

Der wahre Fortschritt fährt oben!

Argumente der Vernunft

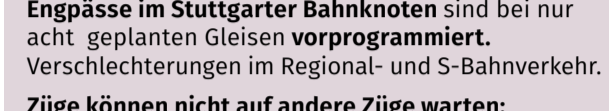


„Stuttgart 21“ ist trotz aller politischen Beteuerungen ein Rückschritt für die Bahnkunden und eine Wachstumsbremse für das Land.

- In der sogenannten Schlichtung 2010 wurden gravierende Mängel und der geringe bahntechnische Nutzen des geplanten Tiefbahnhofs aufgezeigt. „Stuttgart 21“ ist für lediglich 32 Züge in der Stunde ausgelegt und damit schon bei der Inbetriebnahme überlastet. Der heutige Kopfbahnhof fertigt fahrplanmäßig 39 Züge ab und bietet Leistung für mehr als 50 Züge. Weiterer zukunftsfähiger Ausbau ist möglich.
- „Stuttgart 21“ „funktioniert“ nur mit Doppelbelegungen (kürzere Züge mit geringerer Kapazität) und unrealistisch kurzen Haltezeiten, mit deutlich verschlechterter Betriebsqualität gegenüber dem Kopfbahnhof. Verspätungen können nicht, wie im „Stresstest“ gefordert, abgebaut werden.
- Gegenüber „Stuttgart 21“ bringt das Konzept „Kopfbahnhof 21“ nach dem Gutachterbüro 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 vs. Kopfbahnhof

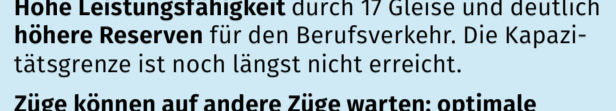
Hauptbahnhof Stuttgart



Engpässe im Stuttgarter Bahnknoten sind bei nur acht Gleisen **vorprogrammiert**. Verschlechterungen im Regional- und S-Bahnverkehr.

Züge können nicht auf andere Züge warten: „Bahnhof der verpassten Anschlüsse“, lange Wartezeiten = längere Reisezeiten.

Der in den Koalitionsverträgen der Bundesregierung 2013 und 2018 vereinbarte Integrale Taktfahrplan ist für immer ausgeschlossen.



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.

Integrale Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild **möglich** (Anschlüsse von allen zu allen Zügen).

Sicherheit: Brandschutz & Gleisneigung



Der **Tiefbahnhof ist schräg**, mit **15 % Längsneigung der Bahnsteiggleise**, 6-fach über zulässigem Wert nach EBO (Eisenbahn-Betriebsordnung) von 2,5 %; vom Eisenbahnbundesamt (EBA) bereits vorab ohne Nachweise gleicher Sicherheit genehmigt.

Sicherheitsrisiko: Züge können ungewollt losrollen und schwere Schäden anrichten.

Im Brandfall wird der Tiefbahnhof zur Falle! Die Fluchtwege sind viel zu lang; sie führen über die Treppen nach oben in die giftige Rauchsicht hinein. Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer sind auf fremde Hilfe angewiesen.

Die **60 km S21-Tunnel** werden bei einem schweren **Brand zur Todesfalle** – die Fluchtwege zu den Rettungstollen sind mit 500 m viel zu lang, das Entrauchungskonzept völlig unzureichend; die Flüchtenden werden vom tödlichen Rauch überholt und darin umkommen.

Nach einem schweren Brand muss der Tunnel zum Beseitigen der Bauschäden mehrere Monate gesperrt werden; dann ist der Stuttgarter Hauptbahnhof nur noch eingeschränkt mittels Notfahrplan erreichbar.



Bestehender oberirdischer **Kopfbahnhof** ist **waagrecht**, EBO-Anforderung „Gleisneigung kleiner 2,5 %“ ist voll erfüllt – die Züge stehen sicher und können nicht ungewollt losrollen; es gibt **kein Sicherheitsrisiko**.

