



Sonderausgabe 2 · September 2010

CDU-Gemeinderatsfraktion Stuttgart, Rathaus - Marktplatz 1, 70173 Stuttgart,
Tel: 0711 / 216-6281, Fax: 0711 / 216-7710, E-Mail: cdu.fraktion@stuttgart.de

KURZ INFORMIERT

Mit dieser Sonderausgabe des Newsletters wollen wir Sie über folgendes Thema informieren:

Warum die Gegner von Stuttgart 21 mit ihren "Argumenten" überwiegend falsch liegen

zusammengestellt von Stadtrat Dieter Wahl



1. Kosten

S 21 ein Milliarden-Grab Wegen 5 Minuten mehrere Milliarden Euro Schulen, Kinderbetreuung und Familienprojekte, usw. leiden in Stuttgart darunter

Stuttgart 21 ist ein solide kalkuliertes Projekt der Bahn, die die Kosten 2009 neu berechnet und aktualisiert hat.

Für kein Projekt bestand bisher ein Risikofonds für eventuelle Baukostensteigerungen. Bei Stuttgart 21 ist hier vertraglich verbindlich vorgesorgt.

Kosten für S21 in Stuttgart 4,088 Mrd. Euro.

Die Kosten von 2,89 Mrd. Euro für die ICE-Stecke Wendlingen–Ulm wird von Bund und Land finanziert.

- Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ein Milliardenprojekt. Das bedeutet, es werden große Summen in die Region investiert. Dadurch wird Mobilität gefördert und Stuttgart als Wirtschaftsstandort gestärkt.
- Die Stadt ist inklusive Risikofonds mit maximal 5,8 Prozent an der Finanzierung von Stuttgart 21 beteiligt.
- Die Deutsche Bahn AG, die Europäische Union, der Bund und das Land Baden-Württemberg tragen den größten Teil der 4,088 Milliarden Euro, die in die Stadt Stuttgart und die Region investiert werden. Der Bund und das Land investieren zusätzlich in die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.
- Diese Mittel sind zum größten Teil zweckgebunden und kommen aus den entsprechenden Infrastrukturfonds der Finanzierungspartner ganz Baden-Württemberg zugute. Wird das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm nicht gebaut, können die frei werdenden Mittel nicht umstandslos für andere, wichtige öffentliche Ausgaben verwendet werden.
- Die Investitionen stärken die regionale Wirtschaft und schaffen tausende Arbeitsplätze. Auch regionale und mittelständische Unternehmen werden direkt oder indirekt vom Bahnprojekt profitieren. Indirekt zum Beispiel durch begleitenden Baumaßnahmen bei der Stadtbahn oder der Stromversorgung und später durch die städtebauliche Entwicklung.
- Die Stadt Stuttgart ist an den direkten Baukosten für S 21 mit 238,58 Mio. Euro beteiligt. Eine Rücklage von 162 Mio. Euro wurde bereits 2007 aus Mehreinnahmen bei der Gewerbesteuer gebildet.
- Im Vergleich: Die Stadt gibt pro Jahr fast 600 Mio. Euro für Kinder und Jugendliche aus. Bis zur Fertigstellung von S 21 dann mehr als 8 Mrd. Euro.
- Die Finanzmittel für Stuttgart 21 dienen größtenteils dem Ausbau der Bahninfrastruktur. Dieses Geld darf nicht für Schulen etc. verwendet werden. Die Zuschüsse von EU, Bund, Land und Region stehen für solche Kommunalen Aufgaben nicht zur Verfügung
- Eine bessere Infrastruktur und ein attraktiveres Stadtzentrum steigern die Standortqualität Stuttgarts. Mehr Arbeitsplätze und Einwohner bedeuten höhere Einnahmen für die Stadt, die bis 2030 mit 300 Mio. Euro Mehreinnahmen durch zusätzliche Steuern rechnen kann. Diese Mittel können wiederum in Bildung, Kultur und soziale Einrichtungen investiert werden.



