

Prof. Roland Ostertag
Gähkopf 3
70192 Stuttgart

VIAREGG-RÖSSLER GmbH
Schornstr. 10
81669 München

Stuttgart/München, den 22.08.2011

KL 21

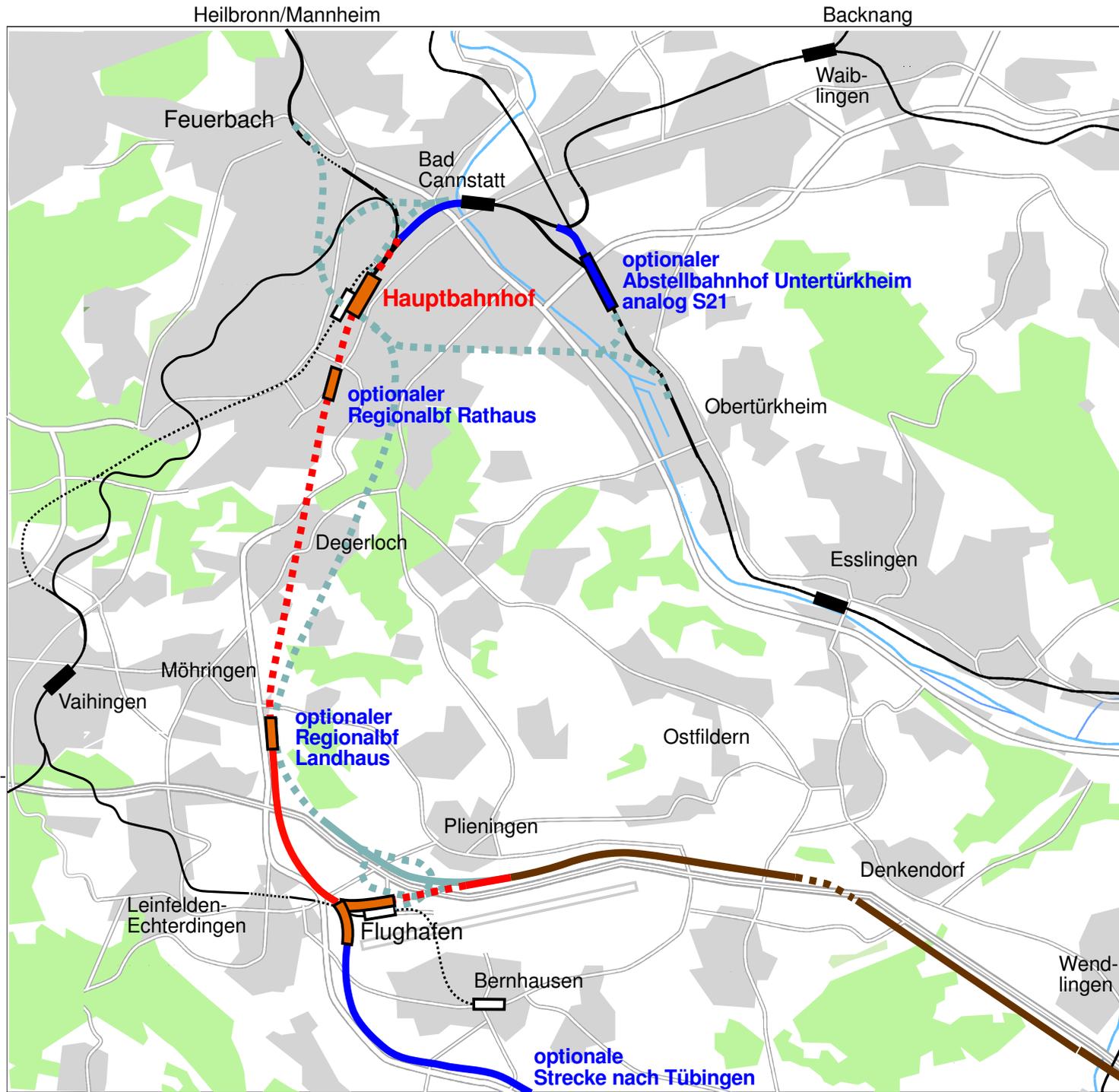
Vorschlag für eine nachhaltige Verbesserung des Bahnknotens Stuttgart als Chance für die Stadt



Inhaltsverzeichnis

0. Pläne, Fotos	1
1. Einführung	5
2. Kompromiss-Vorschlag SK 2.2	6
3. Grundkonzept des Vorschlags KL 21	7
4. Kosten von KL21	8
5. Schritte zur weiteren Optimierung von KL 21	9
6. Vorteile von KL 21 gegenüber S 21	9
7. Stufenweise Realisierung	11
8. Fazit und Ausblick	12
9. Quellenangaben	13

Vorschlag KL 21



- Aalen
- neuer Bahnhof
- neue oberirdische Strecke
- neuer Tunnel
- optionale neue Strecke/Gleise
- Strecke unverändert gegenüber S 21
- bestehende Strecke
- wichtiger oberirdischer Bahnhof
- wichtiger Tunnelbf der S-Bahn
- entfallende Strecken von S 21
- Plochingen

