

Stuttgart 21 – alternativlos ?

Wir informieren:

- über die gigantische Fehlplanung
- über den Widerstand gegen das Tiefbahnhofprojekt
- und über UMSTIEG21, das Alternativkonzept, um das absehbare Scheitern von S21 mit konstruktiven Ideen noch zu einem lohnenden Ziel zu bringen.



IMPRESSUM

Herausgeber:
Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
V.i.S.d.P.: Norbert Bongartz,
Donizettistr. 8 B, 70195 Stuttgart

Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist als Metropol-Bahnhof mit 16 Gleisen gebaut worden. Obwohl inzwischen architektonisch verstümmelt, funktioniert er nach wie vor verkehrstechnisch gut. Er verbindet als Start- und Endpunkt 10 regionale Linien und die überregionale ICE-Strecke Mannheim–München.

Immer noch erfüllt er die Aufgabe als zentraler Bahn-Knotenpunkt, besitzt optimale Umsteigequalitäten zwischen Regional- und Fernzügen. Der Kopfbahnhof garantiert genügend Kapazitäten für die von der Bundesregierung angestrebte Verdoppelung der Fahrgästzahlen in den nächsten Jahrzehnten.

Darüber hinaus erfüllt er mit seinen 16 Gleisen die Voraussetzung für die Einführung eines Integralen Taktfahrplans im Rahmen des geplanten „Deutschlandtaktes“.

Ausgerechnet dieser Bahnhof soll dem Neubauprojekt „Stuttgart 21“ weichen, das 1994 beschlossen und zwischenzeitlich aufgegeben war. Im Jahr 2010 wurde dann doch mit dem Bau begonnen. Die ursprünglich auf 2008 geplante Fertigstellung hat sich mehr und mehr verzögert ...



Das Projekt Stuttgart 21

Das Projekt S21 (es umfasst nur den Bereich Stuttgart – Wendlingen) und das daran angrenzende Projekt einer ICE-Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm haben folgende Motive:

- Profitable Verwandlung der bisherigen Gleisflächen in Bauland
- Realisierung eines Fernbahn-Anschlusses von Messe + Flughafen auf der Filderebene – als deutschlandweites Alleinstellungsmerkmal... (und damit Förderung des Flugverkehrs, erhofft werden 1,5 Mio. zusätzliche Fluggäste pro Jahr – soviel zum Thema Klimaschutz)
- Auch die Bahnstrecke der Gäubahn (Panoramabahn) zwischen S-Vaihingen und dem Hauptbahnhof sollte entwidmet und gewinnbringend umgenutzt werden.

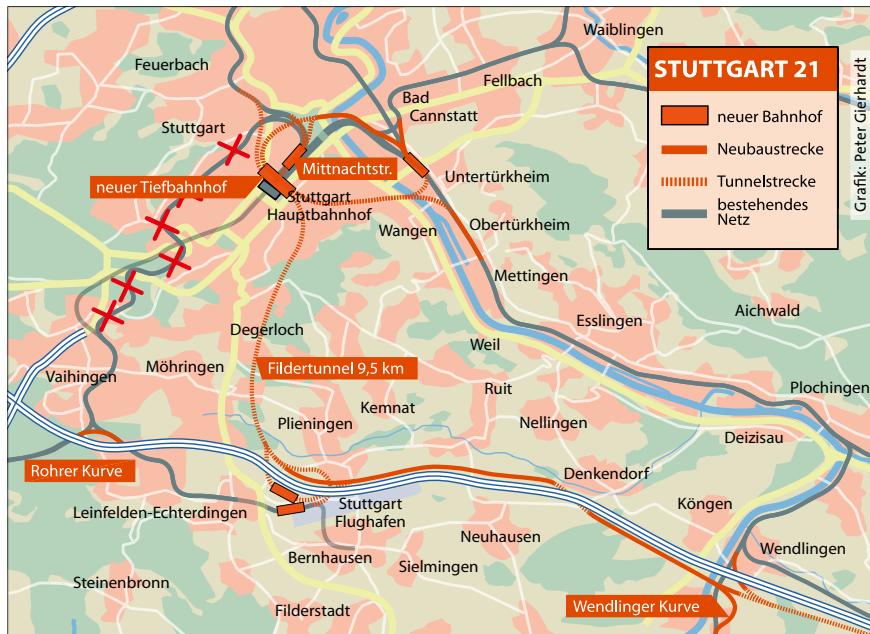
Als Köder dienten Werbeversprechen wie:

