

# K21

## Das bessere Konzept

K21 – so sieht Zukunft aus





Foto: Manfred Grohe/Klaus Gebhard

# Kopfbahnhof. Obenauf statt unten durch.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof wurde mit mehreren Umplanungen zwischen 1914 und 1928 errichtet. Es war eine sehr bewegte Zeit, die sich auch in der Planung widerspiegelte und die den Blick in eine neue Welt eröffnete. Die Wertschätzung von Bürgerinnen und Bürgern drückt sich in der großzügigen Haupthalle und den Zugangshallen aus. Der Bahnhof ist bis heute durch seinen imposanten Turm und

seine klare Gebäudestruktur mit den ehemals zwei Seitenflügeln als räumliche Begrenzungen zur Stadt ein markantes Wahrzeichen. Die bauhistorische Bedeutung und die Qualität des Gebäudes verpflichten uns, dieses bedeutende Kulturerbe zu erhalten, bestmöglich zu sanieren und zeitgemäß zu nutzen. K21 (für Kopfbahnhof 21) ist ein modernes Nutzungskonzept und die

Alternative zu Stuttgart 21. Während die „Planungen“ zu S21 über zwanzig Jahre zurückreichen, basiert K21 auf aktuellen Erkenntnissen, Bedürfnissen und letzten Endes auch wirtschaftlichen Anforderungen. Ja, wir wollen einen modernen Bahnhof. Nein, wir wollen keine Verschlechterung zu nicht kalkulierbaren Kosten in Milliardenhöhe.



Abbildung: Green Lane

London



Abbildung: Dan Kamminga

Paris

## Warum denn ein Tiefbahnhof? Und warum in Stuttgart?

Frankfurt und München sowie 22 weitere deutsche Städte haben Ende der 90er Jahre die Pläne zur Umwandlung ihrer Bahnhöfe in unterirdische Stationen geprüft und alsbald verworfen. Nur in Stuttgart wird von den Verantwortlichen hartnäckig an der Untertunnelung der Stadt festgehalten. Und das, obwohl der Faktencheck die negativen Seiten des Milliardenprojekts überdeutlich herausgearbeitet hat. Unser Kopfbahnhof ist europaweit in bester Gesellschaft: London, Paris, Rom, Helsinki, Zürich, Frankfurt, München, Leipzig, ...



Abbildung: Marcela

Helsinki



Abbildung: Infoturistica

Rom



Foto: Klaus Gebhard

## Unser Hauptbahnhof, unsere Umwelt.

Die gigantische „neue City“ stellt die alte Innenstadt infrage. Der Bedarf an neuen Verkaufs-, Büro- und Wohnflächen ist nicht nachgewiesen. Ein harter Verdrängungswettbewerb wird stattfinden. Die geplante hohe Ausnutzung hat zusätzliche Verkehrsbelastungen durch Autoverkehr zur Folge. Allein für das ECE-Einkaufszentrum sind 1.600 Parkplätze eingeplant.

Das Stadtklima wird durch die hohe und dichte Bebauung in großem Umfang negativ beeinflusst. Die Frischluftzufuhr wird unterbrochen, die Feinstaubbelastung nimmt zu und die für den Talkessel so wichtige nächtliche Abkühlung im Sommer kann nicht mehr stattfinden. Rund 280 Großbäume, die eine wichtige Funktion für die Grüne Lunge Stuttgarts haben, müssten für S21

gefällt werden. Ein 100-jähriger Laubbaum mit 14 m Kronendurchmesser produziert täglich 9.400 l Sauerstoff und bindet bis zu 1.000 kg Staub im Jahr. Um diese Baumriesen zu ersetzen müssten 30.000 neue Bäume gepflanzt werden. Jahrhundertalte Platanen, die zwei Weltkriege überstanden haben, sollen einem zweifelhaften Projekt geopfert werden.

### Ökologie

K21 bringt deutliche Verbesserung des Stadtklimas:

- Parkflächen in der Innenstadt mit Jahrhundertalten Baumriesen sowie immens wichtige Frischluftschneisen bleiben erhalten.
- K21 verlagert als nachhaltiges Bahnkonzept Straßenverkehr auf die Schiene und entlastet so die Innenstadt vom Pendlerverkehr.
- Innenstadtnahe Parkflächen sowie die Biotope auf den Schotterflächen des Gleisvorfelds bleiben erhalten. Bei K21 könnte der Park im Bereich des Abstellbahnhofs um bis zu 30 Hektar erweitert werden.
- Während der Bauphase kaum Beeinträchtigungen von Anwohnern oder Belastung von Straßen in Stuttgart. Ausbau und Modernisierung des Kopfbahnhofs können bei laufendem Betrieb erfolgen.