Kartengrundlage:
Stuttgarter Zeitung

21.8.2011



Prof. Roland Ostertag
VIEREGG RÖSSLER GmbH

Ulm



Rosensteinpark

Neckar

+ 2 Gleise

Pragfriedhof

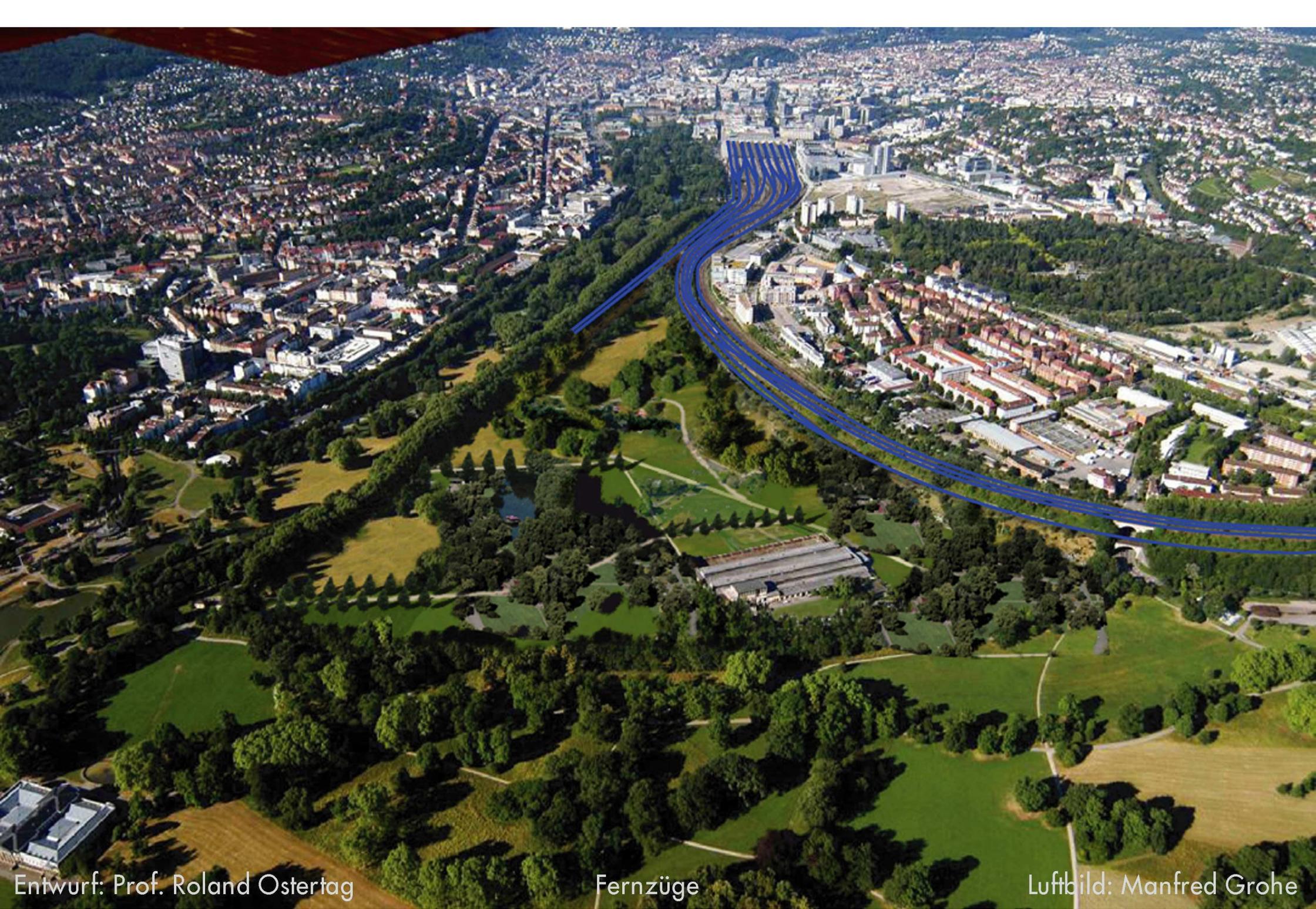
Schlossgarten

A1

Schlossgarten

— Oberirdische Strecke
- - - Unterirdische Strecke

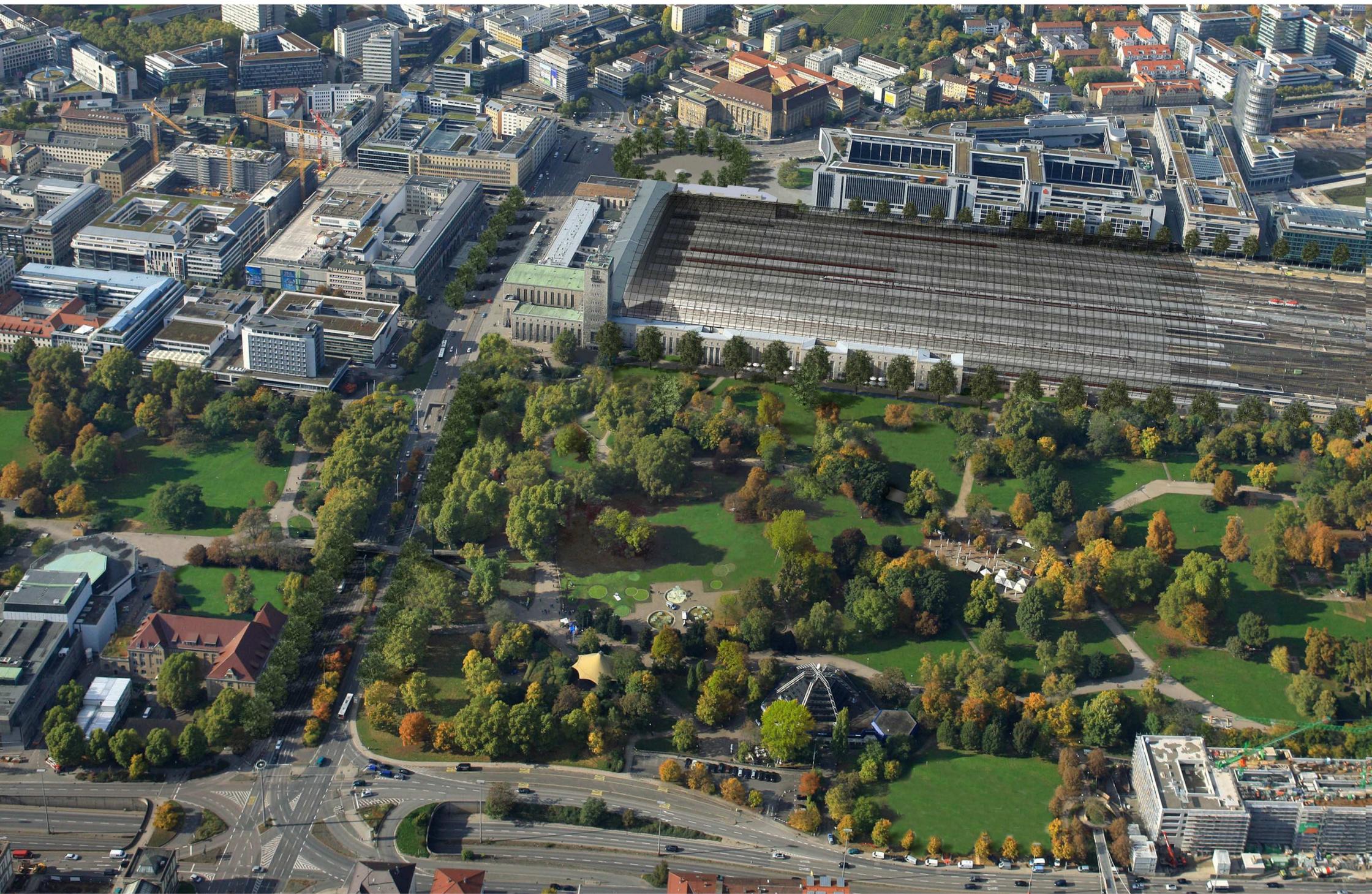
Vorschlag KL 21



Entwurf: Prof. Roland Ostertag

Fernzüge

Luftbild: Manfred Grohe



Entwurf: Prof. Roland Ostertag

Oberer / Mittlerer Schlossgarten

Luftbild: Manfred Grohe

1. Einführung

Bereits im Oktober 1990 stellten die drei jungen Stuttgarter Stadtplaner Hansjörg Bohm, Klaus Gurk und Christian Wendt ihre Idee der Öffentlichkeit vor, den Stuttgarter Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen, dessen Gleise quer zu den heutigen Gleisen unterirdisch verlaufen sollten. Anstelle der heutigen, überwiegend oberirdischen Zulaufstrecken aus Feuerbach, Bad Cannstatt und Stuttgart-Vaihingen sollte der neue Tiefbahnhof durch vier lange Tunnels mit dem Eisenbahnnetz verbunden werden. Die genannten Bahnlinien incl. Gäubahn-Panoramastrecke sollten abgebaut werden, wobei für die Züge der Gäubahn ein Umweg über Flughafen/Messe vorgesehen war.¹⁾ Dieses "Querdenken", so der damalige Titel, fast identisch mit S 21, wurde von der Deutschen Bundesbahn als nicht machbar sofort verworfen.

