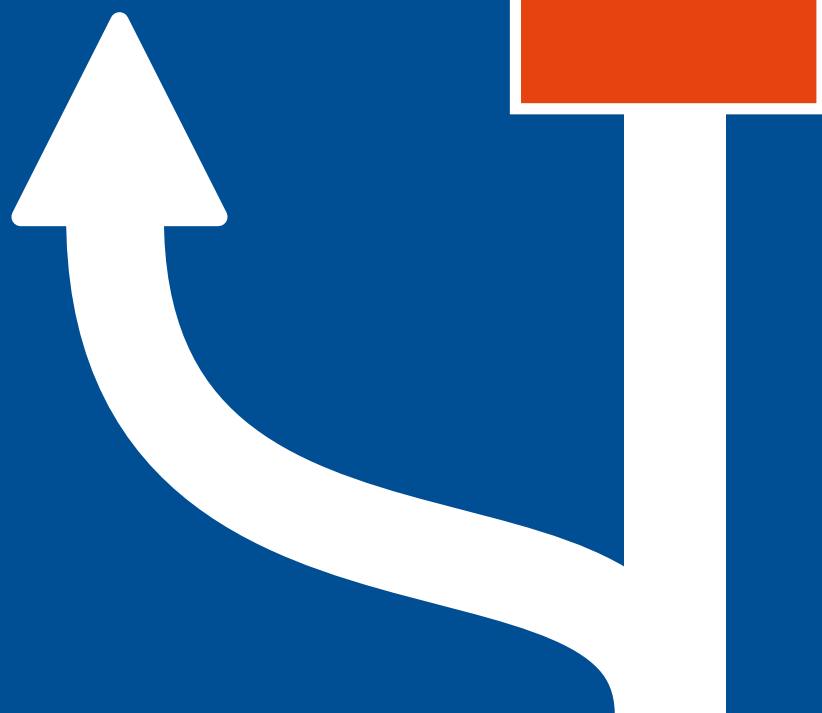




UMSTIEG 21

Arbeitsgruppe Umstieg des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21



**Stuttgart 21 umnutzen:
Auswege aus der Sackgasse**

Inhalt

Worum es geht: „Unumkehrbar“? – die Auflösung eines Mythos	1
1. „Ausstieg? Die bauen doch schon!“	4
– Die Theorie der „Sunk Cost“ oder wer auf dem Holzweg ist, ...	4
– Der Ausstieg – ein Gewinn	5
– Die Strategie des Faktenschaffens	5
– Beispiele abgebrochener Großprojekte	6
<i>Exkurs: Franz Alt zum Ausstieg aus dem bereits fertig gestellten AKW Zwentendorf</i>	8
2. Der Umstieg ist möglich	9
– Verträge stehen Ausstieg bzw. Umstieg nicht entgegen	9
– Umstieg auch mit Neubaustrecke sinnvoll	10
– Wirtschaftinteressen und der Mythos der Unumkehrbarkeit	11
3. Der neue Bonatzbau als Bürgerbahnhof	12
<i>Kopfbahnhof mit drei Ebenen • 24 m hohe, lichte Bahnsteighalle • ZOB + Fahrradstation unter den Gleisen • Terrassencafé zum Schlossgarten • Parkdeck im UG • Bahnhofsvorplatz verkehrsberuhigt • Kiss-and-ride-Zone • Wiederaufbau der Seitenflügel • Rückgabe des Mittleren Schlossgartens mit eingesenkter Freilichtbühne</i>	
4. Umstieg eröffnet städtebauliche Chance	26
<i>12,5 Hektar für 1000 Wohnungen jetzt • verkehrsberuhigt • familienfreundlich • optimale Anbindung an Stadtbahnen, Busse und S-Bahn • Bebauung Rosenstein tabu</i>	
5. Umstiegs-Alternativen ermöglichen Verkehrswende	29
– Von der Neubaustrecke zum Kopfbahnhof – fast ohne Kosten und gleich schnell	29
– Der Umstieg macht's möglich: S-Bahn-Ringschluss von den Fildern ins Neckartal	32
– Express-S-Bahn: in 20 Minuten vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen	37
– Die Gäubahn wird zur Stuttgarter Panorama-Bahn	39
– Optimierung der Zulaufstrecken: Das fünfte und sechste Gleis vom Hbf nach Bad Cannstatt	41
– Optimierung der Zulaufstrecken: Das fünfte und sechste Gleis vom HbF nach Zuffenhausen	44
6. Lieber ein Ende ohne Schrecken als ein Schrecken ohne Ende	48

