

„Stuttgart 21 ist
ein großartiges
Beispiel für
eine nachhaltige
Perspektive“

Thomas Jarzombek, CDU,
Regierungs-Koordinator
für die Deutsche
Luft- und Raumfahrt

"Stuttgart 21
ist ein
Bosheitsakt
gegen die
Zukunft"

Hermann Knoflacher,
wegweisender Wiener
Verkehrsplaner

Darum

ist Stuttgart 21
das klimaschäd-
lichste Infra-
strukturprojekt
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 und die Politik – vor der Bahnreform – noch mit einem dauerhaften Rückgang des Bahnverkehrs rechnete: S21 – ein aus der Zeit gefallenes Fossil.

Höhere CO2-Belastung

S21 wird bis 2050, je nach Szenario, eine zusätzliche CO2-Belastung von 3,5 bis 5,6 Mio. t verursacht haben...
- durch gigantische Betonverbräuche beim Bau der 60 km Tunnel mit Wandstärken von bis zu 1 m und mehr ¹⁾
- durch über 1 Mio. LKW-Fahrten für Bauaushub und Transport von Tübingen ²⁾
- durch massive Verlagerung von Verkehr auf die Straße, denn S21 stellt mit einer Halbierung der Gleiszahl von 16 auf 8 einen Rückbau der Bahnhofskapazität um 35 bis 40 % dar.

Mehr Stickoxid

S21 verursacht als Folge dieser zu erwartenden Verkehrsverlagerungen bis 2050 eine zusätzliche Mehrbelastung von 600 bis 1700 t (je nach Szenario).

Mehr Feinstaubemissionen

Als Folge der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen verursacht S21 bis 2050 zusätzliche Feinstaubemissionen ³⁾ zwischen 560 und 750 t (je nach Szenario). Erste Messungen (in Zürich) zeigen darüber hinaus extrem hohe Feinstaubwerte in Tiefbahnhöfen. Für die noch viel gesundheitsgefährdenderen Belastungen durch Ultrafeinstaub (kleiner als 0,1 Mikrometer) gibt es noch kaum valide Messmethoden, geschweige denn Grenzwerte.

Mehr klimaschädlicher Flugverkehr

Ein wichtiges Motiv für Stuttgart 21 ist die Förderung des Flugverkehrs durch Anschluss des Flughafens ans Fernzugnetz aus Richtung Ulm und aus Südwest.
Ziel: 17 bis 20 Millionen Fluggäste pro Jahr.
„Das ist das Gegenteil von Klimaschutz“ kritisiert der BUND den Wachstumskurs.

Dauerhaft erhöhter Stromverbrauch durch die Züge

Täglich zusätzlich über 100.000 kWh Energie (= Tagesbedarf von 10.000 Haushalten) brauchen alle vom und zum Tiefbahnhof fahrenden Züge zusammen. ⁴⁾ Ein weiterer Stromfresser ist der nicht mögliche „integrale Taktverkehr“, so dass man im Fahrplan für Güterzüge große „Fenster“ einplanen muss, die sie immer wieder zwingen, anzuhalten und sehr energiefressend neu anzufahren, statt lange Strecken am Stück zurücklegen zu können.

„Ein Widerstandsrecht gegen einen Bahnhofsbaus gibt es nicht“

Bahnchef Rüdiger Grube,
04.10.2010

1) Inzwischen ist ein Großteil der Tunnel ausgehoben und teils betoniert. Ein großer verbleibender Teil der CO2-Emissionen kann dennoch mit einem Baustopp noch verhindert werden. Für die ganze Lebenszeit der Tunnel sind aufwändige/betonintensive Reparaturen aufgrund der Überflutungsrisiken, der Brandgefahren und des Bauens im Anhydrit zu erwarten.

2) Beton-Fertigteile für Tunnelwände

3) PM 10 und PM 2,5

4) Sie müssen eine 3-fache Belastung überwinden: 1. einen großen Höhenunterschied, (z.B. rund 150 Höhenmeter vom Tiefbahnhof auf die

Dauerhaft erhöhter Stromverbrauch durch den Tiefbahnhof selbst

Ein unterirdischer Bahnhof hat grundsätzlich und für alle Zeit seines Bestehens einen erheblich höheren Energieverbrauch und CO2-Ausstoß, weil er nur mit künstlichem Licht, aufwändiger künstlicher Belüftung und elektrisch betriebenen Rolltreppen und Aufzügen betrieben werden kann.

Überflutungsrisiko

Durch verengte Wasserabflüsse und den Staudammeffekt des bis zu 8 m oberirdisch herausragenden Bahnhofstrogs wird der

"Es ist Zeit, sich mit den Tätern anzulegen."

Arno Luik,
der erste Journalist,
der S21 bundesweit
kritisch beleuchtete

Filderebene), 2. den bei steigender Geschwindigkeit immer größer werdenden Luftwiderstand in den Tunnels (doppelt so viel, wie auf freier Strecke) und 3. aus dem Stand heraus vom tiefsten Punkt aus auf Reisegeschwindigkeit beschleunigen. (Dass ein Großteil der bergauf verbrauchten Energie bergab wieder zurückgewonnen werden könne, ist ein Märchen – laut Bahn nur maximal 14 %.)

