



Sylvio Barth
 Eichendorffstraße 47
 72501 Gammertingen
 Tel.: 07574 / 936767

E-mail-Adresse:
Eisenbahnfreunde-Gammertingen@gmx.de

Gammertingen, den 08. Februar 2011

Betreff: Rundschreiben Februar 2011

Liebe Eisenbahnfreunde,

am Samstag, den 12. Februar ist wieder unser Stammtisch um 20.00 Uhr in der Sonnenalb. Beim letzten Stammtisch ist die Idee aufgekommen, dass man ein paar Filme über die Landesbahn anschauen könnte. Peter Göckel wollte in seinem Archiv kramen und hat so einiges an Fernsehbeiträgen gefunden. Wir lassen uns einmal überraschen. Es sind bestimmt einige Filme dabei, die man schon einige Zeit nicht gesehen hat.

Tschüss sagt
 Euer *Sylvio Barth*

Stuttgart 21- Pro vs. Contra	
Pro Stuttgart 21	
<ul style="list-style-type: none"> • Größere Kapazität: Ein neuer Durchgangsbahnhof würde deutlich mehr Zugabfertigungen pro Tag ermöglichen. Die bisherigen Staus im Vorfeld des Bahnhofs würden der Vergangenheit angehören. Ein Durchgangsbahnhof ist außerdem deutlich sicherer als ein Kopfbahnhof, in dem die Züge direkt auf das Bahnhofsgebäude zufahren. • Einfaches Umsteigen: Der neue Bahnhof würde die Umsteigewege deutlich verkürzen und damit beschleunigen. Die langen Wege in einem Kopfbahnhof mit Bahnsteigen von bis zu 400 Metern Länge machen kurze Zeittakte zwischen Anschlusszügen unmöglich. • Internationale Anbindung: "Stuttgart 21" würde den Anschluss an den europäischen Schnellbahnverkehr ermöglichen. Dazu gehört unter anderem auch die Verbindung Paris-Budapest. Auch der Stuttgarter Flughafen würde davon profitieren, weil er direkt an die Schnellbahntrasse angebunden werden könnte. • Ausbau des Regionalverkehrs: Der Durchgangsbahnhof ermöglicht eine umsteigefreie Durchfahrt von Regionalzügen. In der Region würde ein neues Liniennetz entstehen, das dem der S-Bahn gleicht. Damit würde auch die Attraktivität für Berufspendler erhöht. • Stadtentwicklung: Für die Stuttgarter Innenstadt ergäben sich vollkommen neue Möglichkeiten, wenn die Gleisanlagen unter die Erde verlegt werden. Mehr als hundert Hektar stünden für die Erweiterung des Schlossgartens und des Rosensteinparks und für Neubauten im Innenstadtbereich zur Verfügung. Ganze Stadtteile, die bislang getrennt waren, würden zusammenwachsen. • Arbeitsplätze: Die Neugestaltung der Innenstadt könnte langfristig viele neue Arbeitsplätze entstehen lassen. Nach Angaben der Bahn könnten es bis zu 10.000 werden. Und die hohen Investitionen durch das Projekt selbst verleihen der Region bereits während der Bauphase neue Impulse. 	
Contra Stuttgart 21	
<ul style="list-style-type: none"> • Stuttgart 21 wurde vor 20 Jahren geplant und ist somit durch die Veränderung in der Eisenbahntechnik veraltet. • Da es sich um einen unterirdischen Durchgangsbahnhof handelt, ist er damit kundenunfreundlich und unsicher. • Die Umsteigezeiten verlängern sich, weil ein Taktungsplan nicht realisierbar ist. • Ein unterirdischer Bahnhof ist nicht erweiterbar. • Der mittlere Schlossgarten wird durch die Abholzung zerstört. Auch eine Parkerweiterung würde nichts nützen. • Die Feinstaubbildung und die Kühlung der Innenstadt, würde durch die Bebauung schlechter werden. Es wird noch wärmer in Stuttgart. Mineralwasserquellen sind gefährdet. • Die Seitenflügel des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs würden abgerissen werden. • Der Bahnhof könnte von Grundwasserströmen nach oben gedrückt werden und somit die Stabilität der Bauwerke an der Oberfläche gefährden. • Der Bundesrechnungshof schätzt die Kosten auf 5,3 Milliarden Euro. Im Vergleich: Zu Beginn (1994) rechnete man 2,5 Milliarden. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wären schätzungsweise nochmals 5-6 Milliarden Euro fällig. 	

Quelle: www.duhastdiemacht.de

Pro und Contra: Streit über Stuttgart 21
Was für und was gegen das Bahnprojekt spricht

von Thorben Pfeifer

Es gilt als größtes Infrastrukturprojekt Europas - und sorgt für heftigen Streit: das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21. Bahn und Landesregierung pochen darauf, viele Bürger protestieren. Was für und was gegen Stuttgart 21 spricht: Argumente im Überblick.