### Mineralquellen + Geologie

K21 steht für konsequenten Schutz des zweitgrößten Mineralwasservorkommens in Europa:

- K21 schützt die Stuttgarter Heilquellen, unser herausragendes, städtisches Kulturerbe und ein unersetzlicher Naturschatz.
- Der für den Fall des Anschlusses an die Neubaustrecke notwendige Filderaufstiegstunnel zwischen Obertürkheim und Denkendorf wird keine geologisch riskanten Strukturen berühren.



Foto: Peter Gierhardt

## Intelligente und sichere Verbindungen.

Der bestehende Kopfbahnhof ist der zweitpünktlichste Großbahnhof Deutschlands. Unter anderem sorgen optimale Umsteigemöglichkeiten für durchschnittlich kürzere Reisezeiten. K21 funktioniert mit und ohne die Neubaustrecke (NBS) nach Ulm, S21 ist ohne NBS nicht realisierbar. Die Sinnhaftigkeit der NBS ist fraglich, denn Güterzüge können nicht auf ihr verkehren (zu große Steigung).

- Alle Gleise ebenerdig erreichbar, ohne Treppen, ohne Aufzüge.
- Hohe Leistungsfähigkeit durch 17 Gleise; deutlich höhere Leistung in Stoßzeiten.
- Der Integrale Taktfahrplan (ITF) nach schweizer Vorbild ist nur mit K21 realisierbar.
- Zentraler Omnibus-Bahnhof liegt direkt unterhalb der Gleise.
- Oberirdische Einfahrt mit Blick auf Stadt und Schlossgarten.
- Deutlich geringerer Energiebedarf (Züge müssen keine Steigungen überwinden, Tageslicht, optionale Photovoltaik auf dem Dach).
- K21 ist in Stufen realisierbar. Jede Ausbaustufe bringt sofort spürbare Verbesserungen.



### Sicherheit und Notfälle



Abbildung: Lindner, sxc.hu

Brand und Rauchentwicklung im Tunnel wird leicht zur Todesfalle.

Praktisch alle Bahnsteige in Deutschland sind eben. Mit gutem Grund! Bei S21 ergibt sich auf die Länge des Bahnhofs ein Höhenunterschied von sechs Metern. K21 ist ebenerdig:

- kein Risiko für Fahrgäste.
- barrierefreie Fluchtmöglichkeiten für alle, auch im Brandfall.
- wenige kurze Tunnel, gute Rettungsmöglichkeiten im Notfall.
- breite Bahnsteige (S21: extreme Einengung durch Treppenanlagen)
- Züge stehen sicher und können nicht ungewollt losrollen.



### Flughafenanbindung

Mit K21 ist die Ankunft im S-Bahnhof direkt unterhalb der Terminals möglich, bei S21 muss ein zweiter Bahnhof – 26 Meter unter der Oberfläche – gebaut werden. Dafür liegt noch immer keine genehmigungsfähige Planung vor.

- K21: Express-S-Bahn zum Flughafen über bestehende, landschaftlich schöne Gäubahnstrecke sofort möglich.
- Fahrzeit: 18 Minuten zum VVS-Tarif (bei S21: ICE, ca. 15 Euro)
- Express-S-Bahn kann häufiger verkehren: kürzere Taktung = Zeitgewinn