- Der Fernverkehr zwischen Paris und Bratislava könnte beschleunigt werden. (Tatsächlich beschleunigt nicht der Tiefbahnhof diese Verbindung, sondern nur die davon unabhängige Neubaustrecke Wendlingen – Ulm.)

- Das böte die willkommene Gelegenheit, einen neuen, „modernen“ Bahnhof zu bauen.
- Die Bauarbeiten an den überwiegend unterirdischen Bauwerken würden kaum stören.

Trotz der bewusst überfallartigen Verkündung dieses Projektes gelang es nicht, den Widerstand von Fachleuten und interessierten Bürgern im Keim zu ersticken, wie Bürgerbeteiligungen und Planänderungsverfahren

Der Stuttgarter Bahnknoten – Bestand und die S21-Planung



deutlich zeigten. Doch dieser Widerstand wurde nicht respektiert – und damit vergab man die Chance frühzeitiger Problemanzeigen. Stattdessen wurde das Projekt immer dann passend gerechnet, wenn es galt, verbindliche Verträge festzuzurren. Man verschloss die Augen vor vielen fundamentalen technischen Problemen. Die Projektpartner (DB, Land, Stadt, Flughafen und der Verband Region Stuttgart) nahmen alle Nachteile und Risiken von S21 billigend in Kauf. Die ersten Bauabschnitte wurden gegen massiven Widerstand aus der Bevölkerung durchgesetzt, auch mit massiver Polizeigewalt, wie z.B. am „Schwarzen Donnerstag“.

Die Beteuerung der Projektpartner, S21 sei ein „bestgeplantes Bahnprojekt“, hat sich als Märchen erwiesen. Der Glanz der realitätsfremden Digital-Visualisierungen des Tiefbahnhofs, die schönen Bilder, sie überstrahlten jegliche Skepsis gegenüber den technischen Unzulänglichkeiten dieses Projekts. Das grenzenlose Vertrauen der Befürworter führte zum bedingungslosen „Ja“, welches bis heute nachwirkt.

Mehr noch: Die Stadt und das Land haben S21 mit finanziellen Vergünstigungen und sogenannten „Quersubventionen“ so weit gefördert, dass sich die immer



Foto: Joachim E. Röttgers

Die Verantwortlichen feiern sich: Heinz Dürr, Matthias Wissmann, Erwin Teufel und Hermann Schaufler

wieder an der Wirtschaftlichkeit zweifelnde DB finanzielle Vorteile versprach und in das Abenteuer hinein begab, S21 als eigenwirtschaftliches Projekt anzugehen. „Eigenwirtschaftlich“, weil es bis heute keine Priorität im Bundesverkehrswegeplan besitzt und folglich nicht aus Bundesmitteln gefördert werden darf.

Unter den Teppich gekehrt

Viele der heute bekannten Nachteile von S21 wurden zunächst verheimlicht:

LEISTUNGSFÄHIGKEIT: Mit einem 8-gleisigen Durchgangsbahnhof wird die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens (derzeit 40 Züge pro Stunde) auf 32 Züge pro Stunde deutlich verringert und damit zu einem Verkehrs-Engpass („Flaschenhals“) mit bundesweiten Rückwirkungen gemacht. Zur besseren Verteidigung ihres Projekts im sogenannten „Stresstest“ hatte die Bahn die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhof unter anderem mittels extrem kurzer Ein- und Aussteige-Zeiten sogar auf (unrealistische) 49 Züge pro Stunde hochgetrickst.

