

## Die Alternative zum Milliardengrab Stuttgart 21:



## Der Bahnhof mit Köpfchen: Kopfbahnhof 21

# Stuttgart 21 – unterirdisch in die Zukunft?

Unter „Stuttgart 21“ versteht man die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs samt seiner Zulaufstrecken unter die Erde, um damit rund 100 Hektar Fläche zur Innenstadtentwicklung zu gewinnen. Für den Bau der Zulaufstrecken müssen insgesamt 33 km Tunnel gebohrt werden. Am Flughafen entsteht ein zusätzlicher unterirdischer Bahnhof.

## Stuttgart 21 – die offizielle Begründung

Vom Oberbürgermeister und von der Landesregierung wird immer wieder argumentiert, ohne Stuttgart 21 werde die Landeshauptstadt vom Fernverkehrsnetz abgehängt, internationale Züge würden an Stuttgart vorbei geführt und schnelle Verbindungen nach Ulm seien ohne Durchgangsbahnhof nicht machbar. Doch das ist falsch.

### → Durchgangsbahnhof – kein Vorteil

Die Mehrzahl der Fahrgäste hat Stuttgart als Ziel, profitiert also nicht von einem Durchgangsbahnhof. Der TGV fährt seit Juni 2007 (ganz ohne Stuttgart 21) von Paris nach Stuttgart. Er wird durch Stuttgart 21 nicht schneller. Wer wie unsere Landesregierung, denkt, durch Stuttgart 21 werde Paris zum Vorort von Stuttgart, hat offensichtlich etwas falsch verstanden: Paris hat selbstverständlich Kopfbahnhöfe. Schließlich fahren Züge von und nach Paris, nicht etwa durch Paris.

### → Stuttgart wird nicht abgehängt

Wer befürchtet, ohne Stuttgart 21 würden Züge an Stuttgart vorbei geführt, sollte einen Blick auf die Landkarte werfen: der kürzeste und der schnellste Weg auf der Magistrale von Paris nach Budapest führt über Stuttgart. Ein Umweg über Frankfurt und Nürnberg nach München ist bedeutend länger und um eine Stunde langsamer.

### → Keine Fahrzeitverkürzung

Ebenso falsch ist die Behauptung, nur mit Stuttgart 21 könne die Fahrzeit nach Ulm verkürzt werden. Der Bau der Schnellbahnstrecke ist unabhängig von der Realisierung von Stuttgart 21. Richtig ist, dass die Fahrzeitverkürzung nur durch den Ausbau dieser Strecke, nicht durch Stuttgart 21, erreicht wird.

### → Stuttgart 21 – das Milliardengrab

Nach dem euphorisch gefeierten Durchbruch zur Finanzierung von Stuttgart 21 am 19.7.2007 in Berlin stehen Gewinner und Verlierer fest: die Stadt, der Verband Region Stuttgart und das Land müssen für das Prestigeprojekt kräftig bluten: Insgesamt zahlen sie rund 1,2 Mrd. Euro und müssen auch noch für die Baukostenrisiken in Höhe von 940 Mio. Euro gerade stehen. Um das Großprojekt zu retten, musste Ministerpräsident Günther Oettinger tief in die Landeskasse greifen. Kommentar von Finanzminister Gerhard Stratthaus: „Wir hätten von Berlin gern mehr Geld als gute Worte.“

### → Ein neues Stadtviertel zum Nulltarif?

Nach dem Kalkül der Planer sollte sich das Projekt aus den Grundstückserlösen selbst finanzieren. Der Anteil der Stadt Stuttgart sollte lediglich 170 Millionen DM (!) betragen. Daraus ist nichts geworden. Um das Projekt zu retten, musste die Stadt die Grundstücke zum Preis von 460 Millionen Euro der Bahn abkaufen. Die Zinskosten und das Vermarktungsrisiko trägt nun die Stadt. Inzwischen kommen 75% der Baukosten für Stuttgart 21 vom Steuerzahler.