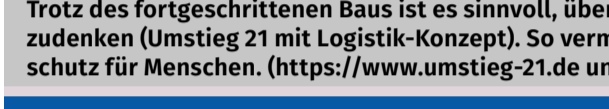
Der Kopfbahnhof hat **ebenerdige Fluchtwege**, ein Verrauben der Fluchtwege ist ausgeschlossen, Rollstuhlfahrer können sich selbst retten. Für **Rettungskräfte ist Zufahrt auf den Bahnsteig** möglich. Im Gegensatz zum Tiefbahnhof besteht im oberirdischen Kopfbahnhof auch im Brandfall kein Gefahren-Risiko.

Weniger und kürzere Tunnel (Pragtunnel und Rosentunnel), dadurch wesentlich geringeres Risiko und bessere Rettungsmöglichkeiten.

Zugbrände sind kein seltenes Ereignis; laut DB gibt es jährlich etwa 60 Brandereignisse bei Reisezügen. Je länger der Tunnel, umso wahrscheinlicher ist dort ein Brand. Ein Zugbrand auf freier Strecke verläuft in der Regel glimpflich; im Tunnel wird das zur Katastrophe!

Trotz des fortgeschrittenen Baus ist es sinnvoll, über alternative Verwendungsvorschläge von „Stuttgart 21“ nachzudenken (Umstieg 21 mit Logistik-Konzept). So vermeidet man die Gefahren durch den minderwertigen Brandschutz für Menschen. (https://www.umstieg-21.de und https://www.youtube.com/watch?v=eOYsvzLcA)

Umwelt • Lärm • Energie



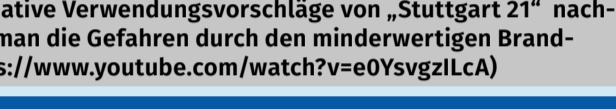
Hoher Energieverbrauch für Rolltreppen, Aufzüge, Belüftung, Beleuchtung und Züge (aufgrund der Steigungen und Tieflage des Bahnhofs und erhöhtem Luftwiderstand im Tunnel).

Verschlechterung des Stadtklimas

- über 1.500 Bäume werden schon abgeholzt ohne die versprochene Aufforstung, weitere werden folgen.
- Gefahr des Vertrocknens 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 gingen in der Innenstadt ca. 10 Hektar verloren. Als „Parkerweiterung“ zählen dabei auch Schotterflächen und begrünete Seitenstreifen an Straßen.

Die Unterführung (Dükerung) der drei Hauptabwasserkanäle unter dem Bahnhofstrog reduziert ihre max. Abflussleistung deutlich; dadurch steigt die **Überflutungsgefahr** der Innenstadt bei einem **Sturzregen**.



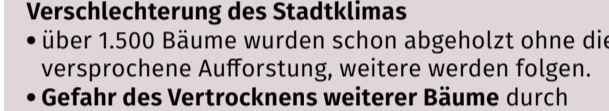
Deutlich geringerer Energiebedarf durch Tageslicht, frische Luft, weniger erforderliche Rolltreppen und Aufzüge. Geringer Energiebedarf für Reiseverkehr, da keine Höhenunterschiede und nur 2 sehr kurze Tunnel vorhanden.

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

Stadtentwicklung



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 möglich. Eine vollständige Entwidmung erfordert folgend, da:

- 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.
- Privat- und Museumsbahnen Anspruch auf die Benutzung eines Teils der bisherigen Gleise und des Abstellbahnhofs erheben können.

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.



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. Autovekehr 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.

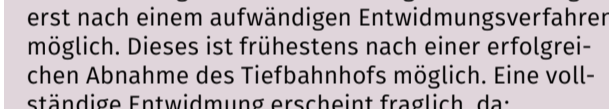
Verkehrlicher Leistungsvergleich & Wertschöpfung

- 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.

- 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“.

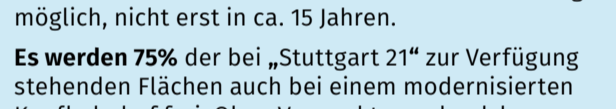
Im Herbst 2010 beauftragte die ehemalige Ministerin Tanja Gönner im Vorfeld der „Schlichtung“ ein Gutachten bei SMA (*) zur vergleichenden Bewertung der verkehrlichen Leistung von S21 und K21, welches sie aber weder vor noch nach der Schlichtung veröffentlichte. In dem Gutachten werden 196 Bahnhöfe und 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



Inzwischen werden die Rohre des Grundwasser-Managementes abgetragen. Die offenen Rohre zeigen zentimeterdicke Rostschichten. Große Teile des Rostes sind in den Boden eingeschwehrt worden.

