

Liebe Frankfurter Freunde und vom Frankfurter Großflughafen Betroffene!

Was hat Stuttgart 21 mit Frankfurt zu tun?

Stuttgart21 ist das **Vorhaben** der Deutschen Bahn, den bewährten und **leistungsfähigen Stuttgarter Kopfbahnhof** mit seinen **17 Gleisen** durch einen **unterirdischen Durchgangs-Bahnhof** mit nur noch **8 Gleisen** und **vielerlei Mängeln**, aber **ohne genehmigungsfähigen Brandschutz** zu **ersetzen**. Hierfür müssen **62 km Zulauftunnel** durch geologisch heiklen Untergrund gebohrt, die Stuttgarter **Mineralquellen** gefährdet, Teile der **Stuttgarter Innenstadt zerstört** und dafür **6,8 Mia. € öffentliche Gelder** verschwendet werden! Es könnten auch **11 Mia. €** werden - **unverschämt viel Geld** für einen **lausigen unterirdischen Bahnhof!**

Wegen vorhandener S- und U-Bahntunnel kann dieser nur als **Schiefbahnhof** mit **15 % Gefälle** gebaut werden, 6mal mehr als nach EBO zulässig! Das südliche Bahnsteigende wird **6,60 m tiefer** liegen als das nördliche. Ein Kinderwagen oder ein Rollstuhl können auf dem abschüssigen Bahnsteig ungewollt wegrollen und zu einem tragischen Unfall führen.

Ein am Bahnsteig haltender **Zug kann** aufgrund menschlichen oder technischen Versagens **unvermittelt wegrollen** und dabei **Personen verletzen**, wie dies im **Kölner HBF** mit **7,88 %** Gleisneigung **immer wieder** vorkommt. Bei Stuttgart-21 mit einer doppelt so großen Neigung schließt die Bahn das aber aus – mit **Warnschildern** zur **überhöhten Gleisneigung!**

Von den **Befürwortern** wird Stuttgart21 als **großer Fortschritt** gepriesen:

Der Durchgangs-Tiefbahnhof S-21 werde **ein Nadelöhr** im Eisenbahnnetz **beseitigen**, die **Lücke** in der **transeuropäischen Magistrale Paris-Bratislava schließen** und gar die **Leistung** des Stuttgarter Bahnhofes **verdoppeln**. Mit diesen **unhaltbaren Angaben** wurde ein **EU-Zuschuß** von **114 Mio. €** für das S-21-Vorhaben zu **Unrecht erschlichen**.

Doch das Bundesgericht wollte unsere **Klage** hiergegen gar **nicht** erst **annehmen!**

Beim Stuttgarter Bahnhof gibt es aber gar **kein Nadelöhr**; vielmehr würde mit dem geplanten 8-gleisigen Tiefbahnhof **S-21** ein solches erst **geschaffen!**

Von „doppelter Leistung“ ist schon lange keine Rede mehr, würde dies doch bedeuten, daß in der Spitzenstunde 76 Züge abgefertigt werden müßten – auf nur 8 Gleisen!

Im 17-gleisigen Stuttgarter Kopfbahnhof können aber nicht nur die derzeit fahrplanmäßigen 38 Züge in der Stunde abgefertigt werden, sondern bis zu 50, und dies bei guter Betriebsqualität; mit signaltechnischen Verbesserungen sogar 56 Züge.

Doch selbst die von der Bahn mit dem **Streßtest** vor zwei Jahren angeblich nachgewiesene **30%ige Leistungssteigerung** des Tiefbahnhofes auf **49 Züge** in der Stunde bliebe **unter der Leistungsfähigkeit** von **50 Zügen** im **bisherigen Kopfbahnhof**; der **Streßtest** selber hat sich als **größter technisch-wissenschaftlicher Betrug** herausgestellt, wie von Dr. Christoph Engelhard nachgewiesen. Tatsächlich ist der **Tiefbahnhof nur für 30 Züge** je Stunde geplant; die oberste Grenze liegt bei 33 Zügen in der Stunde! **S-21** stellt einen **unzulässigen, nicht genehmigungsfähigen Rückbau** von **Eisenbahn-Verkehrsanlagen** dar.