### → Mehr Nah- und Fernverkehr mit Stuttgart 21?

50 Prozent mehr Fernzüge und 80 Prozent mehr Regionalverkehr durch Stuttgart 21 wurde den Reisenden versprochen. Dank der Regionalisierung des Nahverkehrs wurde das Zugangebot im Land in den letzten Jahren (auch ohne Stuttgart 21) deutlich erweitert. Doch im Juni 2007 kam es zu Fahrplankürzungen – gut besetzte Pendlerzüge wurden gestrichen und gleichzeitig Reserven für das Milliardenprojekt gebildet. Finanzminister Gerhard Stratthaus: „Die Regionalisierungsmittel des Bundes werden verstärkt für Stuttgart 21 ausgegeben.“

### → Mehr Nachteile als Vorteile

Die offizielle Begründung für Stuttgart 21 ist nicht stichhaltig. Der Tunnelbahnhof bringt trotz Milliarden Investitionen mehr Nachteile als Vorteile für die Reisenden. Dies gilt erst recht für die Stuttgarter: die Stadt wird für 10 Jahre zur größten Baustelle in Europa, mit allem was dazu gehört: Lärm, Gestank und Staus.

### → Stuttgart verliert an Lebensqualität

Die Innenstadt verliert ihren Charakter: der Schlosspark wird amputiert, mindestens 250 alte Bäume werden gefällt, die Königsstraße wird zehn Jahre Baustelle nicht unbeschadet überstehen. Die Frischluftzufuhr für den Stuttgarter Kessel wird weiter eingeschränkt. Das Risiko, dass die Mineralquellen unter diesem Bauvorhaben leiden, ist groß. Reisende werden außer dem Tunnel nichts von Stuttgart sehen. Stuttgart 21 – eine triste Visitenkarte für die Stadt.

**Der Verkehrsclub Deutschland, der BUND und viele andere Verbände sind gegen das Projekt. Zwar werden Milliarden Euro in die Bahn investiert, der Bahnknoten Stuttgart wird aber nicht leistungsfähiger.**

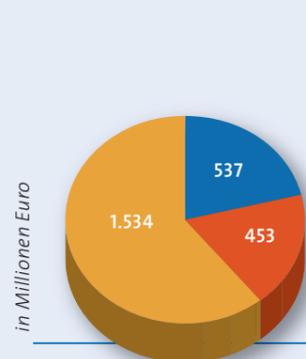
## Wer zahlt was?

Stuttgart 21 kostet nicht 2,8 Milliarden Euro, sondern inklusive der üblichen Kostenüberschreitungen bei Großprojekten mindestens 4 Milliarden Euro. Die DB zieht sich aus der Finanzierung von Stuttgart 21 zurück. Dagegen ist der Anteil des Steuerzahlers auf über 3 Milliarden Euro (75 %) gestiegen.

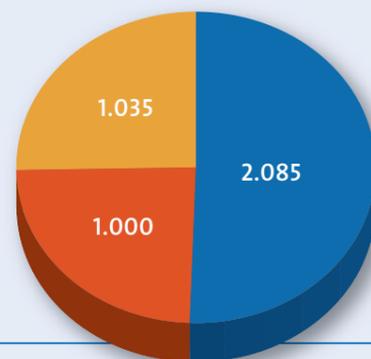
- Bund<sup>1</sup>
- Land + Stadt + Region<sup>2</sup>
- Deutsche Bahn AG<sup>3</sup>

<sup>1</sup> inkl. Bestandsmittel 300 Mio. Euro BSWAG 200 Mio. Euro  
<sup>2</sup> inkl. Grundstückskauf 460 Mio. Euro  
<sup>3</sup> nach Abzug Grundstücksverkauf 460 Mio. Euro an die Stadt Stuttgart