- Regionen mit guter Infrastruktur sind wirtschaftlich erfolgreicher. Dies ist eine Erkenntnis, die stark mit der Geschichte der Eisenbahn verwoben ist. Die Infrastrukturverbesserungen, die mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm einhergehen, werden weit über die Region hinaus positive wirtschaftliche Effekte erzielen. Studien zeigen, dass alleine in Baden-Württemberg die gesamtwirtschaftliche Leistung um rund 500 Millionen Euro pro Jahr zunehmen wird. Durch das Bahnprojekt werden zirka 10.000 neue Dauerarbeitsplätze im Land geschaffen. Zusätzlich werden während der Bauzeit bis zu 7.000 weitere Arbeitsplätze entstehen.
- Mit der Möglichkeit, Stuttgart auf den frei werdenden Gleisflächen im Zentrum wachsen zu lassen, ergeben sich weitere wirtschaftliche Effekte: Rund 50 Hektar Fläche werden vor allem mit Wohnungen für rund 11.000 Einwohner sowie mit Büro- und Dienstleistungsflächen für rund 24.000 Arbeitsplätze bebaut.

2. Baustelle Stuttgart 21

**In der Innenstadt geht nichts mehr
Autoverkehr steht ständig im Stau
Die City wird über Jahre hinweg lahmgelegt
Baulogistikstraßen belasten die Anwohner**

Maßgeschneiderte Baulogistik im Stadtzentrum wird kaum zu Beeinträchtigungen für den Verkehr führen.

- Ein Großteil der Bauarbeiten von Stuttgart 21 wird unter der Erde ablaufen. Nur ein kleiner Teil der Baustellen ist überhaupt sichtbar.
- Zum Transport des Aushubes und des Baumaterials wird eine Kombination aus Lkw- und Schienenverkehr genutzt. Der Aushub wird mit Lkw über eine Baustellenstraße auf Bahngelände zur zentralen Logistikfläche am Nordbahnhof gefahren, damit die Straßen rund um den Bahnhof möglichst wenig beeinträchtigt werden. Es ist geplant, den Aushub mit Güterzügen abzutransportieren, um die Straßen zu entlasten.
- Es wird nötig werden, die Heilbronner Straße und die Willy-Brandt-Straße für die Bauarbeiten am Bahnhof zu verändern. Der Verkehr bleibt jedoch weitestgehend unbeeinträchtigt, da die Anzahl an Fahrspuren über die gesamte Bauzeit beibehalten wird.
- Die Arbeitszeit ist laut Planfeststellungsbeschluss von 6 bis 22 Uhr (bis auf Ausnahmen) begrenzt.
- Entlang der Neubaustrecke laufen die Transporte meist über Baustraßen direkt auf die A8 oder der neuen Trasse.



3. Mineral- und Heilquellen

Gefahr für die Stuttgarter Mineral- und Heilquellen

Durch tiefergelegten Bahnhof und die Schienenstränge besteht Gefahr für das Stuttgart Mineral- und Heilwasser

Mineralbäder Leuze und Bad Berg sowie die Brunnen in Bad Cannstatt werden vielleicht nicht mehr "überleben"

Unabhängige Gutachten belegen, dass die Quellen während der Bauzeit und danach nicht gefährdet sind.

- Vorsorgliche Maßnahmen zur wasserwirtschaftlichen Überwachung und zum Schutz der Heilquellen sind im Detail im Planfeststellungsverfahren verbindlich festgelegt. Deshalb wird in der Bauzeit ein umfangreiches Grundwassermanagement-System installiert.
- Die mineralwasserführenden Schichten sind mehr als 30 bis 50 Meter unter dem Bahntunnel. Durch Ausgleichsmaßnahmen beim Grundwasser wird eine Veränderung der Hydrogeologie verhindert. Damit sind Beeinträchtigungen des Mineralwassers nicht zu befürchten.
- Im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 wurde bereits Anfang der 90er Jahre ein umfangreiches Messprogramm gestartet und das Grundwasser mit mehreren Hundert Bohrungen sorgfältig erkundet. Die hier gewonnenen Erkenntnisse waren Grundlage für Fachgutachten und unabhängige Grundwassermodelle, deren Ergebnisse die Untersuchungen jeweils bestätigt haben aus denen konkrete Planungen und Konzepte zum Schutz der Heilquellen entwickelt wurden.
- Diese müssen planmäßig umgesetzt werden und fortlaufend kontrolliert. Alle beteiligten Fachleute aus Stadt, Region und Land schließen dann eine nachhaltige Beeinträchtigung des Grundwassers einschließlich der Heil- und Mineralquellen durch Stuttgart 21 aus.
- In Stuttgart wird seit mehr als hundert Jahren im Quellgebiet gebaut. Von diesen Erfahrungen profitieren die Planer heute.
- Der zwischen 1971 und 1977 errichtete Stuttgarter S-Bahn-Tunnel bleibt nach wie vor die tiefste Verkehrsebene im Knotenpunkt des Hauptbahnhofs und liegt damit tiefer als der neue Durchgangsbahnhof von Stuttgart 21. Weder beim Bau noch im Betrieb hat der S-Bahn-Tunnel den Mineralquellen bis heute geschadet.

