

K21- Eine Alternative zu Stuttgart 21 ?

Vorwort:

Diese (nicht wissenschaftliche) Abhandlung entstand über einen Zeitraum von ungefähr drei Wochen. Sie wurde und wird immer wieder ergänzt.

Sie besteht aus recherchierten Quellen im Internet, in Zeitungen/Zeitschriften, Anfragen bei Befürwortern und Kritikern usw. und natürlich aus meiner eigenen Meinung. Diese habe ich mir in einem längeren Prozess gebildet. Intensiver habe ich mich mit der Thematik schon vor Monaten beschäftigt, konnte mich aber tatsächlich weder für ein Pro oder ein Contra S21 entscheiden. Ich kann auch absolut nachvollziehen wenn andere das genauso wenig können bzw. damit so ihre Probleme haben, denn die Thematik ist entsprechend komplex.

Der Auslöser mich noch tiefer einzuarbeiten ging von einem Besuch beim Abriss des Nordflügels am Bahnhof aus. Sowohl die Gespräche die ich dort gehört, als auch die Plakate die ich am Zaun gesehen habe, haben mich er- und abgeschreckt. Vergleiche mit der Nazi-Diktatur, dem DDR-Regime, Atomendlager, dem Massaker auf dem Platz des Himmlischen Friedens waren dabei nur die emotionale Spitze des Eisbergs. Zu 90% ging war/ist es üble Hetze, Diffamierung und Emotionen.

Mit dem Bau eines Bahnhofs einen Stellvertreterkrieg für die Unzufriedenheit mit der Politik oder einzelnen Personen zu führen hat für mich NICHTS mit der Sache zu tun.

Diesen „Krieg“ kann man gerne woanders führen, aber nicht mit einem Infrastrukturprojekt der Bahn. Oder selbst wenn es, wie Gegner behaupten, mehr ein Immobilienprojekt ist. Auch das ist für einen Stellvertreterkrieg ungeeignet.

Auch ein Polizeieinsatz jenseits von Gut und Böse, oder die Verfilzung von Politik und Industrie (die ich übrigens bei allen Parteien sehe, AUCH bei den Grünen) macht für mich das Projekt an sich weder besser noch schlechter. Für viele ist genau das leider der Maßstab.

Wer etwas (S21) nicht möchte der sollte auch immer eine Alternative parat haben. Das wurde strategisch korrekt auch mit „K21“ gemacht und genau damit habe ich mich beschäftigt.

Kernfrage ist: Ist K21 wirklich eine Alternative zu S21 oder ist es nur eine Scheinalternative um überhaupt eine Grundlage in Diskussionen zu haben.

K21- Eine Alternative zu Stuttgart 21?

[Teil 1: Warum eigentlich S21? Gab es Alternativen?](#)

[Teil 2: 350 Bäume werden für K21 gefällt. Wird bei K21 gelogen?](#)

[Teil 3: Wir brauchen mehr Lärm in der Stadt!](#)

[Teil 4: K21 teurer als S21 und trotzdem finden es so viele toll!?](#)

[Teil 5: Die Grünen und anderes Vermischtes.](#)

[Teil 6: Stuttgart erstickt, der U-Boot-"Krieg", Schweizer als Vorbild](#)

[Teil 7: Großprojekte, düstere Löcher und das dumm gehaltene Volk](#)

[Teil 8: Tabellarische Zusammenfassung auf einer Seite](#)

Weitere Dokumente:

<http://bit.ly/k21s21kurz> -> Tabelle aus Teil 8 als einzelnes PDF

<http://bit.ly/k21gdwn> -> Dieses Dokument als PDF.

<http://bit.ly/bodack21> -> Antwort auf das veränderte K21-Konzept von Prof. Bodack

<http://bit.ly/bodack22> -> Eine weitere K21-Variante von Prof. Bodack

Dokumente dürfen weiter verbreitet und verlinkt werden!

K21 die Alternative?

Teil 1: Warum eigentlich S21?

Hier etwas zur Meinungsbildung zum Thema „K21 ist DIE Alternative zu S21“. Nachdem ich mich über einige Wochen intensiv mit der Thematik beschäftigt und viele HPs/PDFs von Befürwortern und Gegnern gelesen habe, muss ich einfach einige Schlüsse daraus ziehen und in die Welt posaunen. Das dieses Dokument nun über 30 Seiten hat, zeigt wie schwer es ist sich „mal kurz“ damit zu beschäftigen. Das Dokument ist öffentlich, wer es verlinken möchte: GERNE.

Was noch wichtig ist: Das Dokument erhebt keinen Anspruch eine streng wissenschaftliche Abhandlung zu sein. Sondern eine Meinungs- und Informationssammlung eines mündigen Bürgers.

Ich bin kein Bahnexperte aber das sind 99% der Gegner (und Befürworter) auch nicht, trotzdem nehme auch ich mir das Recht heraus mir eine Meinung zu bilden. Die gestehe ich auch jedem S21-Gegner zu, solange es nicht um Nazi-, Peking-Massaker-, DDR-Diktatur-, "Atom"- und ähnliche %&"%&/%"\$"-Vergleiche geht. Diese entbehren jeglicher Grundlage, denn wir reden hier nach wie vor vom Bau eines BAHNHOFES!

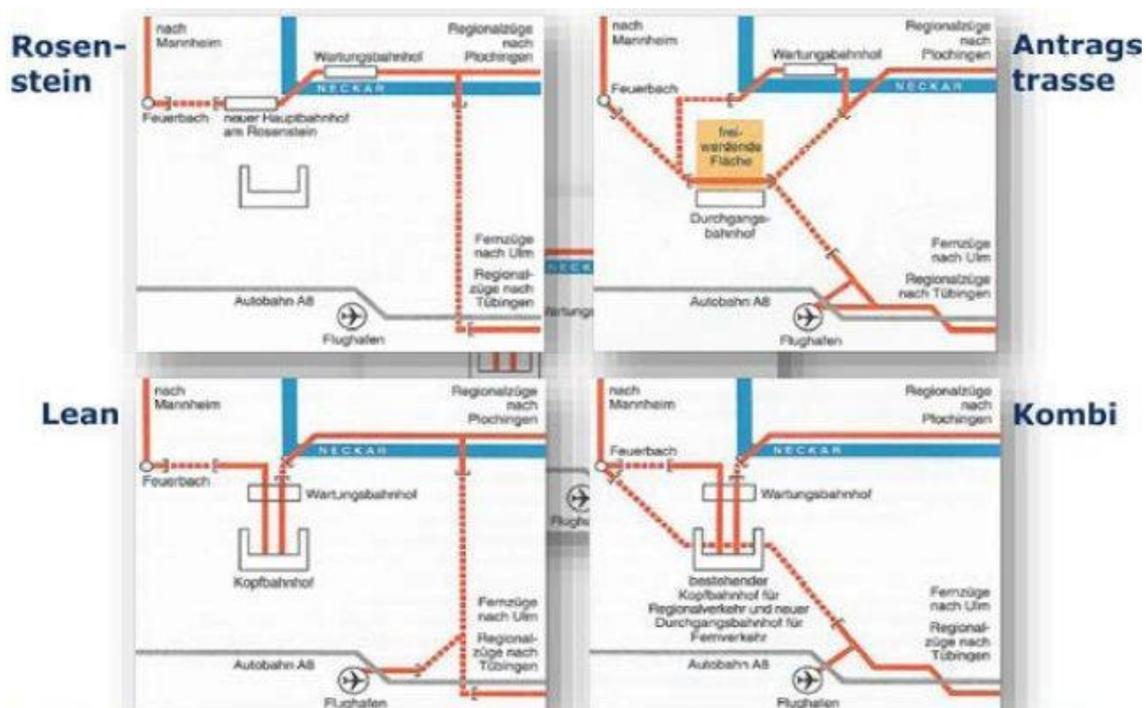
Wenn also zukünftig jemand kommt (Walter Sittler ist ja momentan überall) und erzählen will K21 ist eine wirkliche Alternative so stimmt das meiner Meinung nach nur sehr bedingt. **JA**, es ist **EINE Alternative** aber ist es wirklich eine bessere?

Dazu ein paar Fakten:

Die Gleisanlagen vor dem Hauptbahnhof Stuttgart sind um die 80-100 Jahre alt (ja natürlich immer mal wieder notdürftig modernisiert). Das Stellwerk funktioniert dabei übrigens noch fast wie zu Hitlers Zeiten (Achtung, Nazivergleich!) auf einer großen Schautafel mit Lämpchen. Für diesen Bereich also keine Touchscreen-Computer o.ä.

Es ist die einhellige Meinung von „allen“ (Ausnahmen bestätigen die Regel), dass es hier dringenden Handlungsbedarf zur Modernisierung und Steigerung der Leistungsfähigkeit gibt. Das sagt der kritische VCD, der BUND, K21 Unterstützer und Pro-Bahn. Es geht dabei NICHT um die Frage ob ein Kopfbahnhof leistungsfähig sein kann! Ich behaupte auch nicht, dass ein moderner Kopfbahnhof gegenüber einem Durchgangsbahnhof ähnlich leistungsfähig sein KANN. Sofern alles optimal aufeinander abgestimmt ist, wovon in Stuttgart aktuell nur bedingt die Rede sein kann. Unbestritten ist auch, dass der Hbf. Stuttgart aktuell mit rd. 25 Zügen in einer Stunde an die Grenzen seiner Kapazität gestoßen ist.

Doch das ist nur ein winzig kleiner Aspekt um den es geht. Auch ein Golf von 1980 braucht weniger Sprit als einer von heute. Wer fährt deshalb heute noch einen 1980iger Golf? Es sei denn aus "romantischen" Gründen...

1996/97 gab es deshalb VIER Varianten:

Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Lean (entspricht in vielen Zügen der Variante die jetzt K21 heißt):

- Sanierung des Kopfbahnhofs und des Wartungsbahnhofs (Rosenstein)
- Anschlusstunnel von Obertürkheim nach Denkendorf und Kehre zum Flughafen

Kombi (vergleichbar zum Umbau des Bahnhofs aktuell in Zürich):

- Sanierung Kopfbahnhof für den Regionalverkehr
- Bau viergleisiger Durchgangsbahnhof darunter
- Anschlusstunnel aus dem Talkessel zur A8 und Anschluss an die Neubaustrecke (NBS) Stgt.-Ulm

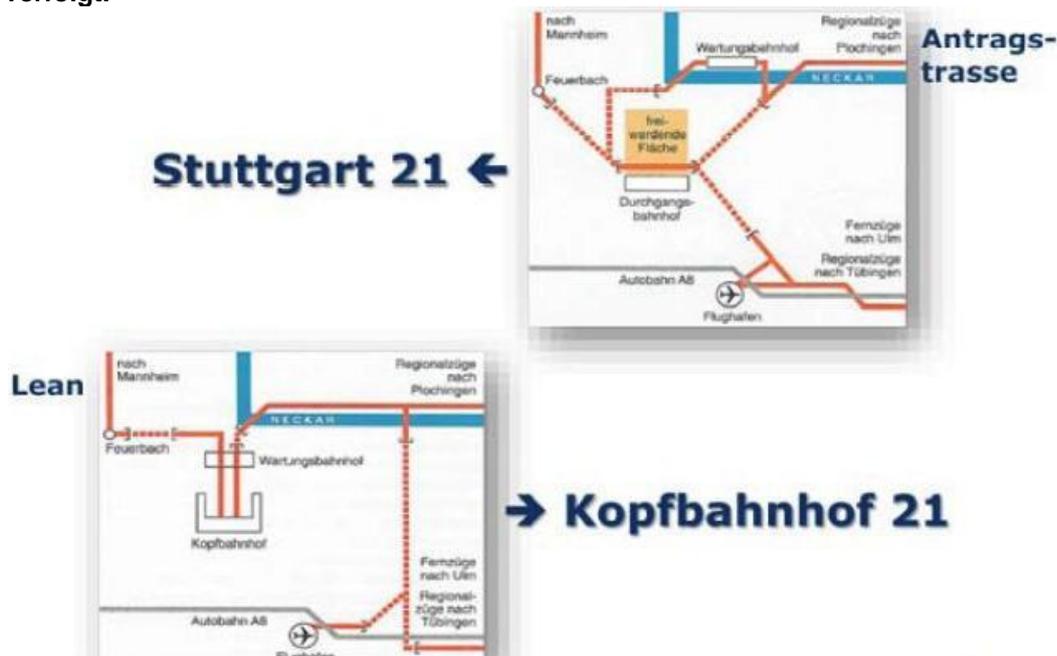
Antragstrasse:

- Bau achtgleisiger Durchgangsbahnhof
- Wartungsbahnhof in Untertürkheim
- Anschlusstunnel zur A8/NBS (wie bei Kombi)
- Abzweig zum Flughafen
- Räumung der Gleisflächen

Neuer Bahnhof am Rosenstein:

- Bau eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofs am Rosensteinpark
- Wartungsbahnhof in Untertürkheim
- Anschlusstunnel zur A8/NBS

Zwei Varianten (Lean und Antragsstrasse) wurden 1997 im Raumordnungsverfahren weiter verfolgt.



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Es ist also falsch, dass man sich nicht mit einer Alternative beschäftigt hat.

Auch bei K21 gewinnt man (zumindest ich) immer den Eindruck es würde von Aliens plötzlich vom Himmel geworfen, von Spenden finanziert und von der Caritas gebaut werden.