**Finanzierung 1996**  
Gesamtvolumen 2,5 Mrd. Euro



**Finanzierung 2007**  
Gesamtvolumen 4,12 Mrd. Euro  
inkl. 1,3 Mrd. Euro Risikozuschlag



Fotomontage © 2007 Josh von Staudach

## Die größten Mängel von Stuttgart 21

- 1 Acht Gleise sind für Stuttgart zu wenig**  
In einem Bahnknoten an der Ost-West-Magistrale und acht Regionalstrecken sind acht Bahnsteiggleise zu wenig. Die Züge warten nicht mehr aufeinander, Anschlüsse gehen verloren. Der Hauptbahnhof ist kein Verkehrsknoten mehr, sondern nur noch eine Durchgangsstation. Selbst der heutige Durchgangsbahnhof Mannheim hat mehr Gleise und soll noch um zwei zusätzliche Gleise erweitert werden.
- 2 Die Zulaufstrecken werden zurückgebaut**  
Von Zuffenhausen gibt es nur noch zwei Gleise – zu wenig für diesen stark befahrenen Abschnitt. Der sinnvolle Ausbau auf vier Gleise wird aus Kostengründen abgelehnt.
- 3 Der Fildertunnel wird zum Nadelöhr**  
Eng wird es auch in dem zehn Kilometer langen Fildertunnel. Weil dieser neben dem schnellen ICE-Verkehr und den Flughafenlinien auch noch den gesamten Verkehr von der Gäubahn aufnehmen muss, sind Schienenstaus vorprogrammiert. Zudem verlängert sich durch den Umweg über den Flughafen die Fahrzeit für alle Züge auf der Gäubahn.
- 4 Wo bleibt der zentrale Filderbahnhof?**  
Dilettantisch ist die Planung am Flughafen: Weil neben der S-Bahn Station ein zweiter unterirdischer Fernbahnhof gebaut werden soll, wird Umsteigen zum Wettlauf mit der Zeit. An den Reisenden hat hier niemand gedacht.
- 5 Keine Reserve bei Betriebsstörungen**  
Aus Kostengründen und weil Tunnelstrecken besonders teuer sind, wurden die Bahnanlagen zu knapp bemessen. Und im Fall einer betrieblichen Störung gibt es keinerlei Reserven und keine Ausweichmöglichkeiten mehr, die heute im Kopfbahnhof ausreichend vorhanden sind.

# Baden-Württemberg 21 statt Stuttgart 21

Anstatt über vier Milliarden Euro – überwiegend der baden-württembergischen Steuerzahler – für ein gigantisches Tunnelprojekt in der Landeshauptstadt Stuttgart zu vergraben, könnten sinnvoller viele kleinere Bahn-Ausbauprojekte in ganz Baden-Württemberg umgesetzt werden. Der Gesamtnutzen für die Einwohner Baden-Württembergs wäre bedeutend höher – Südbaden würde von einer S-Bahn Freiburg und neuen Verbindungen nach Frankreich, Oberschwaben von der Bodensee-S-Bahn, die Unterländer von der Stadtbahn Heilbronn profitieren.

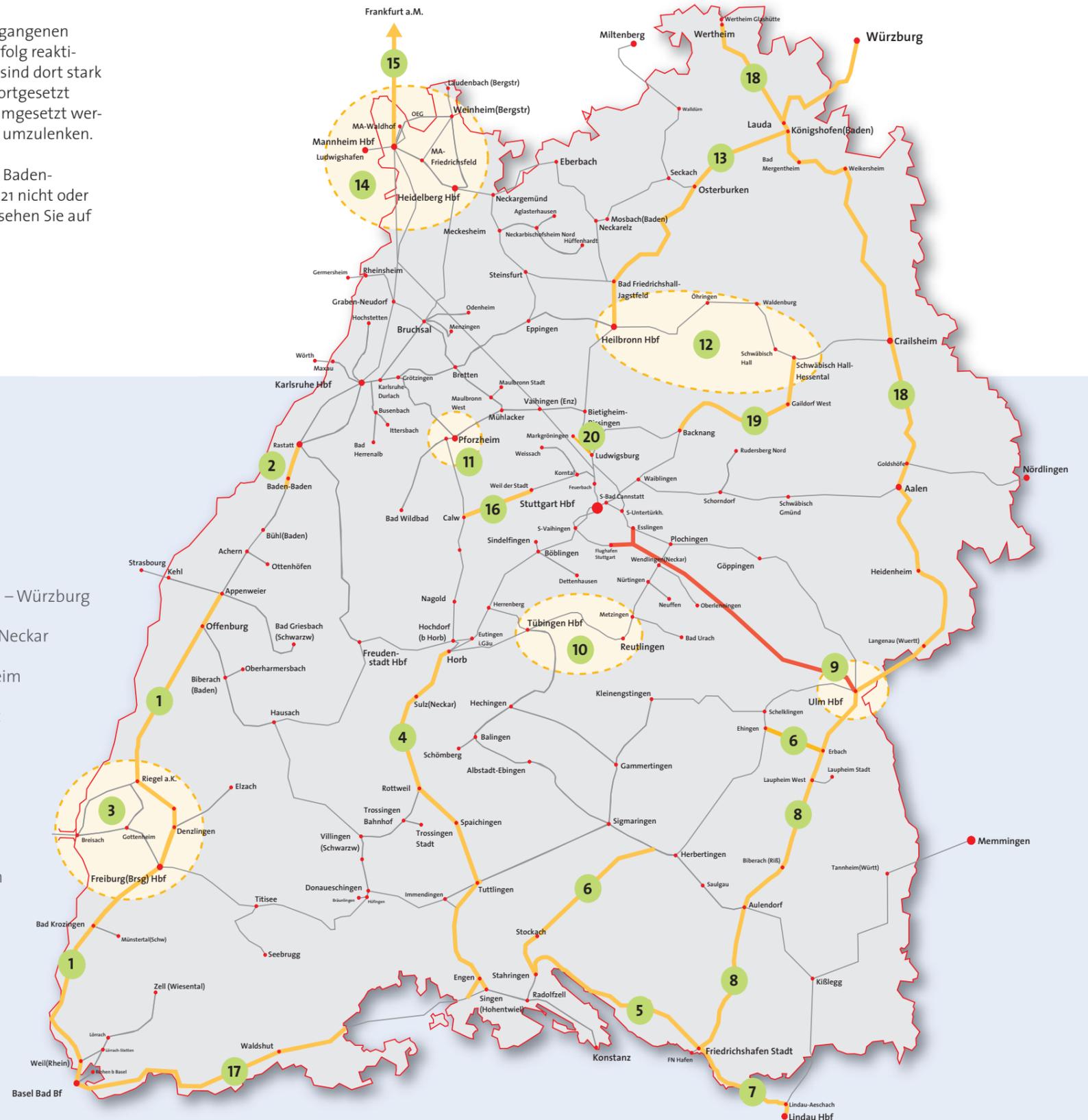
In Baden-Württemberg wurden in den vergangenen 12 Jahren sehr viele Bahnen mit großem Erfolg reaktiviert oder verbessert – die Fahrgastzahlen sind dort stark gestiegen. Diese Erfolgsgeschichte sollte fortgesetzt werden, indem weiter regionale Projekte umgesetzt werden, statt alle Finanzmittel nach Stuttgart umzulenken.

