

Bulletin No. 4 | Fachschlichtung Stuttgart 21

Vierte Schlichtungsrunde Freitag, 12. November 2010:

Thema: > Modernisierter Kopfbahnhof K 21

Zusammenfassung

+++ Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 stellt modernisierten Kopfbahnhof (K 21) als Alternative zum geplanten Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 (S 21) vor +++ Vorteile von K21 vs. S21: ▶ höhere Leistungsfähigkeit ▶ geringere Kosten ▶ modulare Umsetzung (Schritt um Schritt unter laufendem Betrieb = unter „rollendem Rad“) möglich mit Anpassung an Ausbau-/Leistungsbedarf ▶ Realisierbarkeit Integraler Taktfahrplans (ITF), der kurze Umsteigezeiten zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr ermöglicht
+++ Befürworter / Projektplaner von Stuttgart 21 stellen K21 grundsätzlich in Frage: ▶ unklare Planung ▶ ungesicherte Finanzierung ▶ nahezu gleiche Kosten wie S21 ▶ langer Realisierungszeitraum unter „rollendem Rad“, ggf. starke Einschränkungen im Zugbetrieb nötig ▶ geringere Flächen für Stadtentwicklung +++

Aktionsbündnis gegen S 21 beschreibt modernisierten Kopfbahnhof K 21 so:

- ▶ vorhandener leistungsstarker Kopfbahnhof wird erhalten
- ▶ (Weitere) Zerstörung denkmalgeschützter Bonatzbau (=Kopfbahnhof) und Schlossgarten entbehrlich
- ▶ Oberirdische und erlebnisreiche Ankunft in Stuttgart, bei S21 verschwindet man im Tunnel
- ▶ Grundprinzip K21: keine aufwendigen und (z.B. grundwasser-) riskanten Neubauten, sondern behutsame Bestandsentwicklung des Vorhandenen, entspricht moderner Stadtentwicklung
- ▶ Möglichkeit, abschnittsweise vorzugehen mit Modulen, parallel oder nacheinander, jede einzelne bringt Verbesserungen ⇔ S21 kann erst nach Ende 10-20 Jahre Bauzeit in Betrieb gehen und ist nicht mehr erweiterbar

Modernisierungsmodule bei K21

1. Modernisierung Gleisvorfeld, Bahnsteige und Neuüberdachung des Kopfbahnhof
2. 2 zusätzliche Zulaufgleise von/nach Cannstatt über Tunnel unter Rosensteinpark, Zubau 2 Gleise im Neckartal
3. optionaler Anschluss an Neubaustrecke nach Ulm
4. Abstellbahnhof: an bisherigen Standort oder verlagert nach Untertürkheim
5. Besserer Anschluss des Flughafens, verschiedene Varianten

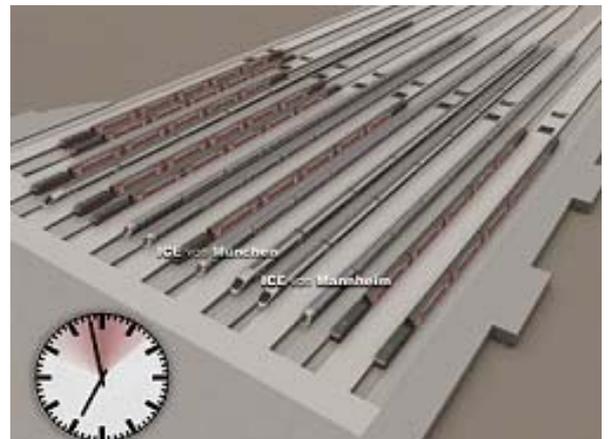
Nach Darstellung des ehem. Bahnhofsvorstehers Egon Hopfensitz kann ein bei Gleisvorfeld und Zulaufstrecken optimierter Kopfbahnhof mit 16 Bahnsteiggleisen 66 - 74 Züge / Stunde bewältigen. ⇔ Leistungsfähigkeit geplanter Durchgangsbahnhof mit 8 Bahnsteiggleisen ist 42 – 51 Züge / Stunde.

Modernisierung bestehender Bahnhof bis 2019 und Anbindung an Neubaustrecke nach Ulm bis 2025 möglich.