4. Parkanlagen

Unsere schönen Anlagen in der Bahnhofsnähe werden zerstört

Massiver Eingriff in die Mittleren Anlagen mit neuer Gebietmodulation

Hohe Lichtaugen verändern erheblich das dortige Gelände

Keine Sichtachse mehr von der Königstraße in die Mittleren Anlagen hinein

Viele Bäume werden gefällt

Mittel- und langfristig werden die Parkanlagen schöner und größer. Es entsteht eine neue Qualität der Naherholung

- Stuttgart 21 eröffnet die historische Chance, den Schloßgarten und den Rosensteinpark um 20 Hektar zu erweitern und von allen Seiten aus zugänglich zu machen.



- Die zusätzlichen 20 Hektar Park sowie 10 Hektar öffentliche Parkflächen schaffen eine neue Qualität der Naherholung und dienen als erweiterte „grüne Lunge“, die sich positiv auf das Stadtklima auswirkt.
- Rosensteinpark und Schloßgarten werden künftig direkt mit den angrenzenden Stadtteilen verbunden und sind – anders als heute – von allen Seiten aus zugänglich.
- Während der Bauzeit wird im Bereich des neuen Durchgangsbahnhofs nur ein Teil des Mittleren Schloßgartens beansprucht. Der Schloßgarten bleibt dabei für Fußgänger/Radfahrer zugänglich.
- Das Gelände links und rechts neben dem neuen Bahnhof wird modelliert und in den Schloßgarten eingepasst. Das begrünte Dach des Tiefbahnhofs liegt auf der Bahnhofseite maximal 6,50 Meter höher als das heutige Geländeniveau. Das entspricht etwa der Höhe des Vordachs über dem Südzugang zum Bahnhof. Die Anhebung läuft auf der Seite Staatsgalerie auf bestehendes Bodenniveau aus, da das Gelände steigt und der neue Bahnhof leicht im Gefälle liegt.
- Die hohen und trennenden Mauern entlang der Cannstatter Straße und die Straße am Schloßgarten werden entfallen. Vom neuen Europaviertel gelangt man dann direkt in den Park.
- Die Deutsche Bahn muss für die Erstellung des Bahnhofs 282 Bäume fällen. Dafür werden 293 neue, teilweise bis zu zwölf Meter hohe Bäume gepflanzt.
- Die Stadt plant, im neu entstehenden Rosensteinviertel mit seinen 20 Hektar Parkflächen und 10 Hektar Grünflächen sowie in den angrenzenden Stadtteilen weitere 5.000 neue Bäume zu pflanzen.
- Schon heute besteht keine (direkte) Sichtachse von der Königstraße aus. Von der Königstraße schaut man auf den Bahnhofsturm, nicht auf den Schloßgarten. Der neue Bahnhof und der Schloßgarten werden nach dem Umbau von der Königstraße aus besser zu erreichen sein.

5. Bonatz-Bau (Hauptbahnhof)

**Kein Denkmal mehr
Innen total neu gestaltet
Seitenflügel werden abgerissen**

Die wesentlichen Teile des Hauptbahnhofs bleiben erhalten und werden modernisiert.

