen, der auch nur in Ansätzen die Zukunftsfähigkeit von S21 belegen könnte; weshalb auch der Bahnchef von der Aussage des am besten geplanten Projekts nichts mehr wissen will. Eine für die künftigen Bahnutzer katastrophale Aussicht.

Dies ist eine Erkenntnis aus dem Geißlerschen Faktencheck, weshalb S21 einem Stresstest unterzogen werden soll, damit die Auswirkungen dieser Schwachstellen aufgedeckt und durch



ergänzende Baumaßnahmen beseitigt werden können. Entgegen der Beschlussfassung aus dem Faktencheck, will nun die DB AG den Stresstest selbst durchführen. Dies ist vergleichbar, als ob man Schnecken beauftragen würde auf den Salat aufzupassen!

Wer ist der Bessere?

Nur durch eine völlig unabhängige Institution, wie z.B. die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, kann ein objektiver Stresstest garantiert werden. Ergänzend erheben wir die Forderung, dass parallel zum Test für S21 vergleichend auch ein solcher für den ausgebauten Kopfbahnhof K21

durchgeführt wird. Nur so ließen sich die Leistungsangaben beider Modelle vorurteilslos belegen, denn nicht einmal das Züricher Planungsbüro SMA kann ein objektives Gutachten abliefern, da es ja wie viele andere von der DB AG abhängig ist.

Selbst Prof. Heimerl, der geistige Vater von S21, verlangte während des Faktenchecks am 23.11.2010 die Beseitigung der Engpässe in der konkreten DB-Planung, was Mehrkosten von mindestens einer halben Milliarden Euro bedeuten würde!

Der Nah- und Regionalverkehr in Baden-Württemberg leidet unter jahrelangen Versäumnissen. Vernachlässigte und stillgelegte Strecken und Bahnhöfe, veraltete Züge, ausgedünnte Fahrpläne 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.

S21 ist jedoch ein Projekt, das hauptsächlich auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr und die Verbindung von Metropolen für 10 % der Reisenden setzt - auf Kosten des Regionalverkehrs.

Seit 1996 bestellen die Länder ihre Nahverkehrsleistungen selbst und schreiben sie im Wettbewerb aus. Das Land Baden-Württemberg hat sich jedoch, um das Interesse der Bahn an S21 am Leben zu erhalten, seit 2001 mit dem „Großen Verkehrsvertrag“ mit weit über den Marktpreisen liegenden Bedingungen, und ohne Ausschreibung einseitig an die DB Regio gebunden. Im Vergleich zu anderen Bundesländern trägt das Land streckenweise einen doppelt so hohen Kostenanteil für den Regionalverkehr. Dabei wurde der Service der DB AG nicht besser, im Gegenteil, denn die Gelder werden für die defizitären Sparten im Ausland, in den 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. Die Gebühr 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. Der Stationspreis ist von den höherwertigsten Zugkategorien abhängig, die den Bahnhof benutzen; z.B. wird Tübingen neuerdings von einem IC angefahren, wodurch sich die Stationsgebühren für das Land um 400.000,- Euro Steuermittel jährlich erhöhen. Da bei S21 auch S-Bahnen und Regionalzüge auf den schnellen ICE-Strecken verkehren sollen, werden auch für sie höhere Trassen- und Stationsgebühren fällig.

Nach den heutigen Tarifen der Bahn müsste für S21-Stationen und -Strecken mit einer Erhöhung der Trassen- und Stationsgebühren um mindestens 25 Prozent gerechnet werden. Allein für die Regionalzüge im Tiefbahnhof wären pro Jahr rund 4,5 Millionen Euro höhere Stationsgebühren durch das Land zusätzlich zu bezahlen. Andernfalls müsste es 750.000 Zugkilometer bei der Bahn abbestellen, um die

Mehrkosten auszugleichen.

Die Erfahrung mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 zeigte, dass die Bahnfahrer die Zeche zahlen müssen, entweder durch ein vermindertes Zugangebot oder durch die Erhöhung der Fahrpreise oder beides. Damals kürzte der Bund die Zuschüsse für den Regionalverkehr in den Ländern, worauf die Baden-Württembergische Landesregierung einfach das Zugangebot reduzierte. Lediglich 14 Millionen Euro hätten 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 der DB Regio bis zum Vertragsende 2016 ein überteuertes Monopol beschert, was die Steuerzahler aufzubringen haben.

Nahverkehrsmittel zur Finanzierung von S21

S21 bindet auf viele Jahre umfangreiche öffentliche Mittel, die eigentlich für Projekte des Schienenpersonen-Nahverkehrs in ganz Baden-Württemberg dringend nötig wären. So sollen über 650 Millionen Euro Nahverkehrsmittel aus verschiedenen Finanztöpfen für das Prestigeprojekt zweckentfremdet werden:

Fazit:

Der überwiegende Teil der Bahnbenutzer ist auf Strecken von unter 100 km unterwegs. Für

diese Bahnkunden sind gute Verbindungen, pünktliche Züge, reibungslose und bequeme Umsteigemöglichkeiten, sowie günstige 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 Pendler und die Reisenden im Nahverkehr werden mit einem verminderten Zugangebot und/oder mit höheren Fahrpreisen für das Prestigeprojekt bezahlen. Nicht einmal für die geringfügigen Investitionen in die Betriebssicherheit eingleisiger Strecken hatte der Bahnkonzern Geld übrig.



Anstatt den Bahnhof tiefer zu legen, könnte der Schienenverkehr in der Fläche deutlich verbessert werden. Sanieren, Engpässe beseitigen, für Sicherheit sorgen, Strecken ausbauen und reaktivieren sind nachhaltige und benutzerfreundliche Maßnahmen.

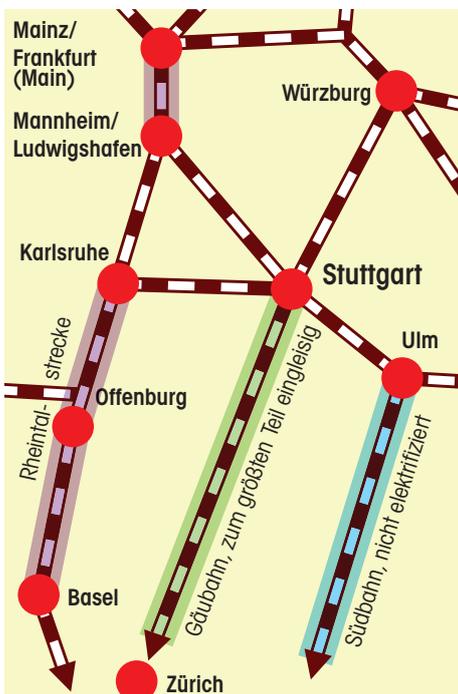
Der neu gestaltete Haltepunkt Lonsee, dessen grob vernachlässigter Bahnhof bereits beseitigt ist, glänzt mit einem Glasdächlein und einem Fahrkartenautomaten.

Um Geld zu sparen lässt der Bahnkonzern die Bahnhöfe bis zur Abbruchreife verkommen. Im Bild der verlotterte Bahnhof von Beimerstetten, bei dem bereits einige Fenster zugenagelt sind.



S21 vernachlässigt den Nord-Süd-Verkehr

Mit S21 haben die Verkehrsplaner nur die West-Ost-Achse für den Fernverkehr im Blick, die nach den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte keinen nennenswerten Zuwachs für den Bahnverkehr bringt und große Kapazitätsreserven besitzt. Die drei Nord-Süd-Verkehrsachsen in Baden



Württemberg werden vernachlässigt, und für deren Ausbau fehlt das Geld über mehr als zwei Jahrzehnte. Dabei ist S21 nur immobilienwirtschaftlich motiviert, aus verkehrspolitischer und finanzieller Sicht völlig verfehlt.

S21 und die NBS bringen keinen Nutzen für den Güterverkehr

Eine Studie im Auftrag des Bundesumweltamts vom Berliner Verkehrsberatungsunternehmen KCW zeigt, dass bei der prognostizierten Verdoppelung des Güterverkehrs bis 2030 weder die Autobahnen noch das heutige Schienennetz in der Lage sein werden, solche Zuwächse zu verkraften. Die NBS ist mit ihrer Steigung von bis zu 32 ‰ viel steiler als die Geislinger Steige (22,5 ‰), die daher schon von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gemieden wird. Die NBS ist für den Güterverkehr völlig untauglich und als Hochgeschwindigkeitsstrecke mit ihren hohen Trassengebühren unwirtschaftlich! Das Argument dafür: Für die nicht einmal ausgelastete Filstallinie soll sie eine Entlastung bringen (ihre Auslastung liegt laut IHK-Stuttgart 2006 nur bei 94 %). Das knappe Geld wird an einer absolut nachrangigen Stelle investiert, eine völlige Fehlsteuerung für den Schienengüterverkehr. Stattdessen werden qualitativ wertlose Streckenkapazitäten mit Mitteln geschaffen, die dann für den Ausbau der wirklich überlasteten Güterzugstrecken fehlen. So fehlt es an der Finanzierung für den Hafenhinterlandverkehr, für

Frankfurt – Mannheim und für Karlsruhe – Basel. Die Folge: Unsere Autobahnen werden im CO₂-schädlichen LKW-Verkehr ersticken. Für den Wachstumssektor Schienengüterverkehr verhindert S21 und die NBS zukunftsorientierte Lösungen und setzt einseitig auf eine überkommene Schnellfahrdeologie.

Zwischenzeitlich fehlen auch die vielen abgebauten Gleisanschlüsse, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Hier rächt sich die ausschließlich auf maximalen Profit orientierte Schienenverkehrspolitik.

Wann endlich orientiert sich die Planung der Schienenverkehrswege an den wirklich wichtigen Bedürfnissen?

Die Rheintalstrecke: Streckenweise Vertragsbruch

Ein Staatsvertrag mit der Schweiz soll den viergleisigen Ausbau im Rheintal zwischen Karlsruhe und Basel als Zu- und Abfuhrstrecke für den Gotthard-Basistunnel sichern, der 2018 fertig sein wird. Wegen fehlender Bundesmittel wird sich diese wichtige Erweiterung der Güterstrecke von Rotterdam nach Genua voraussichtlich bis zum Jahr 2040 hinziehen. Diese Rheintalstrecke ist bereits heute deutlich überlastet (laut IHK-Stuttgart 2006 bis zu 127 %). Aber die Bundesregierung und der Bahnkonzern stellen für diesen dringend notwendigen Ausbau keine weiteren Mittel bereit. Wenn die vier Gleise nicht rechtzeitig fertig sind, muss im Rheintal die Zugfolge verkürzt

und die Geschwindigkeiten angeglichen werden. Dann müssen die ICE mit der gleichen Geschwindigkeit fahren wie die Güterzüge, also zwischen 80 und 100 km pro Stunde.

Nach den bestehenden Planungen soll die Gütertrasse u.a. mitten durch Kurorte und Städte wie Freiburg und Offenburg rumpeln, weil die Bahn nicht bereit ist, eine alternative Trasse zu projizieren. Das Land sieht sich vor der Wahl in der Pflicht, für den klammen Bahnkonzern wenigstens die Kosten für Lärmschutzwände zu übernehmen, obwohl dies eine Angelegenheit des Bundes wäre. Damit fördert das Land eine für die Bürger lebensfeindliche Trassierung. Hier wirkt S21 wie ein Kannibale, der andere Vorhaben auffrisst.

Auch der dringend erforderliche Lückenschluss der Neubaustrecke Mannheim – Frankfurt kann wegen fehlender Mittel nicht vor 2020 begonnen werden.

Die Südbahn: Kette gebrochener Versprechungen

Die Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau ist eine noch nicht elektrifizierte Hauptbahn, was Diesellokomotiven erforderlich macht. Die Folge ist, dass auch auf den elektrifizierten Anschlussstrecken mit umweltschädlicheren Dieselloks gefahren wird oder in Ulm Diesellokomotiven zu Umspannen bereitgehalten werden müssen, was für die privaten Verkehrsunternehmen völlig unwirtschaftlich ist.

Die Gäubahn: Stiefkind der Verkehrspolitik

Die Gäubahn Stuttgart – Singen ist seit der Demontage nach Kriegsende über weite Strecken nur noch eingleisig. Der dringend erforderliche Ausbau dieser einstigen Magistrale Breslau – Berlin – Stuttgart – Zürich – Mailand scheiterte bisher an den fehlenden Mitteln, die wegen S21 auch weiterhin nicht eingeplant sind. Damit wird auch dieser Strecke die Bedeutung verweigert, die sie auch als Güterstrecke haben könnte.

Neue Prioritäten braucht das Land

Würde der Fernverkehr im Land für eine Woche ausfallen, so hätte dies außer den fehlenden Fahrpreiseinnahmen vergleichsweise geringe Auswirkungen. Fiele dagegen der Nah- und Regionalverkehr für eine Woche aus, käme dies dem wirtschaftlichen Kollaps gleich. Leider spiegelt sich dies nicht in den Planungen für S21 wider. S21 folgt immer noch den seit rund 30 Jahren überkommenen Vorstellungen vom Glanz der Geschwindigkeit.



