

Warum Stuttgart 21 nicht kommen darf

Argumentensammlung in 12 Thesen von Jürgen Schwab

Inhalt:

- I. Vorbemerkung
- II. 12 Thesen
- III. Nachdenkliches
- IV. Fazit, Kompromißlinien und guter Rat

I. Vorbemerkung.

„Stuttgart 21 ist nicht das bestgeplante und kalkulierte Bahnprojekt, sondern ein falsches Konzept für die Region Stuttgart, mit entscheidenden Nachteilen, großen Risiken und immenser Geldverschwendung“.

Einst drohte der ehemalige CDU-Ministerpräsident Filbinger, das Licht würde ausgehen, falls es nicht zum Bau des Atomkraftwerks Wyhl käme. Was erreichte er damit? Etwas für ihn völlig Unerwartetes wurde geboren, nämlich die neue Partei der „Grünen“. Das was Filbinger eigentlich bezweckte, die Durchsetzung des Atomkraftwerkes Wyhl, mißlang ihm gründlich. Wiederholt sich die Geschichte rund 30 Jahre später?

Der vorerst letzte Ministerpräsident der CDU, Stefan Mappus, versuchte buchstäblich mit aller Gewalt, das Projekt Stuttgart 21 durchzudrücken (wir erinnern uns an den Polizeieinsatz vom 30.9.2010 im Mittleren Schloßgarten, bekannt als „schwarzer Donnerstag“).

Gleichzeitig betrieb Stefan Mappus in vorderster Front eine Laufzeitverlängerung der Atomkraftwerke. Das Ergebnis dieser Politik hat europaweit Aufsehen erregt: die durch Wyhl entstandenen Grünen werden stärkste Regierungspartei, ein grüner Ministerpräsident in Baden-Württemberg wurde am 12. Mai 2011 gewählt, aber die Laufzeitverlängerung der AKWs ist sehr unwahrscheinlich geworden. Stuttgart 21 ist womöglich dem Friedhof für ungeliebte Großprojekte wie Kalkar, Wackersdorf, Wyhl oder Transrapid sehr nahegekommen.

Warum S 21 hoffentlich doch noch kippt und weshalb es auf gar keinen Fall gebaut werden darf, soll die folgende Argumentensammlung aufzeigen.

Diese Zusammenstellung entstand - unabhängig vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21- durch die Lektüre von Fachzeitschriften und Fachliteratur, aber auch durch intensive Gespräche mit aktiven und ehemaligen Mitarbeitern der Deutschen Bahn, die den Betrieb von innen heraus kennen, und schließlich durch eigene, fachübergreifende Überlegungen des Verfassers.

Die hier zusammengestellten Fakten unterstützen das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, das sich unschätzbare Verdienste für die Aufklärung einer durch steuergeldfinanzierte Propaganda verunsicherten Öffentlichkeit erworben hat.

Vorab die vier wichtigsten Argumente dieses Papiers gegen Stuttgart 21 in Kürze.

a) Der sogenannte integrale Taktfahrplan, der Fahrplan der Zukunft, wird durch S 21 unmöglich, würde aber zwanglos bereits im unrenovierten Kopfbahnhof funktionieren. (Vgl. dazu die geniale Untersuchung „...Nullknoten ist möglich“... von Professor Dr. Wolfgang Hesse, München, publiziert in der „Eisenbahn Revue international“ 3/2011) Durch Stuttgart 21 werden wir also abgehängt, nicht jedoch durch die Beibehaltung des Kopfbahnhofes. Es ist demnach genau andersherum, wie die ständigen Beteuerungen von CDU/FDP/SPD und IHK suggerieren, denn der Fernverkehr in Form von TGV und ICE fährt den Stuttgarter Bahnhof immer an, egal ob Durchgangs- oder Kopfbahnhof: gestern, heute und morgen.

b) Der geplante Tiefbahnhof wird 250% der Strommenge verbrauchen gegenüber dem jetzigen größeren Kopfbahnhof. Diese Energieverschwendung ist nach Fukushima als absolutes k.o. Kriterium zu werten!

c) Das weitgehend kriegszerstörte Stuttgart verlöre mit dem zerschnittenen Schloßgarten und den vernichteten Baudenkmalen weitere entscheidende historische Bezugspunkte.

d) Die für Stuttgart 21 eingesetzten finanziellen Mittel übersteigen jedes rationale Maß. Würde man mit demselben Standard das gesamte deutsche Bahnnetz renovieren wollen, wäre der absolute Staatsbankrott die unweigerliche Folge. Gleichzeitig verschlechtert Stuttgart 21 den Großknoten Stuttgart in signifikanter Weise. Es verkürzen sich zwar einige Fahrzeiten; viele aber werden deutlich länger. Vor allem die Umsteigezeiten werden durch Stuttgart 21 wesentlich ungünstiger. Die Vernichtung großer Teile der vorhandenen Bahninfrastruktur zugunsten einer nur noch 8-gleisigen U-Haltestelle nimmt dem Bahnknoten Stuttgart jedes Entwicklungspotenzial für die Zukunft. Gleichzeitig erzeugt Stuttgart 21 ein verspätungsanfälliges Nadelöhr. Diese Meinung vertritt sogar eine Bundesbehörde, das Bundesumweltamt.

Ich möchte in meinem Papier nicht alle Argumente gegen Stuttgart 21 nennen, die Broschüre „K 21, die Alternative zu Stuttgart 21“ des Aktionsbündnisses bietet eine umfassendere Dokumentation zu allen entscheidenden Themenbereichen (Fahrplan, Mineralwasser, Architektur, Demokratie, usw.). Vorliegendes Papier betont einige Facetten besonders bzw. arbeitet zusätzliche wesentliche Punkte heraus.

Im einzelnen werden 12 Thesen aufgestellt:

1. Wir werden durch S 21 abgehängt, weil der Fahrplan der Zukunft, der „Deutschlandtakt“ durch S 21 ausgeschlossen ist!
2. Der Service der Bahn und die Qualität des Fern-, Nah- und Regionalverkehrs leiden durch Stuttgart 21.
3. Die deutsche Variante des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist extrem energiefressend und mithin umweltfeindlich.
4. Stuttgart 21 wirkt als unbewußtes oder bewußtes Hemmnis gegen private Wettbewerber der Deutschen Bahn.
5. Stuttgart 21 wirkt sich zumindest in der Bauphase negativ auf die Stuttgarter Straßenbahnen aus.
6. Stuttgart 21 verschlechtert massiv die gesamte Zulaufstreckensituation in der Region.
7. Die Bahnhofsgestaltung bei Stuttgart 21 hat negative Konsequenzen für den Betrieb und für viele Verbindungen in die Peripherie des Landes.
8. Es gibt keine Kostenwahrheit bei Stuttgart 21/Beispiel S 60.
9. Die Entscheidungszeiträume bei Stuttgart 21 waren bewußt kurz bemessen, um das Projekt möglichst geräuschlos durchzudrücken.
10. Die sogenannte Flughafenbindung bei Stuttgart 21 ist als durchsichtige Propaganda zu werten.
11. In anderen Ländern werden große Kopfbahnhöfe renoviert und allenfalls durch zusätzliche kleine Tiefbahnhöfe ergänzt.
12. Die durch die IGA 1993 geschaffene Vernetzung der Stuttgarter Parks wird durch Stuttgart 21 konterkariert.

II. Die einzelnen Thesen

1. These:

Wir werden durch S 21 abgehängt, weil der Fahrplan der Zukunft, der „Deutschlandtakt“ durch S 21 ausgeschlossen ist!

Noch in der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21, Anlage 1 Seite 4, heißt es:“Besonders die Konzeption eines integralen Taktfahrplans (ITF) ...profitiert davon in idealer Weise“. Heute will man leider bei der Bahn und bei CDU/ FDP von einem integralen Taktfahrplan nichts mehr wissen, weil man inzwischen offensichtlich verstanden hat, daß Stuttgart 21 mit seinen nur 8 Bahnhofsgleisen für einen ITF bei weitem zu knapp bemessen ist.

Was steht in der Koalitionsvereinbarung von Grün-Rot? „Wir unterstützen das Leitbild „Deutschlandtakt“ für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan im Fernverkehr und werden uns gegenüber dem Bund für dessen Umsetzung einsetzen....“

Weiß die SPD überhaupt, was sie da unterschrieben hat? Wahrscheinlich ist ihr nicht bewußt, daß diese Aussage für Menschen, die das logische Denken noch nicht verlernt haben, das Ende von Stuttgart 21 bedeutet.

Laut der Untersuchung von Prof. Dr. Wolfgang Hesse in der Fachzeitschrift „Eisenbahn Revueinternational“ (3/2011) erfordert ein integraler Taktfahrplan für einen sogenannten „Vollknoten“ in Stuttgart mindestens 14 Bahnhofsgleise, unabhängig von der Fragestellung Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof.

Nur unser jetziger, 17-gleisiger Kopfbahnhof kann dies leisten.

Prof. Hesse stellt ferner fest:

„Übrigens halten vergleichbare Bahnhöfe ähnliche Kapazitäten vor: Nürnberg mit drei Vierteln des Stuttgarter Verkehrsaufkommens hat 21 Durchgangsgleise (davon 18 an Bahnsteigkanten). Zürich HB hat mit einem um 35% höheren Verkehrsaufkommen 22 Gleise im Kopfbahnhof sowie vier Durchgangsgleise und bietet ideale Verkehrsverknüpfungen mit einem in Europa einzigartigen Knoten- und Fahrplankonzept.“

Der Knotenbahnhof Bologna wurde auf 20 Gleise, davon 15 Durchgangsgleise erweitert. Bologna, Nürnberg und Stuttgart sind aber deutlich kleiner als Stuttgart.

Für das großspurige „das neue Herz Europas“ genannte Stuttgart 21 sollen mindestens 4,5 Milliarden, womöglich aber weitaus mehr ausgegeben werden, nur um den Bahnhof in seiner Größe zu halbieren und den integralen Taktfahrplan zu verhindern!

Die Initiative „Deutschlandtakt“, getragen von Verbänden, Politikern aller Parteien, Industrie- und Handelskammern und Bahnplanern will einen deutschlandweiten Integralen Taktfahrplan erreichen.

Es geht beim „Deutschlandtakt“ um folgende Ziele:

- a) kurze Umsteigezeiten
 - b) hohe Reisegeschwindigkeit
 - c) große Zwischentaktlücken für mehr Güterverkehr
 - d) Streckenneu- und Ausbauten bestimmt durch den Fahrplan, nicht umgekehrt.
- Diese Vorgehensweise ist weitaus kostengünstiger und wird den Verzicht auf manche Neubaustrecke ermöglichen.
- e) leicht merkbare Fahrpläne, gleiche Abfahrtszeiten an allen Vollknoten.
 - f) mindestens 100 % Steigerung des Personenverkehrs auf der Schiene.

Der Regional- und Nahverkehr stieg in den letzten Jahren laut Deutschlandtakt durch die Vorstufe des ITF den Taktfahrplan um 50% im Nah- und Regionalverkehr, während der Fernverkehr seit 1997 ca. 20% einbüßte. Sollte eine neue Bundesregierung den Deutschlandtakt einführen, dann wird Stuttgart und Baden-Württemberg gerade durch S 21 abgehängt, weil selbst S 21 plus lediglich 30% Zuwachs ermöglicht, niemals jedoch 100%!

Einige Zahlen untermauern die Notwendigkeit eines Deutschlandtaktes.

Die grundlegende Statistik stammt aus dem Jahr 1998, aktuellere Statistiken sind kaum zu bekommen.

