

Halt in Vaihingen?

Karl-Dieter Bodack

21. 10. 2011

?



Man kann dir wirklich mit nichts mehr eine Freude machen.«

S21: Nutzen nur für die DB AG

Wie jede Aktiengesellschaft wird die DB AG am Gewinn gemessen: 2010 erreichte sie in den Geschäftsfeldern in Mio. €: Umsatz Gewinn

Netz, Stationen, Nahverkehr, Steuer-finanzierte Geschäfte	8782	1547=17,6%
DB Schenker Logistics	14257	307 = 2,2%

69,5% des DB-Gewinns stammt aus Steuer-finanzierten Geschäften!

Von der Stadt Stuttgart, EBIT 2009 639 Mio. €

Das Großprojekt Stuttgart-Ulm wird fast ausschließlich aus Steuergeldern finanziert..

...auch deshalb, weil es betriebswirtschaftlich nicht rentabel ist und die DB außer event. einsparbaren Instandhaltungskosten keine eigenen Mittel dafür verwenden darf.

Aus Steuergeldern, direkten Zuschüssen, Gewinnen für bestellte Nahverkehrsleistungen, Zahlungen der Stadt Stuttgart und Zinsen daraus kann die DB AG mindestens 7 Milliarden Euro erwarten!

Bei Bauvorhaben verbleiben der DB Eigenanteile, bei vom Bund finanzierten Vorhaben 17%!

Die öffentlichen Haushalte und die DB AG (links)



Neubaustrecke Wendlingen-Ulm...

soll gemäß DB **2,9 Milliarden Euro** kosten.

Überträgt man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina Wendlingen-Ulm so errechnen sich

5 Milliarden Euro.

- Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung, Betriebsführung kosten etwa 6%, also

etwa 300 Millionen Euro/Jahr!

Laufende Kosten von 300 Mio Euro/Jahr

Durch kürzere Fahrzeiten spart die DB **40 Mio Euro/Jahr**

Neue Fahrgäste schaffen Mehrerlöse **40 Mio Euro/Jahr**

Höhere Fahrpreise erbringen **20 Mio. Euro/Jahr.**

Es verbleiben_____200 Mio. Euro/Jahr

- die vom Land und Bund für Zinsen und Tilgung,
- vom Land für über höhere Preise für Nahverkehrszüge geleistet werden müssen.
- Der Bund muss die Erneuerung der Anlagen finanzieren.

Jeder Fahrgast kostet den Steuerzahlern über Jahrzehnte 20 €

Subvention: jede Minute schneller ankommen kostet 1€!

Die öffentlichen Schulden steigen zwangsläufig!

Die Kosten bezahlt?



S21: Zur Abdeckung der Risiken...

...wurden bei Vertragsabschluss dafür etwa 50% der kalkulierten Kosten vereinbart, die derzeitig sind es weniger als 10%!

dabei ist das Planfeststellungsverfahren für den Flughafenbereich noch gar nicht begonnen: Es birgt unabsehbare Risiken!

Die bisherigen Großbauvorhaben der DB verteuerten sich um +48% (NBS Han-Wü) bis zu +150% (Hbf Berlin), der City-Tunnel Leipzig liegt aktuell bei etwa +70%!

