

# Überlegungen zu der Problematik Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm von Jürgen Schwab/Stand 4.April 2011

## Vorbemerkung.

Als der frühere CDU-Ministerpräsident Filbinger seinerzeit alarmistisch ankündigte, wenn das Atomkraftwerk Wyhl nicht gebaut würde, ginge bald das Licht aus, erreichte er lediglich, daß eine neue Partei entstand, nämlich die „Grünen“. Er konnte jedoch trotz aller Bemühungen nicht das AKW Wyhl durchsetzen. Spätere Ministerpräsidenten der CDU, zuletzt Stefan Mappus, versuchten Stuttgart 21 buchstäblich mit aller Gewalt durchzudrücken (Polizeieinsatz am 30.9.2010 im Mittleren Schloßgarten, bekannt als „schwarzer Donnerstag“). Gleichzeitig betrieb Stefan Mappus in vorderster Front eine Laufzeitverlängerung der Atomkraftwerke. Das Ergebnis dieser Politik hat europaweit Aufsehen erregt: ein grüner Ministerpräsident in Baden-Württemberg wird voraussichtlich im Mai gewählt, die Laufzeitverlängerung der AKWs ist sehr unwahrscheinlich geworden, und das Projekt Stuttgart 21 wackelt immer mehr.

Warum S 21 womöglich doch noch kippt und weshalb es auf gar keinen Fall gebaut werden sollte, soll die folgende Argumentensammlung aufzeigen. Diese Sammlung entstand -unabhängig vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21- durch die Lektüre von Fachzeitschriften und Fachliteratur, aber auch durch intensive Gespräche mit aktiven und ehemaligen Mitarbeitern der Deutschen Bahn, die den Betrieb von innen heraus kennen und durch eigene, fachübergreifende Überlegungen des Verfassers. Die hier zusammengestellten Fakten sollen aber durchaus das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 unterstützen, das sich unschätzbare Verdienste für die Aufklärung einer durch steuergeldfinanzierte Propaganda verunsicherte Öffentlichkeit erworben hat.

In Kürze möchte vorab ich die wesentlichen Gründe nennen, warum Stuttgart 21 niemals kommen darf.

- a) Der sogenannte **integrale Taktfahrplan**, der Fahrplan der Zukunft, wird **durch S 21 unmöglich**, würde aber bereits im unrenovierten Kopfbahnhof funktionieren. Durch Stuttgart 21 werden wir also abgehängt, genau anders herum, als die ständigen Beteuerungen von CDU/FDP/SPD und IHK suggerieren.
- b) Der geplante Tiefbahnhof wird 250% der Strommenge verbrauchen gegenüber dem jetzigen größeren Kopfbahnhof. Diese **Energieverschwendung** ist als absolutes k.o. Kriterium nach Fukushima zu werten!
- c) Das weitgehend kriegszerstörte Stuttgart verlöre mit dem zerschnittenen Schloßgarten und den vernichteten Baudenkmalen weitere entscheidende historische Bezugspunkte.
- d) Die für Stuttgart 21 eingesetzten finanziellen Mitteln übersteigen jedes rationale Maß. Würde man mit demselben Standard das ganze deutsche Bahnnetz renovieren, drohte der absolute Staatsbankrott. Gleichzeitig verschlechtert Stuttgart 21 den Großknoten Stuttgart in signifikanter Weise, in dem sich zwar einige Fahrzeiten verkürzen, viele aber deutlich länger werden und vor allem werden die **Umsteigezeiten wesentlich ungünstiger**. Die Vernichtung großer Teile der vorhandenen Bahninfrastruktur zugunsten einer nur noch 8-gleisigen U-Haltestelle nimmt dem Bahnknoten Stuttgart jedes Entwicklungspotenzial für die Zukunft und erzeugt ein verspätungsanfälliges

Nadelöhr. Diese Meinung vertritt sogar eine Bundesbehörde, das Bundesumweltamt. Ich möchte in meinem Papier nicht alle Argumente gegen Stuttgart 21 nennen, die Broschüre „K 21, die Alternative zu Stuttgart 21“ des Aktionsbündnisses bietet eine umfassende Dokumentation zu allen Themenbereichen (Fahrplan, Mineralwasser, Architektur, Demokratie, usw.). Vorliegendes Papier betont einige Facetten besonders bzw. arbeitet zusätzliche wesentliche Punkte heraus.

## **1.These: Wir werden durch S 21 abgehängt, weil der Fahrplan der Zukunft, der „Deutschlandtakt“ durch S 21 ausgeschlossen ist!**

Noch in der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21, Anlage 1 Seite 4, heißt es: ...“Besonders die Konzeption eines integralen Taktfahrplans (ITF) ...profitiert davon in idealer Weise“. Heute will man leider bei der Bahn und bei CDU/FDP/SPD von einem integralen Taktfahrplan nichts mehr wissen, weil Stuttgart 21 mit seinen nur 8 Bahnhofsgleisen für einen ITF bei weitem zu knapp bemessen ist. Laut der Fachzeitschrift „Eisenbahn Revue international“ (3/2011) erfordert ein integraler Taktfahrplan für einen sogenannten „Vollknoten“ in Stuttgart mindestens 14 Bahnhofsgleise, unabhängig von der Fragestellung Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof. Nur unser jetziger, 17-gleisiger Kopfbahnhof kann dies leisten.

Die Initiative „**Deutschlandtakt**“, getragen von Verbänden, Politikern aller Parteien, Industrie- und Handelskammern und Bahnplanern will einen deutschlandweiten Integralen Taktfahrplan erreichen. Es geht „Deutschlandtakt“ um folgende Ziele:

a) **kurze Umsteigezeiten**

b) **hohe Reisegeschwindigkeit**

c) große Zwischentaktlücken für mehr Güterverkehr

d) **Strecken- und Ausbauten bestimmt durch den Fahrplan, nicht umgekehrt.**

Diese Vorgehensweise ist weitaus kostengünstiger und wird den Verzicht auf manche Neubaustrecke ermöglichen

e) mindestens **100 % Steigerung des Personenverkehrs** auf der Schiene.

Letzterer stieg in den letzten Jahren laut Deutschlandtakt um 50% im Nah- und Regionalverkehr, während der Fernverkehr seit 1997 ca. 20% einbüßte.

Sollte eine neue Bundesregierung den Deutschlandtakt einführen, dann wird Stuttgart und Baden-Württemberg gerade durch S 21 abgehängt, weil selbst S 21 plus lediglich 30% Zuwachs ermöglicht, niemals jedoch 100%!

Einige Zahlen untermauern die Notwendigkeit eines Deutschlandtaktes.

Die grundlegende Statistik stammt aus dem Jahr 1998, aktuellere Statistiken sind kaum zu bekommen. Wo es neuere Zahlen gibt, sind diese beigefügt.

**a) Durchschnittliche Anzahl der Reisenden pro Tag und Strecke bei den einzelnen Bahnen:**

Platz 1: Niederlande

Platz 2: Schweiz

Beide Länder verfügen über einen integralen Taktfahrplan

**b) Jährlich zurückgelegte Kilometer per Bahn**

Schweiz: 1742km (1802 mit Lötschbergbahn) 2009km laut Statistik 2006

Dänemark: 945km, 1047km laut Statistik 2006

Niederlande: 926

Deutschland: 727

Die ersten drei Länder (Schweiz, Dänemark, Niederlande) verfügen über einen integralen Taktfahrplan.

Es liegen bei den Kilometern noch mehr Länder vor Deutschland, u.a.

