



S21 – Der neue Herzinfarkt Europas

Der Durchgangsbahnhof erlaubt keinen Integralen Taktfahrplan (ITF), d. h. Anschlüsse werden verpasst, Verspätungen können nicht kompensiert werden und die Fahrzeiten werden länger statt kürzer.

Der nur 8-gleisige Tunnelbahnhof erreicht allenfalls die Kapazität des heutigen Kopfbahnhofs. Ein sanierter und auf den aktuellen Stand der Technik gebrachter Kopfbahnhof leistet deutlich mehr, bei höherem Komfort.

Die Streckenführung bei S21 erlaubt keinen Güterverkehr, obwohl dies ursprünglich ein Argument für die Entwicklung von S21 war. Dieselloks und Züge ohne ETCS-System können im Tiefbahnhof nicht fahren. Es gibt – wie die Schlichtung enthüllt hat – bis heute keinen plausiblen Fahrplan und keinen bahntechnischen Funktionsnachweis, stattdessen bestehen Mängel durch Mischverkehr, eingleisige Streckenabschnitte und ebenengleiche Kreuzungen. Es gibt keine Notfall-Fahrpläne.

Das Verkehrskonzept am Flughafen ist nicht durchgeplant und nicht planfestgestellt. Die bei S21 vorgesehene Nutzung der S-Bahngleise für den Fernverkehr ist bahntechnisch und sicherheitstechnisch aufgrund zu enger Tunnel inakzeptabel.

Der Bahnbetrieb kann erst in 10 bis 20 Jahren nach Fertigstellung aller Teilbereiche, vor allem auch der Neubaustrecke nach Ulm, aufgenommen werden.

Der Tunnelbau birgt geologische Risiken durch quellendes Anhydritgestein, mit der Folge hoher Sanierungskosten und Stilllegungen des Zugverkehrs (siehe Engelbergtunnel).

Brandschutz + Sicherheitsvorkehrungen erfordern hohe Zusatzkosten

S21 ist nicht zukunftsfähig, nicht erweiterbar, nicht ausbaufähig, die Anschlüsse im Durchgangsbahnhof sind schlechter, die Fahrzeiten verlängern sich daher auf Grund der höheren Wartezeiten!

Die Kosten: S21 ist ein Milliardengrab

Es gibt keine ehrliche Wirtschaftlichkeitsberechnung. Die Kosten werden zu niedrig und der Nutzen zu hoch angesetzt.

Der Bundesrechnungshof und andere Gutachter prognostizieren erhebliche Mehrkosten. Die Berechnungen gehen bis zu einer Verdoppelung der genannten Kosten von 4.1 Mrd. auf bis zu über 8 Milliarden Euro.

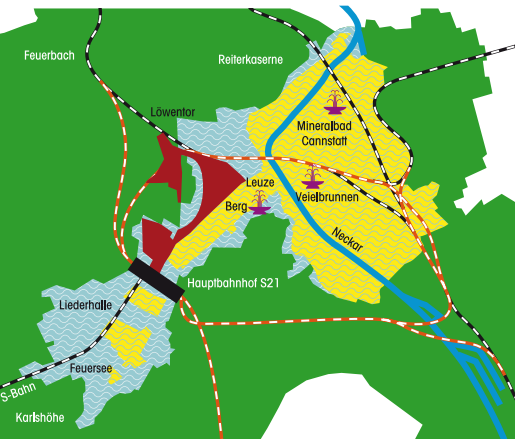
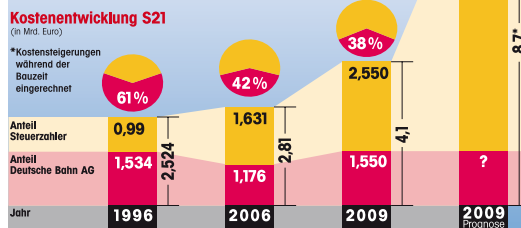
Mit dem hohen Finanzbedarf – die ebenfalls milliarden-schweren Kosten der Neubaustrecke nach Ulm kommen

noch hinzu – entsteht ein Kannibalisierungseffekt für wichtigere Bahnprojekte in der Region, mit der Folge, dass alle Projekte, auch S21, wesentlich länger dauern und somit noch teurer werden. S21: nicht 10 sondern 20 bis 25 Jahre Baustelle?

Die Stadt Stuttgart muss darüber hinaus für **zusätzliche Maßnahmen** aufkommen, die bislang noch nicht hochgerechnet wurden: für Grundstückskäufe, für Verlegung von Busbahnhof, Stadtbahnlinien und Neckar-Realschule sowie Finanzierungsanteile beim Flughafen und der Region.

In Summe ca. 1.0 Milliarden Euro zusätzliche Kosten.

Dreifache Kosten und keine Verkehrsvorteile durch S21!



Unsere Mineralquellen: Unübersehbare Risiken

Stuttgart hat nach Budapest das größte Mineralquellenaufkommen in Europa. Das Mineralwasser verläuft unter der Stadt in nordöstlicher Richtung und steht – da das Einsickerungsgebiet höher liegt – unter starkem Druck. Eine darüber liegende Schutzschicht verhindert, dass es an die Oberfläche austritt.

Die Gefahr der Verletzung dieser Schutzschicht wurde im Planfeststellungsbeschluss (PFB) bereits angesprochen.

Zitat: „Hier ist zu berücksichtigen, dass durch die Lage des Tiefbahnhofs in die das Mineralwasser schützende Schicht eingegriffen wird“.....„Die Nutzung der Heil- und Mineralquellen in den Bädern Berg und Bad Cannstatt könnte deshalb durch schadstoffhaltige Baustoffe und verunreinigte Infiltrationswässer qualitativ beeinträchtigt werden.“(PFB)

Zum Erhalt der Quellen wurden 1998 für die Stadt Heilquellenschutzgebiete mit unterschiedlicher Abstufung ausgewiesen. Die Kernzone (gelb in nebenstehender Grafik) genießt den höchsten Schutz. In ihr dürfen keine Tiefbauprojekte realisiert werden, um den Fluss der Mineralwässer nicht zu beeinträchtigen.

Bei der Festlegung dieser (gelben) Kernzone durch das Regierungspräsidium ist gezielt das Gebiet des geplanten Tiefbahnhofs ausgeklammert worden.

Das Grundwassermanagement:

Um die Baugrube für den Tiefbahnhof ausheben zu können, muss der Grundwasserspiegel von aktuell minus 4 Meter um 11m auf minus 15 Meter abgesenkt werden. Dafür wird ein sogenanntes „Wassermanagement-System“ erstellt, über das Grundwasser abgepumpt und an anderer Stelle wieder eingeleitet wird. Außer der Gefährdung der Mineralquellen und dem Eingriff in das Grundwassergefüge bedeutet dies für das Stadtgebiet und den Park:

17 km oberirdische Rohre über einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren!

(siehe nebenstehende Fotomontage)

Plakat: ArchitektInnen für K21
www.architektInnen-fuer-k21.de



Wassermanagement: 10 bis 15 Jahre!