

Darum ist Stuttgart 21 ...

Das klimaschädlichste Infrastrukturprojekt weit und breit

- **Wachstumswahn**

Die Philosophie von Stuttgart 21 entstammt einer Zeit als grenzenloses Wachstum ohne Rücksicht auf natürliche Grenzen, Umwelt- und Klimabelastungen noch wenig infrage gestellt wurde: S21- ein aus der Zeit gefallenes Fossil.

Im Einzelnen:

- **CO₂-Belastung: 3,5 bis 5,6 Mio. t bis 2050**

- durch gigantische Betonverbräuche beim Bau der 60 km Tunnel mit Wandstärken bis zu 1m¹

- durch über 1 Mio. LKW-Fahrten für Bauaushub und Transport von Tübingen¹

- durch massive Verlagerung von Verkehr auf die Straße bei S21 wegen des Rückbaus der Bahnhofskapazität um 35 bis 40% durch Halbierung der Gleiszahl von 16 auf 8

- **Stickoxid-Mehrbelastung zwischen 600 und 1700 t bis 2050**

als Folge der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen (s.o.)

- **Mehr Feinstaubemissionen²: zwischen 560 t und 750 t bis 2050**

als Folge der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen (s.o.). Erste Messungen (in Zürich) zeigen darüber hinaus extrem hohe Feinstaubwerte in Tiefbahnhöfen. Für die noch viel stärker die Gesundheit gefährdenden Belastungen durch Ultrafeinstaub gibt es bisher kaum valide Messmethoden, geschweige den Grenzwerte

- **Mehr klimaschädlicher Flugverkehr**

Ein wichtiges Motiv für Stuttgart 21 ist die Förderung des Flugverkehrs durch direkte Anschlüsse des Flughafens aus der Stadt, aus Richtung Ulm und Südwest. Ziel: 1,5 Millionen mehr Fluggäste pro Jahr.

¹ Inzwischen ist weit über die Hälfte der Tunnel ausgehoben und teils betoniert. Ein großer verbleibender Teil der CO₂-Emissionen kann mit einem Baustopp noch verhindert werden. Schon jetzt sind weitere große unterirdische Bauwerke in der Diskussion wie ein 4gleisiger unterirdischer Kopfbahnhof -(sog S21-Verbesserungen). Für die ganze Lebenszeit der Tunnel sind aufwändige/betonintensive Reparaturen aufgrund der Überflutungsrisiken, der Brandgefahren und des Bauens im Anhydrit zu erwarten.

² PM 10 und PM 2,5

b.w.

- **Dauerhaft erhöhter Energieverbrauch**
12.000 kWh mehr Energie (= Tagesbedarf von 1 200 Haushalten) brauchen täglich Hunderte Züge, um die 17 Höhenmeter vom Tiefbahnhof auf die Kopfbahnhofebene zu überwinden. Hinzu kommt: in der riesigen Tunnelanlage von S21 verbrauchen schnell fahrende Züge doppelt so viel Energie wie auf freier Strecke.
- **Überflutungsrisiko**
Durch verengte Wasserabflüsse und den Staudammeffekt des Bahnhofstrogs wird das Überflutungsrisiko in der ohnehin hochwassergefährdeten Stadt massiv erhöht und damit der passive Klimaschutz verschlechtert.
- **Bodenversiegelung, Verschlechterung des Stadtklimas**
Naturböden sind wichtige CO₂-Speicher. Gegen alle Warnungen von Klimaschützer*innen wird die Versiegelung der wertvollen Ackerböden auf den Fildern fortgesetzt. Das Gleisvorfeld („Rosensteinareal“) soll weitgehend, teils mit Hochhäusern³, zubetoniert werden, obwohl die nächtliche Abkühlung und der ungehinderte Luftaustausch für eine extrem hitzeanfällige Stadt mikroklimatisch überlebenswichtig sind.
- **Baumfällungen**
Klimapolitisch unverzeihlich: Die Rodung großer Teile des Schlossgartens. Weitere Baumfällungen für S21 sind geplant
- **Artenschutz**
Ob Turmfalken, Mauereidechsen, Juchtenkäfer – die Bemühungen von Projektgegner*innen und Naturschutzverbänden zum Schutz bzw. Erhalt der Biodiversität werden gering geschätzt und lächerlich gemacht.
- **3,8 Mio. Liter Chemikalien zur Tunnelabdichtung**
Zur Abdichtung gegen Wassereindringen in Anhydrit sollen 3,8 Mio. Liter Acrylatgele und Polyurethane mit bisher ungeklärter Wirkung in den Boden gepresst werden:
8 Hallenschwimmbäder à 500 m³
- **Weitere Verdrängung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße**
Der Abbau von Güterverkehrskapazität auf der Schiene geht weiter. S21 blockiert unumkehrbar die logistische Versorgung der Stadt über die Schiene. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist aufgrund der extremen Steigungen technisch und wirtschaftlich für den Schienengüterverkehr ungeeignet

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Juli 2019

³ Klimaschutz und Wohnungsbau dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wohnungsbau im Rosensteinquartier ist, wenn überhaupt, nicht vor 2030 möglich, im Umstiegskonzept sind 1000 Wohneinheiten zeitnah realistisch.