



Vierte Fachschlichtung

Verkehrsknoten Stuttgart K21

Deutsche Bahn AG

Dr.-Ing. Volker Kefer

Vorstand Ressort Technik & Ressort Infrastruktur

Stuttgart, 12. November 2010

Es existieren mehrere Konzepte zu K21 – für die folgenden Betrachtungen wurde die 4. Auflage der Informationsbroschüre des Aktionsbündnisses vom Juni 2010 zu Grunde gelegt

K21 Varianten des Aktionsbündnisses

Grundlage für weitere Betrachtungen	Bahnhof	Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm	Gleisplan
Internet Auftritt Aktionsbündnis, 4. Auflage	K21	Enthalten	Anbindung Flughafen über Regionalverkehr und Einzel-ICE
Prof. Bodack 25.10.2010 Rathaus Stuttgart	SK21	Nicht enthalten	Anbindung Flughafen über Regionalverkehr
Übermittelte Variante des Aktionsbündnisses Martin Hilger - 02.11.2010 - 10.11.2010	K20 K21	Nicht enthalten Enthalten	Keine Aussage Keine Aussage

Frage: Welches Konzept gilt für die Zukunft?

Das Konzept K21 benötigt große Tunnelbauwerke und ist zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim kaum genehmigungsfähig (Planfeststellung)

K21 Variante des Aktionsbündnisses

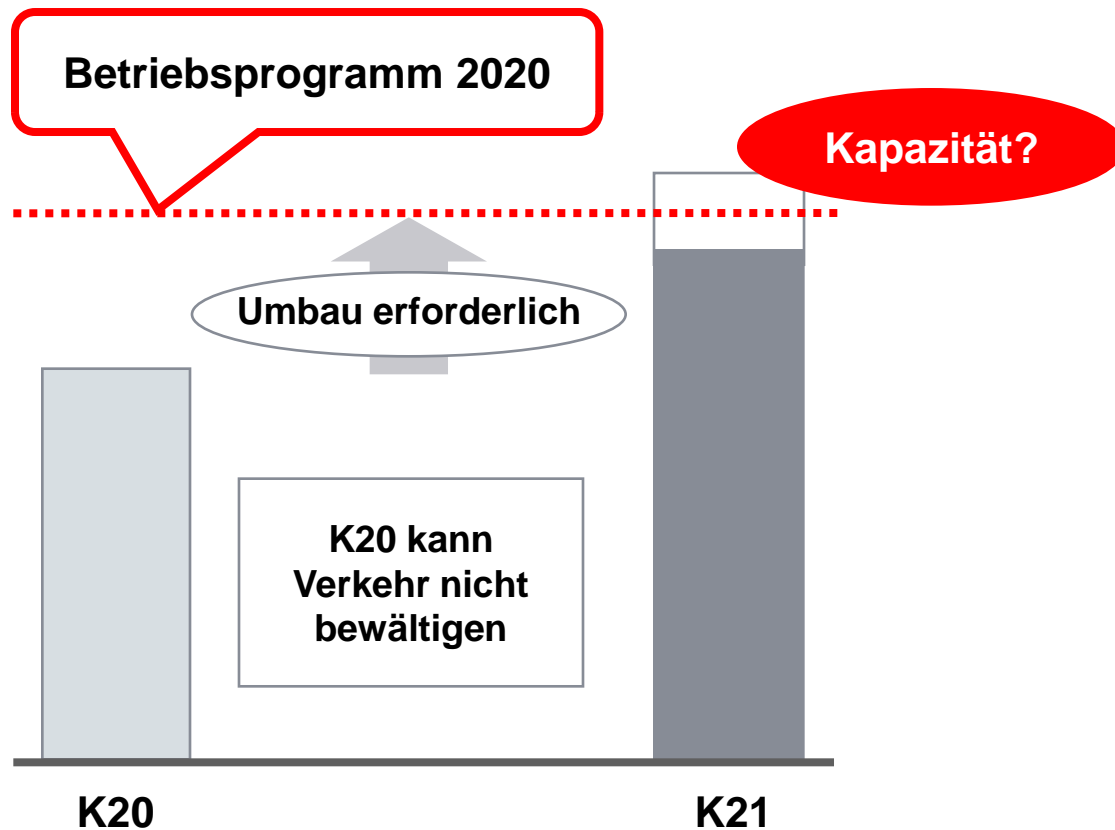


Das Konzept K21 benötigt große Tunnelbauwerke und ist zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim kaum genehmigungsfähig (Planfeststellung)



Der Kopfbahnhof kann gemäß dem Konzept von VCD und BUND zusätzliche Verkehre nur dann aufnehmen, wenn er umgebaut und erweitert wird