Überwerfungsbauwerke („Tunnelgebirge“) des bestehenden Kopfbahnhofs erlauben die gleichzeitige Aus- und Einfahrt mehrerer Züge aus verschiedenen Richtungen. Gelb gestrichelt ist die neue Zulaufstrecke von/nach Bad Cannstatt, die bei K21 für S-Bahn-Betrieb reserviert ist. Simulation ITF-Knoten Stuttgart bei modernisiertem Kopfbahnhof auf Youtube:

http://www.youtube.com/watch?v=9SQsKiha0Vs&feature=player_embedded



90 Prozent der Fahrgäste steigen heute im Stuttgarter Hauptbahnhof aus oder um. 16 Bahnsteiggleise im Kopfbahnhof ermöglichen Integralen Taktfahrplan mit kurzen Umsteigemöglichkeiten Fern-/ Regionalverkehr: Regionalzüge fahren zuerst ein, danach kommen Fernzüge IC, ICE. Fernzüge fahren zuerst wieder aus, Regionalzüge danach. Dieses System ist im geplanten Tiefbahnhof nicht realisierbar

Projektpartner kontern K21-Konzeption mit: "Gleise zu verlegen, geht immer".

- ▶ Frage, ob bezahlbar und genehmigungsfähig => keine Finanzierung, keine Planung
- ▶ Gesamtkonzeption K21 sei unklar (welche Module sollen realisiert werden?)
- ▶ K 21 bedeute deutlich verlängerte Fahrzeiten und Kapazitätsprobleme
- ▶ Bauzeit könnte bis zu 30 Jahre betragen
- ▶ Kosten für K 21 wären nahezu identisch mit S21-Kosten. Allein Abbruch von S21 würde 600 Millionen Euro kosten (Redak-Anm: Bahnchef Grube hatte bisher immer von 1,4 Milliarden Euro Baustopp-Kosten gesprochen)
- ▶ freiwerdende Gleisflächen für Stadtentwicklung (Rosensteinviertel) deutlich kleiner als bei S21

Gegenüberstellung Kosten für K21

Aktionsbündnis: 1,1 – 1,2 Milliarden Euro

Projektpartner: ca. 3,1 Milliarden Euro

Angaben **Deutsche Bahn Netz AG**: „Für den Fall das Stuttgart 21 nicht realisiert wird, sind langfristig (bis 2054) in die Netzinfrastruktur sowie in die Bahnhöfe im Knoten Stuttgart ca. 1.350 Mio. Euro zu investieren. Auf den Zeitraum bis 2020 entfallen davon ca. 340 Mio. Euro“ (Bericht DB Netz AG an Deutschen Bundestag, 10.12.2009)

Redaktionskommentar von www.21-online.de

Das „**Phantom**“, wie Planer eines tiefer gelegten Durchgangsbahnhofs die Alternative modernisierter Kopfbahnhof K21 gern bezeichnen, ist im Laufe der vierten Schlichtungsrunde mutiert – zum „**Schreckgespenst**“ für die S21-Protagonisten selbst!

Denn was die S21-Gegner an Lösungen präsentierten, wie der heutige Kopfbahnhof fit für die Zukunft wird, sah logischer aus und klang plausibler als das, was die S21-Planer im Laufe der Schlichtung bislang zu ihrem Projekt vorweisen konnten. Kosten, Kapazität und Kundenfreundlichkeit, Betriebskonzept und Baufolgen sind nur einige Argumente, bei denen K21 besser erscheint als S21.

Die S21-Seite, allen voran Landesverkehrsministerin Tanja Gönner (CDU) und Florian Bitzer, Assistent des Technischen Vorstands der Stuttgarter Straßenbahn AG, hat in der vierten Runde alles gegeben, K21 zum Muster ohne Wert abzustempeln – teils mit subtilen Halbwahrheiten und dreisten Unterstellungen. Gelingen ist ihr das zumindest bei einem nicht. „Wir kommen so nicht weiter, wenn Sie ständig neue Schwierigkeiten erfinden, die nicht belegbar sind“, rüffelte Schlichter Heiner Geißler den Straßenbahner und S21-Verfechter Bitzer.

