

Argumente für Stuttgart 21

Argument 1

Bäume/Park

S21

Es werden 282 Bäume mit einem Stammumfang größer 80 cm gefällt (nach Stuttgarter Baumsatzung, siehe Planfeststellungsunterlagen/Beschluss PFA 1.1). Und zwar im Park, vor dem Nordflügel und auf der Nord-Westseite des Gleisvorfeldes in Richtung Nordbahnhof. Darunter einige sehr große und zum Teil sehr alte Bäume. Ein Stammumfang von 80 cm entspricht übrigens einem Durchmesser von 25 cm, es werden also auch jede Menge „kleinere“ Bäume gefällt.

Diese werden bis 2020 durch 293 neue, bis zu 12 m hohe Bäume ersetzt, also nicht gerade Setzlinge. Der Park wird um 20 ha (=200.000m²) erweitert, das entspricht ca. 30% der heutigen Parkfläche. Ab 2020 kommen hier noch weitere, mindestens 1.000 bis maximal 5.000 Bäume dazu.

Sanierung bestehender Kopfbahnhof

Im Park ändert sich nichts, keine Vergrößerung, keine zusätzlichen Bäume.

K21

Nach Vorstellung der K21-Befürworter sollen die zwei neuen Gleise nach Bad Cannstatt in der bei S21 für die S-Bahn vorgesehenen Tunneltrasse verlaufen. Es ist jedoch anzuzweifeln, dass die hierfür erforderliche Kreuzung der vorhandenen vier S-Bahn-gleise gelingt. Ein Abtauchen innerhalb des Gleisvorfeldes ist aus Platzgründen nicht realisierbar, da schon seit dem Bau der S-Bahn die Anbindung der Gäubahn mangels Flächen von einer zweigleisigen auf eine eingleisige Streckenführung reduziert werden musste. Es ist daher davon auszugehen, dass - wie bei den von der Bahn in den 90zigen untersuchten Kopfbahnhofvarianten - die zwei neuen Gleise in Richtung Bad Cannstatt süd-östlich des bestehenden Gleisvorfeldes angeordnet werden müssen. Dadurch wird der Park um ca.

1.500 m * 10m =15.000 m² =1,5 ha im Bereich der Platanenallee

(Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Allee) dauerhaft verkleinert. D. h. es müssen (Werte nur geschätzt, aber vielleicht macht sich ja jemand die Mühe nachzuzählen) ca. 1.500 m Länge Platanenallee*2 Baumreihen/7,5m Baumabstand = 400 Bäume gefällt werden.

Von der Ehmannstraße bis zur Neckartalstraße wird eine Tunnel parallel zum bestehenden Bahntunnel, ebenso wie dieser in offener Bauweise, erforderlich. Dadurch ist von weiterer, temporärer Parkzerstörung direkt vor dem Schloss Rosenstein auszugehen. Zusätzlich erforderliche Baumfällungen im Neckartal wurden ebenfalls nicht betrachtet.

Argument 2

Mineralwasser

S21

Eine Gefährdung des Mineralwassers ist zwar unwahrscheinlich, aber nicht vollständig auszuschließen. Diesem Umstand wurde im Planfeststellungsverfahren durch das umfangreiche Grundwassermanagement, Problembehandlungsszenarien und Auflagen Rechnung getragen. Die Baugrube wird abschnittsweise und nicht in einem Stück erstellt.

Dabei ist außerdem zu beachten, dass der neue Tiefbahnhof eine Ebene oberhalb der bestehenden S-Bahn (entspricht ca. 10m) liegt, und zwar, bezogen auf das Mineralwasser, stromabwärts parallel und in gleicher Höhenlage wie die Stadtbahn in der Schillerstraße. Der Stadtbahntunnel quert von der Heilbronner Str. bis zur Willy-Brandt-Str. über eine Länge von ca. 500 m den gesamten Talkessel und hat eine Bauwerkshöhe von knapp

7,5 m bzw. im Bereich der Arnulf-Klett-Passage über ca. 250 m die gleiche Bauwerkshöhe wie der neue Tiefbahnhof. Der Mineralwasserspiegel liegt nochmals 30 – 50 Meter unter dem S-Bahntunnel.

