

## 1. Mythos: Stuttgart 21 (S21) ist unumkehrbar und wird gebaut

Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsverträge am 2. April 2009 ist S21 noch lange nicht in trockenen Tüchern. Die Bahn wird erst dann mit dem Bau beginnen, wenn sie über alle Bauabschnitte Kostensicherheit hat. Dies kann erst erfolgen, wenn die Angebote der Baufirmen auf dem Tisch liegen. Da bei zwei Abschnitten nicht einmal die langwierige Planfeststellung eingeleitet wurde, wird dies noch ein Weile dauern. Beim Transrapid verging fast ein Jahr zwischen Vertragsunterzeichnung und Projekt-Aus. Auch der Ausgang der Wahlen ist wichtig, denn ein solches Megaprojekt kann nicht gegen den Bürgerwillen gebaut werden.

## 2. Mythos: Stuttgart 21 schließt Stuttgart an das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz an

Stuttgart ist bereits seit Anfang der 90er Jahre über die Neubaustrecke nach Mannheim an das Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Seit 2007 fahren sogar die schnellen TGVs von Paris bis nach Stuttgart. Die Einbindung Richtung München in das Hochgeschwindigkeitsnetz erfolgt ausschließlich über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Bei Beibehaltung und Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofes (K21) ist ein Anschluss an die Neubaustrecke über einen neuen Tunnel von Obertürkheim nach Denkendorf möglich. Dabei müssen weniger Höhenmeter überwunden werden, was Energie und Betriebskosten spart, und man ist genauso schnell in Ulm wie bei S21.



Konzeption und Layout:  
R. Ostertag / Proselevn

*So oder ähnlich könnte der modernisierte Kopfbahnhof aussehen – ebenerdig, offen, hell und freundlich*

## 3. Mythos: Stuttgart 21 erschließt den Flughafen und die Landesmesse

Ein ICE-Halt am Flughafen ist nicht zwingend notwendig, da nur ein geringer Bedarf besteht. Dies zeigt auch das vorgesehene Betriebsprogramm von S21 – nur jeder dritte ICE soll dort halten, also stündlich ein ICE. Die Stuttgarter werden nicht den teuren ICE für 8 Minuten Fahrzeit nehmen, sondern eher die S-Bahn, Regionalzüge und die geplante Stadtbahn. Lediglich die von Ulm kommenden Züge hätten einen Vorteil, der aber primär aus der Neubaustrecke resultiert. Diesen Fahrzeitgewinn macht sich auch das Alternativkonzept K21 zu Nutze. Auf vielen Verbindungen bietet K21 sogar kürzere Fahrzeiten zum Flughafen als S21.

#### **4. Mythos: Stuttgart 21 ermöglicht Fahrzeitverkürzungen**

Nur die Neubaustrecke führt zu einer Verkürzung der Fahrzeit Stuttgart-Ulm von heute 54 Minuten auf 28 Minuten. S21 hat an dieser Reduktion definitiv keinen Anteil. Beim Durchgangsbahnhof S21 können die Züge etwas schneller ein- und ausfahren als beim Kopfbahnhof, dies macht aber maximal 1-2 Minuten aus. Bei einem Halt am Flughafen kommt es gar zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. 5 Minuten. Die bei S21 immer wieder genannten Verkürzungen beim Regionalverkehr resultieren aus sogenannten Durchmesserlinien, z. B. Aalen-(Stuttgart)-Tübingen. Solche Verbindungen sind jedoch mit Kopfbahnhof 21 ebenso möglich.

#### **5. Mythos: Stuttgart 21 macht Bahnfahren attraktiver**

Einer der größten Mängel von S21 ist, dass ein Integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild nicht möglich ist. S21 bringt für Durchreisende – das sind 10 Prozent aller Fahrgäste – eine Minute Fahrzeitgewinn. Die übrigen 90 Prozent aller Fahrgäste steigen ein, aus oder um – für sie bringt S21 Nachteile, weil z. B. Anschlüsse verpasst werden. Insbesondere Verspätungen puffert der Kopfbahnhof besser ab, so dass sie sich nicht im ganzen Fahrplan fortsetzen. Deshalb ist der Stuttgarter Hauptbahnhof auch einer der pünktlichsten Großbahnhöfe in ganz Deutschland. Die doppelte Anzahl der Bahnsteige bei K21 im Vergleich zu S21 bietet den Bahnnutzern mehr Platz. Außerdem kann man beim Kopfbahnhof ohne Rolltreppen und Aufzüge umsteigen und bei Abfahrt und Ankunft die schöne Lage Stuttgarts genießen.

#### **6. Mythos: Stuttgart 21 erhöht das Zug-Angebot**

S21 bindet über 650 Mio. Euro öffentliche Nahverkehrsmittel. Für das bestehende Nahverkehrsangebot und dessen Ausbau bleibt immer weniger übrig. S21 bedingt auch deutlich höhere Stations- und Trassenpreise, die dann auf die Fahrpreise umgelegt werden. Die Fahrgäste zahlen somit die Zeche oder kehren der Bahn den Rücken.