Worum es geht:

„Unumkehrbar“? – die Auflösung eines Mythos

Stuttgart 21 ist ein planerisch gescheitertes Projekt, das gegen größte Bedenken und Widerstände weiter gebaut wird. Vieles, was Projektkritiker immer kritisiert und befürchtet hatten, ist inzwischen eingetreten: Die Kosten explodieren, Steigerungen werden nur salamtaktisch eingeräumt. Immer wieder werden die Analysen der Projektgegner ignoriert, bis man eines besseren belehrt wird, wie zuletzt und erneut vom Bundesrechnungshof, der die Kostenprognose von 10 Mrd. € bestätigte.

Ein ähnlicher Umgang mit den Fertigstellungsterminen: Ein ums andere Mal erweisen sie sich als zweckoptimistisch. Zentrale Fragen zu Brand- und Hochwasserschutz sind unbeantwortet. Die steigende Zahl von Planänderungen und fehlende Planfeststellungen in wichtigen Bauabschnitten lassen das Ausmaß der Planungsdefizite ahnen. Selbst engagierte Projektbefürworter der ersten Jahre räumen ein, dass sie – nach allem was bisher passiert ist und bekannt wurde – Stuttgart 21 „nicht noch einmal beginnen würden“¹. Dennoch wird unbeirrt an dem Projekt festgehalten und gebaut, als gebe es kein Zurück.

Was Nutznießer und Unterstützer des Projekts vor einer Ausstiegsdebatte schützt, ist der scheinbar unerschütterliche Glaube an dessen inzwischen erreichte Unumkehrbarkeit. Zuviel sei schon verbaut, zu viel Geld sei schon in das Projekt hineingesteckt, das dann ja umsonst ausgegeben worden wäre – eine Sichtweise, die weit über das Lager der Befürworter hinaus von vielen geteilt wird. Nolens volens müsse jetzt weiter gemacht werden.

Dies jedoch ist eine gezielt herbeigeführte oder „herbeigebaute“ Entmutigung, die erklärt, warum ein mehrheitlich für gescheitert gehaltenes Pro-

jekt nicht mehr zu dem mehrheitlichen Wunsch nach seiner Beendigung führt.

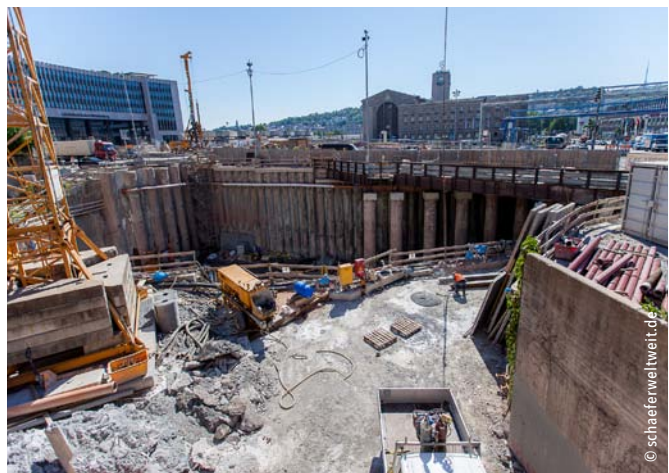
Diese Broschüre ...

... will den Mythos der Unumkehrbarkeit entschlüsseln und Denkblockaden auflösen. Sie zeigt unter Rückgriff auf die betriebswirtschaftliche Theorie der „Sunk Cost“, dass es ökonomisch irrational ist, fehlinvestiertem Geld hinterherzulaufen und es durch Nachschieben von weiterem Geld retten zu wollen (S. 4).

Das gilt umso mehr, als die Ausstiegskosten noch weit unter den anzunehmenden Gesamtkosten des Projekts liegen, ein Ausstieg also für alle Beteiligten einen finanziellen Vorteil bedeuten würde (S. 5).