Siehe hierzu:

http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/Downloads/94e7b6bc-e20b-4ef6-a9ac-1a8d585d4e7b/94e7b6bc-e20b-4ef6-a9ac-1a8d585d4e7b_aa6e897c-b2e4-409e-a623-927bc1464709_Selected.jpg

K21

Das Risiko einer Mineralwassergefährdung ist bei K21 geringer als bei S21, jedoch durch den Bau des für das 3. und 4. Gleis nach Bad Cannstatt erforderlichen Tunnel unter dem Rosensteinpark von der Ehmann- bis zur Neckartal Straße und der neuen Neckarbrücke ebenfalls nicht auszuschließen.

Argument 3

Gefährdung des Bahnhofsturms

S21

Der Bahnhofsturm ist nicht, wie fälschlicher Weise immer wieder behauptet wird, auf Eichen-, sondern auf Eisenbetonpfählen gegründet.

Diese Material ist gegen Wasserentzug unempfindlich.

Von einer fachgerechten Bauausführung ausgegangen, werden wie auch beim Bau der Arnulf-Klett-Passage und der U-Bahn, die in ähnlicher Tiefe wie der neue Hbf liegen, keine Schäden am Turm auftreten. Wie bei S21 wurde die Baugrube bei diesen Baustellen mit einer offenen Wasserhaltung (Grundwasserabsenkung) trocken gehalten.

Argument 4

Bau von Tunneln durch Anhydrit

S21

Natürlich sind im Tunnelbau Risiken niemals vollständig auszuschließen.

Jedoch ist Stuttgart eine der europäischen Großstädte mit den meisten bergmännischen Tunneln und es liegen jede Menge Erfahrung mit Vortrieb durch Anhydrit vor. Die beiden erstgenannten Tunnel führen durch die gleichen Gesteinsschichten wie der bei S21 geplante Fildertunnel.

- Hasenberg tunnel (S-Bahn), 5.500m, teilweise im Anhydrit
- Heschlacher Tunnel (B14), 2.300 m, teilweise im Anhydrit
- Wendeschleife (S-Bahn), 1.500m, im Anhydrit
- Wagenburgtunnel (825m), im Anhydrit
- Schwabtunnel (125m)
- Pragtunnel, S-Bahn (Länge 680 m)
- Pragtunnel, Fernbahn(Länge 680 m)
- Kriegsbertunnel (579 m)
- Hasenberg tunnel (Gäubahn) (258 m)
- Berghautunnel (200 m)
- Schnarrenbergtunnel (272 m)
- Stadtbahntunnel Zuffenhausen (581m)
- Weinsteigtunnel (SSB) 2.730 m
- Waldautunnel (SSB) 1.529 m
- Tunnel Steinhaldenfeld 940 m

Die zahllosen Tunnel in offener Bauweise sind nicht aufgeführt. Auch genannt sei der Engelberg-Basistunnel (2.530 m, teilweise im Anhydrit), bei dem ein deutlich größerer Querschnitt (20,5m*18,5m,

http://www.bjoern-holm.de/downloads/engelbergtunnel_s4.jpg) als bei den o. g. Tunneln aufgefahren wurde und deshalb erhebliche Probleme auftraten. Zum Vergleich: Die geplanten Bahntunnel haben einen Durchmesser von nur ca. 10 m.

Argument 5

Längsneigung der Bahnsteige im Tiefbahnhof

S21

Es wird immer wieder darauf verwiesen, dass die abschnittsweise Längsneigung der Bahnsteige von bis zu 15 ‰ (=1,5%) ein Mangel von S21 sei. Welchem Fahrgast ist denn bisher aufgefallen, dass die S-Bahn-Haltestelle Schwabstraße eine Längsneigung von 16‰, Feuersee eine Längsneigung von bis zu 20‰ aufweist? Abgesehen davon, dass von den genannten Station bis heute kein massenweises Davon rollen von Kinderwagen bekannt ist, wird ein Hineinrollen von Gegenständen in das Gleis durch eine Querneigung der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte hin verhindert.