Für S21 sollte die Panoramabahn (Gäubahn) Stuttgart Hauptbahnhof – Vaihingen zunächst verschwinden. Mit dem Geißlerschen Faktencheck wurde ihre unersetzliche Funktion wieder erkannt. Nun soll die Trasse zwar erhalten bleiben, sie

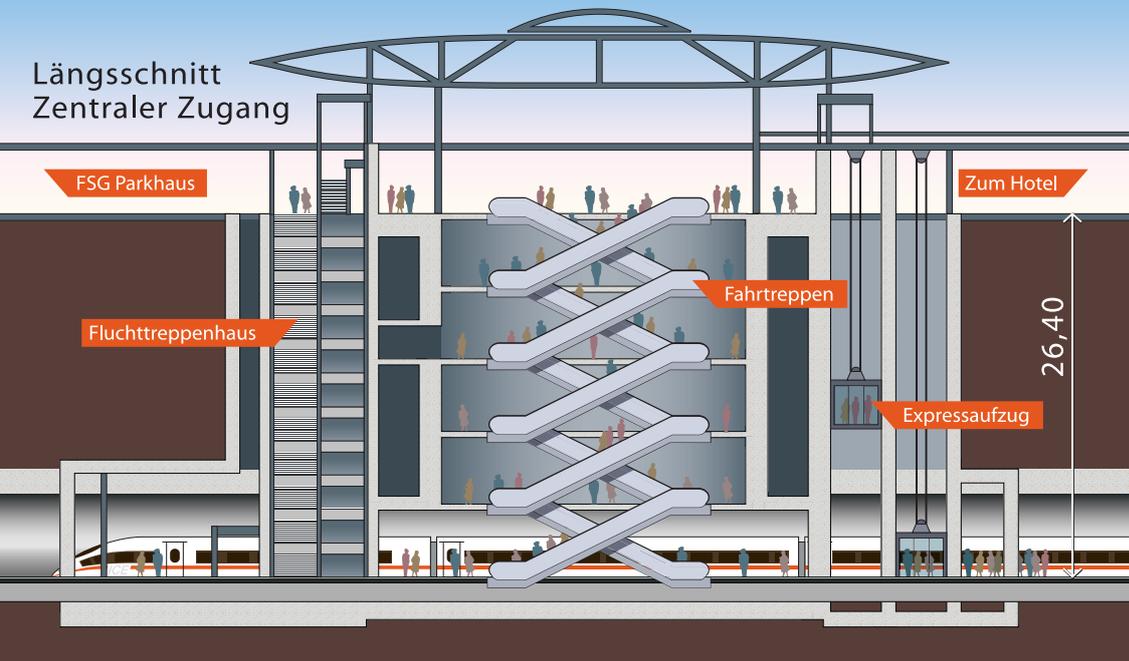
könnte aber nur noch aus Feuerbach angefahren werden und würde damit ihrer wesentlichen Funktion beraubt. Bei Störungen im S-Bahn-Tunnel wäre die künftige Nutzung als Ersatzstrecke nur bedingt tauglich, denn die Züge müssten von

Stuttgart kommend erst nach Feuerbach fahren, dort kehrt machen, um so auf die Panoramabahn zu gelangen. Lediglich die S-Bahn Züge von Norden könnten direkt unter Umgehung des Nord- und des Hauptbahnhofs nach Vaihingen fahren.

Auch als Ausweichstrecke für den Nord-Süd-Güterverkehr bei Störungen zwischen Zuffenhausen und Böblingen macht diese Trasse Sinn. Dabei wird der laute Güterverkehr durch die Stadt geführt, wie auch momentan wegen des endlosen Ausbaus der Rankbachbahn für die S60 mit einem weiteren Gleis. Alle Fern- und Regionalzüge in Richtung Gäubahn (Horb – Rottweil – Singen – Zürich) verlieren von Stuttgart bis Böblingen ihre eigenständige Trasse und müssen sich den Filderaufstiegstunnel mit dem Verkehr nach Ulm – München und nach Tübingen teilen.

S21-Fernbahnhof-Flughafen/Messe

Längsschnitt Zentraler Zugang



Die Flughafenbahnhöfe

Trotz 16 jähriger Planung ist es nicht gelungen, einen einheitlichen Bahnhof für Flughafen und Messe zu entwerfen, der den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr aufnimmt. Stattdessen entstand eine Verlegenheitslösung mit zwei getrennten Bahnhöfen. Ein neuer unterirdischer Fernbahnhof für Regionalzüge, IC- und ICE-Züge soll 250 Meter vom Flughafen entfernt gebaut werden. Die

Züge von Stuttgart zur Gäubahn, die den Flughafen S-Bahnhof mitbenutzen müssen, sollen durch zusätzliche Tunnel an die neu zu bauende Strecke zwischen dem Tiefbahnhof und Wendlingen angeschlossen werden (siehe Grafik Kapitel 12).

Der neue Fernbahnhof Flughafen / Messe für S21

Die schwierigen Höhenverhältnisse zwingen die Planer, den S21-Flughafen-Fernbahnhof in eine Tiefe von 26,4 m (7 Stockwerke) zu legen. Fluggästen würden mehrere Rolltreppen (4 Minuten) und ein 250 Meter weiter Fußweg (6 Minuten) zum Flughafen zugemutet, im Brandfalle über die Treppen mit 100 Stufen.

Bis vor kurzem gab es keine Ausnahmegenehmigung für die Mitbenutzung der S-Bahnhöfe zwischen Flughafen und Rohr vom Eisenbahnbundesamt (EBA), weil die Bahnsteighöhen und die Tunnelquerschnitte nur für den S-Bahn-Betrieb ausgelegt sind, wofür bereits bei deren Bau eine Ausnahmegenehmigung auf politischen Druck hin erteilt worden war.

Nun hat Bundesverkehrsminister Ramsauer der Bahn aus wirtschaftlichen Gründen und unter großem politischem Druck eine noch weitergehende Ausnahmegenehmigung zugestanden. Diese für S-Bahnen schon zu engen Tunnel sollen nun für die breiteren Fernzüge mitbenutzt werden dürfen. Damit stellt der Minister die einseitigen Interessen der Bahn über alle Sicherheitsstandards der „Eisenbahnbau- und Betriebsordnung“ (EBO) zum

Nachteil der Betriebssicherheit. Bei der Havarie eines Zuges in einem dieser Tunnel wird eine Evakuierung über die zu engen Fluchtwege vor allem für Behinderte, Alte und Rollstuhlfahrer schnell zur tödlichen Falle. Eine solche Ausnahmegenehmigung ist fahrlässig und skandalös.

Wie soll es mit S21 auf den Fildern weitergehen?

Die Strecke Flughafen – Rohr (rund 10 km) ist derzeit neu zur Planung ausgeschrieben, um ihre Genehmigung bis zum Jahr 2012 zu ermöglichen. Welche Lösung dabei zustande kommen wird, ist völlig offen. Seriöse Kosten können daher nicht angegeben werden. Mit weiteren 100 Millionen Euro ist aber zu rechnen.

Der Faktencheck zeigte: Auch die untaugliche eingleisige Verbindung von der Strecke Tiefbahnhof – Wendlingen zum Flughafen-Fernbahnhof müsste für weitere rund 100 Millionen Euro verbessert werden.

Nur eins ist sicher: Die Stations- und Trassengebühren würden sich zum Schaden der Bahnbenutzer erhöhen, obwohl nur alle zwei Stunden ein ICE am Flughafen halten soll.

Vorteile der Alternative Kopfbahnhof 21 für die Filder

► Die Fildergemeinden zwischen Rohr und Flughafen werden nicht durch Hochgeschwindigkeitszüge belastet. Über die bestehende

Panoramabahn ist die Verbindung von Stuttgart nach Zürich schneller, als über den Flughafen bei S21.

► Die Neubaustrecke nach Ulm, so sie käme, könnte mit dem Filderaufstieg über Denkendorf genau so schnell wie bei S21 bedient werden. Der Aufstieg kostet weniger Energie, ist kürzer, weniger steil und der Höhenunterschied ist geringer.

► Der Flughafen und die Messe können durch eine Express-S-Bahn mit nur einem Halt in Vaihingen (für Fahrgäste aus Zürich) oder im Falle des Baus der Neubaustrecke über eine Ring-Bahn (für Fahrgäste aus Ulm) optimal angeschlossen werden.

► Der Bus-Fernbahnhof bleibt im Stadtzentrum.

► Der Nord-Süd-Verkehr verläuft auf der Gäubahn (Panoramabahn) wie bisher.

► Durch die kürzeren Tunnelstrecken (23 km statt 66 km Tunnelröhren) sind die Risiken beim Bau und Betrieb kleiner, die Baukosten niedriger und die Stations- und Trassengebühren stabil. Die Fahrpreise müssen deswegen nicht erhöht werden.

► Am Flughafen und an der Messe sind keine zwei getrennten Bahnhöfe erforderlich.

Dank S21 sollen Fluggästen und Messebesuchern den Vorteil einer wenige Minuten kürzeren Fahrzeit haben, dafür müssten sie dann die Mühseligkeit vieler Rolltreppen und eines langen Fußwegs auskosten.

Engpass S21 - Bahnhof ohne Plan

Im Rahmen des Faktenchecks haben Land und Bahn erstmals konkrete Zugfahrpläne für den Bahnknoten S21 vorgelegt. Es hat sich dabei bestätigt:

► Fahrzeitempfehlungen gäbe es nur aus dem Land zum Flughafen, aber nicht für Verbindungen zum Hauptbahnhof.

► Weitere Fahrzeitempfehlungen entstünden durch die Neubaustrecke (NBS) nach Ulm, aber nicht durch S21.

► Kürzere Reisezeiten gäbe es nur für die durchfahrenden S21-Linien. Für Umsteiger zwischen den Regionallinien wären die Anschlüsse rein zufällig, weil der nur 8-gleisige Tiefbahnhof keine bessere Planung erlaubt.

► Die Züge könnten nur in engen Fahrplänen mit teilweise kurzen Zugfolgen durch den Tiefbahnhof geschleust werden. Dadurch sind Verspätungen vorprogrammiert.

► Die DB AG und das Land mussten beim Faktencheck zugeben, dass auch nach 16 Jahren Planung für S21 noch kein funktionierender und sicherer Fahrplan für die Stoßzeiten vorliegt, der mehr als die 38 Züge des bestehenden Kopfbahnhofs abwickelt.

Die immer versprochenen 30 Prozent mehr Züge durch S21 sind bewusst irreführend, weil es Tagesdurchschnittswerte sind. In den Stoßzeiten könnte S21 noch nicht einmal die Leistungen des bestehenden und unsanierten Kopfbahnhofs bringen.

K21: detailliertes Fahrplankonzept weist Leistungsfähigkeit nach

Auf der Basis der vorgelegten Fahrpläne wurde vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 ein vergleichbares Betriebskonzept für den Planungsfall K21 im Detail entwickelt. Für eine volle Vergleichbarkeit der beiden Grundkonzepte Tiefbahnhof - Kopfbahnhof wurde dabei für K21 die NBS Obertürkheim – Wendlingen – Ulm unterstellt.

Das Fahrplankonzept für K21 basiert auf einem integralen Taktfahrplan (ITF), wie er in der Schweiz mit großen Erfolg umgesetzt wurde: Alle 30 Minuten treffen sich die Züge aller Richtungen auf den 17 Gleisen des modernisierten Kopfbahnhofs.

► Dadurch ergeben sich optimale Anschlüsse zwischen allen Richtungen.

► Auch bei K21 gibt es umsteigefreie Zugdurchbindungen zwischen den wichtigsten Regionallinien.

► Einige Regionallinien nach Tübingen und Ulm verkehren via Gäubahn – Flughafen – Neubaustrecke Wendlingen. Damit ist auch bei K21 der Flughafen sowie ein zusätzlicher neuer Halt von Regionalzügen Stuttgart – Vaihingen aus dem Süden ohne Umwege erreichbar.

► Vorgesehen ist zudem eine halbstündliche Express-S-Bahn Hauptbahnhof – Bad Cannstatt – Filderaufstieg – Flughafen. Damit ist der Flughafen jede

Viertelstunde durch eine schnelle Verbindung in 20 Minuten erreichbar.

► Das Fahrplankonzept für die Spitzenstunde belegt, dass bei K21 mindestens 52 Züge pro Stunde erreichbar sind und er damit mehr als S21 niemals leisten kann.

Auch die DB AG und das Land haben das vorgelegte Fahrplankonzept K21 als technisch umsetzbar anerkannt.

Verkürzung (-) / Verlängerung (+) der Fahrzeiten gegenüber S21 in Minuten	Karlsruhe Hbf	Bretten	Heilbronn Hbf	Würzburg Hbf	Nürnberg Hbf	München Hbf	Zürich Hbf
Aalen	-22	-3	-9				
Göppingen	+10	+1	-7	-7	-4	+7	-7
Ulm Hbf	+9	-20	-1	-16			
Tübingen Hbf	-2	-3	-16	-26	-11	-10	
Balingen	-6	-14	-19	-41	-45	-14	
Pforzheim Hbf			+14	+1	+6	-1	
Heilbronn Hbf				-13		-13	-15
Summe der Vorteile aller Verbindungen						K21: 58	S21: 30

Bahnsteigbelegung Stuttgart Hauptbahnhof

35

Gleis	Minute 15															Gerade Stunde 33 Züge															Minute 45														
1a																																													
1	S. Hall	04													RE	26	S. Hall	S.-Hall	34													RE	56	Nürnberg											
2	Aalen			08	RE							22	Aalen					Aalen			38	RE							52	Aalen															
3	Expr.S	04	Tübingen			12	RE		20	Biet.heim-PF			26	Expr.-S-Bahn			34	Nürtingen			42	RE							56	Expr.S															
4	Lindau	06	RE														16	Bietigheim-Pforzheim					Tübingen			36	RE							46	Heilbronn										
5	Heilbronn			14	RE		24	Tübingen					Mannheim-Heilbronn			44	RE							54	Lindau																				
6						18					Nürtingen					Pforzheim-Bietigheim			38	RE							48	Tübingen																	
7	Dortmund	09													20	Dortmund																													
8	Freudenstadt	10	RE		20					Singen			Nürtingen			40	RE							50	Freudenstadt																				
9	Tübingen			11	IRE		24					Würzb			Albstadt			41	IRE							54	Heidelberg																		
10	Ulm	08													IRE		27					Karlsruhe																							
11	München			14	ICE		21	Berlin		München			28	IC		33	Frankfurt			München			44	ICE		48	Karlsruhe-Paris																		
12	Nürnberg			11	ICE		18	Zürich											ICE							51	Dortmund																		
13	Ulm	05	RE		25					Donzdorf			Donzdorf			35	RE							55	Ulm																				
14	Karlsruhe			12	ICE		16	München		Dortmund-Mainz			27	IC		33	Berlin			39	IC							46	München																
15	Heidelberg	06	IRE		19					Albstadt			Würzburg			36	IRE							49	Tübingen																				
16												Karlsruhe			33	IRE							52	Lindau																					

Durch ausreichende Kapazität können in der Hauptverkehrszeit bis zu **52 Züge** sicher abgefertigt werden!