**Wir (am wenigsten),
unsere Kinder, Enkel und Urenkel**

**Der Stand der deutschen Staatverschuldung
beträgt etwa 50.000 € je Steuerzahler.**

**Niemand der Anwesenden wird je diesen
Betrag aufbringen, zurückzahlen können.**

**Trotzdem: Jahr für Jahr erhöhen Politiker und
Parlamente diese Schulden.**

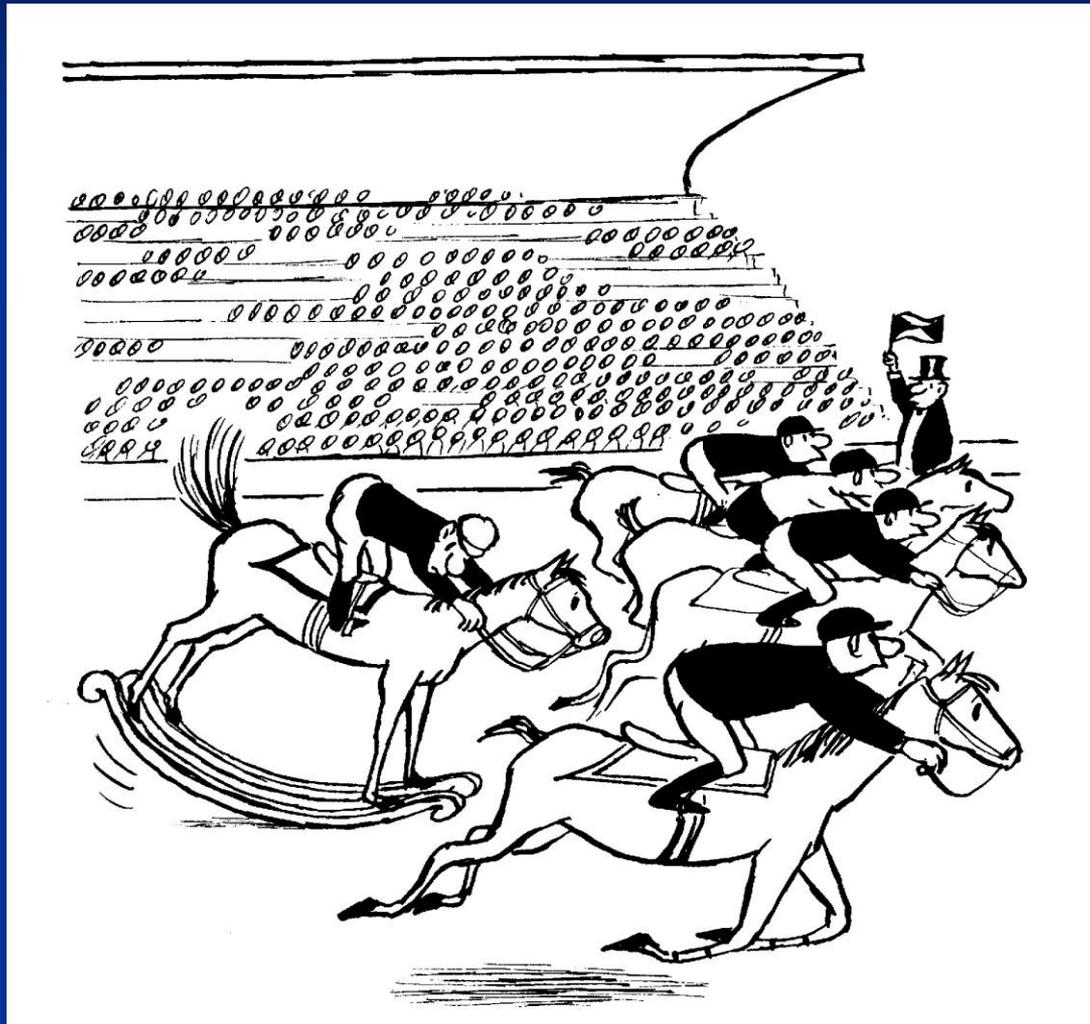
**Das Großprojekt S-Ulm erhöht den Schulden-
stand um mindestens weitere 10 Mrd. Euro!**

Die Folgen sind absehbar

- Zinszahlungen wachsen und erfordern immer höhere Anteile der öffentlichen Haushalte,
- Tilgungen der Kredite erscheinen unmöglich;
- Unser Gemeinwesen erstarrt in den Fesseln der Verschuldung oder muss sich
- durch Konkurs von Schulden befreien.

Das Großprojekt schadet Bund, Land und der Stadt – unserem Gemeinwesen!

Gleiches Recht nicht für Alle



Schäden für den Rechtsstaat

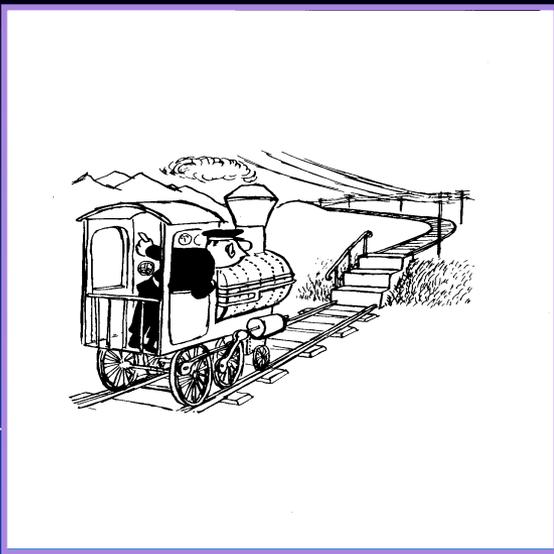
- Gemäß dem Gutachten von Prof. Dr.h.c. Meyer verstoßen die Verträge gegen das Grundgesetz und sind verfassungswidrig.
- Gemäß der Strafanzeige vom 20.9.2011 wird die DB eines „versuchten Betrugs in einem besonders schweren Fall“ verdächtigt.
- Die geplante Neigung der Bahnsteiggleise verstößt gegen die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung,
- Die Mitbenutzung der S-Bahn-Gleise auf den Fildern durch Fernzüge verstößt gegen deren Genehmigung.

Unser Rechtsstaat wird durch das Großprojekt nachhaltig und dauerhaft beschädigt!

Es ist ungeklärt, wer die Kosten trägt,...

- die durch noch fehlende Planfeststellungen (vor allem PFA 1.3!) verursacht werden,
- die durch Verbesserungen gem. Stresstest notwendig werden,
- die durch Nachträge zu vergebenen Bauarbeiten aufkommen,
- die durch die hohen Risiken der komplexen Bauaufgaben verursacht sind.

Strafanzeige weil die DB bei Vertragsabschluss die Kosten um 1,09 Mrd. € niedriger angegeben hatte, als kalkuliert.



Höhe ü.M.
750

Schwäb. Alb

$\Delta =$
160 m

500

Ulm

Flughafen

$\Delta =$
140 m

Stuttgart

Neckar

— bestehende Strecke
— geplante NBS

250

Wend-
lingen

Kosten:

- 2.9 Mrd. € (offiziell)
- 5.2 Mrd. € (realist. Schätzung)

Umwelt und Ökobilanz werden geschädigt:

Während andere Länder Basistunnel bauen, plant die DB extrem teure Tunnelstrecken, die die Züge 300 Meter höher fahren lassen: (statt 7 km mit 2,4%: 17 km mit bis zu 3,3%) und Bahnhöfe, die mit aufwendiger Technik wesentlich mehr Energie konsumieren:

Die Pläne führen alle Ziele und Strategien zu ökologischem Handeln ad absurdum!