Die zwanzig wichtigsten Projekte für ganz Baden-Württemberg, die aufgrund von Stuttgart 21 nicht oder nur verzögert umgesetzt werden können, sehen Sie auf der nebenstehenden Karte.

## Baden-Württemberg 21 – eine Offensive für den Schienenverkehr im ganzen Land

- 1 Ausbau der Rheintalbahn Offenburg – Basel für den Güter- und Personenverkehr (3.+4. Gleis)
- 2 Beseitigung Nadelöhr Rastatt (viergleisiger Ausbau)
- 3 elektrische S-Bahn Freiburg und Rheinbrücke bei Breisach
- 4 zweigleisiger Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Zürich für den Güter- und Personenverkehr
- 5 Bodensee-S-Bahn mit elektrifizierter Bodensee-Gürtelbahn
- 6 Reaktivierung Ablachtalbahn und Neubau Erbach – Ehingen für den Fernverkehr Ulm – Basel
- 7 zweigleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau
- 8 Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau
- 9 elektrische S-Bahn Ulm/Neu-Ulm
- 10 Regionalstadtbahn Neckar-Alb für Reutlingen – Tübingen

- 11 Stadtbahnsystem Pforzheim
  - 12 Ausbau der Stadtbahn Heilbronn
  - 13 Ausbau der Frankenbahn Heilbronn – Würzburg
  - 14 Weiterer Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar
  - 15 Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
  - 16 Reaktivierung Calw – Weil der Stadt
  - 17 Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Schaffhausen
  - 18 Elektrifizierung (Aschaffenburg) – Wertheim – Crailsheim – Ulm
  - 19 zweigleisiger Ausbau der Murrbahn
  - 20 Reaktivierung Ludwigsburg – Markgröningen
- Alternative Neubaustrecke Stuttgart – Ulm



# Kopfbahnhof 21 – mit Köpfchen statt Tunnelblick



## Kopfbahnhof 21 – das Konzept des Verkehrsclub Deutschland und der Umweltverbände

Jahrelang wurde behauptet, der Kopfbahnhof sei veraltet und dem Verkehr der Zukunft nicht mehr gewachsen. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs wurde bewusst nicht näher untersucht. Alle Verkehrsgutachten vergleichen Stuttgart 21 nur mit dem bestehenden Kopfbahnhof ohne Modernisierung. Nur so konnte Stuttgart 21 überhaupt als vorteilhaft dargestellt werden.

