



**Die Bilderfolge „JA ZUM AUSSTIEG“
der Architektinnen für K21 soll Handreichung und
Materialsammlung für Veranstaltungen sein.
Naturgemäß kann hier nur ein Teil des Gesamt-
themas behandelt werden.**

**Die Folien können als ein kompletter Vortrag
vorgestellt werden. Es können aber auch einzelne
Folien herausgenommen oder ergänzt werden,
je nach Schwerpunkt der Veranstaltung.**



Kopfbahnhof 21 = **K21** der Bahnhof der Zukunft

Eine Präsentation der ArchitektInnen für K21

**Wenn der Zug in die falsche Richtung fährt,
musst Du aussteigen!**
Wer wollte dem widersprechen?

Die - für manche - auf den 1. Blick geniale Idee, den Bahnhof und seine Gleise unter die Erde zu legen, erweist sich auf den 2. Blick als trügerisch.

Zu viele inzwischen bekannt gewordene Schwächen, Risiken, Nachteile und bewusst verschwiegene oder gar unterschlagene Kostensteigerungen fordern zu einem kritischen Hinterfragen heraus.

Ausgangspunkt für Stuttgart 21 war ein riesiges **Immobilienprojekt, nicht eine bahntechnische Notwendigkeit.**

Die Gesamtplanung hatte das Ziel, Gewinn bringende Grundstücksflächen auf frei zu räumenden Gleisflächen zu erhalten.

Eine Realisierung des Projekts Stuttgart 21 würde nicht wiedergutzumachenden Schaden für das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart bedeuten.

Zu

- Sicherheitsrisiken,
 - ökologischen Risiken,
 - Klimatologischen Folgen und
 - wirtschaftlichen Risiken bei laufendem Betrieb
- wird an anderer Stelle fundiert informiert.

Chancen für einen bedarfsgerechten Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur im Lande und eine menschliche Stadtentwicklung in Stuttgart würden diesem **gigantomanischen Projekt geopfert.**

Wesentliches Ziel der Bahn in heutiger Zeit muss es sein den **Güterverkehr auf die Schiene** zu bringen.

An diesem Ziel müssen Investitionen gemessen werden. **S 21 dient diesem Ziel nicht.**

Stattdessen bindet S 21 das vielfache an Geld gegenüber der Modernisierung des Kopfbahnhofs

=

Unser Steuergeld und Einnahmen aus überhöhten Fahrpreisen



Arge Lala, Die

CLOSE X



Allgauer, Herb

CLOSE X

vernachlässigte Bahnhöfe im Land....

Unsummen Geld sollen nach Stuttgart in Kellerbahnhof fließen

FOTOS: Gegenlicht



Ayadi, Ulli

CLOSE X

Die bahntechnische Planung wurde diesem Ziel vollständig **unterworfen, mit den bekannten Widersprüchen und fatalen Folgen:**

- Verschlechterung des Bahnverkehrs in der Fläche
- Verhinderung notwendiger Eisenbahn-Projekte im Land z. B. Rheintalstrecke, Elektrifizierung der Südbahn durch Verschwendung von Milliarden für das Prestige- und Renditeprojekt





Der Kopfbahnhof ist

- sichtbares Merkzeichen der Stadt Stuttgart**
- ein Baukulturdenkmal von internationalem Rang**
- Identitätsstiftend**
- bahntechnisch hervorragend als pünktlichster Großstadtbahnhof in Deutschland**

K21

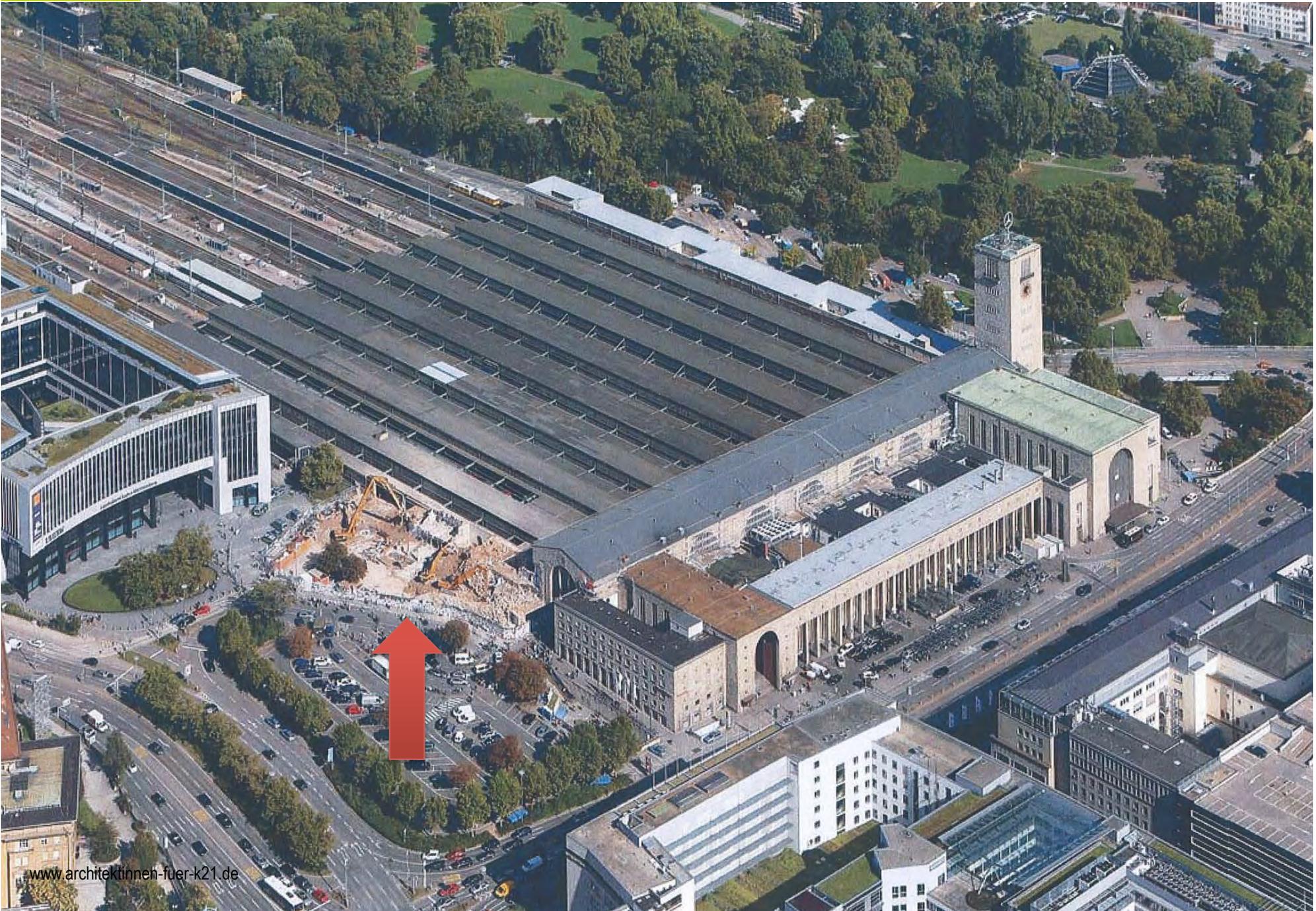
Stuttgarter Hauptbahnhof von P. Bonatz und Scholer



K21 Hauptbahnhof Stuttgart – September 2006



K21 Der Nordflügel bereits abgerissen – 2010



**Machtdemonstration der Bahn durch unnötige
martialische Zerstörung des Nordflügels**
(an dieser Stelle ist bisher nichts gebaut worden)



Der Kopfbahnhof hat nicht nur bauhistorische Qualitäten.

Er ist **eisenbahntechnisch absolut fortschrittlich**. In Europa ist er in bester Gesellschaft der Kopfbahnhöfe von Helsinki bis London.

Nach Bahnchef Rüdiger Grube sind Kopfbahnhöfe nicht mehr zeitgemäß.

Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist jedoch der pünktlichste Großbahnhof in Deutschland!