Was müssen die Bürger in zehn Jahren erwarten?



Die genehmigten Steuermittel sind aufgebraucht, die Anlagen nicht fertig:

Die DB hat keine Fertigstellung zugesagt:

- Die Anlagen bleiben über Jahre halbfertig, stillgelegte Baustellen, oder
- Land und Stadt opfern mehrere Milliarden Euro für die Fertigstellung, oder
- Die Anlagen werden abgebrochen!

In jedem Fall betragen die Schäden für das Gemeinwesen mehrere Milliarden Euro!

Gehen die Anlagen je in Betrieb, so...

- kosten sie höhere Trassen-/Stationsgebühren, die vom Land für den Nahverkehr bezahlt werden müssen: Es können nur weniger Züge bestellt werden »» weniger Verkehr auf der Schiene!
- Der Energiemehraufwand von ca. 10 Mio. kWh belastet die Umweltbilanz des Landes!
- Ein Teil des Kopfbahnhofs bleibt weiter in Betrieb, da die vorgeschriebene Stilllegung und Entwidmung nur teilweise gelingt.

Alternativen?



Ein einfacher Weg aus der Katastrophe

- Der Kopfbahnhof wird saniert, Bahnsteige erhalten neue Glashallen,
- Die NBS Flughafen-Wendlingen wird gebaut, Züge aus allen Landesteilen fahren über die Gäubahn und die NBS über den Flughafen,
- Die DB fährt wie 1994 um 23 Min. schneller nach München, der Ausbau der Filstalbahn schafft weitere 7 Min. Fahrzeitkürzung.
- Büros werden über die Gleisanlagen gebaut
- Wohnungen sind auf dem ehem. Postgelände am Schlosspark und in Untertürkheim möglich.

Reisezeiten verkürzen

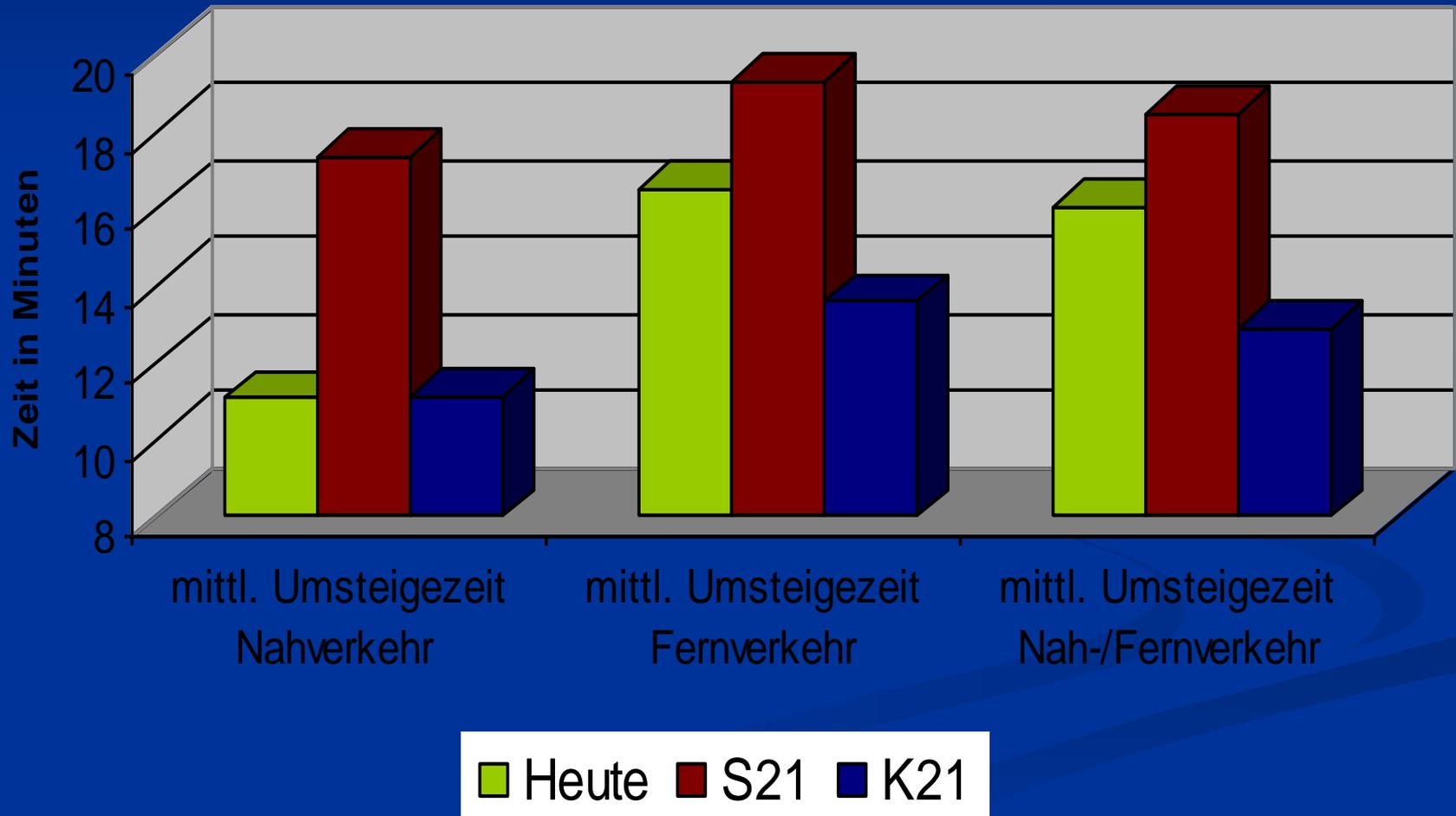
- Bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wird die Minute Fahrzeitverkürzung 200 Mio € kosten!
- Ein integrierten Taktfahrplans vermeidet Wartezeiten und verkürzt Reisezeiten.
- Optimale Halte an Verknüpfungspunkten öffentlicher Verkehre (Vaihingen!) verkürzen die Fahrzeiten vieler und entlasten die Verkehrsknoten (den Hauptbahnhof!).