Japan: 1969 km

Frankreich: 1051km, 1282 km laut Statistik 2006

In Japan und Frankreich gibt es ein Hochgeschwindigkeitsnetz mit extrem hoher Durchschnittsgeschwindigkeit.

### **c) Anzahl Zugfahrten pro Jahr**

Schweiz: 37 Fahrten, laut Statistik 2006 44 Fahrten

Dänemark: 27 Fahrten, laut Statistik 2006 29 Fahrten

Niederlande: 20 Fahrten, laut Statistik 2006 20 Fahrten

Deutschland: 16, laut Statistik 2006 22 Fahrten.

In der Schweiz und Dänemark machen sich die integralen Taktfahrpläne ganz offensichtlich bezahlt, ebenso in den Niederlanden. Da dort jedoch häufig sogar ein Viertelstundentakt besteht, scheinen weitere Steigerungen kaum mehr möglich. In Deutschland wurden gegenüber 1998 etliche Taktfahrpläne eingeführt und einige Inseln mit annäherndem integralen Taktfahrplan. Die Steigerungen bei den Zugfahrten geben dem Konzept recht. Es ist auf diesem Hintergrund gut vorstellbar, daß ein vollständiger ITF namens „Deutschland-Takt“ zu ähnlich guten Zahlen führen wird, wie bei der Schweiz mit ihrem vergleichbar strukturierten Netz. Auch das vergleichsweise dünn besiedelte Dänemark mit den wenigen Großzentren Kopenhagen, Odense und Aarhus konnte die Anzahl der Zugfahrten pro Einwohner weiter steigern.

### **d) Durchschnittliches Zugangebot pro Tag und Strecke**

Platz 1: Niederlande mit 110 Zügen/Tag

Platz 2: Schweiz mit 85 Zügen/Tag

Die Niederlande liegen vor der Schweiz, weil es dort z.T. sogar einen 15-Min.-Takt gibt.

### **e) Anzahl der Reisenden pro Zug**

Platz 1: Italien

Platz 2: Frankreich

Platz 3: Schweiz

Italien und Frankreich: Hier wirkt sich das Hochgeschwindigkeitsnetz mit Durchschnittsgeschwindigkeiten um 200 km/h und darüber günstig aus (bei gleichzeitig wenigen Halten), in der Schweiz liegt es ganz eindeutig an den sprunghaft gestiegenen Fahrgastzahlen durch den integralen Taktfahrplan.

## **2. Ertrag der eingesetzten Mittel**

Laut der „Eisenbahn Revue international“ (2/2011, Seite 93) wendet die Schweiz 2,4 Cent pro Personenkilometer Bahn auf, Deutschland hingegen ca. das Dreifache, nämlich 7.0 Cent!

Dabei ist die Schweiz

a) viel teurer vom Lohn/Preisniveau her gesehen

b) topographisch extrem schwierig für die Bahn

c) bekommt die Schweiz keine EU-Mittel für den Personenverkehr

d) befördern die Schweizer Bahnen ca. doppelt so viele Personen (siehe oben)

e) hat die Schweiz ein viel besser in Schuß gehaltenes Netz.

Das sogenannte „Primon-Gutachten“ vergleicht DB und SBB direkt. Daraus ergibt sich: Würde das Deutsche Bahnnetz ähnlich qualifiziert betrieben, wie das Schweizer Netz, würde wesentlich mehr Leistung erbracht bei womöglich sinkenden Staatszuschüssen. Dies funktioniert jedoch nicht mit kontraproduktiven Prestigeobjekten wie Stuttgart 21 oder etlichen der Neubaustrecken der DB, was die weiteren Thesen zeigen werden.

## **2.These: Der Service der Bahn und die Qualität des Fern-, Nah- und Regionalverkehrs leiden durch Stuttgart 21.**

Wer weiß heute schon, welcher Bahnverkehr in 20, 30, 40 Jahren stattfindet?

Es gibt immer noch Bahnen, die im Gegensatz zur DB Gepäckwagen einsetzen (das könnte für Flughafenzubringer wichtig werden, heute ist es bereits der Fahrradtransport), der echte Speisewagen könnte wieder in Mode kommen, Schlafwagen, Kurswagen etc. Wie soll so etwas im kleinen Tiefbahnhof laufen?

Der Kopfbahnhof in Stuttgart wickelte zwanglos unterschiedlichste Betriebskonzepte ab.

- a) Die Dampflokzeit mit umfangreicher Lokbehandlung und Lokwechsel
- b) Die Bundesbahnepoche mit Dampf-, Diesel- und elektrischem Betrieb und dem kompletten Nahverkehr, der sich heute gleichsam in der S-Bahn „versteckt „
- c) die Epoche der DB-AG mit Wendezügen ohne Lokwechsel, mit ICE und TGV
- d) Der Kopfbahnhof kann auch den integralen Taktfahrplan, das Verkehrskonzept der Moderne (siehe These 1)!

Stuttgart 21 kann das nicht. S 21 wurde zu einer Zeit geplant, als der integrale Taktfahrplan und die Billigflieger noch kein Thema waren. Von daher ist das Gerede, der Kopfbahnhof sei „ans Ende seiner Kapazität gekommen“, das uns in den Propagandabroschüren zu Stuttgart 21 begegnet, eine dreiste Lüge, um die Notwendigkeit eines Bahnhofsneubaues zu begründen.

Der Tiefbahnhof kann nur sein eigenes, eingeschränktes Fahrplankonzept, wer weiß, ob das nicht schon in 10 Jahren völlig überholt sein wird? Im Grunde ist dieses Konzept bereits heute nicht mehr zukunftsfähig, denn integrale Taktfahrpläne entstehen inzwischen auch in Tschechien und Frankreich (neben den zuvor genannten Ländern).

Interessant in diesem Zusammenhang ist, daß der Kopfbahnhof am 10.7.1970 zur Spitzenstunde 18 mühelos 67 Züge leistete! (Die theoretische Höchstgrenze liegt bei 74 Zügen/Stunde). Der Tiefbahnhof soll jetzt bei dem sogenannten Stresstest beweisen, daß er 49 Züge pro Stunde bewältigen kann, in Wahrheit dürften es eher nur 42 sein. Der Kopfbahnhof, dem das Ende seiner Leistungsfähigkeit attestiert wird von den Projektbefürwortern, muß momentan zur Stunde 7 nur ein Maximum von 38 Zügen erlauben, schafft aber fast das Doppelte! Wer dies nicht glaubt, dem sei gesagt: der gesamte Nahverkehr, der seit 1978 von der S-Bahn in einem eigenständigen Tiefbahnhof übernommen wurde, wurde bis 1978 ebenfalls im Kopfbahnhof abgewickelt, inklusive des damaligen Lokwechsel-, Kurs- und Gepäckwagenbetriebes, den es heute nicht mehr gibt!. Die Projektbetreiber behaupteten noch Mitte 2010, daß der Tiefbahnhof Stuttgart 21 das Doppelte gegenüber dem Kopfbahnhof leisten würde, dabei ist es eine Wahrheit gerade umgekehrt!

### **Abbau bei der Deutschen Bahn**

Zwischen 1998 und 2009 baute die Deutsche Bahn 36% ihrer Weichen ab. Seither fehlende Ausweichmöglichkeiten führen zu Verspätungen und Fahrzeitverlängerungen (Beispiel: Fornsbach auf der Murrbahn). Die entfernte Kreuzungsmöglichkeit vernichtet wieder die durch die teure Strecken-Elektrifizierung gewonnene Fahrzeit.