Wo es neuere Zahlen gibt, sind diese beigefügt.

a) Durchschnittliche Anzahl der Reisenden pro Tag und Strecke bei den einzelnen Bahnen:

Platz 1: Niederlande

Platz 2: Schweiz

Beide Länder verfügen über einen integralen Taktfahrplan

b) Jährlich zurückgelegte Kilometer per Bahn

Schweiz: 1742km (1802 mit Lötschbergbahn) 2009km laut Statistik 2006
Dänemark: 945km, 1047km laut Statistik 2006
Niederlande: 926
Deutschland: 727

Die ersten drei Länder (Schweiz, Dänemark, Niederlande) verfügen über einen integralen Taktfahrplan.

Es liegen bei den Kilometern noch mehr Länder vor Deutschland, u.a. Japan: 1969 km Frankreich: 1051km, 1282 km laut Statistik 2006. In Japan und Frankreich gibt es ein Hochgeschwindigkeitsnetz mit extrem hoher Durchschnittsgeschwindigkeit.

c) Anzahl Zugfahrten pro Jahr

Schweiz: 37 Fahrten, laut Statistik 2006 44 Fahrten
Dänemark: 27 Fahrten, laut Statistik 2006 29 Fahrten
Niederlande: 20 Fahrten, laut Statistik 2006 20 Fahrten
Deutschland: 16, laut Statistik 2006 22 Fahrten.

In der Schweiz und Dänemark machen sich die integralen Taktfahrpläne ganz offensichtlich bezahlt, ebenso in den Niederlanden. Da in Holland jedoch häufig sogar ein Viertelstundentakt besteht, scheinen weitere Steigerungen kaum mehr möglich.

In Deutschland wurden gegenüber 1998 etliche Taktfahrpläne eingeführt und einige Inseln mit annäherndem integralen Taktfahrplan. Die Steigerungen bei den Zugfahrten geben dem Konzept recht. Es ist auf diesem Hintergrund gut vorstellbar, daß ein vollständiger ITF namens „Deutschland-Takt“ zu ähnlich guten Zahlen führen wird, wie bei der Schweiz mit ihrem vergleichbar strukturierten Netz. Auch das vergleichsweise dünn besiedelte Dänemark mit den wenigen Großzentren Kopenhagen, Odense und Aarhus konnte die Anzahl der Zugfahrten pro Einwohner weiter steigern.

d) Durchschnittliches Zugangebot pro Tag und Strecke

Platz 1: Niederlande mit 110 Zügen/Tag;
Platz 2: Schweiz mit 85 Zügen/Tag.
Die Niederlande liegen vor der Schweiz, weil es dort z.T. sogar einen 15-Min.-Takt gibt.

e) Anzahl der Reisenden pro Zug

Platz 1: Italien
Platz 2: Frankreich
Platz 3: Schweiz

Italien und Frankreich: Hier wirkt sich das Hochgeschwindigkeitsnetz mit Durchschnittsgeschwindigkeiten um 200 km/h und darüber günstig aus (bei gleichzeitig wenigen Halten), in der Schweiz liegt es ganz eindeutig an den sprunghaft gestiegenen Fahrgastzahlen durch den integralen Taktfahrplan.

Ertrag der eingesetzten Mittel

Laut der „Eisenbahn Revue international“ (2/2011, Seite 93, es wird das „Primon-Gutachten zitiert) wendet die Schweiz 2,4 Cent pro Personenkilometer Bahn auf, Deutschland hingegen ca. das Dreifache, nämlich 7.0

Cent!

Damit ist schlagend bewiesen: Der integrale Taktfahrplan nützt den Reisenden, dem Steuerzahler und dem Staat! Somit kann man mit Fug und Recht behaupten, daß das Ignorieren der Perspektive „Integraler Taktfahrplan“ als logische Konsequenz aus dem Bau von Stuttgart 21 Politikversagen in reinster Form darstellt! Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß die Schweiz nur 2,4 Cent/km bezahlt,

- a) obwohl das Land viel teurer vom Lohn/Preisniveau her gesehen ist,
- b) trotz der extremen topographischen Schwierigkeiten für die Bahn,
- c) auch erhalten die Eidgenossen keine EU-Mittel für den Personenverkehr,
- d) dafür befördern die Schweizer Bahnen ca. doppelt so viele Personen (siehe oben) und
- e) haben ein viel besser in Schuß gehaltenes Netz.

Das sogenannte „Primon-Gutachten“ vergleicht DB und SBB direkt.

Daraus ergibt sich: Wollte man das Deutsche Bahnnetz ähnlich qualifiziert betreiben, wie das Schweizer Netz, würde wesentlich mehr Leistung erbracht bei womöglich sinkenden Staatszuschüssen. Dies funktioniert jedoch nicht mit kontraproduktiven Prestigeobjekten wie Stuttgart 21 oder etlichen der Neubaustrecken der DB, was die weiteren Thesen zeigen werden.

2. These:

Der Service der Bahn und die Qualität des Fern-, Nah- und Regionalverkehrs leiden durch Stuttgart 21.

Wer weiß heute schon, welcher Bahnverkehr in 20, 30 oder gar 40 Jahren stattfindet?
Es gibt immer noch Bahnen, die im Gegensatz zur DB Gepäckwagen einsetzen (das könnte für Flughafenzubringer wichtig werden, heute ist es bereits der Fahrradtransport), der echte Speisewagen könnte wieder in Mode kommen, Schlafwagen, Kurswagen etc. Wie soll so etwas im viel zu kleinen Tiefbahnhof laufen?

Betriebsarten im Kopfbahnhof

Der Kopfbahnhof in Stuttgart wickelte in seiner Geschichte mühelos unterschiedlichste Betriebskonzepte ab.

- a) Die Dampflokzeit mit umfangreicher Lokbehandlung und Lokwechsel
- b) Die Bundesbahnepoche mit Dampf-, Diesel- und elektrischem Betrieb und dem kompletten Nahverkehr, der sich heute gleichsam in der S-Bahn „versteckt“
- c) die Epoche der DB-AG mit Wendezügen ohne Lokwechsel, mit ICE und TGV
- d) Der Kopfbahnhof kann auch den integralen Taktfahrplan, das Verkehrskonzept der Moderne (siehe These 1)!

Was kann demgegenüber der Tiefbahnhof?

Stuttgart 21 kann all dies nicht.

S 21 wurde zu einer Zeit geplant, als der integrale Taktfahrplan und die Billigflieger noch kein Thema waren und als der Lokwechsel bei der Einfahrt in den Kopfbahnhof noch an der Tagesordnung war. Von daher ist das Gerede,

der Kopfbahnhof sei „ans Ende seiner Kapazität gekommen“, das uns in den Propagandabroschüren zu Stuttgart 21 begegnet, eine dreiste Lüge, die helfen soll, die Notwendigkeit eines unnötigen Bahnhofsneubaues zu begründen.

Der Tiefbahnhof kann nur sein einziges und eingeschränktes Fahrplankonzept, wer weiß, ob das nicht schon in 10 Jahren völlig überholt sein wird? Im Grunde ist dieses Konzept bereits heute veraltet, denn integrale Taktfahrpläne entstehen inzwischen auch in Tschechien und Frankreich (neben den zuvor genannten Ländern).

Interessant in diesem Zusammenhang ist, daß der Kopfbahnhof am 10.7.1970 zur Spitzenstunde 18 locker 67 Züge leistete! (Die theoretische Höchstgrenze liegt bei 74 Zügen/Stunde). Der Tiefbahnhof soll jetzt bei dem sogenannten Stresstest beweisen, daß er 49 Züge pro Stunde bewältigen kann, in der Realität dürften es eher nur 42 sein.

Eine neue Studie von Dr. Christoph M. Engelhardt, erschienen in der Eisenbahn Revue international (Juninummer 2011) kommt zu dem Schluß, daß Stuttgart 21 bei Lichte betrachtet sogar eine Leistungsgrenze von nur 32 Zügen pro Stunde hat.

Der Vergleich mit ähnlich großen Durchgangsbahnhöfen im In- und Ausland beweist die Plausibilität dieser Aussage (z.B. der neue Hb fin Wien, vorgesehene Inbetriebnahme 2015, 400 geplante Züge pro Tag auf 8 Gleisen, S 21 will auf auch nur 8 Gleisen 936 tägliche Züge abfertigen !!)

Der Kopfbahnhof, dem von den Projektbefürwortern das Ende seiner Leistungsfähigkeit attestiert wird, muß momentan zur Stunde 7 nur ein Maximum von 38 Zügen erlauben, er schafft aber fast das Doppelte!

Wer dies nicht glaubt, der sei an folgendes erinnert: der gesamte Nahverkehr, der seit 1978 von der S-Bahn in einem eigenständigen Tiefbahnhof übernommen wurde, wurde bis 1978 ebenfalls im Kopfbahnhof abgewickelt, inklusive des damaligen Lokwechsel-, Kurs- und Gepäckwagenbetriebes, den es heute nicht mehr gibt! Die Projektbetreiber behaupteten noch Mitte 2010, daß der Tiefbahnhof Stuttgart 21 das Doppelte gegenüber dem Kopfbahnhof leisten würde, dabei ist es in Wahrheit gerade umgekehrt!

Vorausschauender Umgang mit Bahninfrastruktur

Durch den Bau des S-Bahn Tiefbahnhofs wurden im Kopfbahnhof zusätzliche Kapazitäten frei, die eigentlich für Angebotssteigerungen und einen integralen Taktfahrplan hochwillkommen sind! *Stattdessen würde diese einmalige Chance durch Stuttgart 21 vernichtet!*

Eine Grundregel sollte sein, daß niemals ohne Not Bahninfrastruktur aufgegeben wird; eine solche in einem dichtbesiedelten Land wie Deutschland mit seinem zähen Planungsrecht neu aufzubauen, ist extrem schwierig, teuer und mit vielerlei Widerständen verbunden. Was vorhanden und sinnvoll ist, sollte unter allen Umständen erhalten werden.

So verweigert etwa die Reutlinger Oberbürgermeisterin, Barbara Bosch, die Bebauung des ehemaligen Güterbahn-

hofs. Sie möchte die Fläche der Bahn erhalten, falls wieder mehr Güterverkehr auf der Schiene stattfindet. Würde das Areal bebaut, wäre diese Option zerstört.

Abbau bei der Deutschen Bahn

Zwischen 1998 und 2009 baute die Deutsche Bahn 36% ihrer Weichen ab. Seither fehlende Ausweichmöglichkeiten führen zu Verspätungen und Fahrzeitverlängerungen.

Ein Beispiel, das vielfach Schlagzeilen produzierte, ist Fornsbach auf der eingleisigen Murrbahn. Die aus blinder Sparwut entfernte ideale Kreuzungsmöglichkeit in Fornsbach vernichtet wieder die durch die teure Strecken-Elektrifizierung gewonnene Fahrzeit. Stattdessen bummeln die Züge langsamer, um die verlorene Fahrzeit vor den Fahrgästen „zu verstecken“ und/oder warten in Murrhardt auf ihre Gegenzüge.

Zwischen 2 000 und 2010 wurden bei der DB 33% der Arbeitsplätze abgebaut. Neu eingestelltes Personal versteht ältere Anlagen, wie analoge Stellwerke, nicht mehr. Ältere, erfahrene Mitarbeiter wurden entlassen und mit ihnen ging ihr Wissen.

Einseitige Bevorzugung des Fernverkehrs.