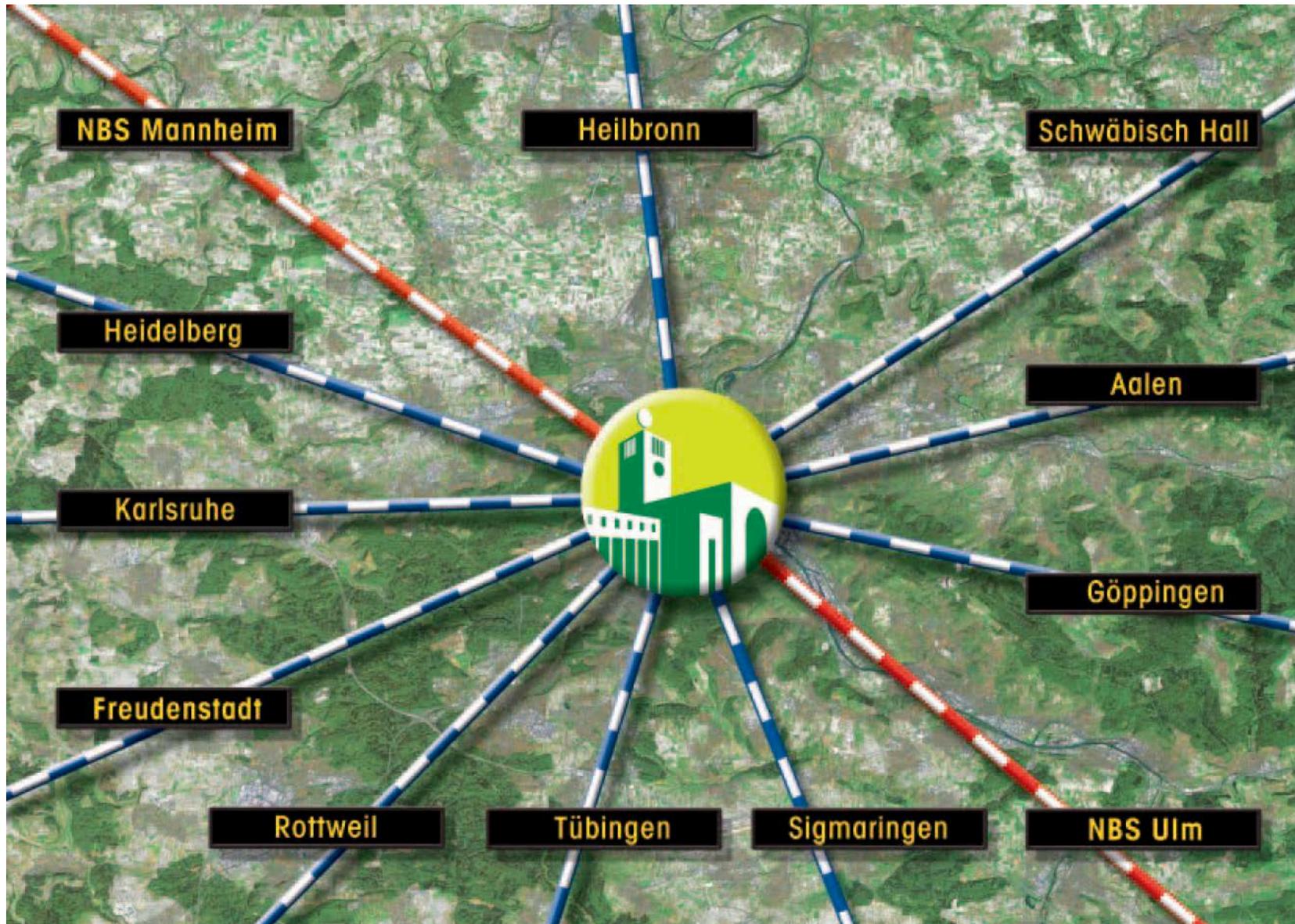


LONDON ST. PANCRAS



ZÜRICH

Der Stuttgarter Bahnhof – ein bedeutender Bahnknoten



1. Im Stuttgarter Bahnhof gibt es einen überwiegenden Ziel- und Umsteigeverkehr.
90% aller Reisenden steigen hier ein, aus oder um
Längerer **Zughalt von Vorteil für Alle** (Menschen im Alter, mit Kinderwagen, Fahrrad, Koffern, Rolli..).
2. Die 16 Bahnsteige im Kopfbahnhof ermöglichen **integralen Taktfahrplan**.
3. optimale Verbindungen im Regionalverkehr.

Vorteile beim Stuttgarter Kopfbahnhof

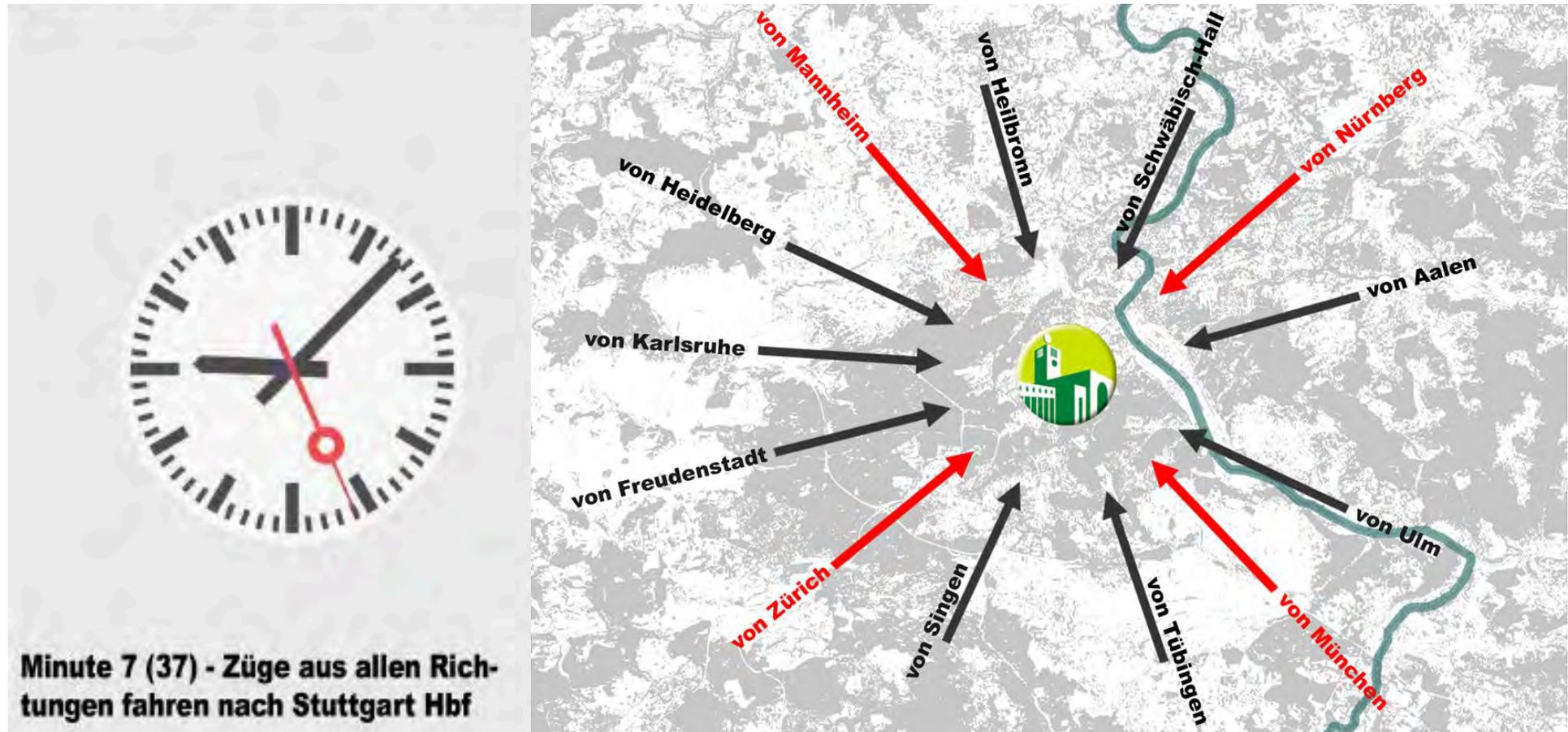
4. Städte über direkte Linien miteinander verbunden
5. Im Kopfbahnhof **können alle Züge verkehren**
(auch Dieselbetriebene Züge)
6. Schnelle Züge allein erzeugen noch keinen schnellen Bahnverkehr, wenn wir lange auf den Anschlusszug warten müssen.