Zwischen 2000 und 2010 wurden bei der DB 33% der Arbeitsplätze abgebaut. Neu eingestelltes Personal versteht ältere Anlagen, wie analoge Stellwerke, nicht mehr. Ältere, erfahrene Mitarbeiter wurden entlassen und mit ihnen ging ihr Wissen. „Outgesourcte“ Dienste werden von privaten Firmen manchmal nicht in der gleichen Qualität erbracht.

### **Einseitige Bevorzugung des Fernverkehrs.**

Die Anzahl der Reisenden im Fernverkehr erreichte im Jahr 1997 einen Gipfel von 152 Millionen Reisenden im Jahr (1991 waren es 137 Millionen). Bis zum Jahr 2003 fiel die Zahl dramatisch auf nur noch 115 Millionen. Eine leichte Erholung fand statt bis zu den Jahren 2008 und 2009 mit jeweils 123 Millionen Fahrgästen. Am Gesamtverkehr der Bahn war der Fernverkehr nur mit ca. 5% beteiligt (2,37 Milliarden Reisende), zog aber über die Neubaustrecken den Löwenanteil der Investitionen auf sich. (Quelle: Statistisches Bundesamt bzw. Datei Railway long distance transportation germany.png) Das beweist schlagend: all die zweistelligen Milliardeninvestitionen in die Neubaustrecken haben nichts gebracht! Gleichzeitig gibt es für den Nah-, Regional- und Güterverkehr hohe Steigerungsraten und ungenutzte Potenziale. Diese Chancen bleiben, vor allem für den Güterverkehr, ungenutzt, weil fast alles Geld in den Hochgeschwindigkeitsverkehr gesteckt wird. Ein Stop von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen-Ulm würde genügend finanzielle Mittel freisetzen, um den Güterverkehr auf der Schiene zu verdoppeln! Im nächsten Kapitel werde ich zeigen, daß dies auch unter Umweltgesichtspunkten sehr sinnvoll wäre!

### **3. These: „Die deutsche Variante des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist extrem energiefressend und mithin umweltfeindlich“.**

**(Stuttgart 21 und die Neubaustrecke werden in erster Linie für den schnellen Fernverkehr gebaut)**

**Zu der Frage des Primärenergieverbrauchs bei der Deutschen Bahn gibt es bohrende Fragen!**

Gewöhnlich wird davon ausgegangen, daß ein Flugzeug pro Fahrgast dreimal so viel Energie verbraucht, wie der Bahnfernverkehr. Erst ein mit vier Personen besetzter PKW kommt nach landläufiger Auffassung an die Werte der Bahn heran. Aber gilt dies auch für unseren Hochgeschwindigkeitsverkehr? Neuere Studien kommen hier zu alarmierenden Ergebnissen. Demnach sind moderne, energiesparende Flugzeuge im Verhältnis zur Bahn wesentlich umweltfreundlicher, als bisher angenommen. Auch beim immer sparsamer fahrenden PKW werden im direkten Vergleich zur Bahn unangenehme Fragen laut.

**In der F.A.Z. 2007 veröffentlichte Studie**

Eine Studie, die in der F.A.Z. publiziert wurde, kommt zu dem Ergebnis, daß ein (durchschnittlich) mit 1,5 Personen besetzter PKW im Fernverkehr pro Person 5,2 Liter Kraftstoff verbraucht, die Bahn umgerechnet 3,5 Liter. (Die von der Bahn selbst angegebene Zahl ist niedriger, in dieser Studie sind aber die Energieverbräuche durch die

Infrastruktur, also Bahnhöfe, Netz und Zuleitungsverluste mit enthalten). Da das Auto aber von Haus zu Haus fährt, der Bahnhof jedoch in der Regel erst einmal angefahren werden muß, und da auch am Zielbahnhof meist ein weiteres Verkehrsmittel erforderlich ist, wurde ein zusätzlicher Primärenergieeinsatz von durchschnittlich 14% ermittelt. Damit erreicht die Bahn einen Wert von äquivalent 3,9l Verbrauch pro Person.

Jetzt kommt aber ein weiterer, beunruhigender Faktor ins Spiel. Der DB Fernverkehr, der sich hauptsächlich auf den energieaufwändigen ICE stützt, kann den Vorsprung beim Verbrauch und beim CO<sub>2</sub> nur dann halten, wenn die durchschnittliche Zugauslastung von 43%, die von der Bahn kommuniziert wird, stimmt. Dieser Faktor sprang vor etlichen Jahren plötzlich von einem deutlich niedrigeren Niveau (ca 33%) durch eine nicht transparent erläuterte „neue Zählweise“ auf das seither wesentlich höhere Niveau. Die Frage ist, ob dies auch berechtigt ist. Kritiker wenden ein, daß die Schweizer SBB, die am stärksten frequentierte Bahngesellschaft Europas, bei ihrem Fernverkehr die Zahl von 28% Auslastung nennt. Die Schweizer sind ein Vorbild an Offenheit und Transparenz. Die DB hält ihre Basiszahlen, wie auch bei der Pünktlichkeit, weitgehend geheim. Scheut sie etwa den Vergleich mit anderen europäischen Bahnen?

Geht man hypothetisch einmal davon aus, daß bei einer Schweizer Zählweise die DB auch nur auf 28% Auslastung käme, dann läge der Primärenergieeinsatz, äquivalent zum PKW gerechnet, bei satten 5,9l pro Person. Der PKW wäre mithin umweltfreundlicher.

### **Studie der Ludwig Bolkow-Stiftung**

Diese Studie kommt zu dem Ergebnis, daß ein ICE 3, der eine Reisegeschwindigkeit von 300km/h fährt, einen Energieverbrauch verursacht, der einem KFZ-Verbrauch von 3,9 Liter pro Insasse entspräche. (Also derselbe Wert, den die Studie der F.A.Z. ermittelte) Bei 200km/h hingegen werden analog nur 2,0 Liter pro Fahrgast beansprucht. Eine Beschleunigung von 0 auf 150 km/h verbraucht nach dieser Untersuchung dieselbe Energie, wie eine Beschleunigung von 200 km/h auf 250 km/h.

### **Umgang anderer Länder mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr**

In Italien, Spanien und Frankreich wird darauf geachtet, daß TGV, Freccia Rossa etc. möglichst lange ohne Halt fahren. Auf Deutschland übertragen hieße das, daß ein ICE nach der Abfahrt in Stuttgart frühestens in München Halt machen dürfte, der Stuttgarter Flughafen wäre als Stop absolut tabu, genauso Ulm und Augsburg. Wollte man die Knoten Ulm und Augsburg trotzdem bedienen, hieße das womöglich bei einem Halbstundentakt im Schnellverkehr, daß ein Zug Ulm, der andere Augsburg bedient. Aus energetischer bzw. fahrdynamischer Sicht ist es aber auf jeden Fall absoluter Irrsinn, einen ICE von Stuttgart Mitte auf die Filder hinaufzwingen, um nach dem Halt am Stuttgarter Flughafen wieder ins Neckartal bei Wendlingen abzusteigen. Die Züge müssen bei der Einfahrt in den Tiefbahnhof stark bremsen und, im Gegensatz zum bisherigen Kopfbahnhof, wo man auf der Ebene abfährt, gegen eine starke Steigung anfahren. In Frankreich und Italien werden die entsprechenden Schnell-Strecken in dichtem Minutentakt ausgenützt, Nürnberg-Erfurt wird für einen Zug pro Stunde und Richtung gebaut, Wendlingen Ulm für 2-3 Züge.