Die Vorteile von K21 gegenüber S 21 sind eindeutig:

- ▶ Bessere Anschlüsse und kürzere Wartezeiten
- ▶ In der Summe aller Verbindungen kürzere Reisezeiten durch bessere Anschlüsse
- ▶ Höhere Betriebsqualität im Zugverkehr durch

ausreichende Schieneninfrastruktur
 ▶ Höhere Kapazität d.h. mehr Züge in der Spitzenstunde als bei S21

Für das Ziel einer fahrgastfreundlichen Bahn mit zahlreichen Zügen, guten Anschlüssen und Pünktlichkeit ist K21 deutlich überlegen. Weitere Ausbauten für K21-Plus sind möglich!



Bilder aus dem von der Offenbacher Feuerwehr während des Einsatzes gedrehten Videofilms. Trotz der Einwände der Stuttgarter Feuerwehr bleiben die Tunnel in der Planung ohne Videoüberwachung und die Zuleitungen zu den Tunnel-Hydranten trocken, also "wasserlos". Auch die französischen TGV sind vor Bränden nicht sicher. Hier ein Brand am 10.01.2009 bei Mâcon in Südfrankreich auf freier Strecke (Siehe rechte Seite).

Die Betriebsicherheit in langen Tunnel ist ein erhebliches Problem. Die Planungen zu S21 sahen jedoch für die parallel liegenden eingleisigen Tunnelröhren als Fluchtweg nur alle 1.000 Meter einen Querstollen und keine zusätzliche dritte Fluchtröhre vor.

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 beharrte die Bahn jedoch aus Kostengründen auf dem Abstand von 1.000 Metern. Dieser Abstand war kurz vor Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie noch genehmigt worden. Erst durch die Intervention des Stuttgarter Gemeinderats (auf Antrag von SÖS/Die Linke und den Grünen) verpflichtete das Eisenbahn-Bundesamt die Bahn, die Querstollen alle 500 Meter einzuplanen. Welche weiteren Einsparungen an Sicherheit - neben verringerter Wandstärke der Tunnelröhren - noch vorgesehen sind, wissen wir nicht.

Beim Bau des Eurotunnels unter dem Ärmelkanal im Jahr 1994 ging man anders vor. Hier wurden Notausgänge zu einer zusätzlichen Fluchtröhre im Abstand von 375 Metern gebaut.

Horrorszenario: Der Tunnel-GAU

Bei einem Brand würde der 9,5 km lange Filderaufstiegstunnel und die ähnlich langen Tunnel der Neubaustrecke (NBS) trotz der Querstollen schnell zur tödlichen Falle. Dabei entstünden dann nicht nur Temperaturen von bis zu 1000 Grad C sondern auch giftige Rauchgase. Die Querstollen zur sicheren Tunnelröhre fassen nur rund 80 Personen und sollen als Schleusen ausgebildet werden (Planfeststellung). Dabei lässt sich in einer Schleuse die Tür zur sicheren Parallelröhre

nur öffnen, wenn die erste Tür geschlossen ist. Was dies für Menschen bedeutet, die vor Rauch und Hitze panisch fliehen, kann sich jeder ausmalen. Eine dritte Fluchtröhre unter Überdruck wäre hier lebensrettend. Beim Faktencheck wurde argumentiert, die Schleusentüren könnten auf beiden Seiten gleichzeitig geöffnet werden, weil über die Schleusen Luft zugeführt würde, und damit ein Rauchübertritt auch durch den niedrigeren Querstollen in die sichere Röhre verhindert würde. Eine solche Belüftungsleitung mit entsprechend großem Querschnitt gibt es in den Planfeststellungsunterlagen bisher nicht.

Da der Filderaufstiegstunnel und auch die drei langen Tunnel der NBS sehr steil verlaufen, 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 kaum eine Überlebenschance (vgl. Brand der Bergbahn in Kaprun/Österreich).

Sehenden Auges in die Katastrophe?

Die ICE-Flotte ist in der Vergangenheit mehrmals durch Sicherheitslücken in die öffentliche Diskussion geraten. Z.B. sind allein die Transformatoren in jedem Triebkopf des ICE 1 mit 2.850 Liter Öl gefüllt. Beim ICE 3 sind diese Transformatoren an zwei Stellen eines jeden Halbzugs unter den Wagenböden angebracht und jeweils mit 1.640 Litern Öl versehen. Im oberirdischen Bahnhof Offenbach kam am 22.11.2001 ein



ICE mit brennendem Triebkopf zum Stehen und konnte erst nach fünf Stunden und unter größter Mühe gelöscht werden (siehe die Abbildungen). Geriete ein Zug im Tiefbahnhof in Brand, wäre dies eine Katastrophe. Rollstuhlfahrer z.B. könnten sich nicht mehr über die Aufzüge retten. Dieser Personenkreis hätte bei Feuer und Rauch keine Chance.

Selbst für Nichtbehinderte wäre der Tiefbahnhof eine echte Gefahr; denn auch sie müssten über die Übergangsbrücken mit ihrer niederen Deckenhöhe fliehen und wären dort dem aufsteigenden giftigen Rauch ausgesetzt. Zudem wäre das „Neue Herz Europas“ und die Hochgeschwindigkeits-Flughafenanbindung über Monate hinweg lahm gelegt.

Noch problematischer wird die Sicherheit für die Fahrgäste der Regional- und Fernzüge auf den Fildern, die den bestehenden S-Bahn-Tunnel mitbenützen müssen; Bundesverkehrsminister

Ramsauer bewilligte dafür eine Ausnahmegenehmigung. Dort beträgt der Abstand zur Tunnelwand nur 65 cm: Schon jetzt ein krimineller Zustand für einen Fluchtweg, vor allem für Behinderte!

Fazit:

„Wer sich nicht selbst rettet, der kann nicht gerettet werden“, so die Aussage eines erfahrenen Feuerwehrmanns. Es muss allen zu denken geben,

dass aus Wirtschaftlichkeits- und Kostengründen bewusst an der Sicherheit gespart werden soll und die Bahn dadurch das Leben ihrer Kunden aufs Spiel setzt. Es klingt zynisch, wenn Bahnvorstände jede Gelegenheit zu Bekenntnissen nutzten, sie würden alles für die Sicherheit der Fahrgäste tun. Querstellen bei Autotunnel werden heute im Abstand von deutlich weniger als 100 Meter gebaut (im Kappelbergtunnel alle 50 m), obwohl sich viel weniger Menschen zeitgleich im Tunnel befinden.



Der heutige Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen dreistöckigen, unter Denkmalschutz stehenden Überwerfungsbauwerken (Über- und Unterführungen, das sog. Tunnelgebirge) im Gleisvorfeld 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“, um die Leistungsfähigkeit des Züricher Hauptbahnhofs zu erhöhen. Trotz Patina und sichtbarer Vernachlässigung durch die DB AG ist das württembergische Meisterwerk der Ingenieurskunst bis heute hochmodern. So modern, dass selbst in Frankfurt dieses Prinzip für die Modernisierung des dortigen Kopfbahnhofs von der DB Projektbau angewandt wird. S21 fällt mit Blick auf die kreuzungsfreien Zufahrten des Kopfbahnhofs K21 weit 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 müssten die S21-Baugrube überqueren

Um mit dem Neubau des quer liegenden Tiefbahnhofs S21 beginnen zu können, ist es unumgänglich, alle Bahnsteige mit den dazugehörigen Dächern um rund 120 Meter ins Gleisvorfeld zu verlegen. Die Reisenden müssen dann die klaffende Baugrube und eine Baustraße auf zwei 120 Meter langen provisorischen Notbrücken

überqueren. Während die Bahnsteige verlegt werden und das Gleisvorfeld umgebaut wird, bleiben Verkehrseinschränkungen nicht aus, was die Reisenden durch Ausfälle und Verspätungen im letzten halben Jahr deutlich zu spüren bekamen. Während der Bauphase können selbst die ICE-Züge Stuttgart zeitweise nicht mehr anfahren. Esslingen wird dann zum Hauptbahnhof Stuttgart.

S21: Der Umbau des Kopfbahnhofs nur für die Bauphase

Einer einfachen Verlegung nach außen stehen jedoch die Rampen für die S-Bahn sowie die bestehenden Weichen, Signale und Überwachungseinrichtungen, wie in einer Kettenreaktion über das halbe Gleisvorfelds hinweg, im Wege. Darüber hinaus müssen auch die Oberleitungen der neuen Streckenführung angepasst werden. Zum großen Ärger der Fahrgäste ist wegen der unzulängliche Planung dieses Notbehelfs der S-Bahn Verkehr und in dessen Folge auch der Regional und Fernverkehr seit Mai 2010 massiv gestört.

Den dafür nötigen Aufwand bringt die Beschreibung für das Gleisvorfeld an den Tag: Ausgebaut werden 92 Weichen, rund 10 km Gleis, 200 Signale mit ihren Fundamenten, 45 Signalsonderkonstruktionen und 97 Weichenheiz- und Zugvorheizanlagen. Neu eingebaut werden 50 Weichen, 5,3 km Gleis, 134 Signalgründungen und 63 Signalsonderkonstruktionen sowie 59

Weichenheiz- und Zugvorheizanlagen. Dass die Oberleitungen mit ihren Masten den Gleisverlegungen entsprechend anzupassen sind, fehlt in dieser Aufstellung. Außerdem ist das alte Gleisbildstellwerk mit sämtlichen Kabelverbindungen zu den Weichen und Signalen an die neuen Streckenverläufe anzupassen. Dies wird besonders schwierig, weil es für die vorhandene Stellwerkstechnik keine Ersatzteile mehr gibt. Die Planer dieses Umbaus haben die Schwierigkeiten total unterschätzt und sind nach wie vor nicht in der Lage, diese Baumaßnahmen mit der nötigen Sorgfalt für die Sicherheit der Fahrgäste auszuführen. Die Zerstörung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter S-Bahnnetzes bekommen die Nutzer, wie schon berichtet, permanent zu spüren, die sogar mit der Entgleisung einer S-Bahn ihren Höhepunkt hatte. Solche Planer wollen oder sollen für Stuttgart mit S21 ein funktionierendes Bahnsystem erstellen?

Waren 2003 - politisch motiviert - für den Umbau des Gleisvorfelds noch 35 Millionen Euro und 10 Monate angesetzt, rechnet man jetzt mit weit über 100 Millionen Euro und zwei Jahren. Es handelt sich hier um einen umfangreichen Neubau und nicht etwa um einen „begrenzten Rückbau zur Baufeldfreimachung“. Diese Mittel sind vergeudet, weil das Provisorium nach der geplanten Fertigstellung von S21 nur noch verschrottet werden könnte.



Umbau zu K21

Auch das Konzept „Kopfbahnhof 21“ sieht einen Umbau des Gleisvorfelds vor. Aber nicht wie bei S21 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 kann der Personenverkehr sofort und dauerhaft von dem Umbau profitieren.

Die Mittel für den provisorischen Umbau zum Freimachen der S21-Baustelle hätte fast für die Modernisierung des Gleisvorfelds zum Kopfbahnhof K21 gereicht!

Aus dem Bild wird deutlich, dass bei einer Verlagerung der Bahnsteige die S-Bahn-Rampen und viele Weichen und Signale im Wege sind. Diese müssen bis weit in das Gleisvorfeld hinein versetzt werden.

Gezielt hatte die DB Projektbau im Jahre 2005 vor dem Verwaltungsgericht Mannheim falsch argumentiert und behauptet, S21 sei gegenüber der Alternative K21 rund eine Milliarde Euro günstiger und schneller gebaut.

Oberstes Ziel der S21-Betreiber scheint es zu sein, den Widerstand der Bevölkerung zu brechen. Die Parolen „S21 ist alternativlos“ (Unwort des Jahres 2010), „ist unumkehrbar“, „es wird gebaut“ oder „jetzt geben wir Vollgas“ sollen die Bürger resignieren lassen. Die Rechnung ist nicht aufgegangen, denn die Aussagen zeigen nur die ganze Hilflosigkeit und Einfallslosigkeit, und dass den Befürwortern von S21 keine sachlichen Argumente mehr einfallen.

Die zerstörerischen Fakten sollen zeigen, wo es lang geht

Dazu musste zum Auftakt eine Politshow inszeniert werden; ein Bundesverkehrsminister, der Bahnchef, der Ministerpräsident auf Abruf und ein Oberbürgermeister versammelten sich demonstrativ zum Anheben eines seit Jahren nicht mehr benötigten Prellbocks und feierten diesen Akt mit vielen geladenen Ehrengästen als Durchbruch. Laut und unüberhörbar zeigten die empörten Bürger, was sie von dem fragwürdigen Politspektakel hielten.

Wie ernst der Bundesverkehrsminister diesen Auftritt nahm, zeigte er Wochen später, indem er die verfügbaren Mittel für die Neubaustrecke als nicht ausreichend einstufte und einen Bauverzug prophezeite. Sein Staatssekretär legte nach: Der Bund sei nicht verpflichtet, dieses Projekt gleichzeitig mit S21 fertig zu stellen.

Ohne die Neubaustrecke endet S21 im Acker bei Wendlingen!