Im Folgenden wird argumentiert, dass ein Baufortschritt, der nicht infolge einer fundierten Planung erreicht wurde, sondern vor allem um Widerstände gegen ein fragwürdiges Vorhaben zum Verstummen zu bringen, nicht als Argument für die Fortsetzung des Projekts dienen kann.

Ist die Kosten-Nutzen-Bilanz des Projekts negativ, können die bisher getätigten Arbeiten kein vernünftiges Argument für ein «weiter so» sein



¹ Bahnchef Grube, FAZ vom 5.3.2013 http://kurzlink.de/Grube_in_faz



*Der Ausstieg als intelligenter Umstieg:
Ein erneuerter Kopfbahnhof eröffnet
interessante Zukunftsperspektiven*

Dass Großprojekte nicht unumkehrbar sind, ist Thema ab S. 6. Erinnert wird an etliche Vorhaben ähnlicher Dimension, die in einem weit fortgeschrittenen Stadium beendet wurden, Fatalismus also fehl am Platz ist. Auch Stuttgart 21, das noch weit von einer Fertigstellung entfernt ist, ist umkehrbar, wenn es gute Gründe für einen Ausstieg gibt. Auch vertragliche Bindungen sind kein Hinderungsgrund, den beschrittenen Weg aufzugeben, wie ab S. 9 erläutert wird. Auch erzwingt der bereits viel weiter fortgeschrittene Bau und die wahrscheinliche Fertigstellung der umstrittenen Neubaustrecke Wendlingen – Ulm keineswegs die Fertigstellung von Stuttgart 21 (S. 10 / Vorschläge zur Anbindung der Neubaustrecke an den Kopfbahnhof finden sich in Kapitel 5).

Hinderungsgründe, die erklären können, warum das Projekt trotz allem weiter verfolgt wird, liegen vielmehr in wirtschaftlichen Einzel- bzw. Brancheninteressen und auf der politischen Ebene in Problemen der Gesichtswahrung im Falle eines Projektabbruchs (S. 11).

Wenn ein Ausstieg also möglich ist, stünden Stadt und Land dann nicht vor einem Scherbenhaufen, vor einem nicht mehr kontrollierbaren Chaos?

Der Ausstieg als intelligenter Umstieg

Anliegen der getönten Passagen (Kapitel 3 bis 5) dieser Broschüre ist zu zeigen, dass ein Projektabbruch kein Zurücksetzen auf Null sein muss, sondern als Umstieg in eine neue, bessere Entwicklung organisiert werden kann.

Natürlich können von einer kritischen Bürgerbewegung, auch wenn sie noch so fachkundig ist, keine baureif ausgearbeiteten Alternativpla-

nungen erwartet werden. Der Anspruch ist, mit Gegenentwürfen und kreativen Ideen plausibel zu machen, dass Stadt und Region bei einem Ausstieg nicht vor einem „Schwarzen Loch“ stehen würden, ihnen vielmehr tausend bessere Wege offen stehen. Es zeigt sich, dass viele der Zerstörungen und getätigten Baumaßnahmen konstruktiv gewendet werden können und sich so ein weites Feld von Gestaltungsmöglichkeiten öffnet: Der Ausstieg als intelligenter Umstieg!

Bahnhof und Park bleiben erhalten

Der Bonatzbau kann in seinen Proportionen und seiner architektonischen Anlage wiedererstehen ohne zwanghaft die historische Vorlage zu kopieren (Kap. 3). Die Neugestaltung der Seitenflügel kann neue Zugänge und Verbindungen ins Umfeld schaffen, die Grube in Höhe des Kopfbahnhofs kann – so der Vorschlag der Verfasser – für einen zentralen Fernbusbahnhof, eine großzügige Radstation u.a. genutzt werden.

Zwar können 300 Jahre alte Baumriesen nicht wiedererstehen, aber die Landschaft des mittleren Schlossgarten kann den BürgerInnen zurück gegeben werden, punktuell kann die Baugrube für bürgernahe Nutzungen verwendet werden, wie z.B. ein im Park eingetieftes Amphitheater analog zum früheren Landes pavillon.