### **Großmäuliges Statement von Hartmut Mehdorn**

Der frühere Bahnvorstand Hartmut Mehdorn behauptete einst in einem seiner vielen Anfälle von Größenwahn, ein ICE 3 würde beim Anfahren soviel Strom ziehen wie eine Kleinstadt von 5 000 Einwohnern an einem ganzen Tag. Das ist laut Experten, die

nachgerechnet haben, zwar mindestens um das 5-fache übertrieben, aber das Anfahren eines solchen gegenüber herkömmlichen Zügen extrem stark motorisierten Zuges verbraucht nachweislich gewaltige Energiemengen.

### **Energieeinsatz im Güterverkehr**

Beim Güterverkehr auf der Bahn kommen die Studien zu wesentlich günstigeren Ergebnissen. Der Straßenverkehr verbraucht für die Beförderung der selben Menge an Gütern 4,8 Liter Diesel im Vergleich zu umgerechnet 1,8 Liter Diesel bei der Bahn.

### **Trassierung der Neubaustrecken**

Die Strecken über den Westerwald (Köln-Frankfurt), die im Bau befindlichen Strecken über den Thüringer Wald (Nürnberg-Erfurt) und die Schwäbische Alb (Wendlingen-Ulm) überqueren merkwürdiger Weise die genannten Mittelgebirge an ihren Scheitelpunkten. Anders gesagt, diese Strecken sind energetisch und fahrdynamisch durch ihre extremen und langen Steigungen Fehlplanungen. (Spielen hier die bei 17-23% liegenden Planungskosten, sprich Provisionen für die Bahn eine Rolle? Wird hier bewußt umständlich gebaut, um möglichst hohe Summen staatlicher Zuschüsse abzugreifen?) Die Bahn speist zwar bei der Talfahrt Bremsenergie wieder zurück ins Netz, wie sie immer wieder stolz verkündet. Dieser Effekt wird von der Deutschen Bahn aber propagandistisch überhöht. Es handelt sich dabei gerade mal um 8% des Energieeinsatzes. In anderen Ländern, der Schweiz etwa, ist dieser Wert weit höher und dort wird seit rund 70 Jahren (!) Energie beim Bremsen zurückgespeist ins Fahrleitungsnetz. Was für die Neubaustrecken gilt, gilt genauso für die Neutrassierungen im Rahmen von Stuttgart 21. Energieeinsparung und Fahrdynamik scheinen hier absolute Fremdwörter zu sein.

### **Erzeugung der zum Einsatz kommenden Energie**

50 % des Bahnstromes stammen aus Kohlekraftwerken, immerhin 26% aus Atomkraftwerken. Im Großraum Stuttgart stammt der Bahnstrom aus dem AKW Neckarwestheim. Neben diesem AKW errichtet die Deutsche Bahn gerade auf drei Hektar auf dem Gemmrigheimer Feld eine riesige eigene Anlage zur Umwandlung des AKW-Stromes in Bahn-Drehstrom.

Damit zementiert die Bahn die Abhängigkeit vom Atomstrom für Generationen. Bahnchef Grube gehörte zu den Erstunterzeichnern der Laufzeit-Verlängerung der deutschen Atomkraftwerke. Die Bahn verwendet nur 0,6% Windenergie, der Durchschnitt republikweit liegt bei 8%! Leider muß die Bahn im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern Emissionsrechte kaufen. Zugute halten darf man der Bahn auch ihr gründliches Energiespartraining der Lokomotivführer. Auf dem Hintergrund der oben genannten Zahlen erscheint dies allerdings auch als bitter notwendig.

### **Was kann man aus diesen Fakten schließen?**

Der wichtigste Grund für das Bahnfahren, der auch von der Bahn selbst eifrig in den Vordergrund gestellt wird, sind die unbestreitbaren Vorteile hinsichtlich der Umweltbelastung gegenüber dem PKW und dem Flugzeug. Wenn diese Vorteile angesichts katastrophaler Umweltprobleme aber zum Tragen kommen sollen, dann zeigen die genannten Überlegungen, daß die Hochgeschwindigkeitsphilosophie der Deutschen Bahn und der deutschen Politik in dieser Form ein Irrweg ist. Wenn PKWs und Flugzeuge immer weniger verbrauchen, die Bahn aber immer mehr, dann verspielt die

Bahn über kurz oder lang ihren entscheidenden Trumpf.

In Schweden erreicht der X-2000 Zug, der sich meist auf 200 km/h beschränkt, zwischen Malmö und Stockholm eine deutlich höhere Reisegeschwindigkeit wie der ICE zwischen Stuttgart und Hamburg. Die beiden Strecken sind etwa gleichlang und die Anzahl der Haltepunkte ist etwa die gleiche, trotzdem ist der X-2000 mindestens 20 Minuten schneller. Der X-2000 setzt auf Neigetechnik, um Kurven schneller befahren zu können und auf begradigte Strecken. Der ICE hingegen benötigt Neubaustrecken und fährt bis zu 280 km/h im Regelbetrieb. Schweden und andere Länder bauen den Zug nach der Strecke, Deutschland aber die Strecken nach dem Zug. Was teurer und energieaufwändiger ist, liegt auf der Hand.

Geschwindigkeiten von deutlich über 200 km/h werden -aus Verbrauchsgründen- in Schweden und den USA (Acela-train) abgelehnt. Werden sie dennoch gefahren, wie etwa in Spanien, Italien oder Frankreich, plant man aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und im Interesse einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit kaum Halte ein. Ansonsten würde sich die Bahn wie die ökologisch verheerenden Kurzstreckenflieger verhalten, denn Hochgeschwindigkeitszüge verbrauchen bei der Anfahrt bis zum Erreichen der Reisegeschwindigkeit sehr viel Energie, analog zum Startvorgang eines Flugzeuges.

Darum gibt es in diesen Ländern auch keine sinnlosen Halte von

Hochgeschwindigkeitszügen wie etwa in Montabaur oder wie der geplante Halt an einem nachrangigen Flughafen wie Stuttgart. Der große internationale Flughafen in der Nähe ist Frankfurt, in kaum mehr als einer Stunde per Bahn zu erreichen. Es leuchtet nicht ein, warum der ICE z.B. den Transatlantik-Reisenden in kürzester Zeit zum Stuttgarter Flughafen bringen soll, damit der Reisende einen Kurzstreckenflug nach Frankfurt unternimmt, um anschließend auf den Langstreckenflieger umzusteigen. Besser ist es, der Reisende (beispielsweise aus Ulm) bleibt im ICE sitzen bis Frankfurt-Flughafen.

Die günstigste Maßnahme, um die Bahn konkurrenzfähig zu machen, wird in allen Staaten der Welt praktiziert, außer in Deutschland: ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen, das laut Umfragen von 72% der Bevölkerung gefordert wird und nur Vorteile brächte:

- a) weniger Unfälle
- b) geringerer Kraftstoffverbrauch
- c) höhere Kapazität der Autobahnen
- d) preisgünstigerer Ausbaustandard auf den Autobahnen (Italien 33% gegenüber BRD)

Das Ergebnis all dieser Überlegungen ist: Ausbau der Bahn ja, der Zustand unserer Umwelt erzwingt dies geradezu. Nur muß auch die Bahn sich bei ihren Fahrzeugen und Streckenbauten an die Maxime der Umweltfreundlichkeit halten, ansonsten wird sie schnell uninteressant im Fernverkehr und unglaubwürdig.

### **Bauweise der Fahrzeuge im Hochgeschwindigkeitsverkehr**

Andere Bahnen setzen auf durch Jakobsdrehgestelle verbundene Triebwagenzüge, dabei liegt je eine Achse unter dem Ende eines Wagenkastens, das aus zwei Achsen bestehende Drehgestell verbindet die Einzelwagen stabil. Drei Hauptvorteile kennzeichnen dieses Prinzip:

1. Größere Laufruhe
2. Fast 50% weniger Achsen, also weniger Gewicht und Energieeinsparung
3. Größere Sicherheit im Falle einer Entgleisung.