Argument 6

Komfort für Reisende

S21

Zwischen den einzelnen Bahnsteigen ist die Benutzung von Treppen, Rolltreppen oder Aufzügen erforderlich. Jeder Bahnsteig ist von vier Stellen aus an die drei Verteilerstege angebunden, so dass kurze Wegebeziehungen zwischen den einzelnen Bahnsteigen bestehen. Durch die Durchbindung der Regionalverkehrslinien werden gegenüber dem Ist-zustand vermieden.

K21/bestehender Kopfbahnhof

Heute ist der Nordzugang der einzige ebenerdige Zugang zum Bahnhof. Die Wege innerhalb des Bahnhofs sind barrierefrei bzw. ebenerdig.

In ungünstigen Fällen müssen jedoch (ohne Nutzung des Fußgängertunnels) Wege von 1.000 m zurückgelegt werden (vom letzten Wagen eines ICE 400 m bis zum Querbahnsteig, 200 m auf dem Querbahnsteig und 400 m zum ersten Wagen des nächsten ICE).

Argument 7

Kosten

S21

Kostenermittlung mit über 10.000 Einzelpositionen, daher hier die höchste Genauigkeit. Kosten ca. 4,1 Mrd. € inkl. Preissteigerung bis 2019.

Sanierung bestehender Kopfbahnhof

Hierfür ist die Instandhaltung und die Erneuerung der Anlagen erforderlich, die durch S21 entbehrlich werden. Unabhängig davon, dass die Instandhaltung hier in den letzten Jahren wegen S21 zurückgefahren wurden, was auch jede Privatperson machen würde, wenn sie davon ausgeht, dass etwas bald nicht mehr benötigt wird, sind die Anlagen zum Großteil 80 – 100 Jahre alt, am Ende Ihrer Lebensdauer angekommen und müssen durch neue Bauwerke ersetzt werden.

Es handelt sich hierbei unter anderem um:

- Über 500 Weichen inkl. Weichenheizungen
- Viele km. Gleise, Oberleitung, Erdbauwerke, Stützbauwerke und Tröge

- Jede Menge Durchlässe, Prellböcke, einige Straßenüberführungen und kleinere Eisenbahnüberführungen so wie die gesamten Bansteiganlagen und -dächer
- Das gesamte Stellwerke Stuttgart Hbf, Teile der Stellwerke Zuffenhausen und Vaihingen mit insgesamt deutlich über 500 Signalen
- Rosensteinbrücke (4-gleisig, Länge 75 m)
- Viadukt über den Nordbahnhof (112 m)
- 4 Eisenbahnüberführungen über die Ehmannastraße (ohne S-Bahn, die erhalten bleibt)
- Überführung von 23 Gleisen über die Wolframstraße (Bauwerkslänge je 35 m)
- Gleisbrücke Gleis 16 (280 m)
- Die Fernbahnröhre des Pragtunnels (Länge 680 m)
- Rosensteintunnel, Fernbahnröhre (331 m)
- Rosensteintunnel, S-Bahn-Röhre (331 m)
- Kriegsbergtunnel (579 m)
- Hasenbergstunnel (258 m)
- Mehrerer Überwerfungsbauwerke im Gleisvorfeld, z. .B Frankenbahn ü. Strecke nach Cannstatt (204 m), Fernbahn nach Feuerbach über Fernbahn aus Richtung Feuerbach, Dreistöckiges Tunnelgebirge im Flaschenhals

Im Gegensatz zum Umbau des Gleisvorfeldes, bei dem im Wesentlichen „nur“ Gleise, Weichen, Oberleitung und Signaltechnik umgebaut wird, ist hier die Erneuerung von Ingenieurbauwerken bzw. gesamten Bauwerkskomplexen erforderlich. Die Überwerfungsbauwerke bestehen aus bis zu drei Stockwerke über der Geländeoberkante und zwei Stockwerke unter Geländeoberkante, da für den Bau der Boden bis auf den tragfähigen Fels abgetragen und die unteren beiden Stockwerke anschließend wieder verfüllt wurden. Tiefgründungen waren damals noch nicht bekannt. Die Lärmbelästigung für die Anwohner, wenn diese Anlagen nachts rückgebaut werden müssten, wäre erheblich.