Mit dem neuen Tiefbahnhof werde der **Wirtschaftsstandort Stuttgart** nachhaltig **gestärkt**, hieß es, **20.000 Arbeitsplätze** würden durch S-21 **neu entstehen** und **zusätzliche Steuereinnahmen** bringen. **Wie** das geschehen soll, wurde **nicht erklärt!**

Und schließlich sei **Stuttgart21** ja auch ein herausragendes **Umweltschutz-Projekt!** Der vormalige Stuttgarter OB Schuster hatte allen Ernstes erklärt, der künftige **Tiefbahnhof** werde ein **Null-Energie-Projekt** sein, welches **weder Heizung** noch **Klimatisierung** erfordere – als ob der bestehende Kopfbahnhof je beheizt oder klimatisiert würde! Hingegen **keine Rede** davon, daß allein die **ständig** erforderliche **Beleuchtung** des **Tunnelbahnhofes** sowie der **Betrieb** der **32 Rolltreppen** und der **12 Aufzüge 2 ½ mal soviel elektrische Energie verbrauchen** werden wie der bestehende Kopfbahnhof! Auch kein Wort davon, daß alle Züge beim Herausfahren aus dem Tiefbahnhof gegenüber dem oberirdischen Kopfbahnhof **17 m Höhenunterschied zusätzlich** überwinden müssen, was bei über 600 Zügen tagtäglich einen **beachtlichen Energie-Mehrverbrauch** ergibt. Dazu kommt ein **zusätzlicher Energieverbrauch** der Züge durch den **erhöhten Luftwiderstand im Tunnel**.

S-21 würde **jährlich 385 Mio. Kilometer Autofahrten** überflüssig machen; so eine Studie mit **fragwürdigen Annahmen** über Umsteiger auf die Bahn. Warum gerade bei S-21 so viele vom Auto auf die Bahn wechseln sollten, nicht aber bei einem modernisierten Kopfbahnhof, bleibt ein Rätsel.

Die Zerstörung des Schloßgartens, bisher grüne Lunge der Stuttgarter Innenstadt, wird damit abgetan, als **Ersatz** für die abgesägten **286 großen, alten Bäume** würden doch **5.000 neue Bäume** gepflanzt! Daß dies **irgendwann** auf **Ausgleichsflächen 20 km außerhalb** von Stuttgart erfolgen soll, wird jedoch nicht dazu gesagt, auch nicht, daß diese Bäumchen **erst in hundert Jahren** eine **vergleichbare biologische Wirkung** entfalten wie die gefälltten Großbäume.

Eigentlich ist **S-21** gar **kein Bahnprojekt**. Der damalige Bahnvorstand Ludewig hatte 1999 verkündet: „Stuttgart 21 bauen wir nicht, das **rechnet sich nicht!**“, wenige Wochen später war er abgelöst! Ein Schelm, wer hier Böses denkt. Es kam der Herr Mehdorn als Nichteisenbahner, der bekanntlich die Bahn an die Börse bringen sollte und nun für S-21 „Vorkasse“ einforderte – und auch erhielt, indem ihm bereits 2001 der damalige Stuttgarter OB Schuster schon mal voreilig die **Gleisflächen** für **459 Mio. €** abkaufte, diese der Bahn aber weiterhin zur **unentgeltlichen Nutzung** überließ.

Weil der hoch verschuldeten Stadt Stuttgart das Geld dafür fehlte, verkuppelte sie kurzerhand die Trinkwasserversorgung und das Abwassernetz samt Klärwerk an einen US-amerikanischen Investor und leaste diese in einem zweifelhaften **Cross-Border-Leasing-Geheimvertrag** zurück.

Nun werden die Stuttgarter die **Zerstörung** ihrer **Innenstadt** und die **Verwüstung** des **Schloßgartens** sowie die **Gefährdung** der Mineralquellen durch das **S-21-Vorhaben** alleine ausbaden müssen, da sind Frankfurter und andere außen vor.

Doch an den **Milliarden Baukosten** werden auch die **Frankfurter** wie **alle Bundesbürger beteiligt** – über **höhere Steuern, verringerte staatliche Leistungen** und laufend **erhöhte Fahrpreise**. Irgendwie muß das Geld ja zusammenkommen! Sicher ist hingegen, daß diejenigen, die uns das eingebrockt haben, dafür nicht aufkommen werden – und auch **nie jemals zur Rechenschaft gezogen** werden! Das werden unsere **Kinder** und **Enkelkinder tragen** müssen.

Das Land Baden-Württemberg will jetzt **11.600 Lehrerstellen streichen** – die so eingesparte Summe im Landeshaushalt entspricht in etwa dem **Finanzierungsanteil** des **Landes** am **Vorhaben S-21** von **rd. 900 Mio. €!** Die versprochene **Verbesserung** der **Bildung** wird für das **sinnlose Prestige-Vorhaben S-21 geopfert**.