Nein, K21 fällt nicht vom Himmel auch dazu sind viele Baustellen notwendig.



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Vor allem die Arbeiten am Gleisvorfeld bei laufendem Betrieb sind nicht ganz so simpel. Lt. Experten und Erfahrungen (z.B. auch der SSB) lauern dort viele Überraschungen die viel Geld kosten und zu vielen Verzögerungen führen können. Bei S21 wird wesentlich weniger in den laufenden Betrieb eingegriffen.

Aber man sieht schon bei wenigen Eingriffen was für ein Chaos passieren kann (S-Bahn Betrieb war im Sommer erheblich gestört). Da stellt man sich das bei K21 simpel und kostengünstig vor? Entschuldigung, hier sollten auch die Gegner den Realitäten ins Auge sehen.

Auch K21 kostet VIEL Geld (mehr dazu in Teil 4). Es wird von denselben Großkonzernen gebaut werden und dieselben, denen es jetzt bei S21 vorgeworfen wird, werden daran verdienen.

K21 wird nach Schätzungen 10-15 Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen. Gerechnet ab Ende der Planfeststellung die auch 5-10 Jahre dauert PLUS die Dauer bis man das Geld dafür aufgetrieben hat. Da im laufenden Betrieb gebaut werden MUSS wird viel nachts passieren müssen. Die Anwohner werden sich freuen (Proteste?) und der sog. „Rottenwarnton“ (also eine hübsche 126db(A)-Hupe zur Warnung der Gleisarbeiter) wird die Bewohner ringsherum und Karl den Juchtenkäfer im Park erfreuen.

K21, die Alternative?

Teil 2: 350 Bäume werden gefällt und Wird bei K21 gelogen?

In Teil 2 geht es darum, was für K21 gebaut werden muss bzw. was dafür fällt.

In Kurzform: es sind **NEUN** Großbaustellen in und um Stuttgart. Neben dem problematischen Umbau des Gleisvorfelds bei laufendem Betrieb (siehe Teil 1) gibt es direkt in Stuttgart dann noch:

- ZWEI zusätzliche Tunnel durch den Rosensteinpark
- ZWEI zusätzliche Brücken über den Neckar in Richtung Bad Cannstatt
- VIER zusätzliche Gleise über den Neckar in Richtung Bad Cannstatt und weiter nach Untertürkheim

Das Aktionsbündnis von K21 spricht in seinen „offiziellen“ Unterlagen nur von ZWEI zusätzlichen Gleisen und EINEM Tunnel unter dem Rosenstein. Sowohl dieser eine Tunnel, als auch diese zwei Gleise könnten halbwegs umwelt- und sozialverträglich gebaut werden. Auch dies ist in den K21 Unterlagen entsprechend dargelegt.

Zu den Fakten: Momentan gibt es VIER Gleise Richtung Bad Cannstatt. Darüber wird sowohl der Fernverkehr in diese Richtung (Ulm, München, etc.) abgewickelt, als auch der S-Bahn-Verkehr (S1, S2, S3). Diese VIER Gleise sind einer der Engpässe in Stuttgart, was auch von K21 erkannt worden ist. Die Erweiterung um ZWEI auf SECHS Gleise ist also dringend notwendig und bei K21, wie beschrieben, vorgesehen.

Allerdings soll bei K21 auch das Betriebswerk (Rangierbahnhof) vom Rosenstein ins Neckartal nach Untertürkheim verlegt werden. Dann sind aber auch diese insgesamt SECHS Gleise zu wenig. Dieser Rangierbahnhof generiert momentan fast 50% der Ein- und Ausfahrten zum Stuttgarter Kopfbahnhof. Täglich sind dies rund ca. 500 Rangierfahrten (bei insgesamt ca. 1100 Zugbewegungen in Stuttgart Hbf.), wobei dafür aktuell alleine FÜNF Gleise notwendig sind (mittlere Ebene des Tunnelgebirges).

Selbst wenn mit K21 mehr dezentrale Zugbehandlung im Rangierbahnhof Untertürkheim stattfindet, so ist es im Hinblick auf die momentanen fünf Gleise und die Anzahl der Rangierfahrten notwendig weitere zwei Gleise von Stuttgart Hbf. zum Rangierbahnhof nach Untertürkheim zu legen. Dies wären dann ein 7. und 8. Gleis über den Neckar inkl. einer dritten Brücke.

Die einzige Möglichkeit die dafür notwendige Trasse zu führen ist parallel zur aktuell bestehenden Trasse nach Bad Cannstatt. **Dazu muss die rund 1,5km lange und aus rund 350, teilweise bis zu 200 Jahre alten, Bäumen bestehende Felix-Mendelsson-Bartholdy-Allee gerodet werden um diese Trasse zu legen.** Im Anschluss muss der Rosenstein parallel zum bestehenden Tunnel aufgegeben werden, da der zusätzliche Tunnel nur in offener Bauweise erstellt werden kann. Also Rosenstein aufgraben, Tunnel bauen, Rosenstein wieder aufschütten.

Dem K21-Bündnis ist diese Problematik sehr wohl bekannt in der Publikation zum Projekt finden sich auch entsprechende Hinweise darauf: [Quelle: „K21 – die Alternative zu Stuttgart 21“, 4. aktualisierte Auflage Juli 2010] „von einer erheblichen Streckenbelegung durch den Rangierverkehr“. Und auf Seite 9 wird mit Hinweis auf Stuttgart 21 betont: dass „zwei Zulaufstrecken durch die häufigen Fahrten von und zum Abstellbahnhof in Untertürkheim zusätzlich stark belastet wären“. Das Aktionsbündnis K21 kritisiert also die zwei Zulaufgleise zum Rangierbahnhof bei S21 glaubt aber selbst mit zwei Zulaufgleisen bei K21 auszukommen? Wohlwollen, dass für einen Kopfbahnhof mehr Rangierfahrten notwendig sind, als für einen Durchgangsbahnhof. Für mich ist das alles andere als Glaubwürdig!

„Lustig“ dabei: Im März haben B´90/Die Grünen im Gemeinderat beantragt genau diese Allee als Naturdenkmal unter Schutz zu stellen (Antrag wurde übrigens angenommen und durchläuft nun ein entsprechendes Verfahren). Im Antrag steht auch worum es sich bei der Allee handelt: Es sind 350 Platanen teilweise bis zu 200 Jahre alt, auf einer Länge von 1,5km.

Nachtrag 24.10.2010: Es sind tatsächlich rund 350 Bäume (selbst gezählt). Plus noch rund 20 die beim Aufgraben des Rosensteins für den Tunnel bei K21 geopfert werden (rechtes Bild)!



Quelle: eigene Aufnahmen

Wäre es ein Wettbewerb für welches Projekt die meisten Bäume im Schloß- bzw. Rosensteinpark fallen müssen, K21 hätte mit 350 zu 280 Bäumen bei S21 gewonnen! **Herzlichen Glückwunsch K21.** Wissen das die Parkschützer/Robin Wood/K21 Befürworter?

Das bringt einen schon zum Nachdenken. Ich stehe weiterhin der Grünen Idee sehr nah, aber hier streuen die Grünen Ihren Wählern und übergelaufenen SPD/CDU-Wählern doch ganz gehörig Sand in die Augen. K21 als Alternative unterstützen und eine Allee die dafür fallen soll wird vorher noch Naturdenkmal?! Kann es sein, dass man es bei den Grünen selbst mit K21 nicht so ernst nimmt. Wer anderen Parteien (fast egal welcher) vorwirft die Leute zu belügen, hinters Licht zu führen und die Wahrheit nur scheinbar raus zu lassen, sollte sich zuerst auch einmal mit sich selbst beschäftigen.

Umbau des Bahnhofs im laufenden Betrieb

Auch das wird vom Aktionsbündnis K21 als lächerlich einfach beschrieben weil so etwas schon x-Mal gemacht wurde. Mag sein und genau deshalb gibt es ja auch Erfahrungen wie sich das dann in Stuttgart auswirken würde.

Wenn man also anfängt die drei südöstlichen Gleisbrücken und das Betriebswerk abzureißen hat man damit fast alle Hauptverkehrsverbindungen von Stuttgart Hbf. ins Neckartal gekappt. Faktisch würde das bedeuten, dass man für die Jahre dieser Umbauarbeiten den Hauptbahnhof sowie die S1/S2/S3 vom Verkehr aus Richtung Bad Cannstatt getrennt hat. Eine Alternative ist sicherlich ein Gleis nach dem anderen zu legen. Das wird K21 noch teurer machen und ein bereits vorhandene Nadelöhr für die Bauzeit zu einem noch größeren machen. Vor allem der S-Bahn-Verkehr wäre erheblich eingeschränkt. Oder wenn man sich für die günstigere „Radikalmethode“ entscheidet gibt es für 2-3 Jahre in diesem Bereich keine S1/S2/S3. Dafür gibt es Busersatzverkehr von Cannstatt zum Hauptbahnhof. Viel Spaß damit! Desweiteren wird der ICE/IC Verkehr über die Schusterbahn (<http://de.wikipedia.org/wiki/Schusterbahn>) umgeleitet werden müssen. Damit sind dann Vaihingen/Enz und Plochingen von diesem Verkehr abgehängt.

Genug der Bäume kommen wir zum Beton.

Wir waren bei den zwei Brücken nach Bad Cannstatt. Von dort aus gibt es dann zusätzlich zu den vier vorhandenen Gleisen noch ein 5. und 6. Gleis. Diese führen durchs Neckartal bis zur Deponie Einöd wo sie dann im Berg verschwinden.

Die vorhandene Trasse mit Gleis 1-4 kann natürlich genutzt, muss aber wesentlich ausgebaut werden. D.h. die Trasse muss um ca. 10m auf dann rd. 30m verbreitert werden. Also kommen auf ca. 4km Länge 6-8m hohe Stützmauern dazu. U.a. für die Gleise, aber auch für die auf 3-8km notwendigen Lärmschutzwände (ca. 5m hoch). Vermutlich sind es eher 8km, denn gegen den Lärm gibt es im Vorfeld sicherlich Proteste. Wer in Untertürkheim, Obertürkheim und Hedelfingen etwas höher wohnt bekommt dafür auch noch etwas Lärm kostenlos geschenkt, denn der strahlt eben dann nach schräg oben ab.



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Fast hätte ich es vergessen: Der Radweg entlang den bisherigen Gleisen wäre dann auch Geschichte. Schade...ich würde protestieren, bin ich immer gern entlang gefahren.

Was gibt es noch? Man braucht in Höhe Benzplatz noch ein 7. Gleis als Zufahrt zum Hafen, sonst bleibt dieser bei K21 ohne Gleisanschluß (den er bisher hat und auch bei S21 weiterhin hat).

Das „Sahnestück“ aber wird der Anschluss an die NBS Stuttgart-Ulm. Die Obertürkheimer bekommen auf Höhe des momentanen S-Bahnhofs eine Rampe die dann in eine ca. 8m hohe Hochtrasse übergeht (sieht so ähnlich aus wie eine Transrapid-Strecke) und über der B10 über den Neckar geführt wird. Durch die Rampe muss dann übrigens auch der Bahnhof Obertürkheim verlegt/umgebaut werden. Die Hochtrasse zieht sich dann auf einer Länge von rund 3km vom Bhf. Obertürkheim bis zum Tunnel bei der Deponie Einöd. Die noch notwendigen 5-6m hohen Lärmschutzwände auf der Hochtrasse nicht zu vergessen.



Quelle: Trassenverlauf = VCD / eigene Visualisierung



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Die Auftrassierung sieht sicherlich auch nicht so hübsch aus. Wer einen Vergleich will schaut sich die Hochtrasse bei der S-Bahn in Zuffenhausen an.

Ist jemand Mitglied im Sportverein Obertürkheim?

Pech...das Vereinsheim und die Sportplätze müssen leider weg (sicherlich keine Proteste). Es gibt auch Gewerbe (u.a. der Zentralversand Daimler) entlang der Trasse...muss auch weg oder erhebliche Einschränkungen in Kauf nehmen.



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Auf Höhe der Deponie Einöd verschwindet die Trasse dann im Berg. Dazu fällt der Wald an dieser Stelle (Mist! Karl der Juchtenkäfer war gerade vom Schloßpark ausgezogen und hatte sich genau dort angesiedelt). Zugegeben, es ist kein Park, keine Alleen, „nur“ ein Wald aber die Bäume haben bestimmt auch eine „Seele“ oder was auch immer so ein Baum hat.

Gut, die Bahn ist dann im Berg und keiner sieht sie mehr. Aber unterhalb der Ostfildern (Scharnhausen, Denkendorf etc.) verlaufen dafür rd. 27km Tunnel. Hä? K21 spricht in Ihrem K21-PDF von 9km Tunnel. Beides ist richtig. 9km Länge stimmt, aber da der Tunnel in einer Röhre nicht zwei- oder mehrspurig geführt wird, sondern es genauso wie bei S21 einspurig. Dann werden es insgesamt rd. 24-27km einspurige Tunnelröhren bei K21 sein.

In der K21 Broschüre werden komischerweise die für S21 notwendigen „66km eingleisige Tunnelröhren“ erwähnt. Beim Alternativvorschlag K21 wird geschickt ein „9km langer Tunnel“ erwähnt. Muss die Bevölkerung jetzt auch „Lügenpack“ rufen? Oder wird bei den K21 genau deshalb Lügenpack gerufen?

Auch die 27km eingleisige Tunnel für K21 müssen gebaut werden und kosten Geld und natürlich verdient ein Baukonzern daran.