Ein Unglück wie in Eschede hätte bei einem Zug mit Jakobsdrehgestellen nicht zu über 100 Toten geführt. Diese Drehgestelle wirken wie die Wirbel eines Rückgrates und halten



den Zug im Falle einer Entgleisung aufrecht und stabil, während Einzelwagen ineinandergeschoben werden, umfallen oder sich zieharmonikaartig zusammenziehen. Warum läßt die Deutsche Bahn ihre Hochgeschwindigkeitszüge immer noch nach dem überholten Einzelwagenprinzip bauen? Unfälle in den Nachbarländern gingen selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten immer glimpflich aus. Warum will die Deutsche Bahn woanders nichts lernen?

Der Unterbau der ICE ist aerodynamisch viel ungünstiger als im Ausland. Warum werden hier keine Konsequenzen gezogen?

#### **These 4: „Stuttgart 21 wirkt als unbewußtes oder bewußtes Hemmnis gegen private Wettbewerber der Deutschen Bahn“**

Wie man auch in anderen Ländern sehen kann, gefährdet das neue europäische Signalsystem private Mitbewerber, also auch bei S 21. Da die Einfahrt von Dieselfahrzeugen bei S 21 verboten ist, kann man getrost davon ausgehen, daß S 21 als Wettbewerbsverhinderer auf der Schiene wirkt. Die starken Steigungen im Filderaufstiegstunnel werden Wettbewerber mit weniger kräftigen Triebfahrzeugen ausschließen. Die privaten Mitbewerber der DB erhielten vor etlichen Jahren absichtlich keine überzähligen E-Loks aus den Beständen der DB. (Ganz im Gegensatz zu Schweden, wo alle Gesellschaften, also auch die ehemalige Staatsbahn SJ, gleichberechtigt mit dem vorhandenen Rollmaterial bedacht wurden). Die deutschen Privat-Güterbahnen mußten sich mit uralten, luftverschmutzenden, längst abgeschriebenen russischen und norwegischen Dieselloks eindecken. Mit Steuergeldern finanzierte, noch relativ moderne E-Loks, die noch längst nicht verschrottungsreif waren, wanderten in den Schneidbrenner. Die „Eisenbahn-Revue-international“ schreibt in ihrer Ausgabe 3/2011, daß die privaten Konkurrenten der Bahn mittlerweile modernste Elektrolokomotiven beschafft haben, die energiesparender sind, als die der DB AG! Die DB AG konterkariert diese Bemühungen im Interesse unserer Umwelt durch schikanöse Fahrplangestaltungen, die häufiges Anfahren und Bremsen der schweren Güterzüge der Privaten bedingen. Gleichzeitig sorgt die DB durch ihr Monopol beim Bahnstrom für finanzielle Benachteiligungen der Privaten.

#### **These 5: „Stuttgart 21 wirkt sich zumindest in der Bauphase negativ auf die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) aus“.**

K 21 tangiert die SSB nicht, aber S 21 verursacht für das Ausgraben und Neuverlegen der SSB-Tunnels 131,1 Millionen Euro Kosten! (noch ohne die Bereiche Untertürkheim-Feuerbach)

Laut einem Artikel in der STZ vom 20.9.2009 müssen die Linien U1, U2 und U4 längere Zeit umgeleitet werden. Ein Dementi der SSB steht noch aus. Die Stadionlinie U11 würde durch diese Maßnahme längere Zeit entfallen.

Für die Unterbrechung des Stadtbahntunnels Heilbronnerstraße hat die SSB an den Gleisen der U5,6,7,12, und 15 Gleiswechsel-Weichen zum Umkehren verlegt, die eigentlich schon immer dort sein sollten. Diese Kosten gehören auch zu S 21!

Die Linie U 13 entlang des Bahngeländes zwischen Bad-Cannstatt und Untertürkheim wird ebenfalls stark beeinträchtigt werden.

Bei S 21 wird der S-Bahnbetrieb leiden in der Bauphase, der Stadtbahn und der Straßenverkehr werden massivst beeinträchtigt an den beiden Hauptkreuzungen

Schiller/Willy Brandtstraße und Schiller/Friedrichstraße!

Die bergmännisch zu bauenden neuen Tunnelröhren der Stadtbahn zwischen Hbf und Türlenstraße und der Bahn werden sich nur mit minimaler Überdeckung schneiden, bisher ist noch gar nicht klar, wie das statisch beherrscht werden kann.

## **These 6: „Stuttgart 21 verschlechtert massiv die gesamte Zulaufstreckensituation in der ganzen Region“**

Bei den Zulaufstrecken zum Bahnhof kommt es **infolge von Stuttgart 21 zu dramatischen Reduktionen**. Wo bisher weitgehend kreuzungsfrei mit Überwerfungsbauten gearbeitet wurde, und wo es nur eine (übrigens erst seit dem S-Bahn-Bau 1978) kurze eingleisige Stelle gab, gibt es plötzlich jede Menge niveaugleicher **Kreuzungen** und **eingleisige Stellen**, die Zwangspunkte erzeugen und somit eine freie Fahrplangestaltung je nach tatsächlichem Bedarf unmöglich machen. Noch beim S-Bahn-Bau Ende der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts legte man etwa in Zuffenhausen darauf Wert, daß die maximal vier abzweigenden S-Bahnen pro Stunde der Linie S 6 durch ein Überwerfungsbauwerk den Gegenverkehr nicht behindern. Bei Stuttgart 21 werden Züge im Bereich Rohr, Wendlingen, Nürnberger Straße etc. niveaugleich Gegengleise überqueren. Besonders auf der sehr dicht befahrenen viergleisigen Strecke im Bereich der Nürnberger Straße kann man dies nur als schwerste Planungsfehler beurteilen. Frage: Würde sich ein Autofahrer eine Autobahneinfahrt gefallen lassen, bei der die Gegenfahrbahnen überquert werden müssen? Genau solcher Murks droht bei Stuttgart 21!

Diese Fehler entstehen zum Teil auch dadurch, daß sich das vorhandene Streckennetz auf dem Hintergrund des Kopfbahnhofes entwickelt hat. Der geplante Durchgangsbahnhof paßt nicht zu diesem Strecken-„Baum“, dessen „Stamm“ der Kopfbahnhof ist. So kann es passieren, daß man in Zukunft auf dem Weg von Esslingen nach Bad-Cannstatt des öfteren absurderweise zuerst über den Hauptbahnhof fahren muß, eine Zone mehr im Verbundtarif wird fällig werden und die Fahrzeit verlängert sich, ggf. wird sogar ein Umsteigen erforderlich. Für diese unbefriedigende Situation ist einzig der systemfremde Durchgangsbahnhof verantwortlich, der neben unbestrittenen Fahrzeitverkürzungen eben auch gewaltige Fahrzeitverlängerungen für viele Betroffene produzieren wird! All diese gravierenden Nachteile werden natürlich in den Werbebroschüren für S 21 geflissentlich verschwiegen!

