

Bulletin No. 3 : Fachschlichtung Stuttgart 21

Dritte Schlichtungsrunde Donnerstag, 4. November 2010:

Themen: > Neubaustrecke Wendlingen – Ulm > Kopfbahnhof 21 >

Zusammenfassung

+++ Die geplante Neubau- bzw. Schnellfahrstrecke (NBS) zwischen Wendlingen und Ulm (offizielle Kosten derzeit 2,9 Milliarden €) bewerten **Projektpartner von Stuttgart 21** (Bahn, Bund, Land, Region, Stadt Stuttgart) und **Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21** unterschiedlich. +++ Die Kosten-Nutzen-Relation (grob: das Verhältnis zwischen eingesetztem Kapital und daraus erzieltm Gewinn) wurde nicht vertiefend behandelt, da das Bundesverkehrsministerium in den nächsten Tagen eine aktualisierte Berechnung vorlegt. +++ Bahn-Vorstand Kefer bezeichnet die europäische Magistrale Paris – Bratislava wirtschaftlich unbedeutend für die NBS Wendlingen - Ulm +++ Thema „Modernisierter Kopfbahnhof K21“ wurde aus Zeitmangel vertagt. +++

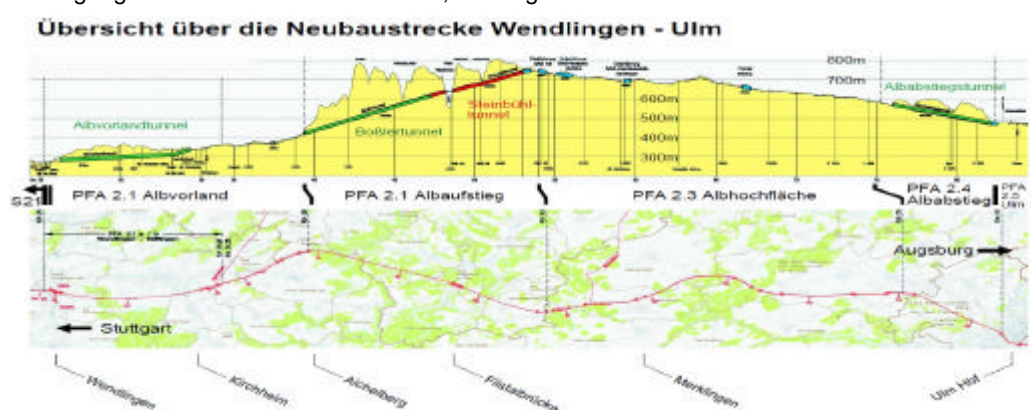
Das Aktionsbündnis gegen S 21 sieht bei der Trasse über die Alb mit ihrem Tunnelanteil von 50 % extreme Kostenrisiken wegen geologischer Unwägbarkeiten. Im günstigsten Fall koste die Strecke 4,0 Milliarden €, im schlimmsten bis zu 8,6 Milliarden €. Die NBS habe geringen Nutzen, weil sie nur von wenigen Personenzügen (max. 4 /Stunde) befahren werde und für den Güterverkehr nicht geeignet ist. Wegen der Steigung könnten nur leichte, kurze Güterzüge (Lok + 7 Waggons) fahren, die es aber nicht gibt. Der Nutzen der NBS sei „erbärmlich“ im Vergleich zu anderen derzeit geplanten Trassenausbauten, z.B. der oberen Rheintalstrecke.

Einer Verlagerung des Personenfernverkehrs von Bestandsstrecke auf NBS, um mehr Kapazitäten für Güterzüge auf vorhandener Geislinger Steige zu schaffen, bedürfe es nicht. Altstrecke verfüge über Kapazitäten, höhere Auslastung sei nicht zu erwarten, da Geislinger Steige aus Kostengründen vom Güterverkehr umfahren werde.

Falls die NBS nicht komme, bedeute dies automatisch das Aus für Stuttgart 21: S21 ist ohne NBS verkehrlich wertlos. Komme die NBS brauche es Stuttgart 21 mit Tiefbahnhof nicht automatisch, da NBS auch über modernisierten Kopfbahnhof (K 21) angeschlossen werden könne.

Eine Alternative zur NBS zeigte das Bündnis bis auf mehrere „Diskussionsvorschläge“ wie die Ertüchtigung der Bestandsstrecke und den Einsatz von Neigetechnikzügen nicht auf. Fahrzeiteffekte zwischen Stuttgart und München seien auch durch den kostengünstigeren Ausbau zwischen Ulm und Augsburg zu erreichen. Alternativen zu planen, sei zudem Aufgabe von Bahn und Bund, und nicht durch das Bündnis zu leisten.

Der Schlichter Heiner Geißler kritisierte jedoch, dass kein Alternativvorschlag unterbreitet wurde. Sollte die Neubaustrecke nicht kommen, ist Stuttgart 21, also die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart mit unterirdischem Durchgangsbahnhof und Tunnelstrecken, hinfällig.



Die Projektpartner verweisen auf schnellere Reisezeiten (z.B. nahezu halbierte Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Ulm), was Autofahrer und Flugreisende zum Umsteigen auf die Bahn bewege. Nach Berechnungen werden 2 Mio. zusätzliche Fahrgäste erwartet. Insgesamt profitierten 10 Mio. Bahnreisende (z.B. zwischen Köln, Rhein-Main und München). Die Streckenführung entlang der Autobahn sei nach intensiver Prüfung die beste Variante, aus betriebswirtschaftlicher wie ökologischer Sicht. Durch Verlagerung des schnellen Fernverkehrs auf NBS seien mehr Nah- und Regionalverkehrsangebote auf der Bestandsstrecke im Fils- und Neckartal möglich.

Erstmals wurde von Seiten der Bahn zugestanden, dass die so genannte Magistrale Paris – Bratislava in wirtschaftlicher Hinsicht wie vom absoluten Fahrgastaufkommen her unbedeutend für die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist. Bislang war der angeblich erforderliche Lückenschluss auf dieser europäischen West-Ost-Schienenmagistrale ein zentrales Argument der S21-Befürworter. Laut Bahn-Vorstand Volker Kefer ist der Begriff Magistrale vielmehr im Zusammenhang mit der Vereinheitlichung der Zugleitsysteme und mit Investitionen bzw. Zuschüssen zu verwenden.

Informationen und Folien vom Aktionsbündnis gegen S21 auf:

<http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=658>

Informationen und Folien von den Projektpartnern S21 auf:

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

> In eigener Sache

Das **einundzwanzig-bulletin** als wöchentlicher 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 selbstverständlich willkommen! 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:

> **Devotionalienhandel – glänzende Geschäfte mit S21-Buttons & Co.**