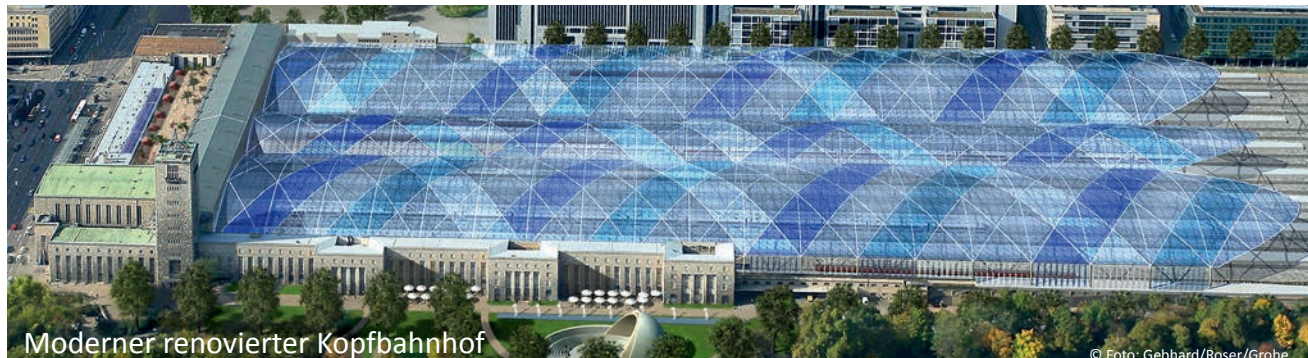


Der wahre Fortschritt fährt oben!

Argumente der Vernunft



Moderner renovierter Kopfbahnhof

© Foto: Gebhard/Röser/Grohe

„Stuttgart 21“ ist trotz aller politischen Beteuerungen ein Rückschritt für den Bahnkunden und eine Wachstumsbremse für das Land.

- Es wurden gravierende Mängel und der geringe bahntechnische Nutzen des geplanten Tiefbahnhofs aufgezeigt. Während „Stuttgart 21“ mit 49 (unter unrealistischen Annahmen simulierten) Zügen in der Stunde schon bei der Inbetriebnahme am Limit wäre, bietet der heutige Kopfbahnhof 56 mögliche Züge. Weiterer zukunftsfähiger Ausbau ist möglich.
- „Stuttgart 21“ „funktioniert“ nur mit Doppelbelegungen (kürzere Züge mit geringerer Kapazität) und unrealistisch kurzen Haltezeiten. Verspätungen können nicht, wie im „Stresstest“ gefordert, abgebaut werden, die Betriebsqualität ist nur noch „wirtschaftlich optimal“ und hat keine „Premiumqualität“, wie sie der Kopfbahnhof hat.
- Das von der Bahn beauftragte Gutachterbüro SMA distanziert sich deutlich von „Stuttgart 21“, dessen Chef bezeichnet eine nur halb so teure Kombilösung als „dreimal so gut wie „Stuttgart 21““!
- Gegenüber „Stuttgart 21“ bringt das Konzept „Kopfbahnhof 21“ nach SMA durchschnittlich 80% mehr Reisezeitenverkürzungen und bei der S-Bahn keine Verspätungsanfälligkeit, wie bei „Stuttgart 21“ absehbar.
- Der Stuttgarter Kopfbahnhof war vor den Bauarbeiten zu „Stuttgart 21“ einer der pünktlichsten Großstadt-Bahnhöfe und soll durch einen zu kleinen Tiefbahnhof auf Vorstadt-Niveau ersetzt werden, der nicht mehr ausbaufähig ist.