Bitzer-Argumente gegen K21 abgeklopft

Bitzer: „Der Tunnel nach Bad Cannstatt ist in offener Bauweise erstellt worden. Für K21 muss er saniert und aufgegraben werden, was den schönen Rosengarten im Rosensteinpark zerstört.“

21-online.de: Den Beweis, dass der Tunnel ausgegraben werden muss, blieb Bizer schuldig. Tatsache ist, dass für S21 im Mittleren Schlossgarten 282 teils jahrhundertealte Bäume gefällt werden müssen und der Schlossgarten durch ein Grundwassermanagement verschandelt und gefährdet wird. Der mögliche Verlust des (leicht nachzupflanzenden) Rosengartens relativiert sich damit.

Bitzer: „Für K21 muss das Bahnhofsgebäude in Zuffenhausen abgerissen werden.“

21-online.de: Ja und? Der Bahnhof in Zuffenhausen ist ein Funktionsgebäude aus den achtziger Jahren aus schnödem Beton. Bei S21 wird der Hauptbahnhof / Bonatzbau, ein architektonisches Denkmal ersten Ranges, um seine Seitenflügel amputiert. Zwei Stadtbahnhaltestellen müssen abgerissen und neu gebaut werden.

Bitzer: „Für K21 muss zusätzliche Eisenbahnbrücke am Neckarknie in Bad Cannstatt gebaut werden“

21-online.de: Stimmt, eine mit zwei Gleisen. Für S21 wird zwar die alte Brücke entbehrlich, dafür wird ebenfalls am Neckarknie ein neuer Eisenbahnviadukt notwendig - sogar einer mit vier Gleisen.

Bitzer: „Für K21 wird bei Obertürkheim eine Brücke notwendig, um von im Neckartal auf die Fildern zu kommen. Dabei verliert ein Sportverein seinen Sportplatz, was schwer zu ersetzen sein wird.“

21-online.de: Der Sportplatz läge der Brücke tatsächlich im Weg. Die K21-Befürworter favorisieren aber eine Tunnellösung. Und übrigens: Im Cannstatter Neckarpark lag ein ganzes Sportgelände den Expansionsplänen der Daimler AG im Weg. Die Stadt hat zwei Sportplatz-Flächen samt Vereinsgrundstücken an den Konzern verkauft und ihm erlaubt, eine Erschließungsstraße mitten durchs Sportgelände zu bauen. Für Stuttgart 21 müssen unter anderem eine Realschule und mehrere Privathäuser weichen.



So sehen die K21-Befürworter die Bahnsteighalle des modernisierten Kopfbahnhofs
Foto: Aktionsbündnis gegen S21

Informationen und Folien vom Aktionsbündnis gegen S21 auf:

<http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=649>

Informationen und Folien von den Projektpartnern S21 auf:

<http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/schlichtung-stuttgart-21/default.aspx>

Die nächsten Schlichtungsrunden

5. Runde: Freitag, 19. 11. 2010: Ökologie und städtebauliche Entwicklung

6. Runde: Samstag, 20.11.2010: Geologie

Jeweils ab 10 Uhr live Südwestfernsehen, Phoenix, www.fluegel.tv

> In eigener Sache

Das **einundzwanzig-bulletin** als PDF-Kurzbericht zur Schlichtung will die wichtigsten Fakten einer Verhandlungsrunde verständlich auf wenigen Seiten zusammenfassen. Das ist unser Ehrenamts-Service für Bürger. Gern können Sie die komprimierten Fakten der S 21-Schlichtung weiterverbreiten!

Wie? Indem Sie unser **einundzwanzig-bulletin** per E-Mail an Freunde, Verwandte oder Bekannte weiterleiten – oder auch ausdrucken und in Ihrem Freundeskreis verteilen.

> **Anregungen und Kritik** nehmen wir unter bulletin@21-online.de entgegen.

> **Spenden** sind (dringend) erbeten! Bitte unten stehende Bankverbindung nutzen.

Wichtig: Damit Sie uns leichter finden, sind wir ab sofort unter

www.21-online.de

im Internet.

Schauen Sie vorbei – wir veröffentlichen dort (fast) täglich Rechercheberichte zu Stuttgart 21.

Die neueste Geschichte:

> **Medien-Check: Wie (un-)abhängig berichten lokale**

Die nächste Geschichte:

> **Das Rosensteinviertel: Neues Stadtquartier oder vorhersehbares Pleiteghetto?**

Im Bulletin-Archiv sind alle PDF-Kurzberichte herunterladbar, künftig auch in einer tonersparenden Druckversion ohne Grafiken.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Reiser, Redaktion 21-online.de