Aus diesem Grund haben die Umweltverbände und der Verkehrsclub Deutschland ein Alternativkonzept ausgearbeitet: Kopfbahnhof 21. Der bestehende Kopfbahnhof würde modernisiert und mit einer Neuordnung der Gleise würde bei gleichen Prämissen eine größere Leistungsfähigkeit erreicht als beim Durchgangsbahnhof. Sowohl die Deutsche Bahn, das Eisenbahnbundesamt als auch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart haben bestätigt, dass Kopfbahnhof 21 locker in der Lage ist, den Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Auch bei dieser Alternative stehen bisherige Bahnflächen dem Städtebau zur Verfügung.

### → Kopfbahnhof 21 hat eine größere Kapazität

Bei Kopfbahnhof 21 bleiben die 16 Gleise im Hauptbahnhof erhalten. Der Bahnhof kann so deutlich mehr Züge

gleichzeitig aufnehmen als der Tunnelbahnhof mit seinen acht Gleisen. Dadurch können mehr Umsteigebeziehungen zwischen den Zügen hergestellt werden. Der integrale Taktfahrplan, das Erfolgsrezept der Schweizer Bahnen für mehr Verkehr auf der Schiene, kann nur mit Kopfbahnhof 21 realisiert werden.

### → Die Zulaufstrecken werden ausgebaut

Die heute überlasteten Streckenabschnitte von Bad Cannstatt, sowie von der Gäubahn und durch den Pragtunnel würden ausgebaut. Zwischen Bad Cannstatt und dem Hauptbahnhof würden zwei neue Gleise für den Regionalverkehr gebaut, die unter dem Rosensteinpark liegen. Dadurch könnten die Engpässe auf den Zulaufstrecken beseitigt werden. Zusätzlich sorgen neue Brückenbauwerke dafür, dass ein- und ausfahrende Züge sich nicht mehr gegenseitig behindern.

### → Anschluss von Messe und Flughafen

Vom Flughafen führen direkte Linien zur Universität und zur Innenstadt, aber auch zum Neckarstadion und nach Bad Cannstatt. Es gibt nur einen Bahnhof am Flughafen. Das erleichtert das Umsteigen zwischen S-Bahn, Regionalverkehr und ICE. Von Ulm, aber auch von Tübingen und Böblingen kann der Flughafen ohne Umsteigen erreicht werden.

### → Anschluss an die Magistrale

Die Neubaustrecke nach Ulm wird durch einen Tunnel von Obertürkheim bis Denkendorf erreicht. Diese Lösung ist einfacher und kostengünstiger als der zehn Kilometer lange Fildertunnel bei Stuttgart 21. Der Abschnitt zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim wird 6-gleisig auf dem vorhandenen Bahngelände ausgebaut. Kopfbahnhof 21 bindet die Landeshauptstadt vollwertig in die europäische Magistrale Paris – Budapest ein. Die Fahrzeiten von Ulm und Tübingen entsprechen denen von Stuttgart 21.

### → Kopfbahnhof 21 kostet weniger

Die Kosten für die Modernisierung werden auf 1,2 Milliarden Euro geschätzt. Darin sind der Anschluss des Flughafens und der Anschluss an die Neubaustrecke in Wendlingen enthalten. Die Modernisierung der Gleisanlagen und des Bahnhofsgebäudes liegen bei ca. 600 Millionen Euro. Wegen des geringen Tunnelanteils ist auch das Kostenrisiko deutlich geringer.

### → Kopfbahnhof 21 ist in Etappen realisierbar

Ein wesentlicher Vorteil von Kopfbahnhof 21 ist der Ausbau in Etappen. Vordringlich sollte die Kapazität im Hauptbahnhof durch einen neuen Rosensteintunnel gesteigert und die Neubaustrecke realisiert werden, weil allein sie die Reisezeit verkürzt.

### → Der Reisende steht im Mittelpunkt

Die Haltezeiten im Kopfbahnhof sind großzügiger, so dass ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist. Anschlusszüge können warten, umsteigen ist ohne Treppen und Aufzüge bequem möglich. Auch der Flughafen / Messe wird in 13 Minuten schnell erreicht.

### → Ökologisch verträglicher

Kopfbahnhof 21 hat erheblich geringere Eingriffe in die Parkanlagen und in die Mineralwasservorkommen zur Folge. Auf den freiwerdenden Gleisflächen kann eine wesentlich niedrigere und lockere Bebauung verwirklicht werden, da kein so großer Vermarktungsdruck besteht. Somit wird das empfindliche Stuttgarter Stadtklima geschont. Das denkmalgeschützte Ensemble des Stuttgarter Hauptbahnhofs bleibt erhalten.