Bei Denkendorf soll dann der Anschluss an die Strecke Ulm-Stuttgart und die Kehre in Richtung Flughafen-Bahnhof erfolgen. Wie das technisch gelöst werden soll ist unklar. Fakt ist: An dieser Stelle verläuft das Körschtal (ein Naherholungsgebiet) und entweder der K21-Tunnel wird ein Wundertunnel und überbrückt irgendwie auf einer Strecke von rund 1,5 Kilometer knapp 50 Höhenmeter oder es gibt eine Brücke dafür über das Körschtal.

Was ist sonst noch wichtig:

Die sog. Gäubahn in Stuttgart muss für K21 „ausgebaut“ werden, so weit wie es eben geht. Auch hier ggf. Lärmschutz (wobei dieser bei einer Bestandsstrecke gesetzlich nicht vorgeschrieben ist...wer also entlang der Strecke wohnt hat ggf. Pech...aber es hilft Protest). Und der Verkehr auf der sog. Filderstrecke wird durch K21 mehr (+250%). Hier regt sich bereits schon Widerstand & Protest auf den Fildern (siehe Stgt. Zeitung vom 2.7.2010)

K21 die Alternative?

Teil 3: Wir brauchen mehr Lärm in der Stadt!

Bevor Teil 3 beginnt kurz noch was zu Teil 2 und zu den 350 Alleebäumen die für K21 fallen müssen.

Ich hatte den K21 Unterstützern eine E-Mail geschickt und danach befragt. Gangolf Stocker meint es wäre eine glatte Lüge. Ohne weitere Erläuterungen. Pro Bahn sagt es würde nicht stimmen. Und der VCD hat sich auf eine längere Diskussion eingelassen und vielleicht am ehrlichsten geantwortet. Zitat: „...glauben wir auch, dass es für einen Abstellbahnhof in Untertürkheim keine zwei zusätzliche Gleise zum Schaden der Allee braucht“.

Andere „glauben“, dass diese zwei Gleise zu wenig sind, wegen der dann mangelhaften Kapazität für den Rangierbahnhof in Untertürkheim. Wenn man bei Großprojekten, so wie es die K21 Befürworter bei S21 auch tun vom Schlimmsten ausgehen muss, dann sollte auch in der K21 Betrachtung von diesen zusätzlichen Gleisen ausgegangen werden.

Mir ist klar, dass dieser zentrale Aspekt nicht in die K21 Strategie passt, weil dann die Bäume genauso gezählt und geschmückt werden wie bei S21, deshalb **glaubt** man mal...

Ein paar Fakten zum „Glauben“ und zur Kritik an S21 dazu:

- Die Gegner bemängeln bei K21, unter anderem, dass die ZWEI geplanten Zulaufgleise für den S21-Rangierbahnhof ein Engpass sind (Seite 9 der K21 Broschüre, 4. Auflage). Das lassen wir mal so stehen, im Hinterkopf.
- Der heutige Rangierbahnhof Rosenstein hat FÜNF Zulaufgleise. Auch merken!
- Rund 500 der heute rund 1100 Zugbewegungen am Tag sind Fahrten vom/zum Rangierbahnhof Rosenstein. Merken!
- Ein Kopfbahnhof (auch K21) braucht mehr Rangierfahrten als ein Durchgangsbahnhof (das liegt in der Natur dieser Bahnhofskonzepte).
- K21 will ZWEI zusätzliche Gleise nach Bad Cannstatt um den Kapazitätsengpass bei S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr zu beseitigen **UND** will über diese Gleise auch noch den Rangierverkehr (der zugegebenermaßen bei K21 weniger wird als jetzt) abwickeln.

Jetzt mal ehrlich:

Rumjammern bei S21 reichen zwei Rangiergleise nicht aus. Selbst nur zwei planen obwohl mehr Rangierbetrieb als bei S21 notwendig ist und dann bestreiten man braucht nicht nochmals zwei zusätzliche Gleise. Man könnte fast meinen, man wird bewusst bei K21 angelogen.

Von S21 wird immer ins Feld geführt, dass es auch ein Stadtentwicklungsprojekt ist und große Flächen durch den Wegfall des Gleisvorfelds frei werden. Bzw. es wird dem Projekt von K21 sogar vorgeworfen, es sei mehr Immobilien- als Bahnhofsprojekt.

Ich will mich in dieser Sache auf gar keine Hektardiskussion einlassen. Es stimmt aber auch, dass bei K21 Flächen frei werden die irgendwo zwischen 70 und 75% der Flächen bei S21 entsprechen.

Toll! 75% das ist ja fast genauso viel! Also auch ein Immobilienprojekt? Also 75% ist toll, aber eben nur fast toll. Denn diese 75% kommen auch nur zustande wenn der Wartungsbahnhof Rosenstein verschwindet und nach Untertürkheim umzieht. Dann ist man allerdings wieder bei der Glaubensfrage wie viele Gleise man über den Neckar braucht und ob die Allee nun fallen muss oder nicht.

Jedenfalls strategisch klug von K21 auch den Wartungsbahnhof verschwinden zu lassen um mit S21 bzgl. den frei werdenden Flächen etwas aufzuschließen und gleichzeitig zu glauben eine bestimmte Anzahl an Gleisen nicht zu brauchen. Käme sowas von S21 würde es heißen „Berechnung“ und „Lügenpack“, da wette ich 5 Euro drauf.

Der Vorteil von K21: Es muss nicht der Beweis angetreten werden. Der Glaube alleine reicht!

Glauben wir für diesen Teil einfach auch einmal, es wäre alles so richtig wie K21 glaubt.

Welche Flächen werden denn frei? Bzw. noch wichtiger wie sehen diese Flächen aus?

Es wird bei K21 auch das Europaviertel geben plus diverser anderer.



Quelle:http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20100713_K21-Alternative_oder_Phantom-Vortrag.pdf

Was auf einen Blick klar wird ist, dass alle Flächen sozusagen eigene Gleise haben. Das findet man sicherlich romantisch wenn einmal am Tag eine historische Lok mit winkenden Menschen vorbei fährt. Leider ist es nicht so, sondern man hat alle 5, 10, 15 Minuten eine S-Bahn, einen Regionalzug, IC, ICE. Je nachdem wo man wohnt.

Was muss her? Richtig: Lärmschutz! Lärm gibt es dann trotzdem noch und sowohl die Wohnqualität als auch der Wert der Immobilie ist gemindert. **Was sich an solchen Arealen aber gerne ansiedelt sind Gewerbe und Büroflächen.** Aber da jammert K21 ja, dass dies bei S21 der Fall sein wird. Nun attraktiver dafür ist aber nun mal K21.

Hier zum Vergleich wie es bei S21 aussehen soll:



Quelle: <http://www.das-neue-herz-europas.de/bildarchiv/default.aspx>

Man sieht: Zwei miteinander Verbundene Arealen, und die dann auch OHNE Gleise und OHNE Lärmschutz, weil es den auch nicht braucht.

K21 führt an es würde sich bei S21 das Klima in der Stadt verschlechtern, weil der Frischluftaustausch der momentan über das freie Gleisvorfeld erfolgt dann nicht mehr gewährleistet ist. Und es fehlen die 280 Bäume die Sauerstoff produzieren.

Stuttgart erstickt möglicherweise? Hilfe!

Vielleicht erstickt Stuttgart doch nicht wenn S21 gebaut ist und viele der Pendler die bisher mit dem Auto nach Stuttgart fahren zukünftig den Zug nehmen weil sie durch S21 schneller sind, aber das sind ja nur „Hirngespinnste“.

Ich kann nur von mir ausgehen: Ich habe mir, als ich in Bad Cannstatt gewohnt und in Böblingen gearbeitet habe, das einfach mal ausgerechnet. S-Bahn war ungefähr gleich teuer und ungefähr genauso schnell wie mit dem Auto. D.h. die Entscheidung für die S-Bahn war klar, weil die Bahn viel berechenbarer ist als der Auto-Berufsverkehr. Da ich davon ausgehe, dass Reutlinger, Nürtinger, Tübinger etc. im Schnitt genauso "schlau" sind wie ich kann es ähnlich ablaufen. Deren Staub und CO2 wird sicherlich schmerzlich von den Bäumen vermisst werden.

Dann sollte noch mit einem Mythos sollte aufgeräumt werden: Die Wagenhallen auf dem Nordbahnhof-Areal bleiben bei S21 erhalten. Der Mietvertrag wurde bis 2015 verlängert. Hier gingen übrigens die CDU mit den Grünen Hand in Hand als es um die Verlängerung ging.

K21 Die Alternative?

Teil 4: K21 teurer als S21 und trotzdem finden es so viele toll!?

Teil 4 beschäftigt sich mit der Frage was denn so ein K21 wohl kosten kann und wie lange es möglicherweise dauert.

Ja, man kann den Verantwortlichen vorwerfen die Alternativvorschläge zu wenig geprüft zu haben. Nur irgendwann muss man sich entscheiden welches Projekt weiter verfolgt wird und wo Geld rein gepumpt wird. Ob der Zeitpunkt zu früh war weiß ich nicht und kann ich nicht beurteilen. Wahrscheinlich wäre der Politik vorgeworfen worden viel zu lange Geld in eine Alternativplanung zu stecken, statt sich frühzeitig auf ein Projekt zu konzentrieren.

Insgesamt waren anfangs (1996) 60 Alternativen im Topf von denen ZWEI näher beleuchtet wurden (K21 und S21). Wer also behauptet (wie z.B. der Volksschauspieler Walter Sittler) man habe sich für Alternativen nicht interessiert, der lügt.

Und wer behauptet, dass man sich nur für das Projekt entscheidet bei dem die Industrie am meisten verdient der kann sich die Zahlen weiter unten genauer ansehen. Denn die Industrie hätte sich dann für K21 entscheiden müssen!

Sei es wie es will, grundsätzlich ist K21 ist nur ein Konzept. Eine 100% genaue Ermittlung der Kosten kann es daher nicht geben. Aber warum soll man sich nicht mit den Zahlen beschäftigen die S21-Gegner bei Interviews und Talkshows immer wieder genüsslich fallen lassen.

Übrigens: EINE K21 Alternative gibt es nicht! Vor allem die letzten Wochen, als sich viele mit dem Konzept beschäftigt haben, tauchten immer neue K21 Alternativen auf. Problematisch ist nämlich bei K21 (in seiner Ursprungsform) sowohl die Umwelt- als Sozialverträglichkeit. Das wurde ja in den vorherigen Teilen umfassend beleuchtet.

Aber kein Problem: Wenn eine Alternative bröckelt zieht man die nächste aus dem Hut, bzw. wenn ein Kopf abgeschlagen wird wachsen fünf neue nach.

Eine K21 Variante ist inzwischen so weit abgespeckt, dass es nur noch um die Sanierung des Bahnhofs und des Gleisvorfelds geht.

Daraus folgt: **KEINE** Neubaustrecke bzw. Anbindung daran, **KEINE** Anbindung des Flughafens und damit der Region, **KEIN** Abstellbahnhof in Untertürkheim, **KEIN** Rosensteinareal das frei wird, **KEINE** Ertüchtigung der Gäubahn. **Also eine Art Garnichts21 (G21).**

Was diese Variante kostet habe ich spaßeshalber auch „kalkuliert“.

Damit sind wir dann wirklich bei den Zahlen und es wird, wie erwähnt, schwer. Bei S21 gibt es Zahlen, die lt. Gegnern natürlich alle gelogen sind. Für K21 gibt es Zahlen von 1,2 Mrd. Euro (für die G21 Variante) oder 2,5 Mrd.-3,7 Mrd. für die K21 Variante.

Für das Planfeststellungsverfahren und später für die Verhandlung am Verwaltungsgerichtshof (von den S21-Gegnern initiiert) im Jahr 2006 wurden vergleichende Kosten für Stuttgart 21 und K21 ermittelt (und zwar auf der damaligen Basis die dann sicherlich für beide Projekte nicht sonderlich genau war). Diese sah wie folgt aus:

Investitionsbedarf von Stuttgart 21

(Bau des tiefliegenden Durchgangsbahnhofs und der Neubaustrecke bis Wendlingen)

Bau Durchgangsbahnhof und Zulaufstrecken	1.880 Mio. €
(Gesamtknoten incl. Strecken von Feuerbach und Cannstatt, Tunnel vom Hbf nach Wangen – Ober-/Untertürkheim, Ersatz des Abstellbahnhofs Rosenstein durch Wartungsbahnhof Untertürkheim, S-Bahn-Führung über neue Haltestelle Mittnachtstraße)	
Neubaustrecke Hbf – Flughafen – Wendlingen (- Ulm)	720 Mio. €
(Tunnel vom Hbf zum Flughafen, Neubaustrecke parallel zur BAB nach Wendlingen, Verbindungskurve Wendlingen – Tübingen)	
Anbindung Flughafen/Messe (Filderbahnhof)	210 Mio. €
(Tunnelschleifen zum neuen Fernbahnhof sowie zum bestehenden S-Bahnhof, Anpassung des S-Bahnhofs, Verbindungskurve Rohr Richtung Böblingen – Horb)	
Gesamtsumme *	
(Hochrechnung 2008 auf 3.076 Mio. €) **	2.810 Mio. €
(Schätzung 12/2009 bis Ende Bauzeit auf 4.088 Mio €) ***	

Investitionsbedarf der Alternative Kopfbahnhof 21

(Beibehaltung des Kopfbahnhofs und Ausbau-/Neubaustrecke bis Wendlingen)

Erneuerung und Ertüchtigung des Kopfbahnhofs	1.155 Mio. €
(incl. Sicherungs-/Betriebsleittechnik, Brückenerneuerung, Fahrstraßenergänzungen, Abstellbahnhof Rosenstein, zwei zusätzliche Gleise nach Cannstatt)	
6-gleisiger Ausbau Cannstatt - Obertürkheim (od. Mettingen), Neubaustrecke Obertürkheim (od. Mettingen) – Wendlingen	1.050 Mio. €
(Ausbau der bestehenden Strecke bis Obertürkheim (od. Mettingen), Neubaustrecke Obertürkheim (od. Mettingen) – Wendlingen mit Tunnel bis Denkendorf, Weiterführung parallel zur BAB wie H-Trasse)	
Anbindung Flughafen/Messe	365 Mio. €
(Stichstrecke zum Flughafenbahnhof mit Gleisdreieck bei Denkendorf, Verbindungskurve bei Rohr Richtung Böblingen – Horb, Sanierung der Gäubahn von Vaihingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof)	
Gesamtsumme *	
(entsprechende Hochrechnung 2008 auf 2.813 Mio. €) **	2.570 Mio. €
(entspr. Hochrechnung der Schätzung 2009: 3.739 Mio €) ***	

*) Die Angaben beziehen sich auf den Planungsstand 2005/06 mit Preisstand 2004, wie er von der Planungs trägerin, dem Planfeststellungsverfahren sowie dem Verfahren beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württ. (Entscheid VGH 6.4.2006) zugrunde lag.

