

4. Bauzeit: Verlängerungen bereits programmiert

Es ist völlig illusorisch, davon auszugehen, dass die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm jährlich ein Viertel der insgesamt bundesweit zur Verfügung stehenden Verkehrsinvestitionsmittel erhalten werden. Geringere jährliche Mittel bedeuten aber eine Verlängerung der Bauzeit. Ein gravierender Nachteil der Projekte ist, dass sie erst dann einen Nutzen erfahren, wenn sie vollständig fertig gestellt sind - voraussichtlich nicht vor 2025. Weil Stuttgart 21 ohne die Neubaustrecke "auf dem Acker" endet, wird der Tiefbahnhof auch nicht vorher fertiggestellt. Die Leidensjahre für die Stadt Stuttgart mit der "größten Baustelle Europas" mitten in der City erhöhen sich auf 15 - 20 Jahre.

5. Kannibalisierung: Schaden für das große Ganze

Werden Stuttgart 21 und Neubaustrecke weiter verfolgt, bleiben sinnvolle Projekte für die Schiene - wie die Rheinalbahn, die als wichtigste deutsche Frachtverbindung Nordseehäfen und Mittelmeer verbindet - auf der Strecke. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße wird so weiter vorangetrieben. Transnationale Trassen werden vernachlässigt und viele kleine Projekte mit großer Wirkung weiter verschoben. Zum Nachteil für Bürger, Wirtschaft und Klima.

6. Planung: Qualität mangelhaft

Die Planungen für Stuttgart 21 wie auch für die Neubaustrecke weisen extreme Defizite auf, von den Grundannahmen bis zu den Details: Der bestehende Kopfbahnhof weist eine höhere Leistungsfähigkeit auf als der geplante Tiefbahnhof. Zudem sind bei diesem nachträgliche Kapazitätsausweitungen ausgeschlossen - ein milliardenteures Nadelöhr. Die Neubaustrecke wird mit Planzahlen begründet, die durch die Realität längst überholt sind: Berechnet wurde die Strecke mit doppelt so vielen Zügen wie heute - bei weiter sinkender Tendenz - tatsächlich fahren. "Leichte, schnelle Güterverkehrszüge", die weiter zur Notwendigkeit der Strecke angeführt wurden, existieren nirgends. Stattdessen geht der Trend im Güterverkehr zu langen, schweren Zügen, die aber die Steigungen der Neubaustrecke - größere Steigungen als die Geislinger Steige - nicht bewältigen könnten. Am Flughafen werden in einem Abstand von ca. 250 m zwei Bahnhöfe entstehen - ein Schwabenstreich. Auf den Fildern soll aus Kostengründen das S-Bahn-Netz mit genutzt werden. Sicherheitsbedenken des Eisenbahnbundesamtes werden durch befristete Sondererlaubnis des Verkehrsministers umgangen. Zudem müssten die Züge im künftigen Hochgeschwindigkeitsnetz langsam fahren. Und viele Fahrzeuge, wie sie heute in Deutschland, der Schweiz oder Italien üblich sind, wären künftig auf der Strecke nicht mehr zugelassen.

7. Folgen spürbar: Reisen per Bahn wird stressiger, langsamer, teurer

Die Menschen und ihre Bedürfnisse standen bei den Planungen alles andere als im Mittelpunkt. Heute gehört der Stuttgarter Hauptbahnhof zu den pünktlichsten Großbahnhöfen Deutschlands - zukünftig soll ein integrierter Taktfahrplan im zentralen Verkehrsknotenpunkt des Landes nicht mehr möglich sein. Stuttgart 21 bedeutet: längere Reisezeiten, teurere Ti-

ckets, umständliches Umsteigen, fehlende Verbindungen. Vor allem Berufspendler und die Reisenden im Nahverkehr werden mit einem verminderten Zugangebot und/oder mit höheren Fahrpreisen für das Prestigeprojekt bezahlen.

8. Bonatzbahnhof: Meisterwerk der Architektur, Kulturdenkmal

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist ein architektur- und geistesgeschichtliches Kulturzeugnis ersten Ranges. Die Gefahr besteht, dass die DB noch vor Genehmigung aller Teilabschnitte von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke voreilig Fakten schafft, nur um die "Unumkehrbarkeit" von Stuttgart 21 vordergründig zu demonstrieren: durch den Teilabbruch dieses Meisterwerks!

9. Procedere: Bürgerwille und Bürgerbeteiligung bleiben außen vor

Das bisherige Geschehen um Stuttgart 21 hat bewiesen: Bei diesem Prestigeprojekt bleibt der Bürgerwille auf der Strecke und Bürgerbeteiligung wird zur Farce. Der weit überwiegende Teil der Stuttgarterinnen und Stuttgarter lehnt das Projekt ab. Woche für Woche demonstrieren Tausende vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof gegen das Prestigeprojekt. Mehr als 15.000 "Parkschützer" wollen den Stuttgarter Schlossgarten nicht zerstören lassen.

10. Die Alternative: Kopfbahnhof 21

Bereits als bloßes Denkkonstrukt besteht das Alternativmodell "Kopfbahnhof 21" seit vielen Jahren durch zahlreiche Vorteile - von den im Vergleich zu Stuttgart 21 deutlich niedrigeren Kosten ganz zu schweigen. Höchste Zeit, dieses Modell ernsthaft zu planen!