Der Städtebau profitiert sofort

Ein besonderer Vorteil des Umstiegs im Vergleich zum Weiterbau ist ausgerechnet das für Stuttgart 21 immer ins Feld geführte städtebauliche Argument. Die Erschließung neuer Flächen sollte eine Antwort auf Knappheiten und Mietpreisexplosion geben, so die Bewerbung von Stuttgart 21. Bei



Französischen Viertel in Tübingen als Beispiel für eine ökologisch-soziale Wohnbebauung



näherer Betrachtung bietet jedoch ein Umstiegskonzept hier die wesentlich bessere Lösung. Eine Schlüsselrolle fällt dabei dem sogenannten C-Areal am Nordbahnhof zu, das bei einem Weiterbau von S21 auf lange Jahre mit Baugestaltung blockiert wäre. Bei einem Umstieg kann das Areal sofort freigeräumt werden und unmittelbar mit einem Planungs- und Beteiligungsprozess für ein visionäres, urbanes Quartier begonnen werden: Sofort und nicht erst in 10 bis 15 Jahren kann mit einer moderaten Wohnbebauung für den jetzt drängenden Wohnungsmangel begonnen und mischfunktional mit Spielräumen für (Sub-)Kultur, Freizeit, Bildung, kommunalem Leben, viel Grün, verkehrsberuhigt, vielleicht sogar autofrei gestaltet werden. Vorschläge hierfür finden sich in Kap. 4 „Die neue Prag“ – so soll das Quartier heißen.

Neue Optionen für den Schienennahverkehr

Kapitel 5 befasst sich mit dem Anschluss der Neubaustrecke, deren Fertigstellung angenommen wird, über das Neckartal an den Kopfbahnhof (S. 29) sowie mit innerstädtischen, regionalen und überregionalen schienenverkehrlichen Optionen bei einem Projektumstieg.

- Thematisiert wird ein S-Bahn-Ringschluss Wendlingen-Neuhausen-Flughafen mit zweigleisiger Einbindung der Neubaustrecke, so dass auch aus Richtung Ulm Anreisende ohne Umwege den Stuttgarter Flughafen erreichen können (S. 32).
- Vorgestellt wird weiter eine Express-S-Bahn, mit der man auf der Gäubahntrasse in 20 Minu-

ten vom HBF zum Flughafen gelangen würde – ohne weitere Baukosten und zu einem Viertel der Bahnticketkosten des ICE-Tarifs (S. 37).

- Zur Stärkung des Stuttgarter ÖPNV soll die Gäubahntrasse zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen zu einer attraktiven Nahverkehrsstrecke mit bis zu 9 zusätzlichen Haltestellen ausgebaut werden. Für 32 000 Anwohner der Strecke entstünden so neue Wohngebietsanschlüsse und Umstiegsbeziehungen im Nahverkehrsnetz. Ein Vorschlag, den der VCD Stuttgart in die Diskussion gebracht hat (S. 39).
- Bei einer Reaktivierung des historischen Rosensteintunnels könnte ein 5. und 6. Gleis nur für S-Bahnen vom HBF nach Bad Cannstatt zunehmenden Bedarf abdecken (S. 41).
- Ein zusätzliches 5. und 6. Gleis vom HBF nach Zuffenhausen würde Verspätungsanfälligkeiten im Fern- wie Regionalverkehr abbauen (S. 44).

Die Auswahl der dargestellten Alternativen stellt keine Festlegung auf die jeweilige Lösung dar, sie soll aber mit diesen wohl durchdachten und realisierbaren Beispielen demonstrieren, dass und wie ein Umstieg und damit ein Ausweg aus dem verfahrenen Projekt möglich ist.

Anders als Boris Palmer meint, ist Stuttgart 21 kein Fehler, den man nun begehen müsse. Genauso wenig, wie man auf einem Holzweg weiter gehen muss. In diesem Sinne will die Broschüre zur Inspiration und zu weiteren Alternativen anregen auf anderen Planungsfeldern von S21 und auch zu den hier vorgestellten.