Realisierung 2012 bis 2015, Budget 100 Mio Euro

Umsteigezeiten

Fahrplanvorschlag Dr. Berschin

Mit den 17 Gleisen des Kopfbahnhofs und einem integralen Taktfahrplan können die Umsteigezeiten substanziell verkürzt werden, **der Tiefbahnhof S21 mit nur 8 Gleisen verursacht lange Wartezeiten!**



Direkte Züge zum Flughafen

Die Bahnanlagen Rohr – Flughafen sind nur für S-Bahnen gebaut und genehmigt:

Für direkte Verbindungen zum Flughafen werden SE-Züge eingeführt:

Sie entsprechen technisch den S-Bahn-Zügen mit niveaugleichen Eingängen für S-Bahnsteige und herausfahrbare Trittstufen für niedrige Bahnsteige, Können mit RE-Zügen gekuppelt werden und erreichen damit alle Ziele im ganzen Land.

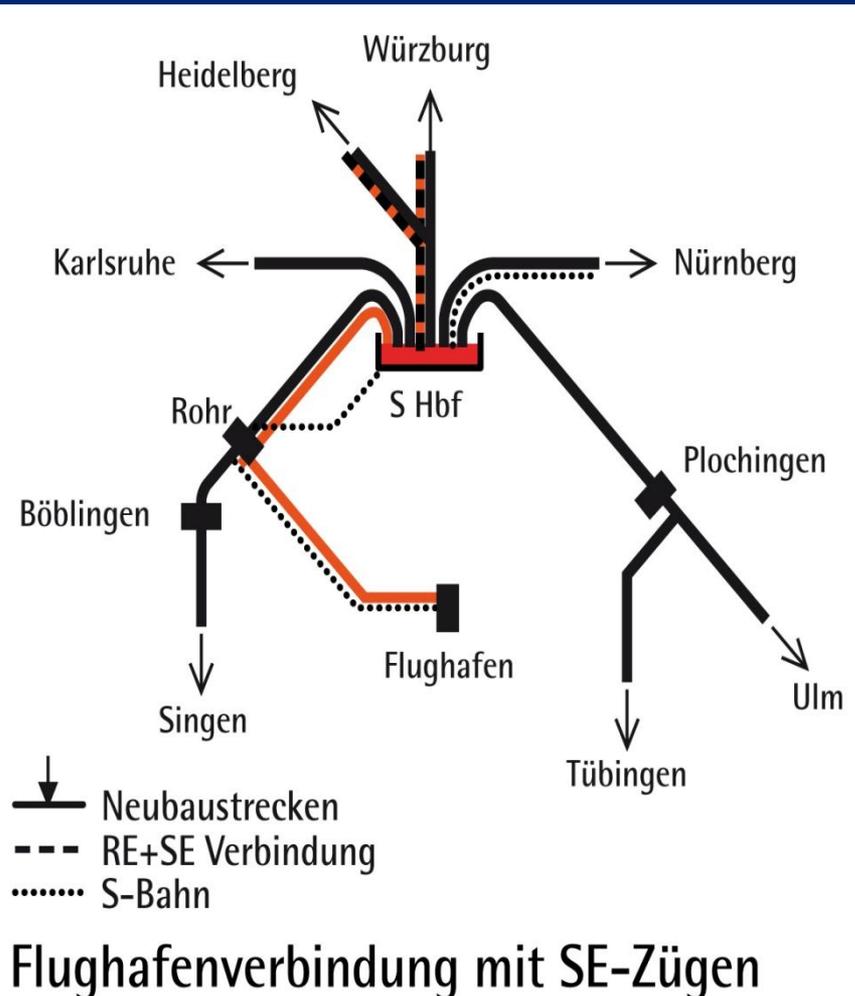
Realisierung ab 2012, Budget: 50 Mio. Euro.

Schnell und direkt zum Flughafen

SE-Züge fahren vom Hauptbahnhof nonstop in 18 -20 Minuten zum Flughafen, sie kommen mit RE-Zügen aus Heidelberg und Würzburg.

Sie können in Vaihingen halten und fahren dann auf S-Bahn-Gleisen weiter zum Terminal: Er ist 5 Min. näher beim Flughafen als der geplante Tiefbahnhof.