Verkehrliche Wirkung



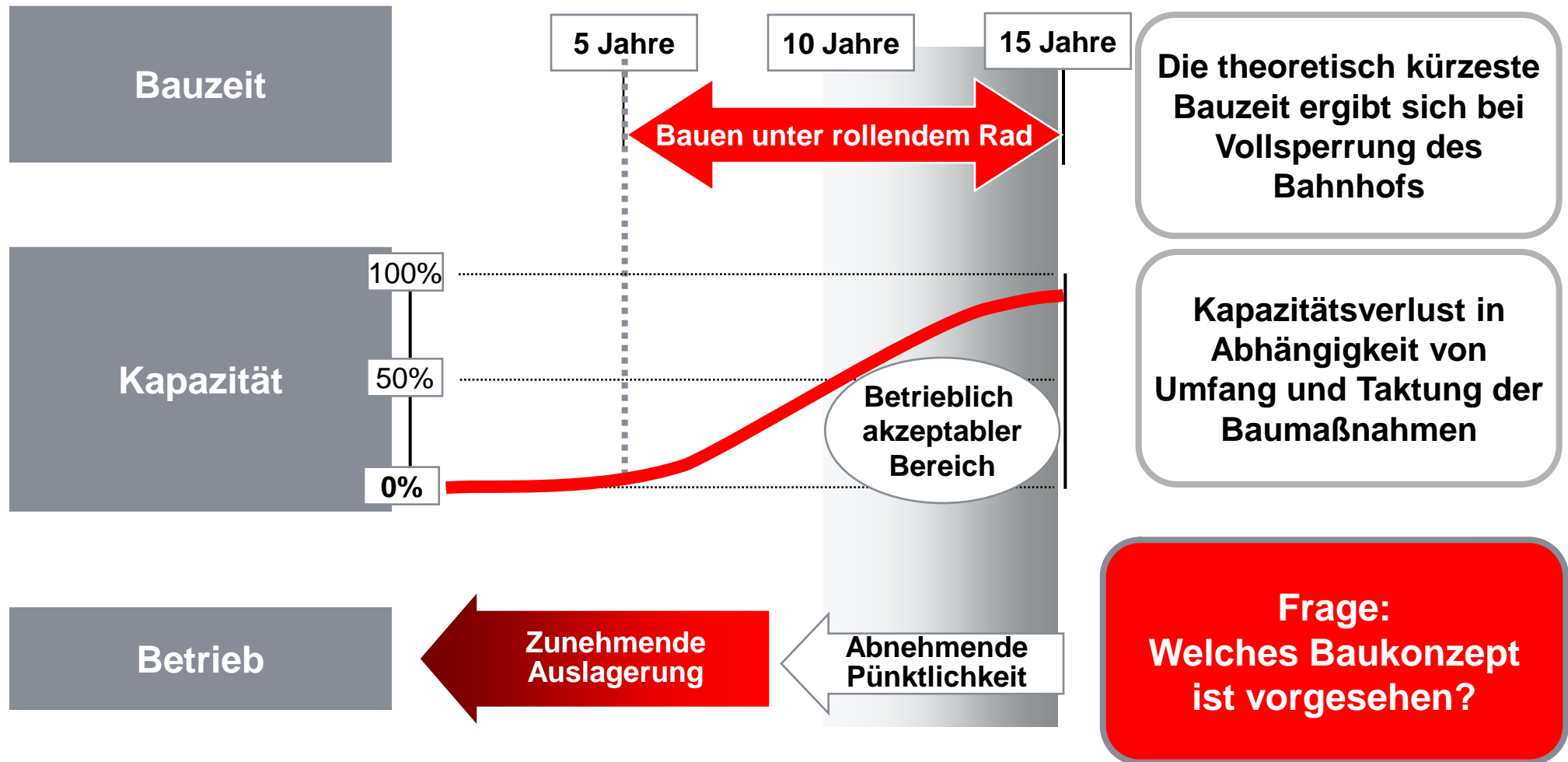
Baumaßnahmen K21 gemäß VCD / BUND Studie:

- 5. und 6. Gleis vom Hauptbahnhof nach Bad Cannstatt
- 2. Neckarbrücke
- 3. Röhre Rosensteintunnel
- Rampenbauwerke
- Zusätzliche Überwerfungsbauwerke
- Zuggleitsysteme
- S-Bahngleise ab Nordbahnhof
- Ergänzungen Feuerbach: fünftes Gleis, dritte Röhre im Pragtunnel

Frage:
Reicht die Kapazität für die vorgesehenen Fahrpläne?