Die Anzahl der Reisenden im Fernverkehr erreichte im Jahr 1997 einen Gipfel von 152 Millionen Reisenden im Jahr (1991 waren es 137 Millionen). Bis zum Jahr 2003 fiel die Zahl dramatisch auf nur noch 115 Millionen. Eine leichte Erholung fand statt bis zu den Jahren 2008 und 2009 mit jeweils 123 Millionen Fahrgästen. Am Gesamtverkehr der Bahn war der Fernverkehr nur mit ca. 5% beteiligt (2,37 Milliarden Reisende), zog aber über die Neubaustrecken den Löwenanteil der Investitionen auf sich. (Quelle: Statistisches Bundesamt bzw. Datei Railway long distance transportation germany.png).

Das beweist ernüchternd: All die zweistelligen Milliardeninvestitionen in die Neubaustrecken haben nichts gebracht! Gleichzeitig gibt es für den Nah-, Regional- und Güterverkehr hohe Steigerungsraten und ungenutzte Potenziale. Diese Chancen bleiben, vor allem für den Güterverkehr, ungenutzt, weil fast alles Geld in den Hochgeschwindigkeitsverkehr gesteckt wird.

Ein Stop von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen-Ulm würde genügend finanzielle Mittel freisetzen, um den Güterverkehr auf der Schiene zu verdoppeln! Im nächsten Kapitel werde ich zeigen, daß dies auch unter Umweltsichtspunkten sehr sinnvoll wäre!

3. These:

„Die deutsche Variante des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist extrem energiefressend und mithin umweltfeindlich“.

(Stuttgart 21 und die Neubaustrecke werden in erster Linie für den schnellen Fernverkehr gebaut.)

Zu der Frage des Primärenergieverbrauchs bei der Deutschen Bahn gibt es bohrende Fragen! Gewöhnlich wird davon ausgegangen, daß ein Flugzeug pro Fahrgast dreimal so viel Energie verbraucht, wie der Bahnfernverkehr. Erst ein mit vier Personen besetzter PKW kommt nach landläufiger Auffassung an die Werte

der Bahn heran. Aber gilt dies auch für unseren Hochgeschwindigkeitsverkehr?

Neuere Studien kommen hier zu alarmierenden Ergebnissen. Demnach sind moderne, energiesparende Flugzeuge im Verhältnis zur Bahn wesentlich umweltfreundlicher als bisher angenommen. Auch beim immer sparsamer fahrenden PKW werden im direkten Vergleich zur Bahn unangenehme Fragen laut.

In der F.A.Z. 2007 veröffentlichte Studie

Eine Studie, die in der F.A.Z. publiziert wurde, kommt zu dem Ergebnis, daß ein (durchschnittlich) mit 1,5 Personen besetzter PKW im Fernverkehr pro Person 5,2 Liter Kraftstoff verbraucht, die Bahn umgerechnet 3,5 Liter. (Die von der Bahn selbst angegebene Zahl ist niedriger, in dieser Studie sind aber die Energieverbräuche durch die Infrastruktur, also Bahnhöfe, Netz und Zuleitungsverluste miteingerechnet). Da das Auto aber von Haus zu Haus fährt, der Bahnhof jedoch in der Regel erst einmal angefahren werden muß, und da auch am Zielbahnhof meist ein weiteres Verkehrsmittel erforderlich ist, wurde ein zusätzlicher Primärenergieeinsatz von durchschnittlich 14% ermittelt. Damit erreicht die Bahn einen Wert von äquivalent 3,91 Verbrauch pro Person.

Jetzt kommt aber ein weiterer, beunruhigender Faktor ins Spiel. Der DB Fernverkehr, der sich hauptsächlich auf den energieaufwändigen ICE stützt, kann den Vorsprung beim Verbrauch und beim CO₂ nur dann halten, wenn die durchschnittliche Zugauslastung von 43%, die von der Bahn kommuniziert wird, stimmt. Dieser Faktor sprang vor etlichen Jahren plötzlich von einem deutlich niedrigeren Level (ca 33%) durch eine nicht transparent erläuterte „neue Zählweise“ auf das seither wesentlich höhere Niveau. Die Frage ist, ob dies auch berechtigt ist. Kritiker wenden ein, daß die Schweizer SBB, die am stärksten frequentierte Bahngesellschaft Europas, bei ihrem Fernverkehr die Zahl von 28% Auslastung nennt. Die Schweizer sind ein Vorbild an Offenheit und Transparenz. Die DB hält ihre Basiszahlen, wie auch bei der Pünktlichkeit, weitgehend geheim. Scheut sie etwa den Vergleich mit anderen europäischen Bahnen?

Geht man hypothetisch einmal davon aus, daß bei einer Schweizer Zählweise die DB auch nur auf 28% Auslastung käme, dann läge der Primärenergieeinsatz, äquivalent zum PKW gerechnet, bei satten 5,91 pro Person. Der PKW wäre dann umweltfreundlicher!

Studie der Ludwig Bölkow-Stiftung

Diese Studie kommt zu dem Ergebnis, daß ein ICE 3, der eine Reisegeschwindigkeit von 300/km/h fährt, einen Energieverbrauch verursacht, der einem Verbrauch beim KFZ von 3,9 Liter pro Insasse entspräche. (Also derselbe Wert, den die Studie der F.A.Z. ermittelte) Bei 200km/h hingegen werden analog nur 2,0 Liter pro Fahrgast beansprucht. Eine Beschleunigung von 0 auf 150 km/h verbraucht nach dieser Untersuchung dieselbe Energie, wie eine Beschleunigung von 200 km/h auf 250 km/h.

Umgang anderer Länder mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr

In Frankreich, Italien und Spanien wird darauf geachtet, daß TGV, Freccia Rossa etc. möglichst lange ohne Halt fahren. Auf Deutschland übertragen hieße das, daß ein ICE nach der Abfahrt in Stuttgart frühestens in München Halt machen dürfte, der Stuttgarter Flughafen wäre als Stop absolut tabu, genauso Ulm und Augsburg. Wollte man die Knoten Ulm und Augsburg trotzdem bedienen, hieße das womöglich bei einem Halbstundentakt im Schnellverkehr, daß ein Zug Ulm, der andere Augsburg bedient. Aus energetischer bzw. fahrdynamischer Sicht ist es aber auf jeden Fall absoluter Irrsinn, einen ICE von Stuttgart Mitte auf die Filder hinaufzwingen, um nach dem Halt am Stuttgarter Flughafen wieder ins Neckartal bei Wendlingen abzusteigen. Die Züge müssen bei der Einfahrt in den Tiefbahnhof stark bremsen und, im Gegensatz zum bisherigen Kopfbahnhof, wo man auf der Ebene abfährt, gegen eine starke Steigung anfahren.

In Frankreich und Italien werden die entsprechenden Schnell-Strecken in dichtem Minutentakt ausgenutzt, Nürnberg-Erfurt wird für einen Zug pro Stunde und Richtung gebaut, Wendlingen Ulm für 2-3 Züge.

Großmäuliges Statement von Hartmut Mehdorn

Der frühere Bahnvorstand Hartmut Mehdorn behauptete einst in einem seiner vielen Anfälle von Größenwahn, ein ICE 3 würde beim Anfahren soviel Strom ziehen wie eine Kleinstadt von 5 000 Einwohnern an einem ganzen Tag. Das ist laut Experten, die nachgerechnet haben, zwar mindestens um das 5-fache übertrieben, aber das Anfahren eines solchen gegenüber herkömmlichen Zügen extrem stark motorisierten Zuges verbraucht nachweislich gewaltige Energiemengen.

Energieeinsatz im Güterverkehr

Beim Güterverkehr auf der Bahn kommen die Studien zu wesentlich günstigeren Ergebnissen. Der Straßenverkehr verbraucht für die Beförderung derselben Menge an Gütern 4,8 Liter Diesel im Vergleich zu umgerechnet 1,8 Liter Diesel bei der Bahn.

Eine starke Förderung des Schienengüterverkehrs wäre also für unsere Umwelt ein Segen und würde uns von Mineralölimporten unabhängiger machen.

Trassierung der Neubaustrecken

Die Strecken über den Westerwald (Köln-Frankfurt), die im Bau befindlichen Strecken über den Thüringer Wald (Nürnberg-Erfurt) und die Schwäbische Alb (Wendlingen-Ulm) überqueren merkwürdiger Weise die genannten Mittelgebirge an ihren Scheitelpunkten. Anders gesagt, diese Strecken sind energetisch und fahrdynamisch durch ihre extremen und langen Steigungen Fehlplanungen. (Spielen hier die bei 17-23% liegenden Planungskosten, sprich Provisionen für die Bahn eine Rolle? Wird hier bewußt umständlich gebaut, um möglichst hohe Summen staatlicher Zuschüsse abzugreifen?) Selbst der Stuttgart-21-Befürworter Prof. Martin geht bei der Neubaustrecke nach Ulm von einem Strom-Mehrverbrauch von 18% aus.

Trassierung der Zulaufstrecken bei Stuttgart 21

Jeder Zug, der beim bisherigen Kopfbahnhof in der Ebene abfährt, muß beim Tiefbahnhof 16 Meter tiefer gegen eine starke Steigung anfahren, 650 Züge am Tag wären das heute. Bei S 21 erklimmt der Filderaufstiegstunnel nahezu die komplette Höhe der Filderebene, der weniger steile Tunnel des Alternativprojektes würde die Bundesautobahn auf viel niedrigerem Niveau bei Denkendorf erreichen.

Die Bahn speist zwar bei der Talfahrt Bremsenergie wieder zurück ins Netz, wie sie immer wieder stolz verkündet. Dieser Effekt wird von der Deutschen Bahn aber propagandistisch überhöht. Es handelt sich dabei gerade mal um 8% des Energieeinsatzes. In anderen Ländern, der Schweiz etwa, ist dieser Wert weit höher und dort wird seit rund 70 Jahren (!) Energie beim Bremsen zurückgegeben ins Fahrleitungsnetz.

Was hier für die Neubaustrecken gilt, gilt genauso für die Neutrassierungen im Rahmen von Stuttgart 21. Energieeinsparung und Fahrdynamik scheinen hier absolute Fremdwörter zu sein.

Erzeugung der zum Einsatz kommenden Energie

50 % des Bahnstromes kommt aus Kohlekraftwerken, immerhin 26% aus Atomkraftwerken. Im Großraum Stuttgart stammt der Bahnstrom aus dem AKW Neckarwestheim. Neben diesem AKW errichtet die Deutsche Bahn für 46 Millionen Euro auf dem Gemmrigheimer Feld gerade eine drei Hektar große eigene Anlage. Damit kann ab 2012 der Atomstrom direkt ins Bahnnetz eingespeist werden. Damit zementiert die Bahn die Abhängigkeit vom Atomstrom für lange Zeit. Bahnchef Grube gehörte zu den Erstunterzeichnern der Laufzeit-Verlängerung der deutschen Atomkraftwerke. Die Bahn ist von Anfang an zu 20% am AKW Neckarwestheim beteiligt!

Die Bahn verwendet nur 0,6% Windenergie, der Durchschnitt liegt republikweit bei 8%! Im Gegensatz zur DB steigt die Schweizer Bahn, die SBB, aufgrund der Ereignisse von Fukushima bewußt aus der Atomkraft aus. Begründet wird dies mit der moralischen und gesellschaftlichen Verantwortung, die solch ein öffentliches Unternehmen nun einmal hat.

Leider muß die Bahn im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern Emissionsrechte kaufen. Zugute halten darf man der Bahn auch ihr gründliches Energiespartraining der Lokomotivführer. Auf dem Hintergrund der oben genannten Zahlen erscheint dies allerdings auch als bitter notwendig.

Was kann man aus diesen Fakten schließen?

