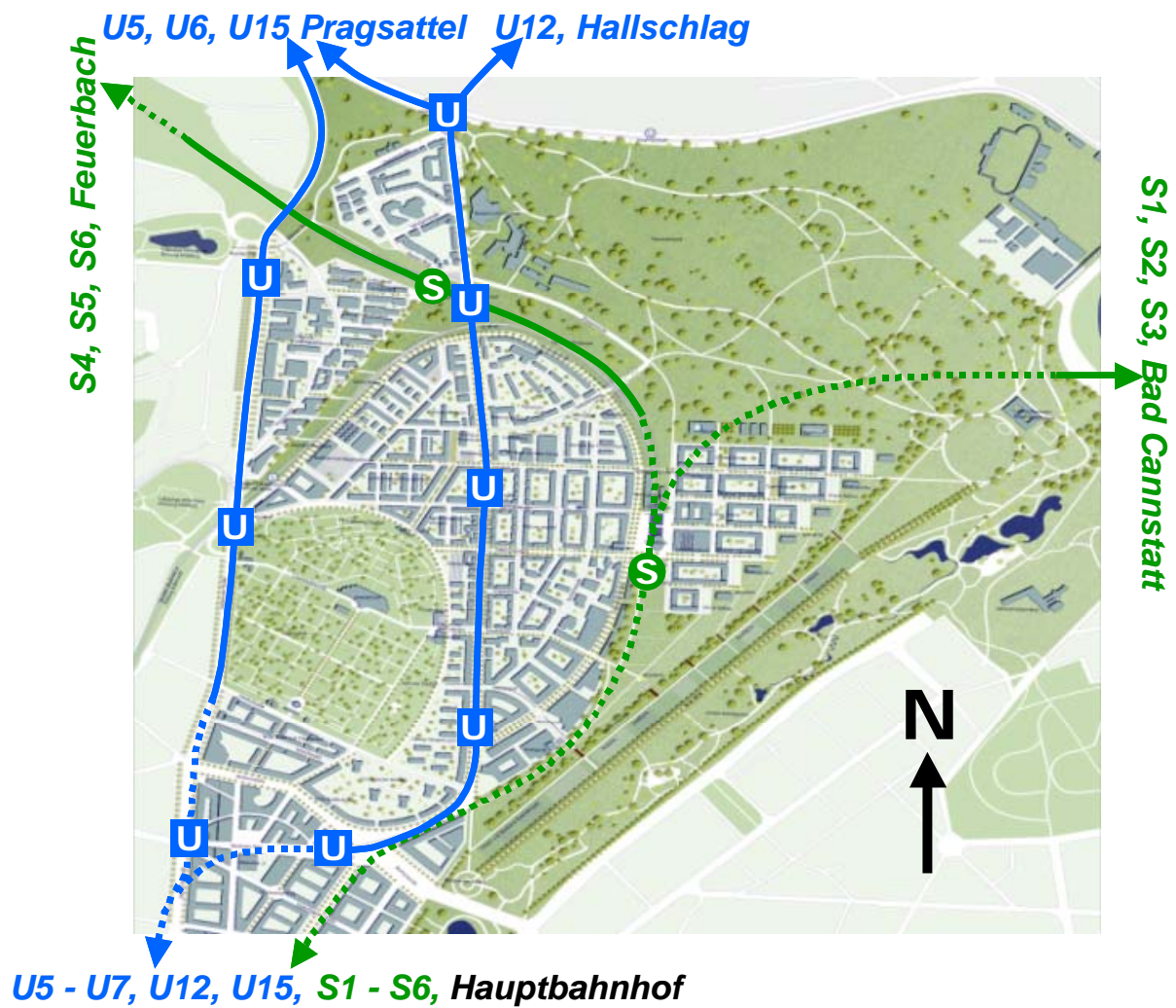


Forum Stuttgart 21, 15. April 2008:
Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. Wolfgang Arnold,
Technischer Vorstand der SSB AG

-- Es gilt das gesprochene Wort --

Folie 1: Stuttgart 21: Wohnen am Park mit optimaler Verkehrserschließung



Rosenstein Viertel

Siegerentwurf von
Pesch & Partner
Architektur + Stadtplanung

-  S-Bahn
-  Stadtbahn
-  im Tunnel

Sehr geehrte Damen und Herren,

„Nachhaltige Mobilität“ – ein Oberziel, das stets auf breitesten (kommunal-)politischen Konsens stößt. Es setzt voraus, dass Städtebau dort stattfindet, wo das ÖV-Angebot so attraktiv wie möglich ist.

Dafür liefert Stuttgart 21 Paradebeispiele:

Nicht nur mit dem „Europa-Viertel“ (Gebiete A1 und A2), auch mit dem „Rosenstein-Viertel“.

Auf dieser Folie sehen Sie diagonal nach rechts oben verlaufend den Unteren Schlossgarten, das Schloss Rosenstein und anschließend den Rosensteinpark mit der Wilhelma. Links das Rosensteinviertel, welches sich aus dem heutigen Nordbahnhofviertel in die frei werdenden Flächen weiterentwickeln soll.