- Das markante Hauptgebäude des Bonatzbaus bleibt mit seiner großen Querbahnsteighalle, den Schalterhallen, den Arkaden und dem Bahnhofsturm als bedeutendes Kulturdenkmal und stadtbildprägendes Gebäude der Stadt erhalten.
- Der dringend sanierungsbedürftige Bonatzbau wird im Zuge von Stuttgart 21 modernisiert und in Verbindung mit dem Tiefbahnhof weiterentwickelt, um den künftigen Anforderungen an einen modernen Bahnhof gerecht zu werden.
- Die Seitenflügel entlang der jetzigen Gleise haben nach Fertigstellung des Tiefbahnhofs keine Funktion mehr. Sie würden die Verbindung zum neuen Europaviertel und zum Mittleren Schloßgarten künftig erheblich erschweren. Deshalb werden sie abgerissen.



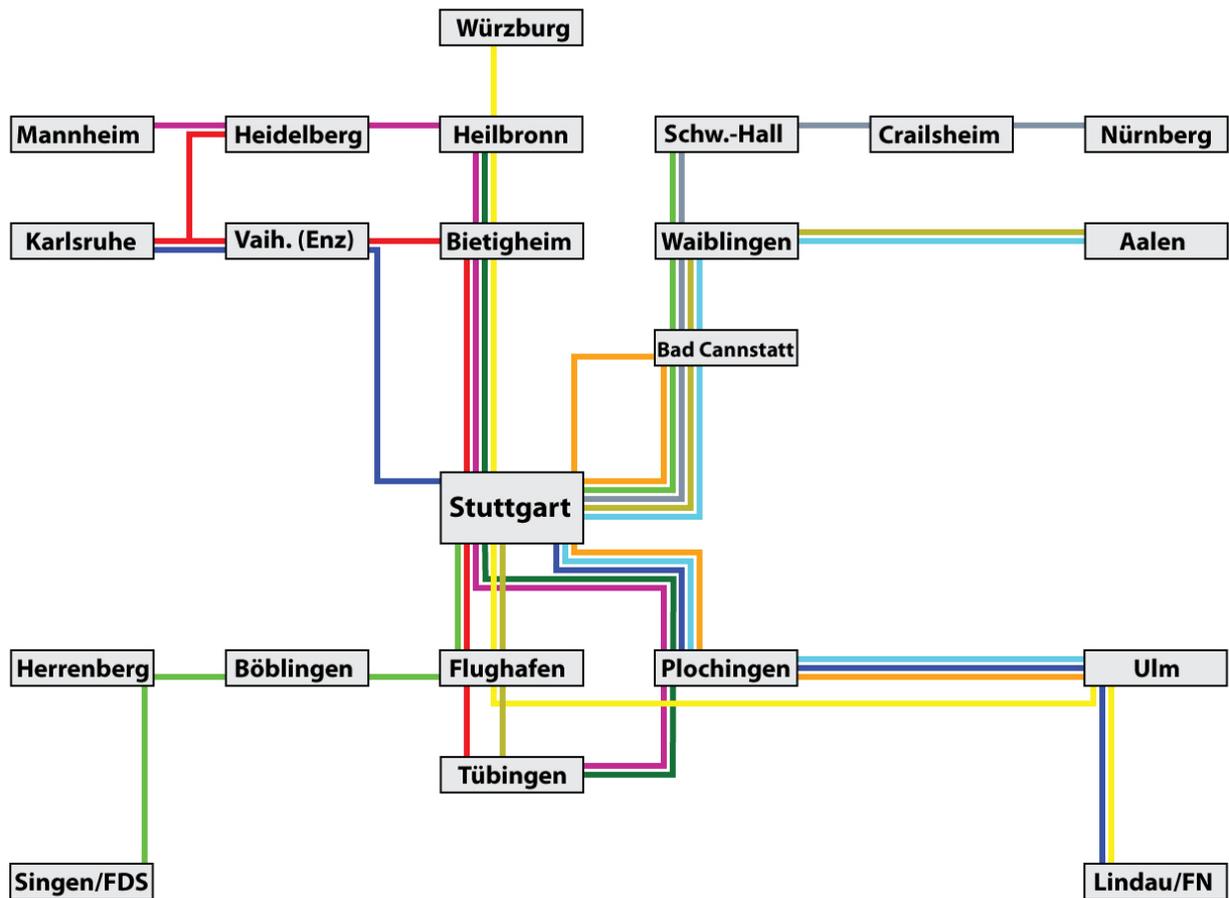
- [Anmerkung: Ingenhoven hat beim StN-Forum am 29. Juni 2009 folgendermaßen argumentiert: Es besteht eine große Desinformation zu dem Thema Seitenflügel. Die Seitenflügel sind so hart es auch klingt einfache sechs Meter hohe Blendbauten, die die Gleise verkleiden. Das ist der einzige Zweck dieser Gebäude. Und Fakt ist, wir können diese Blendbauten nicht erhalten, wenn wir die Gleise in der festgelegten Trassenführung bauen wollen. Das ist einfach Fakt, und wer etwas anderes erzählt, ist nicht aufrichtig. Das ist eine technische Tatsache. Es wäre absurd, sie stehen zu lassen, weil die Gleise ja verschwinden und es nichts mehr zu blenden gebe.]
- Der Bonatzbau ist Bestandteil des Bahn-Betriebsgeländes und damit Eigentum der Deutschen Bahn AG. In diesem Fall ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) die entscheidende Denkmalbehörde, die die Umgestaltung des Bahnhofs mit dem Planfeststellungsverfahren genehmigt hat.
- Die Behörden haben zwischen den öffentlichen Belangen Personenverkehr und Denkmalschutz abgewogen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) und das Regierungspräsidium Stuttgart haben bei einer Anhörung rund 2000 Einwendungen entgegen genommen, die in die Planung mit eingeflossen sind.