Der Bahnverkehr	
Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Der Umbau des Stuttgarter Bahnknotens, die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen mit der Anbindung zum Flughafen sowie der neue Flughafenbahnhof bindet das Land Baden-Württemberg besser an den nationalen und internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr an. • S-21 bringt Baden-Württemberg näher zusammen: Die Fahrtzeit von Stuttgart nach Ulm verkürzt sich von 54 auf 28 Min. • Die Leistungsfähigkeit des Regionalverkehrs in Stuttgart wird erhöht und die Fahrtzeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafen wird deutlich reduziert von derzeit 27 auf 8 Min. • S-21 schafft auf Dauer 10000 neue Arbeitsplätze und noch mal 7000 während der Bauzeit. • Im neuen Durchgangsbahnhof können mit halb so vielen Gleisen deutlich mehr Züge in den Bahnhof ein- und ausfahren, weil sie sich nicht mehr gegenseitig blockieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stuttgart 21 wurde vor 20 Jahren geplant und ist somit durch die Veränderung in der Eisenbahntechnik veraltet. • Durch das Konzept eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs entstehen viele Rolltreppen, Aufzüge und enge Durchgänge – deshalb ist solch ein Bahnhof kundenunfreundlich und unsicher. • Ein integrierter Taktungsplan lässt sich nicht realisieren – dadurch werden die Umsteigezeiten länger. • Mit S-21 gibt es weniger Gleise (nur noch 8 statt 17), weniger Bahnsteige und weniger Abstellflächen. Viele Züge müssen einen Umweg über den Flughafenbahnhof nehmen, dadurch erhöht sich die Fahrzeit für viele Fahrgäste. • Durch die Verlegung des Bahnhofs unter die Erde und der Gleise in Tunnelröhren wird ein neues Nadelöhr geschaffen, das in Zukunft nicht mehr erweiterbar ist. Ein modernisierter Kopfbahnhof ist flexibler und leistungsfähiger.
Die Stadt Stuttgart	
Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Mit der Einrichtung eines Durchgangsbahnhofs werden die oberirdischen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs vollständig entfernt. Damit kann eine Fläche von ca. 100 Hektar für neue Bau- und Grünflächen genutzt werden. Der historische Schlossgarten Stuttgarts kann so erstmals seit 150 Jahren wachsen. • Die historische Bausubstanz des Bahnhofsgebäudes bleibt trotz des Abrisses der Seitenflügel erhalten. • Stuttgart 21 ist sorgfältig geplant. Risiken beim Bau sind damit weitgehend ausgeschlossen. • In Stuttgart liegen ausreichend Erfahrungen im Tunnelbau vor. Auch die in den 70er und 80er Jahren gebauten S-Bahn- und Stadtbahn-Tunnel führen teilweise durch anhydrit-haltiges Gestein. Damals waren die Probleme beherrschbar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Abholzung von Bäumen wird der Mittlere Schlossgarten zerstört. Dies ist durch eine Parkerweiterung am Rande der Innenstadt nicht zu kompensieren. • Die geplante Bebauung geht zu Lasten der Feinstaubbindung und der Kühlung der Innenstadt. Somit wird es im Talkessel Stuttgart noch wärmer. Zudem sind durch die Tunnel die Mineralwasserquellen gefährdet. • Die Seitenflügel des denkmalgeschützten Hauptbahnhofsgebäudes werden unwiderruflich abgerissen. • Experten befürchten Probleme mit dem Grundwasser im Talkessel. Der quer im Tal liegende Tiefbahnhof könnte von den Grundwasserströmen nach oben gedrückt werden und die Stabilität der Bauwerke an der Oberfläche gefährden. • Tunnel führen teilweise durch Gesteinsschichten mit Gipskeuper mit dem Mineral Anhydrit. Dieses könnte durch die Bohrungen aufquellen wie ein Schwamm und auf die Tunnelwände drücken.
Die Kosten	
Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • In der derzeitigen Kalkulation von 4,088 Milliarden Euro sind bereits 323 Millionen Euro für weitere Baupreissteigerungen eingerechnet. Zusätzlich steht ein Risikofonds in Höhe von 438 Millionen Euro bereit. Das Gesamtprojekt ist für die Bahn wirtschaftlich und bietet verkehrliche sowie städtebauliche Chancen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seit Beginn des Projekts 1994 sind die Kosten von anfangs 2,5 Milliarden Euro auf insgesamt 4,1 Milliarden Euro gestiegen. Der Bundesrechnungshof schätzt 5,3 Milliarden. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm kommen unter Umständen noch einmal 5-6 Milliarden dazu. Damit ist S-21 für einen Fahrzeitgewinn von 20 Minuten und wenige Hektar Stadterweiterung schlichtweg zu teuer.
Die Alternativen	
Pro	Contra
<p>Mehr als 60 unterschiedliche Alternativen für S-21 sind geprüft und wieder verworfen worden, weil sich S-21 als beste Lösung durchgesetzt hat. Auch eine Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs wurde geprüft. Darüber hinaus verschwendet diese Alternative enorme Möglichkeiten von städtebaulichem Potenzial.</p>	<p>Die Alternative „Kopfbahnhof 21“ sieht eine Modernisierung des Gleisvorfelds und den Bau von zusätzlichen Gleisen vor. Durch die viel geringeren Tunnellängen kostet K-21 etwa ein Drittel von S-21. K-21 ermöglicht ebenfalls eine umfangreiche Stadterweiterung bei geringeren Umweltbelastungen.</p>

Quelle: www.heute.de