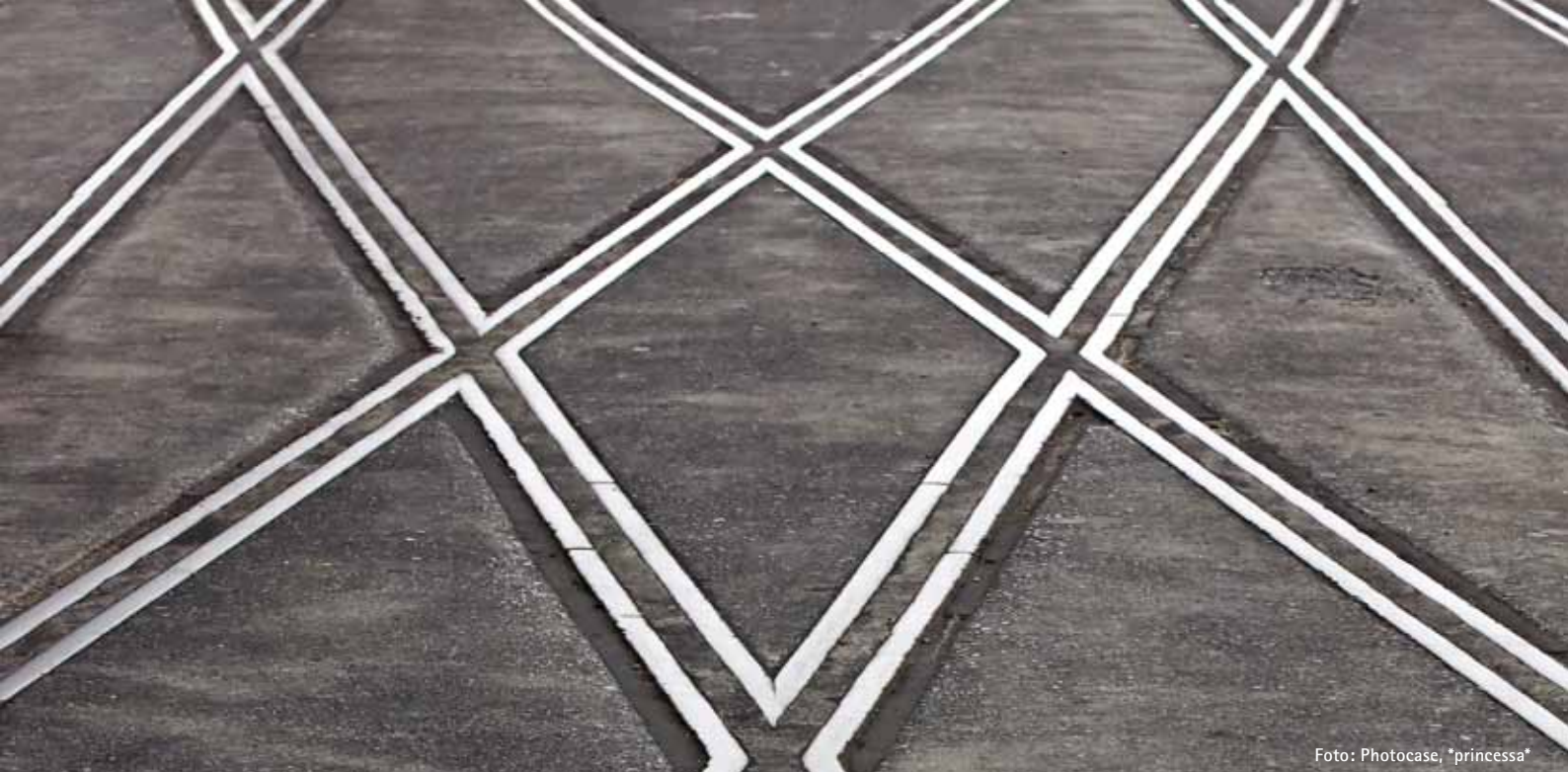


Foto: Photocase, \*princessa\*

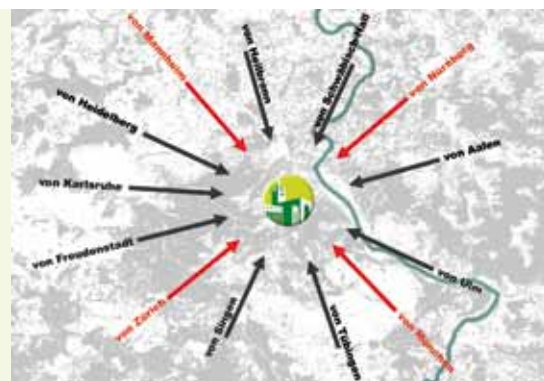
# Was ist ein „Integraler Taktfahrplan“?

## 17 Bahnsteiggleise im Takt

Beim integralen Taktverkehr treffen sich alle Züge des Fern- und Regionalverkehrs zur selben Zeit im Bahnhof. Umsteigen ohne lange Wartezeiten ermöglicht kürzere Gesamtreisezeiten. Die Grafik zeigt die Bahnsteigbelegung im Grundtakt. Dabei ist immer noch Kapazität für Zusatzzüge zu Stoßzeiten vorhanden.



Minute 7: Züge aus allen Richtungen fahren nach Stuttgart Hbf (Wiederholung bei Minute 37 ...)