**) Der Investitionsbedarf für Stuttgart 21 wurde im Zusammenhang mit den Finanzierungsverhandlungen 2008 aktualisiert in der Gesamtsumme von 2,81 Mrd. € auf 3,076 Mrd. €, das entspricht einer Steigerung von rd. 9,5 %. Die entspr. Anpassung für den Kopfbahnhof 21 führt dort zu der Gesamtsumme von 2,813 Mrd. €.

***) Im Dez.2009 wurde über eine Schätzung der Preissteigerungsraten bis zum Ende der Bauzeit ein zu erwartender Investitionsbedarf für S21 von 4,088 Mrd. € ermittelt. Preissteigerung K21 analog: 3,739 Mrd. €.

Quelle: http://www.fdp-stuttgart.de/de/stuttgart_21.php?i=213

Für die „tatsächliche“ Kostenberechnung hat man auf Seite der Gegner das Planungsbüro Viereg-Rössler engagiert um verschiedene Szenarien von Kostensteigerungen durchzuspielen. Um fair zu bleiben nehme ich die Zahlen aus diesem Gutachten.

Und um auch fair zu bleiben beziehe ich die Kosten für die NBS nach Ulm NICHT ein. Denn darauf möchte K21 ja inzwischen auch verzichten. Es bleibt auch weiterhin fair bei der Kostenentwicklung für K21/G21 und S21 (Basis Vieregg-Rössler Gutachten der Gegner).

Das Ergebnis liest sich dann wie folgt:

Investitionsbedarf K21 (2008):	2,813 Mrd. Euro
Projektkostenentwicklung bei 3,75% Preissteigerung (Mittelwert von Vieregg Rössler):	
2011 frühestmöglicher Beginn der Planungsarbeiten:	3,141 Mrd.
2023 frühester angenommener Abschluß der Planung:	4,886 Mrd.
2033 Fertigstellung nach 10 Jahren Bauzeit:	7,016 Mrd.
PLUS 500 Mio. S21-Ausstiegskosten (niedrigster, von K21 genannter Wert) = K21 Gesamtkosten	7,561 Mrd. Euro

Investitionsbedarf G21 (2010):	1,200 Mrd. Euro
Projektkostenentwicklung bei 3,75% Preissteigerung (Mittelwert von Vieregg Rössler):	
2011 frühestmöglicher Beginn der Planungsarbeiten:	1,245 Mrd.
Wie bei K21 ist schwer zu schätzen bis wann eine Planung und vor allem die kritische Finanzierung abgeschlossen sind. 5 Jahre? 10 Jahre?	
2016 frühester angenommener Abschluß der Planung:	1,496 Mrd.
Auch bei der Bauzeit wird es schwer zu schätzen, da bei laufendem Betrieb gebaut wird. 5, 10, 15 Jahre?	
2024 Fertigstellung nach 8 Jahren Bauzeit:	2,009 Mrd.
PLUS 500 Mio. S21-Ausstiegskosten (niedrigster, von K21 genannter Wert) = G21 Gesamtkosten	2,509 Mrd. Euro
Aber immer unter den Voraussetzungen, dass nach 5 Jahren fertig geplant und finanziert ist (was unwahrscheinlich ist) und nach 8 Jahren fertig gebaut ist (was auch angezweifelt wird).	

Investitionsbedarf S21 (2008):	3,076 Mrd. Euro
Hier keine Planungs- und Finanzierungszeit. Das ist alles bereits abgeschlossen.	
2020 Fertigstellung wie geplant:	4,785 Mrd. Euro
2022 Fertigstellung 2 Jahre später:	5,150 Mrd. Euro

Was man bei G21 nicht bekommt hatte ich ja oben beschrieben, man bekommt aber:

Erneuerung und Ertüchtigung des Hauptbahnhofs (ob es für das schöne Glasdach reicht, das Herr Stocker auf seiner Homepage bewirbt darf bezweifelt werden, die 150m Spannweite sind nicht so einfach hinzubekommen), inkl. Sicherung-/Betriebstechnik, Brückenerneuerung, Fahrstraßenergänzung, Abstellbahnhof Rosenstein, zwei zusätzliche Gleise nach Cannstatt

Sonst NICHTS!

Im V-R Gutachten gibt es natürlich noch Varianten mit 5,5% Kostensteigerung, die die Zahlen (bei allen Varianten) natürlich größer machen.

Selbstverständlich sind lt. den S21-Gegnern ALLE Zahlen falsch und es kostet 10 Mrd. oder 18 Mrd.! Alles schon gelesen/gehört (dann allerdings inkl. der NBS S-UL).

Wow, das ist aber viel! Desweiteren geht K21 von einer Bauzeit von 15-20 Jahren aus (weil ja auch die geplanten 10 Jahre gelogen sind). Sehr schwer hier halbwegs objektiv zu bleiben. Da kann ich auch verstehen, dass viele Befürworter inzwischen viele der Gegner nicht mehr ernst nehmen (können).

Hier ein paar Zahlen"spiele":

10 Mrd. durch 15 Jahre = 666 Mio./Jahr oder bei 18 Mrd. und 20 Jahren dann eben 900 Mio./Jahr. Oder noch schöner umgelegt auf „uns“: 8,32 Euro pro Jahr für jeden Bundesbürger (bei 10 Mrd. und 15 Jahren).

Zum Vergleich: Ein Bier in der Stuttgarter Innenstadt kostet 2,50 bis 3,50 Euro.

Noch ein paar Vergleichszahlen:

Bruttosozialprodukt (heißt heutzutage Bruttoinlandsprodukt) in Deutschland: rund 2,x Billionen Euro (im Jahr)

Baden-Württemberg (2009): 343 Mrd. Euro

Ausgaben Ba-Wü im Jahr 2008: 34,5 Mrd. Euro, davon z.B. 2,5 Mrd. als Länderfinanzausgleich (Gesamt Länderfinanzausgleich 8,2 Mrd.). <http://de.wikipedia.org/wiki/L%C3%A4nderfinanzausgleich>

Übrigens auch ein Mythos, dass das Land und die Stadt die komplette Sache finanzieren müssen.

Dazu aber der Hinweis: Das Land BaWü steckt beim Projekt S21 mit 823,8 Mio., die Stadt Stuttgart mit 238,5 Mio., der Verband Region Stuttgart mit 100 Mio. und der Flughafen Stuttgart mit 227,2 Mio. Euro im Projekt. Der große Rest liegt bei der Bahn und beim Bund und der EU.

Und zum Abschluss mein Lieblingsvergleich:

Abwrackprämie für private Autokäufer in 2009 (ja wirklich nur in einem Jahr!): 5 Mrd. Euro

Nachtrag: Selbst die Hardcore Befürworter Herr Sittler und Herr Stocker scheinen sich nur am Rande mit Ihrem Alternativkonzept K21 beschäftigt zu haben, anders kann ich die folgenden Aussagen nicht bewerten. Da stellt sich schon die Frage WOFÜR diese Beiden auf die Straße gehen?

Interview mit der Frankfurter Rundschau vom 9.10.:

FR: Bei K21 würden neue ICE-Gleise verlegt. Die Bürger, die dort wohnen, werden vielleicht auch für ihre Ruhe auf die Straße gehen, Herr Sittler.

Sittler: Na ja, man kann es nicht allen recht machen. Außerdem gibt es ja Lärmschutz.

Er hat den Nagel auf den Kopf getroffen! Bei S21 trifft es zu und bei K21 auch.

Meine E-Mail an Herrn Stocker:

Ist es auch eine glatte Lüge, dass bei der Talquerung (*bezogen auf die K21 Alternative*) über den Neckar bei Obertürkheim/Deponie Einöd u.a. das Vereinsheim und der Sportplatz des SV Obertürkheim weichen muss?

Stocker: Sorry, Herr Aichele, aber wir machen keine Detailplanung. Insofern kann ich Ihnen nicht sagen, ob das Vereinsheim weichen muss oder nicht, zumal ich nicht weiß, wo dieses Vereinsheim steht.

Herr Stocker sollte sich zumindest mit den Grundzügen bzgl. der Sozialverträglichkeit "seines" Projekts auseinander setzen, oder?

K21 Die Alternative?

Teil 5: Die Grünen und anderes Vermischtes.

In Teil 5 geht es um weitere Randaspekte, allerdings wirklich nur oberflächlich. Hier tief(er) in die Materie einzusteigen überfordert meinen Kenntnisstand.

Die Grünen:

Ich hatte ja, glaube ich, darauf hingewiesen eher den Grünen nah zu stehen als „dem rechten Lager“. Erst einmal ist anzumerken, dass es sich bei „den Grünen“ die man in Talkshows sieht oder die in den anderen Medien auftauchen größtenteils (auch) um Berufspolitiker handelt. Also derselbe Berufsstand wie Mappus & Co. Ein Berufspolitiker will und muss alle paar Jahre wieder gewählt werden und darauf zielt sein Handeln immer wieder ab (Ausnahmen bestätigen die Regel). Ich will das gar nicht negativ verstanden wissen. Wie gesagt es ist nun mal auch ein Beruf. Das vergisst der ein oder andere in der Diskussion gerne. Warum ist das ausdrücklich erwähnt?

Für mich ist das eine Erklärung für die politische Alternative K21. Warum wird das Projekt aktuell so abgespeckt? Zum einen weil das K21-Lager gemerkt hat, dass die ursprüngliche K21-Variante weniger sozialverträglich ist als S21 und zum anderen um auch hier von den enormen Kosten runter zu kommen. Die (momentan) favorisierte K21 „Lösung“ kostet wie in Teil 4 beschrieben 2,5 Mrd. Natürlich werden die 2,5 Mrd. nicht genannt sondern man geht vom heutigen Kostenstand von 1,2 Mrd. aus (Rechnung dazu auch im vorigen Teil). Es lässt sich politisch schlecht verkaufen wenn ein K21 Projekt teurer ist als S21 und die 2,5 Mrd. sind aus Marketingsicht auch schwer vermittelbar (zu nah an den rd. 4 Mrd. von S21). Insofern nennt man lieber 1,2 Mrd. für sein Projekt und 18 Mrd. für das Projekt des „Gegners“. Würde ich in der Situation genauso machen. In einer Talkshow ist auch nie genug Zeit sich zu rechtfertigen, dass man für diese 1,2 Mrd. im Prinzip wenig bis nichts bekommt.

Was auch gerne vergessen wird: 2005 waren die Grünen vehement für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Schönes Zitat aus dem damaligen Dokument im Verkehrsausschuss (Achtung es wird amtlich):

*„die Bundesregierung unter anderem aufzufordern, die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa in den nächsten Jahren zügig zu einer Hochleistungsstrecke auszubauen, **der „Magistrale für Europa“ auch in Deutschland höchste Priorität einzuräumen, Kofinanzierungsmöglichkeiten der EU sowie Vorfinanzierungsangebote des Freistaates Bayern und des Landes Baden-Württemberg zu nutzen, bei den von der Bundesregierung angestrebten zusätzlichen Investitionsmitteln für Schienenprojekte das Projekt „Magistrale für Europa“ angemessen zu berücksichtigen, die Bauarbeiten für den Rastatter Tunnel nicht weiter aufzuschieben, **den Realisierungsablauf des Bahnprojekts Stuttgart 21 nicht in Frage zu stellen, die Maßnahme Wendlingen–Ulm–Augsburg umgehend in Angriff zu nehmen**“***

Quelle: <http://www.scribd.com/doc/37605906/Deutscher-Bundestag-15-Wahlperiode-Drucksache-15-5572>

Inzwischen sind die Grünen plötzlich nicht mehr dafür, bzw. man weiß es nicht genau. Natürlich wegen den Kosten. Die Alternative ist ja: Kopfbahnhof bleibt und die Züge werden weiterhin durchs Neckar- und Filstal und über die Geislinger Steige geschickt. Allerdings soll es dann schneller gehen als die bisher üblichen 70km/h, denn es sollen die ICE-T (heißen wirklich so) eingesetzt werden.