Doch es dauerte nur knapp vier Jahre, bis diese angeblich nicht realisierbare Idee im April 1994 fast identisch von den "Vier Weisen", Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU), Bahn-Chef Heinz Dürr (CDU), Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), Oberbürgermeister Manfred Rommel (CDU), angeblich nach einem Hubschrauberflug über Stuttgart, unter der neuen Bezeichnung "Stuttgart 21" (S 21) als eigener Vorschlag ausgegeben wurde, insbesondere mit dem Ziel, durch Auflassung aller Gleisflächen im Stuttgarter Talkessel für die Immobilienwirtschaft vermarktbar Flächen zu gewinnen. Hierbei blieb vollkommen unberücksichtigt, dass die Verlegung des um ca. 90° gedrehten Bahnhofs in den Untergrund unter Querung des Schlossgartens mit massiven Eingriffen in die Grundstruktur der Stadt, in den Schlossgarten, in das Grund- und Mineralwasser, in die Bausubstanz des Hauptbahnhofs und weitere 15 denkmalgeschützte Gebäude, Skulpturen, Garten und Parkanlagen verbunden ist.

Angeblich wurden Ende der 80er Jahre und nochmals im Jahr 1997 zahlreiche Alternativen bereits überprüft und verworfen, so dass laut Aussagen seiner Befürworter das Projekt S 21 "alternativlos" sei.

Im weiteren Verlauf fanden verschiedene städtebauliche und Bahnhofs-Wettbewerbe statt, aus denen im November 1997 der Entwurf Christoph Ingenhoven/Frei Otto als Sieger hervorging. Dieser Entwurf wurde zur Ausführung empfohlen und beauftragt.

Ab 2000, vor allem seit April 2003 werden die Pläne des Tiefbahnhofs öffentlich diskutiert. Wegen seiner schwerwiegenden Nachteile (siehe oben) formierte sich bürgerschaftlicher Widerstand, ein Aktionsbündnis gegen S 21 wurde gegründet; erheblicher Konflikt zwischen Befürwortern und Gegnern des Projekts entstand.