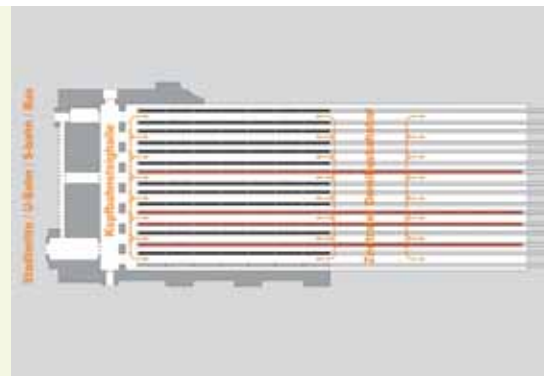


## Komfortables Umsteigen – nur bei K21

Durch schnelle Züge allein wird kein schneller Bahnverkehr erzeugt, wenn lange auf Anschlusszüge gewartet werden muss. K21 ermöglicht kurze Anschlusszeiten. Voraussetzung dafür sind viele Bahnsteiggleise (17 im Kopfbahnhof). Im achtgleisigen Tiefbahnhof kann kein Anschlusszug warten.



Minute 15: Alle Züge halten am Bahnsteig – optimale Umsteigezeiten (Wiederholung bei Min. 45 ...)



## In Stuttgart kommt man an oder steigt um

Da Stuttgart überwiegend als Ziel- und Umsteigebahnhof dient (90 Prozent aller Reisenden steigen hier ein, aus oder um), halten hier die Züge etwas länger. Die vielbeschworenen, schnellen Durchgangszüge fallen nicht ins Gewicht.

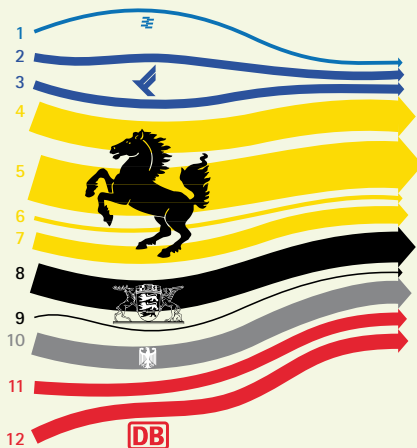


Minute 23: Züge fahren von Stuttgart in alle Richtungen (Wiederholung bei Minute 53 ...)



# Wer bezahlt Stuttgart 21 wirklich?

## Geldströme zugunsten der Bahn



1,003 Mrd.  
Gewinn  
der Bahn

### Offizielle Beiträge der Projektpartner:

|    |                      |                   |
|----|----------------------|-------------------|
| 1  | Region Stuttgart     | 100 Mio.          |
| 2  | Flughafen            | 227 Mio.          |
| 4  | Stadt Stuttgart      | 239 Mio.          |
|    | + Risikopuffer Stadt | 53 Mio.           |
| 8  | Land                 | 824 Mio.          |
|    | + Risikopuffer Land  | 107 Mio.          |
| 10 | Bund                 | 1229 Mio.         |
|    | <b>Summe</b>         | <b>2,779 Mrd.</b> |

### Zusätzliche Geldströme zugunsten der Bahn:

|    |  |                   |
|----|--|-------------------|
| 3  | Zuschuss Flughafen                             | 112 Mio.          |
| 5  | Stadtgrundstücke 2002                          | 459 Mio.          |
| 6  | Zinsen Grundstückskauf bis 2020 (5,5% p.a.)    | 810 Mio.          |
| 7  | Stadt Kauf Güterbahnhof                        | 41 Mio.           |
| 9  | Verdeckte Subvention der Bahn durch Land B-W   | 600 Mio.          |
| 11 | Einsparung Instandhaltung Hbf + Gleisvorfeld   | 340 Mio.          |
| 12 | Immobilien Erlöse Verkauf Fläche A1 inkl. LBBW | 400 Mio.          |
|    | <b>Summe</b>                                   | <b>2,762 Mrd.</b> |
|    | <b>Gesamtsumme</b>                             | <b>5,541 Mrd.</b> |



### Verdeckte Zusatzgeschäfte

Diese Zusatzgeschäfte decken den Eigenanteil der Bahn (1,469 Mrd.) voll ab. Übrig bleibt ein satter Gewinn:

- Kauf von „nicht mehr benötigten“ Gleisflächen durch die Stadt
- Stadt Stuttgart verzichtet 19 Jahre auf Zinsen
- Zuschuss des Flughafens
- Kosten wurden bei Stadt/ Flughafen versteckt
- Bahngewinne durch jahrelange, unterlassene Instandhaltung
- Immobilienerlöse der Bahn
- Überhöhte Zahlungen für Regionalverkehr durch das Land



### Die Arbeitsplatzlegende

24.000 Arbeitsplätze wurden versprochen. Unabhängige Gutachter wie das renommierte IMU-Institut nennen das „irreführend“.



