

10 Mythen zu Stuttgart 21

und ihre Entzauberung



K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

9. Mythos: Stuttgart 21 ist während der Bauzeit kein Problem

Im gesamten Stadtgebiet sind erhebliche Lärm- und Staubbelastungen sowie Staus zu erwarten – und das fast ein Jahrzehnt lang. Stadtbahnlinien werden unterbrochen und man muss dann auf Busse umsteigen. Das wichtigste Naherholungsgebiet von Stuttgart – der Schlossgarten – wird fast 10 Jahre lang kaum mehr nutzbar sein. Paradox ist, dass der Bauherr Bahn AG viele Transporte per LKW abwickeln will und nicht auf der Schiene.

10. Mythos: Stuttgart 21 sichert die Zukunft des Landes und ist ein Konjunkturprogramm

S21 schadet anderen, sinnvolleren Bahnprojekten wie dem Ausbau der Oberrhein-strecke, denn S21 bindet enorme Mittel an Kapital, die während der 10-jährigen Bauzeit keinerlei Nutzen abwerfen. S21 ist ein sogenanntes „Alles-oder-Nichts-Projekt“: es kann nach dem Spatenstich nicht mehr verändert werden. Bei S21 kommen wenige auf Tunnelbau spezialisierte und in der Regel ausländische Großunternehmen zum Zuge. K21 kann schrittweise realisiert werden und es sind dabei viele mittelständische Unternehmen aus der Region gefragt. Somit werden bei K21 wesentlich mehr Arbeitsplätze geschaffen und die Wertschöpfung verbleibt im Land.

Stuttgart 21 ist das größte Bauprojekt in der Stadtgeschichte. Die Bürger durften bisher nicht über das Projekt abstimmen. Dann stimmen wir eben indirekt ab. Die Kommunalwahl im Juni war der Auftakt – die Bundestagswahl am 27. September 2009 ist die Fortsetzung.

V.i.S.d.P.: Gerhard Pfeifer, BUND Regionalverband Stuttgart

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

www.kopfbahnhof-21.de

1. Mythos: Stuttgart 21 (S21) ist unumkehrbar und wird gebaut

Der neue Bahnchef Grube schließt nicht mehr aus, dass sich die Bahn vom Bau des Bahnhofs-Großprojektes Stuttgart 21 zurückzieht. Die Verträge können bis Ende des Jahres gekündigt werden und würden deshalb bis November noch einmal geprüft. Laut Grube wäre das Vorhaben nicht darstellbar, wenn dafür mehr als 4,5 Milliarden Euro anfallen würden (Quelle: Der Spiegel, 10. August 2009).

Beim Transrapid verging auch fast ein Jahr zwischen Vertragsunterzeichnung und Projekt-Aus. Auch die öffentliche Stimmung wendet sich immer mehr gegen das Prestigeprojekt.

2. Mythos: Stuttgart 21 schließt Stuttgart an das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz an

Stuttgart ist bereits seit Anfang der 90er Jahre über die Neubaustrecke nach Mannheim an das Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Seit 2007 fahren sogar die schnellen TGVs von Paris bis nach Stuttgart. Die Einbindung Richtung München in das Hochgeschwindigkeitsnetz erfolgt ausschließlich über die geplante Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Bei Beibehaltung und Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofes (K21) ist ein Anschluss an die Neubaustrecke über einen neuen Tunnel von Obertürkheim nach Denkendorf möglich. Dabei müssen weniger Höhenmeter überwunden werden, was Energie- und Betriebskosten spart, und man ist genauso schnell in Ulm wie bei S21.



Konzeption und Layout:
R. Osterlag/ proelken

So oder ähnlich könnte der modernisierte Kopfbahnhof aussehen – ebenerdig, offen, hell und freundlich

3. Mythos: Stuttgart 21 erschließt den Flughafen und die Landesmesse

Ein ICE-Halt am Flughafen ist nicht zwingend notwendig, da nur ein geringer Bedarf besteht. Dies zeigt auch das vorgesehene Betriebsprogramm von S21 – nur jeder dritte ICE soll dort halten. Die Stuttgarter werden nicht den teuren ICE für 8 Minuten Fahrzeit nehmen, sondern eher die S-Bahn, Regionalzüge und die geplante Stadtbahn. Auf vielen Verbindungen bietet K21 sogar kürzere Fahrzeiten zum Flughafen als S21.

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21:



Spendenkonto: KTO 618 052 020 BLZ · 600 907 00 Südwestbank · Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart

4. Mythos: Stuttgart 21 macht Bahnfahren attraktiver

Nur die Neubaustrecke führt zu einer Verkürzung der Fahrzeit Stuttgart-Ulm von heute 54 Minuten auf 28 Minuten. S21 hat an dieser Ersparnis definitiv keinen Anteil. Einer der größten Mängel von S21 ist, dass ein Integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild nicht möglich ist. Bei diesem sind alle Züge optimal aufeinander abgestimmt.

