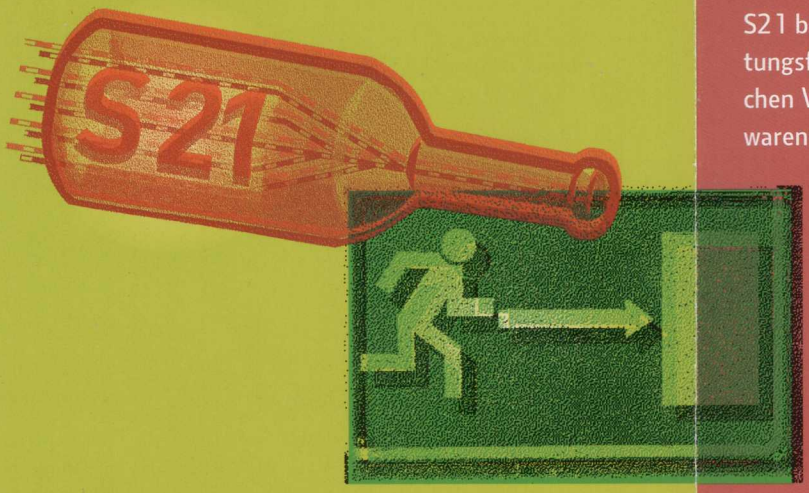
S 21
Verbrechen an Verkehrssystem, Natur und Mensch



Was wir noch erreichen können

S21 wurde mit

falschen Behauptungen und falschen Versprechen

begründet

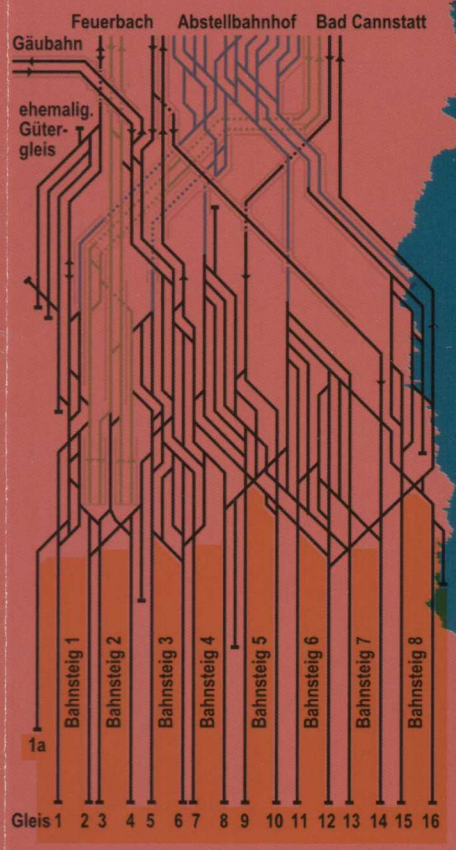
S21 begann als Immobilienprojekt, ein besserer, leistungsfähigerer Bahnhof war nie das Ziel. Seine angeblichen Vorteile („Magistrale", Leistungsverdoppelung usw.) waren Teil der PR-Strategie, die mit der Wahrheit wenig zu tun hatte und hat. Letztlich werden große Mengen an Steuergeldern in die privaten Kassen einiger Konzerne umgeleitet, zum Nachteil von 99,9% der Menschen. Dass auch über Kosten gelogen wurde, ist ja bekannt.

Eine Reisezeitverkürzung auf der Strecke Stuttgart – Ulm von ca. 20 Minuten wird nur durch die Neubaustrecke (auch die wurde trotz ihrer erwiesenen Unwirtschaftlichkeit gebaut), nicht durch den Grabenbahnhof S 21 erzielt, v. a. wenn die Züge auch am Flughafenbahnhof halten.

Die Zeitverluste der Pendler und anderer Reisender in 14 Jahren Bauzeit sind nicht zu beziffern. Um sie auszugleichen, müssten wohl Millionen Menschen für viele Jahre zwischen Stuttgart und Ulm pendeln.