Je kürzer die Bauzeit desto größer sind die verkehrlichen Einschränkungen für die Reisenden – je geringer die Einschränkungen desto länger die bauliche Belastung für die Stadt

Auswirkungen der Bauzeit



Neben der Belastung der Stadt durch die Bauarbeiten am Bahnhof hat K21 weitere tiefgreifende Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger

Auswirkungen

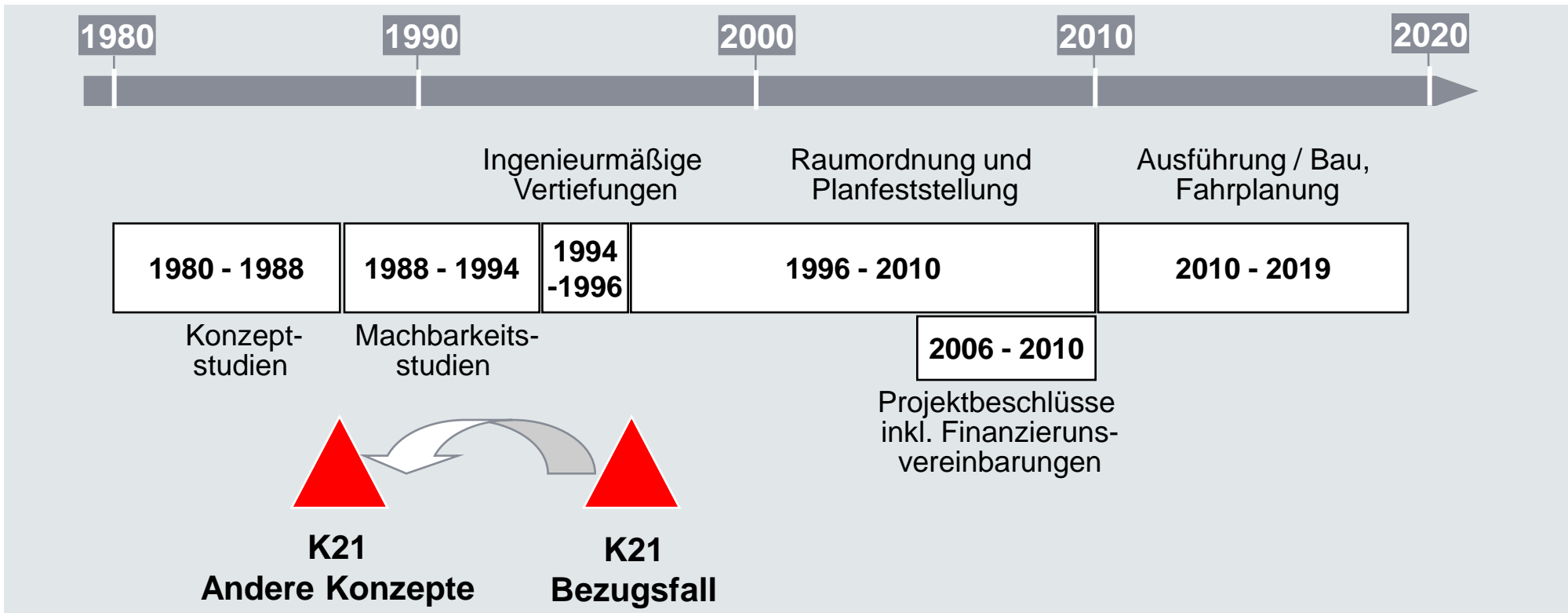
- Zerschneidung von Stadtvierteln in Stuttgart und im Neckartal verstärkt
- Deutliche Zunahme der Lärmbelastung im engen und dicht besiedelten Neckartal sowie an den Hanglagen in Stuttgart
- Wenig frei werdende Flächen zur städtebaulichen Entwicklung, dafür Beanspruchung weiterer städtischer Flächen

Frage: Diese Punkte waren ursächlich dafür, dass der Verwaltungsgerichtshof Mannheim K21 als Alternative verworfen hat (2006).

Wie löst K21 dieses Problem?

