

Klima first! – Kein zweites Stuttgart 21!

Warum dieser Appell?

Wir möchten zu einem gemeinsamen Eintreten von Aktiven, Initiativen, Verbänden und Projekten für echten Klimaschutz und guten Bahnverkehr aufrufen. Die sogenannten Ergänzungsbauwerke zum Projekt Stuttgart 21 haben fast den Umfang eines zweiten S21: Sowohl die (anfänglichen) Kosten als auch die Klimabelastungen stellen nahezu eine Verdoppelung dessen dar, was mit dem Projekt S21 bereits verursacht wurde. Die im Koalitionsvertrag vereinbarten „Ergänzungsbauwerke“ beinhalten u. a.:

- einen doppelröhrigen ca. 10 km Zulauftunnel im Norden unter Zuffenhausen
- die sogenannte P-Option, ein zusätzliches Verbindungsstück im Bereich Prag
- einen 6-gleisigen zusätzlichen unterirdischen Kopfbahnhof unter den heutigen Gleisen
- einen doppelröhrigen ca. 10 km Gäubahntunnel zwischen Böblingen und Flughafen

Wir sind uns einig, dass wir eine „Klimaschutz-Bahn“ wollen und deshalb die „Ergänzungsbauwerke“ verhindern wollen.

Denn ihr geringer und umstrittener verkehrlicher Nutzen steht in keinem Verhältnis zum angerichteten finanziellen und klimapolitischen Schaden: Der Bau dieser vier „Ergänzungsbauwerke“ mit 47 km zusätzlichen Tunnelröhren erzeugt – vor allem durch den verwendeten Stahlbeton – 730.000 Tonnen Treibhausgase und verbraucht knappe Rohstoffe wie Bausand und Kies insbesondere zur Herstellung von 3,2 Millionen Tonnen Beton und fast 200.000 Tonnen Stahl.

Und auch der spätere Betrieb von Tunnels verbraucht massenhaft zusätzliche Energie, weil der Luftwiderstand für die Züge ca. 3-mal so hoch ist wie auf freier Strecke. Zudem soll der Gäubahntunnel auf den Fildern als Zubringer zum Flughafen dienen und trägt damit zu einer Ausweitung des klimaschädlichen Flugverkehrs bei.

Unser gemeinsames Verständnis einer „Klimaschutz-Bahn“:

1. Zuverlässigkeit ist wichtiger als Schnelligkeit

Es ist wichtiger, dass Bahnkunden zuverlässig von A nach B kommen, als dass sie einige Minuten schneller dorthin kommen. Dafür ist ein stabiler (nicht auf Kante genähter) integraler Taktverkehr nötig, ausreichend viele Gleise, Weichen, redundante Strecken, um Störungen zu überbrücken und erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen für Wartung und Instandhaltung.

2. Flächenbahn ist genauso wichtig wie Flugzeug-Konkurrenz

Neben Schnellfahrstrecken zwischen den wichtigsten Städten, bedarf es vor allem eines dichten bis tief in ländliche Gebiete reichenden Schienensystems mit attraktiv in den Taktverkehr eingebundenen Anschlüssen über den ganzen Tag hinweg.

3. Ein leistungsfähiger Kopfbahnhof ist vorhanden

Die oberirdische Führung der Gäubahn über die Panoramastrecke und auch der anderen Zuläufe in den Kopfbahnhof würde weiterhin ca. 75 ha Bauland von den 100 ha „Rosensteinviertel“ ermöglichen, weil vom Abstellbahnhof nur noch ein kleiner Teil benötigt würde. Ob die bei zunehmenden Hitzewellen zugebaut werden dürfen wurde auch vom Stuttgarter Umweltamt bezweifelt. Schließlich: in einer Situation nie gekannter Hochverschuldung den öffentlichen Haushalten weitere 5,5 Mrd. € Belastung zuzumuten, ohne dass damit die S21-Probleme wirklich gelöst würden, ist nicht hinnehmbar!

Das unterstütze ich!

(Name, Kontakt, Organisation?)

.....

.....

.....