TAKTFahrPLAN: Mit S21 fördert die DB einseitig den Fernverkehr und degradiert den Regionalverkehr als zweitrangig – er muss sich in die Fahrplan-Lücken zwängen. Ein integraler Taktfahrplan wird so im Bahnknoten Stuttgart unmöglich sein.

GLEISGEFÄLLE: Die Bahnsteige im Tiefbahnhof werden auf ihre Länge von 400 m eine für Bahnhöfe europaweit un-

zulässige Höhendifferenz von über 6 Metern aufweisen. Im Fall eines weg rollenden Zuges wird dies – bei noch offenen Türen – lebensgefährlich sein! (Bei nur 1,5 Metern Gefälle kam es im Kölner Hauptbahnhof immer wieder zu Wegroll-Vorgängen, bei einigen mit Verletzten.)

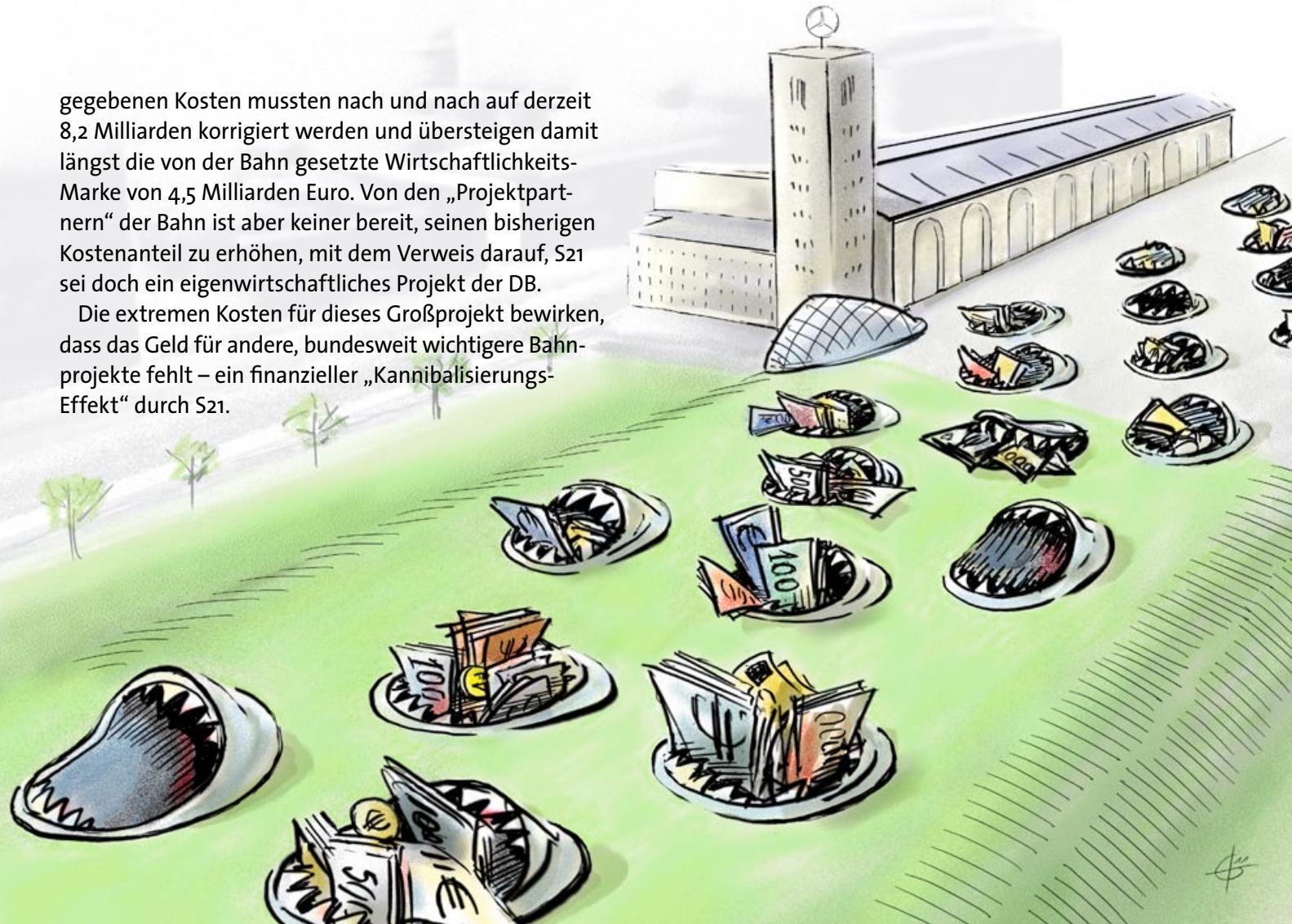
S-BAHN-VERKEHR: Durch die geplante Stilllegung der Panoramastrecke entfiel eine wichtige Umleitungs möglichkeit bei Störungen der S-Bahnstammstrecke – sie wird jährlich mehr als 400 Mal genutzt!