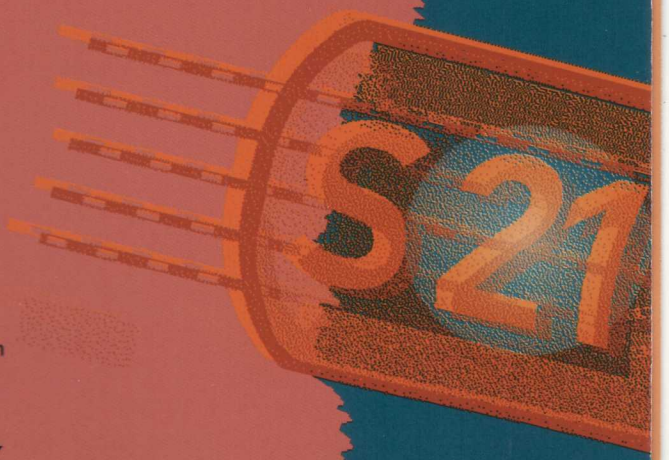
Der 17-gleisige Kopfbahnhof wird auf 8 Durchgangsgleise verkleinert. Durchgangsbahnhöfe haben im Vergleich zu Kopfbahnhöfen bei gleicher Gleiszahl etwa 30% mehr Leistung (d.h. Züge pro Stunde). Eine Verdop-

pelung der Leistung, wie anfangs versprochen, war von Beginn an Lüge. Die Halbierung der Gleiszahl bedeutet also eine deutlich schlechtere Leistung. Diese ist auch so geplant, was die von der DB beauftragte Personenstromanalyse (Berechnung der Menschenströme im Bahnhof) beweist: Dieser Berechnung wurden maximal 32 Züge pro Stunde zugrunde gelegt (damals wurden maximal 37 Züge pro Stunde gefahren, was aber keineswegs als Leistungsgrenze des alten Kopfbahnhofs gelten kann). Der Stresstest für S 21 sollte beweisen, dass S 21 bis zu 49 Züge bewältigen könne, dies „gelang" aber nur unter völlig unrealistischen Bedingungen. [1)]



bisher: 17 Gleise. Langjährig einer der pünktlichsten Großbahnhöfe Deutschlands

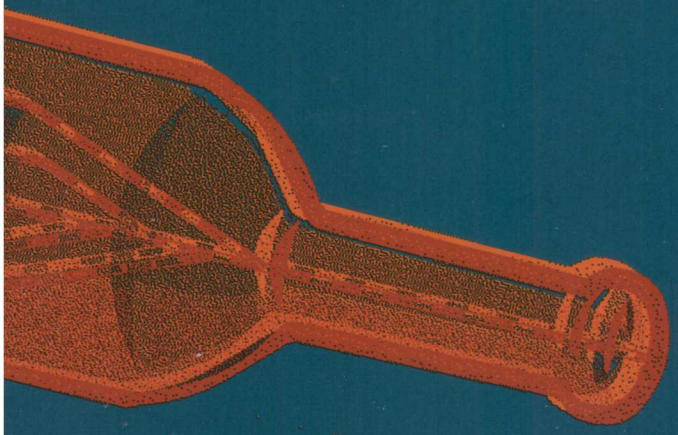
geplant: 8 Gleise. Was uns als einfach und smart verkauft wird würde ein Flaschenhals, ein Desaster für den Deutschland-Takt, der nur mit vielen gleichzeitig anfahrbaren Gleisen möglich ist.



Fehler der Vergangenheit werden planmäßig fortgesetzt

Diese Leistungsmängel werden inzwischen de facto eingeräumt, doch die völlig falsche Konsequenz daraus gezogen: Anstatt den Kopfbahnhof zu erhalten, sollen nochmal 2 Doppelröhrentunnel zur „Ergänzung" von S21 gebaut werden, der „Pfaffensteigtunnel" (Abzweig nördlich von Böblingen zum Flughafen) und ein Tunnel von Vaihingen/Enz bis Zuffenhausen, in der Summe ca. 40 zusätzliche Tunnelkilometer zu den schon gebauten 60 km von S21 – ein zweites S21!