Um diesen Konflikt zu lösen fand unter der Moderation von Heiner Geißler eine sog. Schlichtung im Herbst 2010 statt, die am 30. November 2010 mit einem Schlichterspruch endete, den Vorschlag S 21 durch verschiedene Maßnahmen zu S 21-plus zu verbessern und den Nachweis zu erbringen, dass der neue Tiefbahnhof eine um 30% höhere Leistungsfähigkeit als der heutige Kopfbahnhof besitzen werde.

In dem von der DB AG selbst durchgeführten "Stresstest" wurde dem geplanten Tiefbahnhof eine Leistungs-Obergrenze von 49 Zugankünfte in der morgendlichen Spitzenstunde bescheinigt, angeblich 30% mehr als im vorhandenen Bahnhof, ohne die tatsächliche Leistungsfähigkeit des heutige Kopfbahnhofs jemals objektiv ermittelt zu haben. (Bei der bekannten Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs von 64 Zugankünften müsste der T 64+19,2 = 83,2 Z..nachweisen) Nachdem die Schweizer Firma SMA dieses Ergebnis in einem Audit - mit gewissen Einschränkungen - bestätigt hatte, wurde am 29. Juli 2011 im Rathaus der Stadt den Befürwortern und Gegnern von S 21 unter der Moderation von

Dr. Heiner Geißler der durchgeführte "Stresstest" vorgestellt und diskutiert. Die konträren Positionen von Befürwortern und Gegnern blieben erwartungsgemäß weiter bestehen. Am Ende der genannten Sitzung präsentiert Heiner Geißler zusammen mit Werner Stohler-SMA überraschenderweise eine sog. Kompromiss-, eine Kombi-Lösung mit der Bezeichnung "SK 2.2" zur Befriedung der Auseinandersetzung um Stuttgart 21: "Frieden in Stuttgart". Dieser Kompromiss-Vorschlag wird nachstehend näher betrachtet.

2. Kompromiss-Vorschlag SK 2.2

Der Geißler-Stohler-Vorschlag SK 2.2 basiert angeblich auf einer Idee des Verkehrswissenschafters Prof. Gerhard Heimerl von 1988 und hat angeblich den Hauptbahnhof in Zürich zum Vorbild. Hier wurde zusätzlich zum seit 1871 vorhandenen Kopfbahnhof (Zürich HB) Ende der 80er Jahre ein 4-gleisiger unterirdischer Durchgangsbahnhof (unter der Museumsstraße) gebaut. Zur Zeit entsteht ein zweiter 4-gleisiger unterirdischer Bahnhof (unter der Löwenstraße). Doch derartige Kombi-Bahnhöfe gibt es in mehreren Großstädten und teilweise bereits seit wesentlich längerer Zeit als in Zürich, so beispielsweise in Washington D.C. (Union Station) und Neapel (Napoli Centrale), neuerdings auch in Antwerpen (Antwerpen-Central) und Malmö (Malmö Centralstation).

Bei SK 2.2 soll der Stuttgarter Kopfbahnhof im Prinzip erhalten bleiben, aber in verkleinerter Version und ergänzt um einen Tiefbahnhof mit 4 in Querlage zum heutigen Bahnhof, zum Tal, zum Schlossgarten verlaufenden Durchgangsgleisen, wobei die beiden geplanten Tunnels von Feuerbach und von den Fildern zum Hauptbahnhof unverändert übernommen werden sollen.

Folgende Reaktionen auf SK 2.2 sind zu erkennen:

- Der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart lehnt diesen Vorschlag rundweg ab, nachdem er innerhalb von wenigen Tagen angeblich geprüft wurde.
- Die DB AG äußert schroffe Ablehnung.
- Der Bundesverkehrsminister verwirft den Kompromiss-Vorschlag ebenfalls.
- Der Verband Region Stuttgart lehnt den Vorschlag ab, ebenso die Industrie- und Handelskammer.
- Die CDU und FDP, die ehemaligen Regierungsparteien, äußern ebenfalls strikte Ablehnung.
- Die SPD, die sich zunächst abwartend verhielt, tendiert inzwischen zur Ablehnung.
- Die Grünen und das Aktionsbündnis gegen S21 plädieren für eine Überprüfung des Vorschlags.
- Die grün-rote Landesregierung wartet ab, wie sich die anderen positionieren.

Unterschiede von SK 2.2 zum angeblichen Vorbild Zürich HB:

Bei genauer Betrachtung orientiert sich SK 2.2 in wesentlichen Punkten gerade nicht an dem genannten Vorbild, denn in Zürich,

- beginnt der vorhandene wie auch der neue Tunnel des Durchgangsbahnhofs erst im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs, während bei SK 2.2 der rund 4 km lange Feuerbach-Tunnel als Zulaufstrecke zum neuen Tunnelbahnhof wie bei S 21 benötigt wird,

- bleiben alle heutigen Bahnsteiggleise (26 Gleise) erhalten, während bei SK 2.2 von den ursprünglich vorhandenen 17 oberirdischen Bahnsteiggleisen in Stuttgart bis zu 7 Gleise abgebaut werden sollen und somit die Kapazität des Kopfbahnhofs gegenüber heute erheblich verringert wird,

- hat der Tunnelbahnhof in Zürich eine Lage parallel zu den Gleisen des Kopfbahnhofs, während bei SK 2.2 der unterirdische Bahnhof nach wie vor um 90° zum oberirdischen Bahnhof gedreht werden soll, so dass alle Nachteile von S 21 bezüglich Städtebau, Schlossgarten, Ökologie, Grund- und Mineralwasser usw. bestehen bleiben,

So gesehen bedeutet SK 2.2 im Prinzip die Beibehaltung fast aller Nachteile von S 21 und somit keine echte Verbesserung gegenüber dieser Planung, also keine Lösung der Stuttgarter Probleme.