ÖKOBILANZ: Die Behauptung, S21 sei wegen der geplanten Erweiterung des Schlossgartens ein „ökologisches Projekt“, ist unhaltbar angesichts des enormen Energieverbrauchs beim späteren Betrieb: Wenn Züge aus dem Stand in stark ansteigende und enge Tunnelstrecken hinein fahren müssen, so verbrauchen sie – täglich – horrende Strommengen. Einen zusätzlichen dauerhaften Energieaufwand wird der Tiefbahnhof bei Beleuchtung, Rolltreppen, Aufzügen und der Belüftung verursachen. Für das Klima wäre dieser Bahnhof ein weiterer Sargnagel.

KOSTEN: S21 ist von Anbeginn an ein finanzielles Fass ohne Boden: Die anfänglich mit 2,5 Milliarden Euro an-

gegebenen Kosten mussten nach und nach auf derzeit 8,2 Milliarden korrigiert werden und übersteigen damit längst die von der Bahn gesetzte Wirtschaftlichkeits-Marke von 4,5 Milliarden Euro. Von den „Projektpartnern“ der Bahn ist aber keiner bereit, seinen bisherigen Kostenanteil zu erhöhen, mit dem Verweis darauf, S21 sei doch ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB.

Die extremen Kosten für dieses Großprojekt bewirken, dass das Geld für andere, bundesweit wichtigere Bahnprojekte fehlt – ein finanzieller „Kannibalisierungseffekt“ durch S21.



S21 produziert Risiken

BRANDGEFAHR: Der erschreckende Brand eines ICE am 12.10.2018 bei Montabaur (er brannte zum Glück auf freier Strecke) würde bei einem ähnlichen Fall in den ca. 60km langen Stuttgarter Tunneln zu einer Tragödie führen – sie würden zu einer Todesfalle. Das Brand-schutz-Konzept der Tunnel überzeugt ebenso wenig wie das für den geplanten Tiefbahnhof: eine unter-irdische Halle ohne ausreichend rauchsichere Flucht- und Rettungswege.

STATISCHE RISIKEN: In denjenigen Tunnelabschnitten, die auf insgesamt 15 km Länge durch problematische Anhydrid-Formationen führen, drohen bei Wasser-

Der brennende ICE bei Montabaur



zutritt zerstörerische Quellungsprozesse, die Tunnelröhren förmlich zerquetschen können. Und auch bei „kleinen“ anhydridbedingten Tunnelschäden wäre jedes Mal mit monatelangen Streckensperrungen für die Sanierungsarbeiten zu rechnen – der Stuttgarter Bahnhof würde so regelmäßig vom deutschlandweiten Bahnverkehr abgehängt werden.

STARKREGEN: Um bei massivem Grundwasseranstieg das Aufschwimmen des Bahnhofsfundamentes zu verhindern, haben die Planer Flutklappen eingebaut, um den Tiefbahnhof gezielt unter Wasser zu setzen – was anschließend ebenso eine monatelange Sperrung des Verkehrsknotens zur Folge hätte.

