

2,8 ... 4,5 ... 6,5 ... 10 Milliarden ...

Ein Aktienunternehmen darf das Firmenkapital nur investieren, wenn es gewinnbringend ist. Das weiß auch Bahnvorstand Volker Kefer. 2011 war von den Projektpartnern ein Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro vereinbart worden. Im Dezember 2012 gab die Bahn eine Kostensteigerung auf 6,5 Milliarden Euro zu. Nachdem Kefer einräumen musste, dass der Risikopuffer von 500 Millionen Euro praktisch aufgebraucht ist, nimmt er jetzt seinen Hut. Der Puffer sollte eigentlich alle Unwägbarkeiten bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21 abdecken; er ist jedoch schon heute komplett verplant.

Tatsächlich war dies aber noch nicht der letzte »Irrtum« in Kefers Amtszeit, der im Faktencheck alle Bedenken der kritischen Experten weglächelte. Der Bundesrechnungshof setzt noch einen drauf: Um weitere 3,5 Milliarden Euro hat sich Herr Kefer nach Meinung der Bonner Finanzprüfer verkalkuliert. Sie erwarten Kosten bis zu 10 Milliarden Euro. Dieser Betrag wird sich vermutlich noch erhöhen; denn viele Posten sind der Behörde heute gar nicht bekannt, weil die entsprechenden Teilprojekte wie der Filderabschnitt oder der Flughafenbahnhof noch nicht einmal geplant sind.

Varianten von Stuttgart 21

■ Stuttgart 21: Tiefbahnhof mit 8 Gleisen (4 Bahnsteigen); Leistungsfähigkeit: 33 Züge in der Stunde; Kosten: mindestens 10 Mrd. Euro. Kann von S-Bahnen nicht angefahren werden.

■ Stuttgart 21 Plus: Vorschlag Heiner Geißlers: Tiefbahnhof wie Stuttgart 21, jedoch mit 10 Gleisen. Aus Platzgründen nicht realisierbar.

■ Kombilösung: Vorschlag von Geißler und Stohler (SMA): Stuttgart 21, mit 4 unterirdischen Gleisen für Fernzüge plus Kopfbahnhof (auf 10 bis 12 Gleise reduziert); setzt Fertigbau von Stuttgart 21 von Feuerbach bis Flughafen voraus, Strecke Hbf-Obertürkheim entfällt.

Alternative: Umstieg 21

Modernisierter 16-gleisiger Kopfbahnhof; barrierefrei, kostengünstig, sicher; Leistungsfähigkeit: 54 Züge/Stunde (ausbaubar); anfahrbar auch für S-Bahnen; Verzicht auf den Tiefbahnhof; Nutzung der Baugruben für Gebäude des Kopfbahnhofs; Ersparnis gegenüber dem Fertigbau von Stuttgart 21 ca. 6 Milliarden Euro.

■ Das Technikgebäude, dessen Rohbau unter dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz fast fertig ist, kann das Stellwerk des modernisierten Kopfbahnhofs aufnehmen, zumal die Bahn das alte Stellwerk jahrelang vernachlässigt hat.

■ Die Grube zwischen den aktuellen Prellböcken und dem Bonatzbau bietet unter der Erde Platz für vieles, beispielsweise für einen Busbahnhof und einen Parkplatz für Kurzparker oder Mietfahrzeuge, für Carsharing oder für einen Fahrradstand. Aufzüge, Treppen und Rampen können das unterirdische Gebäude mit dem darüberliegenden Querbahnsteig verbinden.

■ Vom Querbahnsteig aus sind alle Bahnsteige ebenerdig erreichbar. Der Platz der ehemaligen Gepäckbahnsteige wird für eine alltagstaugliche Verbreiterung der Bahnsteige genutzt; dies erhöht den Komfort für die Bahnreisenden.

■ Überdacht wird alles durch transparentes Fotovoltaik-Glas, das jährlich bis zu 10 Gigawattstunden umweltfreundlichen Solarstrom erzeugt, immerhin 12 % des Verbrauchs aller Stuttgarter Stadtbahnen.