Die Theorie der „Sunk Cost“ oder wer auf dem Holzweg ist, muss umkehren

Was die Betriebswirtschaftslehre mit „Sunk Cost“ meint bzw. der „Sunk Cost Fallacy Trap“, also dem Trugschluss, sogenannten verlorenen Kosten in die Falle zu gehen, kennt jeder aus dem Alltag: Man geht ins Kino. Eintritt 10 € oder 2 x 10 €. Nach einer Viertelstunde wird klar: Der Film bringt's nicht. Man wartet nochmal 5 Minuten, aber dann steht fest: Es war eine Fehlentscheidung, in diesen Film zu gehen. Also bleiben oder gehen und was anderes machen? Man neigt dazu zu bleiben. Das Geld für den Eintritt wäre ja dann verloren, umsonst ausgegeben. „Boom! You just fell for the sunk cost fallacy.“² Erwischt! Du bist gerade dem Trugschluss der verlorenen Kosten in die Falle gegangen! Denn du rettest das Eintrittsgeld nicht mehr, wenn du bleibst. Du machst die Fehlinvestition nicht wieder gut, sondern vermiest dir noch den Rest des Abends.

Betriebswirtschaftliche Lehre aus dieser Geschichte: **Verlorene Kosten dürfen keine Rolle spielen in der jeweils zu treffenden Entscheidung.** Daran ändert sich auch nichts, wenn die Kinokarte 50 € gekostet hätte. Für Stuttgart 21 bedeutet das: Wenn die Entscheidung für das Projekt falsch war, weil die Kosten bzw. Nachteile den Nutzen weit übersteigen oder weil es gar keinen verkehrlichen Nutzen gibt, z.B. weil die Kapazität des geplanten Bahnhofs geringer ist als die des weiter bestehenden Kopfbahnhofs – dann dürfen die bisher getätigten Investitionen, welcher Art und Höhe auch immer, kein Argument für das Weiterbauen sein.

Ist die Kosten-Nutzen-Bilanz des Projekts negativ, können auch noch so hohe, durch den Bau- fortgang aufgelaufene Ausstiegskosten und noch so viele gebohrte Tunnelkilometer kein Argument

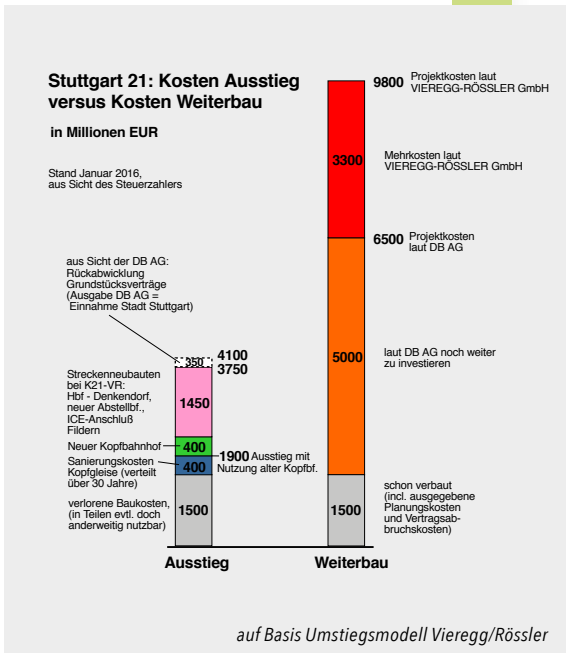
sein, weiter zu bauen und sich jeder Diskussion über Ausstieg zu entziehen.

Die ökonomische Rationalität liegt aber oft quer zu psychologischen Reaktionsmustern, siehe Kinobeispiel. Dass Geld unnützlich ausgegeben wurde, dass Mühen umsonst gewesen sein sollen, widerstrebt geradezu der menschlichen Natur. Das schöne Geld! Die viele Zeit! – Selbst wenn es nicht das eigene Geld und die eigene Zeit sind. Dies mag erklären, dass – weit über den Kreis derer hinaus, die aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen einen Ausstieg fürchten müssen – viele den Gedanken daran nicht mehr zulassen wollen. Ein Umstand, den sich die Befürworterseite geschickt zu eigen macht (erinnert sei hier an den Wahlkampflogan der CDU 2011: „Weiter ärgern oder fertig bauen?“)

Sich der Rationalität zu entziehen, bleibt aber nicht ungestraft. Je tiefer man in die Falle der Sunk Cost Fallacy hineinstolpert, desto größer der Schaden. Nicht wer den Ausstieg fordert, agiert irrational, sondern wer unter Berufung auf Sunk Cost – immer noch – weiter bauen will.