Tiefbahnhof

Kopfbahnhof

Hauptbahnhof Stuttgart



© Foto: DB Turbinorum - Stuttgart

Engpässe im Stuttgarter Bahnknoten sind bei nur acht geplanten Gleisen **vorprogrammiert** und **werden durch die neuen Fluchttreppenhäuser verstärkt**. Verschlechterungen im Regional- und S-Bahnverkehr. **Züge können nicht auf andere Züge warten: „Bahnhof der verpassten Anschlüsse“**, lange Wartezeiten = längere Reisezeiten. **Der im Koalitionsvertrag vereinbarte Integrale Taktfahrplan ist für immer ausgeschlossen.**



© Foto: R. Ostertag/Pro Eleven

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

Sicherheit: Brandschutz & Gleisneigung



© Foto: Linder, sichu

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

Sicherheitsrisiko durch hohe Längsneigung der Bahnsteiggleise von 15‰. Die Züge können ungewollt losrollen. Diese Längsneigung übertrifft den Grenzwert der EBO von 2,5 ‰ um mehr als das 6-fache! Diese Ausnahmegenehmigung wurde vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erlassen, ohne den „Nachweis gleicher Sicherheit“ geführt zu haben. (Mehrfaches Nachfragen der Ingenieure22 beim EBA hat dies bestätigt).

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

Das **Entrauchungskonzept** ist z.B. für den Fildertunnel **völlig unzureichend**. Die Lüfter im einzigen Schwallbauwerk beim Wagenburgtunnel können bei einem Brandereignis im 10 km langen Tunnel einen raucharmen Fluchtweg nicht gewährleisten.



© Foto: R. Strum, pvello.de

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

Wenige und kürzere Tunnel, dadurch geringeres Risiko und bessere Rettungsmöglichkeiten. **Bahnsteiggleise in Europa dürfen seit 2008 laut EU-Richtlinie keine Längsneigung größer 2,5‰ haben** - aus gutem Grund! Die Züge stehen sicher und können nicht ungewollt losrollen.

EBO = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (bahinterne Vorschriften-Sammlung)

EBA = Eisenbahnbundesamt (Genehmigungs- und Überwachungsbehörde)

Zugbrände sind kein seltenes Ereignis. Allein im Juli 2012 gab es 3 Brandfälle an Reisezügen der DB. Im Schnitt kommt es monatlich zu einem Brandereignis im Reisezugverkehr bei der DB. Im Tunnel brennt ca. alle 10 Monate ein DB-Reisezug.

Umwelt • Lärm • Energie



© Luftaufnahme: Manfred Grohe

Hoher Energieverbrauch für Rolltreppen, Aufzüge, Belüftung, Beleuchtung und Züge (aufgrund der Steigungen und Tieflage des Bahnhofs).

Verschlechterung des Stadtklimas

- **über 400 Bäume** wurden schon abgeholzt, hunderte werden folgen.
- **Vertrocknen weiterer Bäume** durch Abpumpen des Grundwassers
- **Zerstörung der Frischluftschneisen** durch die Bebauung der Gleisanlagen

Die Parkerweiterung ist nicht im Stadtzentrum und beträgt ca. 20 Hektar, doch im Gegenzug gehen nahe der Innenstadt ca. 10 Hektar verloren. Als Parkerweiterung zählen dabei auch Schotterflächen und begrünte Seitenstreifen an Straßen.

Während des Baus erhebliche Beeinträchtigung von Anwohnern durch Abtransport (ca. 2.400 LKW-Fahrten pro Tag) auch auf der B27 Degerloch – Filderstadt, sowie Lärmbelästigung durch Einrammen von 3.500 Betonpfählen in den Untergrund. Die Verlegung der Abwasserkanäle unter den Bahnhofstrog reduziert ihre max. Abflussleistung erheblich.



© Foto: Klaus Gebhard

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

Keine Verschlechterung des Stadtklimas

- **Parkflächen in der Innenstadt** sowie die immens wichtigen Frischluftschneisen bleiben erhalten
- **Der modernisierte Kopfbahnhof** verlagert als zukunftsorientiertes Bahnkonzept weit mehr Straßenverkehr auf die Schiene und entlastet die Innenstadt von Pendlerverkehr

Innenstadtnahe Parkflächen sowie die Biotope auf den Schotterflächen der Gleisvorfelder bleiben erhalten. Der Park kann im Bereich des heute überdimensionierten Abstellbahnhofs um bis zu 30 Hektar erweitert werden.