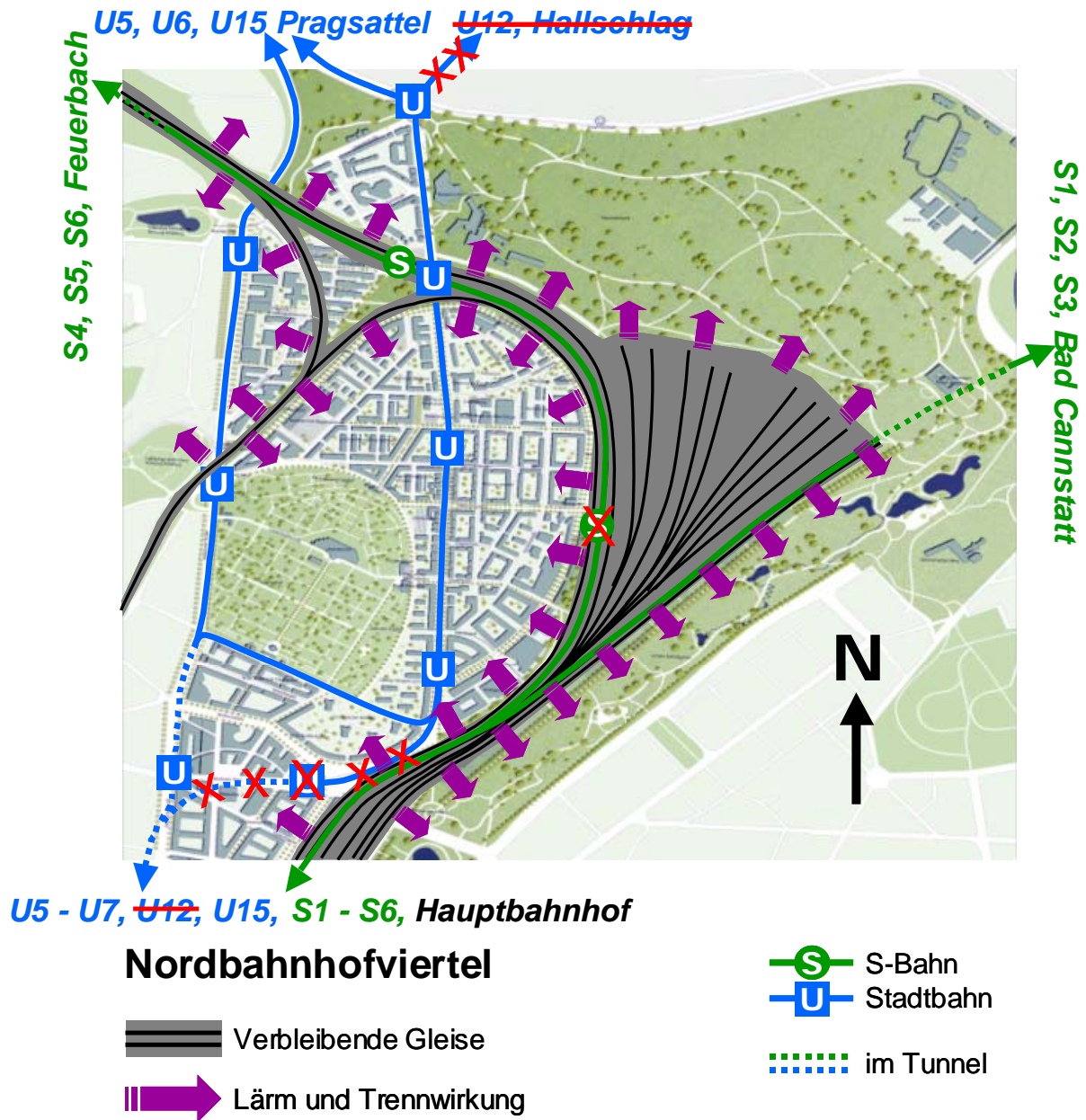
Mit Stuttgart 21 werden die Parkanlagen um 20 ha erweitert, es entstehen kilometerlange, für hochwertige Wohnnutzung bestens geeignete innere Stadtkanten.

Die Wohngebiete am Park werden dank der neuen S-Bahnstation „Mittnachtstraße“ von allen 6 S-Bahnlinien bedient – ergänzt durch die Stadtbahn in der Heilbronner- und Nordbahnhofstraße.

In der Nordbahnhofstraße wird die U12 das heutige Angebot der U15 verdoppeln.

Das heißt: Beste Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität in dieser zukunftsorientierten Ergänzung der Innenstadt.

Folie 2: Kopfbahnhof 21: Wohnen eingezwängt zwischen Gleisen



Im Kontrast dazu die Konsequenzen von K21:

Hier sind mit schwarzen Linien auf grauen Flächen die Gleisanlagen dargestellt, die im Falle von K21 verbleiben würden.

