

## Bulletin No. 1 | Fachschlichtung Stuttgart 21

Erste Schlichtungsrunde Freitag, 22. Oktober 2010:

„Strategische Bedeutung und verkehrliche Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“

### Zusammenfassung

Den Projektpartner (Bahn, Land, Region, Stadt) gelingt es nicht, ihre Behauptungen über Nutzen des geplanten Tief-/Durchgangsbahnhofs Stuttgart 21 sowie dessen Vorteile gegenüber dem Stuttgarter Kopfbahnhof zweifelsfrei zu belegen.

### Diskussionspunkte:

> **Leistungsfähigkeit.** *Befürworter:* Von doppelter Leistungsfähigkeit, wie früher u.a. vom Bahnbevollmächtigten Klingberg am 13.4.2010 behauptet, ist keine Rede mehr. Der künftige Tiefbahnhof soll ein Drittel leistungsfähiger als bestehender Hauptbahnhof sein (Prof. Martin, Uni Stuttgart) - etwa durch systembedingte Vorteile beim Durchgangsbahnhof (weniger Fahrtrassenausschlüsse = weniger blockierte Gleise durch Weichenüberfahrungen) und kürzere Haltezeiten, da keine Zugwende nötig.

> **Prämissen.** Die Diskussion ergibt, dass Tiefbahnhof nur unter Annahme von teils theoretischen Annahmen, z.B. extrem kurzer Haltezeiten (z.B. Regionalzüge eine Minute!), leistungsfähiger ist als Kopfbahnhof. Die fiktiven Haltezeiten sind im Stuttgarter Bahnalltag unrealistisch! Vergleich: Wendezeit im Kopfbahnhof heute 3 Minuten! Prof. Martin berücksichtigt Tiefbahnhof mit acht Gleisen. Ausgeblendet bleibt auch die Kapazität der Zuführstrecken. Im Filderbereich gibt es Schwachstellen (z.B. eingleisige Strecken), die z.B. bei Störungen/ Verspätungen zu Betriebsproblemen führen können.

**Fazit Gegner:** „Tiefbahnhof nicht leistungsfähiger als Kopfbahnhof, Stuttgart 21 ist schon mit Fertigstellung an Kapazitätsgrenzen. Bau deshalb unnötig, weil nicht Nutzen bringend.“

> **Fahrstraßen.** Das *Aktionsbündnis* betont, dass beim bestehenden Kopfbahnhof über das so genannte Tunnelgebirge in drei Ebenen mehrere Züge in verschiedene Richtungen gleichzeitig aus- und einfahren. Diese Überwerfungsbauten sorgen dafür, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof einer der leistungsfähigsten und pünktlichsten Kopfbahnhöfe ist.

Foto: hypnotisiris <http://bit.ly/ctKSI>



> **Vorläufiges Fahrplankonzept** der *Landesregierung*, zur Fachschlichtung veröffentlicht, bestätigt Leistungsskepsis der *Stuttgart 21-Kritiker*. Darin sollen in Hauptverkehrszeiten (7 bis 8 Uhr) weniger Züge im Tiefbahnhof halten als im bestehenden Kopfbahnhof.

> **Flughafenbahnhof**. Unklar bleibt, ob am Flughafen statt jede nur alle zwei Stunden ICEs halten – was das Argument der *Projektpartner* einer besseren Anbindung des Flughafens (und des Filderraumes) ans Hochgeschwindigkeitsnetz schwächen würde. *Projektpartner* machen dazu keine klare Aussage. Es wird auf laufende Optimierungen verwiesen, Erklärungen sollen nachgereicht werden.

> **Fluggastzuwachs**. *Flughafenchef Fundel* betont, dass mit Stuttgart 21 rund 1,2 Millionen Fluggäste mehr erwartet werden. Die *Gegner* kritisieren, dass Stuttgart 21 eigentlich die Schiene und nicht den Luftverkehr befördern soll. Bau einer zweiten Startbahn wieder nötig? Bezweifelt wird, ob Fluggäste aus München oder Frankfurt zum Stuttgarter Flughafen wechseln.

> **„Durchmesserlinien“**. Die *Projektpartner* betonen, dass attraktive Verbindungen zwischen Zentren der Region und des Landes entstehen, wenn Zuglinien künftig nicht mehr wie heute im Kopfbahnhof enden. Die *Gegner* betonen, dass es bereits heute Durchmesserlinien im Kopfbahnhof gibt und weitere möglich sind. Sie bezweifeln vorhandene Nachfrage nach Durchmesserlinien und vermuten betriebliche Gründe im Tiefbahnhof aus Mangel an Abstellgleisen.