KEINE AUSWEICHMÖGLICHKEITEN: Einschneidend im Bahnbetrieb werden auch die Konsequenzen bei technischen oder anderen Störfällen im Tiefbahnhof oder in einer der Tunnelröhren sein, weil die zu knapp bemessenen Gleiskapazitäten keine leistungsfähigen Ausweichmöglichkeiten bieten. Auch dann würde der Fahrplan zusammenbrechen.

FEINSTAUB: In der in sich geschlossenen Tiefbahnhof-Halle ist mit einer hohen Feinstaub-Belastung zu rechnen, die vor allem durch den Abrieb der Bremsen der Züge zustande kommt. Dies belegen entsprechende Messungen im Hbf Zürich.

S21 wurde gegen alle Widerstände durchgedrückt

Das Ziel aller Projektpartner war bisher, dieses Projekt voranzutreiben, bis es unumkehrbar sei. Darum konnte die Bahn weiterbauen – ungeachtet aller Proteste und gerichtlichen Klagen. Die DB-Vorstände und Aufsichtsräte haben sich die Vorgabe „Weitermachen“ der Bundesregierung zu eigen gemacht. Mehrfach äußerte Bundeskanzlerin Merkel die steile These: „Wenn ein solches Großprojekt nicht mehr durchführbar ist, wird Deutschland unregierbar“.

Mit juristischen Tricks ist es der DB gelungen, rechtliche Auseinandersetzungen um das Projekt in ihrem Sinne zu beeinflussen. Auch politische und wirtschaftliche Interessen der Projektbefürworter spielen in der juristischen Auseinandersetzung eine Rolle.

Eine wohl begründete Anzeige wegen Untreue der Bahnspitze hat die Staatsanwaltschaft Berlin nicht verfolgt. Gegen S21 zu urteilen scheint für die angerufenen Gerichte offensichtlich eine zu „heiße Kartoffel“, an der sich Staatsanwaltschaften oder Richter die Finger nicht verbrennen wollen...

Nachdem das Großprojekt über den Punkt seiner angeblichen Unumkehrbarkeit voran getrieben worden war, haben Ex-Bahnchef Rüdiger Grube und sein Nachfolger Richard Lutz eingestanden, S21 sei zwar unwirtschaftlich, doch gebe es keinen Grund für sie, aus dem laufenden Projekt auszusteigen. Lutz erklärte sich sogar „finster dazu entschlossen“, das Projekt zu Ende zu bauen.

Die DB versucht daher, weitere Steuergelder für den Weiterbau und die Fertigstellung dieses (aus Sicht des Bahnverkehrs) Rückbau-Projektes zu erzwingen und droht damit, ein Ausstieg koste mehr Milliarden als der Weiterbau, weil sie fälschlicherweise unterstellt, alle Baugruben und Tunnel müssten wieder verfüllt und in ihren ursprünglichen Zustand zurück versetzt werden. Keiner der „Projektpartner“ wagt es bisher, diesem Nonsense zu widersprechen und damit aus der Linie der Befürworter auszuscheren.

S21, so soll es erscheinen, sei endgültig alternativlos und weiterer Widerstand dagegen aussichtslos. Offensichtlich hatten und haben die Projektpartner keinen Plan B für das „Stuttgarter DBakel“ und sind bereit, noch tiefer in diese Sackgasse hinein zu fahren...



Die alternative Antwort auf S21: UMSTIEG21

Angesichts der fortschreitenden Bauarbeiten am Tiefbahnhof, an den Tunnelbaustellen und den ersten Arbeiten an der geplanten Bahntrasse auf den Fildern hatte sich 2017 eine aus dem Aktionsbündnis gegen S21 heraus gebildete Arbeitsgruppe gefragt, ob es nicht möglich wäre, einen möglichst großen Teil der S21-Baustellen und bereits fertiggestellten Baulose nicht aufzugeben sondern umzunutzen.