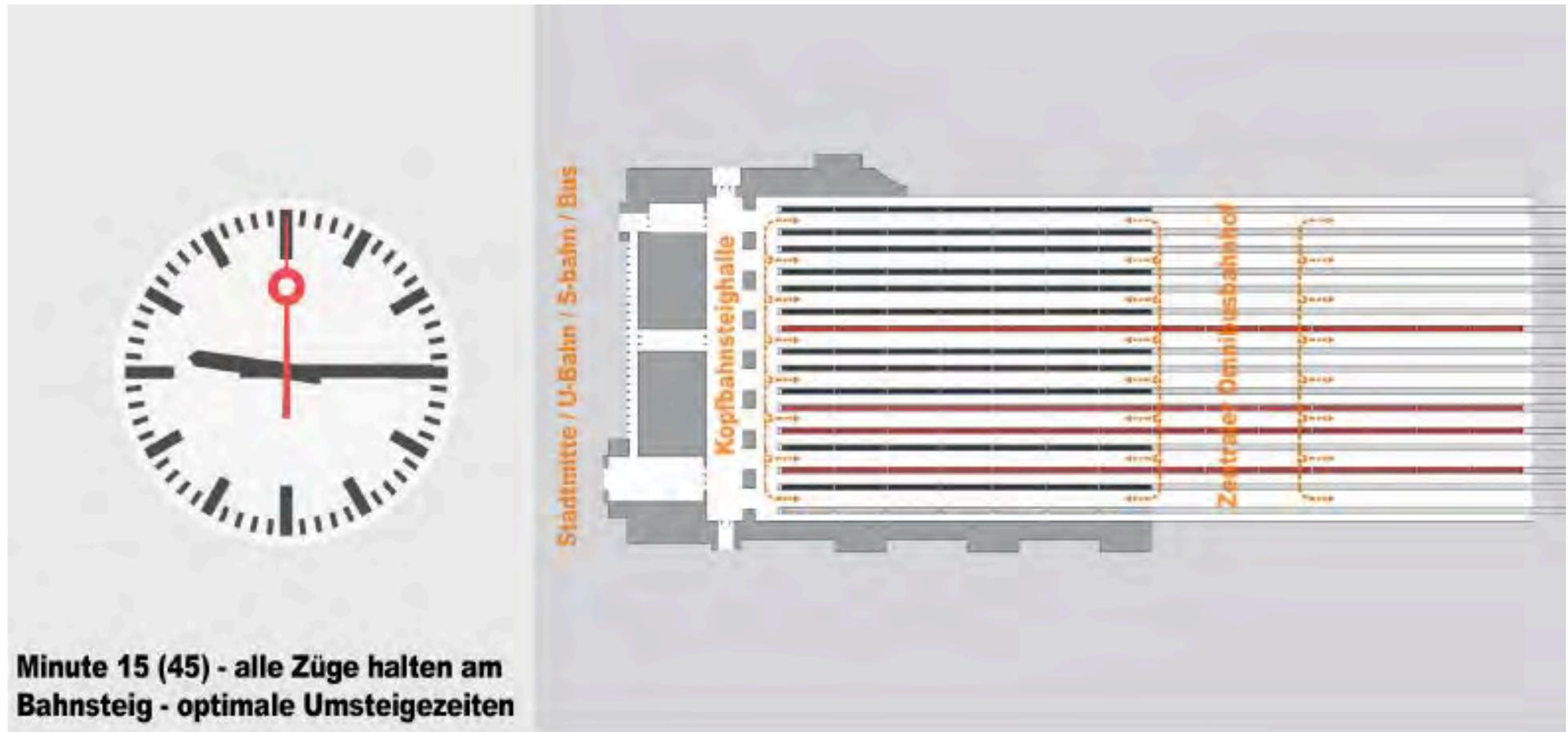
16 Bahnsteiggleise im Takt

Dies ermöglicht schnelles gegenseitiges Umsteigen in Regional- und Fernzüge zu jeder ½ Stunde und dies ergibt insgesamt kürzere Reisezeiten.

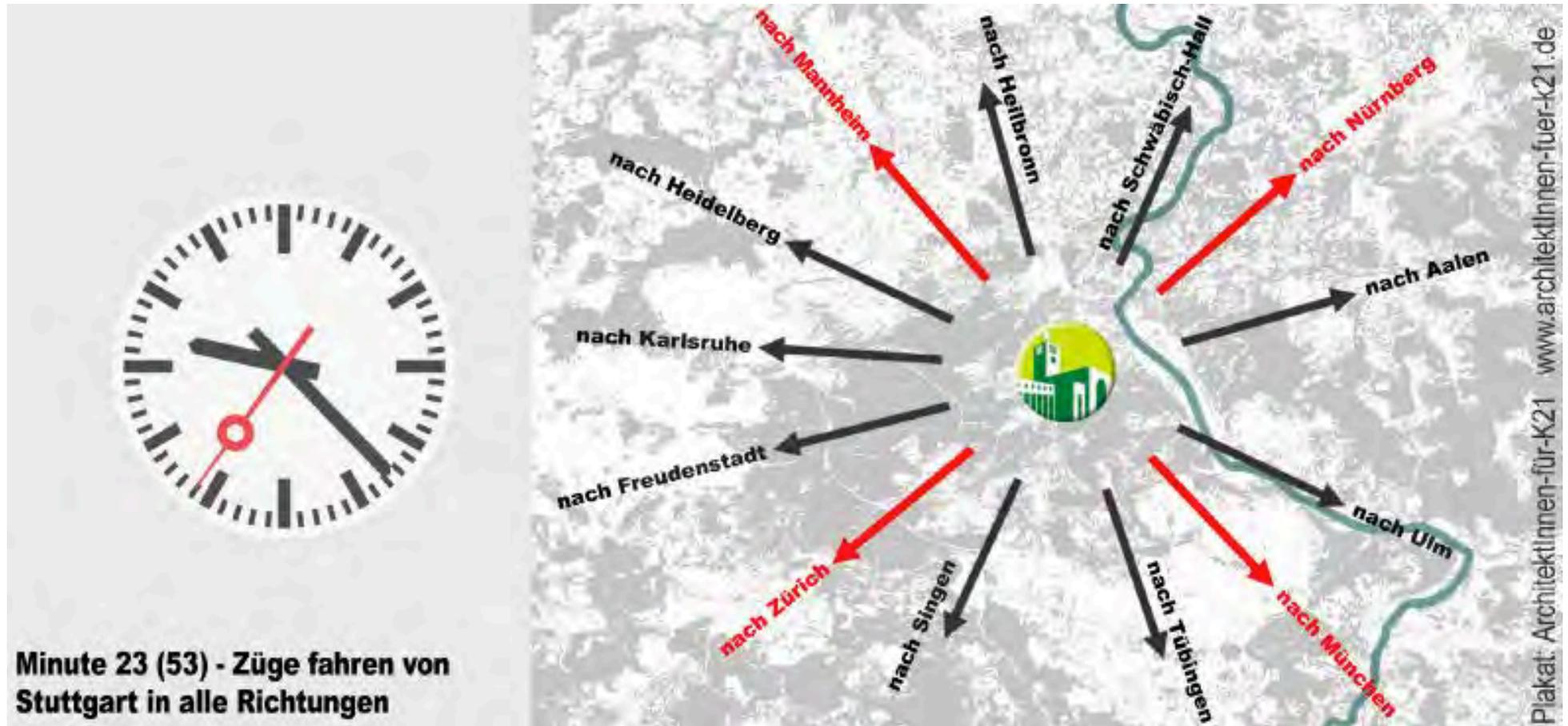
Die folgende Grafik zeigt die Bahnsteigbelegung im Grundtakt.

Beim integralen Taktverkehr treffen sich alle Züge des Fern- und Regionalverkehrs zur selben Zeit im Bahnhof.