ICE-T sind übrigens die Züge, die noch nie so richtig funktioniert haben und die Neigetechnik dann oft abgeschaltet werden musste, was dann wieder 70km/h bedeutet. Und die Strecke teilt man sich dann weiterhin mit den Güterzügen. Erhöhte Zugfolge und Verbesserung der Kapazität kann man dann also getrost vergessen.

Noch ein Aspekt und noch eine Reise zurück in der Zeit. 2001 hat der seinerzeit verkehrspolitische Sprecher der Grünen „Albert Schmidt“ in seiner Funktion als Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG zugestimmt, dass die Grundstücke in Stuttgart veräußert werden und mit der Planfeststellung zu S21 begonnen wird. Heute wollen uns die Grünen verkaufen ja bereits schon 1998 gegen S21 gewesen zu sein. Ha und nochmal eins drauf Haha. Schon am lachen? 2005 hat derselbe Grüne Schmidt im selben Aufsichtsrat der Deutschen Bahn dann dem Bau von Stuttgart 21 zugestimmt.

Zum Thema rein und raus bei den Grünen passt das hier ganz gut: <http://goo.gl/eKSE> oder hier: <http://tinyurl.com/2uagoor> oder hier: <http://tinyurl.com/37152jc> (ab min. 1:30)

Anbindung der Regionen:

S21 nützt doch nur den Fernverbindungen und man ist ja sowieso nur 2 min. schneller in Ulm. Ersteres ist falsch (dazu komme ich gleich) und Zweiteres ist richtig. S21 alleine bringt nur 2 Minuten Zeitgewinn. Entscheidend ist sowohl der Bahnhof am Flughafen als auch die Neubaustrecke nach Ulm. Übrigens auch wenn man hier wieder fair bleibt und vergleicht so beträgt bei K21 der Zeitgewinn nach Ulm 0 Minuten.

Sowohl S21, als auch die NBS und die Anbindung des Flughafens haben enorme Auswirkungen auf die Region. Vor allem wirkt sich das auf den Strecken Tübingen, Reutlingen, Nürtingen aus, dann noch auf die Filderregion, die Strecken Richtung Heilbronn und Würzburg usw.

Auch müssen die Regionalzüge nun nicht mehr in Stuttgart enden. D.h. ein Regionalzug, von Heilbronn an den Bodensee nach Lindau, fährt durch. Oder der Zug von Mannheim nach Tübingen fährt durch. Weniger Wartezeiten, weniger umsteigen.

Dazu das passende (geklaute) Schlagwort: S21 verknüpft die bisher getrennten Regionallinien.

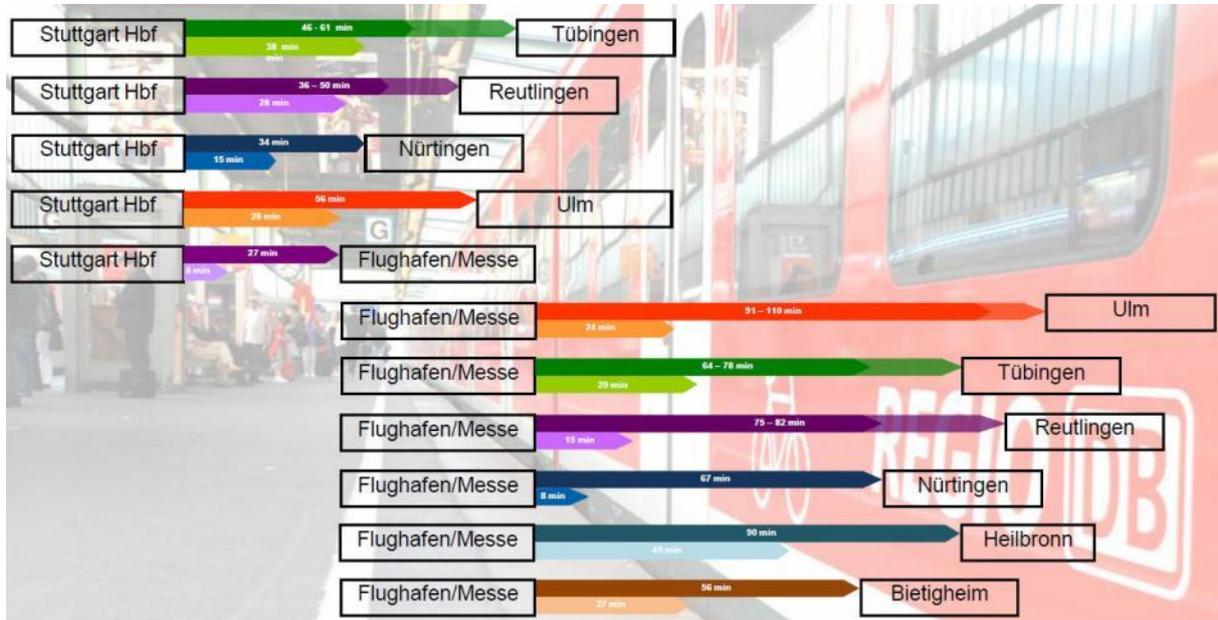
Hier ein Foto aus dem Turmforum in Stuttgart. Jeder Knopf zeigt einen Vergleich alte Zeit/neue Zeit. Auf all diese ausgewählten (!) Verbindungen hat S21 inkl. der Neubaustrecke positive Auswirkungen. Also ist die Behauptung falsch S21 hätte nur Auswirkungen auf den Fernverkehr oder von/zum Flughafen!



Quelle: eigene Aufnahme

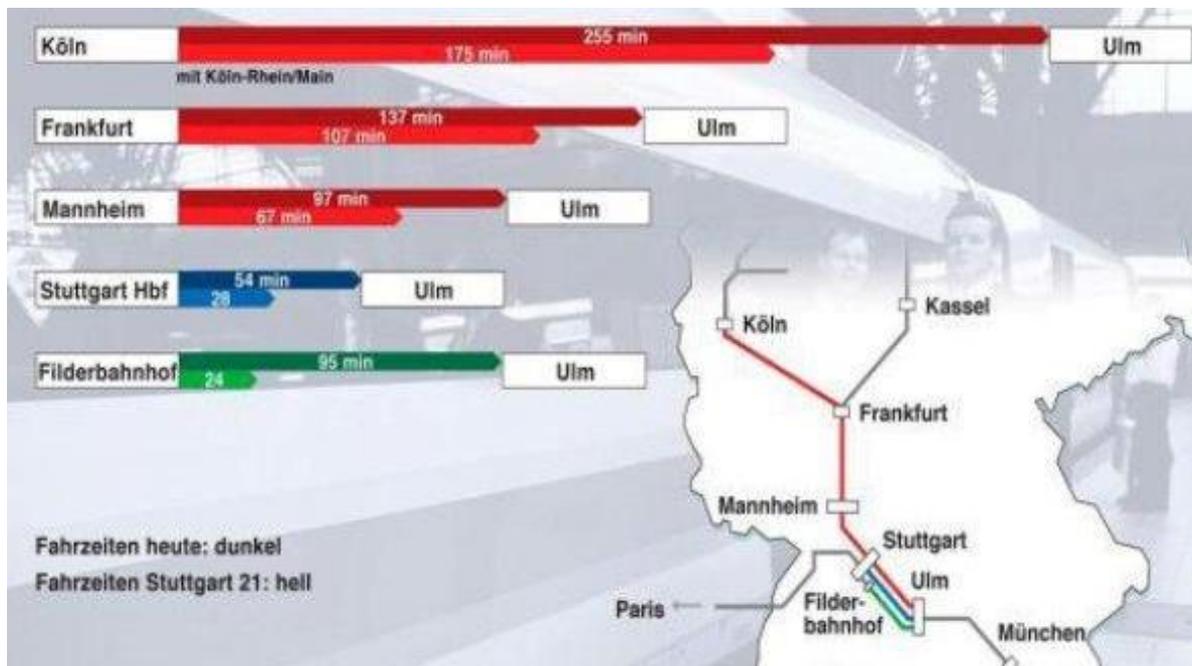
Wer es genau wissen will: A**** hoch und selbst zum Turmforum. **Die Führung dort ist sowohl jedem Befürworter als auch jedem Gegner zu empfehlen.** Gut gemacht und alles ganz ruhig erklärt ohne viel Emotionen.

Dann kommen dazu noch die Flugreisenden die wesentlich schneller am Flughafen sind als bisher (rd. 30 min.). Als Wenigflieger war ich bisher wenig betroffen, aber die dreimal als ich von Bad Cannstatt zum Flughafen musste war ich rd. 50 min. unterwegs und so weit weg von Bad Cannstatt ist der Flughafen wirklich nicht. Die Alternative war dann irgendwann mal das Taxi.



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201006_PraesentationBahnprojektStuttgart-Ulm_WD.pdf

Und klar der Fernverkehr profitiert natürlich auch.



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201006_PraesentationBahnprojektStuttgart-Ulm_WD.pdf

Dann habe ich noch eine kleine Sammlung zu den Themen wie Kapazität, Finanzierung, Gutachten, Taktung, etc.

Zur Kapazität gibt es auch sehr viel Material. Da geht es dann aber recht schnell um die Zugfolge und Weichen etc. Da stecke ich dann wirklich viel zu wenig drin. Deshalb nur ein paar Bilder und (recherchierte) Gedanken dazu.

Stuttgart hat aktuell pro Tag rd. 250.000 (Bahn)Fahrgäste die über den Kopfbahnhof mit 16 Gleisen abgewickelt werden. Max. 25 Züge pro Stunde können „behandelt“ werden. K21 Befürworter sagen, dass ein Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen nicht so leistungsfähig sein kann, bzw. dass ein modernisierter Kopfbahnhof mehr Leistung hat.

Dazu ein Vergleich: Hamburg hat einen Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen für den Fernverkehr (wie S21 dann auch) und bewältigt ein Aufkommen von 450.000 Passagieren täglich. In Stuttgart sind diese Zahlen nicht annähernd geplant! Zur Sicherheit der genauere Vergleich mit Hamburg Hbf: 8 Fernbahn-Gleise, 4 S-Bahn-Gleise, 6-U-Bahn-Gleise.

S21 zukünftig: 8 Fernbahn-Gleise, 2 S-Bahn-Gleise, 4-U-Bahn-Gleise

Dann die Frage wieso das eigentlich mit dem momentanen Bahnhof nicht klappt. So nach dem Motto „was wäre schlimm daran wenn es so bleibt wie es ist“.

Momentan hat der Kopfbahnhof fünf Gleise die für Ein- und Ausfahrten von Fern- und Regionalzügen. Auch hier wurde mir schon erklärt: Nein er hat viel mehr usw.

Nochmal: Es sind FÜNF Gleise. Es gibt noch weitere für die S-Bahn und den Rangierbahnhof, doch das spielt für die K21/S21 Betrachtung keine gewichtige Rolle (das bestreiten selbst nur ganz wenige Gegner, kann sich sicherlich aber wie K21 täglich ändern).



Quelle:http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201009-21_gute_Gruende_fuer_S21.pdf

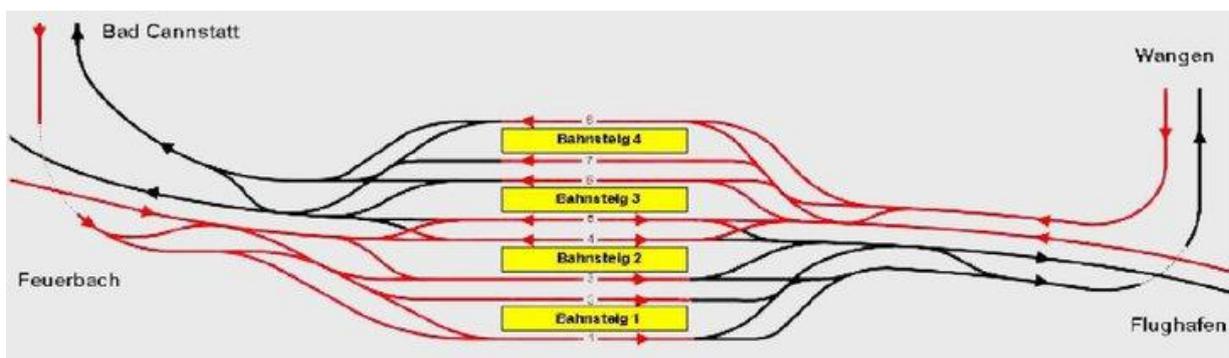
Desweiteren lässt es die momentane Verkehrsführung nicht zu, dass jeder Zug x-beliebig fahren kann. Auch dazu ein Bild das es etwas veranschaulicht:



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201006_PraesentationBahnprojektStuttgart-Ulm_WD.pdf

Der neue Bahnhof hat insgesamt acht Gleise für Ein- und Ausfahrten (vier auf jeder Seite) und ist damit wesentlich flexibler. Gleiskreuzungen fallen zum Großteil weg und die verschiedenen Gleise können gleichzeitig befahren werden. Desweiteren können an einem Bahnsteiggleis zwei Züge hintereinander halten (in Hamburg wird das z.B. auch so praktiziert). Natürlich gibt es dann an diesem Gleis keine Durchfahrtsmöglichkeit, aber es wird auch bei S21 weiterhin Züge geben die in Stuttgart starten oder enden, dafür ist diese Doppelnutzung praktikabel. Damit ist es dann möglich 52 Züge pro Stunde zu „behandeln“ (das heißt halt so). Der optimale Leistungsbereich des Durchgangsbahnhofes liegt bei 42-51 Zügen pro Stunde, bei K21 dagegen liegt es bei 28-38 Zügen pro Stunde (aktuell max. 25 Züge/Stunde). Die maximale Leistungsfähigkeit von S21 liegt bei 72 Zügen bzw. bei 43 Zügen/Stunde bei K21. Einfahrten bei S21 sind mit mind. 60 bis 100km/h möglich (bislang & K21 = 30km/h)*.