■ Im gerodeten Mittleren Schlossgarten kann auf einem Teil der Baugrube ein Ersatz für den abgerissenen Landes pavillon entstehen: Eine abgesenkte Freilichtbühne böte Raum für Kulturveranstaltungen, weitgehend abgeschirmt von Verkehrsgläuschen. Der Rest der Fläche wird wieder in eine Parkfläche mit Bäumen umgewandelt.

■ Die in neuer Optik wieder errichteten Seitenflügel bieten eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten: Warteräume für Bahn- und Busreisende, Versammlungsräume für Vereine und Verbände, auch Tagungen, Galerien und Ausstellungen finden hier Platz. Ein Terrassencafé bildet den Übergang zum Park im Bereich des Mittleren Schlossgartens. Im Nordflügel kann das IC-Hotel wieder auf seine alte Größe anwachsen.

■ Auch das Umfeld des neuen Kopfbahnhofs gewinnt deutlich an Attraktivität. Der Bahnhofsvorplatz steht Bussen und Taxis zur Verfügung, auf der Platzmitte entsteht eine glasüberdachte Bussteig-Insel. Diese verkehrsberuhigte Zone bildet einen fußgängerfreundlichen Übergang zur Königsstraße und Innenstadt.

■ Enorm kostensparend ist der Verzicht auf den Umbau des Nesenbachdükers mit seinen geologischen und mineralwasserbedingten Risiken. Ebenso entfällt die folgenreiche Verlagerung der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und die damit verbundenen Erschwernisse für alle Verkehrsteilnehmer durch die jahrelangen Sperrungen zentraler Stadtbahnstrecken.

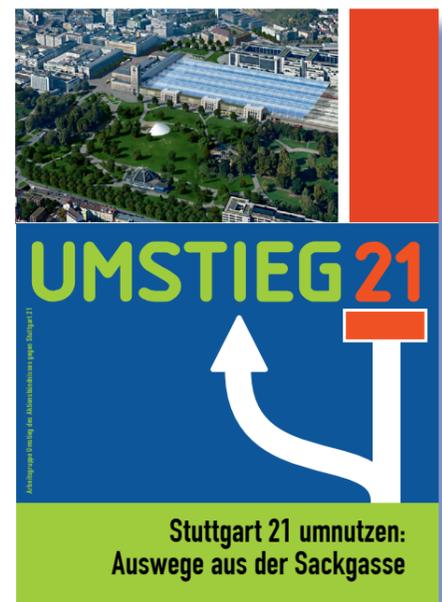
Stuttgart 21 ist für alle, die es sehen wollen, an einem toten Punkt angelangt. Eine nochmalige Erweiterung des Finanzierungsrahmens auf 10.000.000.000 Euro wird lediglich noch mehr Steuergelder für weitere lukrative »Nachbesserungen« in die Taschen von Bahn und Bauunternehmen spülen. Ähnlich wie beim Berliner Flughafen BER wird Stuttgart 21 selbst im Falle einer Fertigstellung bereits bei seiner Eröffnung hoffnungslos unterdimensioniert sein und dank der unzähligen Unzulänglichkeiten nie richtig funktionieren – falls es überhaupt zur Eröffnung kommt, denn zentrale Fragen des Brand- und Hochwasserschutzes sind weiterhin ungelöst.

Wer am Ende am meisten erpressbar für die unendlichen Nachschüsse sein wird, steht fest: Stadt und Land. Sollten Ministerpräsident Kretschmann und Oberbürgermeister Kuhn es ernst damit meinen, nicht »den Wowereit machen« zu wollen, sollten sie nun die Chance zum Ausweg aus dieser Sackgasse ergreifen. Und die heißt allemal: Raus aus Stuttgart 21 und endlich hin zum modernisierten Kopfbahnhof. Umstieg 21 – jetzt! 🐣



Mehr Informationen zum Konzept finden Sie unter www.umstieg-21.de. Dort können Sie auch die Broschüre »Umstieg 21« kostenlos herunterladen.

In gedruckter Form erhalten Sie diese an der Mahnwache am Stuttgarter Hauptbahnhof und an allen Infoständen in der Region.



NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 65

Umstieg 21 – jetzt!

