

---

Sachschlichtung Stuttgart 21

04.11.2010

**Verkehrliche Wirkung und  
Leistungsfähigkeit des Bahnknotens  
Stuttgart 21**

**Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21**

Zusammenfassung der Fragestellungen und Argumente

---

## 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 Flughafen-anbindung ist insgesamt verkehrlich nachrangig.
- Die Flughafen-anbindung 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.
- Es gibt nicht nur Fälle der Reisezeitverkürzungen, sondern auch Reisezeitverlängerungen durch Stuttgart 21.

## Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr II

- 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.
- 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

- 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.
- 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.

## Weitere Fragen?

Wenden Sie sich an unsere Experten



### Zum Beispiel

Gerd Hickmann  
c/o Nahverkehrsberatung Südwest  
Hasengässle 2  
72070 Tübingen  
Fon 07071-922 908  
Mail: [hickmann@nahverkehrsberatung.de](mailto:hickmann@nahverkehrsberatung.de)