*Quelle: U. Martin, H. Dobschinsky, P. Breuer, M. Haderer, N. Sonnenberg: Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofes (S21) und einer Variante umgestalteter Kopfbahnhof (K21) im Rahmen der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes (Abschlussbericht).



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201006-LHS_PraesentationBahnprojektStuttgartUlm.pdf

K21 Die Alternative?

Teil 6: Stuttgart erstickt, U-Boot-"Krieg" und Schweizer Vorbilder

In Teil 6 geht es um vermischte Themen und um einige Mythen rund um S21. Mir ist bewusst, dass ich hier nur an der Oberfläche kratzen kann. Die Experten haben sich ja zu all diesen Themen bereits gestritten (und werden es bestimmt weiterhin tun), das ist sozusagen die "Zusammenfassung".

Integraler Taktfahrplan/ITF:

Ein Argument, das für K21 immer angeführt wird ist, dass „ein integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild“ möglich sei. Erst mal wieder taktisch klug die Schweizer mit einzubringen, Schweiz ist ja Bahnland. Lassen wir uns von dem Geplänkel nicht stören. Um auch hier nicht ins Tausendste zu kommen.

Der ITF funktioniert im Wesentlichen so:

In den 10 Minuten vor Einfahrt eines ICE fahren die Regionalzüge im Minutentakt in den Kopfbahnhof ein. Die Reisenden können aussteigen und zum Umsteigen auf den entsprechenden Bahnsteig gehen. Zur vollen Stunde fährt dann der ICE ein und die Wartenden können einsteigen. Die ICE-Ankommenden steigen aus und können zu den Regionalzügen umsteigen, die dann wieder innerhalb der nächsten 10 Minuten abfahren. Das ganze wird vom Aktionsbündnis in einem Video auch sehr anschaulich erklärt: <http://www.youtube.com/watch?v=9SQsKiha0Vs>

Das Ganze kann aber nur dann funktionieren, wenn sich alle Züge exakt an die Zeiten halten, da die Züge über deutlich weniger Gleise auf die vielen Stellplätze des Bahnhofs einfahren müssen. Also bei Verzögerungen einzelner Züge wird es zwangsläufig eng auf den Zufahrten. Dieser Engpass beim Einfahren wird noch dadurch deutlich verschärft, dass die Züge aus Sicherheitsgründen viel langsamer in einem Kopfbahnhof einfahren können als in einen Durchgangsbahnhof. Ebenso funktioniert das Umsteigen nur, wenn keiner der Züge Verspätung hat. Und was haben wir in der Vergangenheit gelernt? Schwachstelle beim aktuellen Bahnhof ist vor allem die Ein- und Ausfahrt. D.h. hier wird es noch enger. Wie sieht die Praxis aus? Fünf RE's fahren 10 min. vor dem ICE gleichzeitig ein? Geht nur leider nicht, weil ein bestimmter zeitlicher Abstand möglich ist und der ist bei fünf Zügen länger als die 10 min. Und der ICE wartet dann solange mit der Einfahrt?

Was damit auch widerlegt ist: Es wird behauptet, der Kopfbahnhof könne flexibler auf Verspätungen reagieren als der Durchgangsbahnhof. **Der K21-Kopfbahnhof mit ITF ist anfälliger für Verspätungen als der S21-Durchgangsbahnhof mit „normalem“ Fahrplan!**

Selbst K21-Experte [Prof. Bodack](#) kann einen ITF nur bei einer Zugfolge von 2 min. theoretisch errechnen. Allerdings hat der aktuelle Bahnhof eine Zugfolge von knapp 3 Minuten, womit der ITF damit schon einmal nicht funktioniert. Sollte er funktionieren müssten alle Weichen und das komplette Stellwerk bei K21 entsprechend modernisiert werden. Der Aufwand von rund 400 Mio. Euro ist in den K21-Berechnungen nicht in vollem Umfang berücksichtigt!

Einen Nachteil des momentanen Bahnhofs und von K21 als Vorteil für einen ITF zu verkaufen ist schon sehr dreist (getrickst?).

Selbst wenn das alles bei einer K21-Variante „erledigt“ wird, so bringt ein einziger, weiterer Schwachpunkt den ITF in Stuttgart zu Fall. Stuttgart müsste für solch einen ITF „steuernd“ sein. D.h. Stuttgart bestimmt für die ICE-Verbindungen in Deutschland den Takt. Dies bedeutet wiederum, dass sich ein erheblicher Teil der ICE-Verbindungen in Deutschland nach dem ITF in Stuttgart richten müsste. Ist das realistisch? Nein!

Für die Taktung der Züge in Stuttgart sind übrigens aktuell Mannheim, Frankfurt und München steuernd.

Aber was ist mit Zürich? Die Schweizer, die können das doch alles! Da funktioniert der ITF doch! Richtig! Zürich ist die größte Stadt der Schweiz mit dem höchsten (Zug)Verkehrsaufkommen und damit auch steuernd für große Teile der Schweiz. Damit kann Zürich auch bestimmen wie der Takt läuft, Stuttgart nicht.

Noch ein Fakt: Der heutige Kopfbahnhof hat einen an ITF angelehnten Takt (weil er sich anders nicht realisieren lässt). K21 kann „nur“ dasselbe leisten und wird NIE ein ITF-Vollknoten werden können. Das ITF-Video ist also schön, aber unrealistisch.

Dass ein ITF für K21 als „widerlegt“ gilt bestätigt auch ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofs aus dem Jahre 2006 zum Pfa 1.1: <http://justizportal-bw.de/servlet/PB/menu/1199397/index.html?ROOT=1153033>

Die Schweizer als Vorbild?

Aber gerne! Die SBB plant unter anderem zwei neue Bahnprojekte: Den Bahnhof Luzern und den Bahnhof Bern. Beides Tiefbahnhöfe und beides selbstverständlich Durchgangsbahnhöfe. Teilweise mit aufwändigen Untertunnelungen. Beim Luzerner Bahnhof soll sogar ein Bahntunnel unter dem Vierwaldstätter See durch führen.

<http://www.zukunftbahnhofbern.ch/>

<http://www.tiefbahnhof-luzern.ch/>

Auch auf das, bei S21 kritisierte, Bahnleitsystem ETCS setzt die SBB. Es wird aktuell auf zwei Linien eingesetzt und kommt in vielen Fahrzeugen bereits zum Einsatz. Ein weiterer Ausbau ist natürlich geplant. <http://mct.sbb.ch/mct/infra-innovationen/infra-etcs.htm>

Die Schweizer erkennen also offensichtlich Vorteile und nutzen diese. In Stuttgart kann man sich da wirklich eine Scheibe abschneiden. Denn hier schaut man sich Vorteile an und sucht so lange bis man in einem winzigen Detail einen Nachteil entdeckt hat. Und durch dieses Detail stellt man sofort das große Ganze in Frage.

Züge können im neuen Bahnhof nicht „warten“

Mal abgesehen davon, dass es der Job eines Zuges ist jemanden von A nach B zu transportieren und nicht ständig zu warten, ist es auch geschickt die Logik eines jeden anzupfen und zu erklären ein Zug könne im neuen Bahnhof nicht warten.

Ich gebe zu: Wenn 8 Züge im neuen Bahnhof warten müssen, dann geht wirklich fast nichts mehr. Aber auch im bisherigen Bahnhof wird es kritisch wenn 8 Züge „warten“, weil es ja teilweise „fest verdrahtete“ Verbindungen gibt. Wenn also z.B. von Gleis 12 bis Gleis 16 Züge warten, so geht von Feuerbach und nach Bad Cannstatt fast nichts mehr. Es fährt also kein Zug ins Neckartal/Ulm/München und keiner Richtung Heilbronn/Würzburg. Aber das wäre ja eher das „Horrorszenario“.

Wenn im neuen Bahnhof ein Zug wartet dann fährt eben der nächste Zug auf ein anderes Gleis. Freie Auswahl, weil keine „feste Verdrahtung“. Oder (wenn es die Richtungen zulassen) er fährt hinter/vor dem wartenden Zug ein (wenn z.B. der einfahrende Zug in Stuttgart endet) der dann einfach in der anderen Richtung ausfährt. Gibt natürlich noch viele andere Szenarien, aber ich denke die Logik ist klar geworden.

Frischluftschneise

Auch das wird gerne als Argument gegen S21 gebracht, nämlich die scheinbar fehlende Frischluftschneise. „Stuttgart erstickt“ und der „Talkessel bekommt keine Luft mehr“. Die momentane Frischluftschneise besteht ja aus dem Tunnelgebirge und den Gleisen und dem Park. Zukünftig ist es dann nur noch Park. Will da gar nicht lange reden, hier ein Foto des Modells aus dem Turmforum. Na ist eine Frischluftschneise zu erkennen?



Quelle: eigene Aufnahme

Zu den klimatischen Einflüssen von S21 gibt es auch eine dicke und interessante Studie:

http://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?klima_s21_vorwort

Keine Bäume = mehr CO²

Ein durchschnittlicher Baum nimmt pro Jahr 2136kg CO² auf. Bei 280 Bäumen, die für S21 gefällt werden müssen, sind das 598.000kg im Jahr (bei den 350 Bäumen die möglicherweise für K21 fallen müssen sind es übrigens 747.000kg).

Mit S21 sollen pro Jahr ca. 18 Mio. Personenfahrten mit insgesamt 350 Mio. PKW Kilometern von der Straße auf die Schiene verlagert werden (Untersuchungen Uni-Stuttgart, lt. Gegnern natürlich gelogen....natüüüürlich so wie alles). Das „spart“ 70.000 Tonnen CO² pro Jahr (oder 70.000.000kg).

PLUS der Bäume die neu gepflanzt werden, aber dazu unten.

Bäume

S21 Gegner sind ja immer amüsiert wenn es um die 5000 Bäume geht die neu gepflanzt werden. Man gewinnt dann leicht den Eindruck es würde sich um 30cm Setzlinge handeln oder nur um Büsche die als Bäume bezeichnet werden.

Dazu folgendes: Es ist richtig, dass an der Stelle an der der neue Bahnhof sein „Dach“ mit den Lichttaugen haben wird und dort keine großen Bäume mehr gepflanzt werden (können). Also dort Büsche und Rasen.

Und es ist auch richtig, dass insgesamt 2000 neue Parkbäume, auf den rund 20 Hektar neuer Parkflächen, gepflanzt werden. Hä? Was sind denn Parkbäume? Solche kann man kaufen, haben eine Höhe von 6-15 Meter, wer einen will: <http://www.steger-baumschule.de/XXL-Baeume.html>

Also weit entfernt von Büschen und Setzlingen. Aber natürlich nicht so wie eine 200jährige Platane. Und jetzt oh Wunder: Ein Baum wächst!

Etwas genauere Infos zu den zu pflanzenden Bäumen hier:

[http://direktzu.de/stuttgart21/messages/28148?filter\[\]=answered&order=date&sorting=desc#id_message_28148](http://direktzu.de/stuttgart21/messages/28148?filter[]=answered&order=date&sorting=desc#id_message_28148)

Bzgl. der zu fällenden Bäume muss man es auch differenziert sehen. Wirklich „alt“ (> 60-70 Jahre) sind die wenigsten Bäume. Leider wurde das auch nur unzureichend kommuniziert und jeder denkt es werden 280 Bäume gefällt die 200 Jahre alt sind, mächtige Stammumfänge haben und der König sie eigenhändig gepflanzt hat. Wirkliche Baumriesen sind dabei „nur“ 13 Bäume.

Genauere Auskunft gibt da die Planfeststellung (Pfa 1.1, S. 352ff): http://pdf.bahnprojekt-s-uhl.com/PFA-1_1/



Quelle: <http://www.das-neue-herz-europas.de/bildarchiv/default.aspx>

Neigung der Bahnsteige

Auch das ein Thema über das man nur den Kopf schütteln kann. Klar wird es von den Gegnern wieder als Argument angeführt man sei angelogen und hinters Licht geführt worden. Kinderwagen kommen von selbst ins Rollen! Usw.

Ein Tipp an jeden: Ausflug zur S-Bahn Haltestelle „Feuersee“ (kommt man am besten mit der Bahn hin), dort beträgt die Neigung des Bahnsteigs teilweise bis zu 2% und die Menschen (und Kinderwagen) bewegen sich völlig ohne Gefahr (Ausnahme: Es ist Wasen/Frühjahrsfest). Die Neigung des neuen Tiefbahnhofs beträgt 1,5%

Neuer Bahnhof „schwimmt“ auf und steigt in die Höhe

Eines meiner persönlichen Highlights war im „Stern“ nachzulesen. Ja der Stern...seit ich dem für 4000 DM Ende der 90iger einmal Informationen zu einem Börsenguru verkauft habe ist da politisch auch nicht mehr so viel los (aber das ist eine andere Geschichte). Also im „Stern“ war unter der Schlagzeile *„Gefahr für Leib und Leben“* nachzulesen, dass einer der „Väter“ (Architekt Frei Otto) des neuen Tiefbahnhofs behauptet hat der (neue) Bahnhof würde *„wie ein U-Boot aufsteigen“*. Frei Otto ist 85 und hat möglicherweise den U-Boot-Krieg mitgemacht und kennt sich mit sowas aus. Nein, kein Nazi-Vergleich aber die Polemik musste sein. Ich halte von Frei Otto, als ARCHITEKT, sehr viel. Das Olympiadaach in München ist immer noch sensationell (genauso wie es die Lichtaugen und der neue Bahnhof sein werden, danke Frei Otto).