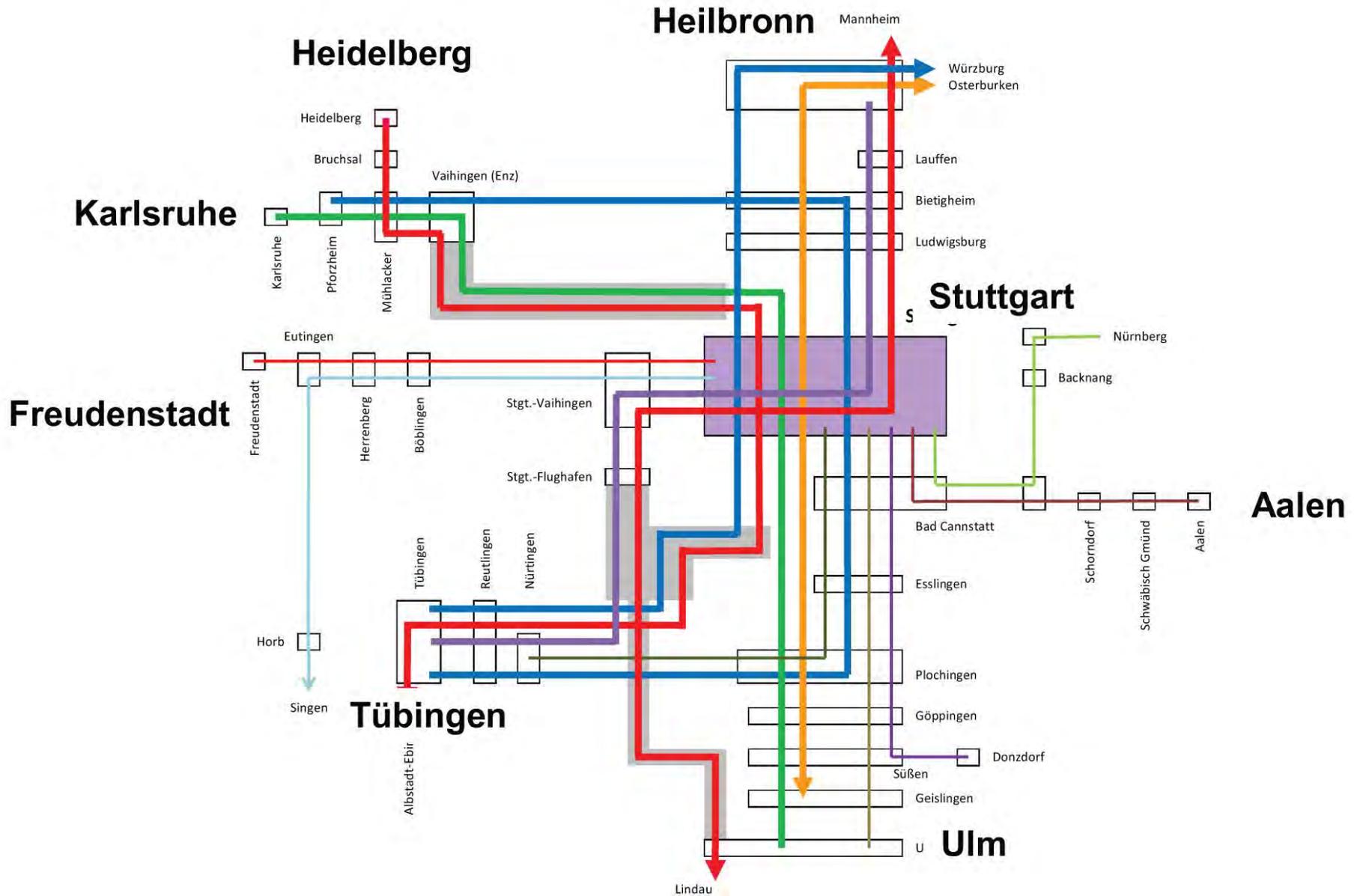




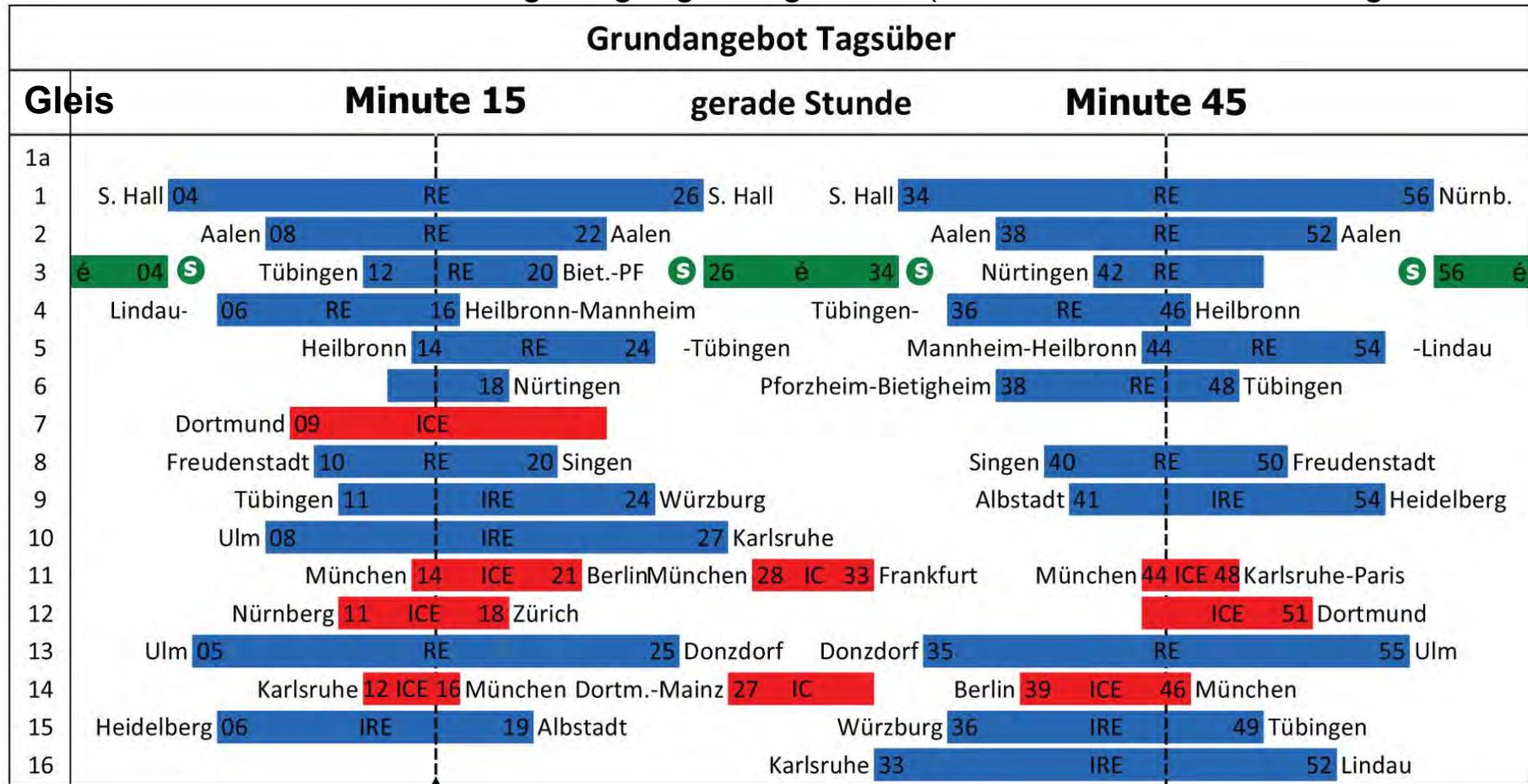
Weiterfahrt



Liniendurchbindung bei K 21



Bahnsteigbelegung Stuttgart Hbf (Variante mit NBS Wendlingen - Ulm)