Die DB plant, die Gäubahnstrecke Stuttgart – Zürich ab 2025 bis zur Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels und des Flughafenbahnhofs in Vaihingen beginnen bzw. enden zu lassen, d.h. wohl für ca. 10 Jahre. Allenfalls soll eine Endhaltestelle beim Nordbahnhof gebaut werden. Die Verbindung Hauptbahnhof Stuttgart – Zürich würde bei optimistischen Annahmen für 10 Jahre unterbrochen werden, eine Katastrophe auch für die Städte an der Strecke.



Was ist eine mögliche Lösung?

S21, das Verbrechen am Gemeinwohl, wurde mit brachialer Gewalt begonnen (30.9.2010) und trotz irrwitziger Kosten immer weiter gebaut. DB und Regierungen (und die Wirtschaftsinteressen hinter ihnen) haben die Möglichkeit eines „Umstiegs 21" nie auch nur prüfen wollen. Da stellt sich die Frage: Gehört die beschriebene Todesfalle zum unvermeidlichen Restrisiko? Wenn nein, muss immer eine der Tunnelröhren als Rettungstunnel frei bleiben. Dann sinkt die Leistungsfähigkeit von S21 ins Lächerliche (ca. 4 Züge pro Stunde?). Drastisch, aber besser als eine Katastrophe mit vielleicht mehr als 1000 Toten. 10 Milliarden Euro und mehr werden verschleudert sein. Nachträglich ist das nicht zu ändern.
Auch der Schnelle Brüter Kalkar war fertiggestellt (für ca. 7 Milliarden DM), wurde nicht in Betrieb genommen und die Anlagen wohl nur für ca. 2,5 Millionen DM verkauft. [7)]

Fazit: Die „Ergänzungsprojekte" (vgl. oben zur Fortsetzung der Fehler) müssen aufgegeben werden, der Kopfbahnhof muss erhalten werden, ein Gebäude für die bahnbezogenen Dienstleistungen muss wiederhergestellt oder neu gebaut werden. Das kostet nochmal Geld (der neue ebenerdige Bahnhof Lüttich hat (nur) 9 Gleise und kostete etwas mehr als 300 Mio €. [8)]
Doch das hat dann **Zukunft.**

Stand: April 2025

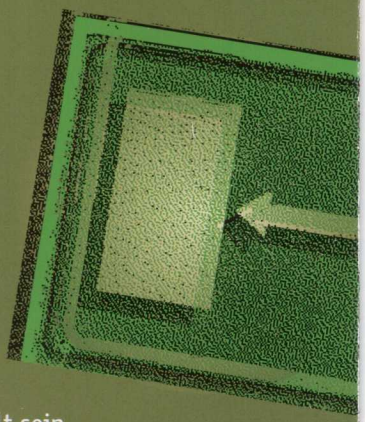
S21 und die Stadt

Die z.T. über 20 m hohe Bebauung des geplanten Rosensteinquartiers und auch schon der zum Teil 6 m hohe Wall, den der S21-Bahnhof quer durch das Tal bildet, würden den freien Fluss der Kaltluft, die von Süden in den Talkessel herabströmt, stören.[3] Die alte und neue City von Stuttgart würde im Sommer unerträglich heiß und stickig werden. Doch gerade in dieser Bebauung liegt das Hauptinteresse der Stadt Stuttgart. Auch das heutige Gleisvorfeld ist dringend nötig, um die durch den Klimawandel verursachte immer stärkere Erwärmung der Innenstadt wenigstens etwas abzumildern.