Der wichtigste Grund für das Bahnfahren, der auch von der Bahn selbst eifrig in den Vordergrund gestellt wird, sind die unbestreitbaren Vorteile hinsichtlich der Umweltbelastung gegenüber dem PKW und dem Flugzeug. Wenn diese Vorteile angesichts katastrophaler Umweltprobleme aber zum Tragen kommen sollen, dann zeigen die genannten Überlegungen, daß die Hochgeschwindigkeitsphilosophie der Deutschen Bahn und der deutschen Politik in dieser Form ein Irrweg ist. Wenn PKWs und Flugzeuge immer weniger verbrauchen, die Bahn aber immer mehr,

dann verspielt die Bahn über kurz oder lang ihren entscheidenden Trumpf.

Hohe Reisegeschwindigkeit mit alternativen Mitteln

In Schweden erreicht der X-2000 Zug, der sich meist auf 200 km/h beschränkt, zwischen Malmö und Stockholm eine deutlich höhere Reisegeschwindigkeit als der ICE zwischen Stuttgart und Hamburg. Die beiden Strecken sind etwa gleichlang und die Anzahl der Haltepunkte ist etwa die gleiche, trotzdem ist der X-2000 mindestens 20 Minuten schneller, in Einzelfällen fast eine Stunde! Ohne auf Geschwindigkeiten von nahe 300km/h zu beschleunigen, erreicht der X-2000 ab Malmö nach ca. 4 1/2 Stunden Fahrt sein Ziel Stockholm. Der X-2000 setzt auf Neigetechnik, um Kurven schneller befahren zu können und auf begradigte Strecken. Der ICE hingegen benötigt Neubaustrecken und fährt bis zu 280 km/h im Regelbetrieb. Schweden und andere Länder bauen den Zug nach der Strecke, Deutschland aber die Strecken nach dem Zug. Was teurer und energieaufwändiger ist, liegt auf der Hand.

Sinnvoller Umgang mit der Hochgeschwindigkeit

Geschwindigkeiten von deutlich über 200 km/h werden - aus Verbrauchsgründen - in Schweden (X-2000) und den USA (Acela-train) abgelehnt. Werden sie dennoch gefahren, wie etwa in Spanien, Italien oder Frankreich, plant man aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und im Interesse einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit kaum Halte ein. Ansonsten würde sich die Bahn wie die ökologisch verheerenden Kurzstreckenflieger verhalten, denn Hochgeschwindigkeitszüge verbrauchen bei der Anfahrt bis zum Erreichen der Reisegeschwindigkeit sehr viel Energie, analog zum Startvorgang eines Flugzeuges. Darum gibt es in Frankreich, Italien und Spanien auch keine sinnlosen Halte von Hochgeschwindigkeitszügen wie etwa in Montabaur oder wie der geplante Halt an einem nachrangigen Flughafen wie Stuttgart.

Der große internationale Flughafen in der Nähe ist Frankfurt, in kaum mehr als einer Stunde per Bahn zu erreichen. Es leuchtet nicht ein, warum der ICE z.B. den Transatlantik-Reisenden in kürzester Zeit zum Stuttgarter Flughafen bringen soll, damit der Reisende einen womöglich im Preis inbegriffenen Kurzstreckenflug nach Frankfurt unternimmt, um anschließend auf den Langstreckenflieger umzusteigen.

Besser ist es, der Reisende (beispielsweise aus Ulm) bleibt im ICE sitzen bis Frankfurt-Flughafen.

Wie wird die Bahn konkurrenzfähig ohne einen Cent auszugeben?

Die günstigste Maßnahme, um die Bahn konkurrenzfähig zu machen, wird in allen Staaten der Welt praktiziert, außer in Deutschland: ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen, das laut Umfragen von 72% der Bevölkerung gefordert wird und nur Vorteile brächte:

- a) weniger Unfälle
- b) geringerer Kraftstoffverbrauch
- c) höhere Kapazität der Autobahnen
- d) preisgünstigerer Ausbaustandard auf den Autobahnen (Italien 33% gegenüber BRD)

Das Ergebnis all dieser Überlegungen ist: Ausbau der Bahn ja, der Zustand unserer Umwelt erzwingt dies geradezu. Nur muß auch die Bahn sich bei ihren Fahrzeugen und Streckenbauten an die Maxime der Umweltfreundlichkeit halten, ansonsten wird sie nicht nur uninteressant im Fernverkehr, sondern auch unglaubwürdig.

Bauweise der Fahrzeuge im Hochgeschwindigkeitsverkehr

Andere Bahnen setzen auf durch Jakobsdrehgestelle verbundene Triebwagenzüge, dabei liegt je eine Achse unter dem Ende eines Wagenkastens, das aus zwei Achsen bestehende Drehgestell verbindet die Einzelwagen stabil. Drei Hauptvorteile kennzeichnen dieses Prinzip:

1. Größere Laufruhe
2. Fast 50% weniger Achsen, also weniger Gewicht und Energieeinsparung
3. Größere Sicherheit im Falle einer Entgleisung.

Ein Unglück wie in Eschede hätte bei einem Zug mit Jakobsdrehgestellen nicht zu über 100 Toten geführt. Diese Drehgestelle wirken wie die Wirbel eines Rückgrates und halten den Zug im Falle einer Entgleisung aufrecht und stabil, während Einzelwagen ineinandergeschoben werden, umfallen oder sich ziehharmonikaartig zusammenziehen. Warum läßt die Deutsche Bahn ihre Hochgeschwindigkeitszüge immer noch nach dem überholten Einzelwagenprinzip bauen? Unfälle in den Nachbarländern gingen selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten immer glimpflich aus. Warum will die Deutsche Bahn woanders nichts lernen?

Der Unterbau der ICE ist aerodynamisch viel ungünstiger als im Ausland. Warum werden hier keine Konsequenzen gezogen?

4. These:

„Stuttgart 21 wirkt als unbewußtes oder bewußtes Hemmnis gegen private Wettbewerber der Deutschen Bahn.“

Wie man auch in anderen Ländern sehen kann, gefährdet das neue europäische Signalsystem private Mitbewerber, also auch bei S 21 (Einbau pro Fahrzeug: 300 000 Euro). Da die Einfahrt von Dieselfahrzeugen bei S 21 verboten ist, kann man getrost davon ausgehen, daß S 21 als Wettbewerbsverhinderer auf der Schiene wirkt. Die starken Steigungen im Filderaufstiegstunnel werden Wettbewerber mit weniger kräftigen Triebfahrzeugen ausschließen. Die privaten Mitbewerber der DB erhielten vor etlichen Jahren absichtlich keine überzähligen E-Loks aus den Beständen der DB. (Ganz im Gegensatz zu Schweden, wo alle Gesellschaften, also auch die ehemalige Staatsbahn SJ, gleichberechtigt mit dem vorhandenen Rollmaterial bedacht wurden). Die deutschen Privat-Güterbahnen mußten sich mit uralten, luftverschmutzenden, längst abgeschriebenen russischen und norwegischen Dieselloks eindecken. Mit Steuergeldern finanzierte, noch relativ moderne E-Loks, die noch längst nicht verschrottungsreif waren, wanderten in den Schneidbrenner. Die „Eisenbahn-Revue-international“ schreibt in ihrer Ausgabe 3/2011, daß die privaten Konkurrenten der Bahn mittlerweile modernste Elektrolokomotiven beschafft haben, die energiesparender sind, als die der DB AG!

Die DB AG konterkariert diese Bemühungen im Interesse unserer Umwelt durch schikanöse Fahrplangestaltungen, die häufiges Anfahren und Bremsen der schweren Güterzüge der Privaten bedingen. Gleichzeitig sorgt die DB durch ihr Monopol beim Bahnstrom für finanzielle Benachteiligungen der Privaten.

5. These:

„Stuttgart 21 wirkt sich zumindest in der Bauphase negativ auf die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) aus“.
(Und die S-Bahn und auf den Straßenverkehr).

K 21 tangiert die SSB nicht, aber S 21 verursacht für das Ausgraben und Neuverlegen der SSB-Tunnels 131,1 Millionen Euro Kosten! (noch ohne die Bereiche Untertürkheim-Feuerbach)

Laut einem Artikel in der STZ vom 20.9.2009 müssen die Linien U1, U2 und U4 längere Zeit umgeleitet werden. Ein klares Dementi der SSB steht immer noch aus. Die Stadionlinie U11 würde durch diese Maßnahme längere Zeit entfallen.

Für die Unterbrechung des Stadtbahntunnels Heilbronnerstraße hat die SSB an den Gleisen der U5, 6, 7, 12, und 15 Gleiswechsel-Weichen zum Umkehren verlegt. **Diese Kosten gehören auch zu S 21!**

Die Linie U 13 entlang des Bahngeländes zwischen Bad-Cannstatt und Untertürkheim wird ebenfalls stark beeinträchtigt werden.

Bei S 21 wird der S-Bahnbetrieb leiden in der Bauphase, die Stadtbahn und der Straßenverkehr werden massivst beeinträchtigt an den beiden Hauptkreuzungen Schiller/Willy Brandtstraße und Schiller/Friedrichstraße!

Die bergmännisch zu bauenden neuen Tunnelröhren der Stadtbahn zwischen Hbf und Türlenstraße und der Bahn werden sich nur mit minimaler Überdeckung schneiden, bisher ist überhaupt nicht klar, wie das statisch beherrscht werden kann.

6. These:

„Stuttgart 21 verschlechtert massiv die gesamte Zulaufstreckensituation in der Region“

Bei den Zulaufstrecken zum Bahnhof kommt es infolge von Stuttgart 21 zu dramatischen Reduktionen. *Wo bisher weitgehend kreuzungsfrei mit Überwerfungsbauten gearbeitet wurde, und wo es nur eine (übrigens erst seit dem S-Bahn-Bau 1978) kurze eingleisige Stelle gab, gibt es plötzlich jede Menge niveaugleicher Kreuzungen und eingleisige Stellen.* Diese erzeugten Zwangspunkte machen somit eine freie Fahrplangestaltung je nach tatsächlichem Bedarf völlig unmöglich. Noch beim S-Bahn-Bau Ende der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts legte man etwa in Stuttgart-Zuffenhausen darauf Wert, daß die maximal vier abzweigenden S-Bahnen pro Stunde der Linie S 6 den Gegenverkehr mittels eines Überwerfungsbauwerkes nicht behindern. Bei Stuttgart 21 werden Züge in den Bereichen Rohr, Wendlingen, Nürnberger Straße etc. niveaugleich Gegengleise überqueren. *Besonders auf der sehr dichtbefahrenen viergleisigen Strecke im Bereich der Nürnberger Straße kann man dies nur als schwersten Planungsfehler einordnen.* Frage: Würde sich ein Autofahrer eine Autobahneinfahrt gefallen lassen, bei der die Gegenfahrbahn überquert werden muß? *Genau solcher Murks droht bei Stuttgart 21 zuhauf!*

Die vorhandenen Zulaufstrecken sind ungeeignet für einen Durchgangsbahnhof.

Der Pfuscher bei der Stuttgart 21 Planung entsteht zwangsläufig dadurch, daß sich das vorhandene Streckennetz auf dem Hintergrund des Kopfbahnhofes entwickelt hat. Der geplante Durchgangsbahnhof paßt nicht zu diesem Strecken-„Baum“, dessen „Stamm“ der Kopfbahnhof ist. So kann es passieren, daß man in Zukunft auf dem Weg von Esslingen nach Bad-Cannstatt des öfteren absurderweise zuerst über den Hauptbahnhof fahren muß, eine Zone mehr im Verbundtarif wird fällig werden, und die Fahrzeit verlängert sich, ggf. wird sogar ein Umsteigen erforderlich. Für diese unbefriedigende Situation ist einzig der systemfremde Durchgangsbahnhof verantwortlich, der neben unbestrittenen Fahrzeitverkürzungen eben auch deutliche Fahrzeitverlängerungen für viele Betroffene produzieren wird! All diese gravierenden Nachteile werden natürlich in den Werbebroschüren für S 21 geflissentlich verschwiegen!