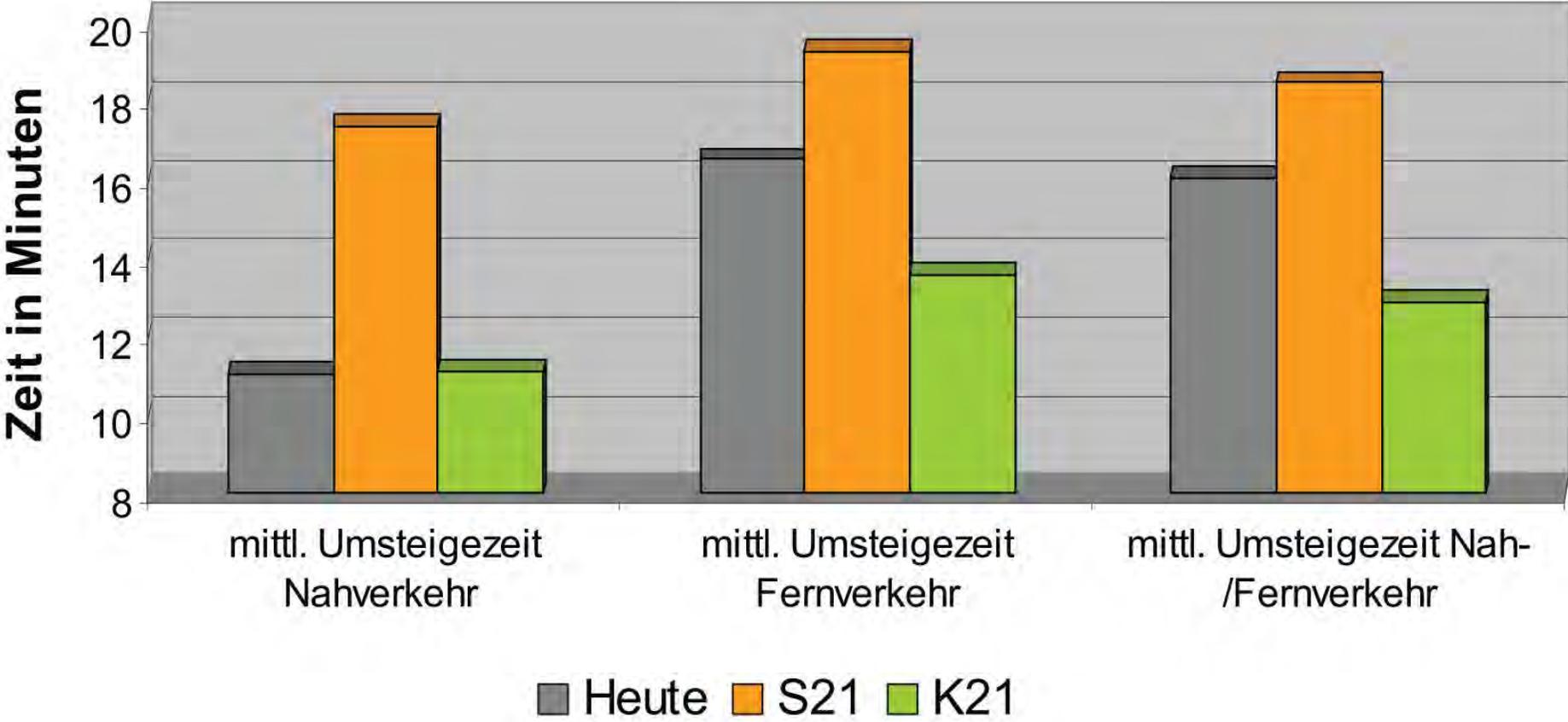


35 Züge

- = Zug einer Linie des Grundangebotes Fernverkehr
- = Zug einer Linie des Grundangebotes Nahverkehr
- = Zug einer Linie des Grundangebotes S-Bahn

Alle Züge treffen sich im Kopfbahnhof
Umsteigen zwischen allen Zügen

Umsteigezeiten im Vergleich



S 21 : Warten im Kellerbahnhof

K21 z. B. Eisenbahnkorridor Tübingen - Stuttgart

von Tübingen Hbf-->	nach Stuttgart Hbf		nach Stuttgart Flughafen	
	Strecken- länge	Fahrzeit	Strecken- länge	Fahrzeit
Kopfbahnhof für Stuttgart"	40 km	20'	29 km	12'
heute	71 km	43'	---	---
K21	66 km** 79 km***	39' ??	54 km	36'
S 21	65 km	44'	54 km	36'