Großprojekte weisen grundsätzlich sehr lange Vorlaufzeiten auf, die Planungsprozesse haben dies zu berücksichtigen

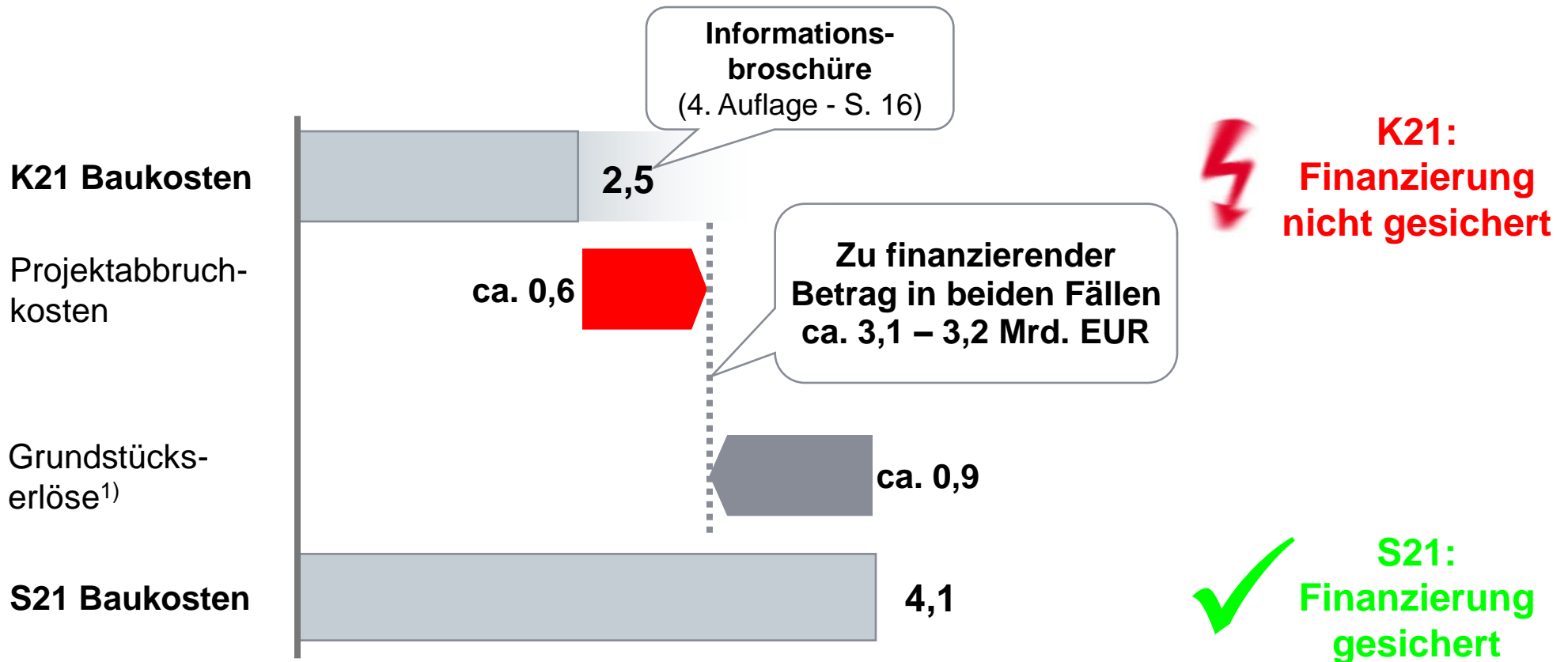
Planungsprozess S21



Frage: Wie soll K21 vor 2035 in Betrieb gehen?

Laut Informationsbroschüre (4. Auflage) des Aktionsbündnisses im Internet wird K21 „rund 2,5 Mrd. EUR“ kosten, damit wäre in etwa derselbe Betrag zu finanzieren wie bei S21

Kosten und Finanzierungsbeträge von K21 im Vergleich zu S21 in Mrd. EUR



Frage: Mit welcher Strategie soll die Finanzierung von K21 sichergestellt werden?

1) Vertragliche Rückabwicklungssumme

Bei K21 sind wesentliche Fragen ungeklärt

Wesentliche Fragen zu K21

- **Welches K21-Konzept gilt für die Zukunft?**
- **Reicht die Kapazität von K21 für die vorgesehenen Fahrpläne?**
- **Welches Baukonzept ist vorgesehen, um die extrem negativen Folgen für Bürgerinnen, Bürger, Fahrgäste und Stadt zu beherrschen?**
- **Wie soll die Trassenführung durch das Neckartal genehmigungsfähig werden?**
- **Mit welcher Strategie soll die Finanzierung von K21 sichergestellt werden?**
- **Wie sollen die Kapazitätsprobleme im Knoten K21 gelöst werden?**
- **Wie sollen die verlängerten Fahrzeiten des Fern- und Regionalverkehrs ausgeglichen werden?**
- **Wie soll sichergestellt werden, dass K21 vor 2035 in Betrieb geht?**
- **Wie hoch sind die Zusatzkosten um das Fahrplankonzept des letzten Konzeptentwurfes zu realisieren**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Deutsche Bahn AG

Dr.-Ing. Volker Kefer

Vorstand Ressort Technik & Ressort Infrastruktur

Stuttgart, 12. November 2010