90 Prozent aller Fahrgäste steigen in Stuttgart ein, aus oder um – für sie bringt S21 Nachteile, weil z. B. Anschlüsse verpasst werden. Insbesondere Verspätungen puffert der Kopfbahnhof besser ab, so dass sie sich nicht im ganzen Fahrplan fortsetzen. Deshalb ist der Stuttgarter Hauptbahnhof auch einer der pünktlichsten Großbahnhöfe in ganz Deutschland. Die doppelte Anzahl der Bahnsteige bei K21 im Vergleich zu S21 bietet den Bahnutzern mehr Platz. Außerdem bräuchte S21 eine Vielzahl an Rolltreppen und Aufzügen und den Reisenden entginge künftig die schöne Aussicht auf die Stadt.

S21 bindet über 650 Mio. Euro öffentliche Nahverkehrsmittel. Für das bestehende Nahverkehrsangebot und dessen Ausbau bleibt immer weniger übrig. S21 bedingt auch deutlich höhere Stations- und Transportpreise, die dann auf die Fahrpreise umgelegt werden. Die Fahrgäste zahlen somit die Zeche oder kehren der Bahn den Rücken.



Im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofes können Züge gleichzeitig über 3 Ebenen ohne Behinderung kreuzungsfrei ein- und ausfahren. Dies ist weltweit einmalig.

5. Mythos: Stuttgart 21 ermöglicht die Erweiterung der Innenstadt und ist ein Flächenrecyclingprojekt

Bei Kopfbahnhof 21 werden ebenfalls in erheblichem Umfang Flächen frei, die in erster Linie für Wohnen genutzt werden könnten. Bei S21 hingegen müssen die Flächen aufgrund des großen Vermarktungsdruckes hoch und dicht mit Büros, Hotels und Einkaufszentren bebaut werden. Dafür ist aber kein Bedarf da. Da viele Flächen für die Baulogistik benötigt werden, stehen sie bei S21 erst im Jahre 2020 und später zur Verfügung – zu einer Zeit also, in der für Stuttgart schon ein deutlicher Bevölkerungsrückgang prognostiziert wird. Die Verlagerung des Abstell- und Güterbahnhofes an andere Standorte bedingt dort neuen Flächenverbrauch.

6. Mythos: Stuttgart 21 ist ein grünes Projekt und ermöglicht die Erweiterung der Parkflächen

S21 gefährdet die Mineralquellen, die einen einzigartigen Naturschatz darstellen. S21 führt wegen der massiven Bebauung zur Verschlechterung des jetzt schon hochbelasteten Stadtklimas. S21 zerstört den Schlossgarten – es müssten 250 Großbäume gefällt werden. Die Parkerweiterung bei S21 ist im Verhältnis zu den Zerstörungen marginal und hat nur Alibi-Funktion – Jungbäume können 100 Jahre alte Bäume nicht ersetzen.

7. Mythos: Stuttgart 21 ist solide finanziert und wirtschaftlich

Alle vergleichbaren Bahn-Großprojekte waren am Ende deutlich teurer als geplant. Der Stuttgarter Untergrund ist extrem problematisch und die Preise von Tunnelbauten sind laut Bundesverkehrsministerium in letzter Zeit förmlich explodiert.

Die sehr schwierigen Abschnitte beim Flughafen und bei Untertürkheim sind noch immer nicht genehmigt – dort drohen weitere, kostenträchtige Auflagen. Die S21-Befürworter reden selber schon von 4,5 statt von 3,1 Milliarden Euro Gesamtkosten. Der Bundesrechnungshof hat S21 auf inzwischen 5,3 Milliarden Euro taxiert, zwei weitere unabhängige Gutachten kommen auf mindestens 7 Milliarden Euro. Sollte das Projekt tatsächlich realisiert werden, so wären diese enormen Summen überwiegend durch Steuergelder und höhere Bahnticketpreise aufzubringen. Die angekündigten privaten Investoren sind überwiegend ausgeblieben. Vor ein paar Jahren hat die Bahn von sich aus das Projekt wegen Unwirtschaftlichkeit vorübergehend gestoppt.

8. Mythos: Stuttgart 21 erhält den Bonatzbau

Bei S21 werden dem denkmalgeschützten Hauptbahnhofsgebäude (Bonatzbau) beide Seitenflügel amputiert. Das Hauptgebäude bleibt als Torso stehen und wird „entkernt“. Durch die Absenkung des Grundwasserspiegels ist die Standfestigkeit des Gebäudes gefährdet – es droht eine Einsturzkatastrophe wie in Köln. In seiner Denkmalswürdigkeit und Einmaligkeit als Wahrzeichen von Stuttgart steht der Bonatzbau dem Neuen oder Alten Schloss in nichts nach.



5 000 Menschen demonstrierten vergangenen Mai auf dem Schlossplatz gegen Stuttgart 21. Das Motto lautete: Stuttgart 21 abwählen!

Am 27. September ist Bundestagswahl:

Demokratie statt Stuttgart 21!



Keine Stimme für CDU, SPD, FDP