

Stuttgart 21 – Fakten statt fake news



Stuttgart 21 weist schwerwiegende, fundamentale Mängel am gesamten Konzept auf:

1. Die geringere Leistungsfähigkeit

Die Grundlage der Planfeststellung für den Bahnknoten Stuttgart sind nur 32 Züge in der Hauptverkehrsstunde (heute verkehren dort 38 Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit!). Mit nur 32 Zügen sind weder die 20% Verringerung des motorisierten Individualverkehrs noch die Verdopplung des Personenschienenverkehrs bis 2030 realisierbar. Im Gegenteil, die unterdimensionierte Infrastruktur ist extrem störanfällig und ohne Ausweichmöglichkeit. Jede Wartung in einer Tunnelröhre führt wegen der ungenügenden Flexibilität des Gleisvorfeldes zu einer auf weniger als ein Drittel verringerten Zugkapazität. Jede Unregelmäßigkeit bei Zügen führt dazu, dass sie Stuttgart nicht anfahren können.

2. Der ungenügende Brandschutz

Im Brandfall wird der Tiefbahnhof zur Falle. Die Fluchtwege im Tiefbahnhof sind zu lang, zu eng und zu steil. Im Brandfall müssten mehrere tausend Menschen hunderte von Metern bis zu den Fluchttreppenträumen an den Kopfenden der Tiefhaltestelle zurücklegen und dann über die Treppen nach oben fliehen. Die Evakuierung würde zu lange dauern. Für die Tunnel, die zum Tiefbahnhof führen, gibt es gar kein funktionierendes Brandschutzkonzept.

3. Die Kosten und die Bauzeit

Die Bahn verschleiert auch die Kosten. Am 26.01.2018 wurden wie schon so oft die „finalen Kosten“, diesmal in Höhe von 8,2 Mrd. €, angegeben. Bundesregierung, Bundesrechnungshof, die Gutachter Vieregge und Rößler sowie der Architekt Ingenhoven rechnen schon lange mit 10 Mrd. € und mehr. Dabei ist nicht einmal die letzte Erhöhung von 4,5 Mrd. € auf 6,5 Mrd. € finanziert. Zusätzlich entgleitet die Bauzeit. Man rechnet heute (9 Jahre nach Baubeginn) immer noch mit einer Bauzeit von weiteren 7 Jahren. Dabei sollte das Projekt ursprünglich nach insgesamt 9 Jahren beendet sein. Schlimmer noch: die ausufernden Kosten verhindern sinnvolle Ausbaumaßnahmen an der Peripherie von Stuttgart.

4. Der schräge Tiefbahnhof

Die Neigung des schrägen Tiefbahnhofs ist regelwidrig: Auf 400 m Länge ist das andere Ende des Bahnsteigs 6 Meter höher bzw. tiefer. Diese Neigung verhindert typische Bahnleistungsleistungen wie z.B. das Wenden und das An- und Abhängen von Waggons. Sie wird immer wieder zu unbeabsichtigtem Wegrollen von Zügen führen. So wird dieses Gefälle über die gesamte Betriebszeit zu einer andauernden Gefahrenquelle für Reisende, insbesondere beim Ein- und Aussteigen. Die Bahn nimmt bewusst Gefährdungen für Leib und Leben ihrer Kunden grob fahrlässig in Kauf.

5. Der Bahnhof als Schwimmhalle?

In den Seitenwänden der unterirdischen Bahnhofshalle sind große Öffnungen eingebaut. Sie dienen dazu, den Bahnhof fluten zu können, damit der Trog bei extremer Grundwasserhöhe nicht aufschwimmen kann. Erschwerend kommt die Gefahr von Überschwemmungen durch den Staumauereffekt des Sperrriegels der nur halb unter der Erde vergrabenen Bahnhofshalle quer zur Fließrichtung des Wassers im Tal hinzu.

6. Der quellfähige Gipskeuper

Zweimal vier eingleisige Tunnelröhren münden in den schrägen Tiefbahnhof. Sie alle führen durch den quellfähigen Gipskeuper (Anhydrit). Die Bahn behauptet zwar, alles im Griff zu haben, aber im streng vertraulichen Gutachten von KPMG und Basler&Partner (27.9.2016) liest man von Risiken, dass im Betrieb bei Wasserzutritt in den Anhydrit-Quellungen drohen, die Tunnelsperrungen und monatelange, hunderte Millionen schwere Sanierungen nach sich ziehen.

Schon 2013 hatte der damalige Bahnchef Grube eingestanden, was auch der jetzige Bahnchef Lutz 2018 noch einmal bekräftigte: "Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen". Trotzdem ist auch Lutz „finster entschlossen“, den Bau zu vollenden.

Offensichtlich sind unsere Politiker unfähig, das von den S21-Kritikern und Ingenieure22 schon vor Jahren vorhergesagte, absehbare Desaster bei S21 für Stuttgart, die Region und 300 000 Pendler täglich zu verhindern. Das Alternativkonzept finden Sie auf www.umstieg-21.de!