Wir betrachten SK 2.2, der den Versuch eines Kompromiss zwischen der Tiefbahnhof-Lösung Stuttgart 21 (S 21) und der Alternativ-Lösung Kopfbahnhof 21 (K 21) darstellen soll, nur als Anstoß für weitere Überlegungen, die zu unserer Lösung KL 21 führen, welche zusammen mit mehreren Optimierungsschritten einen (Aus-) Weg hin zu einer nachhaltigen und echten Lösung nicht nur im Stuttgarter Bahnhofsstreit, sondern für die gesamte Stadt und Region Stuttgart bieten könnte.

3. Grundkonzept des Vorschlags KL 21

Die (erwähnten) Nachteile von SK 2.2. und erst Recht von S 21 lassen sich bei unserem Vorschlag KL 21 nicht nur vermeiden. Er vereinigt vielmehr die aus Sicht der Reisenden und des Städtebaus bestehenden großen Vorteile des zu modernisierenden 17-gleisigen Kopfbahnhofs mit den Vorteilen eines möglicherweise später noch zu bauenden kleinen Längs-Durchgangsbahnhofs (s. Ziffer 7, stufenweise Realisierung).

KL 21 ist eine Lösung, die im Prinzip auf einen Vorschlag zurückgeht, der bereits Ende der 60er Jahre, angestoßen durch die beginnende Diskussion in Zürich, in Architekten- und Ingenieurkreisen andiskutiert wurde: Der bestehende Kopfbahnhof (K) soll bei Bedarf durch einen in Talrichtung und somit in Längsrichtung (L) statt quer liegenden Tiefbahnhof ergänzt werden. Daraus leitet sich die Bezeichnung "KL 21" ab.

Im Einzelnen läßt sich KL 21 folgendermaßen charakterisieren:

- Den Schwerpunkt unseres Vorschlags bildet die Modernisierung des vorhandenen Kopfbahnhofs, der unbedingt alle 17 Bahnsteiggleise, die vor Beginn der S-21-Vorbereitungsarbeiten vorhanden waren, auch zukünftig er- und behalten muss. Diese hohe Zahl an Gleisen entspricht – im Gegensatz zu S 21 – dem zu erwartenden stark erhöhten Fahrgastaufkommen und somit einer stark ansteigenden Zugzahl im zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof. Denn vor dem Hintergrund drastisch steigender Ölpreise, die das Autofahren vermutlich in absehbarer Zeit als Luxus erscheinen lassen, ist mit einer massiven Verkehrsverlagerung auf die energie-sparsame Eisenbahn zu

rechnen. Dies wird zu einer Vervielfachung der Fahrgastzahl im System Bahn, vor allem im Nahverkehr und somit zu einer wesentlich höheren Zugzahl als heute führen, vor allem im werktäglichen Spitzenverkehr am Morgen.

- Wenn sich abzeichnet, dass dieser große Stuttgarter Kopfbahnhof wie der Hauptbahnhof in Zürich an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt, muss entschieden werden, ob dies mit zusätzlichen oberirdischen Gleisen, ggfs. unter Nutzung der nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige oder mit einem tieferliegenden Durchgangsbahnhof zu bewältigen ist. Dieser wird voraussichtlich über 4 Gleise verfügen. Er lässt Einblicke aus der Ebene der Kopfbahnhofgleise (Ebene 0) wie in Zürich zu und liegt parallel zu den oberirdischen Bahnsteig- und den unterirdischen S-Bahn-Gleisen, voraussichtlich unter den mittleren Bahnsteiggleisen (4 bis 8), um für umsteigende Fahrgäste möglichst kurze Wege zwischen den oben und unten haltenden Zügen zu ermöglichen. Der Durchgangsbahnhof hat eine ähnliche Tieflage wie die vorhandene S-Bahn-Station Hauptbahnhof, bei deren Bau es wegen der Lage in Längsrichtung des Tales keine Probleme mit dem Grund- und Mineralwasser gegeben hatte.

- Der im Fall des Durchgangsbahnhofs benötigte Zufahrts-Tunnel beginnt - anders als bei S 21 - nicht in Feuerbach, sondern erst im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs, und verläuft in Längsrichtung des Tals und zugleich in Parallellage zu den S-Bahn-Gleisen,

- Südwestlich des evtl. erforderlichen neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs beginnt ein Tunnel, der zunächst in Längsrichtung des Tales verläuft, um dann auf die Filder-Hochfläche hinaufzuführen und zwar als modifizierter Fildertunnel mit geringerer Länge als der geplante Tunnel.

- Das Südportal des modifizierten Fildertunnels befindet sich im Südosten von Möhringen auf der Ostseite der B27 bei der U-Bahn-Station Landhaus. Ab hier folgt die nun oberirdisch verlaufende neue Bahnstrecke der B27 bis westlich des Flughafens Stuttgart, der einen Regional- und Fernbahnhof ungefähr parallel zum vorhandenen S-Bahnhof erhält. Östlich dieses Bahnhofs nähert sich die neue Bahnstrecke der Autobahn A8 und folgt dieser in enger Trassenbündelung über Denkendorf bis Wendlingen, entsprechend der S-21 Planung.