Der Nordflügel, die erste Machtdemonstration

Im August 2010 fuhr die Polizei bei Nacht eine Fahrzeugkette entlang der Fassade des Nordflügels auf, damit noch bis zum Morgen ein hoher Bauzaun errichtet werden konnte. Schlagartig versammelten sich tausende Bürger an dieser Absperrung und machten ihrem Unmut Luft. Tage später schlugen die Abrissbagger zu und zeigten den Bürgern, wer die Macht hat. Wochenlang musste der Zaun Tag und Nacht durch die Polizei gesichert werden. Nur durch einen Polizeikorridor konnten LKWs zur Baustelle gelangen, um den Schutt des Baudenkmal aufzunehmen. Alles musste schnell gehen, so schnell, dass die Polizei sogar Baufahrzeuge mit roter Umweltplakette durchwinkte. Die Fakten mussten auch geschaffen werden, bevor das Verfahren zum Urheberrecht begann, das der Bonatz-Enkel Peter Dübbers angestrengt hatte. Monate später zeigte die Abrisswüste, dass der Zeitpunkt zum Schleifen des Denkmals deutlich vor der Landtagswahl liegen musste, aber längst noch nicht notwendig war. Im Beirat der Baufirma Wolf&Müller saß zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe der Erste Bürgermeister Stuttgarts Michael Föll (CDU). Die Bürger beehrten auf und kamen in Scharen zu den Demonstrationen. Niemand resignierte, der Widerstand ging verstärkt weiter!

Der Schlossgarten, die zweite Machtdemonstration

Nach dem Motto jetzt erst recht, erklärte unser Ministerpräsident Mappus eine schärfere Gangart gegen die „Berufsdemonstranten“, „ewig Gestrigen“, Zukunftsverweigerer“ usw. Er behauptete, wir hätten ihm den Fehdehandschuh hingeworfen, den er nun aufnehme.

Am 30. September 2010, dem Tag vor dem Ende des Baumfällverbots, marschierten starke Polizeieinheiten aus Baden Württemberg, Rheinland-Pfalz, Bayern und Nordrhein-Westfalen mit vier Wasserwerfern, zu Pferde und in martialischen Kampfanzügen im Schlossgarten auf, um Zäune zu errichten, damit ungestört und illegal die Parkbäume gefällt und vor Ort geschreddert werden konnten. Der Aufmarsch blieb nicht unbeachtet. Eine dort genehmigte Schülerdemonstration gegen S21 und hunderte herbeigeeilter Bürger bildeten eine Sitzblockade, die trotz der mehr als tausend Polizisten nicht geräumt werden konnte. Darauf setzte die Polizei Wasserwerfer, Schlagstöcke und Pfefferspray ein. Es gab viele Verletzte. Einem älteren Mitbürger, der sich schützend vor die Schulkinder stellte, schoss die Polizei mit 20 bar Wasserdruck das Augenlicht aus. Da der Park rundum abgesperrt war und keine Sanitätswagen in den Park durften, konnten die zum Teil schwer Verletzten nur durch eine behelfsmäßige Erste Hilfe der Demonstranten versorgt werden. Taxis brachten die Verletzten in die Krankenhäuser. Nach rund sechsstündiger

Schlacht war der Zaun errichtet und ab Null Uhr begann das Zerstörungswerk am Park. Nur der Besonnenheit der friedlich gebliebenen Bürger ist es zu verdanken, dass es keine Toten gab. Bei den darauf folgenden Demonstrationen waren mehr als hunderttausend empörte Bürger auf den Beinen.

S21, der Segen für die Bauwirtschaft

Mit der Ausschreibung für den Nesenbachtücker (Unterführung seines Wasserlaufs unter dem Tiefbahnhof) zeigte sich die Unverfrorenheit des Bauleiters Hany Acer. Die Folge: keine Baufirma hat Angebote eingereicht, weil sie das Risiko der ihnen unbekanntem Geologie selbst hätten tragen müssen.

Wie geht es mit dem Schlossgartenflügel weiter?

Ohne den Baustopp während des Faktenchecks wäre der schon im Innern ausgebeinte Schlossgartenflügel bereits abgerissen, obwohl der Baufortschritt einen Abbruch erst 2012 verlangt.

Worum geht es?

Möglichst viel zerstören, Verträge abschließen und dadurch Fakten schaffen, um einer neuen Landesregierung den Ausstieg des noch nicht einmal vollständig genehmigten Projekts so teuer wie möglich zu machen.



Parkschützer

Immer mehr Stuttgarter Bürgern wird bewusst, was durch S21 im Mittleren Schlossgarten zerstört wird. Inzwischen haben sich über 32.000 Bürger als Parkschützer eingetragen und wollen den mit S21 bevorstehenden weiteren Kahlschlag verhindern. Täglich wird die Liste länger, denn die Bürger aus Stadt und Land nehmen Verantwortung für Stuttgart wahr. Mit Blick auf ihre Klientel will ein großer Teil unserer politischen Repräsentanten diese Verantwortung nicht übernehmen.

www.parkschuetzer.de

Der aus dem Schlossgarten aufragende Tiefbahnhof, als rund 100 Meter breiter und bis zu 8 Meter hoher mit Rollrasen belegter Hügel, kann nicht so tief angelegt werden, dass er an der Oberfläche nicht in Erscheinung tritt. Auf seinem Betondach mit den 4,5 Meter hoch stehenden 23 Lichtaugen können entgegen manch geschönter Werbedarstellung keine Bäume wachsen.

Weniger Frischluft im Talkessel

Für S21 und dessen Baustelle sind rund 280 Großbäume im Schlossgarten gefährdet. Bäume dieser Größe und dieses 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. Eine 100 jährige Rotbuche mit 14 Metern Kronendurchmesser produziert täglich 9.400 Liter Sauerstoff, verdunstet täglich 44 Liter Wasser, kühlt dadurch die

Umgebungstemperatur bis zu 3°Celsius, bindet bis zu 1000 kg Staub im Jahr, ist Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten und speichert rund 170 Tonnen CO₂ in seinem Holz. Um die Aufgabe dieser alten Parkbäume zu ersetzen, müssten rund 30.000 neue gepflanzt werden. Zwar verlangte Heiner Geißler nun beim Faktencheck, dass nur kranke Bäume gefällt werden dürfen und alle anderen versetzt werden müssen. Wie allerdings die rund 250 Jahre alten und gesunden Baumriesen zu verpflanzen sind, nannte er nicht. Um dies zu vereinfachen, werden dann wohl einfach alte Bäume für krank erklärt. Für die Baugrube des Tiefbahnhofs ist es notwendig, den Grundwasserspiegel im Schlossgarten um 12 Meter abzusenken. Dies führt unweigerlich zu Folgeschäden an den restlichen Bäumen außerhalb der Baustelle. Auch würde die Grundwasserabsenkung die Standfestigkeit der Bahnhofshalle und besonders des Turms gefährden.

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 hervorgehobenen neuen Grünflächen bei S21 sind in Wirklichkeit eine behördliche Auflage. Sie mussten als Ausgleich für die enormen Umweltschäden durch S21 im Genehmigungsverfahren ausgewiesen werden. Außerdem sollen diese Flächen weit außerhalb Stuttgarts und im Unteren Schlossgarten, also an weit weniger attraktiven Stellen entstehen. Auf diesen Parkflächen wird man frühestens im Jahr 2025 (Bahn interne Planung) neue Bäume pflanzen können. Obendrein werden während der gesamten Bauzeit die Fußgänger, die Radfahrer, Personen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer mit massiven Behinderungen zu rechnen haben. Die Attraktivität der Innenstadt würde sowohl in den Augen der Bewohner als auch von Touristen in hohem Maße leiden.

Leben in Stuttgart: Pro Minute zwei LKWs

Der Gesteinsausbruch aus den Stollen soll am Tunnelleingang bei der Staatsgalerie von LKWs auf Förderbänder geladen und auf ihnen in den Schlossgarten transportiert werden. Dort würde das Material im Minutentakt erneut auf LKWs umgeladen und u.a. nach Calw oder Schwieberdingen abgefahren. Das geht nicht ohne Staub- und Lärmbelastigungen. Da die Lastwagen durch Wohngebiete fahren, haben die Menschen auch dort jahrelang 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 S21 durchbricht das gewachsene Gebiet und würde der Stadt einen nicht wieder gut zu machenden Schaden zufügen.

Stuttgart ist nach Budapest die Stadt mit dem größten Aufkommen an Mineralquellen in Europa (500 Liter pro Sekunde). Dies ist ein herausragendes städtisches Kulturerbe. „Daher sollte sorgsam und nachhaltig mit dieser Ressource umgegangen werden“ (Zitat: Stadt Stuttgart).

Anspruch: Heilquellenschutzgebiete sollten die Quellen schützen

Das Mineralwasser verläuft unter dem Stadtgebiet nicht sehr tief in nordöstlicher Richtung. Um jede Gefährdung dieser Quellen zu vermeiden, wurden 1990 durch das Regierungspräsidium Heilquellenschutzgebiete mit unterschiedlicher Abstufung entworfen, die auch die Fläche der Baugrube des Tiefbahnhofs einschlossen. Da das Einsickerungsgebiet höher liegt, steht das Mineralwasser unter starkem Druck. Eine über dem Verlauf des Mineralwassers liegende schützende Schicht verhindert, dass es an der Oberfläche austritt. „Hier ist zu berücksichtigen, dass durch die Lage des Tiefbahnhofs in die das Mineralwasser schützende Schicht eingegriffen wird“ (Planfeststellungsbeschluss PFB). „Es ist nachgewiesen, dass die Mineralwasser führenden Schichten in einer hydraulischen Verbindung zu den höheren Grundwasserschichten stehen“ (PFB), die sich aber im Gleichgewichtszustand nicht vermischen. Um die Baugrube trocken zu halten, muss jedoch das Grundwasser abgesenkt werden, wodurch das sensible Gleichgewicht gestört wird. Es kann also sein, dass „das unter

Druck stehende Mineralwasser in andere geologische Schichten aufsteigt und dann dem Zustrom der Quellen in Bad Cannstatt und Berg fehlt“ (PFB). Dieses Gleichgewicht wird ebenfalls gestört, wenn das abgepumpte Grundwasser an entfernter Stelle wieder in das Erdreich eingeleitet wird. „Die Nutzung der Heil- und Mineralquellen in den Bädern Berg und Bad Cannstatt könnte deshalb durch schadstoffhaltige Baustoffe und verunreinigte Infiltrationswässer qualitativ beeinträchtigt werden“ (PFB). Die Reinigung des wieder eingeleiteten Grundwassers macht Reinigungsanlagen erforderlich, „die teilweise sogar über den derzeitigen Stand der Technik hinausgehen“ (PFB).

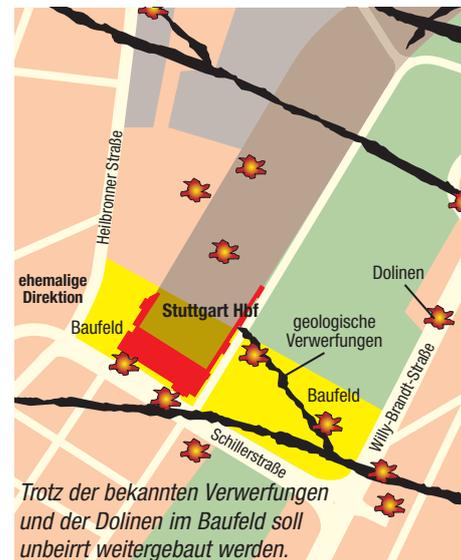
Wirklichkeit: Heilquellenschutzgebiete für S21 aufgehoben

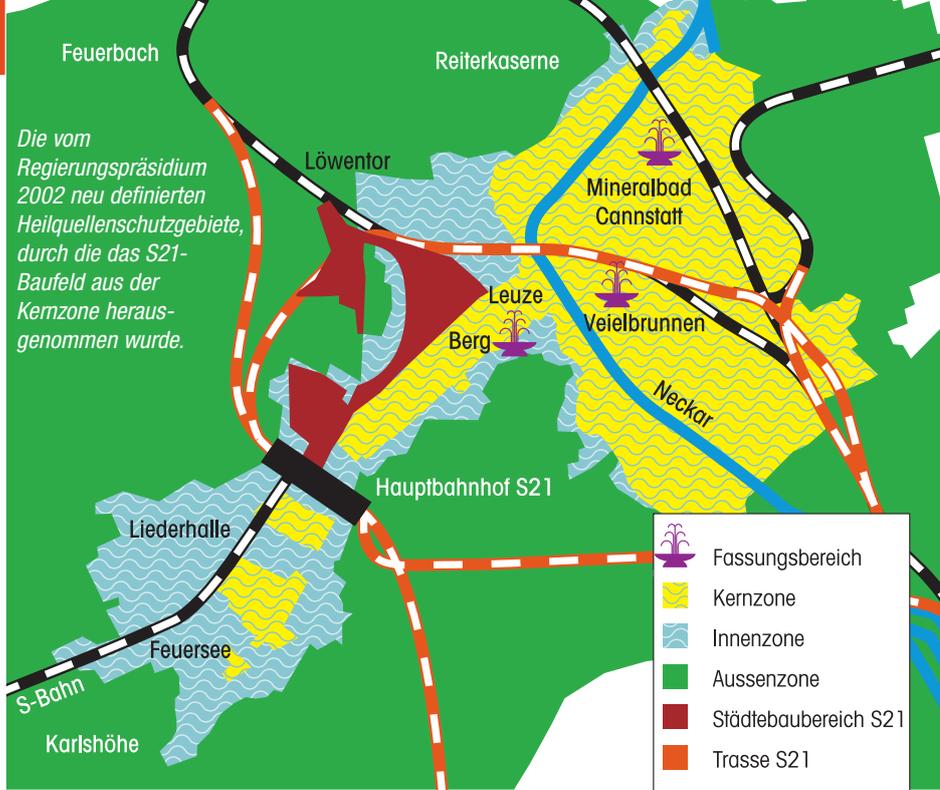
Der bestehende Heilquellenschutz wurde am 11. Juni 2002 vom Regierungspräsidium neu eingeteilt. Damit S21 gebaut werden kann, ist die Kernzone (gelb in der gegenüberliegenden Darstellung) im Bereich der Baufläche aufgehoben worden. Diese Kernzone genießt normalerweise den allerhöchsten Schutz. „In ihr darf Grundwasser nur auf einer Fläche von maximal 500 m² freigelegt werden (entspricht einer Fläche von 20x25 m) d.h. höchstens bis zu einer Tiefe von 2 bis 3 Meter, und es darf kein Grundwasser entnommen werden, um den Fluss des Mineralwassers nicht zu beeinträchtigen. Eine Befreiung von dieser Verordnung ist auch zeitlich begrenzt nicht vorgesehen.“ Im Rahmen der Bauarbeiten von S21 wird

gegen alle Bestimmungen des Heilquellenschutzes gravierend verstoßen. Verantwortlich für den Heilquellenschutz und die diesbezügliche Genehmigung von S21 war Udo Andriof, der heutigen S21-Sprecher, d.h. der Vertreter des Antragstellers ist identisch mit der genehmigenden Stelle!

