

Stuttgart, den 12.11.2010

K21 besteht Schlichtungstest

Machbarkeit des Alternativkonzepts wird nicht bestritten

K21 ist leistungsfähiger. K21 ist kostengünstiger

Und jeder Baufortschritt bringt sofort Verbesserungen

Bei der 4. Schlichtungsrunde stellten die Gegner des Bahnprojekts Stuttgart 21 ihr Alternativkonzept K21 vor – die Modernisierung des Kopfbahnhofs. Erstmals haben damit Gegner eines Großprojekts sich nicht nur auf ein striktes „Nein“ beschränkt, sondern detaillierte Alternativplanungen vorgelegt. Das Alternativkonzept K21 liegt bereits seit Langem vor, wurde aber vonseiten der Bahn sowie Stadt, Land und Bund bisher weder überprüft noch weiter verfolgt. Das Konzept wurde in jahrelangem bürgerschaftlichem Engagement erarbeitet – ohne 500-Millionen-Etat. Ein gravierender Vorteil des Konzepts ist, dass es als Baukastensystem aufgebaut ist und einzelne Module enthält, die Schritt für Schritt umgesetzt werden können. Anders als bei S21 bringt dabei jeder einzelne umgesetzte Schritt sofort spürbare Verbesserungen mit sich.

Heute neu vorgelegt haben die S21-Gegner ein detailliert ausgearbeitetes Fahrplankonzept für das Alternativkonzept K21.

K21 bietet:

- 16 Gleise
- 8–10 Zu- und Abfahrgleise (je nachdem, wie viele Module umgesetzt werden)
- Eine unabhängig funktionierende S-Bahn, die bei Störungen auf den Kopfbahnhof ausweichen kann
- Kundenfreundliche Haltezeiten der Züge
- Umsetzbarkeit eines integralen Taktfahrplan mit kurzen Umsteigezeiten nach Schweizer Vorbild
- Über 50 Züge stündlich in der Hauptverkehrszeit und damit deutlich mehr als bei S21

Die Bausteine des Konzepts:

1. Sanierung, Ertüchtigung und Überdachung des Kopfbahnhofs
2. Weiterentwicklung des Bahnhofsvorfelds und der Verwerfungsbauten
3. Zwei zusätzliche Gleise nach Bad Cannstatt
4. Zwei zusätzliche Gleise nach Zuffenhausen/Feuerbach
5. Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim
6. Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm – falls sie gebaut wird
7. Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke

Die ersten drei Bausteine sind zwingend, aber sehr schnell und sehr preisgünstig umzusetzen. Die weiteren Bausteine sind optional.

1. Sanierung, Ertüchtigung und Überdachung des Kopfbahnhofs

Der vorhandene leistungsstarke Bahnhof wird als Tor zur Stadt modernisiert und ertüchtigt. Dieses ökologisch und ökonomisch vernünftige Konzept ermöglicht eine erlebnisreiche Ankunft in Stuttgart sowie barrierefreies Aus- und Umsteigen. Man durchfährt die Stadt nicht unterirdisch.

2. Weiterentwicklung und des Bahnhofsvorfelds und der Verwerfungsbauten

Der Gleisplan wird optimiert, damit Zugkreuzungen vermieden werden. Dies ist durch Brücken bzw. Unterführungen möglich – ein solches Tunnelgebirge ist schon in drei Ebenen vorhanden. Es gibt im Gleisvorfeld allerdings noch Schwachstellen, die man aber verbessern und beseitigen kann – zu nennen sind insbesondere weitere Brücken, damit Züge kreuzungsfrei ein- und ausfahren können. Laut DB Netz in einem Bericht an den Bundestag aus dem Jahr 2009 fallen für die Sanierung des Gleisfelds bis zum Jahr 2020 Kosten in Höhe von 340 Millionen Euro an. Größere Sanierungsmaßnahmen werden erst bis zum Jahr 2054 fällig.

Die Weiterentwicklung des Gleisvorfelds ist während des Betriebs des Bahnhofs möglich – dies zeigen viele andere Bahnhofsumbauten. Zudem sollen ja neue Einfahrten gebaut werden, die dann genutzt werden können, während die alten saniert werden.

3. Zwei zusätzliche Gleise nach Cannstatt in einem Tunnel bzw. mit einer Brücke

Für den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen von Cannstatt zum Hauptbahnhof müssen keine Bäume der Allee im Park gefällt werden. Sie sollen durch den Rosensteintunnel führen, der bereits für S21 geplant und planfestgestellt ist.

Zwischen Unter- und Obertürkheim gab es früher ein weiteres (5.) Gleis – hier ist also Platz vorhanden. Auf der anderen Seite Richtung Neckar kann das 6. Gleis gebaut werden. Bis zur Wohnbebauung schirmen Industriebauten den Lärm ab; ein weiterer Lärmschutz, der eigentlich schon heute nötig wäre, verbessert die Lage für die Bevölkerung vor Ort. Die daran anschließende Neckartalquerung erfolgt mit einer Brücke oder – wie bei S21 an anderer Stelle auch – in Form einer Tunnelunterquerung des Neckars.

4. Zwei zusätzliche Gleise nach Zuffenhausen und Feuerbach

Um den Bahnknoten Stuttgart für weitere Zuwächse des Bahnverkehrs fit zu machen, sollen zwei weitere Gleise in Richtung Zuffenhausen gebaut werden. Das Gleisvorfeld in Zuffenhausen und Feuerbach muss jeweils verändert werden – Platz gibt es genug, denn früher gab es hier Gleise für den Güterbahnhof.

5. Abstellbahnhof

Der Abstellbahnhof kann – muss aber nicht – nach Untertürkheim verlegt werden.

6. Anschluss an die Neubaustrecke – falls sie gebaut wird

Auch K21 kann an die Neubaustrecke angeschlossen werden – ähnlich wie im S21-Konzept vorgesehen. Anders als S21 ist K21 aber auch möglich, wenn die Neubaustrecke nicht gebaut wird.

7. Anbindung des Flughafens

Der Flughafen kann auch ohne neuen Flughafenbahnhof besser angebunden werden als heute – zum Beispiel, indem man den S-Bahn-Takt verdichtet (3 statt 2 S-Bahnlinien), Züge der Gäubahn anhalten lässt (von Böblingen, Halt in Vaihingen – Umsteigen zum Flughafen) oder eine Express-Flughafenbahn oben im Hauptbahnhof abfahren lässt.

K21 und der Städtebau

S21 macht 100 Hektar Fläche frei. Bei K21 sind es 75 Hektar. Beide Varianten bringen dem Park 30 Hektar.

K21 und das Betriebskonzept

Das Betriebskonzept für K21 zeigt: Durch kürzere Umsteigezeiten im Integralen Taktfahrplan des Kopfbahnhofs sinken die Reisezeiten für umsteigende Fahrgäste: 58-mal sind die Verbindungen schneller als bei S21. 30-mal ist K21 langsamer. Denn es kommt nicht auf die Höchstgeschwindigkeit eines Zuges, sondern auf die gesamte Reisegeschwindigkeit an.

K21 und das Planungsverfahren

Die Ertüchtigung des Bahnhofs selbst kann schnell genehmigt und durchgeführt werden, weil es sich um bahneigenes Gelände handelt. Außerdem entfallen kritische Punkte wie das Grundwassermanagement.

Die S21-Befürworter suchten zu vielen Details des Konzepts K21 das Haar in der Suppe. Sie konnten aber in keinem Punkt belegen, warum S21 besser als K21 sein soll.