Folgendes kleine Beispiel soll die Problematik erläutern: Die SSB hat bei ihrem Stadtbahnbau 2005 einen kurzen eingleisigen Abschnitt auf der U 2 eingebaut, der zuvor doppelgleisig war. Bei ihrem neuen Fahrplan „Netz 2011“ findet die Kreuzung der Bahnen der U 2 aufgrund übergeordneter Überlegungen ausgerechnet in diesem Bereich in der Schmidener Straße statt, ständige Verspätungen sind die Folge. Bei den viel ausgedehnteren eingleisigen Stellen und den weitaus längeren Zügen bei der DB werden sich eingleisige Stellen viel verheerender auswirken. Der bisher **laut Stiftung Warentest pünktlichste Großbahnhof** (Kopfbahnhof Stuttgart) wird zwangsläufig genauso unpünktlich werden, wie viele andere große Durchgangsbahnhöfe in Deutschland, die Verspätungen nicht mehr abpuffern, sondern nur noch weitergeben können.-

Der **Kopfbahnhof verfügt über 6 Zulaufstrecken**, der **Tiefbahnhof nur über 4 Zuläufe**. 40 möglichen Fahrstraßen im Tiefbahnhof stehen 164 Regelzugfahrstraßen im Kopfbahnhof gegenüber! Somit ist der vorhandene **Kopfbahnhof vier mal flexibler!** Die Gäubahn, immerhin die ehemalige Magistrale Zürich-Berlin, verliert im Großraum Stuttgart ihre eigene Trasse und wird gezwungen, die Gleise der Flughafen-S-Bahnen S 2 und S 3 mit zu benutzen. Im Flughafenbahnhof wird der S-Bahn eines der beiden Gleise weggenommen, das andere erhält der Fernverkehr. Hier ist ein planerischer Pfusch vorgesehen, der inzwischen bereits das Eisenbahnbundesamt alarmiert hat. Es ist absolut unverzeihlich, wenn für viele Milliarden eine bisher optimale Infrastruktur gegenüber einer unflexiblen, beengten zerstört wird.

## **These 7: „Die Bahnhofsgestaltung bei Stuttgart 21 hat negative Auswirkungen auf den Betrieb und für viele Verbindungen in die Peripherie des Landes“**

Für den neuen Tiefbahnhof sind nur 8 Gleise vorgesehen, nur jeweils 5 können von jeder beliebigen Richtung angesteuert werden. Wartegleise und Bereitstellungsgleise gibt es nicht, abzustellende Züge sind kilometerweit bis Untertürkheim zu fahren und mindern die Kapazität der Tunnelröhren und verursachen unnötige Trassenpreise und überflüssigen Stromverbrauch. **Der Kopfbahnhof hingegen besitzt einen** nahegelegenen **Abstellbahnhof** beim Rosensteinpark **der auf eigenen Gleisen unabhängig angefahren werden kann**. Das führt beim Kopfbahnhof zu einem uneinholbaren Vorsprung bei der Kapazität. Auch einige Vertreter des Konzeptes K 21 schlagen vor, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim zu verlegen (aus städtebaulichen Gründen). Aus Eisenbahn-technischen Gründen ist dies abzulehnen, auch würde in Untertürkheim weiteres wertvolles Güterbahnhofgelände für diesen Zweck geopfert. **Im neuen Tiefbahnhof wird**, bei gleichem und in Zukunft sogar steigendem Verkehr **nur noch die halbe Bahnsteigfläche angeboten**. Unerträgliches Gedränge wird die Folge sein vor allem im Berufsverkehr. **Im bisherigen Kopfbahnhof ist jedes Gleis ohne eine einzige Treppe ebenerdig erreichbar**, ebenerdig gelangt man auch in die große Halle. Rollstuhlfahrer, Menschen die auf Rollatoren angewiesen sind, Kinderwagen, Fahrräder- idealer geht es nicht als im Kopfbahnhof. Auch das Argument der langen Wege beim Umsteigen um die Prellböcke herum sticht nicht mehr. Erstens gibt es unter den Gleisen eine Unterführung, außerdem benötigen im Zeitalter der Doppelstockwagen nur noch ganz wenige Züge die volle Bahnsteiglänge.

**Das eisenbahntechnisch vielleicht größte Manko des geplanten Tiefbahnhofes ist sein regelwidriges Gefälle von 15,9 Promille**. So etwas ist bei S-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen durchaus tolerabel, nicht aber bei der großen Eisenbahn. Gleisdoppelbelegungen und Bahnsteigwenden sind bei diesem Gefälle nicht zulässig und daher im Regelbetrieb nicht möglich. **Nach der eisenbahnrechtlichen Definition verliert der Stuttgarter Bahnhof damit seinen Status als Bahnhof**, er wird zur Haltestelle degradiert. Bei einem echten Bahnhof ist nämlich die Möglichkeit einer Bahnsteigwende Bedingung. Nun könnte man einwenden, der Sinn des Durchgangsbahnhofes ist es ja gerade, daß Züge durchfahren. Trotzdem werden bei manchen Relationen, etwa beim IC Nürnberg-Karlsruhe, Bahnsteigwenden erforderlich aufgrund der vorhandenen Streckenstruktur (sogenanntes „Kopfmachen“). Diese Verbindungen werden voraussichtlich für den Tiefbahnhof geopfert werden müssen, die vorgeschlagenen Ersatz-Notlösungen für die zu streichenden Verbindungen verursachen

so große Fahrzeitverlängerungen, Umwege und Behinderungen anderer Züge, daß sie nicht ernsthaft in Betracht kommen werden. Als maximale Längsneigung bei einem Bahnhof waren bisher 0,25 Promille zulässig, kürzlich wurde der Wert auf 0,16 Promille verschärft. In Stuttgart würde dank Stuttgart 21 der einzige Großbahnhof neu (!! ) erbaut mit einem Gefälle von 15,9 Promille! Daß das Eisenbahnbundesamt diese Planung durchgehen ließ, ist ein großer Skandal.

In den neuen Tiefbahnhof dürfen nur elektrische Fahrzeuge einfahren; **dieselbetriebene Direktverbindungen an den Bodensee und in den Raum Hechingen entfallen durch Stuttgart 21. Die Gäubahn muß einen** fahrzeitverlängernden **Umweg nehmen**, und Bad-Cannstatt wird auf vielen Relationen nur über den Umweg Stuttgart Hbf-tief angefahren werden können (aus dem Filstal bzw. oberen Neckartal). Viele **Umsteigebeziehungen werden durch S 21 an wesentlich längeren Wartezeiten leiden**, während einige wenige profitieren. **Beim Alternativprojekt K 21 hingegen gewinnen alle Nutzer.** Die vielgepriesenen sogenannten Durchmesserlinien bei Stuttgart 21 sind bei genauerer Analyse teilweise als großer Bluff zu werten. Sie entstehen nämlich zwangsläufig, weil die Züge im Durchgangsbahnhof ja weiterfahren müssen, ungeachtet des Bedarfes. Was ist zum Beispiel (als extremes Beispiel) mit einem durchgehenden Zug Ulm-Stuttgart-Aalen gewonnen? Durchmesserlinien wären im Kopfbahnhof genauso möglich, aus wirtschaftlichen Gründen bedient man aber bisher lieber die einzelnen Linienäste mit passenden Zuggarnituren, und fährt nicht auf einem Ast voll besetzt und auf dem anderen halbleer.

Im übrigen ist Stuttgart für die ganz große Mehrheit der Reisenden Ziel oder Beginn ihrer Fahrt. Günstiger wäre es, durch einen integralen Taktfahrplan Umsteigebeziehungen in jede Richtung innerhalb weniger Minuten anzubieten. Im Tiefbahnhof werden, aufgrund der nur 8 Gleise, viele Reisende im Extremfall bis zu einer knappen Stunde auf ihren Anschluß warten.