Gäubahntrasse

Im Konzept Stuttgart 21 ist die eigenständige Trasse der Gäubahn überflüssig und nicht richtig integrierbar. *Trotzdem ist die Gäubahntrasse Vaihingen-Westbahnhof-Hauptbahnhof unverzichtbar für den Gesamtknoten Stuttgart, auch aus diesem Blickwinkel ist Stuttgart 21 abzulehnen.*

Die Gründe hierfür sind im einzelnen:

- a) Die Gäubahn hat bisher eine eigene Trasse und somit eine praktisch 100%tige Fahrplanstabilität.
- b) Die Fahrzeit ist deutlich kürzer als bei dem geplanten Umweg über den Flughafen, der niveaugleiche Kreuzungen in Rohr, Mischverkehr mit der S-Bahn und eingleisige Abschnitte vorsieht.
- c) Die Gäubahn dient bisher im Störfall bei der S-Bahn, der durchschnittlich einmal monatlich auftritt, als willkommener Bypass für die S-Bahnlinien S 1-3. Damit bleibt der Flughafen auch im Störfall erreichbar.
- d) Die Gäubahn dient für Dutzende Güterzüge täglich als Umleitung, wenn die Güterzugumfahrung Kornwestheim-Kornthal-Renningen-Sindelfingen gesperrt ist. Stünde die Gäubahntrasse nicht mehr zur Verfügung, wäre der Südwesten unseres Landes bei Bauarbeiten oder Störungen an der Umfahrung für den Güterzugverkehr nicht erreichbar.
- e) Die Gäubahntrasse ist bisher im Bereich Nordbahnhof über ein Gleisdreieck optimal an die Strecke Hauptbahnhof-Feuerbach angebunden. Aus der Sicht des Verfassers darf diese exzellente Anbindung niemals dem Städtebau geopfert werden.

Eingleisige Abschnitte bei Stuttgart 21 und ihre möglichen Folgen

Folgendes kleine Beispiel soll die Problematik erläutern: Die SSB hat bei ihrem Stadtbahnbau 2005 einen kurzen eingleisigen Abschnitt auf der U 2 eingebaut, der zuvor doppelgleisig war. Bei ihrem neuen Fahrplan „Netz 2011“ findet die Kreuzung der Bahnen der U 2 aufgrund übergeordneter Überlegungen ausgerechnet in diesem Bereich in der Schmidener Straße statt, ständige Verspätungen sind die Folge. *Bei den viel ausgedehnteren eingleisigen Stellen und den weitaus längeren Zügen bei der DB werden sich*

eingleisige Stellen wirklich verheerend auswirken. Der bisher laut Stiftung Warentest pünktlichste Großbahnhof (Kopfbahnhof Stuttgart) wird genauso unpünktlich werden, wie viele andere große Durchgangsbahnhöfe in Deutschland, die Verspätungen nicht mehr abpuffern, sondern nur noch weitergeben können.

Im Kopfbahnhof sind mehr gleichzeitig ein- und ausfahrende Züge möglich. Der jetzige Kopfbahnhof verfügt derzeit über 9 Zu- und Ablaufstrecken (es wären sogar 11 Zu- und Ablaufgleise bei wieder durchgehend doppelgleisigem Ausbau der Gäubahn und Verwendung des noch existierenden Gütergleises Kornwestheim-Hbf nutzbar, letzteres erfordert allerdings aufgrund der Zusammenführung mit dem stadteinwärtigen Gleis der S-Bahn im Bereich Feuerbacher Bahnhof eine 5. Tunnelröhre im Pragtunnel. Dieses Gütergleis liegt durch den Abbau des Güterbahnhofs neben dem Kopfbahnhof seit Jahren brach, es wird nur noch zu Umleitungen verwendet.). Der Tiefbahnhof besitzt nur 8 nicht kreuzungsfreie Zu- und Abläufe.

Mit anderen Worten: In den Kopfbahnhof können gleichzeitig 9-11 Züge ein- und ausfahren, in den Tiefbahnhof nur 8 Züge. 40 möglichen Fahrstraßen im Tiefbahnhof stehen 164 Regelzugfahrstraßen im Kopfbahnhof gegenüber! Somit ist der vorhandene Kopfbahnhof viermal flexibler!

Die Gäubahn, immerhin die ehemalige Magistrale Zürich-Berlin, verliert im Großraum Stuttgart durch S 21 ihre eigene Trasse und wird gezwungen, die Gleise der Flughafen-S-Bahnen S 2 und S 3 mit zu benutzen. Im Flughafenbahnhof wird der S-Bahn eines der beiden Gleise weggenommen, das andere erhält der Fernverkehr. Hier ist ein planerisches Chaos vorgesehen, das inzwischen bereits das Eisenbahnbundesamt alarmiert hat.

Es ist absolut unverzeihlich, wenn für viele Milliarden eine bisher optimale Infrastruktur gegenüber einer unflexiblen, beengten zerstört wird.

Trassierung der Strecke Rohr-Flughafen

Die Trassierung dieser Linie, die bisher nur von S-Bahnen befahren wird, erfolgte aus Ersparnisgründen auf der Basis der ehemaligen Nebenbahn Rohr-Leinfelden. Diese ist mit ihren engen Kurvenradien und den somit niedrigen Höchstgeschwindigkeiten eigentlich einer S-Bahn unwürdig, jetzt soll sie plötzlich sogar mit ICEs befahren werden! War eine Maxime von Stuttgart 21 nicht ein schnellerer Bahnverkehr?

Die besagte Trasse dürfte eigentlich aus heutiger Sicht allenfalls für eine Straßen- oder Stadtbahn durchgehen. Sie soll niveaugleich an der Röhrer Kurve angebunden werden und im Bereich des Flughafens für den Fern- und S-Bahnverkehr nur noch je eingleisig ausgeführt werden. *Kapazitätsminderung ist die zwingende Folge, in Zukunft zunehmender Bahnverkehr hat keinen Platz, Fahrplanstabilität wird der Vergangenheit angehören.*

7. These:

„Die Bahnhofsgestaltung bei Stuttgart 21 hat negative Konsequenzen auf den Betrieb und für viele Verbindungen in die Peripherie des Landes.“

Für den neuen Tiefbahnhof sind nur 8 Gleise vorgesehen, nur jeweils 5 können von jeder beliebigen Richtung angesteuert werden. Wartegleise und Bereitstellungsgleise gibt es nicht, abzustellende Züge sind kilometerweit bis Untertürkheim zu fahren - sie mindern die Kapazität der Tunnelröhren; sie verursachen unnötige Trassenpreise und überflüssigen Stromverbrauch.

Der Kopfbahnhof hingegen besitzt einen nahegelegenen Abstellbahnhof beim Rosensteinpark, der auf eigenen Gleisen unabhängig angefahren wird. Das führt beim Kopfbahnhof zu einem uneinholbaren Vorsprung bei der Kapazität!

Auch einige Vertreter des Konzeptes K 21 schlagen vor, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim zu verlegen (aus städtebaulichen Gründen). Aus Eisenbahn-technischen Gründen ist dies abzulehnen, auch würde in Untertürkheim weiteres wertvolles Güterbahnhofsland für diesen Zweck geopfert.

Im neuen Tiefbahnhof wird, bei gleichem und in Zukunft sogar steigendem Verkehr nur noch die halbe Bahnsteigfläche angeboten. Unerträgliches Gedränge wird die Folge sein vor allem im Berufsverkehr. Im bisherigen Kopfbahnhof ist jedes einzelne Gleis ohne eine einzige Treppe ebenerdig erreichbar, ohne eine einzige Stufe gelangt man auch in die große Halle, um sich etwas zu essen oder eine Zeitung zu kaufen. Rollstuhlfahrer, Menschen, die auf Rollatoren angewiesen sind, Kinderwagen, Fahrräder - idealer geht es nicht als im Kopfbahnhof. Auch das Argument der langen Wege beim Umsteigen um die Prellböcke herum sticht nicht mehr. Erstens gibt es unter den Gleisen eine Unterführung für diejenigen, denen das Treppensteigen nichts ausmacht, außerdem benötigen im Zeitalter der Doppelstockwagen nur noch ganz wenige Züge die volle Bahnsteiglänge.

Das eisenbahntechnisch vielleicht größte Manko des geplanten Tiefbahnhofs ist sein regelwidriges Gefälle von 15,9 Promille.

Eine ausführliche Darstellung dieses eigentlich kriminellen Sachverhaltes findet sich in der EisenbahnRevue international 12/2010 auf den Seiten 637ff.

So etwas ist bei S-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen durchaus tolerabel, nicht aber bei der großen Eisenbahn. Gleisdoppelbelegungen und Bahnsteigwenden sind bei diesem Gefälle nicht zulässig und daher im Regelbetrieb nicht möglich.

Nach der eisenbahnrechtlichen Definition verliert der Stuttgarter Bahnhof damit seinen Status als Bahnhof, er wird zur Haltestelle degradiert. Bei einem echten Bahnhof ist nämlich die Möglichkeit einer Bahnsteigwende Bedingung.

Nun könnte man einwenden, der Sinn des Durchgangsbahnhofs sei es ja gerade, daß Züge durchfahren. Trotzdem werden bei manchen Relationen, etwa beim IC Nürnberg-Karlsruhe, Bahnsteigwenden erforderlich aufgrund der vorhandenen Streckenstruktur (sogenanntes „Kopfmachen“). Diese Verbindungen müssen voraussichtlich für den Tiefbahnhof geopfert werden, die vorgeschlagenen Ersatz-Notlösungen für die zu streichenden Verbindungen

verursachen so große Fahrzeitverlängerungen, Umwege und Behinderungen anderer Züge, daß sie nicht ernsthaft in Betracht kommen werden.

Als maximale Längsneigung bei einem Bahnhof waren bisher 0,25 Promille zulässig, kürzlich wurde der Wert auf 0,16 Promille verschärft. In Stuttgart würde dank Stuttgart 21 europaweit der einzige Großbahnhof neu (!!) erbaut mit einem Gefälle von 15,9 Promille! Daß das Eisenbahnbundesamt diese Planung durchgehen ließ, ist ein großer Skandal.

Der Tiefbahnhof schließt andere Traktionsarten als die elektrische aus !

In den neuen Tiefbahnhof dürfen nur elektrische Fahrzeuge einfahren; dieselbetriebene Direktverbindungen an den Bodensee und in den Raum Hechingen entfallen durch Stuttgart 21. Die Gäubahn muß einen die Fahrzeit verlängernden Umweg nehmen, und Bad-Cannstatt wird auf vielen Relationen nur noch über den Umweg Stuttgart Hbf-tief erreicht (aus dem Filstal bzw. dem oberen Neckartal). Viele Umsteigebeziehungen werden durch S 21 an wesentlich längeren Wartezeiten leiden, während einige wenige profitieren.

Beim Alternativprojekt K 21 hingegen gewinnen alle Nutzer. Die viel gepriesenen sogenannten Durchmesserlinien bei Stuttgart 21 sind bei genauerer Analyse häufig als Bluff zu werten. Sie entstehen unvermeidlich, weil die Züge im Durchgangsbahnhof bekanntlich weiterfahren müssen, ungeachtet des tatsächlichen Bedarfes.

Was ist zum Beispiel (als extremes Beispiel) mit einem durchgehenden Zug Ulm-Stuttgart-Aalen gewonnen?