6. Kapazität des neuen Bahnhofs

**Derzeit gibt es 16 Bahngleise, nur acht Gleise des neuen Bahnhofs sind nicht leistungsfähig
Die künftige Kapazität ist geringer
Keine Erweiterungsmöglichkeiten**

Der neue Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen ist viel leistungsfähiger als der bisherige Bahnhof.

- Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs wird nicht allein bestimmt durch die Zahl der Bahnsteiggleise, sondern durch die Zu- und Abfahrtsgleise sowie die vielfältigen Verflechtungen im Gleisvorfeld. Es gibt zwar 16 Kopfbahnhof-Gleise, aber neben den S-Bahn-Gleisen nur fünf Zufahrts-/Abfahrtsgleise. Mit dem Durchgangsbahnhof gibt es vier Zufahrtsgleise und vier Abfahrtsgleise.
- Die Wege der ein- und ausfahrenden Züge überschneiden sich beim heutigen Kopfbahnhof.
- Die Züge können im Durchgangsbahnhof einfach „durchrollen“.
- Gegenüber dem heutigen Kopfbahnhof ergibt sich eine deutliche Kapazitätssteigerung.
- Im Regionalverkehr können Linien miteinander verknüpft werden. Das erspart bei vielen Verbindungen das Umsteigen, macht das Reisen schneller und bequemer. Davon profitiert das gesamte Land
- Nur auf der neuen Infrastruktur von Stuttgart 21 sind die beabsichtigten Angebotsausweitungen in Fern- und Regionalverkehr möglich. Weder der ertüchtigte Kopfbahnhof K21 und schon gar nicht der heutige Kopfbahnhof können dies leisten.



7. Stuttgart 21 – ein Projekt ohne Alternative

K 21 ist besser und kostengünstiger
Stuttgart 21 ist ein Milliardengrab

Zu S 21 gibt es keine Alternative, denn die Bahn als Bauherr will K 21 weder finanzieren noch bauen.