**Realisierung 2013,
keine weiteren Kosten**

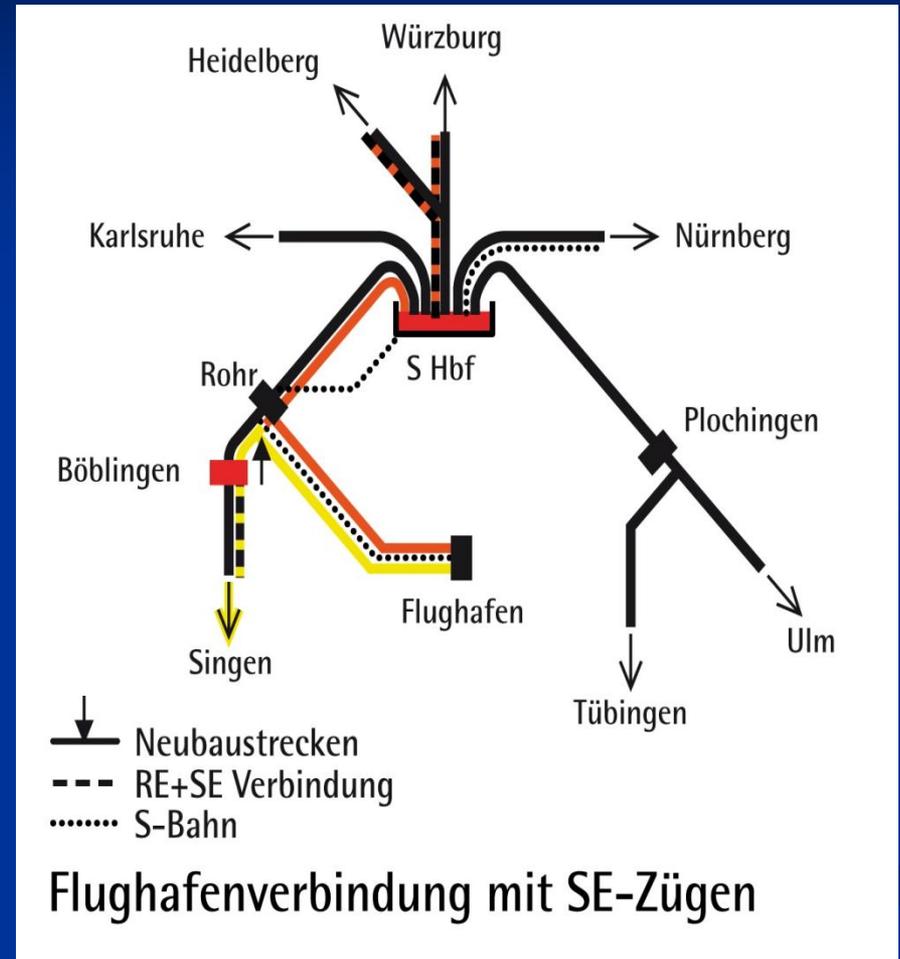


Aus dem Gäu zum Flughafen

Wird die „Rohrer
Kurve“ gemäß S21
gebaut, können RE-
Züge Singen-Stuttgart
bis Böblingen SE-Züge
mitführen, die, dort
abgehängt, solo zum
Flughafen fahren.

Realisierung 2015

Budget 50 Mio. Euro.



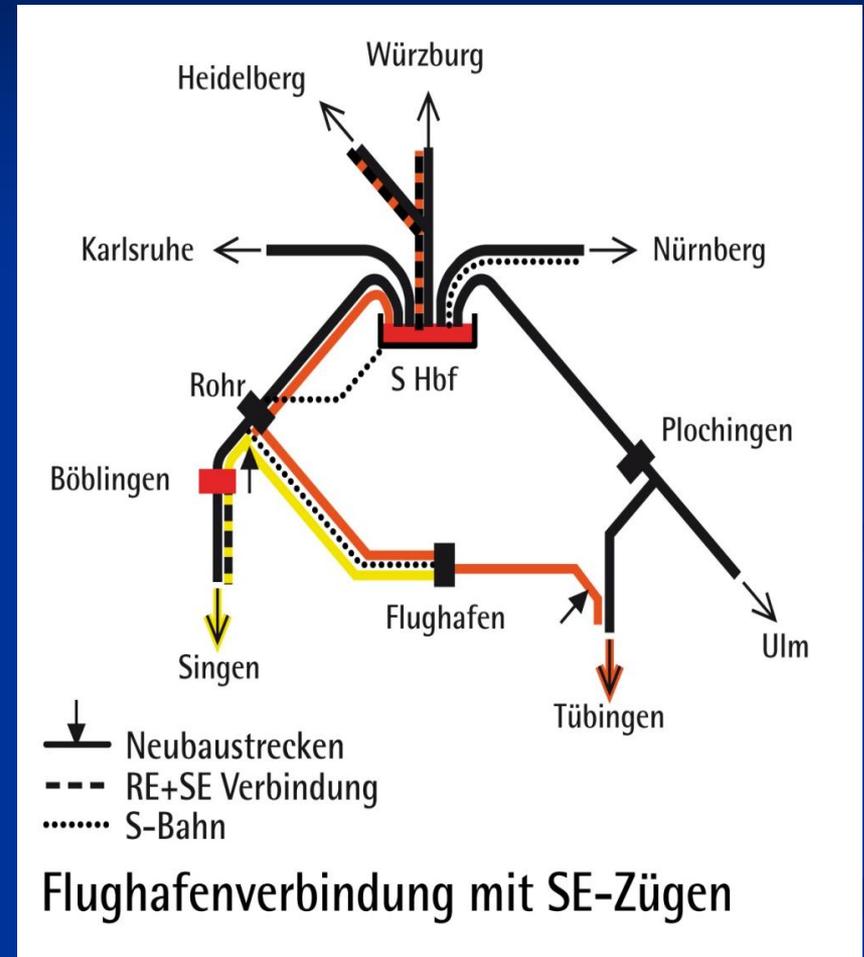
Tübingen – Flughafen – Stuttgart

Die geplante Neubaustrecke Wendlingen-Flughafen mit Einmündung in den Flughafenbahnhof

ermöglicht es SE-Zügen Heidelberg / Würzburg über den Hbf, Vaihingen und Flughafen nach Tübingen zu fahren.