- Da der modifizierte Filder-Tunnel in der Nähe des Stuttgarter Rathauses vorbei führen würde, ergibt sich hier die Option, zusätzlich zur vorhandenen U-Bahn-Station Rathaus eine unterirdische Station zu realisieren, in dem alle Regionalzüge der Verbindungen Stuttgart – Tübingen/Reutlingen und Stuttgart – Ulm und eventuell zukünftig verkehrende Flughafen-Express-Züge halten.

- Ebenso könnte ein derartiger optionaler Regionalbahnhof am Südennde des Fildertunnels bei der U-Bahn-Station Landhaus angelegt werden.

4. Kosten von KL 21

Die Baukosten des Vorschlags KL 21 belaufen sich voraussichtlich auf rund 2,5 Mrd EUR, wobei der Preisstand 2006 zugrunde liegt. Beim selben Preisstand errechnen sich die Baukosten von S 21 mit 5,6 Mrd EUR incl. Planungskosten, wie von der VIAREGG-RÖSSLER GmbH bereits im Sommer 2008 ermittelt worden war. 2). Der Bundesrechnungshof hatte kurze Zeit später die Baukosten dieses Projekts mit 5,3 Mrd EUR beziffert, und zwar ohne schon verauslagte Planungskosten.3).

Gemessen an den genannten Gesamtkosten von zur Zeit mindestens 5,6 Mrd EUR für S 21 führt der Vorschlag KL 21 zu einer Kosteneinsparung von rund 3,1 Mrd EUR oder ca. 55%, also eine Kosten-Reduktion um über die Hälfte - und dies bei einem wesentlich größeren Nutzen und einer höheren Reisequalität für die Fahrgäste. Allein die Drehung des Tiefbahnhofs von der bislang geplanten Querlage in eine Parallellage zum heutigen Kopfbahnhof und somit in die Längsrichtung des Tales reduziert die Investitionskosten gegenüber SK 2.2 um rund 1 Mrd EUR, u.a. durch den Wegfall des kostenintensiven Feuerbach-Tunnels.

5. Schritte zur weiteren Optimierung von KL 21

Wir schlagen zur weiteren Optimierung von KL 21 vor, mittel- bis langfristig zusätzlich zum beschriebenen Grundkonzept noch die folgenden Schritte zu realisieren:

- Verlegung des heutigen platzaufwendigen, nur noch gering genutzten Abstellbahnhofs vom Rand des Rosensteinparks auf das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs Untertürkheim, wie bereits bei S 21 geplant, und Bau von zwei neuen Gleisen zwischen Stuttgart Hbf und Bad Cannstatt, um die zusätzlichen Zugfahrten zum und vom zukünftigen Abstellbahnhof abwickeln zu können.
- Integration des Zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB) in den Hauptbahnhof, und zwar unter die um ca. 6 m über dem Niveau der Cannstatter Straße liegenden südlichen Kopfbahnhofs-Gleise
- Bau einer neuen 2-gleisigen Bahnstrecke, die am Flughafen Stuttgart von der geplanten Neubaustrecke Stuttgart– Ulm abzweigt und direkt in den Raum Tübingen/Reutlingen/Reutlingen (Wirtschaftsraum mit rund 300.000 Einwohner) führt, und zwar gebündelt mit der B27.
- Verlängerung der ICE-Strecke Mannheim – Stuttgart als 2-gleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke bis zum Hauptbahnhof Stuttgart, während die vorhandene ICE-Strecke schon nördlich Zuffenhausen in die kurvenreiche und stark belastete Altstrecke einmündet.
- Überprüfung der Möglichkeiten der Überbauung des Gleisvorfelds. Hierfür liegen eine Reihe von Vorschlägen vor, die vor Jahren an der Universität entworfen wurden.

6. Vorteile von KL 21 gegenüber S 21

- (1) Der Hauptbahnhof/Bonatzbau, wird nicht tangiert: Er kann bestehen bleiben bzw. wieder hergestellt werden. Zusätzliche neue Nutzungen können, z.B. im Süd- und Nordflügel untergebracht werden.
- (2) Die geistig-klimatische Öffnung/Orientierung des Stuttgarter Kessels zum Neckartal bleibt vollständig erhalten. Der Park/Schloßgarten bleibt vor weiteren Eingriffen verschont; ihm kann ein Teil der in den vergangenen Jahrzehnten von Bahn, Land und Stadt entnommenen Flächen wieder zurückgegeben werden (z.B. Omnibus-Bahnhof, Ministeriumsbauten an der Willy-Brandt-Straße).
- (3) Die Riegelwirkung gegenüber den Grundwasser- und Mineralwasserströmen entfällt, wie sie beim bisher geplanten Tiefbahnhof und auch bei SK 2.2, der ebenfalls quer zum Tal liegt, zu befürchten ist, denn der Tunnelbahnhof verläuft bei KL 21 in Fließrichtung des Grund- und Mineralwassers und nicht quer dazu.

(4) Die brachiale Durchschneidung der sieben historischen Schichten Stuttgarts, vom Stutengarten über die Lustgärten der Renaissance, den Garten des 19. Jahrhunderts von N.Thouret, bis zu den Gärten des 20. Jahrhunderts, die genau an der Stelle liegen, an der der Tiefbahnhof 21 das Tal quert, entfällt.