- Die Bahn hat im Rahmen der Machbarkeitsstudie und des Raumordnungsverfahrens Mitte der 90er Jahre mehr als 60 Varianten geprüft und verworfen, darunter auch die sogenannte „Lean-Variante“, die der K21-Variante (Stand Juni 2010) entspricht.
- Für K 21 gibt es keine rechtsverbindlichen Pläne und keine Finanzierung.
- Von den 2,5 Milliarden Euro für K 21 (Stand 2004) würden davon allein rund 1,2 Milliarden Euro benötigt für die Sanierung der Gleisanlagen und der Neckarbrücke, Sanierung und Ausbau des Kopfbahnhofs sowie den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen nach Bad Cannstatt. Hinzu kommen die Hochgeschwindigkeitstrasse durch das Neckartal, der Bau weiterer Gleise zum Neckar und einer weiteren Neckarbrücke, die Trasse zum Flughafen und der Ausbau des Flughafenbahnhofs.



- Nach Berechnungen des Stuttgarter Ingenieurbüros Drees und Sommer belaufen sich die Gesamtkosten auf mindestens 2,5 Milliarden Euro für oberirdische Lösungen (Stand 2004, ohne Baukostensteigerungen und Baukostenrisiken).
- Weitere Finanzierungsmittel fehlen: Es gibt keine Mittel von der Region (bei S 21 rund 100 Mio. Euro) und keine Mittel vom Land (bei S 21 rund 370 Mio. Euro), da keine Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs. Es gibt keine Mittel der EU (bei S 21 rund 250 Mio. Euro), da kein integriertes Verkehrssystem. Bundesmittel (bei S 21 rund 1165 Mio. Euro) sind fraglich.
- Die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten von K 21 wären minimal.
- Die Erlöse aus den freiwerdenden Grundstücken wären erheblich geringer als bei Stuttgart 21.
- Denn nur mit Stuttgart 21 werden über 100 Hektar Gleisflächen für Wohnen, Arbeiten und Parkanlagen im Zentrum der Stadt frei.
- Ein „Zurück“ (theoretisch) würde mehr als eine Mrd. Euro an Kosten verursachen (verlorene Planungskosten, Grundstücksrückabwicklung, Vertragsauflösung etc.)

8. Nutzen für die regionale Wirtschaft

Die Aufträge für den Bau gehen sowieso außerhalb von Stuttgart, außerhalb der Region

Das örtliche Handwerk, die Wirtschaft aus Stadt und Region werden von den Investitionen profitieren.

- Investitionen von 4,1 Mrd. Euro in das Verkehrsprojekt sowie 2,89 Mrd. Euro in die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und noch einmal rund 4 Mrd. Euro in das Städtebauprojekt schaffen und sichern Arbeitsplätze in der Region.
- Es ist gutachterlich belegt (nachzulesen unter http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/200904_BW_Volkswirtschaftliche_Bewertung.pdf), dass rund 10.000 neue Dauerarbeitsplätze in Baden-Württemberg geschaffen werden und während der gesamten Bauzeit bis zu 7.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Damit verbunden ist ein immenser Investitionsschub für die Region, von der vorrangig die regionale Wirtschaft profitieren wird.
- Tausende von Arbeitern, Architekten, Ingenieuren, Planern werden über viele Jahre "Stuttgarter auf Zeit", dies sind Kunden für Metzger, Bäcker, Friseure, Reinigungen etc.
- Temporäre Wohnstätten für Bauleitungen und Baustellenarbeiter müssen mit Infrastruktur wie Wasser und Strom durch das örtliche Handwerk versorgt werden.
- Eine große Zahl an Fahrzeugen der Baufirmen müssen über Jahre in den Kfz-Werkstätten des Handwerks gewartet und repariert werden.
- Das regionale Handwerk ist, gerade auch in Arbeitsgemeinschaften mehrerer Betriebe gemeinsam, leistungsfähig genug, auch große Auftragspotentiale zu übernehmen.



9. Sicherheits- und Rettungskonzept für Tunnelanlagen

Die Sicherheit ist weniger gewährleistet, das Rettungskonzept nicht ausgereift

Die Tunnel für Stuttgart 21 sind nach den aktuell geltenden, höchsten Sicherheitsstandards und nach geltendem Recht geplant.