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

Tiefbahnhof

Kopfbahnhof

Stadtentwicklung



© Foto: Klaus Gebhard

Der Rückbau aller bisherigen Gleisanlagen als Voraussetzung für die Erschließung und Bebauung ist erst nach einem aufwändigen Entwidmungsverfahren möglich. Dieses ist frühestens nach einer erfolgreichen Abnahme des Tiefbahnhofs - also frühestens in 15 Jahren - möglich. Eine vollständige Entwidmung erscheint unwahrscheinlich, da:

- Privat- und Museumsbahnen Anspruch auf die Benutzung eines Teils der bisherigen Gleise und des Abstellbahnhofs erheben.
- Die unzureichende Kapazität des Tiefbahnhofs weitere Gleise erfordert.
- Bei Ausfall des Tiefbahnhofs und der Zulauf-tunnels eine Alternative vorhanden sein muss.
- Der S-Bahn-Notbetrieb gewährleistet sein muss.

Stuttgart wächst entgegen aller politischen Beteuerungen **nicht zusammen**, da **die Trennung der nördlichen und östlichen Stadtteile durch die B14 und B27 bestehen bleibt** – bei vollem Lärmpegel und massiver Luftverschmutzung.



© Foto: Ulli Fetzner

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

Es werden 75% der bei „Stuttgart 21“ zur Verfügung stehenden Flächen auch bei einem modernisierten Kopfbahnhof frei. Ohne Vermarktungsdruck lassen sich bürgerfreundliche Lösungen umsetzen.

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

S-Bahn-Notbetrieb bei Ausfall der S-Bahn-Stammstrecke (Stuttgart Hauptbahnhof tief - Schwabstraße - Stuttgart-Vaihingen) über den Kopfbahnhof und die Gäubahnstrecke möglich. Ebenso das Wenden von S-Bahn Zügen im Kopfbahnhof.

Verkehrlicher Leistungsvergleich & Wertschöpfung

- Durchschnittlicher Fahrzeitgewinn pro Reisendem 0,5 Minuten.
- Reisezeitgewinn für alle Reisenden pro Jahr: 35 556 Tage.
- **Der volkswirtschaftliche Nutzen (**)** ist für „Stuttgart 21“ ca. **400 Millionen Euro pro Jahr geringer** als für „Kopfbahnhof 21“ nach SMA.

- Durchschnittlicher Fahrzeitgewinn pro Reisendem 0,9 Minuten.
- Reisezeitgewinn für alle Reisenden pro Jahr: 64 000 Tage.
- **„Kopfbahnhof 21“ nach SMA spart über die gesamte Nutzungsdauer pro Jahr 28 444 Reisetage mehr** im Vergleich zu „Stuttgart 21“.

Im Herbst 2010 beauftragte die ehemalige Ministerin Tanja Gönner im Vorfeld der „Schlichtung“ ein Gutachten bei SMA (*) zur vergleichenden Bewertung der verkehrlichen Leistung von S21 und K21, welches sie aber weder vor noch nach der Schlichtung veröffentlichte. In dem Gutachten werden 196 Bahnhöfe und 400 000 Reisende pro Tag betrachtet.
 (*) SMA-Studie „Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 – Vergleichende Analyse der Reisezeiten, Version 2-00, vom 26. November 2010, 55 Seiten“, inzwischen (14.11.2011) vom Verkehrsministerium (MVI) veröffentlicht.
 (**) Mit der gleichen Methodik wie bei der Studie zur "Volkswirtschaftlichen Bewertung von S21" wurde der "Erreichbarkeitsindizierte Bruttowertschöpfungszuwachs" ermittelt.