### Warum wurde der Ausbau des Kopfbahnhofs nicht ernsthaft geprüft?

Der Bahn, dem Land und der Stadt muss der Vorwurf gemacht werden, dass sie die Variante eines Ausbaus des Kopfbahnhofs nie ernsthaft geprüft haben. Für Stadt und Land ist die Verbesserung des Schienenverkehrs nur zweitrangig. Ihnen geht es nur um die Beseitigung der Gleisflächen, um dort eine neue City bauen zu können.

### Stuttgart 21 verzichtbar

Dem Reisenden bringt Stuttgart 21 nichts. Die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs kann Stuttgart 21 nicht ausspielen, weil die Mehrzahl der Fahrgäste Stuttgart als Ziel hat und die Anlagen insgesamt zu eng bemessen sind. Mehr Verkehr nach Schweizer Vorbild ist auch nicht möglich. Die Milliarden, die jetzt in den Tunnelbahnhof verbaut werden sollen, dienen nur der Förderung der (Tunnel-)Bauindustrie und fehlen dem Schienenverkehr im ganzen Land.



## Das Ringkonzept für Stuttgart

Der bestehende Flughafenbahnhof 5 wird durch eine kurze Verbindungsstrecke 4 zur Neubaustrecke bei Denkendorf und zur Neckartalbahn bis Obertürkheim 3 optimal an das bestehende Schienennetz angebunden. Durch diese Ergänzungen entsteht ein Ringsystem zwischen Hauptbahnhof 1 und Flughafen 5. Mit der Rohrer Kurve 6 über Flughafen ist eine Tangentialverbindung nach Esslingen möglich. Der Abschnitt Bad Cannstatt – Obertürkheim 2 wird um zwei Gleise erweitert.

## Ein Vergleich

	Stuttgart 21	Kopfbahnhof 21
Neu zu bauende Bahnhöfe	2	nicht notwendig
Tunnelstrecke	ca. 33 km	ca. 8 – 10 km
Netzkonzept Netz 21	nicht erfüllt	erfüllt
Integraler Taktfahrplan	nicht möglich	möglich
Fahrzeit Stuttgart – Ulm	28 Min.	ca. 30 Min.
Kosten	2,8 Mrd. Euro (offizielle Angaben)	ca. 1,2 Mrd. Euro
Realisierung	nur komplett	stufenweise

# Ist Stuttgart 21 noch zu stoppen?

Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist noch nicht in trockenen Tüchern. Ein verbindlicher Finanzierungsvertrag soll erst im Laufe des Jahres 2008 unterzeichnet werden. Diesem müssen dann alle politischen Gremien zustimmen.

Bis dahin sollten Sie bei ihren CDU-/SPD- und FDP-Landtags-, Regional- und Gemeinderatsabgeordneten Druck ausüben – am Besten mit einer persönlichen Kontaktaufnahme per Telefon, Mail oder Brief.



**Fordern Sie ein Nein zu Stuttgart 21.**

**Alle Stuttgarter Bürger sind aufgerufen, den Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21 zu unterstützen!**

*Am 24. September 2007 demonstrierten auf dem Stuttgarter Marktplatz 4.000 Menschen gegen Stuttgart 21. Der Widerstand in Stuttgart, in der Region und im Land gegen das Prestigeprojekt wird immer größer. Helfen Sie mit!*



Verkehrsclub Deutschland,  
Landesverband Baden-Württemberg,  
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

Tel. (0711) 6 07 02 17  
Fax (0711) 6 07 02 18

info@vcd-bw.de  
www.vcd-bw.de

V.i.S.d.P.: Werner Korn

Spendenkonto 110 839 606  
Sparda Baden-Württemberg  
BLZ 600 908 00



BUND Landesverband Baden-Württemberg  
Paulinenstraße 47, 70178 Stuttgart

Tel. (0711) 62 03 06-16  
Fax (0711) 62 03 06-66

bund.rv-stuttgart@bund.net  
www.bund.net/stuttgart

Spendenkonto 618 052 003  
Südwestbank Stuttgart  
BLZ 600 907 00

**Initiative Leben  
in Stuttgart –  
kein Stuttgart 21**

Gangolf Stocker,  
Hornbergstr. 132, 70186 Stuttgart,  
Tel + Fax (0711) 76 65 0

Gangolf.Stocker@t-online.de  
www.leben-in-stuttgart.de

Spendenkonto 7 004 500 100  
GLS Gemeinschaftsbank  
BLZ 430 609 67