Im Fall eines Jahrhunderthochwassers, das auch in heutiger Zeit diesen Namen verdient, würde das Wasser in die Klettpassage und in die U- und S-Bahn-Haltestelle strömen.[4] Und: Bei starkem Wasserzufluss über einen größeren Zeitraum würde der Grundwasserspiegel stark steigen, so dass evtl. der Tiefbahnhof wie ein Schiff angehoben würde. Um dieses „Aufschwimmen" zu verhindern, müsste der Bahnhofstrog geflutet werden (es gibt dafür vorbereitete Öffnungen in den Bahnhofswänden) und der Tiefbahnhof wäre danach für lange Zeit nicht benutzbar, von den immensen Kosten für die Wiederherstellung ganz zu schweigen. Die Folgen des Grabenbahnhofs für die Stadt und den Städtebau sind keine Chance, sondern eine Katastrophe. Die für den Bahnbetrieb nötigen Teile des alten Kopfbahnhofs sind abgerissen (Nord- und Südflügel) und zerstört (Bonatzbau außer der Fassade an der Schillerstraße). Wenn der Abbau des noch bestehenden Gleisvorfelds durch eine erneute[5] Änderung des AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) speziell für S 21 doch ermöglicht werden sollte, würde der Bahnhof als Flaschenhals für Bahnverkehr und die „autogerechte Stadt" noch für Jahrzehnte im Wortsinn festbetoniert (vgl. oben zu den Leistungsmängeln von S21). Die Pläne für das geplante Rosenstein-Quartier haben zwar Elemente eines klima- und umweltfreundlichen Bauens, doch schon von Nullenergie-Gebäuden -was man von einem so gepriesenen Stadtteil der Zukunft erwarten dürfte- ist nicht die Rede.

Sicherheit

Ein zentrales Problem ist der Brandschutz. Brände kommen häufiger vor, als man denkt (auf dem DB-Netz im Schnitt mehr als 60 pro Jahr.[6] Jahrelang behauptete die DB, ein Brandschutzkonzept zu haben. Das war gelogen, sie hatte nur ein Konzept für ein sog. „Kaltereignis", also wenn z.B. ein Zug mit gebrochener Achse liegen bleibt. Dann vermeidet man Panik durch eine beruhigende Durchsage und hat somit beliebig viel Zeit, die Reisenden zu evakuieren. Anders bei einem Brand. Loks bzw. Antriebe unter den Waggons enthalten viele Tonnen brennbare Mineralöle. Bei einem Brand kann der Tunnel binnen 10 Minuten so mit giftigen Rauchgasen gefüllt sein, dass ein Aufenthalt dort auf jeden Fall tödlich ist. Es entspricht auch nicht den Tatsachen, dass ein brennender Zug immer bis zum nächsten Bahnhof im Freien weiterfahren kann. Bei manchen technischen Störungen wird ein Zug automatisch gebremst, ohne dass der Lokführer das verzögern kann. Im Fildertunnel kann der Weg zum nächsten rettenden Querschlag 500 Meter betragen. Der Durchgang zu der rettenden 2. Tunnelröhre kann aber für Flüchtende erst freigegeben werden, wenn dort kein Zug mehr fährt. Brandbekämpfung im Tunnel ist sehr schwierig. Unter Umständen könnte die Feuerwehr gar nicht bis zum Brandherd vordringen oder sie müsste im Tunnel gegen den Strom flüchtender Menschen weiterfahren. Die Gefahren sind nicht klein. Tunnel dieser Länge (9 km) sind ohne Rettungstunnel und ohne Rettungswege ins Freie eine Todesfalle.



Nachhaltigkeit und Verkehr

S21 entstammt einer Zeit, als grenzenloses Wachstum unreflektiertes Ziel war. Die Zunahme von Personen- und Güterverkehr sollte vor allem über Straßen mit LKWs und PKWs abgewickelt werden. Heute dagegen muss Nachhaltigkeit das Kriterium für das gesamte Verkehrssystem (Autos, Züge, Fahrräder, Fußgänger) sein. Nachhaltig ist ein System, wenn es gewährleistet, dass der Planet für zukünftige Generationen gleich bewohnbar ist wie heute. Das heißt für den Verkehrssektor, dass der CO_2 -Ausstoß und der Ressourcenverbrauch drastisch gesenkt werden müssen. S21 bewirkt das Gegenteil.