* jeweils schnellster Zug

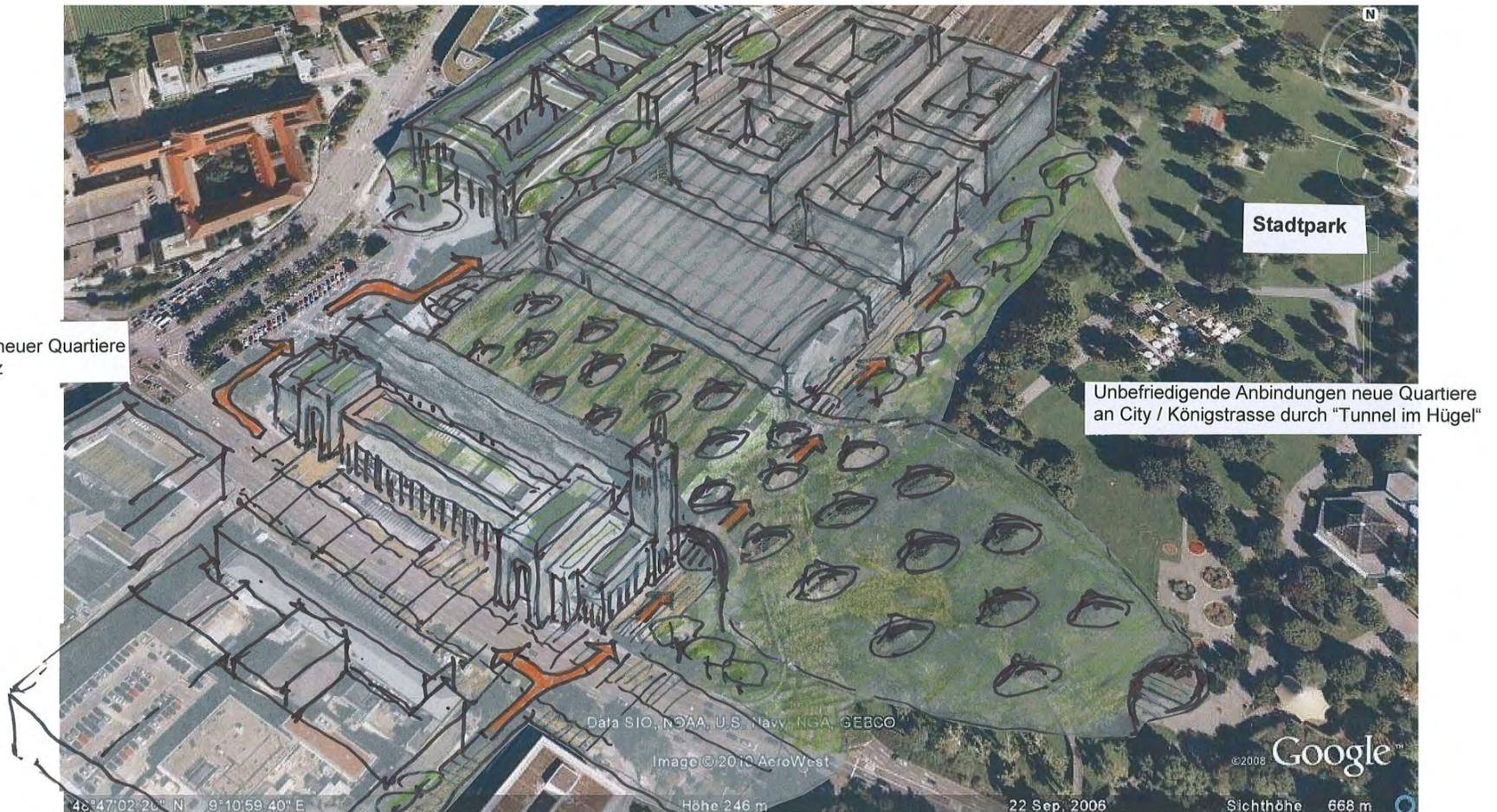
** über Ostfildern - Untertürkheim

*** über Flughafen - Vaihingen

Chart 10

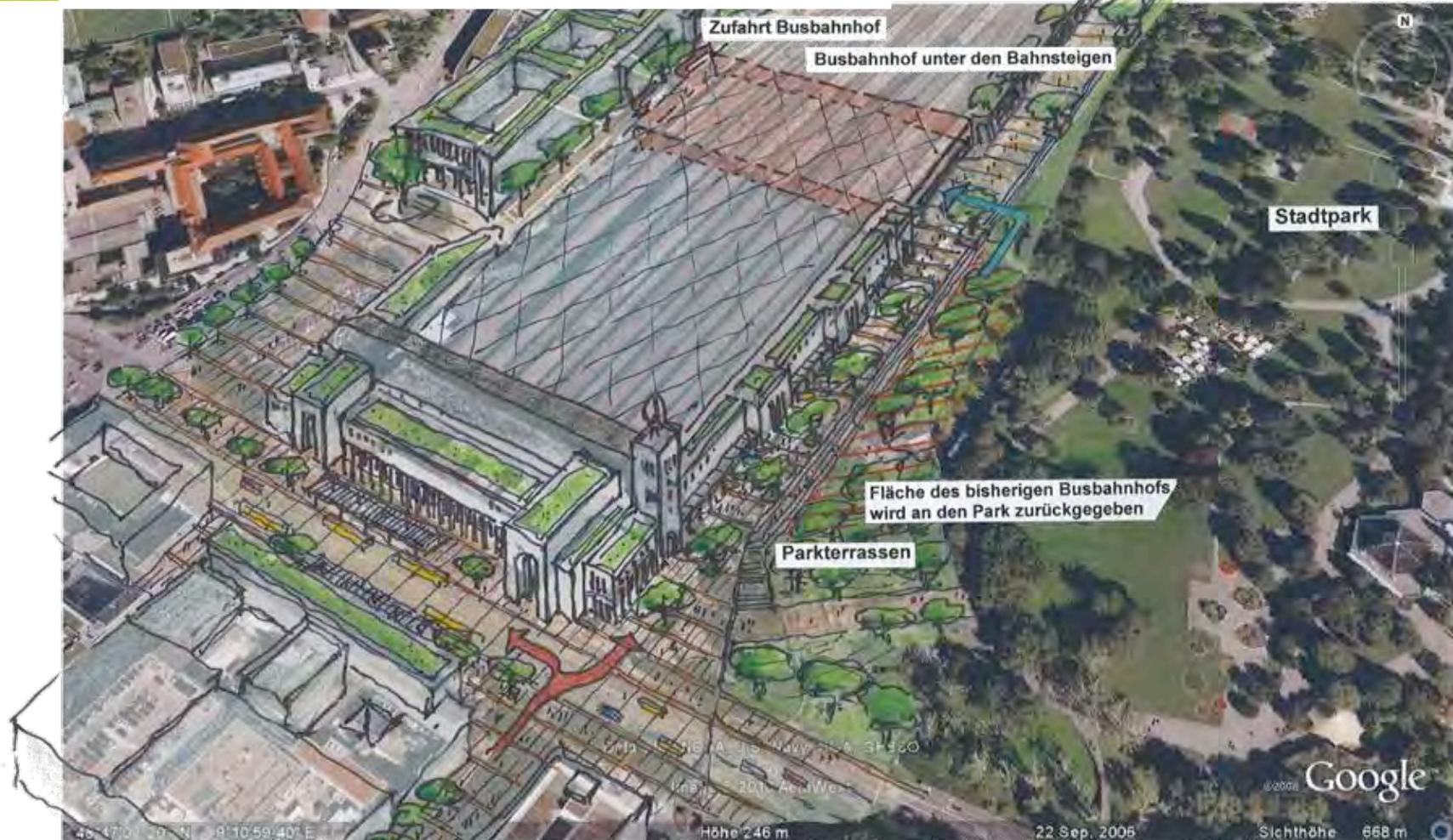
Städtebauliche Mängel bei S21

Verwinkelte Erschließung neuer Quartiere über Georg Kiesinger Platz



Unbefriedigende Anbindungen neue Quartiere an City / Königstrasse durch "Tunnel im Hügel"

- Bahnhofstorso steht „verloren“ und ohne Funktion zwischen Platz und Hügel
- Der Hügel selbst ist „Unort“, nicht Platz und nicht Park, trennt City und Park, ent-urbanisiert den Ort
- Der direkte Weg zum Quartier hinter dem Berg führt durch den Tunnel oder über den Berg
- Ein Busbahnhof fehlt, stattdessen soll er am Flughafen entstehen !



- Verkehrsberuhigung Arnulf Klett Platz nach Verlegung Mittlerer Ring auf Wolframstrasse
- Zeitgemäße Nutzung des freigewordenen Südflügels für Reisende und Angekommene
- Busbahnhof unter dem hinteren Teil der Bahnsteige an zentraler Stelle