Hat man falsche Entscheidungen getroffen, ist schnelles Umsteuern notwendig: nüchterne Bestandsaufnahme, Abschreiben, Umnutzen, Chancen des Neuanfangs ergreifen





Dr. Martin Viereg bei der Vorstellung des ersten Gutachtens im Dezember 2015 in Berlin

Der Ausstieg - ein Gewinn!

Unabhängig von der Erkenntnis, dass alle bisherigen Ausgaben genauso wie die bei einem Weiterbau entstehenden verlorene Kosten sind, stellt sich konkret die Frage, wie hoch denn beim jetzigen Entwicklungsstand des Projekts die Ausstiegskosten wären.

Um die politisch motivierten und nicht näher begründeten Behauptungen der DB AG über die Kosten eines Ausstiegs zu überprüfen, hatte das Aktionsbündnis zwei Kostenstudien zu Stuttgart 21 bei der Verkehrsberatungs-GmbH Viereg-Rössler / München in Auftrag gegeben (im Dezember 2015 zu der aktualisierten Kostenentwicklung³ und darauf fußend im Februar 2016 zu den Kosten eines Ausstiegs⁴).

Dabei wurden berücksichtigt:

Die Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten, einschließlich noch nicht geleisteter Bauleistungen, die Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofs, verlorene Planungskosten, Zahlungen für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge, Sanierungskosten der bestehenden, aber auch Kosten für einen ertüchtigten Kopfbahnhof mit Glasdach, zusätzliche Überwerfungsbauwerke und Gleise.

Je nach Betrachtungsweise, ob aus Sicht der DB AG, aus Sicht der Projektpartner oder des Steuerzahlers, ob bei rein funktionaler Wiederherstellung des Kopfbahnhofs oder einer erwei-

terten Umstiegslösung, ähnlich der nachfolgend vorgestellten, **die Kosten des Weiterbauens von Stuttgart 21 liegen zwischen 5,9 und 7,9 Mrd. € über den Kosten eines Ausstiegs bzw. Umstiegs auf eine Kopfbahnhöflösung** – alles Stand Januar 2016.

Eine zeitnahe Beendigung des Projekts würde den Projektpartnern also Ausgaben, die nur zum Teil bereits eingeplant sind, ersparen, ggf. auch zu Rückerstattungen führen. Dies allerdings mit abnehmender Tendenz, je später der Ausstieg erfolgt. Im ungünstigsten Fall wären also am Ende der Bauzeit 10 Mrd. € plus ein großes X als verlorene Kosten anzusehen.

Diese Berechnungen bestätigen Berichte über ein lange vorenthaltenes Gutachten des Bundesrechnungshofs. Danach kalkuliert der BRH „mit Kosten in Höhe von bis zu zehn Milliarden Euro, die auf die Steuerzahler und die bundeseigene Deutsche Bahn AG zukommen.“⁵ Die Kontrollbehörde habe „die Bundesregierung gewarnt, dass die Finanzierung drastischer Mehrkosten in Milliardenhöhe völlig ungeklärt sei.“⁵

Die Strategie des Faktenschaffens

Die Durchsetzungsstrategie von Stuttgart 21 hat bewusst von Anfang an auf den Effekt des Faktenschaffens gesetzt: Je weiter man den Bau voran treiben kann, desto früher werde die grundsätzliche Infragestellung des Projekts verstummen,

2 <http://kurzlink.de/lifehack>, <http://kurzlink.de/fortvinci>
 3 Viereg-Röbler GmbH, Aktualisierung der Baukostenprognose von 2008 für das Projekt Stuttgart 21, München 12/2015
 4 Viereg-Röbler GmbH, Ermittlung der Ausstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Ende Januar 2016, München 2/2016
 5 Stuttgarter Zeitung 6.7.2016: http://kurzlink.de/BRH_S21_10_Mrd



Die bislang größte Investitionsruine Deutschlands: Statt Atomkraftwerk heute „Wunderland Kalkar“



Das ehemalige Gelände der Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf: Heute ein großer Gewerbepark

würden die meisten Kritiker resignieren und höchstens noch Einzelaspekte thematisieren, das Projekt selbst nur noch kritisch begleiten, im Wesentlichen aber als unumkehrbar hinnehmen müssen. Um schnell diesen imaginären politisch konstruierten Point of no Return zu erreichen, hat die DB ihren früher noch verfolgten Ansatz aufgegeben, mit einem Projekt erst zu beginnen, wenn es insgesamt durchgeplant und durchfinanziert ist.