Realisierung 2016

Budget: 300 Mio Euro



Vaihingen...

...kann Haltestation der SE-Züge
jeweils im Stundentakt von/nach

❖ Würzburg und Heidelberg über den Hbf

❖ Tübingen über den Flughafen

werden,

wobei

- die Taktlücken der S-Bahn und die vorhandenen Bahnsteige genutzt werden.

Der Flughafen wird direkt erreicht...

... mit SE-Zügen halbstündlich

- aus dem Hauptbahnhof
- von Tübingen-Reutlingen-Nürtingen,

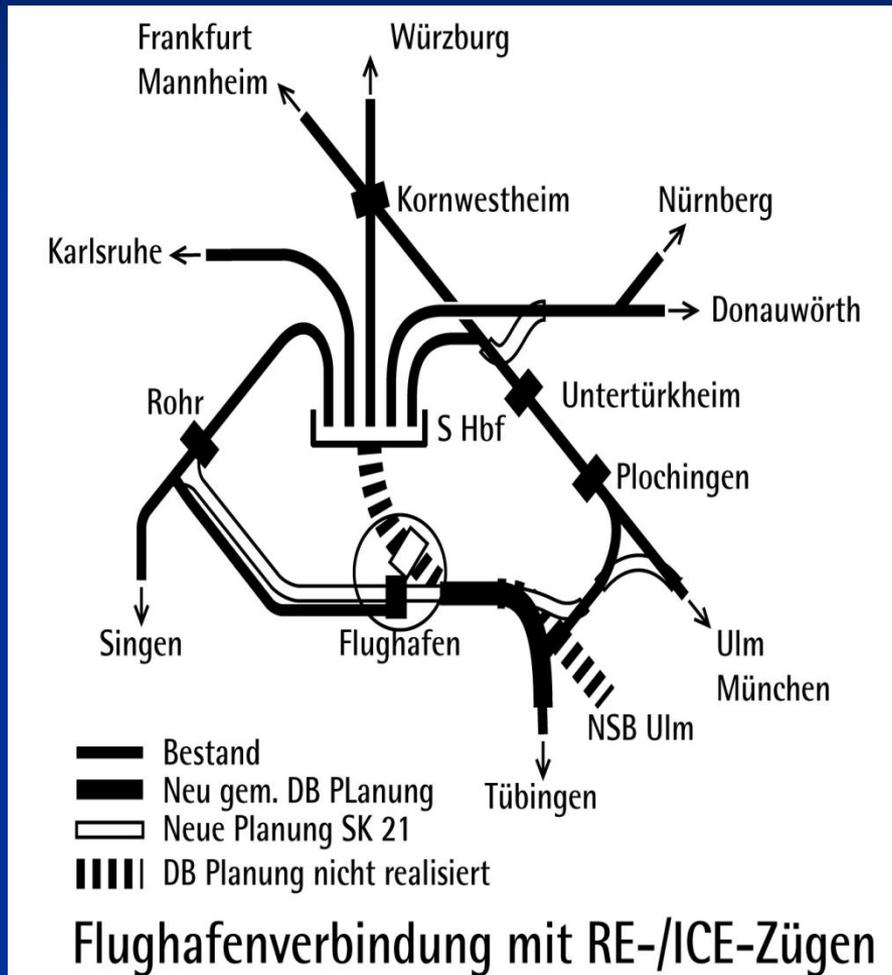
...im Verbund mit RE-Zügen stündlich von:

- Würzburg-Heilbronn-Ludwigsburg,
- Heidelberg-Mühlacker-Vaihingen,
- Singen-Tuttlingen-Rotweil-Horb,
- Ulm-Geislingen-Göppingen-Plochingen.

Die reale Reisezeit zum Terminal ist von/nach

- Tübingen und Singen etwa 5 Minuten kürzer,
- aus dem Hauptbahnhof etwa 5 Minuten länger als bei „Stuttgart 21“.

Fernverbindungen zum Flughafen ?



Derzeit besteht kein Bedarf für Fernzüge zum Flughafen: Die DB plant dort nur alle 2 Stunden einen ICE-Halt !

Bei Bedarf wird eine weitere Neubaustrecke Flughafen-Rohr gebaut mit einem weiteren Bahnsteig im jetzigen Flughafenbahnhof.

Hat der Güterverkehr Engpässe?

- Die geplante Neubaustrecke Wendlingen - Ulm kostet ein um ca. 60% höheres Trassenentgelt,
- zwingt die Züge auf eine viel längere Steigung, deren Scheitelpunkt 160 m höher liegt als heute!
- Ulm – Augsburg ist Engpass für Güterzüge, wenn ICE-Züge im Halbstundentakt fahren.
- Für sog. „leichte Güterzüge“ gibt es keine Fahrmöglichkeiten von Ulm nach München.

Aus ökonomischer und ökologischer Sicht dürfte hier gar nie ein Güterzug fahren!