Die Tunnel bei „Stuttgart 21“ verlaufen durch Anhydrit, der bei Kontakt mit Wasser stark aufquellen kann. Folge: **häufige und teure Sanierungen** wie beim Engeltunnel bei Leonberg (A81). Während der **Sanierungszeit** bricht der Knoten Stuttgart zusammen, der Fernverkehr muss an Stuttgart vorbei fahren.



Keinerlei Gefährdung des zweitgrößten Mineralwasserservorkommens in Europa.

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

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

Anbindung des Flughafenbahnhofs



Ca. 10 Min. Fußweg vom Flughafen-Bahnhof bis zu den Terminals. Man kommt aus 25 m Tiefe über mehrere Treppentage oder über Aufzüge hoch und hat noch 300 m Fußweg mit dem ganzen Gepäck. Hier wird der **Fahrzeitgewinn vernichtet!**

Zukünftig sollen die Strecke Stuttgart – Vaihingen – Schweizer-Grenze über den noch zu bauenden 11 km langen Pfaffensteigtunnel von der Gäubahn direkt zum Flughafen geführt werden. Ohne Panoramastrecke wird Stuttgart-Vaihingen vom Regionalverkehr abgehängt.



Ankunft im S-Bahnhof **bedeutet kurze Fußwege**. Express-S-Bahn zum Flughafen über die bestehende schöne Gäubahnstrecke (Panoramastrecke) sofort möglich. Fahrzeit 18 Min.

Express-S-Bahn könnte alle 15 Min. verkehren. Stuttgart-Vaihingen wird zum Verkehrsknoten auf den Fildern ausgebaut.

Mit dem Bau der Gäubahnvariante, die die wirkliche Ergebnis der Bürgerumfragen des Filderdialogs 2012 war, hätte man alle hier aufgeführten Probleme und zusätzlichen Kosten vermeiden und trotzdem eine schnelle Flughafenanbindung realisiert.

Bauzeit, Kosten & Wirtschaftlichkeit

Bei Baubeginn sollte „Stuttgart 21“ **2019** in Betrieb gehen. 2013 wurde daraus 2021, seit 2017 sagt die DB 2025 und heute, Anfang 2024, wird es 2026, 2027 oder später. Außerdem ist eine **Teil-Inbetriebnahme** im Gespräch.

Bis zur vollen Umsetzung aller Ausbaustufen eines modernisierten Kopfbahnhofs ist **jede Spärraum-Verbesserungen** im Bahnbetrieb.

Neueste Enthüllungen: Man hat erkannt, dass **Ergänzungsvorhaben** in **den nördlichen Zuläufen** notwendig sind, genaunent **P-Option** und **T-Spanne** bzw. Nordkreuz. Eigentlich wären allein diese Projekte für einen modernisierten Kopfbahnhof nützlich gewesen, man hätte sich „Stuttgart 21“ sparen können. So werden jetzt (2023/24) für „Stuttgart 21“ fertige Tunnelwände nach Bad Cannstatt wieder eingerissen und umgebaut. Später, während der mehrjährigen Bau-phase zusätzlicher Tunnel, muss zwischen Bad Cannstatt und Tiefbahnhof der Verkehr **eingleisig** abgewickelt und der Tunnel nach Feuerbach zum Anschluss des „Nordzulaufes“ erneut für Jahre **gesperrt** werden.

Auch im **Süden** bleibt der Knoten Stuttgart eine **Baustelle**: Bis zur Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels soll die Magistrale **Gäubahn geschätzt 10 Jahre lang in Vaihingen enden**. **Fahrgäste** der Region zum Bodensee und aus der Schweiz werden vom Knoten Stuttgart **abgekoppelt**. Wenn zuletzt alle erweiterten Zuläufe im **Tiefbahnhof** enden, ist der **erst recht zu klein**. Ob die Milliarden Euro dafür bereitgestellt werden, ist bis heute völlig unklar.