Das Ergebnis dieser Überlegungen ist das Konzept UMSTIEG21. Dieses Denk-Modell besteht aus verschiedenen Komponenten – entsprechend den Baustellen für S21:

KOPFBAHNHOF: Ausgangspunkt der Überlegungen ist es, den bestehenden, optimal leistungsfähigen 16-gleisigen Kopfbahnhof zu erhalten und zu modernisieren. Unter den wiederhergestellten Bahnsteigen könnte im Trog des bereits gegründeten Tiefbahnhofs ein Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB) für Tourismus-, Regional- und Fernbusse entstehen, dazu eine großflächige Fahrrad-Garage (plus Reparaturwerkstatt) und eine Tiefgarage für Kurzzeit-Parker plus E-Auto-Verleihstation.

Wie bisher soll der Kopfbahnhof über die Neckartal-Strecke angefahren werden.

ABSTELLBAHNHOF: Der weiter notwendige Abstellbahnhof im Rosenstein-Areal soll bleiben, wo er ist, auch um unnötig weite Zugbereitstellungsfahrten zu vermeiden. Da er für den heutigen Bedarf um die Hälfte seiner Fläche reduziert werden kann, kann der Rosenstein-Park entsprechend vergrößert werden.

WOHNUNGSBAU: Weil im Fall eines UMSTIEGs auch die Zulaufgleise im Vorfeld des Kopfbahnhofs bleiben

Lage der beiden potentiellen „Rosenstein“-Stadtentwicklungsflächen:
Rot = der heutige Bahn-Abstellbahnhof, und Schwarz-Gelb = das „C-Gelände“, das zur Bebauung bereitstünde.



müssen, ist das dort von der Stadt geplante stadt-klimatologisch schädliche Stadtquartier am „Rosenstein“ hinfällig. Als Ersatz dafür bietet sich das kleinere „C-Areal“ beim Nordbahnhof an, das den Vorteil der Klimaverträglichkeit sowie einer um viele Jahre früheren Bebauung bietet. Dieses „Neue Prag“-Quartier könnte mit ca. 1000 bezahlbaren ökologisch vorbildlichen Wohnungen bebaut werden.

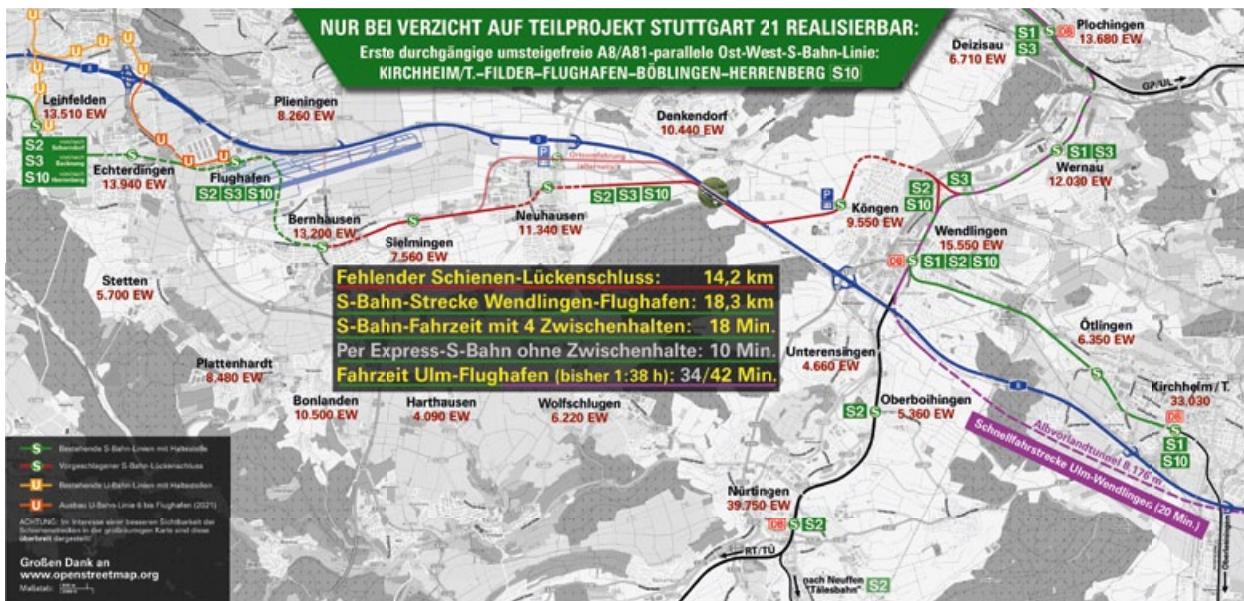
FLUGHAFEN- UND MESSE-ANBINDUNG: Statt der unvernünftigen und höchst problematischen Streckenführung auf die