### **These 8: „Es gibt keine Kostenwahrheit bei S 21/Beispiel S 60“**

Die S 60 Böblingen-Rutesheim (Rankbachbahn) ist viele Jahre verzögert und immer noch nicht fertig, Kosten inzwischen von 93 Millionen auf über 150 Millionen explodiert (Quelle STZ).

Der Kostensteigerungsfaktor bisher: 1,61. Auf S 21 plus hochgerechnet ergeben sich 9,3 Milliarden...

(Die Kostensteigerungen bei den Neubaustrecken Köln-Frankfurt und Nürnberg-Ingolstadt erreichten einen Faktor 2,3 bzw. 1,8)

### **These 9: „Die Entscheidungszeiträume bei S 21 waren viel zu kurz bemessen, um das Projekt möglichst geräuschlos durchzudrücken“**

Die Gemeinderäte hatten nur drei Tage zur Entscheidungsfindung.

Am 24.2.1994 unterschrieb Heinz Dürr einen Informationsvermerk gegen S 21/am 18. April 1994-nur sechs Wochen später stellte Heinz Dürr das Projekt einer staunenden bis entsetzten Öffentlichkeit vor. In diesen sechs Wochen konnte unmöglich eine fahrplantechnische Prüfung des Gesamtprojektes vorgenommen werden. (Quelle: „Eisenbahn-Revue international“ 2010/11)

## **These 10: „Die sogenannte Flughafenanbindung bei Stuttgart 21 ist als durchsichtige Propaganda zu werten“.**

Der Flughafen ist über die S 2 und die S 3 bereits hervorragend angebunden. **Wenn eine bessere Flughafen- und Messeanbindung so wichtig wäre, könnte man den Stuttgart-Airport schon heute, quasi im Vorlauf zu S 21/K 21 besser anbinden.**

**Und zwar ohne einen Millimeter Gleis bauen zu müssen!** Beispiele:

- a) Halt der Regionalzüge in S-Vaihingen oder Rohr zwecks Umstieg in die S 2 und S 3.
- b) Elektrotriebwagen ET 425 ab Würzburg oder Karlsruhe oder Aalen/Crailsheim als RE oder was auch immer ab Hbf weiterlaufen lassen auf der Gäubahn, Fahrzeit Hbf-Flughafen 18 Minuten, bei Halt in Vaihingen oder Rohr oder LE 20 Minuten. Daß dies nicht gemacht wird, beweist, daß dafür kein Bedarf dafür vorhanden ist oder daß man die durch S-21 erzielten Fahrzeitgewinne besonders drastisch aussehen lassen will.

Mangels Nachfrage fährt derzeit nur jede zweite S 2 und S 3 in der HVZ zum Flughafen. Es ist nicht Aufgabe der Bahn, einen Provinzflughafen wie Stuttgart an den Hochgeschwindigkeitsverkehr anzubinden, und dadurch die Menschen erst recht zum Fliegen zu animieren.

Es kann und darf auch nicht Aufgabe der Bahn sein, die fragwürdige Entscheidung, die Messe an den Flughafen zu verlegen, im nachhinein zu rechtfertigen. Auf dem Killesberg schrieb die Messe schwarze Zahlen, erst 1993 wurde sie mit dreistelligem Millionenaufwand an das Stuttgarter Stadtbahn-Netz angeschlossen, mit nur 5 Minuten Fahrzeit ab Stuttgart Hauptbahnhof! An ihrem neuen Standort schreibt die Messe jetzt rote Zahlen. Es ist absolut nicht einzusehen, daß durch eine unwirtschaftliche Flughafenanbindung diese unökonomische Investition nachträglich legitimiert werden soll.

### **Ist der Flughafenanschluß über die NBS Stuttgart-Ulm überhaupt bequem?**

Bei Stuttgart 21 wird der Airport angeblich in 8 Minuten angefahren. Wer aus dem Umland kommt, muß hierfür in aller Regel umsteigen und verliert Zeit. Sitzt ein Reisender bereits in der S2 oder S3 oder hat er am Hauptbahnhof tief (S-Bahnstation) einen zweiminütigen Anschluß von einer anderen S-Bahn her, wird er sitzenbleiben, denn er landet schließlich direkt am Terminal. Der zweite Flughafenbahnhof, der im Zuge der NBS Stuttgart-Ulm entstehen soll, liegt fast 30m tief, alleine bis man an der Oberfläche wäre und zum Terminal gelaufen ist, ist genausoviel Zeit vergangen, wie wenn man die zum Verbundtarif nutzbare Express-S-Bahn bei K 20 oder K 21 nützen würde, die einen aber komfortabler Weise direkt ans Ziel bringt!

## **These 11: „In anderen Ländern werden große Kopfbahnhöfe renoviert und allenfalls durch zusätzliche kleine Tiefbahnhöfe ergänzt“.**

Ein beeindruckendes Beispiel ist der Ausbau des Züricher Kopfbahnhofes, die Kosten lagen angeblich bei 435 000 000 Euro.

Oder: Beibehaltung des Kopfbahnhofes Malmö mit zusätzlichem Tiefbahnhof, neue Strecke unter der Stadt, neuer Stadtteil (an der Peripherie, kein Abriß historischer Gebäude) hauptsächlich durch die Bahn erschlossen, **vorerst 350 zusätzliche Züge** pro Tag, 450 sind geplant!! (Zum Vergleich Stuttgart heute über 600 Züge). Eine Milliarde schwedische Kronen billiger als geplant, ein Jahr früher fertig als vorgesehen, Bauzeit

deutlich unter zehn Jahren, dabei ist Malmö gerade mal ein Drittel so groß wie Stuttgart (Gesamtkosten unter 1 Milliarde Euro). Tolle Zulaufstrecken, absolutes Lehrbeispiel für K 21- die Projektbefürworter haben ein großes Eigentor geschossen, als sie Malmö im Sommer 2010 als Argument für *ihr* Projekt in der STZ verwendet haben.

## **Zum Nachdenken:**

### **a) Transparency international“**

Beim internationalen Korruptionsindex schließt Deutschland seit Jahren ungünstig ab. Ist es wirklich Zufall, daß die skandinavischen Länder, die Niederlande und die Schweiz bei diesem Index immer die Spitzenplätze einnehmen und gleichzeitig nur sinnvolle Bahngroßprojekte betreiben, die, wie etwa in Malmö, Kapazitätssteigerungen weit über denen von Stuttgart 21 bieten, die aber, wie in Malmö geschehen, ein Jahr früher, als geplant fertiggestellt werden und dabei den Planansatz um rund 10% der Kosten unterschreiten?

### **b) Pressefreiheitsindex**

Der internationale Pressefreiheitsindex plaziert wiederum die Schweiz und Skandinavien ganz vorn. Deutschland konnte sich zwar 2010 vom 23. auf den 17. Platz vorarbeiten, aber ist es wirklich verwunderlich, daß eine freie, investigative Presse unwirtschaftliche Großprojekte wie Stuttgart 21 in Skandinavien verhindern kann?

Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten berichteten bis 2008 im wesentlichen nur positiv über Stuttgart 21, BILD-Stuttgart macht bis auf den heutigen Tag die Stuttgart-21-Gegner lächerlich. Das Gegenteil von Pressefreiheit sind auch steuerfinanzierte millionenteure Werbekampagnen der Projektbefürworter, die mit nachweislichen Falschaussagen aufwarten.