(5) Mit Ausnahme der Fahrt durch den verkürzten Fildertunnel bleibt den Reisenden die Chance und das Erlebnis erhalten, die Stuttgarter Stadtlandschaft zu erleben, die unter allen deutschen Großstädten einmalig ist.

Abschied und Willkommen der Zug-Reisenden finden überwiegend barrierefrei oberirdisch statt.

(6) Der in den Untergrund verbannte "Urstrom Stuttgarts", der Nesenbach, kann wieder an die Oberfläche geholt werden und im Schlossgarten wieder oberirdisch fließen.

(7) Der Abriss und spätere Wiederaufbau der alten Bundesbahndirektion wie auch die Zerstörung weiterer denkmalgeschützter Gebäude, Skulpturen, Garten- und Parkanlagen unterbleibt.

(8) Da die Gleise und Bahnsteige des Tiefbahnhofs im Gegensatz zu S 21 vollkommen eben verlaufen, entfallen die gravierenden Betriebs- und Sicherheitsprobleme, die beim S-21-Tunnelbahnhof wegen dessen Lage im Gefälle zu befürchten sind. Die Barrierefreiheit ist im gesamten Bahnhof gesichert.

(9) Drei der vier bei S 21 geplanten Tunnels im Zulauf auf den neuen Tiefbahnhof (von Feuerbach, von Bad Cannstatt, von Untertürkheim) mit einer Gesamtlänge von 28 km entfallen bei KL 21.

(10) Der Fildertunnel wird zwar weiterhin benötigt, aber jede seiner beiden Röhren wird um gut 2 km kürzer, weil dieser Tunnel geradlinig verläuft, während der bislang geplante Fildertunnel eine große S-Kurve bildet und somit einen Umweg darstellt.

(11) Der kostenaufwendige Umbau der U-Bahn-Anlagen südlich und nördlich des Hauptbahnhofs entfällt.

(12) Die geplanten neuen Tunnels für die S-Bahn in Richtung Nordbahnhof und Bad Cannstatt mit rund 5 km Gleisen im Tunnel sind überflüssig.

(13) Insgesamt verringern sich durch KL 21 (noch ohne optionalen Regionalbahnhof Rathaus, ohne Verlegung des Abstellbahnhofs und ohne Neubaustrecke nach Tübingen/Reutlingen) die Baukosten gegenüber S 21 um rund 3,5 Mrd EUR, so dass mehr als die Hälfte der Kosten eingespart werden kann.

Weitere Vorteile durch die optionalen Komponenten bzw. zusätzlichen Baustufen von KL 21:

(14) Der optionale Regionalbahnhof Rathaus ermöglicht das direkte Umsteigen zwischen den Regionalzügen der Verbindungen Stuttgart - Tübingen/Reutlingen und Stuttgart - Ulm und eventuell zukünftig verkehrenden Flughafen-Express-Zügen einerseits und den U-Bahn-Linien U1, U2, andererseits und verschafft zugleich der südwestlichen Innenstadt mit Regierungsviertel und städtischen Verwaltungsgebäuden einen direkten Anschluss an den Schienen-Regionalverkehr aus/in Richtung Flughafen, Ulm und Tübingen/Reutlingen.

(15) Mit dem optionalen Regionalbahnhof Landhaus entsteht zum einen zwischen den hier haltenden Regionalzügen und der Linie U3 Vaihingen – Möhringen – Plieningen

eine Umsteigemöglichkeit und zum anderen können von diesem Bahnhof aus die in der ehemaligen Zentrale der Daimler AG und im Stuttgarter Pressehaus Beschäftigten ihre Arbeitsplätze fußläufig erreichen; zugleich erhält der Publikumsmagnet SI-Zentrum endlich den für seine Besuchermassen adäquaten Schienen-Anschluss.

(16) Durch die Integration des Zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB) in den Hauptbahnhof befinden sich die Haltebereiche von sämtlichen öffentlichen Verkehrsmitteln (Regional- und Fernzüge, S-Bahn, U-Bahn, Linienbusse) für die Fahrgäste optimal "unter einem Dach".

(17) Wenn der heutige Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlegt wird, können seine Gleisanlagen vollständig abgebaut werden, so dass eine Fläche von ca. 30 ha frei wird. Wir schlagen vor, diese vollständig dem Rosensteinpark wieder zurückzugeben.

(18) Im Rahmen der Modernisierung des Kopfbahnhofs können alle betrieblich entbehrlichen Gleise im Gleisvorfeld entfernt und durch Grünstreifen – soweit wie möglich auch mit Büschen und Bäumen – ersetzt werden.

(19) Die vorgeschlagene Neubaustrecke von Tübingen/Reutlingen bis zum Flughafen Stuttgart verkürzt die Eisenbahn-Distanz von Tübingen bis Stuttgart Hbf gegenüber der Linienführung bei S 21 (mit Wendlinger Kurve) um rund 40% und verschafft zugleich dem dicht besiedelten Raum südlich des Flughafens durch Regionalbahnhöfe in Walddorf-Häslach, Aichtal und Bonlanden usw. endlich eine Schienen-Erschließung. Nach der Elektrifizierung des Teilstücks Horb - Tübingen kann die Universitätsstadt Tübingen in die ICE-Linie Zürich - Singen - Stuttgart eingebunden werden. Mit dem ICE auf der neuen Strecke wird die Fahrzeit Tübingen - Flughafen Stuttgart nur noch 12 Minuten und bis Stuttgart Hbf lediglich 20 Minuten betragen; bei S 21 hingegen wird von Tübingen bis zum Flughafen eine Fahrzeit von 36 Minuten ausgewiesen, also dreimal so lang wie bei KL 21, und bis Stuttgart Hbf werden die Züge bei S 21 ab Tübingen insgesamt 44 Minuten benötigen.