Durchmesserlinien wären im Kopfbahnhof genauso möglich, aus wirtschaftlichen Gründen bedient man aber bisher lieber die einzelnen Linienäste mit passenden Zuggarnituren, und fährt nicht auf einem Ast voll besetzt und auf dem anderen halbleer.

Durch Stuttgart 21 werden bisher umsteigefreie Verbindungen gekappt

Während für Stuttgart 21 mit den angeblich so wichtigen Durchmesserlinien geworben wird, verschwinden gleichzeitig gerade wegen Stuttgart 21 wichtige durchgehende Verbindungen.

Einige Beispiele:

- a) Nürnberg Karlsruhe (Ursache: keine Bahnsteigwende zulässig, siehe oben)
- b) Stuttgart-Friedrichshafen (Ursache: keine Elektrifizierung auf der Südbahn)
- c) Stuttgart-Hechingen (Ursache: keine Elektrifizierung auf der Zollernbahn)

Stuttgart ist ein Bahnhof, bei dem die allermeisten Fahrgäste aus, ein- oder umsteigen.

Stuttgart ist, zumal als Landeshauptstadt, für die ganz große Mehrheit der Reisenden Ziel oder Beginn ihrer Fahrt. Günstiger wäre es, durch einen integralen Taktfahrplan Umsteigebeziehungen in jede Richtung innerhalb weniger Minuten anzubieten. Im Tiefbahnhof werden, aufgrund der

nur 8 Gleise, viele Reisende im Extremfall bis zu einer knappen Stunde auf ihren Anschluß warten.

Wie werden umsteigende Reisende durch Stuttgart 21 empfangen?

Im Kopfbahnhof wird man, auch beim Umsteigen (nicht nur wenn man in die Stadt weitergeht) von der hohen Haupthalle weltstädtisch stilvoll und akustisch angenehm empfangen - ein Ort der Begegnung und des Abschieds, für den bequemen Kauf einer Zeitung, eines Buches oder einer kleinen Erfrischung. Diese Halle ist die wahre Visitenkarte der Stadt. Die neue, bei Stuttgart 21 geplante Empfangshalle wäre nur noch eine niedrige, dunkel-dumpfe Verteilerhöhle, von den Gleisen ausschließlich durch Treppen, Rolltreppen und Aufzüge erreichbar, ein optisch und von der Geräuschkulisse her unangenehmer, gruftiger Science-Fiction-Ort - niemals die neue Visitenkarte der Stadt, wie in der Werbung für Stuttgart 21 vollmundig behauptet.

Dampflokkfreunde sind von Stuttgart 21 überhaupt nicht begeistert.

Was für dieselbetriebene Fahrzeuge gilt, die bei großflächigen Stromausfällen einen Notbetrieb aufrechterhalten könnten, wenn der Tiefbahnhof nicht gebaut würde, gilt auch für die beliebten Dampflokksonderfahrten. Weder Diesel- noch dampfbetriebene Triebfahrzeuge dürfen Stuttgart 21 anfahren.

Sind Kopfbahnhöfe wieder im Kommen?

Galten Kopfbahnhöfe vor einigen Jahren noch aus technischen Gründen als veraltet, spielen heute andere Gesichtspunkte eine wichtigere Rolle. Die Lokwechsel gehören im Zeitalter der Triebwagen und Steuerwagen der Vergangenheit an, das zentrale Argument für den Durchgangsbahnhof ist also entfallen.

Auch die Haltezeit spricht nicht gegen den Kopfbahnhof. Die im Tiefbahnhof angenommenen 1-2 Minuten sind völlig unrealistisch, das findet sich bei entsprechenden Bahnhöfen nicht im Inland und erst recht nicht im Ausland. Die extrem schnellen Freccia rossa in Italien beispielsweise gewähren recht lange Aufenthaltszeiten auf den Unterwegsbahnhöfen. In den Mittelmeerländern schafft man so auch einen Puffer gegen Verspätungen und fährt trotzdem durchschnittlich viel schneller als hierzulande. Die Spanier gewähren daher ab 5 Minuten Verspätung Reisepreiserstattungen!

Selbst zur Dampflokkzeit waren 4-6 Minuten inklusive Lokwechsel bei durchgehenden internationalen Schnellzügen im Stuttgarter Kopfbahnhof der Normalfall.

Kopfbahnhöfe haben aus heutiger Sicht vor allem vier Vorteile:

- a) das Umsteigen geschieht ebenerdig und bequem, die Haupthalle ist sofort erreicht
- b) Kopfbahnhöfe sind barrierefrei
- c) Kopfbahnhöfe puffern Verspätungen besser ab durch ihre höhere Gleiszahl
- d) Kopfbahnhöfe leisten integrale Taktfahrpläne, weil sie mehr Gleise vorhalten müssen als Durchgangsbahnhöfe.

Beispiel Union Station Chicago

Neben durchgehenden Regionalverkehrsgleisen der Gesellschaft Metra weist dieser Bahnhof für den Fernverkehr strukturell eigentlich 12 Durchgangsgleise auf, die aber in der Mitte durch einen Gang unterbrochen sind. Dadurch entstehen gleichsam zwei miteinander verbundene Kopfbahnhöfe mit insgesamt 24 Gleisen, 12 nach Süden, 12 nach Norden. Begründet wird dies wie folgt:

- a) Das Gepäck gelangt ebenerdig von Gleis zu Gleis.
- b) Da in Chicago vor allem ein-, um- oder ausgestiegen wird (wie in Stuttgart), erreichen Reisende ihren Anschlußzug ohne eine einzige Treppe nach wenigen Metern.
- c) Barrierefreiheit wird in den USA viel ernster genommen als bei uns. Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kofferkulis und dergleichen mehr haben es in Chicago daher ganz einfach.

8. These:

„Es gibt keine Kostenwahrheit bei S 21/Beispiel S 60“

Die S 60 Böblingen-Rutesheim (Rankbachbahn) ist viele Jahre verzögert und immer noch nicht fertig. Die Kosten sind inzwischen von 93 Millionen auf über 150 Millionen explodiert (Quelle STZ).

Der Kostensteigerungsfaktor beträgt bisher: 1,61. Auf S 21 plus hochgerechnet ergeben sich circa 9,3 Milliarden... (Die Kostensteigerungen bei den Neubaustrecken Köln-Frankfurt und Nürnberg-Ingolstadt erreichten einen Faktor 2,3 bzw. 1,8, das bedeutet, auf Stuttgart 21 übertragen, einen zweistelligen Milliardenbetrag. Dazu paßt, daß Schweizer Experten, die sich bei Tunnelbauten bestens auskennen, für Stuttgart 21 (66 geplante Tunnelkilometer) Kosten von bis zu 11 Milliarden Euro nicht ausschließen wollen. In ihrer Berechnung vergleichen diese Experten den fast 10 km kürzeren Gotthard-Basistunnel und seine Kosten mit Stuttgart 21, wo immerhin 66 km Tunnelröhren geplant sind.

9. These:

„Die Entscheidungszeiträume bei S 21 waren bewußt kurz bemessen, um das Projekt möglichst geräuschlos durchzudrücken.“

Die Gemeinderäte hatten nur drei Tage zur Entscheidungsfindung.

Am 24.2.1994 unterschrieb Heinz Dürr einen Informationsvermerk zuerst gegen S 21/am 18. April 1994 nur sechs Wochen später stellte Heinz Dürr das Projekt einer stauenden bis entsetzten Öffentlichkeit vor. In diesen sechs Wochen konnte unmöglich eine fahrplantechnische Prüfung des Gesamtprojektes vorgenommen werden. (Quelle: „Eisenbahn-Revue international“ 2010/11)

10. These:

„Die sogenannte Flughafenanbindung bei Stuttgart 21 ist als durchsichtige Propaganda zu werten“.

Der Flughafen ist über die S 2 und die S 3 bereits gut angebunden. Wenn eine bessere Flughafen- und Messeanbindung so wichtig wäre, könnte man den Stuttgarter Airport schon heute, mühelos quasi im Vorlauf zu S 21/K 21 besser anbinden. Und zwar ohne einen Meter Gleis neu bauen zu müssen! Beispieler:

- a) Halt der Regionalzüge in S-Vaihingen oder Rohr zwecks Umstieg in die S 2 und S 3.
- b) Elektrotriebwagen der S-Bahn-ähnlichen Baureihe ET 425 können ab Würzburg oder Karlsruhe oder Aalen/Craillsheim z.B. als RE oder IRE ab Hbf weiterfahren auf der Gäubahn, Fahrzeit Hbf-Flughafen 18 Minuten, bei Halt in Vaihingen oder Rohr oder Leinfelden 20 Minuten.

Daß dies nicht gemacht wird, beweist, daß entweder kein Bedarf dafür vorhanden ist oder daß man die durch S-21 erzielten Fahrzeitgewinne besonders drastisch aussehen lassen will.

Mangels Nachfrage fährt derzeit nur jede zweite S 2 und S 3 in der HVZ zum Flughafen.

Es ist nicht Aufgabe der Bahn, einen nachrangigen Flughafen wie Stuttgart an den Hochgeschwindigkeitsverkehr anzubinden, und dadurch die Menschen erst recht zum Fliegen zu animieren.

Es kann und darf auch nicht Aufgabe der Bahn sein, die fragwürdige Entscheidung, die Messe an den Flughafen zu verlegen, im nachhinein zu rechtfertigen. Auf dem Killesberg schrieb die Messe schwarze Zahlen, erst 1993 wurde sie mit dreistelligem Millionenaufwand an das Stuttgarter Stadtbahn-Netz angeschlossen, mit nur 5 Minuten Fahrzeit ab Stuttgart Hauptbahnhof! An ihrem neuen Standort schreibt die Messe jetzt rote Zahlen. Es ist absolut nicht einzusehen, daß durch eine unwirtschaftliche Flughafen-anbindung diese unökonomische Investition nachträglich legitimiert werden soll.

Ist der Flughafenanschluß über die NBS Stuttgart-Ulm überhaupt bequem?

Bei Stuttgart 21 wird der Airport vom Hauptbahnhof aus angeblich in nur 8 Minuten angefahren. Wer aus dem Umland kommt, muß hierfür in aller Regel umsteigen und verliert teilweise viel Zeit. Mangels integralem Taktfahrplan wird ein passender Anschluß an einen Zug, der den Fildefaufstiegstunnel befährt, eher Zufall sein. Sitzt ein Reisender aber bereits in der S2 oder S3 oder hat er am Hauptbahnhof tief (S-Bahnstation) einen zweiminütigen Anschluß von einer anderen S-Bahn her, wird er mit seinem womöglich schweren Gepäck lieber sitzenbleiben, denn er landet schließlich mit der S-Bahn direkt am Terminal. Der zweite Flughafenbahnhof, der im Zuge der NBS Stuttgart-Ulm entstehen soll, liegt fast 30m tief. Alleine bis man an der Oberfläche angelangt und zum Terminal gelaufen ist, vergeht genausoviel Zeit, wie wenn man die preisgünstig zum Verbundtarif nutzbare Express-S-Bahn bei K 20 oder K 21 nützt! Diese aber bringt die Reisenden komfortabler Weise direkt ans Ziel!

Wollte man auch die Räume Tübingen/Göppingen/ Ulm durch Regional- und S-Bahnverkehr besser an den Flughafen und die Filder anbinden, könnte man die Flughafenstrecke nach Wendlingen verlängern. Das würde höchstens ein paar Prozent gegenüber dem Gesamtpaket Stuttgart 21 kosten.

