

Die Gräben zwischen den beiden Lagern S21 und K21 müssen überwunden werden

Seit einem Jahr, mit Beginn des Abrisses des Nordflügels, wird das Projekt S21 intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert. Die Positionen der Lager "S21" und "K21" sind konträr. Die Hardliner beider Seiten bestimmen die Schlagzeilen. Diese Lagerbildung blockiert eine Diskussion über alternative Lösungen, mit denen man die Vorzüge von S21 und K21 zusammenführen könnte.

Das Projekt S21 wurde 1995 ausgearbeitet. 16 Jahre sind technologisch eine riesige Zeitspanne. Was damals perfekt erschien, muss es heute nicht mehr sein. Die Gegner von S21, und diese bilden in Stuttgart die Mehrheit, eint die Ablehnung des Tiefbahnhofs. Aber sie sind nicht alle Anhänger von K21.

Vorteile von S21: Die Idee, Platz für die Stadtentwicklung zu schaffen, ist gut. Die Heimerl-Trasse ist vom Grundsatz her optimal. Die Anbindung des Flughafens ist verkehrspolitisch ein Gebot der Vernunft.

Nachteile von S21: S21 krankt an der Vorgabe, den gesamten Fern- und Regionalverkehr in einem Punkt zusammen zu führen und ihn aus diesem Punkt wieder heraus fließen zu lassen. Das bedingt mindestens 8 Gleise im Tiefbahnhof plus ein umfangreiches Ringtunnelsystem. Ein gewaltiger und die Baukosten in die Höhe treibender Untertagebau. Der Tiefbahnhof wird an der engsten Stelle des Talkessels irgendwie in den Boden gequetscht. Mit 15 Promille Längsneigung, für ein Projekt des 21. Jahrhunderts ein Unding. Das Wort Tiefbahnhof trifft nicht zu. In Wirklichkeit ragt schief aus dem Boden eine riesige Betonwanne im Hügelgrab-Design heraus. Dafür soll ein großer Teil des Mittleren Schlossgartens vernichtet werden? Das Dach des halb versunkenen Betonwalls wird vielleicht eine dünne Grasdecke tragen. Oder man streicht es lediglich grün an.

Vorteile von K21: Der Mittlere Schlossgarten bleibt erhalten. Keine massive Beeinträchtigung der Lebensqualität in Stuttgart infolge des umfangreichen mit S21 verknüpften Baugeschehens. Der Zugverkehr funktioniert wie gewohnt.

Nachteile von K21: Der Kopfbahnhof mit seinem Gleisvorfeld erfüllte die Forderungen an den Personen- und Güterverkehr, die vor 100 Jahren in Stuttgart gestellt wurden. Inzwischen haben wir S-Bahn, U-Bahn, Omnibuslinien, einen Flughafen und einen allgegenwärtigen dichten PKW-Verkehr. Der Verkehr und die Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert können mit K21 nicht bedient werden.

Als die S-Bahn von Bad Cannstatt nach Vaihingen gebaut war, hätte eigentlich schon eine Planung zum Versetzen des Hauptbahnhofs aus dem Zentrum heraus beginnen können. Denn dieses war ja nun über einen Schienenstrang der Bahn angebunden. Die großen Gleisflächen standen und stehen einer Entwicklung der Stadt im Wege. Städte haben nun mal ein Zentrum, mit dem sich die Bürger, wenn es wunderschön ist, identifizieren. Man kann einen Bahnhof auch mit Kopfgleisen und Durchgangsgleisen bauen, aber nicht an der heutigen Stelle. Dort fehlt es an Platz. Inzwischen sind viele der in Frage kommenden Flächen zugebaut.

Es wäre fatal, jetzt stur das Projekt aus dem Jahr 1995 durchzuziehen. Es gibt Berater, die meinen, um der Glaubwürdigkeit willen von einem einmal gefassten Beschluss niemals abzuweichen. Für mich ist das die Offenbarung persönlicher Unfähigkeit. Ein Management, das die Fertigung eines vor 16 Jahren entwickelten Produktes beschließt, führt den Betrieb geradlinig in die Insolvenz. Denn es gilt: Das Bessere ist der Feind des Guten! Ein modernes Management hinterfragt täglich, wie die Produktlinie im Wettbewerb positioniert ist, und setzt, wenn notwendig, sofort Änderungen durch. Wissenschaft und Technik entwickeln sich im ständigen Streit der Ideen. Wer das negiert,

fällt zurück. Wer auf den Mechanismen der guten alten Zeit beharrt und alles Neue verwirft, wird von der Entwicklung beiseite geschoben.

Es wäre schön, wenn eine Diskussion über Alternativen alle wieder an einen Tisch bringt, um gemeinsam eine dem 21. Jahrhundert angemessene High Tech Lösung für den Eisenbahnverkehr im Raum Stuttgart zu erarbeiten.

Technische Vorschläge <http://www.trac.biz/>

Technische Dokumente

[KoS21.pdf](#) [Schienennetz_KoS21.pdf](#) [KoS21basis.pdf](#)

[Talquerung_KoS21.pdf](#)

[Gefahr_durch_Laengsneigung_des_Bahnsteiges.pdf](#)

[KoS21_Uebersicht.pdf](#)

[KoS21_Kerngedanken.pdf](#)

[KoS21basis_Kernpunkte.pdf](#)

[KoS21_Schienennetz_Kernpunkte.pdf](#)

Meinungen

[Quo_vadis_S21_Teil_1.pdf](#) [Quo_vadis_S21_Teil_2.pdf](#) [Quo_vadis_S21_Teil_3.pdf](#)

[Quo_vadis_S21_Teil_4.pdf](#)

[Verhindern_von_Ideen.pdf](#)

[s21_und_die_Parteien.pdf](#) [Kamele_und_Panzerkreuzer.pdf](#)