Filder sieht
UMSTIEG21 einen
von Stuttgart-
Vaihingen bis
Wendlingen
reichenden
S-Bahn-Ring-
schluss vor. Für
dessen Vollen-
dung müsste
lediglich eine
15km lange
Schienenlücke

geschlossen werden. Auf diese Weise könnten der Flughafen und die Messe mehrmals pro Stunde von allen Seiten über Umstiegsmöglichkeiten in Wendlingen und Stuttgart-Vaihingen per S-Bahn erreicht werden.

Die Bewohner der angrenzenden Filderorte erhielten so ein neues, leistungsfähiges Verkehrsmittel. Doch wird diese Vision eines sinnvollen ÖPNV durch S21 auf lange Zeit finanziell „kannibalisiert“.

Der S-Bahn-Ringschluss würde 440.000 Filderbewohnern eine attraktive Verkehrsalternative zum PKW bieten.



Sinnvolle Nutzung der Tunnel

Für die weitgehend im Rohbau fertig gestellten, fast 60km langen Tunnelstrecken bieten sich verschiedenartige, z.T. auch miteinander kombinierbare Umnutzungen an: Direktverbindungen zwischen dem zentralen Talkessel und den Vororten für einen emissionsfreien Straßenverkehr (z.B. mit Elektrobussen) und/oder Schienenverkehr. Unter den Fahrbahnen wäre Platz für Versorgungsleitungen.

CITY-LOGISTIK: Sehr vorteilhaft wäre die Nutzung der Tunnelröhren für ein neues, „smartes“ Konzept der City-Logistik, die Verbindung zwischen an der Peripherie gelegenen Anlaufstellen für Güterferntransport und Relaisstationen für die effiziente Feinverteilung mit umweltschonenden Fahrzeugen in der City.

Hier lohnt ein Blick in die Schweiz, wo ein großes unterirdisches, weitgehend automatisiertes Güter-Transportsystem namens „Cargo sous terrain“ realisiert wird – getrieben von der Einsicht, dass die prognostizierte Zunahme des Warenverkehrs über Straße und Schiene nicht umsetzbar sein wird.

Der Gütertransport erfolgt in einem Tunnelsystem durch autonome Transportfahrzeuge, die an Stationen



Bild: cargosousterrain.ch

Beispiel Cargo sous terrain: Die Transporteinheiten fassen eine Palette, fahren auf Rädern und verfügen über einen elektrischen Antrieb mit Induktionsschiene.

automatisch Ladung aufnehmen und abgeben können (weitere Details zum Konzept: www.cst.ch).

Die Schweizer Planer gehen von einer Entlastung der Innenstädte um 30% des Lieferverkehrs aus.

Die teuersten und langwierigsten Komponenten des Systems sind die Tunnel – in Stuttgart wären sie schon vorhanden. Sie böten eine direkte Verbindung der Innenstadt mit Untertürkheim (Hafen, Containerterminal, Großmarkt) und den Fildern (Autobahn, Flughafen). Im Bahnhofsbereich ließe sich eine Umladestation z.B. auf Lastenräder und E-Transporter integrieren.

Fazit

Der Tiefbahnhof „bringt's nicht“ – weder die behaupteten höheren Zugzahlen pro Stunde, noch die erforderliche Sicherheit für die Bahnreisenden – geschweige denn die von der Bundesregierung geplante Verdopplung der Fahrgastzahlen samt Einführung eines Deutschland-Taktes (mit integralen Takt-Fahrplänen an den Knotenbahnhöfen).