#### **7. Mythos: Stuttgart 21 ermöglicht die Erweiterung der Innenstadt und ist ein Flächenrecyclingprojekt**

Bei Kopfbahnhof 21 werden ebenfalls in erheblichem Umfang Flächen frei, die in erster Linie für Wohnen genutzt werden könnten. Bei S21 hingegen müssen die Flächen aufgrund des großen Vermarktungsdruckes hoch und dicht mit Büros, Hotels und Einkaufszentren bebaut werden. Dafür ist aber kein Bedarf da. Da viele Flächen für die Baulogistik benötigt werden, stehen sie bei S21 erst im Jahre 2020 und später zur Verfügung – zu einer Zeit also, in der für Stuttgart schon ein deutlicher Bevölkerungsrückgang prognostiziert wird. Die Verlagerung des Abstell- und Güterbahnhofes an andere Standorte bedingt dort neuen Flächenverbrauch. Die regionale Flächenbilanz von S21 ist somit schlechter als der heutige Zustand wegen Wegfalles von zentralen Funktionen.

## 8. Mythos: Stuttgart 21 ermöglicht die Erweiterung der Parkflächen und ist umweltgerecht

S21 gefährdet die Mineralquellen, die einen einzigartigen Naturschatz darstellen. S21 führt aufgrund der massiven Bebauung zur Verschlechterung des jetzt schon hochbelasteten Stadtklimas. S21 zerstört den Schlossgarten – es müssten 250 Großbäume gefällt werden. Auch wertvolle Trockenbiotope mit seltenen Arten fallen S21 zum Opfer. Die Parkerweiterung bei S21 ist im Verhältnis zu den Zerstörungen marginal und hat nur Alibi-Funktion – Jungbäume können 100 Jahre alte Bäume nicht ersetzen.

## 9. Mythos: Stuttgart 21 ist solide finanziert und wirtschaftlich

Alle vergleichbaren Bahn-Großprojekte waren am Ende deutlich teurer als geplant. Der Stuttgarter Untergrund ist extrem problematisch und die Preise von Tunnelbauten sind laut Bundesverkehrsministerium in letzter Zeit förmlich explodiert. Der sehr schwierige Abschnitt beim Flughafen ist immer noch nicht genehmigt – dort drohen weitere, kostenträchtige Auflagen. Die S21-Befürworter reden immer noch von 3,1 Milliarden Euro Gesamtkosten. Der unabhängige Bundesrechnungshof hat S21 auf inzwischen 5,3 Milliarden Euro taxiert, zwei weitere Gutachten kommen auf mindestens 7 Milliarden Euro. Sollte das Projekt tatsächlich realisiert werden, so wären diese enormen Summen überwiegend durch Steuergelder und höhere Bahnticketpreise aufzubringen. Die angekündigten privaten Investoren sind überwiegend ausgeblieben.



*Über 8.000 Menschen beteiligten sich an einer Menschenkette gegen die Zerstörung des Kopfbahnhofs und gegen Stuttgart 21*

## 10. Mythos: Stuttgart 21 erhält den Bonatzbau

Bei S21 werden dem denkmalgeschützten Hauptbahnhofsgebäude (Bonatzbau) beide Seitenflügel amputiert. Das Hauptgebäude bleibt als Torso stehen und wird „entkernt“. In seiner Denkmalwürdigkeit und Einmaligkeit als Wahrzeichen von Stuttgart steht der Bonatzbau dem Neuen oder Alten Schloss in nichts nach. Nach dem Abriss des Schocken-Kaufhauses und des Kronprinzenpalais am Kleinen Schlossplatz knüpft S21 wieder an die Abriss-Sünden der 50er und 60er Jahre an.

# 12 Mythen zu Stuttgart 21 und ihre Entzauberung



## **K21** ja zum Kopfbahnhof Bahnhof mit Vernunft.

### 11. Mythos: Stuttgart 21 ist während der Bauzeit kein Problem

Rund um den Haupt- und den Nordbahnhof, aber auch in Feuerbach, Bad Cannstatt, Untertürkheim, Wangen und Degerloch sind erhebliche Lärm- und Staubbelastungen sowie Staus zu erwarten – und das fast ein Jahrzehnt lang. Das wichtigste Naherholungsgebiet von Stuttgart – der Schlossgarten – wird fast 10 Jahre lang kaum mehr nutzbar sein. Paradox ist, dass der Bauherr Bahn AG viele Transporte per LKW abwickeln will und nicht auf der Schiene.

### 12. Mythos: Stuttgart 21 sichert die Zukunft des Landes und ist ein Konjunkturprogramm

S21 schadet anderen, sinnvolleren Bahnprojekten wie dem Ausbau der Oberrhein-strecke, denn S21 bindet enorme Mittel an Kapital, die erst in 10 Jahren in Betrieb genommen werden können. S21 ist ein sogenanntes „Alles-oder-Nichts-Projekt“: es ist völlig unflexibel und kann nach dem Spatenstich nicht mehr verändert werden. Bei S21 kommen wenige, auf Tunnelbau spezialisierte, in der Regel ausländische, Großunternehmen zum Zuge. Bei K21 sind viele mittelständische Unternehmen aus der Region gefragt. Somit werden bei K21 wesentlich mehr Arbeitsplätze geschaffen und die Wertschöpfung verbleibt im Land.