K21

Hauptbahnhof Stuttgart



K21

Übergang zu den „Parkterrassen“ - unsere Vision



K21

Blick vom Park auf den Südflügel: jetzt



K21

„Südflügel-Arkaden“ an „Parkterrassen“ - unsere Vision



Hohe Stützmauer entlang der Schlossgartenstrasse

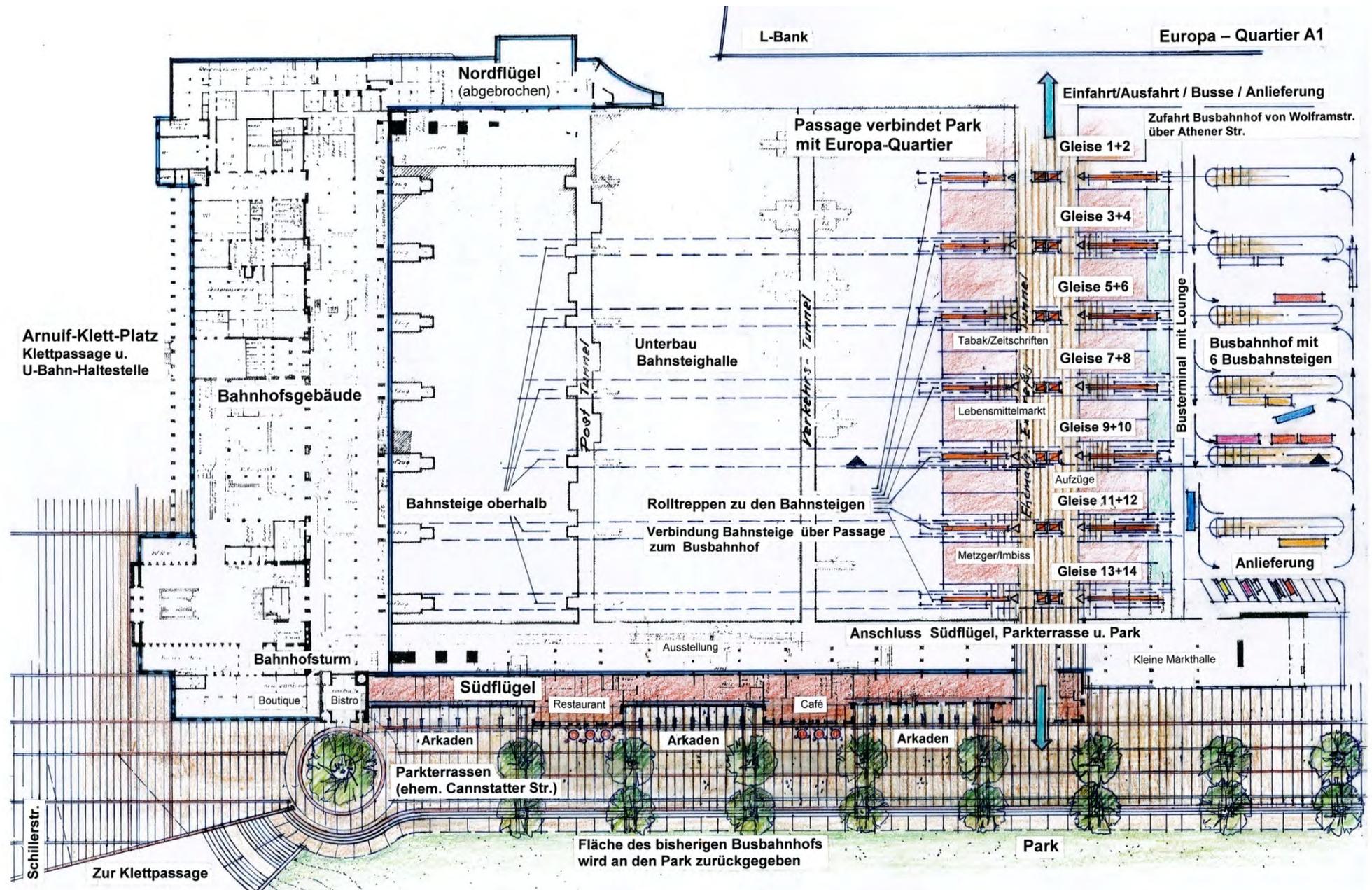


K21

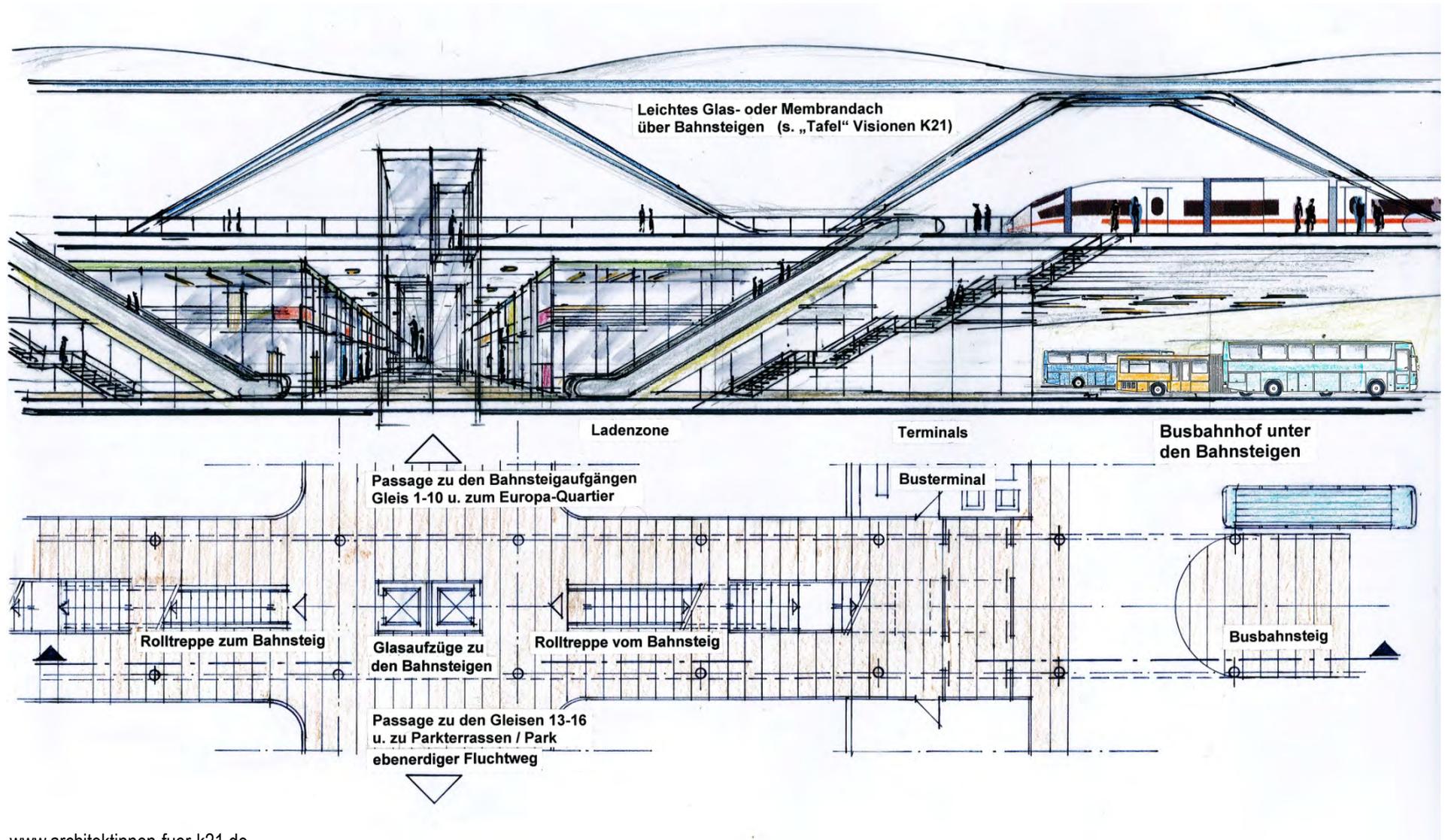
Neuer Boulevard + Parkterrassen am Schlossgarten – unsere Vision



Zentraler Busbahnhof unter den Gleisen - eine optimierte Verknüpfung



Bahnsteige + Busbahnhof auf 2 Ebenen direkt übereinander



K21

Hauptbahnhof mit verkehrsreduziertem Arnulf Klett Platz, Parkterrassen und ebenerdigem Zugang zu den Bahnsteigen



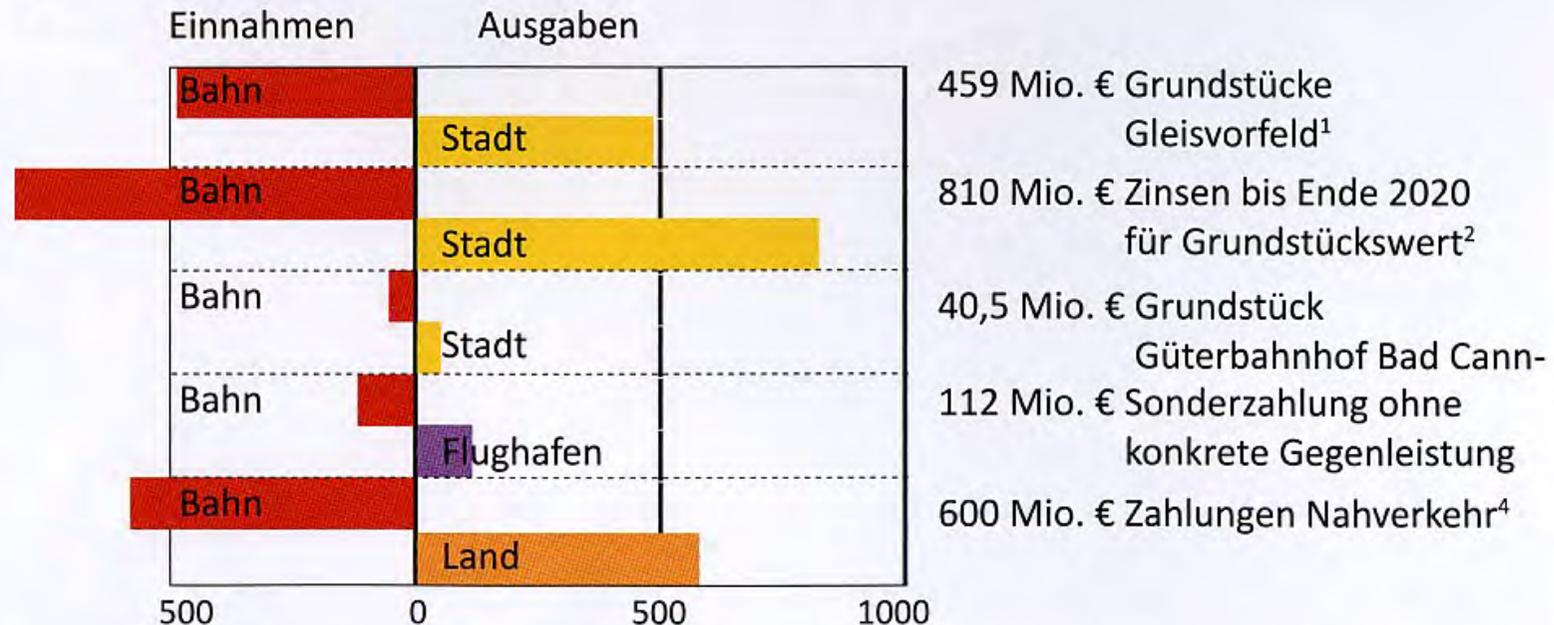
K21 weitere mögliche Bahnsteigüberdachung



Wer finanziert Stuttgart 21 wirklich?

Im Vorfeld und im Hintergrund gab es erhebliche Geldströme.

Zahlungen (in Mio. Euro):

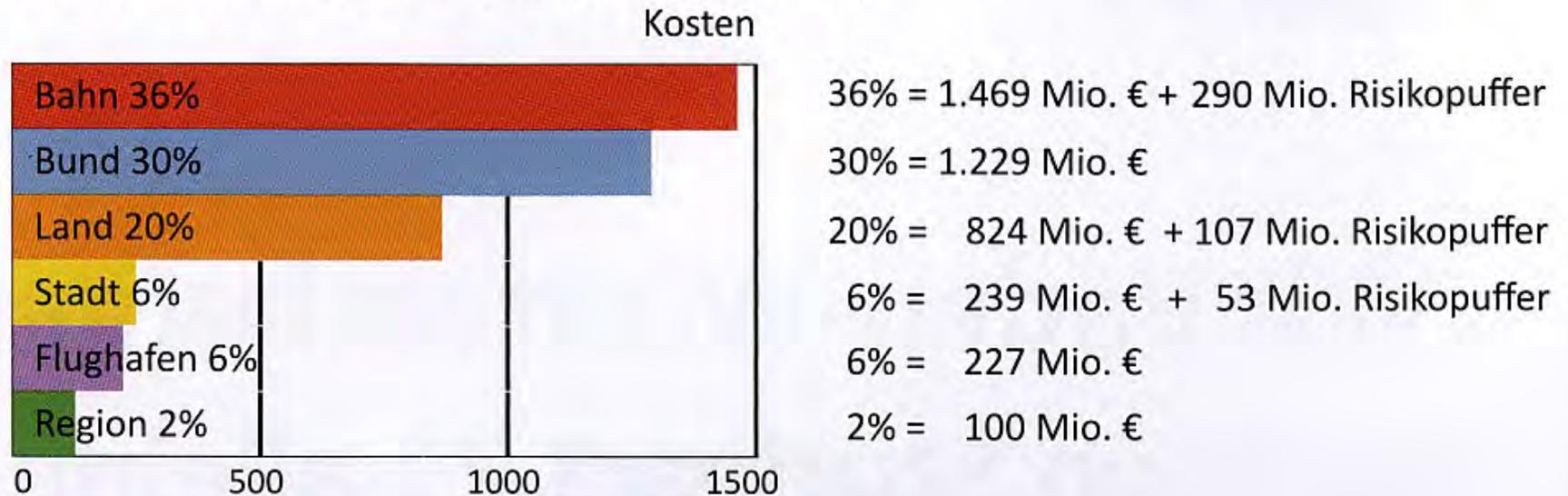


Das gibt in Summe Einnahmen von 2.022 Mio.Euro für die Bahn.