Stattdessen wurde mit der Realisierung einzelner Bauabschnitte begonnen, bevor die Gesamtplanung die erforderliche Tiefe erreicht hatte. Es sollten in einer Art Wettlauf mit der Zeit Fakten geschaffen werden, die das Projekt irreversibel erscheinen lassen sollen, bevor die projektkritische Stimmung so viel politischen Widerstand auslöst, dass das Projekt nicht mehr durchsetzbar wäre.

Die fatalen Folgen einer solchen Strategie sind auch beim Berliner Großflughafen BER, der Elbphilharmonie in Hamburg u.v.m. zu besichtigen:⁶ spektakuläre Kostensteigerungen und revisionsbedürftige Nutzenberechnungen. Immerhin haben Debakel wie die genannten zu einer breiten Debatte über die Ursachen solcher Fehlentwicklungen geführt. So resümiert z. B. die wirtschaftsnahe Hertie School of Governance

⁶ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin, Abgeordnetenhauses Berlin, Drucksache 17/3000 vom 14.06.2016 – http://kurzlink.de/BER_UA, Fazit ab S. 300

⁷ Kostka: „Kostenexplosionen sind vermeidbar“ (Fallstudien der Hertie School zu Flughafen BER und Elbphilharmonie) <http://kurzlink.de/Kostka> 19.5.2015 Die Studie empfiehlt z.B. sektorbasiertes Benchmarking, eine vergleichende Methode, mit der das Büro Viereggs-Rösler schon sehr früh die später eingetretenen Kostensteigerungen identifiziert. Auch Christoph Engelhardt konnte den Evidenznachweis zur Kapazität des geplanten Tiefbahnhofs durch sektorbasiertes Benchmarking führen. Dergleichen ist von den Planungen und Planern der DB AG oder ihrer Aufsichtsbehörden nicht bekannt. S. http://kurzlink.de/Hertie_School

ihre Erkenntnisse aus der Untersuchung von BER und Elbphilharmonie: „Schließlich muss in jedem Fall eine ausreichende Planungstiefe vor der Auftragsvergabe erreicht sein, da Planänderungen regelmäßig hohe Kosten nach sich ziehen“.⁷

Bisher wurden aus derlei Erkenntnissen, die schon fast Allgemeingut sind, keinerlei Konsequenzen gezogen, allenfalls für künftige Projekte. Die Bereitschaft, auch für aktuelle Projekte Konsequenzen bis hin zu einem Baustopp und einer Projektrevision zu ziehen, fehlt bisher. Für die weitere Debatte um Stuttgart 21 kann dies jedoch nicht hingenommen werden. **Fakten, die primär zur Überrumpelung der BürgerInnen geschaffen wurden, dürfen nicht als Argumente für die angeblich unabwendbare Fortsetzung des Projekts dienen.**

Beispiele abgebrochener Großprojekte

Umkehren, aussteigen, Entscheidungen revidieren, auch wenn schon viel Zeit, Energie, Engagement oder Geld investiert wurde – das kennt jeder, das ist Teil persönlicher und gesellschaftlicher Realität und Erfahrung. Beziehungen scheitern, in die schon viel „investiert“ wurde, Ausbildungs- und Berufswege, auf die sich mancher viele Jahre ausgerichtet hatte, müssen – aus welchen Gründen auch immer – aufgegeben werden.

Im Großen der Wirtschaft ist es nicht anders. Ausgestiegen wird selbst aus hunderte Milliarden teuren Großtechnologien wie 2011 in Deutschland aus der **Atomwirtschaft**, einer hoch entwickelten Energieinfrastruktur – allen Ausstiegs- und Rückbaukosten zum Trotz. Allein die drei großen deutschen Atomkonzerne wird der Ausstieg ca. 50 Mrd. € kosten. Auf diese Summe be-

Überbleibsel eines Milliarden-Projekts: Transrapiddummy am Münchner Flughafen

laufen sich jedenfalls ihre Rückstellungen⁸. Nach jahrzehntelangem Streit, in dem stets die hohen Ausstiegskosten ins Feld geführt wurden, gelang der Ausstieg am Ende im gesellschaftlichen Konsens, nachdem sich in Folge von Fukushima die Überzeugung selbst bei langjährigen Anhängern wie der Bundeskanzlerin durchgesetzt hatte, dass die Risiken und Folgekosten viel höher sind als die getätigten Investitionen samt Kosten des Umstiegs auf erneuerbare Energiequellen.