Wohnen am Park wird es nicht geben.

K21 geht über die heutigen städtebaulichen Möglichkeiten nicht hinaus und bleibt damit, aus nachvollziehbaren Gründen, wenig attraktiv - wie die Bebauung von innerem und äußerem Nordbahnhof.

Ohne Stuttgart 21 wird der ÖPNV langfristig auf dem Stand von 2007 verharren:

- Keine S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“

- Keine Stadtbahnlinie U12 und damit auch
 - keine Haltestelle „Budapester Platz“ im Europa-Viertel und
 - keine Stadtbahn ins Gebiet Hallschlag

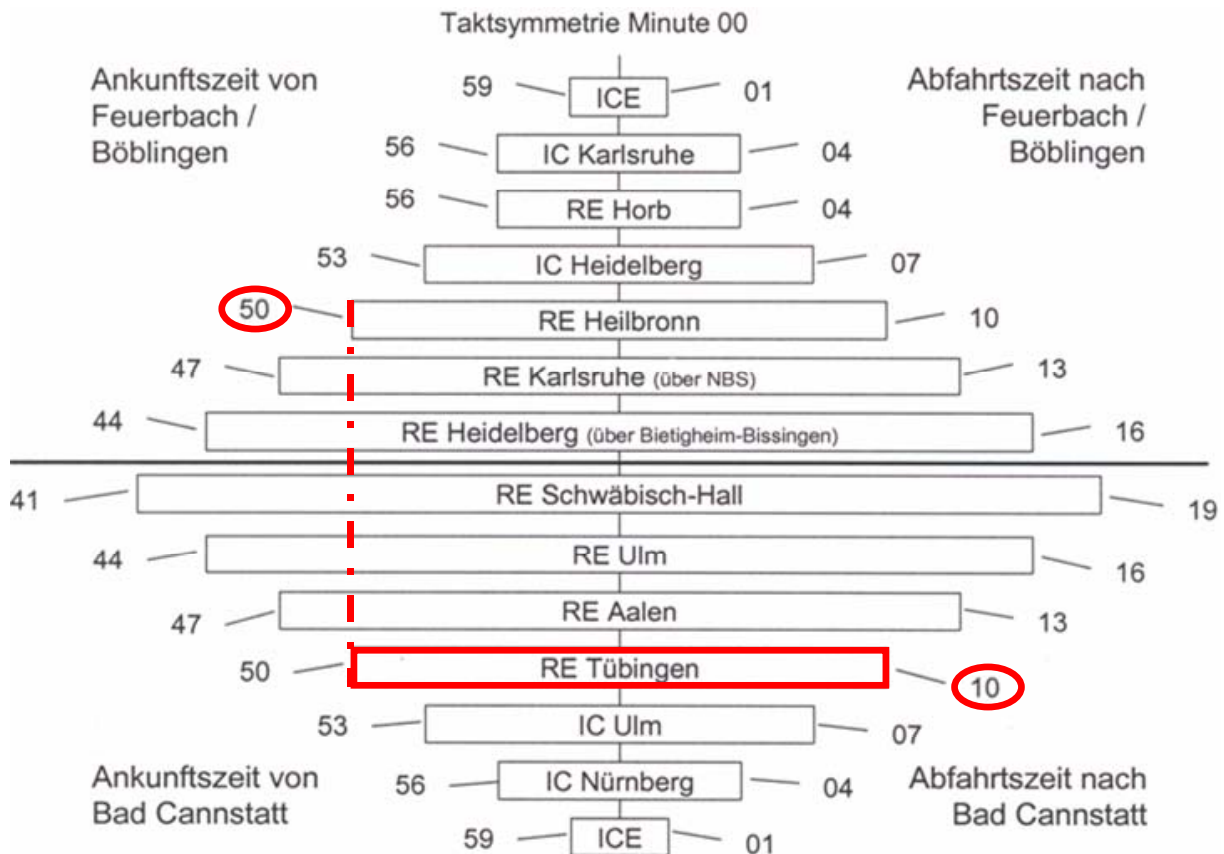
Die Trennwirkung der Gleisanlagen zwischen Wohnbebauung und den Grünanlagen bleibt unverändert erhalten.

Den Bewohnern des Gebiets zwischen Heilbronner Straße und Rosensteinstraße wird, verglichen mit Stuttgart 21, erheblich mehr Schienenverkehrslärm zugemutet.

Denn die Gäubahn wird Teil eines ausgedehnten Eisenbahn-Ringverkehrs werden, der die Landesmesse und den Flughafen an den Regional- und Fernverkehr anbinden würde.

Dazu später mehr.

Folie 3: Kopfbahnhof 21: Integraler Taktfahrplan



→ Wartezeit von 20 Minuten

Zum Integralen Taktfahrplan (ITF), einem zentralen Argument der Gegner von Stuttgart 21:

Eine vordergründig charmante Idee, die sich jedoch nicht ohne Weiteres auf einen komplexen Knoten mit der Funktionsvielfalt des Stuttgarter Hauptbahnhofs übertragen lässt.