Rammen statt Bohren

Laut amtlichem Planfeststellungsbeschluss sollen zur Gründung des Betontrogs für die Gleise und den Bahnhof rund 3500 Betonpfähle mit je 125





Ramschlägen (zusammen fast eine halbe Million) ins Erdreich getrieben werden. Der Einsatz von Bohrpfählen, bei denen die undurchlässige Schicht durchlöchert würde, sei wegen der „Belange des Mineral- und Grundwasserschutzes“ nicht möglich. Die Mineralquellen sind also entgegen aller öffentlichen Beteuerung gefährdet.

Einige drängende Fragen

Kann ein Durchbruch des unter Druck stehenden Mineralwassers an der Baustelle des Tiefbahnhofs mit Sicherheit verhindert werden? Schon beim Bau der S-Bahn in der Lautenschlagerstraße und der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie gab es in den 1970er-Jahren Mineralwasserdurchbrüche mit zum Teil zurückgehender Quellschüttung. Im

Gegensatz zu den damaligen Projekten würde die S21-Baustelle den ganzen Talgrund quer zum unterirdischen Mineralwasserfluss durchqueren. Auch bei den vielen Bohrungen für das sog. Grundwassermanagement im Schlossgarten konnte nicht sichergestellt werden, dass sich Grundwasser mit dem Mineralwasser vermischt. Die wirkliche Gefährdung ist hoch und kann von niemandem ausgeschlossen werden, denn in diesem Gebiet verlaufen geologische Verwerfungen und sind Dolinen (vertikale Hohlräume) teilweise bekannt. Wird im Bereich der Heilquellen ein unkalkulierbares Risiko sehenden Auges in Kauf genommen?

Warum werden während der Bauzeit an den Quellen aufwändige Messstationen installiert (Verschmutzungsgrad und die Menge der Quellschüttungen), wenn doch, wie es heißt, keine Gefahr besteht?

Warum kaufte die Stadt die privaten Mineralbäder (Mineralbad Berg 2006, Mineralbad Cannstatt März 2009) vor dem geplanten Baubeginn von S21 auf? Soll damit Regressansprüchen vorgebeugt werden, falls die Mineralquellen versiegen oder nur noch Schmutzwasser liefern?

Dann hätten wir ja dank S21 die Möglichkeit schnell mal in 10 Stunden auf der Magistrale zum baden nach Budapest in's Gellert-Bad zu fahren. Grubes Geschenk an die Stadt macht sich dann endlich bezahlt!

Geschichte

Der heutige Bahnhof ist eines der frühesten Zeugnisse des Neuen Bauens in Deutschland. 1911 hatten Paul Bonatz und Friedrich Scholer einen Architekturwettbewerb mit einem Entwurf gewonnen, dessen gute Funktionalität gerühmt wurde. Dazu zählte auch das auch unter Denkmalschutz stehende bis zu dreigeschossige

übereinander geschichtete „Gleisgebirge“ im Gleisvorfeld, das weitgehend kreuzungsfreie Zufahrten zum Kopfbahnhof möglich macht.

Bonatz hat den Entwurf des Bahnhofsgebäudes in den drei Jahren bis zum Baubeginn stark vereinfacht, gestrafft und versachlicht. Mit dieser Überarbeitung vollzog er in Stuttgart einen architekturgeschichtlich sehr bedeutsamen Schritt zur

späteren Architektur der Moderne. Zu Recht zählt der Hauptbahnhof daher zu den fünf bedeutendsten Baudenkmalen dieser Stadt.

Für S21 sollen aber nicht nur die beiden Seitenflügel preisgegeben werden; auch im Innern des verbleibenden Bahnhofs würden die räumlichen Bezüge des Baudenkmal für immer entwertet. Zerstört würde in der großen Schalterhalle die stilprägende und markante Treppe und die Kopfbahnsteighalle müsste mit durchbrochenem Boden hoch über dem Tiefbahnhof als Shoppingcenter überleben. Seinen Status als Baudenkmal würde das Gebäude für immer verlieren.

Der stellvertretende Leiter des Frankfurter Architektur museums Wolfgang Voigt, auch Kurator der jetzigen Bonatz Ausstellung, rühmt den Stuttgarter Bahnhof als „Europas letzte Verkehrskathedrale“.

Bahn, Stadt und Denkmalschutz für ein Weltkulturerbe

Die Deutsche Bahn bekommt vom Bund viel Geld für die Erhaltung ihres Netzes und der Bahnhöfe. Sie hat in Stuttgart jedoch seit rund 20 Jahren Modernisierungs- und Pflegemaßnahmen entlassen und dadurch diese Mittel eingespart. Lediglich den Ausbau zu einem Ladenzentrum hatte die Bahn vorangetrieben, was von den Denkmalbehörden unter Zurückstellung aller Bedenken noch mitgetragen wurde.

Wissend, dass die für das Projekt S21 vorgesehenen Abbrüche und Umbauten mit den Zielen der



Denkmalpflege nicht vereinbar und nicht kompromissfähig sind, haben die Vertreter des Landes und der Stadt den Erhalt des Bahnhofs vor dem Architekturwettbewerb zu S21 als zweitrangig eingestuft. Auch die zum Planfeststellungsverfahren von den Fachleuten der Denkmalpflege vorgetragene schweren Bedenken wurden einfach vom Tisch gewischt, und die Mitarbeiter mit unsauberen Methoden mundtot gemacht. Die Bedeutung der Seitenflügel wurde wider besseres Wissen in der Öffentlichkeit mit verächtlichen Bemerkungen heruntergespielt. Die Denkmalschutzbehörde unterstand seinerzeit dem damaligen Regierungspräsidenten Udo Andriof, der sich heute als S21-Sprecher für das Projekt betätigt.

Auch das Gebäude der ehemaligen Bahndirektion, gegenüber dem Bahnhof an der Heilbronner Straße gelegen, ebenfalls ein Baudenkmal, soll für S21 geopfert werden.

Mit einer ähnlichen Politik ist auch das 1898 erbaute älteste erhaltene Wasserkraftwerk am Oberrhein bei Rheinfelden, ein Denkmal von herausragender technikgeschichtlicher Bedeutung, von der Landesregierung abserviert und in der Zwischenzeit abgebrochen worden; wie in Stuttgart ein Akt der Kulturbarbarei.

Stuttgart 21 - ein Verstoß gegen das Urheberrecht

Bis 70 Jahre nach dem Tod von Paul Bonatz 1956 kann das Urheberrecht gegen den teilweisen Abriss des Stuttgarter Hauptbahnhofs gegenüber



der DB AG geltend gemacht werden. Dieses Recht nimmt nun Peter Dübbers der Enkel von Paul Bonatz wahr. Die Urheberrechtsklage wurde vom Verwaltungsgericht mit der Begründung abgewiesen, dass das Wesentliche des Bonatz-Baus ja stehen bliebe; ein Freibrief für alle abrißwillige Behörden, Unternehmen und Investoren, die nur das Wesentliche zu verschonen haben. Gerichte erlauben sich Urteile über das Wesentliche! Peter Dübbers klagt nun vor dem Bundesgerichtshof gegen dieses Urteil.

Risiken der Baumaßnahmen

Der Bahnhofsturm steht auf 289 Pfählen, die Gesamtanlage auf rund dreitausend, die einst in die grundwasserführenden Erdschichten (Sumpf) getrieben wurden. Solange die Pfähle in der unver-

änderten Umgebung sitzen, gibt es kein Problem. Dies gilt sowohl für Beton- wie für Eichenpfähle! Was passiert jedoch mit dem Turm und der Kopfbahnsteighalle, wenn daneben für den Bau von S21, wie geplant das Grundwasser 12 m abgesenkt wird, der Boden trocken fällt, schrumpft und Erdreich unter den Fundamenten mit dem Abpumpen des Grundwassers ausgeschwemmt wird?

Wie das Beispiel des Stadtarchivs in Köln zeigt, sind selbst für sicher erklärte Maßnahmen nicht ohne Risiko, denn auch hier ist durch das Abpumpen des Grundwassers das Problem entstanden. Simple Prinzipbilder von Prof. Lächler aus dem Faktencheck können zwar erklären, wie es sein sollte, aber nicht wie es wirklich ist!

Die geologische Situation in Stuttgart

Der für S21 geplante Filderaufstiegstunnel sowie die Tunnel nach Feuerbach und Untertürkheim verlaufen durch geologisch schwierige Strukturen. Besonders problematisch sind dabei die Schichten aus unausgelaugtem Gipskeuper, der Anhydrit enthält. Dieser kann, wenn Wasser eindringt, stark aufquellen. Es verlaufen die Tunnel auf die Filder zu 50 %, nach Feuerbach, Unter- und Obertürkheim zu 80 % im „Quellgips“. Der ausgelaugte Gipskeuper ist dagegen porös und von geringer Festigkeit. Tunnelbauten durch diese geologischen Schichten sind besonders aufwändig und teuer. Auch beim späteren Betrieb ist das Risiko von Schäden und Störungen durch Bewegungen des Berges erheblich, so wie beim Engelbergstunnel an der A81 zu sehen. Die Mitarbeiter des Landesamts für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am Regierungspräsidium Freiburg durften sich nicht zu S21 äußern.

Beispiele für Probleme mit Anhydrit führendem Gipskeuper

Dieser jüngst erbaute Engelbergstunnel an der Autobahn bei Leonberg verläuft in ähnlich strukturierten Erdschichten. Trotz 3 Meter dicker Betonwände sind ständige Reparaturen notwendig, die durch den Druck des quellenden Anhydrits entstehen. Sie sind für jedermann sichtbare Zeichen des Problems. Bei S21 führen vom Tiefbahnhof aus jeweils zwei eingleisige Röhren auf die Filder, nach Untertürkheim und nach Feuerbach. Jüngstes Beispiel für die Brisanz dieser geologi-

schen Strukturen ist die Geothermie-Bohrung in Staufen im Breisgau. Dort sind bei den Bohrungen solche Schichten mit Grundwasser in Berührung gekommen: dadurch hebt sich der ganze Ortskern um monatlich 5 bis 10 mm; es sind bereits in über 250 Gebäuden Risse bis zu 16 cm Breite entstanden. Der historische Stadtkern ist erheblich gefährdet.

Auswirkungen von „Quellgips“ auf Stuttgart

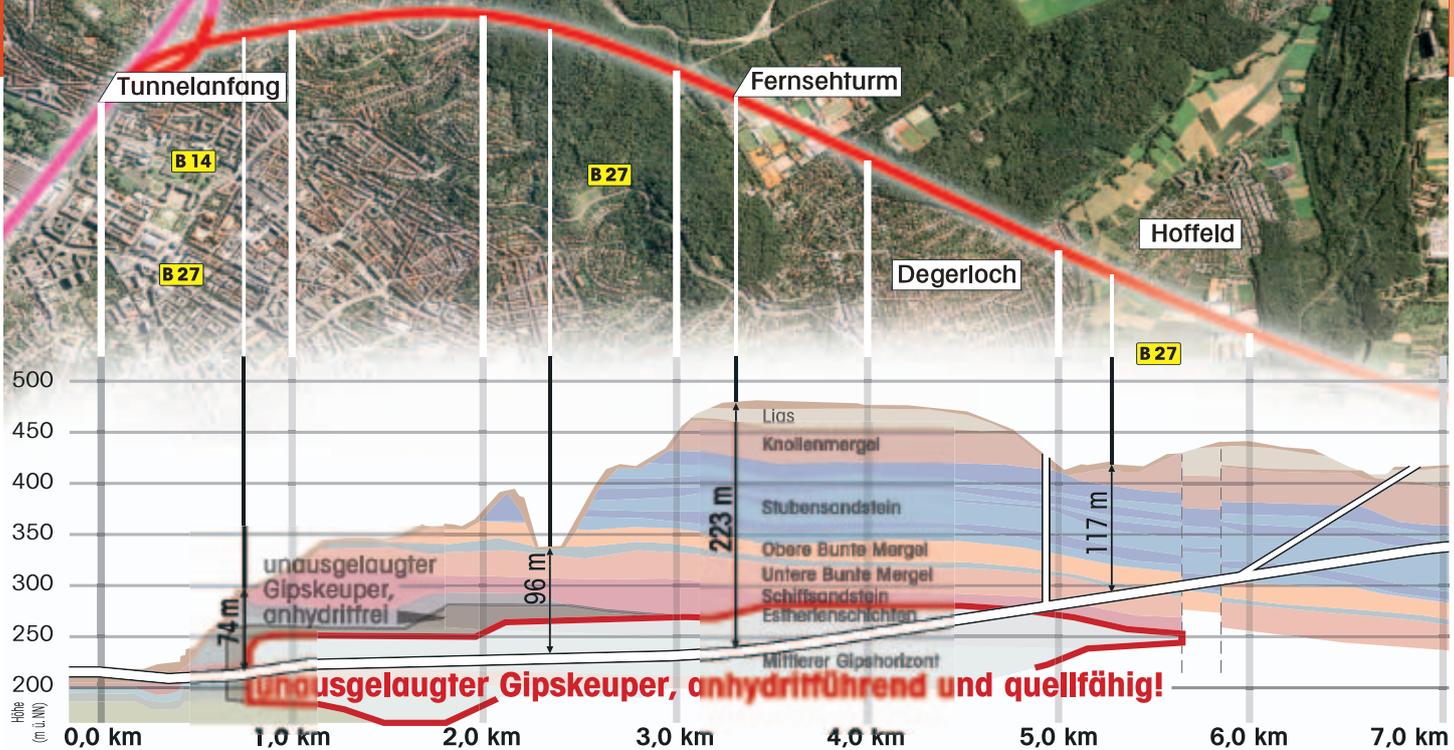
Würden in den S21-Tunneln ähnliche Probleme wie im Engelbergstunnel bei Leonberg oder wie in Staufen auftreten, hätte das eine aufwändige und langwierige Reparatur und die Sperrung mindestens einer Tunnelröhre zur Folge; damit wäre die Kapazität der Strecke auf unter 30 % eingeschränkt. Nur in zweigleisigen Tunneln kann man Überleitungen zwischen den Gleisen einbauen, um die Baustelle auf einem kurzen Abschnitt eingleisig zu umfahren. Bei Schäden durch „Quellgips“ ist es nicht ausgeschlossen, dass einzelne Tunnelröhren monatelang ausfallen könnten. Ausgerechnet auf den „Magistralen Paris – Bratislava“ und Berlin – Zürich, die beide durch den Filderaufstiegstunnel führen, wäre eine solche Störung ein Infarkt im angeblichen „Neuen Herzen Europas“; wobei sich die Bahn nicht auf höhere Gewalt berufen kann. Die Bahnkunden hätten jedoch auf jeden Fall das Nachsehen, würden andere Strecken z.B. über Frankfurt und Nürnberg nutzen, und dank S21 wäre Stuttgart endgültig vom Fernverkehr abgehängt.