Auf dem Areal der S21-Baustelle wäre theoretisch Platz für 2.500 Arbeitsplätze. Es gibt jedoch keine Garantie dafür, dass diese Zahl an Stellen tatsächlich entstehen wird.



Foto: HPW – Fotolia.com

## Warum es nicht nur um Stuttgart geht.

Werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke weiter verfolgt, bleiben dringend notwendige Projekte auf der Strecke. Die extrem teuren Projekte S21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm binden Verkehrsmittel in Milliardenhöhe. Sie fehlen für Projekte in Baden-Württemberg mit hohem verkehrlichem Nutzen.

An erster Stelle steht hier der vierspurige Ausbau der Rheintalbahn.

S21 kannibalisiert die Nord-Süd-Gütertrasse zwischen Nordseehäfen und Mittelmeer, die wichtigste deutsche Frachtverbindung. Dabei wurde deren Ausbau sogar in einer Regierungsvereinbarung mit der Schweiz zugesagt. Doch während die Schweiz ihre Bahntunnel mit Hochdruck gräbt, wird die Strecke auf deutscher Seite auf die lange Bank geschoben.

Bereits 22 Jahre wird gebaut, fertiggestellt sind aber erst 35% der Strecke. Die komplette Finanzierung ist nicht gesichert; bis 2013 fließen pro Jahr weniger als 100 Millionen Euro von Bahn und Bund in dieses Projekt.

### 1,5 Mrd. Ausstiegskosten – Reine Horrorzahlen

Das wäre ein Drittel der behaupteten Gesamtkosten! Dies kann schon deshalb nicht sein, weil mit dem eigentlichen Bau noch nicht begonnen wurde. Dem stehen die Berechnungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Märkische Revision, die die Ausstiegskosten auf höchstens 350 Mio. beziffert, gegenüber. Die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte kann nicht zu den Ausstiegskosten gehören! Darüber hinaus sind Schadensersatzansprüche der Bahn überhaupt strittig. Ihr permanent vertragswidriges Verhalten (Verschleierung tatsächlicher Kosten usw.) kann zu einem Kündigungsrecht der Projektbeteiligten führen.

### Die Auswirkungen von S21:



# K21

## ja zum Kopfbahnhof Bahnhof mit Vernunft.

**UNTERNEHMER  
GEGEN STUTTGART 21**

www.unternehmer-  
gegen-s21.de

**Ingenieure 22**  
Für den Kopfbahnhof

www.ingenieure22.de

ArchitektInnen  
für K21

www.architektinnen-  
fuer-k21.de

V.i.S.d.P.: Gerhard Pfeifer  
c/o BUND e.V. Regionalgeschäftsstelle

Rotebühlstraße 86/1, 70178 Stuttgart  
Tel. 0711 61970-40

E-Mail gerhard.pfeifer@bund.net

Web www.kopfbahnhof-21.de

### Zusammenfassung:

- Der zweitpünktlichste Bahnhof Deutschlands wird modernisiert und ausgebaut
- Deutlich höhere Kapazität zu Stoßzeiten
- 17 Gleise bieten Leistungsreserven für Mehrfahrten und bei Verspätungen. Ausweichmöglichkeit für die S-Bahn bei Störungen
- Barrierefreies, ebenerdiges Umsteigen für Behinderte und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck
- Sichere Fluchtwege ohne Treppen oder Aufzüge
- Optimale Umsteigemöglichkeiten mit kürzeren Wartezeiten. Integraler Taktfahrplan möglich
- Keine geologischen Risiken für Mineralquellen und bei Tunnelbau
- Einrichtung einer Express-S-Bahn zum Flughafen
- Erhalt des gesamten mittleren Schlossgartens und Möglichkeit großzügiger Parkerweiterung
- Neuerschließung großer Flächen für Stadtentwicklung sofort möglich
- Keine Behinderung und Belastung der Innenstadt durch mehrere Dauerbaustellen

Mit minimalen Risiken und erheblich weniger Kosten wird ein extrem leistungsfähiger Verkehrsknoten geschaffen.  
K21 ist das moderne, wirtschaftliche und ökologische Projekt.



So sieht K21, die Alternative zum S21-Tiefbahnhof aus

Foto: Ostertag/pro-eleven