Bei realistischer Betrachtung ergibt sich wie hier dargestellt ein völlig anderes Bild:

Wer zum Beispiel zur Minute 50 mit dem RE aus Heilbronn ankommt, wartet bis zur Minute 10 bis sein Anschlusszug nach Tübingen abfährt.

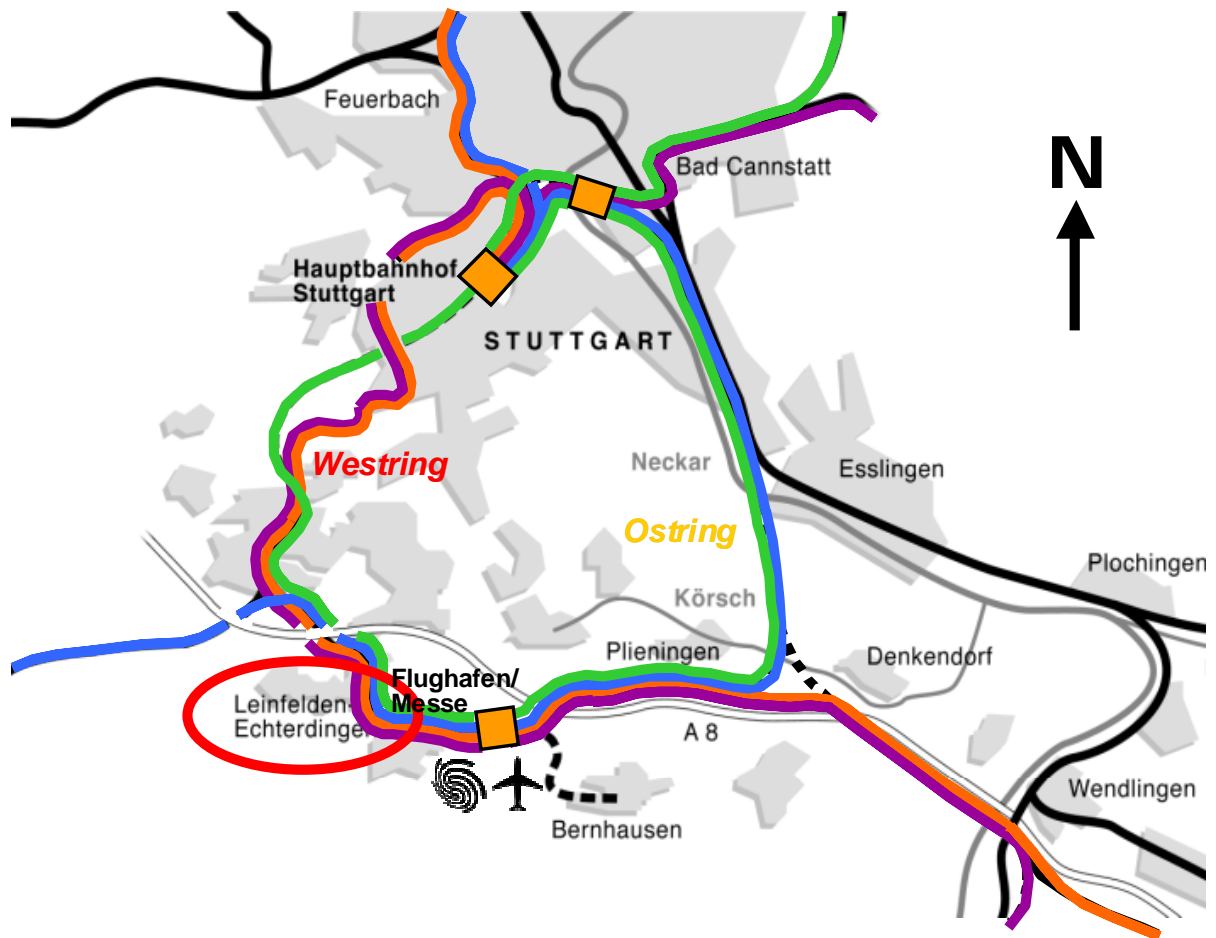
Für den Reisenden ergibt sich eine Wartezeit von 20 Minuten.

Der Knotenpunkt Stuttgart würde zum Sammelpunkt wartender Züge.

Was solch lange Aufenthaltszeiten für die Produktivität des Eisenbahnbetriebs, für die Betriebskosten und damit letztlich für die Fahrpreise bedeuten, wird geflissentlich ausgeblendet.

Die Quintessenz: In komplexen Bahnknoten mit vielen Relationen wird ein Personenbahnhof zum Abstellbahnhof - wobei das Warten von den Bahnsteigen in bereitstehende Züge verlagert wird.