Jede Tonne Beton und Baustahl hat einen Fußabdruck von 3-4 Tonnen CO_2. Doch schon eine der eleganten Kelchstützen besteht aus ca. 1600 Tonnen dieser Materialien. Die Tunnelwände von S21 sind zum Teil einen Meter dick. Insgesamt verbraucht der Bau von S21 rund zwei Millionen Tonnen Zement und Stahl, was in der heutigen Zeit des Klimawandels und der dringend nötigen Einsparung von CO_2 ein Verbrechen an der Umwelt bedeutet. [2)]

Im Betrieb verursacht S21 immens erhöhten Stromverbrauch: Im Tunnel etwa doppelt so viel wie auf freier Strecke, dazu kommt der Mehrverbrauch durch Anfahren am tiefsten Punkt und anschließendem Beschleunigen. Die im Vergleich zur Bestandsstrecke unnötige Bewältigung großer Höhenunterschiede (ca. 180 Meter S21 – Filderebene, auf der NBS ca. 140 Meter mehr als die Bestandsstrecke) kommt dazu. Der Grabenbahnhof selbst braucht durch die vielen Rolltreppen und Aufzüge sowie durch mehr künstliche Beleuchtung ebenfalls deutlich mehr Energie als der Kopfbahnhof.

Die geringere Leistungsfähigkeit von S21 führt zu einer Rückverlagerung von Verkehr auf die Straße und verursacht dadurch auf Dauer weitere CO2- und Feinstaubbelastung. Auch die Feinstaubbelastung im Grabenbahnhof selbst (Bremsen!) wird hoch sein.

Dass der Flughafenbahnhof überhaupt geplant wurde, zeigt, wie falsch gedacht wurde: Fliegen muss drastisch weniger werden, damit die CO2-Reduktion im Verkehrssektor bis 2030 dem 1,5°-Ziel entspricht. Grünen Wasserstoff für Flugzeuge wird es in absehbarer Zeit nicht geben.

---

1) Vgl.: http://wikireal.info/wiki/Stuttgart_21#Stresstest:_Leistungsfähigkeit nur auf dem Papier erreichbar

2) Peukert, in: Lunapark 21 extra (2023), 2. Aufl., S. 22.

3) Vgl. dazu folgende Sätze aus einer Veröffentlichung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart: "Kaltluftströme besitzen eine Mächtigkeit von wenigen Metern bis über 100 m und eine Strömungsgeschwindigkeit von wenigen cm/s bis zu einigen m/s, abhängig von der Geländestruktur und den jeweiligen thermischen Verhältnissen. Die Kaltluftzufuhr bzw. -abfuhr kann durch Baumaßnahmen erheblich behindert werden. Große Gebäude, quer zur Strömungsrichtung eines Kaltluftflusses angeordnet, können diesen behindern oder im Extremfall ganz zum Erliegen bringen. Eine Verschlechterung der Luftqualität im nachfolgenden Stadtgebiet wäre die Folge." https://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?id=540,401,1,1,1,0. Vgl. auch: Dossier Das Rosenstein-Quartier: Warum es nie gebaut werden darf. (AG Stadtklima, c/o M. Poguntke, Brachvogelweg 20 70378 Stuttgart)

4) Vgl. https://wikireal.info/wiki/stuttgart_21/Hochwasser

5) Zur Zeit der Endredaktion dieses flyers gilt nach der neuen Fassung des § 23 AEG, dass eine Freistellung von Betriebsflächen der Bahn nur bei "überragendem öffentlichen Interesse" möglich ist. Nach der gängigen Definition gehört Wohnungsbau nicht dazu. Die Stadt hat Klage vor dem Bundesverfassungsgericht gegen diese neue Fassung beschlossen.

6) http://ingenieure22.de/cms/images/vortraege/s21-unnoetig-und-aufgezwungen_17-05-01.pdf

7) https://de.wikipedia.org/wiki/Kernkraftwerk_Kalkar und https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-50930-20120702-4

8) https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Li%C3%A8ge-Guillemins

V.i.S.d.P.: Werner Sauerborn, Hauptmannsreute 144, 70193 Stuttgart