- Die Tunnel werden als eingleisige, parallel verlaufende Röhren ausgeführt. Damit steht selbst bei einem Ereignis in einer Röhre in den daneben liegenden Tunnel ein sicherer Bereich für die Fahrgäste zur Verfügung.
- Die Tunnel sind mit Straßen- und Rettungsfahrzeugen sowie Omnibussen befahrbar, da eine sogenannte feste Fahrbahn geplant ist. Die Gleise liegen dabei nicht in einem Schotterbett, sondern in einer befahrbaren Betondecke. Die Tunnel sind so breit, dass Fahrzeuge aneinander vorbeifahren können.
- Für Stuttgart 21 wurde ein übergeordnetes Brandschutz- und Rettungskonzept erstellt. Das Sicherheitskonzept wurde in enger Abstimmung mit den Rettungsbehörden entwickelt.
- In den Planfeststellungsbeschlüssen sind umfangreiche Auflagen bezüglich Brandschutz, Entrauchungseinrichtungen und Rettungsplätzen enthalten.
- Basis der Planung und damit Grundlage für die in den Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 eingereichten Unterlagen war die zum Zeitpunkt der Verfahren gültige EBA-Richtlinie zu den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunnel vom 01.07.1997.
- Bei dem bereits planfestgestellten Fildertunnel (PFA 1.2) und dem Tunnel Feuerbach–Bad Cannstatt (PFA 1.5) werden die aktuellen Sicherheitsbestimmungen umgesetzt. Hier werden alle 500 Meter Tunnelquerschläge zur Verbindung der beiden eingleisigen Tunnelröhren gebaut.
- Bei den anderen Planfeststellungsabschnitten im Projekt Stuttgart 21 sind die Anforderungen im Hinblick auf die Abstände von Tunnelquerschlägen erfüllt.
- Es gilt das aktuell modernste vierstufige Rettungs- und Sicherheitskonzept der Bahn, das Präventivmaßnahmen, Ereignisminderung, Selbstrettung und Fremdrettung einschließt.

10. Demokratisches Verfahren

**Warum kein Bürgerentscheid?
Entscheidung über die Köpfe der Bürger hinweg
Über 60.000 Bürgerwünsche werden ignoriert.**

Die Entscheidung für Stuttgart 21 beruht auf breiter demokratischer Basis.

- Europaparlament, Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Gemeinderat haben mit jeweils über 75 Prozent dem Projekt zugestimmt.



- Seit 1993 stand das Thema S21 mehr als 180 Mal auf der Tagesordnung öffentlicher Sitzungen im Gemeinderat.
- Aus allen bestrittenen Prozessen ist das Projekt erfolgreich hervorgegangen. Immer fanden die Juristen klare Worte für die Richtigkeit der Entscheidung für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und die Schwächen der Alternativansätze.
- Die Stadt hat frühzeitig Informationen zum Projekt wie eine Ausstellung im Rathaus 1996 angeboten. Die Bürger wurden eingeladen sich schriftlich zu dem Projekt zu äußern. Dieses wurde begleitet durch öffentliche Veranstaltungen wie das „Forum 21“ und verschiedene offene Bürgerbeteiligung, zu denen unter anderem speziell die Bürger des Nordbahnhofsviertel 1998 per Anschreiben eingeladen wurden.
- Die Frage der Zulässigkeit eines Bürgerentscheids ist eine reine Rechtsfrage ohne politischen Ermessensspielraum.
- Die juristische Prüfung hat ergeben, dass die Voraussetzungen für einen Bürgerentscheid nicht erfüllt sind, weil dieser gegen die Gemeindeordnung und bestehende Verträge verstößt.
- Das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) begründet dies in seinem Widerspruchsbescheid mit den unklaren und irreführenden Formulierungen sowie Widersprüchlichkeiten seitens der Initiatoren.
- Den Abstimmungsberechtigten wurde von den Initiatoren des Bürgerentscheids im Zusammenhang mit der Unterschriftenaktion ein unvollständiges Bild von dem maßgeblichen Sachverhalt vermittelt.
- Stadt und Bahn informieren mit dem Turmforum seit mehr als 10 Jahren kontinuierlich und kostenlos über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm (täglich von 10 bis 18 Uhr, donnerstags 10 bis 21 Uhr). Bisher haben sich mehr als 2 Millionen Besucher informiert.