

In Stuttgart hatte jemand ein sehr sinniges Plakat für die Demo am 11.12.2010 vorbereitet. Darauf war ein Fahrrad mit quadratischen Rädern zu sehen, daneben stand: Der Schlichterspruch des Dr. Geißler: Runde Räder wären zwar praktischer gewesen, aber wenn für eckige schon die Baupläne existieren...“

Die Schlichtung hatte dann eindeutig ergeben, dass das Konzept für einen ertüchtigten Kopfbahnhof die bessere, zukunftsfähigere und auch kostengünstigere Lösung ist. Der Tiefbahnhof mit seinen acht Gleisen wird nie die Leistungsfähigkeit des jetzigen Kopfbahnhofs erreichen, geschweige denn die eines ausgebauten Kopfbahnhofs. Heiner Geißler hatte am Ende Stuttgart 21 plus empfohlen – einen Nachweis für 30 % Leistungszuwachs (also 49 Züge in der Spitzenstunde), Barrierefreiheit, zehn Gleise. Auf das Plakat bezogen heißt das, dass die Ecken abgefeilt werden, die Räder aber nicht rund werden. Oder wie die Rückseite des Plakats zeigte: Nach der Schlichtung hat das Rad eine Klingel.

Sehen wir uns doch mal die Nachteile des Tiefbahnhofs an:

Schon die offizielle Kostenschätzung der Bahn geht von 6,5 Milliarden Euro aus, intern ist die Rede von mindestens 11 Milliarden Euro. Zählen wir die Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm dazu, kommt die Bahn auf insgesamt über 10 Milliarden Euro. Dieses Geld fehlt dann für sinnvollere Investitionen in Wartung von Gleisen und Zügen oder z. B. den Ausbau der Strecken Frankfurt – Mannheim und Mannheim – Heidelberg. Und gerade das Instandhalten von Gleisen und Zügen führt zu Zeitersparnis – nicht die teuren Schnellzugstrecken.

Es wird nur noch acht Gleise geben – da haben Mannheim und sogar Heidelberg schon heute mehr – und viel weniger Zufahrts- und Abfahrtsmöglichkeiten als heute, das heißt, dass ein verspäteter Zug gleich viele andere Züge aufhalten wird.

Somit gibt es keine Zeitersparnis, wie von den Pro-Stuttgart-21-Leuten behauptet; der Schlosspark wird zerstört, und die Grabungen gefährden auch die Mineralquellen, für die Stuttgart berühmt ist – es ist die Stadt mit den meisten Mineralquellen nach Budapest. Nicht zuletzt sind die Tunnelbohrarbeiten sehr gefährlich, da Stuttgart sich auf Gipskeuper befindet, der in Verbindung mit Wasser aufquellen kann, und dann sind Häuser einsturzgefährdet – man denke nur an den ständig sanierungsbedürftigen Engelbergtunnel oder Staufen, wo Häuser nach Erdwärme-Bohrungen Risse aufweisen!

Der neue Tiefbahnhof ist nicht nur weniger leistungsfähig, er ist auch nicht behindertengerecht. Es wird Treppen und Rolltreppen, jedoch kaum Fahrstühle geben, und warum muss man überhaupt, um von einem Gleis zum anderen zu kommen, riesige Tribünen erklimmen, wenn es heute – am Kopfbahnhof – ebenerdig geht und es somit auch für Leute im Rollstuhl oder mit Rollator kein Problem ist, in einen anderen Zug umzusteigen. Der Platz an den Bahnsteigen ist ebenfalls viel zu knapp bemessen. Entweder es gibt noch ein paar Brandschutztreppen, die für Fahrgäste überhaupt keinen Platz mehr lassen, oder es gibt etwas mehr Platz, aber keine weiteren Fluchtwege. Darüber hinaus will die Bahn Geld beim Brandschutz in den Tunneln sparen. In der Schlichtung konnten die Leute von der Bahn nicht sagen, ob und wann die Türen zur den Fluchttunneln auf- oder zugehen, ob Rauch in die Fluchttunnel zieht usw. Außerdem wird es keine herkömmlichen Signalanlagen geben, so dass nur hochmoderne ICEs durch die Tunnel fahren können, jedoch keine Regionalzüge. Stell dir vor, es gibt einen Bahnhof, und keiner geht hin!

Die Bauarbeiten werden sehr lange dauern, selbst die Bahn geht nun davon aus, dass der Tiefbahnhof frühestens Ende 2022 in Betrieb gehen kann, sie behindern jetzt schon

den Bahnbetrieb in und um Stuttgart stark, und der Baustellenverkehr verpestet die ohnehin schon schlechte Luft. Der Kopfbahnhof hingegen kann mit weniger Aufwand und ohne gravierende Auswirkungen auf den laufenden Bahnverkehr realisiert werden.

Ich fasse noch einmal zusammen:

- Der angeblich bestgeplante Bahnhof ist noch nicht zu Ende geplant und genehmigt.
- Er hat nur eine Maximalkapazität von 32 Zügen pro Stunde, also weniger als der Kopfbahnhof heute, und ist extrem verspätungsanfällig.
- Die Kosten explodieren, und die Finanzierung ist nicht gesichert: Weder Bahn, noch Bund, noch Land wollen die Mehrkosten tragen.
- Wichtige Bahnprojekte für die Region werden dafür auf Eis gelegt.
- Der Tiefbahnhof wird nicht behindertengerecht.
- Er hat – wie auch die Tunnel – keinen genehmigungsfähigen Brandschutz.

Dennoch will die Bahn nun „bauen, bauen, bauen“ – als ob wir ein Haus errichten wollten, das nicht komplett entworfen ist, und wir einfach schon mal Balkon und Schlafzimmer im 2. Stock sowie Teile des Dachs bauen, ohne dass das Fundament steht.

Die Bundestagswahlen rücken näher, und wir alle haben die Qual der Wahl: Wer weiß heute noch, welche Partei wirklich eine Alternative darstellt? **Nur für zwei Stuttgarter Wahlbezirke werden als Direktkandidaten Projektgegner kandidieren, um das Thema Stuttgart 21 gegen Merkels und der Grünen Willen in den Wahlkampf zu bringen.** Wir in der Kurpfalz haben schon bei der Volksabstimmung Ja zum Ausstieg gesagt, und auch jetzt werden wir den Tiefergelegten einen Denkkzettel verpassen. Sie sollen mit ihrem Irrsinn nicht durchkommen!
Oben bleiben!