Die optimale Lösung wäre es allerdings, den Flughafen durch die geplante Ring-S-Bahn des Alternativprojektes K 21 zu erschließen. Dieses exzellente Konzept, das auch

den Raum Bad-Cannstatt erstklassig an die Filder, die Messe und den Flughafen anbindet, ist jedoch nur dann wirtschaftlich, wenn auch die Neubaustrecke nach Ulm kommt.

11. These:

„In anderen Ländern werden große Kopfbahnhöfe renoviert und allenfalls durch zusätzliche kleine Tiefbahnhöfe ergänzt“.

Zürich: Ein beeindruckendes Beispiel ist der Ausbau des Züricher Kopfbahnhofes, die Kosten lagen angeblich bei 435 000 000 Euro. Ein im „Stern“ veröffentlichtes Geheimpapier der DB nennt für den etwas kleineren Kopfbahnhof in Stuttgart 340 000 000 Euro. Das paßt gut zu dem Züricher Wert. In ihren offiziellen Verlautbarungen arbeitet die Bahn allerdings mit einem Milliardenbetrag, ganz offensichtlich, um die Öffentlichkeit davon abzuschrecken, über eine Renovation des Kopfbahnhofs überhaupt erst nachzudenken.

Malmö: Der Kopfbahnhof Malmö wurde ohne jeden Abstrich beibehalten, ein zusätzlicher Tiefbahnhof verbindet eine neue Strecke unter der Stadt mit dem Kopfbahnhof, ein neuer Stadtteil (an der Peripherie, kein Abriß historischer Gebäude ist erfolgt) wird hauptsächlich durch die Bahn erschlossen, vorerst verkehren 350 zusätzliche Züge pro Tag, 450 sind geplant!! (Zum Vergleich Stuttgart heute etwa 650 Züge.). Das Projekt war eine Milliarde schwedische Kronen billiger als geplant und ein Jahr früher fertig als vorgesehen, Die Bauzeit lag deutlich unter zehn Jahren, dabei ist Malmö gerade mal ein Drittel so groß wie Stuttgart (Gesamtkosten unter 1 Milliarde Euro). Die Zulaufstrecken sind sehr gut gestaltet, es handelt sich hier um ein absolutes Lehrbeispiel für K 21 - die Projektbefürworter haben ein großes Eigentor geschossen, als sie Malmö im Sommer 2010 als Argument für ihr Projekt in der STZ verwendet haben.

Mailand: Der Hauptbahnhof von Mailand, ein großer Kopfbahnhof, wurde außerordentlich kundenfreundlich renoviert.

12. These

„Die durch die IGA 1993 geschaffene Vernetzung der Stuttgarter Parks wird durch Stuttgart 21 konterkariert.“

Die vielen reizvollen Stuttgarter Parkanlagen schenken der Stadt willkommene grüne Oasen. Im Jahre 1993 wurden im Rahmen der internationalen Gartenausstellung der Höhenpark Killesberg, der Leibfriedsche Garten, die Villa-Berg-Anlagen, der Rosensteinpark sowie unterer, mittlerer und oberer Schloßgarten mit hohem Aufwand zu einem zusammenhängenden System verbunden. Dieser neugeschaffenen Einheit droht durch Stuttgart 21 das Zerreißen am beliebtesten und sensibelsten Ort, an der Nahtstelle zwischen oberem und mittlerem Schloßgarten. Der im Volksmund „Glubschaugenriegel“ genannte Ingenhovsche Betonwall des nur teilweise vergrabenen S 21-Bahnhofs blockiert die historische, uralte Sichtachse Richtung Bad-Cannstatt. Der sogenannte Straßburger Platz, von vielen Architekten zu Recht als Unort bezeichnet, stellt eigentlich eine Beleidigung der Stuttgarter Partnerstadt Straßburg

dar. In Straßburg wird sehr viel unternommen, historische wertvolle Bausubstanz mit der Moderne zu verknüpfen, die neue Straßenbahn wurde und wird harmonisch in das Stadtbild hineinkomponiert, was man von der Stuttgarter Stadtbahn, so wertvoll sie ist, nicht gerade behaupten kann.

Kleiner Exkurs in die jüngere Stadtgeschichte

Nach den massiven Zerstörungen durch den zweiten Weltkrieg gefielen sich die Stuttgarter Stadtväter darin, für den vermeintlichen Fortschritt das wenige Erhaltene und Wertvolle an alter Bausubstanz erst recht abzureißen. Entschlossener Bürgerwiderstand konnte das Neue Schloß und die Elsässersche Markthalle retten, das Kaufhaus Schokken oder das Kronprinzenpalais, das heute im durchaus spektakulären Schloßplatz-Gesamtensemble schmerzlich vermißt wird, konnten nicht erhalten werden.

Breite Stadtautobahnen waren die Devise der Zeit, Politiker derselben Parteien, die die Zerschneidung der Stadt durch die Bahnanlagen als Gleiswüste und schmerzliche Wunde beklagen, hatten keine Probleme damit, den engen Talkessel mit häßlichen, teilweise 10- und mehrspurigen Autoschneisen rücksichtslos zuzupflastern und in voneinander isolierte Sektoren zu zerlegen. Der zu dieser Zeit erbaute, mit dem Bonatz-Preis ausgezeichnete Kleine Schloßplatz war ein häßlicher Nicht-Ort, der in dieser Form längst wieder beseitigt wurde. Heute konzentriert sich der Kampf der Bürgerschaft auf den Erhalt des Hotels Silber, des Bahndirektionsgebäudes und auf die Rettung des Bonatz-Scholer Bahnhofsbauwerks. Dieses markante und unglaublich durchdachte Gebäude, teilweise bereits amputiert, soll auch noch den Südflügel verlieren, es wird rabiāt entkernt und innen perforiert. Ein weltweit geachtetes Denkmal soll einfach so geschleift werden; der isolierte Restbau würde dann wohl den nicht vorzeigbaren Straßburger Platz und die Ingenhovensche Perry-Rhodan-Architektur vor den Blicken der Flaneure der unteren Königstraße schamhaft verbergen.

Das Schicksal des mittleren Schloßgartens bei Stuttgart 21

Durch S 21 wird der mittlere Schloßgarten zur grünen Schlucht, eingezwängt in ein technokratisches, brutales „U“, gebildet aus dem Betonriegel des schief herausragenden Tiefbahnhofes, der unattraktiven Blockbebauung über den ehemaligen Gleisen und den lieblos hingeklotzten Ministeriumsbauten an der B 14. Der mittlere Schloßgarten verkommt so zum Hinterhof für die Zigarettenpausen der Ministerialen. Die Sicht auf die vielfach bewunderten Stuttgarter Hügel, das fast mediterrane Flair, geht unter. Übrig bleibt ein Alibi-Grünstreifen, der niemals ein Gegengewicht zu der wuchtigen, beidseitigen Verbauung sein kann. Überhaupt gibt es ein Hauptproblem bei der Rezeption von Stuttgart 21: Aus der Vogelperspektive (im Turmforum oder im Rathaus) sieht für manche die S-21-Planung recht beeindruckend aus, das sei durchaus zugestanden. Wenn man sich aber Stuttgart 21 in der realen Ebene des Betrachters vorstellt, dann entfaltet es seine ganze Häßlichkeit.

Die wahre Ursache der Verlärmung des unteren Schloßgartens

Lautstark beklagt die CDU die Verlärmung dieses Parks durch die Züge. Diese Aussage ist eine hinterlistige Verdrehung des wahren Sachverhaltes. Trotz der hohen Lärmschutzmauer und des von 80km/h auf 50km/h abgesenkten, durch scharf eingestellte Radarfallen durchgesetzten Tempolimits hört man im unteren Schloßgarten vor allem eines: Autos, Autos und nochmals Autos. Die ab und zu akustisch wesentlich leiser in Erscheinung tretenden Züge erscheinen dagegen fast als Wohltat für das Ohr des Parkbesuchers.

III. Zum Nachdenken:

a) Transparency international“

Beim internationalen Korruptionsindex schließt Deutschland seit Jahren ungünstig ab. Ist es wirklich Zufall, daß die skandinavischen Länder, die Niederlande und die Schweiz bei diesem Index immer die Spitzenplätze einnehmen und gleichzeitig nur sinnvolle Bahngroßprojekte betreiben, die, wie etwa in Malmö, Kapazitätssteigerungen weit über denen von Stuttgart 21 bieten, die aber, wie in Malmö geschehen, ein Jahr früher als geplant fertiggestellt werden und dabei den Planansatz um rund 10% der Kosten unterschreiten?

Falsch gesetzte Anreize

Die Eisenbahn Revue international schreibt in ihrer Ausgabe vom Juni 2011 auf Seite 309: „Um die ...genannten bahntechnischen Unglaublichkeiten (bei Stuttgart 21) einordnen zu können, müssen aber die Randbedingungen kurz angerissen werden.... Hinzu kommen die... ergebnisorientierten Millionen-Boni des oberen Managements ..., über die sich bei Rückabwicklung von S 21 empfindliche Verdienst-Einbußen ergeben würden.“ Dieser Tatbestand erklärt zwanglos den verbissenen Eifer, mit dem Bahnvorstand Grube um Stuttgart 21 kämpft. Der Autor Dr. Christoph M. Engelhardt fährt fort: „Für die Kritiklosigkeit der Geldgeber auf Seiten des Landes und der Region mag auch die Nähe einiger von S 21 profitierender Unternehmen zu der früheren baden-württembergischen Landesregierung eine Rolle gespielt haben, sei es über Parteispenden, Aufsichtsratsposten oder Stiftungstätigkeiten.“

b) Pressefreiheitsindex

Der internationale Pressefreiheitsindex plazierte wiederum die Schweiz und Skandinavien ganz vorn. Deutschland konnte sich zwar 2010 vom 23. auf den 17. Platz vorarbeiten, aber ist es wirklich verwunderlich, daß eine freie, investigative Presse unwirtschaftliche Großprojekte wie Stuttgart 21 in Skandinavien verhindern kann?

Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten berichteten bis 2008 im wesentlichen nur positiv über Stuttgart 21, BILD-Stuttgart macht bis auf den heutigen Tag die Stuttgart-21-Gegner lächerlich. Das Gegenteil von Pressefreiheit sind auch steuerfinanzierte millionenteure Werbekampagnen der Projektbefürworter, die mit nachweislichen Falschaussagen aufwarten.

IV. Fazit

Warum Stuttgart 21 weder schneller, komfortabler noch zukunftsorientiert ist

Aus all den genannten Argumenten ergibt sich, daß die drei Hauptparameter, mit denen man für Stuttgart 21 wirbt, in keiner Weise zutreffen. Weder ist der Bahnhof schneller (eine Beschleunigung ergibt sich im wesentlichen über eine Neubaustrecke nach Ulm, an die der Kopfbahnhof genauso angeschlossen werden kann, (das hat mittlerweile sogar Herr Ramsauer verstanden), noch ist er komfortabler - das reine Gegenteil ist der Fall. Schon gar nicht ist er zukunftsorientiert, weil er das derzeit modernste Fahrplankonzept, den integralen Taktfahrplan, nicht leistet. Die sogenannte Parkerweiterung als Argument ist bei Licht betrachtet eine demagogische Verdrehung. Durch den Eingriff in den mittleren Schloßgarten war die Bahn verpflichtet, eine Ausgleichsmaßnahme vorzusehen, die den Verlust an zentraler Stelle der Stadt aber niemals aufwiegen kann.