Auch die **Bahn spart**: Um die für S-21 und andere Investitionsabenteuer benötigte Finanzierung aufbringen zu können und die **Bilanzen** für den **geplanten Börsengang aufzuhübschen**, sparte Mehdorn an den **Instandhaltungs-** und den **Personalkosten – die Auswirkungen** kriegen wir **alle zu spüren!** Wochenlang war der **Zugverkehr** zwischen **Frankfurt, Mainz** und Wiesbaden **nachhaltig gestört**, der Mainzer HBF zeitweise ganz vom Zugverkehr abgehängt, weil dort Fahrdienstleiter im Stellwerk fehlen. Das ist indessen nicht auf Mainz und auch nicht auf Fahrdienstleiter beschränkt –überall bei der Bahn herrscht Personalangel; **Mainzer Verhältnisse** können **jederzeit an jedem** anderen **Bahnhof** auftreten.

Kaputtgespart hat die **Bahn** auch die **Instandhaltung**. Die früher übliche **regelmäßige Wartung** und **Instandsetzung** wurde unter Mehdorn **eingestellt**; erst bei aufgetretenen Schäden wird repariert, die **Bahn fährt** nur noch **auf Verschleiß**. Das sparte zunächst Personalkosten und verbesserte so Mehdorn's Bilanz. Doch die Folgen zeigten sich bald, zunächst bei der Berliner S-Bahn, die zeitweilig nur noch einen **Notbetrieb** fahren konnte und bis heute nicht wieder den vollen Betrieb erreicht hat.

Kaum noch ein Zug fährt heute ohne **gestörte Türen, ausgefallene Klima-Anlagen** oder **nicht funktionierende Toiletten**. **Entlassenes Fachpersonal** ist eben **nicht** ohne weiteres **zu ersetzen**.

Über **zwanzig Jahre** hin hat die **Bahn Stations-** und **Trassengebühren** für die **Instandhaltung** des **Stuttgarter Hauptbahnhofs** vom Land kassiert, insgesamt **1,5 Milliarden €** –diesen aber **verlottern lassen!** Man wollte ja einen neuen Bahnhof bauen – für weiteres Geld, versteht sich. Heute nach den **zerstörenden Eingriffen** für das **S-21-Vorhaben** ist der **Stuttgarter Bahnhof** nur noch eine **traurige Ruine**, bewältigt aber dennoch den fahrplanmäßigen Verkehr, wenn auch nicht mehr mit gleicher Pünktlichkeit und Qualität wie früher, als noch alle 17 Gleise uneingeschränkt zur Verfügung standen.

Wie **stümperhaft** die **Bahn** vorgeht, zeigte sich schon beim **Abbruch** der Flügelbauten, als das **Bahnsteigdach** vom **Einsturz bedroht** war und **zusätzliche Abstützmaßnahmen** erforderlich wurden. Und die **Verkürzung** des **Gleisvorfeldes** für S-21 hatte wegen zu enger Kurvenradien **6 Zugentgleisungen** z.T. mit Personenschäden zur Folge; **Gleis 10** war **monatelang gesperrt**.

Auch den ehrwürdigen **Frankfurter Hauptbahnhof** wollte man mal als **F-21** in einen Tiefbahnhof umbauen, ebenso **Leipzig** und **München**, alle großen Kopfbahnhöfe Deutschlands sollten vor zwanzig Jahren als sogen. **21er-Projekte** unter die Erde, um Platz zu machen für **gigantische Immobilien-Projekte**, denn das war deren eigentlicher Zweck!

Doch der damalige hessische Finanzminister nahm der Bahn die angegebenen 3 Mia. € Baukosten nicht ab; damit hatte sich **F-21 erledigt**. Ähnlich ging es mit München21 und Leipzig21.

Nur Stuttgart 21 wird **noch weiterverfolgt** – auf Druck der hiesigen Politikspitze aus **CDU, SPD** und **FDP!** Ein Abbruch des Vorhabens ist immer noch möglich: die eigentlichen Baumaßnahmen haben noch gar nicht begonnen; bisher wurde nur abgerissen.

So unterschiedlich die Dinge beim **Frankfurter Großflughafen** und bei **Stuttgart21** auch sind, eines haben sie gemeinsam: sie dienen **nicht dem Wohle** der betroffenen **Bevölkerung**, sondern allein **großen Wirtschaftsunternehmen**. Dafür werden wir von der Politik belogen!

Dagegen laßt uns gemeinsam weiterkämpfen!