> **Neubaustrecke und Güterverkehr**. Die *Projektpartner* betonen Fahrzeitgewinne. Neubaustrecke entlaste bestehende Neckar-/Filstalstrecke, erlaube mehr Güterzüge über Geislinger Steige. *Aktionsbündnis* betont, dass Stuttgart 21 Personenverkehr nur um 2 Minuten vs. Kopfbahnhof beschleunigt. Fahrzeitgewinne entstehen durch Neubaustrecke. Diese bringt keinen Vorteil für den Schienengüterverkehr, weil die Geislinger Steige auch schon aktuell nicht ausgelastet ist. *Beide Seiten* bestätigen: Flaschenhals für Güterverkehr über Stuttgart ist Verbindung zwischen Frankfurt und Mannheim.

> **Behauptung und Gegenbehauptung I**. *Projektpartner*: Durch Stuttgart 21 werden 370 Mio. und durch die Neubaustrecke 630 Mio Pkw-Kilometer auf die Schiene verlagert (zusammen 1,0 Mrd.) (Gutachten Volkswirtschaftliche Bewertung S 21 Prof. Rothengatter.) *Gegner*: Die Verkehrsleistung in Baden-Württemberg sind in 2010 rund 70 Mrd. Pkw-Kilometer => Stuttgart 21 bringt eine Verlagerung von 0,5 %, die Neubaustrecke 0,8 % (zusammen 1,3%) der Pkw-Kilometer und 0 % im Güterverkehr  
Ihr Fazit: Davon kann die wirtschaftliche Zukunft des Landes nicht abhängen.

> **Behauptung und Gegenbehauptung II**. *Projektpartner*: Baden-Württemberg und Stuttgart brauchen Stuttgart 21, um nicht verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt zu werden.“ *Gegner*: „ICE- Züge über Stuttgart werden dennoch angeboten, weil eine hohe Nachfrage von und nach Stuttgart und Ulm besteht. Der Stuttgarter Bahnhof mit einem Einzugsbereich von rund 5 Mio. Einwohnern ist einer der 10 wichtigsten Bahnhöfe in Deutschland. Stuttgart bleibt wichtiger ICE- und TGV-Bahnhof.“

> **Fazit Aktionsbündnis gegen S 21:**

**„Stuttgart 21 schadet Schienenverkehr in Baden-Württemberg, weil umfassender integraler Taktfahrplan unmöglich, weil es einen Rückbau von Infrastruktur bedeutet, weil es Zuwächse im Schienenverkehr auf Dauer verhindert, weil viele Engpässe ständig zu Verspätungen führen, weil es viel mehr kostet und weniger leistet als ein ertüchtigter Kopfbahnhof.“**

## In eigener Sache

**einundzwanzig**, die unabhängige und kritische Zeitung mit Nachrichten für Stuttgart, seine Region und Baden-Württemberg, stellt sich (mit tatkräftiger Mithilfe der Bürgerinitiative Frischluft für Cannstatt) breiter und aktueller auf – mit einem elektronischen Info-Brief zur Fachschlichtung Stuttgart 21 unter Vermittler Heiner Geißler. Nicht jeder kann, auch wenn er will, an einem Freitag sechs Stunden und mehr vor dem Fernseher sitzen, um den Austausch von Argumenten

- > für und gegen den umstrittenen Tiefbahnhof
- > für und wieder einem modernisierten Stuttgarter Kopfbahnhof
- > für und wider einer milliardenschweren Neubaustrecke Wendlingen – Ulm  
detailliert zu verfolgen.

**Deshalb haben wir das einundzwanzig-bulletin geschrieben.**

Der wöchentliche 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](mailto:bulletin@21-online.de) entgegen.

> **Spenden** sind selbstverständlich willkommen! Bitte unten stehende Bankverbindung nutzen.

**Wichtig: Damit Sie uns leichter finden, sind wir ab sofort unter [www.21-online.de](http://www.21-online.de) im Internet.**

< >

Bulletin No 1 wurde freundlich unterstützt von:



**tangokom**  
EDV und Netzwerke für Unternehmen

Wir liefern, installieren und betreuen PC und Server; achten auf Betriebssicherheit und Energieeinsparung.

Untere Gasse 13  
71739 Oberriexingen  
Fon +49 (7042) 179 77-0  
stefan.krueger@tangokom.de  
www.tangokom.de

Und wir bleiben oben!