## **Fazit/Stuttgart 21 schneller, komfortabler, zukunftsorientiert??**

Aus all den genannten Argumenten ergibt sich, daß die drei Hauptparameter, mit denen man für Stuttgart 21 wirbt, nicht zutreffen. Weder ist der Bahnhof schneller (eine Beschleunigung ergibt sich im wesentlichen über eine Neubaustrecke nach Ulm, an die der Kopfbahnhof genauso angeschlossen werden kann, das hat mittlerweile sogar Herr Ramsauer verstanden), noch ist er komfortabler-das reine Gegenteil ist der Fall. Schon gar nicht ist er zukunftsorientiert, weil er das derzeit modernste Fahrplankonzept, den integralen Taktfahrplan, nicht leistet. Die sogenannte Parkerweiterung als Argument ist bei Licht betrachtet eine demagogische Verdrehung. Durch den Eingriff in den mittleren Schloßgarten war die Bahn verpflichtet, eine Ausgleichsmaßnahme vorzusehen, die den Verlust an zentraler Stelle der Stadt aber niemals aufwiegen kann.

Das Argument mit der Ökologie bei Stuttgart 21 ist aufgrund der viel höheren Energieverbräuche blanker Hohn, dabei sind die klimatologischen Auswirkungen auf den Stuttgarter Talkessel noch nicht einmal berücksichtigt. Schließlich bleibt noch der Städtebau. Man wirbt mit den freiwerdenden Gleisflächen. Niemand scheint sich aber Gedanken darüber zu machen, daß es sich hier in erster Linie um ehemalige Güterverkehrsareale handelt. Die freiwerdenden Flächen wurden nämlich, ohne daß dies der Öffentlichkeit groß auffiel, zehn- und zwanzigfach im Umland wieder versiegelt in Form von Lastwagenspeditionen, die großenteils sogar von der DB betrieben werden. Warum gibt es in Deutschland immer weniger Güterverkehr auf der Schiene? Die

Antwort ist einfach: weil immer mehr Gleisanschlüsse wegfallen. In Stuttgart wurden einzelnen Firmen 1,5 Millionen Euro angeboten, wenn sie auf ihren umweltfreundlichen Schienenanschluß verzichteten. In anderen Ländern wird hingegen im Güterverkehr voll auf die Schiene gesetzt, an der Spitze die USA (70% Anteil), Schweiz (im Transit auch bereits 70%) oder Schweden (40%). In Deutschland ist der Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr inzwischen leider vernachlässigbar. Im Vorgriff auf Stuttgart 21 hat man praktisch alle Güterbahnhöfe in Stuttgart zerstört. Im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 wird für den Schienengüterverkehr, der für unsere exportorientierte Wirtschaft ja so enorm wichtig ist bzw. genauer ausgedrückt, *sein sollte*, kein Cent ausgegeben. Es gehört zu den allergrößten Merkwürdigkeiten, daß dies der IHK überhaupt nicht störend auffällt, obwohl hier doch ein gewaltiges Wettbewerbshindernis für die hiesige Wirtschaft entsteht.

### **Und wenn Stuttgart 21 scheitert, kommt dann „Gar nichts?“**

Das ist die große Drohung der Stuttgart-21-Befürworter- aber es ist eine völlig leere Drohung. Selbst wenn das Alternativ-Projekt K 21 nicht käme, wäre es doch unendlich viel besser, wenn der vorhandene Kopfbahnhof erhalten bliebe. Denn nur mit dem jetzigen Kopfbahnhof ist

- \* ein integraler Taktfahrplan möglich (bei großen Zugzahlsteigerungen hätten auf dem Areal sogar mühelos 20 und mehr Gleise Platz, der Tiefbahnhof wäre jedoch nicht erweiterbar)

- \*bleiben der mittlere Schloßgarten und die Baudenkmale erhalten

- \*fließt kein Geld für sinnloses Aufreißen der Stuttgarter U-Bahntunnels (dreistellige Millionenbeträge)

- \*braucht man kein irrwitzig teures Grundwassermanagement, das jahrelang viel Energie verbraucht, das Grundwasser und die Parkbäume gefährdet und die Stadt mit 17 km oberirdischen Röhren verschandelt

- \*müssen keine Schulen verlegt werden

- \*muß kein Busbahnhof verlegt werden

und vieles andere mehr.

**Ein Scheitern des Projektes wäre sogar ohne das Zustandekommen des Alternativprojektes K 21 ein riesiger Gewinn.** Aus der Sicht des Verfassers wäre es für die politische Kultur unseres Landes ein Triumph, wenn sich die Vernunft des mündigen Bürgers über Partikularinteressen beteiligter Unternehmen und die geballte Unvernunft der bisher herrschenden Politik durchsetzen würde. **Das Scheitern von Wyhl, Kalkar, Wackersdorf und des Transrapid haben unserem Land im nachhinein betrachtet nur gut getan!** Kaum jemand ist traurig darüber, daß diese Großprojekte nicht durchgesetzt werden konnten, im Gegenteil, mehr als 90% der Bevölkerung sind wahrscheinlich froh, daß sie nie zustande kamen. **Bei Stuttgart 21 wäre es aus meiner Sicht nicht anders.** Nicht ohne Grund haben die Stuttgart 21 befürwortenden Parteien CDU, FDP und SPD bei der Landtagswahl am 27.3.2011 teilweise herbe Verluste einstecken müssen.

### **Ein wirklich ernstgemeinter, guter Rat an die SPD, die Wirtschaft und insbesondere an die IHK!**

Hunderttausende haben sich ehrenamtlich, unter Einsatz von viel Zeit und Geld und sehr

oft unter Inkaufnahme von persönlichen Nachteilen gegen Stuttgart 21 engagiert. Der Verfasser dieses Papieres rät, diesen Impetus aufzunehmen und das Alternativ-Projekt K 21 zu verwirklichen. **Das Engagement zahlloser Bürgerinnen und Bürger würde so auf ein positives, gemeinsames Ziel gelenkt und für unser Land aufgegriffen.** Die mit Stuttgart 21 verfolgten Ziele wären mit K 21 viel besser zu erreichen, ja überhaupt erst zu erzielen. Ja es ist richtig- Herr Herrenknecht könnte keine 66km Tunnelröhren in Stuttgart bohren- aber eben immerhin 24km. Lassen es IHK, SPD und die Wirtschaft aber darauf ankommen, Stuttgart 21 oder „gar Nichts“ als Alternative zu definieren, dann spielen sie genauso va banque, wie es die CDU/FDP Landesregierung getan hat, und die verlor bekanntlich die Landtagswahl, indem sie bei Stuttgart 21 und der Laufzeitverlängerung der AKWs den Willen der Bevölkerungsmehrheit sträflich mißachtete. Für die meisten Stuttgart-21-Gegner hingegen wäre das „Gar nichts“ ein grandioser Erfolg, auch ohne K 21. **K 21 ist, auf diesem Hintergrund betrachtet, ein großartiges Angebot an die hiesige Wirtschaft. Begeht die Wirtschaft den Fehler, nicht auf K 21 umzuschwenken, wird sie am Ende womöglich mit leeren Händen dastehen.** Auch hier gilt das Wort von Michajl Gorbatschow: „Wer zu spät kommt“, den bestraft das Leben. Noch ist es Zeit, für die SPD, die Wirtschaft und die IHK, umzukehren. Hunderttausende würden sie mit ihrer Hingabe unterstützen! Ein Durchdrücken von Stuttgart 21 gegen alle Vernunft wird diese Menschen für den Rest ihres Lebens gegenüber der bei uns üblichen Politik völlig entfremden, ein Scheitern von Stuttgart-21 ohne gleichzeitige Unterstützung der Alternative K 21 würde in erster Linie der SPD und den hiesigen Unternehmen schaden.

Jürgen Schwab, im April 2011