- Bei Bedarf könnte die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth genutzt werden:
- Sie ist eben und kostet geringes Trassenentgelt. Die Strecke sollte ertüchtigt werden und eine bessere Zufahrt in Untertürkheim erhalten.
- Realisierung 2014–2020, Budget 100 Mio Euro

Die Stadt braucht freie Flächen für Läden, Dienstleistungen und Büros

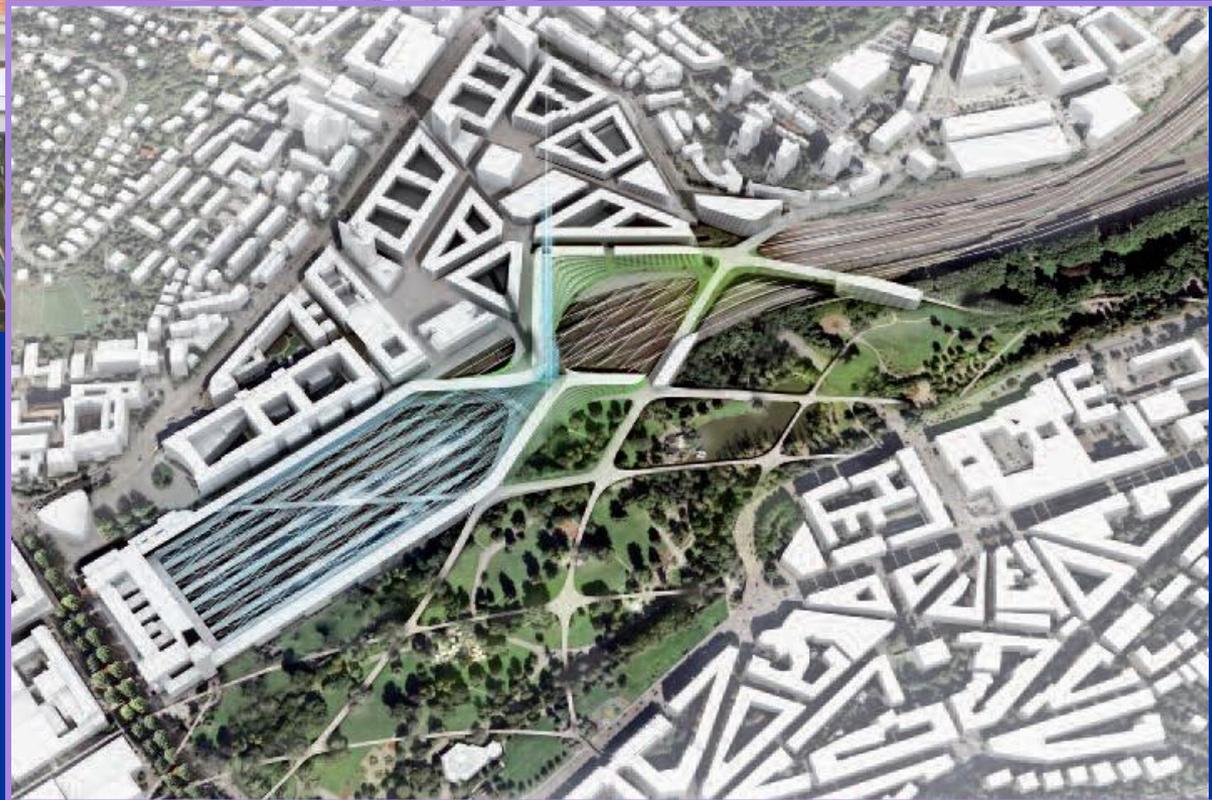
- Investoren und Unternehmen hätten bereits jetzt Entwicklungsmöglichkeiten, würde das Bahngelände zur Überbauung frei gegeben.
- In Basel und Bern, in Paris und New-York spannen sich quer über Gleise und Bahnsteige Bürobauten und Ladenpassagen mit Zugängen zu den Bahnsteigen.
- in Berlin baute die DB AG zwei Bürotrakte quer über die Bahnsteige des Hauptbahnhofs!

Realisierung ab 2012

**Büros quer über dem
Berliner Hauptbahnhof**



**Vorschlag für Stuttgart
von Prof. Wallisser**



Wohnungen?

- Das ehemalige Postbetriebswerk am Rosensteinpark ist überflüssig: Dort könnten Wohnungen gebaut werden, bei Überdeckung der Gleise erhalten sie direktem Zugang zum Park.
- Der Abstellbahnhof muss nicht verlegt werden, das Bahngelände in Untertürkheim kann zum Wohnen erschlossen werden.

Steuergelder schaffen Arbeitsplätze...

... müssen jedoch auch gesellschaftlichen Nutzen stiften!

- Die DB AG muss aus pauschalen Bundesmitteln den Kopfbahnhof sanieren.
- Die speziellen Bundesmittel werden für die Achse Frankfurt-Basel verwendet, für den Ausbau der Gäubahn mit Rohrer Kurve, für die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen, den Ausbau der Bodensee – Rheintal-Strecken, die Zufahrt aus Plochingen zum Flughafen.
- Die Mittel des Landes und der Stadt könnten für notwendiger erscheinende Projekte verwendet werden.