- 1 Die vollen Grundstückskosten und der Wiederverkaufswert werden erst nach der Sanierung der Grundstücke bekannt sein.
- 2 Zins und Zinseszins für 459 Mio. Euro über 19 Jahre bei 5,5 Prozent Zinsen.
- 3 Grundstückskauf ohne Sanierungskosten.
- 4 300 Mio. Euro sind belegt. Die Schätzungen von Verkehrsausschuss und VCD reichen von 600 Mio. Euro bis 1.000 Mio. Euro.

Die Projektträger sagen: Die Kosten für Stuttgart 21 (ohne Neubaustrecke) betragen 4.088 Mio. Euro, zuzüglich des bereits fest eingeplanten Risikopuffers von 450 Mio. Euro. Bahn und Bund übernehmen 66 Prozent der Kosten.

Kosten laut Projektträger (in Mio. Euro):



Das sieht nach einem guten Geschäft aus – für die Bahn !

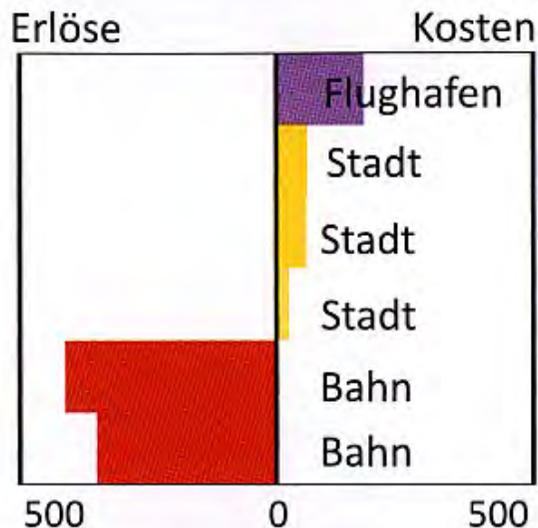
Erklärung:

Land = Baden-Württemberg / Stadt = Stuttgart / Flughafen = 35% Stadt, 65% Land

Region = 26% Stuttgart, je 18,5% Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr

Weitere Kosten werden im Projekt Stuttgart 21 gerne verschwiegen.

Zusatzkosten (in Mio. Euro):



150 Mio. € Fernbahnhof am Flughafen

40 Mio. € Umbau Stadtbahn

35 Mio. € Kauf und Renovierung Mineralbäder

10 Mio. € Verlagerung/Umbau Schulen und Gebäude

400 Mio. € Voraussichtlicher Erlös aus Verkauf Flächen A1

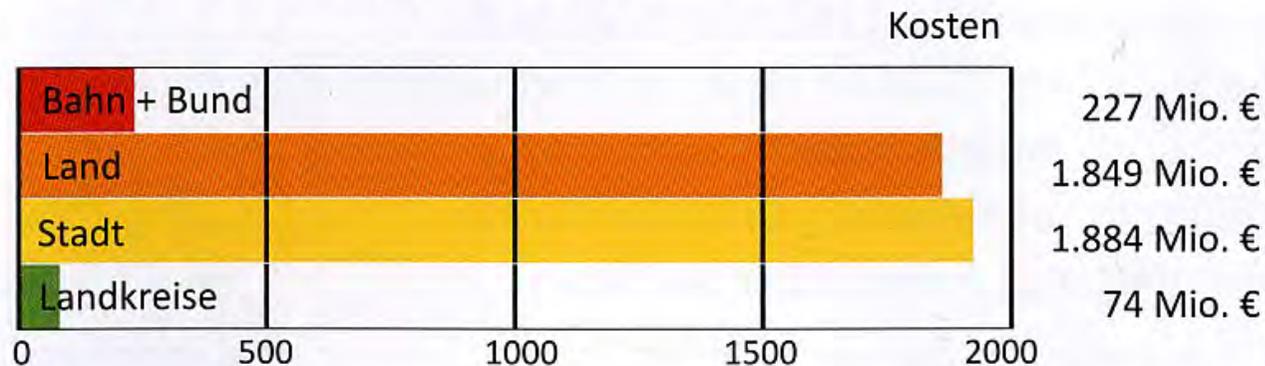
340 Mio. € Gewinne aus unterlassener Instandhaltung bis 2020

Das ergibt nochmals einen Erlös für die Bahn in Höhe von 740 Mio. Euro.

S 21 ist kein Geschenk der Bahn

Die Bahn gehört zu 100 Prozent dem Bund. Deshalb sind die Kosten und Gewinne von Bahn und Bund miteinander zu verrechnen. Der Flughafen und die Region werden auf die Kostenträger Stadt, Land und Landkreise aufgeteilt. Mit den offiziell angegebenen Projektkosten (inkl. Risikopuffer) von 4538 Mio. Euro, ergibt sich beim Verrechnen von Zahlungen und Zusatzkosten...

Die wahre Kostenverteilung (in Mio. Euro):



Der Bund ist nicht Finanzierungspartner für Stuttgart 21. Die Bahn hat ihr Kostenrisiko von vornherein begrenzt. Die heute schon absehbaren Mehrkosten werden wahrscheinlich nur von Stadt und Land getragen.

Bahn und Bund zahlen fast nichts, Stadt und Land zahlen fast alles!

Mit anderen Worten:

- Die Verträge sind auf Grund von vorsätzlichen Fehlinformationen entstanden
- Derartige Verträge können sich nicht auf eine demokratische Legitimation berufen
- Es wäre zu prüfen, inwieweit das Land sogar Schadenersatzansprüche gegenüber der Bahn geltend machen kann

Bilden Sie sich Ihr eigenes Urteil - unser Fazit für Baden Württemberg:

- K 21 ist kurzfristig und schrittweise nach Erfordernis modernisierbar und ausbaubar
- Hohe Kostenrisiken durch geologische Unwägbarkeiten und bei Mineralwasservorkommen entfallen
- Große Kapazitätsreserven für zukünftige Steigerungen der Fahrgäste und Züge
- K 21 ist mit seinem möglichen integralen Taktfahrplan optimal für die Zukunft aufgestellt im Verkehrsknoten Stuttgart
- Gute Vernetzung mit dem S-Bahnverkehr in Stuttgart (keine Verschlechterung wie bei S 21)

Fazit für Baden Württemberg:

- Der zentrale Busbahnhof (ZOB) verbindet die Region direkt mit dem Fernverkehr
- Keine Betriebs- und Sicherheitsprobleme bei K 21 weil ebenerdig
- Erhält den denkmalgeschützten Bahnhofsbau als wesentliches Identitätszeichen für die Landeshauptstadt
- Respektiert die topografisch vorgegebene historische Situation in Stuttgart
- K 21 ist optimal für **alle** Menschen, Alte, Behinderte, mit Kinderwagen, Fahrrad, Gepäck...

- K 21 ist wesentlich kostengünstiger als der extrem aufwändige Kellerbahnhof
- An S 21 gebundene frei werdende Gelder können in sinnvolle Projekte investiert werden
- S 21 funktioniert erst nach 15-20 Jahren Bauzeit
- K 21 erlaubt einen demokratischen Planungsprozess, orientiert am Interesse **aller Bahnreisenden** und nicht nur in Stuttgart, deshalb:

JA - ZUM AUSSTIEG