Folie 4: Kopfbahnhof 21: Umwegige Streckenführung



- **ICE** Ulm - Flughafen/Messe - Gäubahn (**Westring**) - Stuttgart Hbf - Mannheim
- **RE** Tübingen - Flughafen/Messe - Gäubahn (**Westring**) - Stuttgart Hbf - Bad Cannstatt - Aalen
- **RE** Böblingen - Flughafen/Messe - (**Ostring**) - Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf (oben) - Heilbronn
- **S3** Backnang - Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf (tief) - Vaihingen (**Westring**) - Flughafen/Messe - (**Ostring**) - Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf (oben)

Reisezeit ist ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Diese verkehrswissenschaftlich bewiesenen Zusammenhänge werden bei K21 schlichtweg außer Kraft gesetzt.

Denn beim propagierten Ringkonzept braucht jeder Zug, der aus Richtung Wendlingen am Flughafen ankommt, noch weitere 20 Minuten bis er den Hauptbahnhof erreicht.

Beispiel ICE:

In 24 Minuten auf der Neubaustrecke von Ulm zum Flughafen, erst nach weiteren 20 Minuten über die bestehende Gäubahn wird der Hauptbahnhof erreicht.

Beispiel RE:

Heute aus Richtung Tübingen dem Neckar bis nach Stuttgart folgend, künftig über die Wendlinger Kurve zum Flughafen. Von dort nun ebenfalls über die bestehende Gäubahn zum Hauptbahnhof.

Auch aus Richtung Böblingen ergeben sich nach diesem Konzept völlig überraschende Streckenführungen:

Züge werden nun nicht mehr über die Gäubahn, sondern über den Flughafen und die Neubaustrecke ins Neckartal und weiter über den Bahnhof Bad Cannstatt nach Stuttgart geführt.

Einzig die Züge der S3 würden den sog. „Ring“ vollständig befahren:

Aus Richtung Backnang kommend würde sie nicht mehr am Flughafen enden, sondern einmal im Kreis bis zum bestehenden Kopfbahnhof geführt.

Wie soll man potenziellen ÖV-Kunden,

wie den öffentlichen Finanziers der Infrastruktur erklären,

dass man von Ulm bis zum Flughafen gut 20 Minuten braucht und dann annähernd noch mal so lange, um vom Flughafen bis zum Hauptbahnhof zu kommen, und dass man dafür obendrein Milliardeninvestitionen tätigen muss.

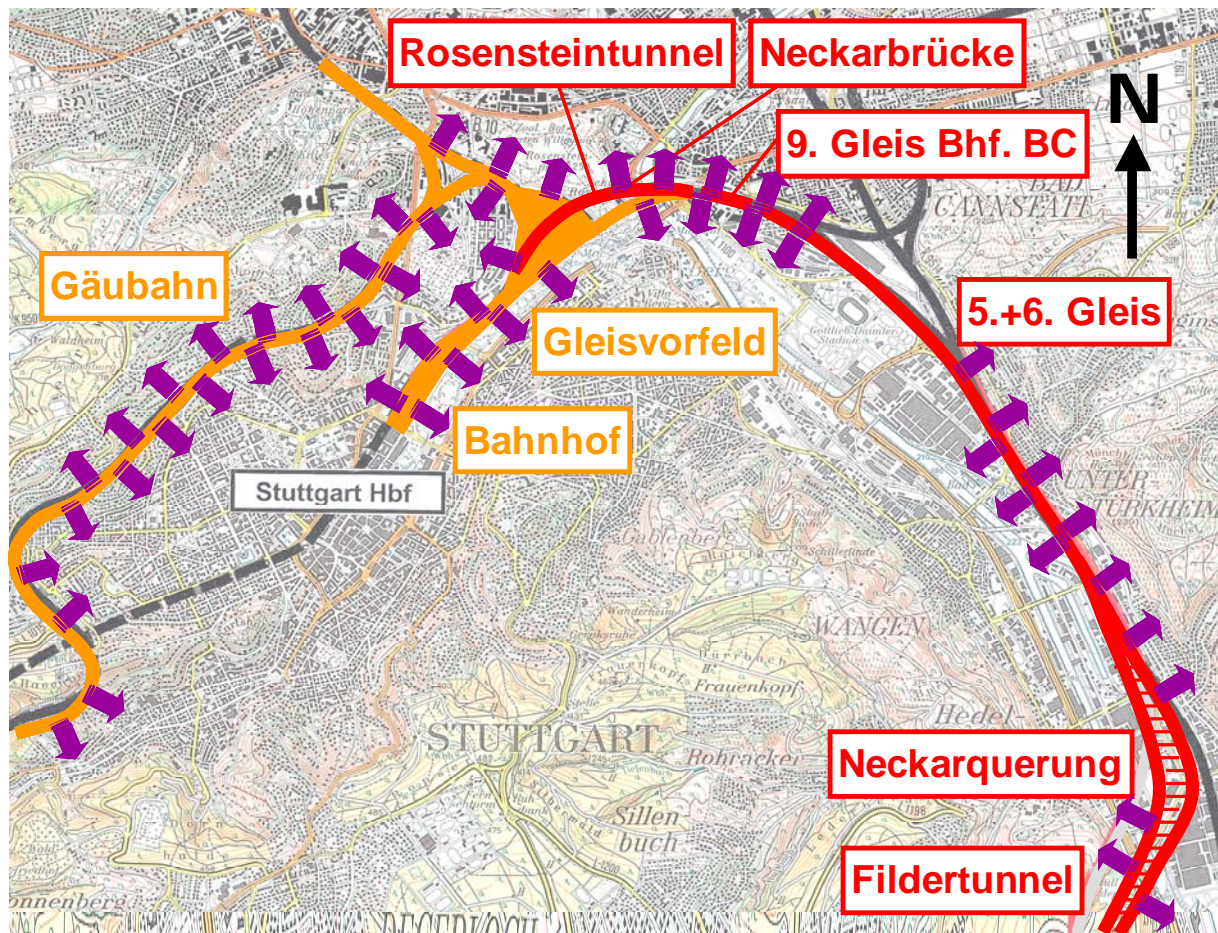
Auch mit Erkenntnissen der Eisenbahnbetriebswissenschaft nehmen es die Befürworter von K21 nicht so genau:

Bei der bestehenden 2-gleisigen Station Flughafen sind im Konzept von K21 mehr als 20 S-Bahnen und Reisezüge pro Stunde kein Problem.

Gleichzeitig wird Stuttgart 21 unablässig vorgehalten, dass der 8-gleisige Durchgangsbahnhof nicht in der Lage ist, rund 40 Züge in der Spitzenstunde zu bewältigen.

Interessant ist zuletzt noch ein Blick nach Leinfelden-Echterdingen. Dort führen die Kritiker von Stuttgart 21 die Belastung mit mehr Zugverkehr auf der S-Bahn-Strecke ins Feld. Beim Ring von K21 wäre aber die Streckenbelegung dort ungleich höher.

Folie 5: Kopfbahnhof 21: Grundsanierung und Neubau in Talkessel und Neckartal



- █ Grundsanierung
- █ Neubau
- ⇨ Emissionen durch Bau und Betrieb

Der mit K21 verbundene Bedarf an Grundsanierung und Ausbau, wird von den Befürwortern bagatellisiert – in der Umsetzung und beim Mittelbedarf.

Es ist einfach unseriös, so mit Herausforderungen umzugehen, die sich beim Bauen unter Betrieb in einem Gleisvorfeld ergeben, das an einem durchschnittlichen Werktag mit rund 2000 Zugbewegungen belastet ist.

Auch die Gäubahn müsste für das bei K21 hinterlegte Betriebskonzept grundlegend saniert und ertüchtigt werden.

Neu gebaut werden müsste eine weitere Rosensteintunnel und eine zusätzliche Brücke über den Neckar für ein 5. und 6. Gleis nach Bad Cannstatt.