Was sind die von der Bahn gekauften Gutachten wert?

Prof. Walter Wittke aus Aachen sieht für die Tunnelbauten von S21 und der Neubaustrecke in der Stuttgarter Geologie „keine Probleme“. Sie seien entweder nicht existent oder „beherrschbar“, verniedlichte er bei seinen gutachterlichen Aussagen im Faktencheck. In Stuttgart seien schon viele Tunnel ohne Schwierigkeiten gebaut worden. Prof. Wittke hat wohl den Tunneleinsturz beim S-Bahnbau 1981 vergessen. Damals verantwortete er den Tunnelbau von der Station Universität in Richtung Vaihingen. In der Tunnelbaustelle unter dem Wohngebiet am Bienenweg hörte man am 26. Februar 1981 plötzlich ein deutliches Knistern; worauf der mit Spritzbeton gesicherte Tunnel zusammenbrach. Die Tunnelbauer flohen und ließen eine Tunnelfräse zurück. Morgens gegen 5.00 Uhr mussten die Familien von sechs Wohnhäusern ihr Heim verlassen. In einem Tag- und Nacht-Einsatz wurde der weiter einstürzende Tunnel mit Beton verfüllt. Nur so konnten die Setzungen im Wohngebiet gestoppt werden. Ist dies so eine Aktion, die Prof. Wittke als „beherrschbares Risiko“ bezeichnet?

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 darauf



im Juli gänzlich eingestellt werden. Wasser, das zum Kühlen und Schmieren der Bohrkronen dient, trat unterhalb aus dem Hang aus und signalisierte die Gefahr von Hangrutschungen. Dieses Beispiel zeigt, wie instabil der Hang am Ameisenberg über den geplanten Tunnelbauwerken ist, und dass schon bei kleinsten Eingriffen die Gefahr von Rutschungen besteht. Die Instabilität wird vergrößert durch die bei den Untersuchungen festgestell-

ten Hohlräume (Dolinen) im Berg. Die Bohrungen wurden im Übrigen so weit vorangetrieben, dass Anhydritschichten mit Kühlwasser in Berührung kamen! Dieses Problem trat auch bei weiteren Bohrlöchern auf.

Mehr Sicherheit bei K21

Beim K21-Filderaufstiegsstunnel der zwischen Obertürkheim und Denkendorf liegt, werden keine

Anhydritschichten angeschnitten. Im Falle einer Störung in diesen Tunnelröhren bleiben die Ausweichmöglichkeiten von Stuttgart auf der Gäubahn (Panoramabahn) über Rohr und Flughafen nach Wendlingen sowie auf der Strecke über Esslingen und Plochingen durchs Filstal oder nach Wendlingen zur Neubaustrecke erhalten.

Topografie und Stadtbelüftung

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 Gleisvorfelds für ein erträgliches Stadtklima leisten. Die Luftströme entlang der Talachse zur Belüftung des Stadtkerns können sich bisher in ihrer Hauptrichtung von Kaltental durch den Schlossgarten und über das Gleisvorfeld uneingeschränkt bewegen. Sie helfen den Talkessel zu kühlen, zu entlüften und verringern 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 S. 51 Abb. links). Das Gleisvorfeld kühlt sich bei Nacht am stärksten ab (siehe S. 51 Abb. rechts), und hält so die Temperaturen im Talkessel in Grenzen. Diese Studie wurde leider kaum beachtet. Eine Bebauung der Fläche, wie bei S21 geplant, hätte dagegen unübersehbare Folgen für das ohnehin schon hoch belastete Stadtklima. Wohnbebauung ist in dieser klimatisch schwierigen Gegend im Talgrund und angesichts der hohen Feinstaubkonzentration unattraktiv und schädlich. Wenn man die Großbäume im Mittleren Schlossgarten für S21 fällt, verliert er seine ökologische Ausgleichsfunktion (siehe auch Kapitel 20, S. 42). Das hat auch Auswirkungen auf die nahe

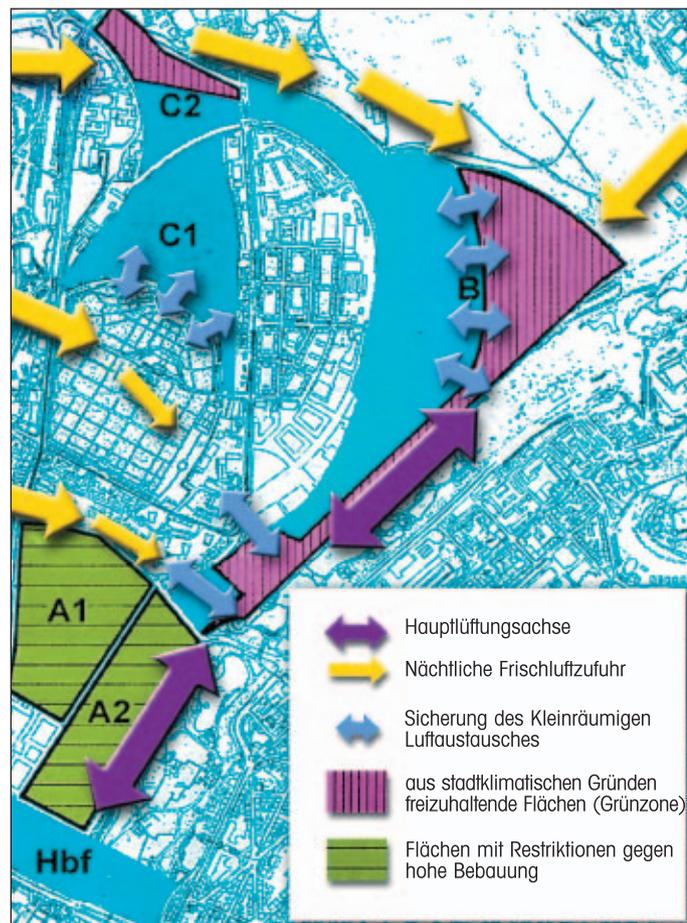
gelegene Neckartorkreuzung, an der deutschlandweit die höchste Feinstaubbelastung gemessen wird.

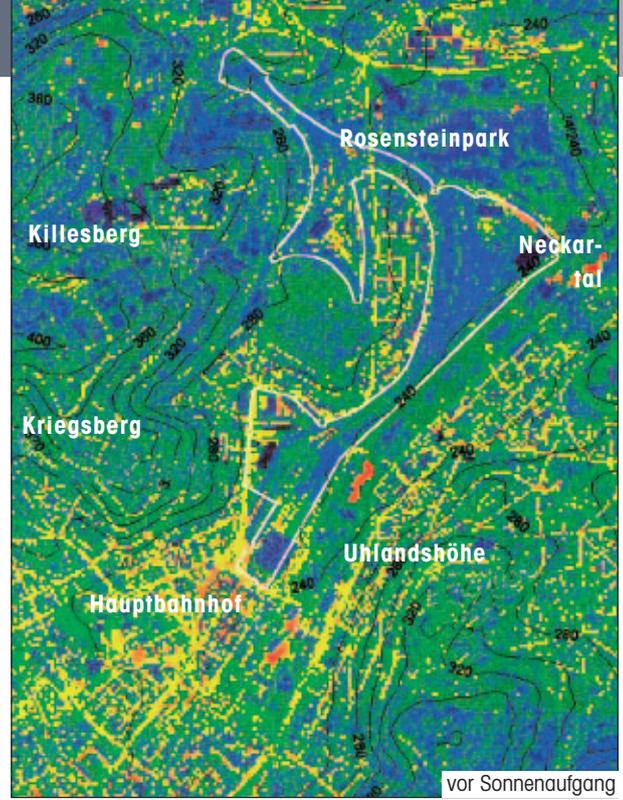
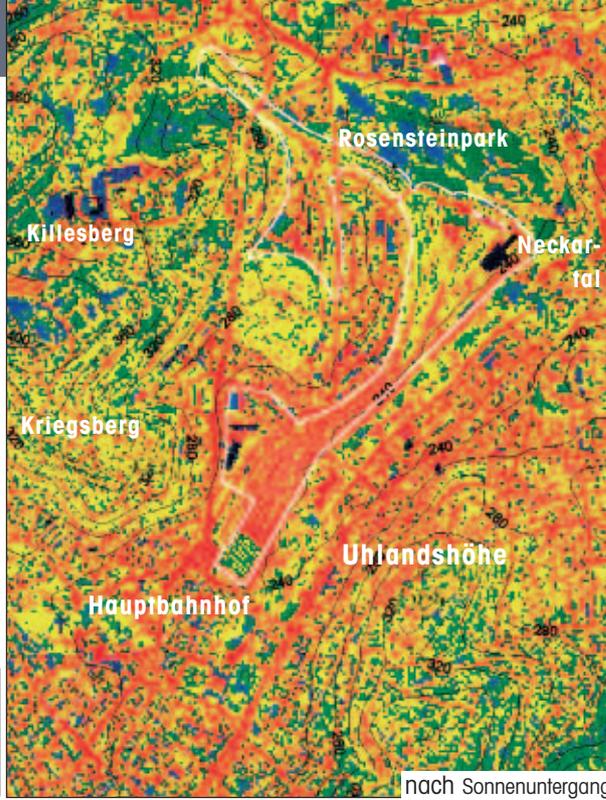
Der verlärmte Talkessel

Unweit der bei S21 vorgesehenen Bebauung verlaufen beidseitig hoch belastete als Stadtautobahnen ausgebaute Bundesstraßen. Die Lärmpegel des Straßenverkehrs übertreffen die oberirdisch fahrenden Züge. Vor allem sind sie als Dauerlärm ständig zu hören, während ein- oder ausfahrende Züge nur kurzzeitig zu vernehmen sind. Die im Park hörbaren Eisenbahngeräusche könnten leiser sein, wenn weniger alte Fahrzeuge auf einem neuen Gleiskörper verkehren würden. Warum fahren in Stuttgart mehr ältere „Rumpelkästen“ als anderswo in Deutschland? Was will die DB AG damit beweisen?

5000 neue Bäume?

Um S21 einen stadtklimatisch positiven Anstrich zu verpassen („grünes Projekt“), behaupten die Betreiber allen Ernstes, dass 5000 Großbäume mit einer Höhe von 12 Metern auf der freiwerdenden Fläche gepflanzt werden sollen.

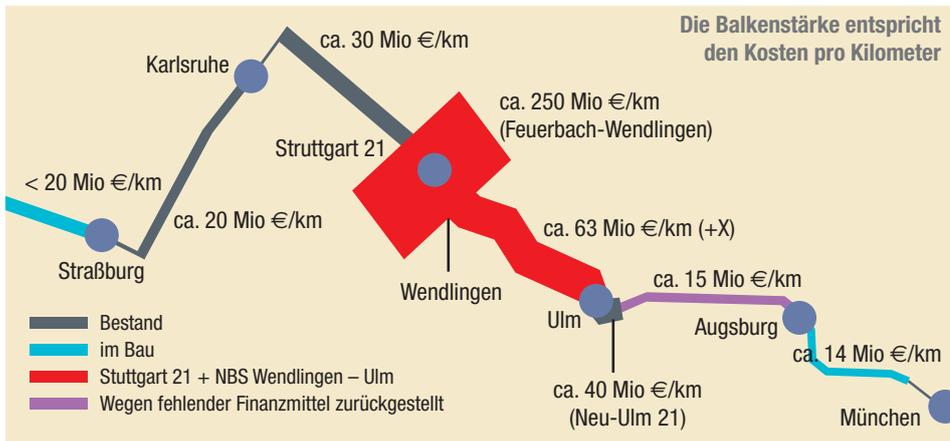




Doch eine solche Anzahl von Bäumen dieser Größe ist weltweit nicht zu haben, und außerdem würde ihre Verpflanzung extrem schwierig. Ohnehin müsste diesen Aufwand die Stadt und nicht die Bahn bezahlen. So viele Bäume müssten alle 7 Meter auf der zur Verfügung stehenden Fläche untergebracht werden, ein zu dichter Laubwald.

Fazit: Beim Alternativmodell Kopfbahnhof 21 bleibt das klimatisch günstige Gleisvorfeld - verkehrstechnisch modernisiert - erhalten. Der Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosenstein könnte verkleinert werden oder aber nach Untertürkheim verlegt werden; beides ist möglich. Die großen ehemali-

gen Bahnpostgebäude können sofort abgerissen und das Gelände dem Rosensteinpark zugeschlagen werden. Doch dies vermeidet man, um den Anschein zu wahren, nur durch S21 könnten die Parkanlagen erweitert werden.