Da sind wir schon beim Thema: Frei Otto ist Architekt und Hochschullehrer. Sein Spezialgebiet: Flächentragwerke. Ich sehe nichts von Tiefbauspezialist oder Geologe oder Statiker. Mag sein er kennt sich damit besser aus als ich, aber Experten widersprechen ihm vehement.

Schon alleine das Gewicht des „Bahnhofstogs“ allein ist stärker als der Auftrieb. Frei Otto muss doch Archimedes noch persönlich gekannt haben, solche grundlegenden Dinge sollte er bei ihm gelernt haben.

Dazu kommt: Der Trog steht auf rund 2800 Betonpfählen die zur Verankerungswirkung bis zu 15m in den Boden gerammt werden. Warum sollte jemand einen Bahnhof planen der schwimmt? Sorry, aber soweit kann ich meine Logik nicht verknoten um sowas zu glauben.



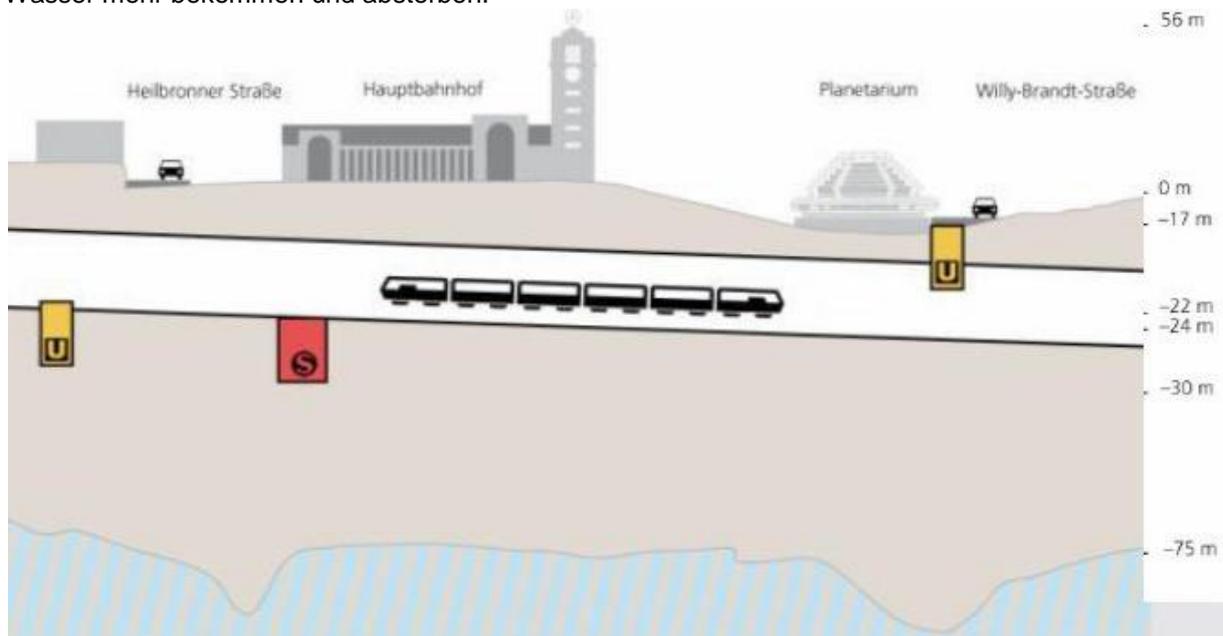
Quelle: <http://defenstech.org>

Mineralwasser

Das Thema „Mineralwasser“ halte ich ehrlich gesagt für das mit dem größten Angst- und gleichzeitig Schwachsinnspotenzial. „Dr’ Stuagadder gehd glar uffd Gass wenn’r nemmer Sonndichs ens Leidze ganga ko.“

Zugegeben: Tolles „Marketing“ der Gegner so bekommt man mehr „Bürgerliche“. Wirklich nur ganz kurz: Das Mineralwasser findet sich in rd. 60-80m Tiefe und liegt damit mind. 50m UNTER der Bodenplatte des Bahnhofs. Selbst wenn dann jetzt noch die Pfähle dazu kommen, so enden die nach 15m es liegen also noch mind. 35m dazwischen. Übrigens, die Stuttgarter S-Bahn und auch die U-Bahn fährt „tiefer“. Sogar einige Tiefgaragen liegen in Stuttgart tiefer als der neue Bahnhof.

Interessant finde ich bei dieser Sache eher wie die Medien teilweise operieren. Am 09.10. in der SWR-Landesschau sah man einen Beitrag zum Thema "Grundwasser & Mineralquellen". Auf Pro21 Seite argumentieren Experten vom Wasserwirtschaftsamt, es bestehe keine Gefahr für die Mineralquellen. Auf der S21-Gegnerseite ein Parkschützer (Beruf?) der argumentierte es sei sehr wohl eine Gefahr und die Bäume im Park würden durch das Grundwassermanagement auch kein Wasser mehr bekommen und absterben.



Quelle:http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201009-21_gute_Gruende_fuer_S21.pdf

Tunnelquerschnitt

Eine der vielen Varianten eines BEWEISES der S21-Gegner belogen und betrogen worden zu sein ist auch der verkleinerte Tunnelquerschnitt. Die Tunnel für S21 in und um Stuttgart werden einen Radius von 4,05m haben. Und ja er wurde gegenüber einer sehr frühen Planung verkleinert bzw. ist kleiner als ein „üblicher“ ICE Tunnel auf freier Strecke.

Warum ist das so? Simple Physik! Ein ICE der mit 300km/h in einen Tunnel einfährt braucht, wegen des entstehenden enormen Luftdrucks, einen größeren Tunnelquerschnitt als ein ICE, der (so wie bei S21) mit einer wesentlich niedrigeren Geschwindigkeit (z.B. 80km/h) einfährt.

Übrigens hat sich hier ein glühender Befürworter (und Stern Redakteur) von K21 bei einer Diskussion auf Phoenix (Phoenix Runde vom 14.10.2010) eine blutige Nase geholt.

Seine Argumente mit dem Tunnelquerschnitt trafen ausgerechnet auf Prof. Wulf Schwanhäuser den Verkehrsexperten der die Formel zur Berechnung der Tunnelquerschnitte „entwickelt“ hat.

Der Originaldialog weil er ein Beispiel für viele andere Scheinargumente ist, wie mit Vermutungen, Vermischungen, Desinformationen und Befürchtungen argumentiert wird:

Arno Luik, Stern Autor und K21-Verfechter:

„Also es ist so, es gibt normalerweise Regelgrößen für Tunnel. Das sind 5,7 Meter im Innenradius. In Stuttgart werden, aufgrund von diesem hochkomplizierten Untergrund, Anhydrit und Gipskeuper und Gips und vielen Quellen und Mineralwasser werden die Tunnel kleiner gebohrt damit es überhaupt finanzierbar scheint. Und Aufgrund von diesen kleineren Tunnelquerschnitten muss alles verändert werden. Die Signalanlagen müssten neu ausgelegt werden, die passen jetzt nicht rein. Die müssen zum Teil noch konstruiert werden, geprüft, abgenommen werden vom Eisenbahnbundesamt. Das ist alles bisher nicht vorgesehen, weil wenn das jetzt gemacht werden würde, dann würden die Kosten davon laufen...“

Prof. Schwanhäuser, Verkehrsexperte:

„Das ist natürlich aus der Luft gegriffen. Sie können eins Glauben: Die Eisenbahn kann seit 150 Jahren Tunnel bauen und es ist ihnen noch keiner eingefallen und sie sind auch alle groß genug. Und beim Tunnelquerschnitt, der hängt, die Formel stammt zufällig von mir, vom Luftwiderstand im Tunnel ab. Der ist abhängig von der Fahrgeschwindigkeit und vom Querschnitt. Und wenn sie einen Tunnel haben, den Sie nicht mit hohen Geschwindigkeiten befahren müssen, dann brauchen Sie keine 84qm Tunnelquerschnitt sondern dann genügt ein kleinerer Querschnitt, weil der größere Querschnitt ist nur wegen des Luftwiderstands (notwendig). Und wenn die Bahn einen Tunnel plant hier in Stuttgart, dann planen die den nicht zu klein, die sind doch ned bescheuert.“

Und die Tunnel sind, wie auch behauptet, weder zu klein für einen Rettungseinsatz bei einem Notfall, noch zu klein für die Aufnahme von Signalanlagen, Oberleitungen, etc.

Quelle/Link dazu: http://www.das-neue-herz-europas.de/aktuelles_termine/aktuelles/20100929_1/default.aspx

Es ist übrigens pure Heuchelei der Gegner das Tunnelprofil bei S21 zu bemängeln, denn bei K21 bleiben ja u.a. der Pragtunnel und der Rosensteintunnel erhalten. Legt man bei diesen zwei Tunneln die Kriterien der Gegner für einen „guten“ Tunnel an, so müssten diese beiden vom Eisenbahnbundesamt sofort still gelegt werden.

Oder man müsste Sie um- bzw. neu bauen, was in der bisherigen K21-Kalkulation natürlich NICHT enthalten ist. Zum Beispiel würde eine K21-Planung am Pragtunnel sofort bedeuten, dass der bestehende Tunnel auf die aktuellen Sicherheitsanforderungen angepasst werden müsste, und das kostet richtig Geld (eine Tunnelröhre aufzuweiten ist faktisch fast ein Neubau).

Zum Thema Wandstärke (da auch das Thema wurde): http://direktzu.de/stuttgart21/messages/27805#id_answer_28822

K21 Die Alternative?

Teil 7: Großprojekte, Löcher und das dumm gehaltene Volk

Umstrittene Bauten in Stuttgart bzw. umstrittene Großprojekte allgemein

Ein „Großprojekt“ hat, wie der Name sagt, schon immer das Problem „Groß“ zu sein. Und das bedeutet meist einen entsprechenden Einfluss auf viele. Einfluss auf viele bedeutet wiederum, dass sich viele eine Meinung dazu bilden und viele mitreden. Und "Groß" macht vielen auch Angst. Und Angst in Sachdiskussionen ist immer wenig hilfreich bzw. wenig produktiv.

Großprojekte sind immer komplex und schwer für Einzelne in allen Details zu durchschauen bzw. schwer dem Ego eines Einzelnen vermittelbar („Des bringd mir doch nix!“). Auch das macht die Sache nicht einfacher und S21 zeigt auch exemplarisch wie viele Meinungen und Gerüchte „im Topf“ sind oder immer wieder aus dem Hut gezaubert werden.

Mal abgesehen davon, dass man sich bei S21 NICHT auf bauliches Neuland begibt (was auch gerne in den Raum gestellt wird, bzw. der Eindruck erweckt wird es wären Anfänger am Werk). In Stuttgart wird trotz allem gerne etwas „als Erstes“ gebaut. Wir sind nun mal (auch) die Welthauptstadt der Architekten und Tragwerksplaner.

Zwei Beispiele: Das Café Luxem in Stuttgart (am Bubenbad, gut mir der Stadtbahn zu erreichen). Dort findet sich die weltweit erste Deckenkonstruktion aus Spannbeton (und hält noch immer).

Zweites Beispiel: Der Stuttgarter Fernsehturm. Er heißt nicht umsonst „der Erste seiner Art“. Ursprünglich sollte dort ein 200m hohes Stahlgerüst gebaut werden und das wollte der Architekt Fritz Leonhardt nicht und kam mit seinem Vorschlag den wir heute alle sehen (manche bewundern). Die Amis waren übrigens so neidisch und bauten kurz danach auch einen in Seattle. Danach war dieses „Fernsehturm-Design" normal.

In diesem Zusammenhang gab es auch damals Proteste der Stuttgarter, als der Turm über die Baumgipfel ragte und aus allen Himmelsrichtungen sichtbar wurde. In Leserbriefen wurde er Schildbürgerstreich, Schandmal oder Fremdkörper in der schönen Waldlandschaft genannt. Diese Begrifflichkeiten kommen mir sehr bekannt vor. Zusätzlich sollte er in einem Horrorszenario umfallen.

Auch der Fernsehturm war mit Baukosten von 4,2 Mio. DM um einiges teurer als die geplanten 1,7 Mio. DM. Die Summe war übrigens nach 5 Jahren durch die Eintrittsgelder wieder eingespielt. Geht leider beim Bahnhof nicht, aber hier gibt es alleine durch die Investitionen die getätigt werden einen Mittelrückfluß von 30% der Baukosten. Plus Einnahmen aus Grundstücksverkäufen, höhere Steuereinnahmen (da Stuttgart z.B. mehr Einwohner bekommt) usw.

Ich bezweifle auch nicht, dass S21 vermutlich teurer wird als geplant. Gleiches gilt, für mich und selbst für einige S21-Gegner, aber auch für K21.