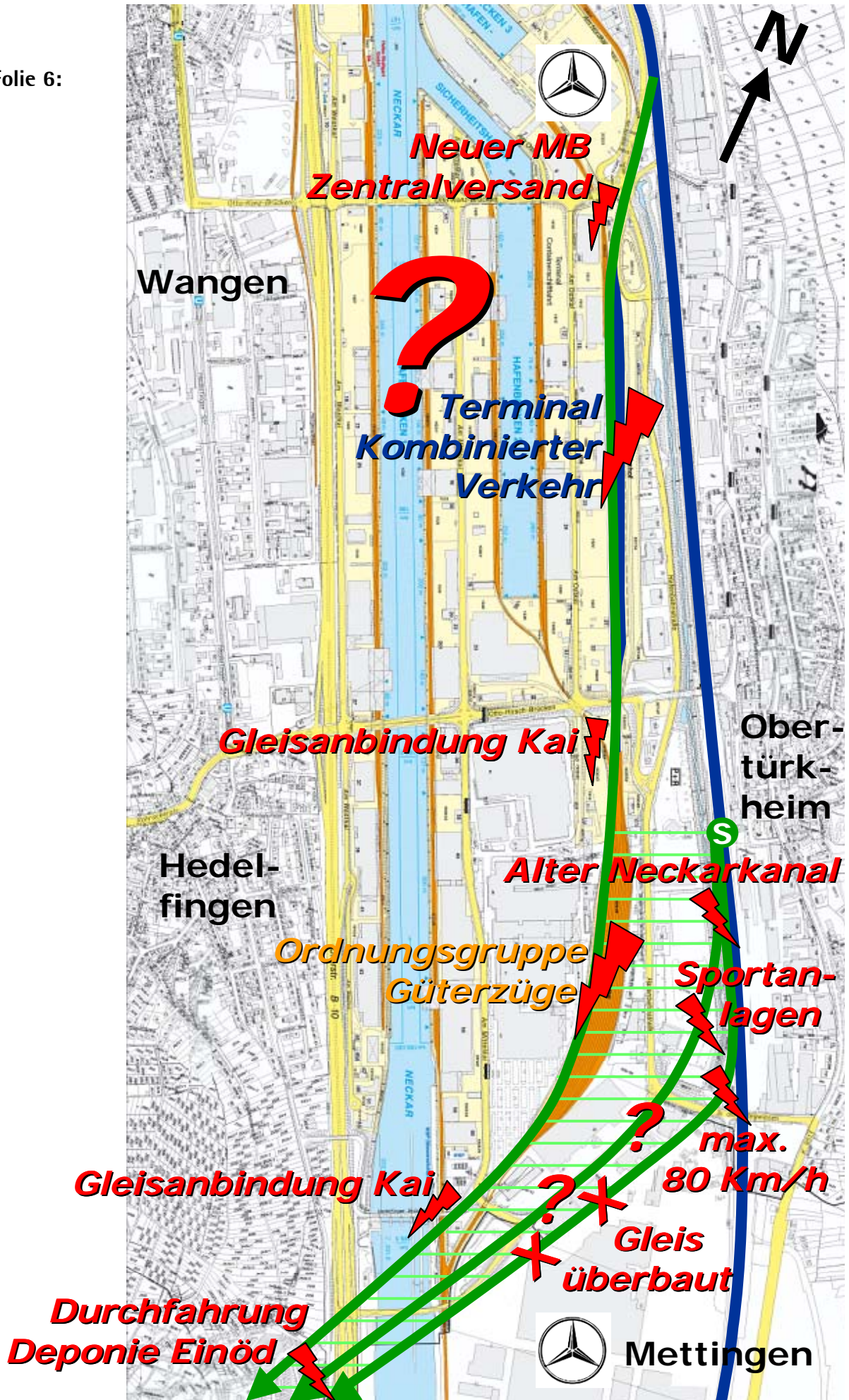
Weiterhin erforderlich wäre ein 9. Gleis im Bahnhof Bad Cannstatt. Die wahrscheinlich erforderliche komplette Neuordnung des Bahnhofs ist nicht weiter untersucht.

Das 5. und 6. Gleis zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim könnte zwar auf bestehendem Bahngelände realisiert werden. Per Lkw oder in der nächtlichen Betriebspause per Bahn müssten jedoch auch hier erhebliche Baustoffmassen an die Strecke gebracht werden.

Die in Publikationen über K21 auf der Gemarkung des Esslinger Stadtteils Mettingen erkennbare oberirdische Trasse ist als Folge unserer Plausibilitätsprüfung inzwischen Neckar abwärts gewandert und in einen Trassenkorridor gemündet.

Insgesamt wären bei K21 durch Bau und Betrieb erhebliche Schmutz- und Lärmentwicklungen in weiten Teilen des Stadtgebiets die Folge.

Folie 6:



Dieser aktuelle Korridor führt selbst wiederum zu einer Fülle von ungelösten Trassenkonflikten.

Auf dieser Folie sehen Sie den Hafen. Rechts von oben nach unten verläuft als dunkelblaue Linie dargestellt die Bahnstrecke im Neckartal.

Hier nun grün eingefärbt der von den Gegnern von Stuttgart 21 ins Feld geführte Trassierungskorridor.

Die erste mögliche Trasse, ein altes Industriegleis, weist bei Ihrer Abzweigung aus der Stammstrecke einen Radius auf, der maximal eine Geschwindigkeit von 80 km/h zulässt. Im weiteren Verlauf steht der Trasse die neue Gießerei des Daimlerwerks Mettingen im Weg.

Eine weitere denkbare Trasse führt mitten durch die Bahnanlagen des Hafens. Dies hätte weitreichende Konsequenzen für

den neuen Mercedes Benz Zentralversand,
das Terminal für den kombinierten Verkehr,
die Gleisanbindung der Kai-Anlagen,
die Ordnungsgruppe für Güterzüge,
noch mal die Kai-Anlagen.

Ausgerechnet dort soll nun also die Neubaustrecke verlaufen, wo im Sinne eines nachhaltigen Güterverkehrs unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt der bedeutendste Knoten für den kombinierten Verkehr im Raum Stuttgart entstanden ist.

Die dritte angedachte Trasse kollidiert mit dem alten Neckarkanal, Sportanlagen sowie der Hafenbahnstraße

Die Konflikte, die sich aus K21 ergeben, sind ohne aufwändige Brücken oder Tunnel nicht zu lösen.

Wie bei den Bürgerinnen und Bürgern der Stadtbezirke Wangen, Hedelfingen und Obertürkheim eine Bahnbrücke im Neckartal ankommt, wäre noch in Erfahrung zu bringen. Die Planer von Stuttgart 21 haben in dieser Hinsicht jedoch schon 1997 einschlägige Erfahrungen gemacht. In der Folge wurde anstelle der Brücke über den Benzplatz ein Tunnel geplant.