Erste Kostenschätzungen lagen bei 2,5 Milliarden €. Im Januar 2018 hat die DB 8,2 Milliarden zugegeben. Heute ist man bei 11,5 Milliarden. Bei den Tunnels rechnen Experten mit zusätzlichen, erheblichen Kostensteigerungen. Mit den Zusatzprojekten bewegt man sich in Richtung 20 Milliarden. Der Kostendeckel für „Stuttgart 21“ war damit schon immer pure Illusion. Die Öffentlichkeit und die politischen Entscheider wurden über die wahren Kosten getäuscht.

Der bestehende Kopfbahnhof hätte mit einem **geringeren Aufwand von unter 3 Millionen €** von einer Zugleistung von 50 Zügen pro Stunde auf 56 erweitert werden können.

Der leistungsschwache „Stuttgart 21“ Bahnknoten wird daher das Wachstum der Region Stuttgart ausbremsen. Für viel wirksamere Projekte fehlt wegen „Stuttgart 21“ das Geld.

Ein **zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort** braucht Reserven auf der Schiene für das prognostizierte Verkehrswachstum und diese bietet der bestehende Kopfbahnhof.

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

Bahnhofsleistung

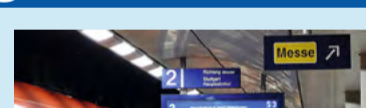
- „Stuttgart 21“ wurde noch 2013 mit einer Leistungserhöhung um 100% beworben, dies wären etwa 100 Züge, obwohl laut Planfeststellung nur 32 Züge ausgeschrieben sind.
- In den Finanzierungsverträgen zu „Stuttgart 21“ von 2009 ist eine Leistungserhöhung für „Stuttgart 21“ um 50% genannt. Dieser vorgetäuschten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

- Der bestehende Kopfbahnhof hat eine Zugleistung von 50 Zügen in der Spitzen-Stunde (Studie Vieregg-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**.



BMVI-Zielfahrplan für „Stuttgart 21“

- blau/grün: Fern-/Nahverkehr in Nord-Süd-Richtung
- rot/orange: Fern-/Nahverkehr in Süd-Nord-Richtung
- gestrichelt: Zweistundentakt



Prinzip ITF

Vor der Knotenzeit: **Ankunft** zuerst Regionalzüge, dann Fernzüge

Nach der Knotenzeit: **Abfahrt** zuerst Fernzüge, dann Regionalzüge

Im Knotenbahnhof Stuttgart gibt es 6 Fernverkehrslinien und 8 Regionallinien. Das heißt, dass der Stuttgarter Bahnhof für einen ITF wie in der Schweiz mindestens 14 Gleise benötigt. Der Kopfbahnhof mit ursprünglich 17 Gleisen erfüllt diese Bedingung – https://www.youtube.com/watch?v=Uv4L0bYy_bY und www.ingenieure22.de/images/D-TaktS-21.pdf

Bei „Stuttgart 21“ soll der Bahnhof jedoch aus nur noch 8 Gleisen bestehen, d.h. ein ITF wie in der Schweiz ist damit auf keinen Fall möglich. Die Zugfahrten verteilen sich etwa gleichmäßig über die ganze Stunde, Züge warten nicht auf andere. Es kommt regelmäßig zu verpassten Anschlüssen, langen Wartezeiten und langen Reisezeiten.

In den Knotenbahnhöfen treffen sich die Züge jede Stunde nahe einer bestimmten Uhrzeit

• Der Fahrgast braucht sich eigentlich keinen Fahrplan zu merken.

• Für Umsteiger kurze Wartezeiten = insgesamt kürzere Reisezeiten.

Fazit

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

Das modernere, kundenfreundlichere, wirtschaftlichere und ökologischere Projekt ist der modernisierte Kopfbahnhof. Er kann mehr leisten, als der Tiefbahnhof je wird leisten können. Daher bleibt der Kopfbahnhof der bessere Bahnhof für Stuttgart.

Der leistungsschwache „Stuttgart 21“ Bahnknoten wird daher das Wachstum der Region Stuttgart ausbremsen. Für viel wirksamere Projekte fehlt wegen „Stuttgart 21“ das Geld.

Daher: Der wahre Fortschritt fährt oben.

... und was passiert mit dem, was schon fertig gebaut ist?
Siehe Umstieg 21: www.umstieg-21.de und www.kopfbahnhof-21.de