Ein weiterer Vergleich für den Laien: Sanierung eines Altbaus auf die neue Energieeinsparverordnung und Anpassung des Gebäudes an heutige Ansprüche. Zusätzlich muss man davon ausgehen, dass die Arbeiten nur nachts zwischen 1 und 5 Uhr, vielleicht noch am Wochenende durchführen und können und die Baustelle nur mit Bauzügen angedient werden kann, auf denen die Maschinen jede Nacht von 1:00 bis 1:30 Uhr angeliefert und aufgebaut und von 4:30 Uhr bis 5:00 Uhr wieder abtransportiert werden.

Kosten ca. 1,3 – 1,5 Mrd. €

Dazu kommen die Abbruchkosten für Stuttgart 21 (Verlorene Planungskosten, Kosten der Bohr- und Erkundungsprogramme, Rückabwicklung des Grundstückverkaufs, Vertragsstrafen usw. in Höhe von 0,5 – 1,5 Mrd.

€ (Je nach Angabe Befürworter oder Gegner)

Ergibt in Summe 1,8 – 3,0 Mrd. €

K21

Vorausgeschickt sei, dass es von K21-Befürworter die sinngemäße Aussage bei SWR-Leute gegeben hat, dass er die Kosten von K21 nicht genau kenne, diese jedoch anhand der Tunnellängen mit ca. ¼ bis 1/3 von S21 abschätzt. So eine Aussage kann man einem Kunstmaler zugestehen. Was man einem Kunstmaler jedoch nicht zugestehen kann, ist dass er dann die o.

g. und u. g. Zahlen, die von ausgebildeten Eisenbahningenieuren, die so etwas seit zig Jahren machen bzw. den Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG, d. h. den Personen, die für die Instandhaltung und die Erneuerung der o. g. Bauwerke verantwortlich sind und diese aus dem eff eff kennen anzweifelt und als Lügen und Behauptungen abtut. Ein Zuschlag von 100 % auf den Kostenrichtwertkatalog der Bahn (=Bau auf der Grünen Wiese) auf Basis der Erfahrungen aus dem Bau der S-Bahn im Gleisvorfeld wird natürlich auch in Frage gestellt.

Für K21 liegt bisher weder eine Planung vor, noch wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, noch gibt es auch nur einen einzigen Planfeststellungsbeschluss. Aus den Erfahrungen mit S21 ist hierfür auszugehen von: Raumordnung: 3 Jahre

Planfeststellung, Ausschreibung, Ausführungsplanung: 12 Jahre

Summe: 15 Jahre

Damit ergibt sich für

1,8 – 3,0 Mrd. € Sanierung Kopfbahnhof (s. o.)

1,5 Mrd. € Fünftes u. 6. Gleis nach Mettingen (bzw. Hafenbahnstraße) mit neuem Rosensteintunnel, Neckarbrücken in Bad Cannstatt und Mettingen, 9 km langem Tunnel auf die Fildern, Neubaustrecke bis Wendlingen mit Talbrücken über das Denkendorfer Tal, Sulzbach- und Neckartal.

0,5 Mrd. € Flughafenanbindung mit Gleisdreieck in Denkendorf, Rohrer Kurve

2,3 – 2,7 Mrd € Zwischensumme

0,8 – 4 Mrd. € Kostensteigerung, da Baubeginn frühestens in 15 Jahren,

Annahme: 1,5 %/a nach DB bis 5%/a Maximalwert nach Viereggs und Rößler ergibt mit Zinseszins 25 % bis 108 % auf Zwischensumme (ohne Abbruchkosten S21).

Summe: 4,5 – 9,2 Mrd €

Argument 8

Leistungsfähigkeit

S21/K21/bestehender Kopfbahnhof

S21 führt sowohl gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof wie auch gegenüber K21 zu einer Erhöhung der Flexibilität des Stuttgarter

Bahnknotens: Aus Richtung Ulm kann zukünftig, auch dank des Ringverkehrs über drei verschiedene Strecken (Fildertunnel, aus Obertürkheim und von Bad Cannstatt) in den Hbf eingefahren werden, aus dem Remstal/Murratal kann über zwei verschiedene Strecken (Obertürkheim und Bad Cannstatt) gefahren werden.

