

Verkehrliche Wirkung & Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21

**Argumente und Fragestellung
des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21**

Fernverkehrsanbindung der Metropolregion Stuttgart

- Stuttgart wird nicht vom Fernverkehr abgehängt, wenn S21 nicht umgesetzt wird.
- Auch ohne Stuttgart 21 kann die Fahrzeit nach Ulm deutlich verkürzt werden.
- Für den Fernverkehr spielt Stuttgart 21 keine Rolle, maßgeblich sind kürzere Fahrzeiten auf den Strecken nach Ulm und nach Zürich.
- Die Magistrale für Europa existiert nur auf dem Papier.

Anbindung des Flughafens

- Der Stuttgarter Flughafen bleibt zwischen Zürich, Frankfurt und München auch mit ICE-Anbindung ein Regional-Flughafen mit begrenztem Einzugsbereich.
- Die Flughafenanbindung ist insgesamt verkehrlich nachrangig.
- Die Flughafenanbindung kann auch ohne S 21 stark verbessert werden.

Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr I

- Die wesentlichen Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr (Liniendurchbindungen, Angebotsverdichtungen) sind nicht abhängig vom Tiefbahnhof, sondern können auch in einem modernisierten Kopfbahnhof realisiert werden.
- Die höchsten Fahrzeitverkürzungen aus der Werbung für S 21 gibt es dort, wo es kaum Nachfrage nach solchen Verbindungen gibt.



ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr II

- Es gibt nicht nur Fälle der Reisezeitverkürzungen, sondern auch Reisezeitverlängerungen durch Stuttgart 21.
- Wichtige Ziele wie die Nahverkehrsdrehscheibe Bad Cannstatt werden durch Stuttgart 21 entwertet, die Nahverkehrsdrehscheibe Stuttgart-Vaihingen nicht entwickelt.
- Stuttgart 21 hat gravierende Nachteile für den S-Bahn-Verkehr.

Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr III

- Die prognostizierten Fahrgastzuwächse sind in hohem Maß das Ergebnis von mehr Zugfahrten und könnten auch mit K 21 erzielt werden.
- K 21 nimmt die Verkehrsbedürfnisse in Stuttgart besser auf als S 21.

Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart 21 I

- Berechnung der Leistungsfähigkeit von S 21 ist überholt und geschönt – Nachberechnung erforderlich.
- Richtung Ulm und Zürich behindern sich die Züge gegenseitig, hierdurch reduziert sich die Zahl der nutzbaren Trassen deutlich.
- Betriebliche Engpässe im Filderbereich / bei der Anbindung der Gäubahn.
- Probleme bei der S-Bahn ungelöst.

Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart 21 II

- Es liegt bislang öffentlich kein bewertbares Betriebskonzept vor.
- Spätere Erweiterbarkeit der Infrastruktur fast unmöglich.
- Stresstest für S 21 ist erforderlich.
- Berechnung der Leistungsfähigkeit von K 21 ist wegen unrealistischer Annahmen schlecht gerechnet.



ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.