Der in jedem Fall erforderliche Tunnel verspricht für Ingenieure eine spannende und für Baufirmen eine lukrative Aufgabe zu werden, denn schließlich führt der aufgezeigte Trassierungskorridor mitten durch den alten Deponiekörper der Deponie Einöd.

Folie 7: Kopfbahnhof 21: Realistische Kostenschätzung

Ertüchtigung / Sanierung Kopfbahnhof	1,1 Mrd. €
<ul style="list-style-type: none">▪ Sicherungs-/Betriebsleittechnik▪ Brücken- und Kreuzungsbauwerke▪ Prag- und Rosensteintunnel▪ Abstellbahnhof Rosenstein▪ 2 zusätzliche Gleise nach Cannstatt	
Anschluss an NBS in Wendlingen	1,1 Mrd. €
<ul style="list-style-type: none">▪ 6-gleisiger Ausbau Bad Cannstatt – Obertürkheim▪ Neubaustrecke Obertürkheim – Wendlingen	
Anbindung Flughafen/Messe	0,4 Mrd. €
<ul style="list-style-type: none">▪ Verbindungsstrecke mit Gleisdreieck bei Denkendorf▪ Anbindung S-Bahnhof Flughafen/Messe▪ Rohrer Kurve Richtung Böblingen▪ Sanierung Gäubahn Hbf - Vaihingen	
<hr/>	
<ul style="list-style-type: none">▪ Erhebliches Kostenrisiko, da Verlauf der Gleise (erforderliche Kunstbauwerke etc.) weitgehend unklar	
Gesamt	mindestens 2,6 Mrd. €

Die erkennbaren offenen Fragen rund um die Infrastruktur von K21 machen deutlich:

Vor diesem Hintergrund sind die genannten 1,13 Mrd. Euro als Gesamtvolumen für die Investitionsaufwendungen absolut unrealistisch.

Die Schätzungen, die im Rahmen des planungsrechtlichen Verfahrens von der DB für die so genannte Beibehaltung des Kopfbahnhofs – faktisch dem Neubau des bestehenden Kopfbahnhofs – ermittelt wurden, sind mit 2,6 Mrd. Euro eine sehr viel realistischere Entscheidungshilfe.

Nicht eingerechnet sind hier die erforderlichen Bauwerke, die sich aus der nach wie vor völlig unklaren Anschlusssituation im Bereich des Hafens ergeben würden.

Nachdem die Kritiker nicht müde werden die Risiken beim Tunnelbau für Stuttgart 21 zu thematisieren:

Gleiches müsste dann selbstverständlich auch für die im Rahmen von K21 vorgeschlagenen umfänglichen Tunnelbaumaßnahmen gelten.

Wenn bei K21 die Planung, deren Qualität und die daraus abgeleiteten Kosten unter die Lupe genommen wird, dann wird ein ganz besonderes Missverhältnis deutlich:

Während die Befürworter von K21 bei kritischen Nachfragen zu Trassierungsüberlegungen auf das in den eigenen Reihen nicht vorhandene Ingenieurwissen verweisen, erheben sie bei den eigenen Kostenkalkulationen einen Absolutheitsanspruch, der sachlich durch nichts zu rechtfertigen ist.

Aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim, April 2006:

*„Dass für einen **Umbau** des Eisenbahnverkehrsknoten Stuttgart ein **verkehrlicher Bedarf** besteht und dieser deshalb an sich aus den im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten verkehrlichen Gründen [...] planerisch gerechtfertigt ist, steht **außer Streit**.“*

*„Der Senat hält es für **zweifelhaft**, dass ‚Kopfbahnhof 21‘ überhaupt eine **Alternative zu ‚Stuttgart 21‘** ist.“*

Den Bahnknoten Stuttgart grundlegend umzugestalten, wird weder von den Kritikern noch von den Befürwortern von Stuttgart 21 bestritten.

Dies hat auch der 5. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim bei seiner Entscheidung im April 2006 festgestellt.

Bei der intensiveren Beschäftigung mit der viel beschworenen „besseren Alternative“ wird K21 dann allerdings zum Phantom.

Ein Trugbild in des Wortes ursprünglicher Bedeutung.

Aus der Distanz lässt es fast alles beim Alten und verändert wenig.

Dennoch soll es in der Lage sein, alle wesentlichen Funktionen von Stuttgart 21 abzubilden – und das zum nicht einmal halben Preis.

Wer sich, vielleicht sogar mit einem beruflichen Hintergrund, K21 nähert, Fragen stellt, Ansätze hinterfragt, der greift ins Leere.

Eine Einschätzung, zu der offenbar auch die Verwaltungsrichter in Mannheim gekommen sind.
Denn (Zitat):

Der Senat hält es für zweifelhaft, dass „Kopfbahnhof 21“ überhaupt eine Alternative zu Stuttgart 21 ist.

Vielen Dank für Ihr Interesse!