Im Hbf ist zukünftig kein Lokführerwechsel mehr erforderlich. Die erspart dem Personal 300 – 400 m Wegstrecke oder eine zusätzliche Personalvorhaltung.

Die Kapazität der Zulaufstrecken wird verbessert: Der neue Hbf wird zukünftig durch 8 Zu- und Abfahrtsgleise gegenüber heute nur 5 angedient.

Ein Zu- und ein Ablaufgleis aus Richtung Feuerbach Ein Zu- und ein Ablaufgleis aus Richtung Bad Cannstatt Ein Zu- und ein Ablaufgleis aus Richtung Ober-/Untertürkheim Ein Zu- und ein Ablaufgleis von den Fildern. Das ergibt in Summe 8 Gleise. Mit diesen können mit dem Spuplan des Tiefbahnhofs gleichzeitig 4 Züge ein und 4 Züge ausfahren.

Der bestehende Hbf hat folgende Gleise:

Ein Zu- und ein Ablaufgleis aus Richtung Feuerbach Ein Zu- und ein Ablaufgleis aus Richtung Bad Cannstatt Ein Gleis aus Richtung Stuttgart-Vaihingen (Gäubahn) Es ergeben sich in Summe 5 Gleise. Dies sollen bei K21 um zwei weitere Gleise nach Bad Cannstatt erweitert werden.

Die S-Bahn-Gleise nach Feuerbach und Bad Cannstatt werden in beiden Fällen nicht mit berücksichtigt, da diese bei allen drei Varianten gleich sind.

Eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart aus dem Jahr 2005 ermittelte für den modernisierten Kopfbahnhof, also K21, eine Kapazität zwischen 28 und 38 Zügen pro Stunde. Für den "Stuttgart 21"-Hauptbahnhof dagegen 42 bis 51 Züge. Die Aussagen von Herrn Hopfensitz in seinem Brief an Herrn Klingberg (<http://www.siegfried-busch.de/page23/page63/files/brief-.pdf-egon-hopfe>

nsitz-leistungsfah0308higkeitsvergleich.pdf) zu diesem Thema sind nicht korrekt, da er für den Kopfbahnhof einen ein- und anschließend ausfahrenden Zug zweimal rechnet und damit auf die doppelte Leistungsfähigkeit für den Kopfbahnhof kommt.

Für den Laien kann folgender Vergleich die Leistungsfähigkeit von Kopfbahnhof- und Durchgangsbahnhofsgleisen verdeutlichen: Heute finden im Hbf täglich ca. 1190 Zugfahrten statt, davon 540 Fahrten von den 17 Kopfbahnhofgleisen, und 650 Fahrten (S-Bahnen) von nur zwei Durchgangsgleisen. Befördert werden 240.000 Reisende. Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Stuttgart_Hauptbahnhof#cite_note-db-0

Und weil auch von den Gegnern von S21 gerne auf andere Bahnhöfe verwiesen wird:

Hamburg-Hbf ist ein Durchgangsbahnhof mit 8 Bahnsteiggleisen für den Fern- und Regionalverkehr. Dazu kommen 4 S-Bahn-Gleise und 6 U-Bahn-Gleise. Dabei werden 450.000 Reisende mit täglich 1702 Zugfahrten, davon 720 Nach- und Fernverkehrszugfahrten, befördert. Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg_Hauptbahnhof und http://www.bahnhof.de/site/bahnhoefe/de/nord/hamburg_hbf/daten_und_fakten/daten_und_fakten_.html

Der unterirdische Zentralbahnhof „Châtelet Les Halles“ in Paris hat ebenfalls acht Durchgangsgleise. Er ist das Herz des Zugverkehrs der Ile de France. Über ihn fahren heute bereits täglich ca. doppelt so viele Züge wie im künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof.