Ein leistungs- und ausbaufähiger Bahnhof, sicher, barrierefrei, hell und dazu noch preisgünstig. So attraktiv sieht die Alternative zu Stuttgart 21 aus. Und sie liegt auf der Hand, da Stuttgart 21 jeglichen Kostenrahmen und -deckel nachweislich sprengt. Der Bundesrechnungshof durfte nach drei Jahren endlich seine Prognose vorlegen und geht darin nach Presseberichten von 10 Milliarden Euro für die Fertigstellung aus. Das sind 3,5 Milliarden Euro mehr als derzeit offiziell genannt. Obwohl Schlossgarten und Kopfbahnhof inzwischen schwer geschädigt und zahllose Stuttgart-21-Folge-Baustellen im Stadtgebiet zu sehen sind, gibt es einen Ausweg. Sogar einen, der die vorhandenen Baustellen erfolgreich nutzen kann: eine kluge Modernisierung des Kopfbahnhofs, die bis zu 6 Milliarden Euro sparen wird!

Jeder Bahnreisende in Stuttgart kennt die Baugruben am Kopfbahnhof. Hier sollten eigentlich schon längst die ersten Segmente des neuen Tiefbahnhofs stehen; doch seit Monaten herrscht weitgehend

Stillstand. Ein Anblick, an den man sich in Stuttgart gewöhnen muss. Denn große Baufortschritte sind nicht zu erwarten, solange ungeklärt ist, wer von den Projektpartnern die prognostizierten 3,5 Milliarden Euro Mehrkosten zahlt. Damit beträgt die Finanzierungslücke bei Stuttgart 21 insgesamt sogar rund 4,5 Milliarden Euro. Die Bahn, der Bund, das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart haben gleichermaßen erklärt, dass sie diese Kosten nicht übernehmen.

Dies hat Architekten, Ingenieure und Bahnexperten auf den Plan gerufen. Sie haben überlegt, wie man Stuttgart unter

Berücksichtigung der bereits verrichteten Arbeiten schnell und kostengünstig wieder einen zukunftsorientierten und leistungsfähigen Bahnhof sichern kann. Ihre vernünftige Vorgabe: Das, was schon errichtet und gegraben wurde, soll möglichst intelligent genutzt werden. Und das geht, wie ihr Vorschlag »Umstieg 21« nachvollziehbar aufzeigt! Die 50-seitige Broschüre liefert darüber hinaus ein umfassendes verkehrliches Konzept mit Vorteilen für den Großraum Stuttgart und besonders die Filder ebene. Aus Platzgründen können hier nur die Eckpunkte rund um den Stuttgarter Bahnhof vorgestellt werden. 🐣

Eckpunkte von Umstieg 21

- Bis zu 6 Milliarden sparen
- Baustellen sinnvoll umnutzen
- Alles zentral am Hauptbahnhof: Bahn, ÖPNV, ZOB, Auto, Taxi, Rad
- Züge, S- und U-Bahn wieder pünktlich
- Schienenkapazität für die Zukunft
- Wohnungsbau schon heute möglich: die »Neue Prag«
- Genauso schnell in Ulm

In der Region:

- Umstieg auch mit Neubaustrecke möglich
- S-Bahn-Ringschluss Wendlingen-Neuhausen-Flughafen
- Express-S-Bahn: in 20 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen
- Ausbau der Gäubahn zur attraktiven Nahverkehrsstrecke
- 5. und 6. Gleis nach Feuerbach
- 5. und 6. Gleis nach Bad Cannstatt

Umstieg 21

- Kopfbahnhof mit 3 Ebenen
- 24 m hohe, lichte Bahnsteighalle
- Solardach mit Energiegewinnung bis zu 10 Gigawattstunden/Jahr
- ZOB plus Fahrradstation unter den Gleisen
- Parkdeck im UG
- Verkehrsberuhigter Bahnhofsvorplatz
- Kiss-and-ride-Zone
- Wiederaufbau der Seitenflügel in neuer Optik
- Terrassencafé zum Schlossgarten
- Wiederherstellung des Parks im Mittleren Schlossgarten mit eingesenkter Freilichtbühne