Mehr Verkehr auf der Schiene

- Durch mehr Züge mit besseren Anschlüssen:
 - Das Land hat im Rahmen der **Verträge zu S21** Zugleistungen bei DB-Regio teuer bestellt:
 - Im Wettbewerb kostet ein vergleichbarer Zugkilometer oft nur etwa halb so viel*!
- Werden die Verträge zu S21 beendet, könnten mit dem gegebenen Budget vom Bund mehr Zugleistungen bestellt werden:
- Alle RE-Strecken sollten Halbstundentakt erhalten!

Fazit: Die wesentlichen Ziele der Großprojekte werden mit nur einem Viertel der Kosten und bereits ab 2012 bis 2020 erreicht:

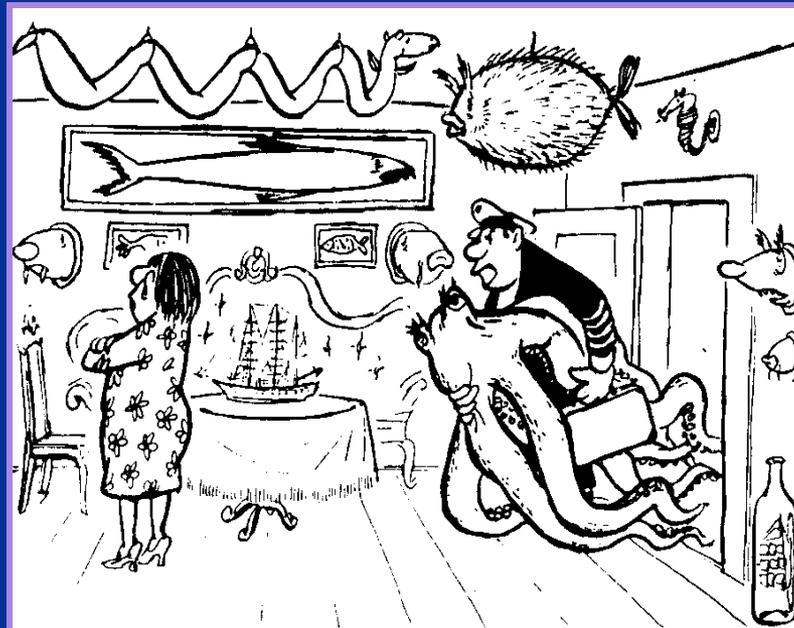
- Zeitgemäßer Bahnhof mit hoher Leistungsfähigkeit,
- Zuverlässiger Bahnbetrieb mit modernisierten Anlagen,
- Kostengünstige Bahnanlagen, preiswerter Bahnverkehr,
- Schnelle und direkte Erreichbarkeit des Flughafens,
- Bessere Anschlüsse durch integrale Taktfahrpläne,
- Mehr bestellte Nahverkehrsleistungen,
- Kürzere Fahrzeiten nach Ulm-München,
- Ökologischer, energieeffizienter Bahnverkehr,
- Überbauung des Bahnareals für Büros und Gewerbe,
- Wohnungsbau in Parkumgebung,
- **Landesweite Züge von/nach Vaihingen!**

Mit den Alternativen für S21

werden 8 Milliarden Euro Steuergelder frei:
für andere dringende Projekte im ganzen Land,
zum Schuldenabbau: jeder Steuerpflichtiger
ist mit etwa 50.000 Euro Schulden belastet!

Unsere Verantwortung für die uns
nachfolgenden Generationen verbietet
uns die Verfolgung gigantischer
Projekte wie S21 und die NBS!

**Wir müssen nicht
alles als Geschenk
freudig begrüßen,
was die Politiker mit
unserem Geld schaffen**



Man kann dir wirklich mit nichts mehr eine Freude machen.«

Karl-Dieter Bodack

Sich selbst entdecken – Andere verstehen

Schritte zu Selbstentwicklung
und erfolgreicher Zusammenarbeit

1. Vorwort
2. Vom Lesen zum Wirken
3. Freiheit – Gleichheit – Brüderlichkeit
4. Herkunft – Zukunft
5. Die vier Ebenen des Seins
6. Die Grundstruktur der Seele
7. Ich und Selbst
8. Das „Höhere Selbst“
9. Der Mensch ist ganzheitlich und holistisch
10. Eins – Zwei – Drei als Qualitäten
11. Die Trinität der göttlichen Welt
12. Märchenwelten
13. Dreiklänge Schillers und Goethes
14. Märchenbrücken
15. Verwandtschaft
16. Weitere Dreiklänge
- Auf dem Wege zum Ich und Selbst*
17. Das so genannte „Böse“
18. Süchte des Selbst
19. Ärger worüber und wozu?
- Gemeinschaft veranlagten*
20. Rechte und Pflichten
21. Rechtsverhältnisse gestalten
22. Rechtsverhältnisse praktizieren
- Gemeinschaft schaffen*
23. Geisteskultur veranlagten
24. Beraten und beschließen
25. Effizient arbeiten
- Gemeinschaftlich leben und arbeiten*
26. Zusammenarbeit gestalten
27. Gewaltfrei kommunizieren
28. Wissenschaft erweitern
29. Liebefähigkeit gewinnen
30. Eine bessere Zukunft schaffen
31. Brückenschlag zu Ken Wilber
- Einblick*
32. Die Märchen Goethes und Endes
als Spiegel unserer Arbeitswelt
- Rückblick*
33. „Ist der Zug abgefahren?“ Interview
- Ausblick*
34. „Stellt euch dem Bösen nicht entgegen ...“
35. Spirituelle Kräfte wecken
- Hinweise*