(20) Gegenüber S 21 führt KL 21 zu einer stark verbesserten Energiebilanz, da der extrem hohe Energieaufwand, der beim Bau und späteren Betrieb der Tunnelstrecken zwangsläufig anfällt, deutlich reduziert wird. Indem sich die Fahrtstrecke der Züge von Tübingen bis Stuttgart gegenüber heute fast halbiert, wird der Energie-Mehraufwand, der durch den Bau und Betrieb des (verkürzten) Fildertunnels bei KL 21 entsteht, voraussichtlich wieder kompensiert.

(21) Die optionale Neubaustrecke von Stuttgart Hbf bis zum Beginn der ICE-Strecke nach Mannheim (nördlich Zuffenhausen) erhöht gegenüber dem heutigen Engpaß-Abschnitt Feuerbach - Zuffenhausen die Streckenkapazität deutlich und trägt durch die Umfahrung der hier vorhandenen zu engen Kurven dazu bei, dass endlich eine ITF-gerechte Fahrzeit von 30 Minuten zwischen Stuttgart und Mannheim erzielt wird.

7. Stufenweise Realisierung

Der Vorschlag KL 21 kann stufenweise realisiert werden, da er den Kopfbahnhof einbezieht, der trotz Vernachlässigung in den vergangenen Jahrzehnten noch gut funktioniert, und da er zugleich schonend mit der Umgebung, der Stadtlandschaft umgeht. Wir schlagen hierzu vor:

Stufe 1: Modernisierung des bestehenden Bonatzbau-Kopfbahnhofs in verkehrlicher, baulicher, räumlicher, architektonischer Hinsicht; qualitätvoller Um- bzw. Ausbau des Bereichs zwischen Willy-Brandt-, Heilbronner-, Schiller- und Königstraße; Reduzierung der Breite der Schillerstraße, Ausbau der Querverbindung Wolframstraße.

Stufe 2: Sollte der modernisierte Kopfbahnhof an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit stoßen, die voraussichtlich bei 64 Zügen in der Spitzenstunde liegt, also 30% über der maximalen Leistungsfähigkeit von S 21, die im sog. "Stresstest" von der DB AG selbst mit 49 Zügen angegeben wurde, dann könnte eine Erhöhung der Kapazität durch die Realisierung des längs des Tales verlaufenden Tiefbahnhofs (siehe Ziffer 3, Charakterisierung des Vorschlags KL 21) unter den bestehenden Gleisen des modernisierten Kopfbahnhofs mit Fortsetzung als Fildertunnel bis zum Flughafen Stuttgart erwogen werden.

Stufe 3: Bau des Zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB) unter den südlichen Bahnsteiggleisen des Hauptbahnhofs mit "Rückgabe" der bisherigen ZOB-Fläche an den Schlossgarten.

Stufe 4: Verlagerung des Abstellbahnhofs und entsprechende Erweiterung des Rosensteinparks.

Stufe 5: Bau der direkten Bahnstrecke von Tübingen/Reutlingen zum Flughafen Stuttgart und Elektrifizierung des Abschnitts Horb – Tübingen für durchgehenden elektrischen Betrieb Zürich – Singen – Tübingen – Stuttgart.

Stufe 6: Bau der neuen Strecke von Stuttgart Hbf bis nördlich Zuffenhausen, wo die bestehende ICE-Strecke nach Mannheim beginnt.

8. Fazit und Ausblick

KL 21 ist ein Lösungsvorschlag, mit dem nicht nur der Bahnknoten Stuttgart optimiert werden kann, sondern auch die damit zusammenhängenden städtebaulichen, kulturellen, sozialen, ökologischen, historischen, architektonischen und finanziellen Probleme gelöst werden können.

Damit entfallen die Hauptgründe, die bislang zur Ablehnung des Projekts S 21 durch die Stuttgarter BürgerInnen führten: Eingriffe in den Hauptbahnhof bzw. Zerstörung dieses Bauwerkes und weiterer unter Denkmalschutz stehender Gebäude, Skulpturen, des Schlossgartens, des Charakters, der Persönlichkeit der Stadt. Somit könnte nach jahrelangen erbitterten Auseinandersetzungen tatsächlich der gewünschte Frieden in Stuttgart wieder einkehren.

Prof. Roland Ostertag
Architekt
Gähkopf 3
70192 Stuttgart
Tel.: 0711/605337, F. 0711/6074243
E-Mail: roland-ostertag@gmx.de

VIEREGG-RÖSSLER GmbH
Innovative Verkehrsplanung
Schornstrasse 10
81669 München
T. 089/260.236.55 , 089/680 02150 F. 26023656
vieregg@vr-transport.de, roessler@vr-transport.de

Quellenangaben

- 1) Fach, Gerd: Planer sehen die Bahn als Motor der Stadtentwicklung, in: Stuttgarter Zeitung, 19.10.1990
- 2) VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projektes Stuttgart 21, Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V., Landesverband Baden-Württemberg, Juli 2008, S.31
- 3) Nauke, Jörg: Mehrkosten in Milliardenhöhe für Stuttgart 21, in Stuttgarter Zeitung vom 3.11.2008