Weitere Großprojekte bei denen es Proteste gab. Die S-Bahn in Stuttgart war damals sehr umstritten und wurde von OB Rommel trotz allem weiter durchgesetzt und auch weiter gebaut.

Und schau sich einer mal die Königsstraße an wie die damals beim Bau der U-Bahn aussah:



Quelle:http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/201006_PraesentationBahnprojektStuttgart-Ulm_WD.pdf

Auch diese Stadtverschandelung ist inzwischen Geschichte und keiner möchte heute auf die S/U-Bahn in Stuttgart verzichten.

Weitere Beispiele? Startbahn West. Möchte nicht wissen wie viele der Protestierer heute froh sind wenn sie von der Startbahn West in den Urlaub nach Hong Kong oder zum Trekking nach Südamerika starten.

Bahnprojekte? Klar! Neubaustrecke Frankfurt-Köln. Heute gerne genutzt und wer die Strecke mit dem Auto fährt ist selbst schuld. Stuttgart-Mannheim, für viele Pendler unverzichtbar. Und selbst die beiden nur von der Politik gewünschten ICE-Bahnhöfe Limburg und Montabaur sind inzwischen fest etabliert und sorgen für ein verstärktes Wachstum in beiden Regionen.

Großprojekte der Bahn sind immer teurer? Mag sein, warum auch immer es so ist. Trotzdem gibt es Großprojekte die das kosten was geplant wurde.

Zwei Beispiele: Finnetunnel und der Katzenbergtunnel (der wohl durch ähnlich schwieriges Gestein ging wie der geplante Fildertunnel).

Die Geologie

Unbestritten ist die schwierige geologische Lage von/in/unter Stuttgart. Doch es gibt von der S-Bahn über die U-Bahn, Tiefgaragen, Hasenbergtunnel (S-Bahn zwischen Österfeld und Schwabstraße), Heselacher Tunnel genug Bauwerke die „funktionieren“. Seither sind auch keine Gebäude in Löchern verschwunden weil ja ´dr Heislebsitzer in StuaGERd au scho wieder Angschd hod.

Übrigens sind sowohl der Heselacher Tunnel, als auch der Hasenbergtunnel (heutiger S-Bahntunnel zwischen Schwabstraße und Österfeld) im selben Berg durch den dann bei S21 der Fildertunnel laufen soll. Es ist also keinesfalls Neuland!

Liebe Gegner: Bei S21 wird nicht zum Mars geflogen. Es werden Tunnel gebaut wo schon Tunnel gebaut wurden.

Interessantes Statement der Bahn gibt es auch hier: http://direktzu.de/stuttgart21/messages/28150#id_answer_28802

Auch der Engelbergtunnel ist bis heute nicht eingestürzt, hat aber aktuell Sanierungsbedarf. Doch hier werden Äpfel mit einer Tüte Capri Sonne Multivitamin verglichen. Denn der Engelbergtunnel:

- Wurde in einem ganz anderen Berg gebaut.
- Hat ein völlig anderes Profil und andere Durchmesser.
- Hat eine andere Ausrichtung im Berg.
- Läuft durch andere Gesteinsschichten als der Fildertunnel.
- Wurde in einer anderen Bauweise gebaut als beim Fildertunnel geplant (Engelbergtunnel = Neue Österreichische Tunnelbaumethode/NÖT)

Und weil immer behauptet wird, der Wagenburgtunnel müsste ständig saniert werden und der liegt ja dann fast neben dem neuen Fildertunnel. Probleme vorprogrammiert, Skandal, Lügenpack, Degerloch stürzt ein etc.

Auch dazu ein paar Fakten:

- Der Wagenburgtunnel ist über 50 Jahre alt. Nehmen wir an, dass sich der Tunnelbau in den letzten 20 Jahren stark verändert und verbessert hat.
- Der Wagenburgtunnel musste in diesen 50 Jahren genau EIN MAL (1999) wg. der Anhydritproblematik saniert werden. Alle anderen Arbeiten, die immer wieder von den Gegnern angeführt werden, sind technische Instandhaltung (Beleuchtung, Markierungen, Videoüberwachung) oder auch das Putzen des Tunnels (Kacheln) alle paar Jahre.
Quelle: http://six4.bauverlag.de/sixcms_4/sixcms_upload/media/293/32_35_instandsetzung_des_wagenburgtunnels.pdf
- Fazit der Quelle in kurz: *„Die aufwendige Instandsetzung gewährleistet eine langfristige Dauerhaftigkeit der gesamten Tunnelkonstruktion.“*

Auch eine stümperhaft ausgeführte, senkrechte Bohrung in Stufen als Vergleich mit einem Bahnprojekt heranzuführen ist wirklich von sehr weit her geholt. Genauso taugt der Einsturz des Archivs in Köln zum Vergleich nicht. Oder steht Stuttgart jetzt auch auf Sand wie Köln?

Bahnhof wird ein düsteres Loch

K21 zeichnet ja gerne das Bild von einer düsteren unterirdischen Station tief unter der Erde, ähnlich einer U-Bahn-Station. Auch hier wieder eine Verdrehung der Tatsachen (Lügen?). Der Bahnhof ist nicht tief unter der Erde. Das Dach des Bahnhofs ist sozusagen an der Oberfläche und die Lichtaugen sind da um Tageslicht in den Bahnhof zu bringen.



Quelle: <http://www.das-neue-herz-europas.de/bildarchiv/default.aspx>

Das Optimum sieht dann sicherlich aus wie auf den Entwürfen der Planer:



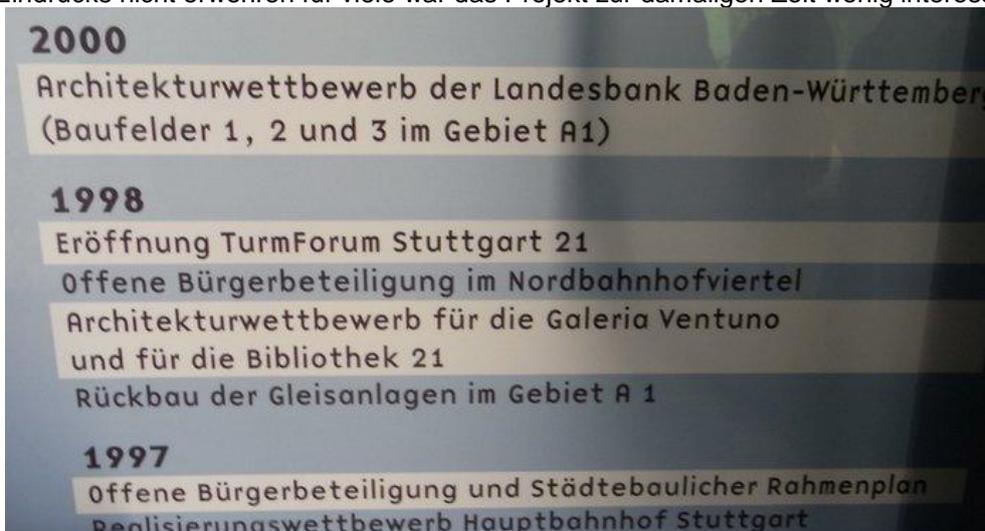
Quelle: Ingenhoven Architects

Sicherlich: Es ist nur ein Modell. Ich habe mir einige Bilder von Bahnhöfen im Internet angeschaut die ausschließlich künstlich beleuchtet sind und keine düsteren Löcher sind. Die schlecht beleuchteten Stuttgarter S-Bahn-Stationen aus den 70igern als Beispiel zu nehmen wie ein Bahnhof im Jahr 2019 aussehen wird zeugt, für mich, eher für einen Mangel an Professionalität bei den Gegnern.

Kommunikation & Medien

Ja, ich komme jetzt wieder mit dem Turmforum. 1998 eröffnet und hier hätte sich jeder Stuttgarter frühzeitig informieren können. **Man musste es halt auch wollen.** Als Neustuttgarter im Jahr 2001 war mit das Erste was ich mir angeschaut habe.

Trotzdem „gärte“ das Projekt lange sicherlich unter der Oberfläche, doch ich konnte mich auch des Eindrucks nicht erwehren für viele war das Projekt zur damaligen Zeit wenig interessant.



Quelle: eigene Aufnahme

Wenn ich darüber hinaus sehe welchen Schaden Informationen über scheinbare „Geheimdokumente“ anrichten können wundert es mich nicht, dass die Verantwortlichen viel nicht kommuniziert haben.

Bestes Beispiel ist da das „bekannte“ SMA-Gutachten. Für viele S21 Gegner war es willkommenes „Futter“. Vor allem der Stern speist daraus, wider besseren Wissens, sogar noch scheinbar aktuelle Artikel. U.a. hing/hängt man sich darauf auf in Stuttgart würden künftig Züge nur noch 2 Minuten halten. Wie soll man da umsteigen, das Gepäck, das Be- und Entladen etc. Es wurde gejammert, breit getreten, jeder war plötzlich Experte usw.

Was viele übersehen hatten und die SMA dann ja auch aufklärte. Die 2 min. waren zum damaligen Zeitpunkt für die ursprüngliche Planung des Fahrplans als fiktiver Wert, sozusagen als Platzhalter, angenommen worden. Das hatte mit der Praxis nur wenig zu tun. Anhand dieser Zeiten konnte und wollte man einen **Fahrplan in seinen Grundzügen** erstellen um ihn dann langsam zu verfeinern, oder wie der Wissenschaftler sagt: zu iterieren. Einige (wenige) Züge (bei denen es Sinn macht) halten 2 min. Die restliche, minimale Standzeit ist ansonsten 4 min. Eine S-Bahn hält übrigens üblicherweise sogar nur 30-60 Sekunden.

Viel Lärm um nichts aber für viele Gegner der Maßstab man würde belogen und ausgetrickst und „dem Volk“ würde nicht alles gesagt.

In vielen Teilen aber war die Kommunikation sicherlich verfehlt. Daraus zu schließen auch die Entwickler des Projekts seien alle inkompetent halte ich für falsch.

Das „dumm gehaltene“ Volk

Ich nehme da mich mal als Beispiel und auch da sollte jeder Gegner in den Spiegel schauen. Niemand kann erwarten kurz mal eben das zu durchschauen was sogar Ingenieure nach einem ganzen Studium nicht alleine können.

Wenn ich mich operieren lasse muss ich auch nicht wissen wie eine Herz-Lungen-Maschine im Einzelnen funktioniert. Das hat aber wenig damit zu tun, dass ich dumm wäre oder die Ärzte mich in voller Absicht dumm halten wollen. Fragt mal einen Arzt: Die schlimmsten Patienten sind andere Ärzte weil sie scheinbar alles besser wissen.

Zum "dumm halten" gehören darüber hinaus auch immer zwei!

Teil 8 auf der nächsten Seite: Eine tabellarische Zusammenfassung der Fakten.

	S21	K21	
Anzahl zu bauender Bahnhöfe	4	2*	* Obertürkheim und Abstellbhf. Untertürkheim
eingleisige Tunnelröhren	66km	24-27km	
Integraler Taktfahrplan	nicht möglich / nicht notwendig	nur eingeschränkt möglich	
Kosten	4,1 – 8,7 Mrd.*	2,5* – 7,0 Mrd.*	* inkl. Kostensteigerung nach Vieregg-Rössler (S21-Gegner"gutachten")
mögliche Ausstiegskosten	-	0,7* bis 1,4** Mrd.	* Schätzungen K21 Befürworter **Bahnschätzung
Förderung durch Bund und/oder EU	JA*	NEIN	* EU-Förderung z.B. des Fildertunnels
Fertigstellung	2019-2020	unbekannt*	* realistisch 2030-2050 (Raumord. 3J, Planfestst. 12J, plus Bauzeit)
Notwendige Tunnel Rosenstein	1	2*	*davon 1 Tunnel in offener Bauweise
Notwendige neue Neckarbrücken	1	3	
Neue Gleise im Neckartal für den Fernverkehr	0	2-3*	* 3. Gleis für Anbindung Hafen
Zu-/Abfahrtsgleise für Regional & Fernverkehr	8	7/10*	* widersprüchliche Angaben, aktuell 5, evtl. um 2-5 weitere ergänzt
Anzahl der Gleise für Regional & Fernverkehr	8	16	
Mehrfachbenutzung der Gleise möglich*	JA	NEIN	* zwei Züge halten an einem Bahnsteig
Kapazität Züge pro Stunde	42-51*	28-38**	* max. Kapazität: 71 ** max. Kapazität: 43
Zu fallende Bäume (Schloß-/Rosensteinpark)	280*	350	* davon 13 Bäume mit Stammumfang > 300cm
Neue Parkflächen	ca. 20 Hektar mehr	evtl. bis zu 4 Hektar weniger	
Neue Bäume im Schloß-/Rosensteinpark (6-15m)	ca. 2000*	0	* inkl. Kleinbäumen & Sträuchern ca. 5000
Bahnhof Null-Energie-Gebäude	geplant und möglich	nicht geplant, nicht möglich	
Temperaturen auf den Bahnsteigen	+10 bis +20 Grad Celsius	-15 bis +35 Grad Celsius*	* Abhängig von den Wittereinflüssen
Zunahme Bahnverkehr Filderstrecke	75%	250%	
Ministererlaubnis Nutzung Filderstrecke notwendig	JA (erteilt)	JA	

Lutz Aichele
Jahnstraße 18/1
75397 Simmozheim
Lutz.Aichele@web.de