„Stuttgart 21 ist die größte Fehlentscheidung der Eisenbahngeschichte – wir geben einen Haufen Geld aus und haben dadurch keinen Vorteil“, gab im Juni 2019 der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann zu Protokoll.

Ob die vom renommierten Verkehrsplanungsbüro Vieregg&Rößler wie auch vom Bundesrechnungshof schon vor Jahren mit ca. 10 Milliarden Euro errechneten Kosten reichen werden, ist mehr als fraglich.

Die dramatisch hoch verschuldete DB hat den von den Projektpartnern finanzierten Kostenrahmen von 4,5 Milliarden Euro (Ex-Bahnchef Grubes bisherige Sollbruchstelle) bereits aufgebraucht und muss jede weitere Milliarde nun aus eigenen Mitteln bezahlen.

Die Projektpartner sind nicht bereit, die Erhöhung der Kosten anteilig mit zu tragen; der Bund sieht keine Veranlassung, Steuermittel zu dem „eigenwirtschaftlichen“ Großprojekt zuzusagen: Die Bahn steckt finanziell tief im S21-Desaster. Dabei liegen die Baupläne für den Filderbahnhof (Planfeststellungs-Abschnitt 3b) noch gar nicht vor. Folglich sind auch die dafür benötigten Kosten nicht absehbar.

KLAR IST ABER SCHON LÄNGST:

S21 ist ein Fass ohne Boden, sehr zum Ärger der Projektpartner, die erhebliche freiwillige Fördermittel in dieses Projekt gesteckt haben. Eine Lösung ist nicht in Sicht.

Und es kommt noch schlimmer: Auf den Kopfbahnhof wird man nicht verzichten können, man wird zumindest einen Teil der Gleise erhalten müssen – was das zu einem „Kombi-Bahnhof“ sich erweiternde Projekt noch teurer machen wird, zur Freude der Bauwirtschaft...

UMSTIEG21 ist folglich immer noch ein Gebot der Vernunft.



Der Protest gegen Stuttgart 21

Ende 2009 gingen die S21-Gegner erstmals auf die Straße. An Großdemonstrationen nahmen zig-tausende Menschen teil. Die Proteste setzen sich seither regelmäßig jeden Montag seit über 10 Jahren fort.

Am 3.2.2020 fand die 500. (!) Montagsdemo gegen Stuttgart 21 statt. Zuständig für die Demos ist das Demoteam als aktive Gruppe der Parkschützer.

Parallel dazu wurde am Hauptbahnhof unsere Mahnwache eingerichtet, an der – 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche – bereitwillig über den Widerstand und die Projektauswahl UMSTIEG21 informiert wird.

Neben den beiden sehr aktiven Gruppen der Juristen zu Stuttgart 21 und der Ingenieure22 für den Kopfbahn-

hof haben sich unterschiedlichste aktive Gegner des Projekts im Aktionsbündnis gegen S21 – Köpfe für den Kopfbahnhof zusammengefunden: Die Gruppe der ArchitektInnen, TheologInnen, die Stadtteilgruppen, die Mahnwachen-Leute, NetzwerkerInnen, der Parkschützerrat, die Schutzgemeinschaft Filder, die SPD-Mitglieder gegen S21, die VCD Kreisgruppe, die Gemeinderatsgruppierung SÖS, das Rems-Murr-Bündnis und die GewerkschafterInnen gegen S21.

Alle diese engagierten Menschen decken immer wieder die von offizieller Seite verheimlichten Schwächen und verbreiteten Unwahrheiten über S21 auf. Sie lassen nicht locker im Engagement, sich für die Alternativen, für Enthüllungen bisher verschwiegener unangenehmer Fakten und für ein Gegengewicht gegen eine stets beschönigende Berichterstattung pro S21 einzusetzen.



Weitere Informationen im Netz unter www.kopfbahnhof-21.de