Nachfolgend einige Fahrzeitverkürzungen die sich durch S21 ergeben:

Stuttgart Hbf – Ulm 28 statt 54 Minuten
Stuttgart Hbf – Flughafen/Messe 8 statt 27 Minuten Flughafen/Messe – Tübingen 32 statt 64 Minuten
Flughafen/Messe – Ulm 24 statt 95 Minuten Flughafen/Messe – Bietigheim 27 statt 56 Minuten Ludwigsburg – Esslingen 20 statt 30 Minuten Nordbahnhof – Bad Cannstatt (S-Bahn) 7 statt 10 Minuten

Die Fahrzeit nach Ulm ist übrigens seit 1995 identisch. Die Fahrzeit nach München ist derzeit ca. 15 Minuten länger als 1995, aber nicht wegen vernachlässigter Gleise sondern wegen des Streckenausbaus zwischen Augsburg und München. Der Ausbau wird voraussichtlich 2012 abgeschlossen sein.

Durchbindung von Regionalverkehrslinien:

Von Heilbronn nach Horb
Von Vaihingen (Enz) nach Geislingen
Von Schwäbisch Hall nach Tübingen
Von Aalen nach Tübingen

Abhängen vom Fernverkehr

Es geht hierbei vor allem um die Relation in Nord-Südrichtung, d. h. Frankfurt-München. Seit der Fertigstellung der NBS Nürnberg-Ingolstadt (2006) beträgt die Fahrzeit über diese 3:11 h und ist somit schneller als über Stuttgart (3:43 h, bzw. ca. 3:30 h nach Fertigstellung des Streckenausbaus zwischen Augsburg und München). Das bedeutet, dass die Relation über Stuttgart nur mit S21 und der NBS konkurrenzfähig bleibt und sonst ausgedünnt werden würde. Siehe hierzu auch folgenden Link, der die Verlagerung zwischen diesen Relationen belegt und dadurch aus Sicht Baden-Württembergs meines Erachtens ein Argument für die Neubaustrecke und nicht dagegen ist.

<http://www.scribd.com/doc/37261708/Spiegel-Rennbahn-in-der-Randlage>

Argument 9

Integraler Taktfahrplan

K21 und bestehender Kopfbahnhof

Die Einrichtung eines „ITF-Vollknotens“, bei dem die Züge aller Verkehrsrichtungen und aller Zugkategorien (ICE, IC/EC, RegionalExpress/RegionalBahn) gleichzeitig zum Umsteigen im Bahnhof bereitstehen, macht bei der Streckenstruktur im Raum Stuttgart keinen Sinn. Denn im Zulauf auf Stuttgart werden z. B. von Osten her in Plochingen die je zweigleisigen Strecken von Ulm-Geislingen und Tübingen zusammengeführt, ebenso in Waiblingen die Strecken von Aalen und Schwäbisch Hall. Von Cannstatt zum Hauptbahnhof schließlich müssen die Züge dieser vier zweigleisigen Strecken die selben Gleise benutzen. Das bedeutet, dass die ankommenden ICE, IC, RE und RB (d. s. nach derzeitigem Stand bereits 7 Züge) alle hintereinander in den Stuttgarter Hbf einfahren müssen. Bei einem Zugfolgeabstand von nur 3 Minuten für die Einfahrten und Ausfahrten führt dies unter Berücksichtigung der Taktsymmetrie dazu, dass Regionalzüge bis zu 38 Minuten am Bahnsteig stehen müssen, bis alle Züge dieses „ITF-Bündels“ den Bahnhof wieder verlassen haben; bei zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hbf und Cannstatt ließe sich diese Zeit auf 26 Minuten reduzieren (aus/in Richtung Feuerbach sind es 32 Minuten).

Daraus wird die fatale Fehleinschätzung der ITF-Anwendung beim Kopfbahnhof im Vergleich zum Durchgangsbahnhof deutlich.

Außerdem müssten die Fahrpläne der benachbarten Fernverkehrsknoten (Mannheim und Frankfurt so wie Ulm, Augsburg, München) nach dem Stuttgarter Hbf ausgerichtet werden. Es ist unrealistisch, hiervon auszugehen.