Ökologie und Ökonomie passen nicht zu Stuttgart 21

Das Argument mit der Ökologie bei Stuttgart 21 ist aufgrund der viel höheren Energieverbräuche blanker Hohn, dabei sind die klimatologischen Auswirkungen auf den Stuttgarter Talkessel noch nicht einmal berücksichtigt. Schließlich bleibt noch der Städtebau. Man wirbt mit den freiwerdenden Gleisflächen. Niemand scheint sich aber Gedanken darüber zu machen, daß es sich hier in erster Linie um ehemalige Güterverkehrsareale handelt. Die freiwerdenden Flächen wurden nämlich, ohne daß dies der Öffentlichkeit groß auffiel, zehn- und zwanzigfach im Umland wieder versiegelt in Form von Lastwagenspeditionen, die großenteils sogar von der DB betrieben werden. Warum gibt es in Deutschland immer weniger Güterverkehr auf der Schiene? Die Antwort ist ganz einfach: weil immer mehr Gleisanschlüsse wegfallen! In Stuttgart wurden einzelnen Firmen 1,5 Millionen Euro angeboten, wenn sie auf ihren umweltfreundlichen Schienenanschluß verzichteten. In anderen Ländern hingegen wird im Güterverkehr voll auf die Schiene gesetzt, an der Spitze die USA (70% Anteil), Schweiz (im Transit auch bereits 70%) oder Schweden (40%). In Deutschland ist der Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr inzwischen leider fast vernachlässigbar. Im Vorgriff auf Stuttgart 21 hat man praktisch alle Güterbahnhöfe in Stuttgart zerstört, bewußt oder unbewußt, das sei dahingestellt.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 wird für den Schienengüterverkehr, der für unsere exportorientierte Wirtschaft ja so enorm wichtig ist bzw. genauer ausgedrückt, sein sollte, kein Cent ausgegeben. Es gehört zu den allergrößten Merkwürdigkeiten, daß dies der IHK überhaupt nicht störend auffällt, obwohl hier doch ein gewaltiges Wettbewerbshindernis für die hiesige Wirtschaft entsteht.

Irrwitzige Kostenrelationen

Gerade einmal die Hälfte des finanziellen Volumens, das für den neuen Stadtteil in Stuttgart, für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke ausgegeben wird, würde ausreichen, um den Schienengüterverkehr in ganz Deutschland zu verdoppeln. Damit ließen sich die unerträglichen Lastwagenkolonnen auf den Autobahnen auflockern, weniger Feinstaub aus Dieselruß entstünde, weniger schwere LKW-Unfälle

würden verursacht und viel geringere Mengen an CO₂ würden ausgestoßen.

Alleine die Tatsache, daß mit diesen Mitteln in ganz Deutschland soviel Gutes bewirkt werden könnte, belegt schlagend den ganzen Irrsinn dieses Projektes.

Sollen also Stuttgart 21 und die Neubaustrecke gebaut werden?

a) Tiefbahnhof Stuttgart 21

Aus allen vorstehenden Ausführungen ergibt sich zwingend, daß Stuttgart 21 auf gar keinen Fall gebaut werden darf. Stuttgart 21 wäre ein nicht wiedergutzumachender Fehler.

b) Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm

Hier ist es schwieriger, eine eindeutige Empfehlung abzugeben, die negativen Argumente überwiegen deutlich, aber es gibt auch positive Gesichtspunkte.

Die wichtigsten Argumente gegen die Neubaustrecke:

- a) Die überwundenen Höhenunterschiede sind etwa doppelt so hoch wie bei der Bestandsstrecke. Stuttgart-Flughafen-Wendlingen fast 400m auf und ab, die Alb wird auf 755 über N.N. überquert (zum Vergleich: Scheitelpunkt der Bestandsstrecke in Beimerstetten 595 über N.N.)
- b) Die Steigungen überschreiten teilweise 3% und schließen einen wirtschaftlichen Güterverkehr vollkommen aus.
- c) Neuere Studien belegen, daß die Neubaustrecke im weiteren Verlauf die Zahl der möglichen Güterzugtrassen gegenüber dem Istzustand auf 55% reduziert. Das ist eigentlich nicht hinnehmbar.
- d) Die Neubaustrecke ist für einen integralen Taktfahrplan nur dann interessant, wenn die Fahrzeit realistisch auf unter 30 Minuten gedrückt werden kann. Ansonsten käme man auch mit einer ertüchtigten Filstalbahn aus, die zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn erheblich schneller war aufgrund besseren Gleiszustandes.
- e) Der Untergrund für die geplanten langen Tunnels ist schwer kalkulierbar. Die Kosten sind wahrscheinlich kaum beherrschbar.
- f) Die Wirtschaftlichkeit der Investition ist auf dem Hintergrund der zu erwartenden Kostenexplosion und der fehlenden Güterverkehrtauglichkeit nicht gegeben. Die Wirtschaftlichkeit von knapp über 1 wurde nur durch offensichtliche Manipulation erreicht.
- g) Die eingesetzten Mittel kannibalisieren womöglich den Ausbau der Gäubahn, Südbahn, Zollernbahn, Rheintalbahn etc.

Die wichtigsten Argumente für die Neubaustrecke:

- a) Die Neubaustrecke schafft Kapazitäten auf der Bestandsstrecke, die z.B. für eine Filstal-S-Bahn Richtung Göppingen genutzt werden könnten.
- b) Die Neubaustrecke schafft schnellere Verbindungen aus dem Raum Ulm Richtung Tübingen, Reutlingen (wenn sie denn angeboten werden), Filder etc.
- c) Die NBS ist durch die Anpaarungen an die A 81 und durch die vielen Tunnels landschaftsschonend.
- d) Welche Kompromißlinie ist denkbar, wenn man wenigstens die Neubaustrecke haben möchte?

Man könnte die Neubaustrecke bauen und versuchen, die oben genannten Einwände so gut wie möglich zu berücksichtigen. Da die NBS mit Sicherheit viel teurer als veranschlagt wird (vgl. alle anderen NBS in der BRD), wird sich der Bau länger hinziehen, als erwartet, auch aufgrund der geologischen Situation.

Das ergäbe die Möglichkeit, das Alternativprojekt K 21 in der Zwischenzeit in aller Ruhe anzugehen und mit der erforderlichen Planungstiefe zu erarbeiten.

e) Was könnte passieren, wenn auch die Neubaustrecke sich als undurchführbar erweist?

Am Ende des Kapitels „Flughafenanbindung, These 10, wurde hierauf bereits eine Antwort gegeben.

Und wenn Stuttgart 21 scheitert, kommt dann „Gar nichts?“

Oder: was uns alles erspart bleibt, wenn S 21 nicht kommt.

Das ist die große Drohung der Stuttgart-21-Befürworter - aber es ist eine völlig leere Drohung. Selbst wenn das Alternativ-Projekt K 21 nicht käme, wäre es doch unendlich viel besser, wenn der vorhandene Kopfbahnhof erhalten bliebe. Denn nur mit dem jetzigen Kopfbahnhof ist * ein integraler Taktfahrplan möglich (bei großen Zugzahlsteigerungen hätten auf dem Areal sogar mühelos 20 und mehr Gleise Platz, der Tiefbahnhof wäre jedoch nicht erweiterbar).

- *gibt es generell kurze Umsteigezeiten
 - *bleiben der mittlere Schloßgarten und die Baudenkmale erhalten
 - *fließt kein Geld für sinnloses Aufreißen der Stuttgarter U-Bahntunnels (dreistellige Millionenbeträge)
 - *braucht man kein irrwitzig teures Grundwassermanagement, das jahrelang viel Energie verbraucht, das Grundwasser und die Parkbäume gefährdet und die Stadt mit 17 km oberirdischen Röhren verschandelt
 - *müssen keine Schulen verlegt werden
 - *muß kein Busbahnhof verlegt werden
 - *wird kein Mineralwasser gefährdet
 - *werden keine unkalkulierbaren Kostenrisiken eingegangen
 - *bleibt die urbane, wunderschöne Einfahrt in den Kopfbahnhof erhalten
 - *bleibt der Bahnhof barrierefrei
 - *behält die Gäubahn ihre sinnvolle Funktion
 - *kommt es zu keinen Fahrzeitverlängerungen (Gäubahn, Raum Cannstatt usw.)
- und vieles andere mehr.

Ein Scheitern des Projektes wäre sogar ohne das Zustandekommen des Alternativprojektes K 21 ein riesiger Gewinn.

Aus der Sicht des Verfassers wäre es für die politische Kultur unseres Landes ein Triumph, wenn sich die Vernunft des mündigen Bürgers über Partikularinteressen beteiligter Unternehmen und die geballte Unvernunft der bisher herrschenden Politik durchsetzen würde. Das Scheitern von Wyhl, Kalkar, Wackersdorf und des Transrapid haben unserem Land im nachhinein betrachtet nur gut getan!

Kaum jemand ist traurig darüber, daß diese Großprojekte nicht durchgesetzt werden konnten, im Gegenteil, mehr als 90% der Bevölkerung sind wahrscheinlich froh, daß sie nie zustande kamen! Bei Stuttgart 21 wäre es nicht anders. Nicht ohne Grund haben die Stuttgart 21 befürwortenden Parteien CDU, FDP und SPD bei der Landtagswahl am 27.3.2011 teilweise herbe Verluste einstecken müssen.

Soll deshalb K 21 auch nicht gebaut werden?

Damit kein falscher Eindruck aufkommt - ich bin sehr wohl für Großprojekte - nur sinnvoll müssen sie schon sein. Und sinnvoll ist zum Beispiel K 21. Deshalb ist mir der letzte, folgende Absatz auch so wichtig!

Ein wirklich ernstgemeinter, guter Rat an die SPD, die Wirtschaft und insbesondere an die IHK!

Hunderttausende haben sich ehrenamtlich, unter Einsatz von viel Zeit und Geld und sehr oft unter Inkaufnahme von persönlichen Nachteilen gegen Stuttgart 21 engagiert. Der Verfasser dieses Papieres rät, diesen Impetus aufzunehmen und das Alternativ-Projekt K 21 zu verwirklichen. Das Engagement zahlloser Bürgerinnen und Bürger würde so auf ein positives, gemeinsames Ziel gelenkt und für unser Land aufgegriffen.

Die mit Stuttgart 21 verfolgten Ziele wären mit K 21 viel besser zu erreichen, ja überhaupt erst zu erzielen. Ja, es ist richtig - Herr Herrenknecht könnte keine 66 km Tunnelröhren in Stuttgart bohren - aber eben immerhin 24 km. Lassen es IHK, SPD und die Wirtschaft aber darauf ankommen, Stuttgart 21 oder „garNichts“ als Alternative zu definieren, dann spielen sie genauso va banque, wie es die CDU/FDP-Landesregierung getan hat, und die verlor bekanntlich die Landtagswahl, indem sie bei Stuttgart 21 und der Laufzeitverlängerung der AKWs den Willen der Bevölkerungsmehrheit sträflich mißachtete.

Für die meisten Stuttgart-21-Gegner hingegen wäre bereits das „Gar nichts“ ein grandioser Erfolg, auch ohne K 21. K 21 ist, auf diesem Hintergrund betrachtet, ein großartiges Angebot an die hiesige Wirtschaft. Begeht die Wirtschaft den Fehler, nicht auf K 21 umzuschwenken, wird sie am Ende womöglich mit leeren Händen dastehen. Auch hier gilt das Wort von Michajl Gorbatschow: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Noch ist es Zeit, für die SPD, die Wirtschaft und die IHK, umzukehren. Hunderttausende würden sie mit ihrer Hingabe unterstützen! Ein Durchdrücken von Stuttgart 21 gegen alle Vernunft wird diese Menschen für den Rest ihres Lebens gegenüber der bei uns üblichen Politik völlig entfremden, ein Scheitern von Stuttgart-21 ohne gleichzeitige Unterstützung der Alternative K 21 würde in erster Linie der SPD und den hiesigen Unternehmen schaden.

Jürgen Schwab, im April 2011