Die Kostenentwicklung von Stuttgart 21

Waren anfänglich insgesamt 2,5 Milliarden Euro als Baukosten für S21 veranschlagt, so ist der offiziell zugestandene Betrag inzwischen stufenweise immer weiter angewachsen. Ein Ende dieser Kostenexplosion ist nicht in Sicht. Dabei ist bemerkenswert, dass die Bahn ihren Anteil immer weiter reduzieren konnte (von rund zwei Drittel auf rund ein Viertel). Wenn auch die als Höchstgrenze angesetzten 4,5 Milliarden Euro überschritten werden - wer wird das bezahlen müssen?

Die Kostenberechnungen neutraler Gutachter liegen derzeit zwischen 6,9 und 8,7 Milliarden Euro; dabei sind die Preissteigerungen während der Bauzeit berücksichtigt. Berechnungsgrundlage waren Baumaßnahmen mit vergleichbarem

Charakter. Der Bundesrechnungshof (BRH) ermittelte 2008 Baukosten von 5,3 Milliarden Euro noch ohne Berücksichtigung besonderer Risiken und der Baupreissteigerungen. Beim angeblichen Baubeginn im Februar 2010 behaupteten Bahnchef Grube, OB Schuster und Bauleiter Azer diese Kostenermittlung des BRH nicht zu kennen. Besonders verantwortungslos zeigte sich der FDP-Stadtrat Conz, indem er sagte: "Und wenn S21 eine Billion kosten würde, wäre ich immer noch dafür!"

Bahn verschwieg Kostenexplosion

Zum Zeitpunkt der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 hatte die DB AG bereits Kenntnis von deutlich höheren Baukosten, die sie gegenüber dem Land und der Stadt verschwieg. Dieses

Verhalten ist unseriös und treuwidrig gegenüber den Vertragspartnern und zwingt dazu, die demokratische Legitimation des Projekts in Frage zu stellen. Die Politik konnte nur über ein Projekt entscheiden, das bereits alle Kostengrenzen gerissen hat.

Der Bund der Steuerzahler sprach sich angesichts der zu erwartenden Entwicklung für eine Kostendeckelung aus. Soll etwa mit dem Weiterbau aufgehört werden, wenn kein Geld mehr vorhanden ist und nur eine riesige Baugrube klafft?

Die Kosten der Alternative Kopfbahnhof 21

Die Kosten für K21 belaufen sich dagegen nach grober Schätzung durch das Verkehrsplanungsbüro Viereggs-Rössler auf rund 2,5 Milliarden Euro. Die Tunnel sind die teuersten Bauabschnitte: Da nur höchstens 26 km Tunnel gebaut werden müssen, liegen die Kosten um rund zwei Drittel niedriger, als bei S21 mit 66 km.

Diese Kosten muss die DB AG aber selbst tragen, weil sie diese ja auch in den 20 Jahren zuvor eingespart hat! Trotzdem rechnet die Bahn mit weit höheren Kosten für die Modernisierung des Kopfbahnhofs und deutlich längeren Bauzeiten. Gegenüber dem Verwaltungsgericht Mannheim waren solche Angaben 2005 für seine Entscheidung relevant.

Hohe Ausstiegskosten sind unseriös

Bei einem Ausstieg vom Projekt S21 versucht die DB AG noch schnell möglichst viel Kasse zu

machen. So rechnet sie die Mittel für die Rückabwicklung der von der Stadt Stuttgart 2002 erworbenen Gleisgrundstücke zu den Ausstiegskosten hinzu, obwohl sie bereits acht Jahre lang mit den 460 Millionen als zinsloses Darlehen arbeiten konnte.

Dreifache Kosten und eher Verkehrsrisiken durch S21!

Die DB AG selbst ist an kostengünstigeren Projektlösungen nicht interessiert, denn sie verdient rund 20 Cent für Baubetreuung an jedem für S21 ausgegebenen Euro, also rund eine Milliarde. Andererseits hat sie den Tiefbahnhof mit seinen Zulaufstrecken so konzipiert, dass sie mit den geringsten Betriebskosten auskommt. Daher sind keine Reserven berücksichtigt und keine Verkehrszuwächse eingeplant. Im Falle von technischen Betriebsstörungen entwickelt sich S21 zu einer Katastrophe für den Schienenverkehr im ganzen Land.

Liste der Aufwendungen Stuttgarts für S21

Erwerb der Flächen des Gleisvorfelds	460 Mio €
Der DB geschenkte Zinsen für obigen Betrag	212 Mio €
Zuschuss für Baukosten und Risikofond	239 Mio €
Zuschuss des Flughafens (Stadtanteil)	125 Mio €
Aufwand Regionalverband (Stadtanteil)	30 Mio €
Stadtbahnverlegungen (Stadtanteil)	50 Mio €
Verlegung der Neckarrealschule	13 Mio €
Sonst. Kosten (Personal, Propaganda, Baustraßen, ZOB, Königin-Katharina-Stift, Nesenbach...)	30 Mio €

Summe 1.160 Mio €

Nach eigenen Angaben will die Stadt Stuttgart an S21 nur rund 38 Millionen Euro bezahlen! Die Wahrheit: Siehe Tabelle unten links.

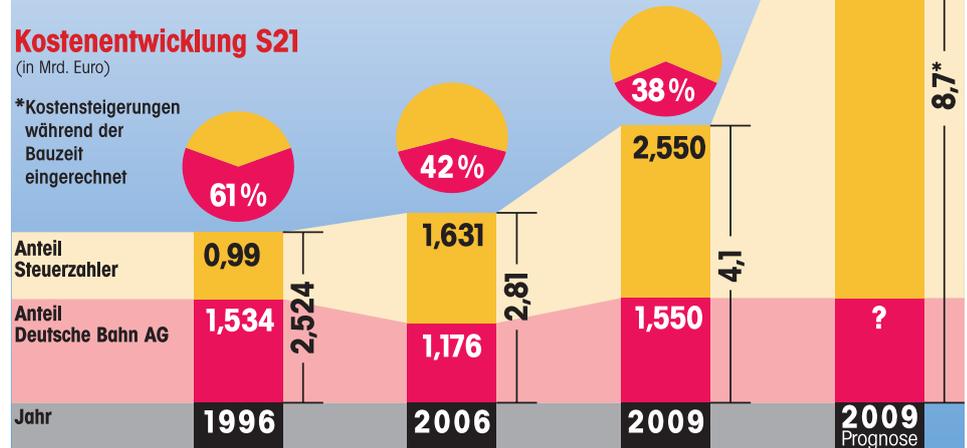
Was bekommt die Stadt zurück?

Eine Stiftung, die als Ergebnis des Faktenchecks für eine familiengerechte Bebauung sorgen soll, gibt es noch nicht. Auch durch sie kann eine Beteiligung von Investoren in 20 Jahren nicht zwangsläufig verhindert werden. Die Hoffnung der Stadt auf einen Riesengewinn beim Verkauf von Bauland des Gleisvorfelds an Investoren oder andere Interessenten, zerfällt angesichts der hohen Kosten von deutlich über 2000 Euro für den Quadratmeter.

Kostenentwicklung S21

(in Mrd. Euro)

*Kostensteigerungen während der Bauzeit eingerechnet



Übrigens stehen für eine schnellere West-Ost-Verbindung die Bundes- und die EU-Mittel projektunabhängig zur Verfügung, also auch für die Alternative Kopfbahnhof 21!

Die Planer von S21 führten an, der Umbau zum Durchgangsbahnhof ermögliche die Neunutzung von rund 100 Hektar innerstädtischer Gleisflächen und finanziere allein dadurch das Großprojekt. „Innenentwicklung“ heißt das Schlagwort, also das Bauen auf innerstädtischem Gelände, anstelle auf wertvollen Grünflächen am Stadtrand. Ein Argument, das angeblich auch Umweltschützer überzeugen müsste. Unabhängige Stadtplaner kamen freilich zu einem ganz anderen Urteil: S21 behindert geradezu städtebauliche Entwicklungen.

Städtebau

Die wertvollen innerstädtischen Grundstücke am Nordbahnhof werden durch S21 mindestens bis zum Jahr 2024 für Baulogistik zweckentfremdet. Der Wohnungsbau auf diesen Freiflächen ist deshalb für lange Zeit blockiert. Mit der Alternative Kopfbahnhof 21 könnten sofort ökologische Musterstadtteile entstehen, da die Stadt die Flächen bereits 2002 von der Bahn erworben hat. Eine monströse Baulogistik wie bei S21 entfiel.

Flächenressourcen in Stuttgart

Vergleicht man das tatsächlich bebaubare Gleisfeld, so erstaunt, dass mit dem Modell Kopfbahnhof 21 rund Zweidrittel der S21-Flächen frei werden. Welche Bedeutung diese Flächen haben, zeigt der Blick auf das „Nachhaltige Bauflächenmanagement der Stadt Stuttgart“ (Lagebericht 2008). Dort werden auch ohne S21 Baulandreserven für den Wohnungsbau von mehr als 200 Hektar bis 2025

ausgewiesen. Tendenz steigend! Bei Gewerbeflächen ist das Angebot sogar noch größer. Die Stadt Stuttgart verfügt damit über Flächenpotentiale für den Wohnungsbau, die den Bedarf bis zum Jahr 2030 mehr als decken.

Demografie in Stuttgart

Die Bevölkerungsvorausberechnungen des Statistischen Amtes der Stadt Stuttgart und des Statistischen Landesamts weisen für die Landeshauptstadt ab dem Jahr 2013 deutlich zurückgehende Bevölkerungszahlen aus. Ab etwa 2019 wird sich diese Tendenz verstärkend im Rückgang der Haushaltszahlen von jährlich über 1000 niederschlagen. Die Folge: Eine Entspannung am Wohnungsmarkt! Da die Bahn intern schon jetzt von einem Abschluss der Arbeiten an S21 erst im Jahre 2024 ausgeht, ist mit einem Beginn der Wohnbebauung frühestens 2027 zu rechnen. Dann könnte es für Stuttgart schwierig werden, die bestehenden Stadtviertel attraktiv zu halten und deren Infrastruktur auszulasten. Neue Stadtviertel, wie das am Rosenstein geplante, schwächen bestehende Quartiere und kommen viel zu spät.

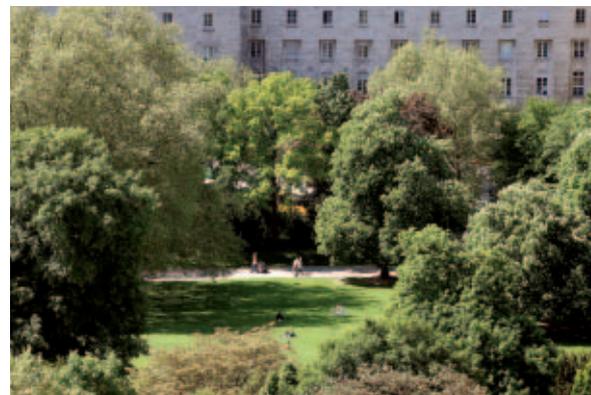
Mehr Einkaufsflächen pro Einwohner als München und London

Nach Angabe der Interessensgemeinschaft Königstraße hat München heute pro Einwohner 1,3 m² Verkaufsfläche und London sogar nur 0,7 m², Stuttgart hat dagegen schon 1,8 m² pro

Einwohner. Weitere Shoppingmalls wie das neue ECE-Einkaufszentrum hinter der Bibliothek 21, das Da Vinci-Viertel und das Quartier S sind geplant, für die es nur noch wenig Kunden gibt, und die den innerstädtischen Geschäften den Garaus machen werden. Die Einzelhändler rechnen allein wegen des ECE-Einkaufszentrums mit Einbußen von 8 bis 12 %.

Stuttgart 21 - ein grünes Projekt?

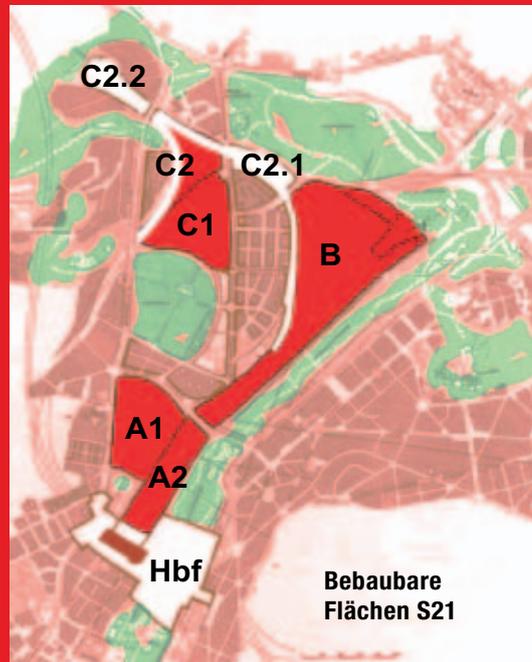
Wegen schwerwiegender ökologischer Eingriffe bei der Umsetzung von S21 wurden der Stadt und dem Land große Ausgleichsmaßnahmen auferlegt. Auch die Erweiterung des Unteren Schlossgartens ist der Tatsache geschuldet, dass die stadtklimatologisch herausragenden und mit seltenen Tier- und Pflanzenarten besiedelten Gleisflächen durch S21 zerstört würden. Der Bau des Tiefbahnhofs hätte für den Mittleren und Unteren Schlossgarten den Verlust von 280 Großbäumen und den Wegfall von Stuttgarts zentraler Aufenthalts- und Spielwiese zur Folge.