Mineralquellen • Grundwasser • Geologie



© Foto: Ulli Fetzner

Unkalkulierbare Risiken für die Heilquellen durch die Bauarbeiten in einer problematischen geologischen Zone. **Es besteht die Gefahr, dass das Grundwassermanagement nicht richtig funktionieren wird, dadurch Gefahr der Verschmutzung** der Quellen durch Eindringen von chemisch belastetem Grundwasser.

Viele Tunnel bei „Stuttgart 21“ (z.B. Filderaufstiegstunnel) **verlaufen durch Anhydrit**, der bei Kontakt mit Wasser stark aufquellen kann. Folge: **häufige und teure Sanierungen** wie beim Engelbergtunnel bei Leonberg (A81).

Während der **Sanierungszeit** müssen wegen des Rettungskonzepts beide Tunnelröhren gesperrt werden. Zusammenbruch des Systems: Fernverkehr geht an Stuttgart vorbei.



© Foto: Klaus Gebhard

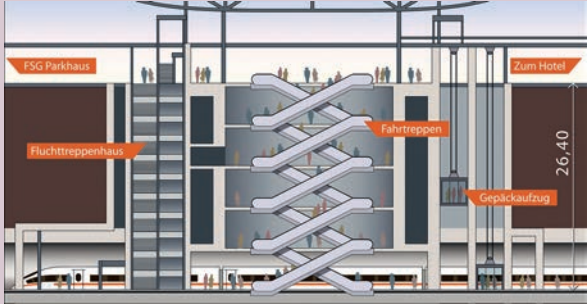
Keinerlei Gefährdung des zweitgrößten Mineralwasservorkommens in Europa.

Ein modernisierter Kopfbahnhof bedeutet keine Gefahr für die Stuttgarter Heilquellen, unser herausragendes städtisches Kulturerbe, den unersetzlichen, natürlichen Schatz.

Der Anschluss des modernisierten Kopfbahnhofs an die **Neubaustrecke** ist durch einen Tunnel zwischen Obertürkheim und Denkendorf **möglich**. Es würden dabei **keine geologisch riskanten** Strukturen berührt.

Sanierungen selten erforderlich. Wenig negative Auswirkungen auf den Fernverkehrshalt in Stuttgart Hbf und auf die Gäubahnanbindung.

Anbindung des Flughafenbahnhofs



© Foto: Peter Gierhardt

Ca. 10 Min. Fußweg vom Flughafen-Bahnhof bis zu den Terminals. Man kommt aus 25 m Tiefe über mehrere Treppen- und Aufzüge hoch und hat noch 300 m Fußweg. Hier wird der **Fahrzeitgewinn vernichtet!** Stuttgart Vaihingen wird vom Regionalverkehr abgehängt.

Die beantragte Lösung galt gut 10 Jahre als nicht genehmigungsfähig. Erst nach einer befristeten Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministers konnte die Planfeststellung beginnen. Der Mischverkehr beschert dem Stuttgarter Bahnnetz Störungen und Verspätungen.



© Foto: Peter Gierhardt

Ankunft im S-Bahnhof direkt unter den Terminals bedeutet kurze Fußwege. Express-S-Bahn zum Flughafen über die bestehende schöne Gäubahnstrecke sofort möglich. Fahrzeit 18 Min.

Express-S-Bahn könnte alle 15 Min. verkehren.

Stuttgart Vaihingen wird zum Verkehrsknoten auf den Fildern ausgebaut.

Das **wirkliche Ergebnis des Bürgervotums**, die **Gäubahnvariante**, vermeidet einen zukünftigen Mischverkehr auf den Fildern und stellt die Stabilität der S-Bahn zwischen Rohr und Filderstadt **weiterhin sicher**.

Bauzeit

Laut Deutsche Bahn AG soll „Stuttgart 21“ im Jahr 2021 fertig sein. Dem widersprechen Erfahrungen mit vergleichbaren Bauprojekten der Bahn, bei denen sich die **Bauzeiten mindestens verdoppeln**. Im besten Fall kann von einem Ende der Bauzeit im Jahr 2025 ausgegangen werden.