S21

Der für S 21 geplante ITF ist gegenüber dem „totalen ITF-Vollknoten“ sinnvoll reduziert und dadurch dem „Vollknoten“ deutlich überlegen:

- Die Aufenthaltszeiten der zum ITF-Bündel zusammengeführten Züge sind wesentlich kürzer (max. 14 Minuten gegenüber 38/26 bzw. 32 Minuten), was für die umsteigenden und für die durchfahrenden Reisenden deutliche Reisezeitgewinne bedeutet.

- Das Bedienungsangebot im Regionalverkehr wird auf den Strecken bis zu den 4 Zwischenknoten erheblich verbessert: von Plochingen würden bei K 21 beispielsweise beim Stundentakt beispielsweise nach Stuttgart 2 RE im Abstand von 3 Minuten hintereinander herfahren, der nächste RE dann jedoch erst 57 Minuten (beim 30-Minuten-Takt 27 Minuten) später.

Die für S 21 vorgesehene Bedienungsvariante für den Regionalverkehr führt dagegen beim Stundentakt zu einer halbstündigen, beim 30-Minuten-Takt zu einer viertelstündigen Bündelung von je 4 RE und damit zu einem dichten Angebot auch im Stuttgarter Umland mit deutlich geringeren Wartezeiten als bei K 21.

(Basierend auf der Argumentation von Prof. Heimerl aus

http://www.stuttgart21-kommt.de/Stuttgart_21_kommt/Berichte/Eintrage/2010/8/29_Heimerl_zerpfluckt_K21.html)

Experten und Wortführer der S21-Gegner:

- Bodack, Karl-Dieter Maschinenbauingenieur und Designer (u. a. Gestaltung der Interregiozüge)
- Holzhey, Michael: Diplom-Volkswirtschaftler
- Rößler, Karlheinz: Diplom-Psychologe
- Roser, Matthias: Kunst-Historiker
- Sittler, Walter: Schauspieler
- Stocker, Gangolf: Kunstmaler
- Vieregg, Martin: Diplom-Kaufmann

Fazit

Für die Projektverantwortlichen wird die Frage niemals lauten S21 oder kein S21 sondern

- S21 für 4,1 Mrd, beste betriebliche Lösung, Bau eines Regional- und Fernbahnhofs für die Filderregion mit immerhin 200.000

Einwohnern. Schaffung eines neuen S-Bahn-Haltepunkts an der Mittnachtstr., größter Flächengewinn und Fahrzeitgewinne, zukünftig keine Bahnlärm mehr im Talkessel und von den mehr als 60 Varianten, die die Bahn im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren untersucht hat (siehe Anlage 1, Teil II der Planfeststellungsunterlagen), diejenige mit dem besten Kosten/Nutzenverhältnis, die gleichzeitig die gewünschten Ziele am besten erfüllt.

oder

- K21 für 4,5 – 9,2 Mrd. €, Realisierungsbeginn frühestens in 15 Jahren, (für K21 liegt weder eine Raumordnung noch eine Planfeststellung vor. Wenn man analog zu S21 von 3 Jahren für eine Raumordnungsverfahren einschließlich Planung und von 12 Jahren für die Planfeststellungsverfahren ausgeht, ist ein Baubeginn nicht vor 2025 möglich), kaum Flächengewinne, weniger Fahrzeitgewinne als bei S21, erhebliche Betroffenheiten im Park und im Neckartal.

oder

- Sanierung des bestehenden Bahnhofs für 1,8 – 3,0 Mrd. €, Ausdünnung des Fernverkehrs Frankfurt-Mannheim-Suttgart München zugunsten Frankfurt-Nürnberg-Ingolstadt-München, keine leistungsfähige Anbindung des Flughafens, keine Fahrzeitgewinne, keine Flächengewinne

Und da diese Antwort dermaßen eindeutig anfällt, dulden die Projektpartner eben auch keinen Baustopp für S21, welcher die Kosten nur unnötig in die Höhe treibt.

PS: Da ich weder die Möglichkeiten, noch die finanziellen Mittel habe, um aus dieser Zusammenstellung eine Hochglanzbroschüre zu basteln, habe ich nichts dagegen, wenn der Beitrag in anderen Foren, Kommentaren oder Internetseiten komplett oder in sinnvollen Auszügen übernommen oder eingestellt wird