5) Klimaschutz und Wohnungsbau dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wohnungsbau im Rosensteinquartier ist – wenn überhaupt – nicht vor 2030 möglich. Im Konzept „Umstieg 21“ sind hingegen zeitnah 1000 Wohneinheiten realistisch.

Abfluss des Wassers aus der ohnehin hochwassergefährdeten Stadt Richtung Neckar massiv behindert. Die Überflutungsereignisse im Juni 2021 haben uns das als Vorge-schmack deutlich gezeigt. In der Stuttgarter Presse wird S21 als kräftiger Mitverursacher mit keinem Wort erwähnt. Der immer wichtiger werdende passive Klimaschutz wird ignoriert.

Bodenversiegelung, schlechteres Stadtklima

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 Hochhäusern, zubetoniert werden, obwohl die nächtliche Abkühlung und der ungehinderte Luftaustausch für die extrem hitzeanfällige Stadt im Kessel mikroklimatisch immer überlebens-wichtiger wird. ⁵⁾

Tier- und Pflanzenarten bedroht

Ob Turmfalken, Mauereidechsen, Juchtenkäfer – die Bemühungen von Projektgegner*innen und Naturschutzverbänden zum Schutz bzw. Erhalt der Biodiversität werden geringgeschätzt und lächerlich gemacht.

Chemikalien zur Tunnelabdichtung

Zur Abdichtung gegen Wassereindringen im Anhydrit sollen bis zum Ende 3,8 Mio. Liter Acrylatgele und Polyurethane – mit bisher ungeklärter Wirkung auf Umwelt und Klima – in den Boden gepresst werden: 8 Hallenschwimmbäder à 500 m ³

Baumfällungen

Die Rodung großer Teile des Schlossgartens ist klimapolitisch unverzeihlich.

Mehr Lastwagenverkehr

Die logistische Versorgung der Stadt wird dauerhaft eingeschränkt, weil S21 von Güterzügen nicht angefahren werden kann. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist wegen der extremen Steigungen für Güterverkehr technisch und wirtschaftlich ungeeignet. So geht der Abbau von Güterverkehrskapazität auf der Schiene weiter.

„Ergänzungsprojekte“

Es handelt sich im Wesentlichen um vier zusätzliche im Koalitionsvertrag beschlossene Tunnelvorhaben mit einer Gesamtlänge von über 47 km, die das S21-Tunnellabyrinth (ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) auf weltrekordverdächtige 105 km erhöhen würden. Der von Verkehrsminister Hermann favorisierte 4-gleisige zusätzliche unterirdische Kopfbahnhof ist eines dieser Projekte. Dieses zweite Stuttgart 21 beschleunigt die Klimakrise: 730 000 t zusätzlich emittierter Treibhausgase sowie eine Kostensteigerung um weitere 5,5 Mrd.€ – das ist das Resümee eines Gutachtens zu den Auswirkungen der sogenannten Ergänzungsprojekte zu Stuttgart 21, das der Verkehrsberater Karlheinz Rößler erstellt hat.

Diese „Ergänzungsprojekte“ genannten Reparaturversuche zeigen, dass der Tunnelbahnhof S21

- keine ausreichende Kapazität hat
- den Deutschlandtakt nicht fahren kann
- keine funktionsfähige Planung für die Anbindung des Flughafens aufweist

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.

„S21 ist ein Geschenk an die Stadt Stuttgart.“

Bahnchef
Rüdiger Grube,
10.09.2010

Wirklich skandalös ist, dass entgegen allen Beschwörungen der Gefahren des Klimawandels in Sonntagsreden und Wahlprogrammen mit Millionen Tonnen zusätzlicher Treibhausgase geradezu Öl ins Feuer der Erderhitzung gegossen werden soll.

Wenn es beim Verbrennungsmotor und bei der Kohleverstromung Ausstiege gibt, und bei der fast fertig gestellten Erdgaspipeline Nordstream2 selbst Grüne den Ausstieg fordern, muss jetzt bei Stuttgart 21 ein Innehalten möglich sein, das ein neues Nachdenken über verantwortbare und vor allem klimaverträgliche Optionen und Konversionsmöglichkeiten erlaubt.

Es gibt kein Zu-spät. S21 ist umkehrbar.

Mit dem flexiblen Konzept Umstieg21 www.umstieg21.de liegen konstruktive, klimaschonende Alternativen vor, die an den jeweiligen Stand der Bauentwicklung

„S21 ist ein Schadbahnhof“

Arno Luik, der
erste Journalist, der S21
bundesweit kritisch beleuchtete

anknüpfen. Es gibt außerdem ein geprüftes Konzept für eine ressourcenschonende Verwendung schon gebohrter Tunnel für den unterirdischen Gütertransport. Diese Verwendung schon das Klima statt es zusätzlich zu belasten.

Jeder Tag früher, an dem das Projekt gestoppt wird, ist ein Beitrag zur Abwendung des Klimakollapses.

Kontakte: Aktionsbündnis gegen S21
info@kopfbahnhof-21.de
Werner Sauerborn: 0171 320 980 1

V.i.S.d.P.: Aktionsbündnis gegen S21,
Dr. Norbert Bongartz, Donizettistr. 8b, 70195 Stuttgart