Bis zur vollen Umsetzung aller Ausbaustufen eines modernisierten Kopfbahnhofs bringt jede Baumaßnahme, z. B. moderne Signaltechnik, **sofort spürbare Verbesserungen** im Bahnbetrieb.

Kosten & Wirtschaftlichkeit

Erste Kostenschätzungen lagen bei 2,5 Mrd. Derzeit sind die geplanten Kosten 3 bis 4 mal höher. Bei den Tunnels rechnen Experten mit zusätzlichen, erheblichen Kostensteigerungen. Der Kostendeckel für „Stuttgart 21“ war damit schon immer pure Illusion. Die Öffentlichkeit und die politischen Entscheider wurden über die wahren Kosten getäuscht. Wachstum braucht gute Infrastruktur. **Der leistungsschwache „Stuttgart 21“-Bahnknoten wird daher das Wachstum der Region Stuttgart ausbremsen.** Für viel wirksamere Projekte fehlt wegen „Stuttgart 21“ das Geld. „Stuttgart 21“ funktioniert nur zusammen mit der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm. Das **Kostenrisiko** erhöht sich wesentlich.

Der bestehende Kopfbahnhof kann mit einem **geringen Aufwand** von unter 3 Millionen € von einer Zugleistung von 50 Zügen pro Stunde auf 56 erweitert werden. Ein **zukunfts-fähiger Wirtschaftsstandort** braucht Reserven auf der Schiene für das prognostizierte Verkehrswachstum und diese bietet der bestehende Kopfbahnhof.

Für den modernisierten Kopfbahnhof fallen **weniger als die Hälfte** der ursprünglich angesetzten Kosten von „Stuttgart 21“ an.

Der Kopfbahnhof funktioniert auch ohne die Neubaustrecke nach Ulm.

Bahnhofsleistung

- „Stuttgart 21“ wurde noch 2013 mit einer Leistungserhöhung um 100% beworben, dies wären etwa 100 Züge, obwohl laut Planfeststellung nur 32 Züge ausgewiesen sind.
- In den Finanzierungsverträgen zu „Stuttgart 21“ von 2009 ist eine Leistungserhöhung für „Stuttgart 21“ um 50% genannt. Dieser vorgetäuschten Zahl stimmten die Parlamente zu.
- Die Bahn hatte im „Stresstest“ eine Zugleistung von 49 Zügen in der Spitzen-Stunde zugehört.
- WikiReal zeigte, dass diese Simulation eine Täuschung war und lediglich 32 bis 38 Züge real fahren können, was eine **Verminderung der Leistungsfähigkeit** bedeutet!

- Der bestehende Kopfbahnhof hat eine Zugleistung von 50 Zügen in der Spitzen-Stunde (Studie Viereggen-Rössler Nov. 2011).
- Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) hat diese Studie in einem Gutachten bestätigt.
- Durch einen geringen Aufwand von unter 3 Millionen € kann die Zugzahl auf 56 Züge erhöht werden.
- Der bestehende Kopfbahnhof **leistet mindestens 32% mehr** als „Stuttgart 21“ im Endausbau.
- **Laut „Stiftung Warentest“** vom Februar 2011 war der bestehende Kopfbahnhof der **pünktlichste Großbahnhof Deutschlands**.

Fazit

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

Der leistungsfähigere, voll funktionsfähige Bahnhof wird ohne Not zerstört.

Das modernere, kundenfreundlichere, wirtschaftlichere und ökologischere Projekt ist der modernisierte Kopfbahnhof. Er kann mehr leisten, als der Tiefbahnhof je wird leisten können. Egal, wie weit „Stuttgart 21“ fortgeschritten ist, es ist immer sinnvoll, beim Kopfbahnhof zu bleiben, denn er ist der bessere Bahnhof für Stuttgart.

Daher: Der wahre Fortschritt fährt oben.