Stuttgart 21

Teilgebiete A1, A2, B, C1, C2

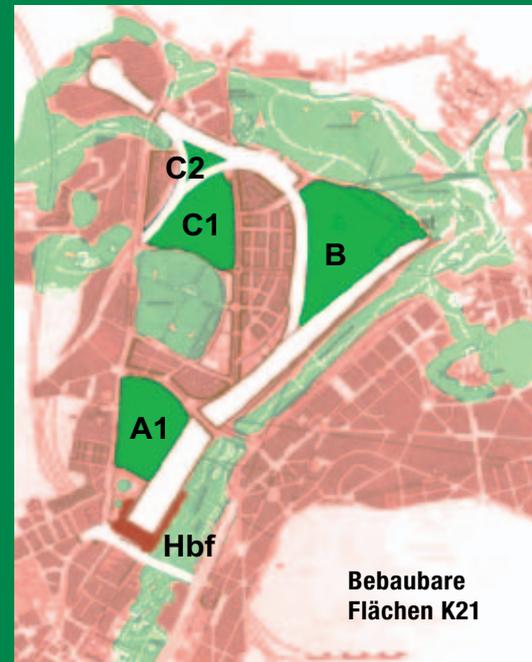
Fläche gesamt: ca. 100 ha
ca. 30 ha Parkerweiterung
und Grünflächen



Kopfbahnhof 21

Teilgebiete A1, C1, C2, B größtenteils

Fläche gesamt: ca. 75 ha
ca. 30 ha Parkerweiterung
und Grünflächen



56 27. Die Kritik des Städtebauausschusses der Stadt 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, bewertete eine Arbeitsgruppe des Städtebauausschusses den Planungsstand der DB. 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:

- ▶ Eine Verbindungsachse zwischen Königstraße und der Bebauung des S21-Geländes fehlt.
- ▶ Das Dach des Ingenhoven-Bahnhofs ist mit 4,5 m hohen Lichtaugen übersät. Von einem Platz kann daher nicht die Rede sein.
- ▶ Der Bahnhofs-Torso steht isoliert zwischen dem Arnulf-Klett-Platz und dem Straßburger Platz genannten Dach des Tiefbahnhofs.
- ▶ Der Mittlere Schlossgarten wird durch den Bahnhofshügel zerschnitten.
- ▶ 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.
- ▶ Die Bahnsteige sind unübersichtlich eng und mit Stützen, Treppenanlagen und Rolltreppen verstell.
- ▶ Der Zugang Süd, von der Willy Brandt-Straße her, erfolgt durch einen langen und niedrigen Tunnel mit 2,54 m Höhe.
- ▶ Die markante Treppenanlage in der Großen Schalterhalle wird beseitigt.
- ▶ Der Hauptbau wird entkernt und der Boden der Kopfbahnsteighalle durchbrochen.

Würden diese Kritikpunkte berücksichtigt, bliebe vom preisgekrönten Ingenhoven-Entwurf nichts mehr übrig; der Planfeststellungsbeschluss wäre



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

damit hinfällig. Deshalb hält man gegen alle Kritik an der bisherigen problematischen Planung fest.

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 entlarvende Aussage über das „am besten geplante Bauvorhaben“. Sein Nachfolger Grube hat bereits

bei seinen Sparentscheidungen die Zugänge zum Bahnhof vereinfacht und reduziert, was laut Ingenhoven zu keiner Kostenreduzierung führt. Erst durch die Angebote gemäß der Bau-Ausschreibung stehen die wirklichen Kosten fest. Dies wird zu weiteren Einschränkungen führen. Wo bleibt dann die „Neue Frische“, von der Architekt Ingenhoven spricht?

28. Der Widerstand in der Stadt



Obwohl viele Bürgerinitiativen das Projekt Stuttgart 21 seit 1995 ablehnten und dabei ihre Argumente und Alternativen vorbrachten, wurden sie von der Verwaltung und der Politik ignoriert.

Verstärkung des Widerstands seit 2007

▶ Oktober 2007: Ein Aktionsbündnis aus BUND,

Bündnis 90/Die Grünen, der Initiative „Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21“, PRO BAHN und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Stuttgart startet ein Bürgerbegehren mit dem Ziel, einen Bürgerentscheid herbeizuführen.

▶ November 2007: Das Bündnis übergibt statt der geforderten 20.000 Unterschriften 67.000

Voten für einen Bürgerentscheid.

▶ Dezember 2007: Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP und den Freien Wählern den Bürgerentscheid ab.

▶ Februar 2008: Ein Gutachten der Anwaltskanzlei Zuck kommt zu dem Ergebnis, dass die Unterzeichnung von Verträgen durch OB Schuster während der Laufzeit des Bürgerbegehrens treuwidrig war.

▶ Juli 2008: Das Regierungspräsidium erklärt die Ablehnung des Bürgerentscheids im Gemeinderat für rechtmäßig. Darauf hat Gangolf Stocker von der Initiative "Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21" gegen die Ablehnung vor dem Verwaltungsgericht Klage erhoben. Diese wird im Juli 2009 zurückgewiesen.





- ▶ Juli 2008: Das Verkehrsplanungsbüro Vieregger-Rössler, dessen Berechnungen auch zum Fall des Transrapid in München beigetragen hatten, legt ein Kostengutachten vor. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass der Bauaufwand für S21 bis zum Jahr 2020 eine Höhe zwischen 6,9 und 8,7 Milliarden Euro erreichen wird. Der Stuttgarter Architekturprofessor Roland Ostertag hat bereits im Juni 2008 die Kosten für S21 auf bis zu 7,5 Milliarden Euro veranschlagt.
- ▶ November 2008: Der Bundesrechnungshof ermittelt auf der Basis des laufenden Jahres einen Aufwand für S21 von 5,3 Milliarden Euro. Bund, Stadt und Land stellen diese Rechnung als fehlerhaft dar.
- ▶ November 2008: In einer Umfrage der

- Grünen werden stärkste Fraktion im Gemeinderat.
- ▶ Seit Anfang November 2009 treffen sich mit steigendem Zuspruch Bürger aus Stuttgart und der Umgebung zu Montagsdemonstrationen am Bahnhof; inzwischen teilweise mehr als 10 000.
- ▶ Seit Mai 2010 macht der Bonatz-Enkel Peter Dübbers gegenüber der Bahn das Urheberrecht für die unversehrte Erhaltung des Bahnhofsgebäudes geltend.
- ▶ Am 30. September 2010 stellen sich friedlich weit mehr als Tausend Schüler und Bürger der Polizei entgegen, um eine drohende Fällung von Bäumen im Schlossgarten zu verhindern. Mit Wasserwerfern, Pfefferspray und Schlagstöcken geht die Polizei, von der Landespolitik gewollt, gegen die Demonstranten vor. Rund 400 Personen

Stuttgarter Nachrichten stimmen 64% der Teilnehmer gegen das Projekt S21. Andere Umfragen kommen zu noch höheren Ergebnissen.

- ▶ April 2009: Der Finanzierungsvertrag über die Kostenverteilung zwischen Bund, Land und Bahn wird unterzeichnet. Dabei wird eine Gesamtsumme von 3,1 Milliarden Euro zugrunde gelegt, obwohl die DB intern bereits höhere Kosten ermittelte.
- ▶ Juni 2009: Stuttgarts Bürger zeigen bei der Kommunalwahl, was sie von S21 halten. Die

werden zu Teil schwer verletzt.

- ▶ Gegen diesen Gewaltakt gehen darauf hin mehr als 100.000 Bürger auf die Straße und demonstrieren friedlich gegen diese Willkür.
- ▶ Der große öffentliche Protest führt bei den S21-Projektbetreibern erstmals zu der Bereitschaft, über die Fakten und die vorhersehbaren Nachteile von S21 gegenüber einem modernisierten Kopfbahnhof zu reden.
- ▶ Am 30. November 2010 verkündet Heiner Geißler sein Urteil nach acht Sitzungen. Obwohl die DB für S21 nicht einmal einen brauchbaren Fahrplan vorgelegen kann, spricht er sich für S21 mit einigen Auflagen aus.
- Seit Dezember 2010: Der Widerstand geht mit Widerstand Plus weiter!

Es ist nicht zu spät; am 27. März 2011 gilt es, die S21-Befürworter abzuwählen!



60 29. Der Gesamtvergleich von K21 zu S21. Ein Fazit

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

S21 bringt gegenüber K21 keine Vorteile. Die Kosten jedoch sind erheblich höher. Kapazitätsengpässe werden geschaffen, die - wenn überhaupt - nur mit größtem Kostenaufwand zu beseitigen sind.

*) S21-Tiefbahnhof, Flughafenbahnhof, S-Bahn-Station Mitnachtsstraße und Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie

In der Geschichte der Bundesrepublik gibt es kein Beispiel für ein Bauvorhaben, das so umstritten ist, solch schwerwiegende Nachteile aufweist, und an dem dennoch gegen den Willen der Bürgermehrheit in der Stadt und im Land so unbeirrt festgehalten wird.

Für Stuttgart 21 ...

- ▶ soll eine nie da gewesene Summe an öffentlichen Geldern mit mehr als zweifelhaftem Nutzen ausgegeben werden,
- ▶ setzt die Bahn ihre wirtschaftlichen Interessen zu Lasten der Steuerzahler durch,
- ▶ würde eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zerstört werden, anstatt sie auszubauen,
- ▶ würde der Fernverkehr auf Kosten des Regionalverkehrs bevorzugt und die Betriebsqualität reduziert,
- ▶ würden die Stations- und Trassengebühren um rund 25% steigen, was wiederum zu Fahrpreiserhöhungen im Fernverkehr sowie weniger Zugfahrten im Nahverkehr führen müsste,
- ▶ würde das Stadtklima nachhaltig geschädigt,
- ▶ würde der Schlossgarten durch einen bis zu 6 Meter hohen und rund 100 Meter breiten Wall durchkreuzt,
- ▶ wird der Denkmalschutz beim Stuttgarter Wahrzeichen Bonatz-Bahnhof ignoriert,
- ▶ würde auch das unter Denkmalschutz stehende Direktionsgebäude der Bahn abgerissen,

- ▶ wurden die vom Bund an die Bahn geleisteten Sanierungsmittel für den Bahnhof bislang zweckentfremdet,
- ▶ leistet die DB AG einen immer kleineren Anteil an den Gesamtkosten für S21,
- ▶ würden den Bürgern in der Innenstadt für mindestens 15 Jahre enorme Belastungen zugemutet,
- ▶ wird mit Mitteln der Propaganda anstatt mit überprüfbaren Fakten für S21 geworben,
- ▶ werden die Bürger mit Scheinargumenten irregeführt,
- ▶ wird die Meinung von 67.000 Bürgern beim Bürgerbegehren missachtet,
- ▶ werden die Befürworter der Alternative K21 von ihren gewählten Vertretern diffamiert,
- ▶ stiehlt sich die Politik durch das Argument: "Dies ist ein Projekt der Bahn" aus der Verantwortung,
- ▶ schließen sich die Regierenden in Stadt, Region und Land in bemerkenswerter Lobbymanier den Nutznießern des Projekts an.



Es ist besorgniserregend, mit welchen Mitteln und mit welcher Hartnäckigkeit das „Jahrhundertprojekt“ S21 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. Sie wird in Wahlen UND Abstimmungen ... ausgeübt“ (GG Art.20 Abs.2)?

Ein Nachwort

Es mag schon sein, dass in manch einem aufge-
weckten Stuttgarter Bürger die Wut hochsteigt,
denn zu viele offenkundige Falschaussagen und
Verdrehungen, zu direkte Beeinflussungen der
Presse und der abhängigen Gutachter kennzeich-
neten die Geschichte von S21. Der Schwarze
Donnerstag zeigte eines: Die Interessen des
Bahnkonzerns und der Banken haben sich zu
einem höheren Rechtsgut entwickelt als das
grundgesetzlich verbrieftete Recht auf körperlicher
Unversehrtheit.

Immer mehr Bürger fragen sich, ob sie durch unser
Parteiensystem und den tragenden Persönlichkeiten
noch in ihrem Sinne repräsentiert werden und
wehren sich mit demokratischen Mitteln zuneh-
mend gegen offensichtliche politische und gesell-
schaftliche Missstände. Dabei fällt es vielen

schwer, sich demokratisch und friedlich auf der
Straße gegen solche Ungereimtheiten zu artikulie-
ren. Viele, auch bisher treue CDU-, SPD- oder
FDP-Wähler, tun dies unüberhörbar laut und leisten
heute sogar zivilen, aber stets friedlichen
Ungehorsam und lassen sich durch die
Staatsgewalt physisch und psychisch verletzen
und verunglimpfen.

**Es gehört viel Mut dazu, sich für diese
Umkehr einzusetzen, Nachteile in Kauf zu
nehmen und die scheinbar übermächtig-
en Repräsentanten in die Schranken zu
weisen.**

Wir brauchen Vorbilder, die Werte leben jenseits
von Gier nach Macht, Geld, Einfluss und Karriere
um jeden Preis, Vorbilder für Werte der Art, damit

sich unsere Gesellschaft positiv vom heutigen
Zustand abheben kann, um eine nachhaltige
Entwicklung für uns und unsere Nachfahren zu
ermöglichen.

Dafür entschlossen einzutreten, erfordert Mut, Mut
eine Stadtentwicklung zu fordern und sich dafür zu
engagieren, bei der vorbildhaft u.a. wieder Werte
wie gegenseitigen Respekt, zuhören können und
Achtsamkeit für Lebensqualität und Identifikation
sorgen. Immer mehr Mitmenschen emanzipieren
sich zu Mutbürgern, denen es gelingt, ihre oft
berechtigte Wut in kreative und konstruktive
Bahnen zu lenken und selbstbestimmt mit erhobe-
nem Kopf ihren Weg zu gehen.

Oben bleiben!



Herausgeber: Initiative Leben
in Stuttgart –
Kein Stuttgart 21

Grafische Gestaltung: Peter Gierhardt

Verantwortlich: Rudolf Röder V.i.S.d.P.

Redaktionsteam: Renate Basse
Peter Gierhardt
Gerd Hickmann
Jürgen Merks
Dr. Friederike Perl
Rudolf Röder
Gangolf Stocker

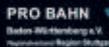


*Konzeption: R. Ostertag
pro-eleven*

Bewegungsfreiheit und Tageslicht



Hindernisparcours und Kunstlicht



Bitte unterstützen Sie uns durch Spenden!

Kontoverbindung: „Leben in Stuttgart“, Konto Nr.: 7 004 500 100
bei der GLS-Gemeinschaftsbank BLZ: 430 609 67, Stichwort: „Kein S21“

Produziert mit freundlicher Unterstützung des EK-Verlags

www.kopfbahnhof-21.de