Ein ähnlicher Rückzug zeichnet sich bei der Energiegewinnung aus fossilen Energieträgern ab. Konkret steht der Ausstieg aus der Kohle auf der Tagesordnung. Rechnet man die lange ignorierten Umwelt- und Gesundheitsfolgekosten der Stromgewinnung aus Kohle in Geld in die Gesamtbilanz mit ein, kippt die Kosten-Nutzenrechnung. Allein für die USA werden diese so genannten externen Kosten der Kohlewirtschaft auf jährlich 345 Mrd. US-Dollar geschätzt. Das steht in keinem Verhältnis mehr zu den bereits getätigten Investitionen. Sie sind Sunk Cost, der Ausstieg ist unabwendbar⁹.

Weniger umwelt- und gesundheitspolitisches als rein wirtschaftliches Kalkül wird wohl auch zur Abschreibung der Milliardeninvestitionen in die kanadisch-amerikanische **Frackingindustrie** und ihrer gigantischen Nord-Süd-Pipelines (Keystone-pipeline-system¹⁰) führen.

Manchmal sind es große gesellschaftliche Umdenkprozesse, manchmal sind es Neubewertungen der Wirtschaftlichkeit und oft sind es gesellschaftliche Widerstände, in Form starker Bürgerbewegungen, die einen Ausstieg erzwingen, weil sonst die politischen Kosten zu hoch würden. Meist greifen diese einen Ausstieg auslösenden Motivlagen ineinander. Im Fall des von Franz Alt geschilderten Ausstiegs aus dem schon fertig gebauten **AKW Zwentendorf** stand der Druck einer starken Bürgerbewegung im Vordergrund (s. Kasten).

Eine der größten Investitionsruinen Deutschlands, aus der der Ausstieg erst nach Fertigstellung gelang, ist der **Schnelle Brüter in Kalkar**.¹¹ „Es geht keine atomare Gefahr von ihm aus, es wurde hier noch nie auch nur ein Funken Strom produziert. Gebaut wurde das Kraftwerk in den siebziger Jah-



ren, als die Atomeuphorie in Deutschland noch groß war. In Betrieb ging es nicht, der Reaktor gilt als eine der größten Investitionsruinen Deutschlands. Das Einzige, was hier strahlt, ist das Licht, das den Brüter in der Nacht beleuchtet.“¹²

Nach seiner Fertigstellung, ein Jahr nach Tschernobyl, fokussierte sich der Protest gegen die Atomenergie stark auf Kalkar bis die Bundesregierung nicht umhin kam, aus dem bereits fertiggestellten Projekt 1991 auszusteigen. Sunk Cost damals: 7 Mrd. DM.

Inzwischen wurde aus dem Ausstieg ein Umstieg, der den Schaden, wenn auch nur geringfügig, milderte. Aus dem Schnellen Brüter ist ein Vergnügungspark mit Nachleben und allem Drum und Dran geworden. „Im Turbinen- und Reaktorgebäude sind seither die Hotels untergebracht“ (ebd.).

Mit verlorenen Investitionen in Höhe von 2 Mrd. DM bei einem Gesamtinvestitionsvolumen von 10 Mrd. DM wurde 1989 auch der Bau der **Wiederaufbereitungsanlage (WAA) Wackersdorf** als zentralem Standort für die Wiederaufbereitung abgebrannter Brennstoffe aus deutschen Atomkraftwerken eingestellt. Maßgeblich für den Ausstieg waren hier eine starke, breit aufgestellte Bürgerbewegung, erfolgreicher juristischer Widerstand (Planfeststellungsverfahren vor den Verwaltungsgerichten) und die wirtschaftliche Abwägung des Investors VEBA, der eine konfliktfreiere und kostengünstigere Lösung für die Wiederaufbereitung in La Hague (F) und Sellafield (GB) gefunden hatte.¹³

⁸ Kosten Atomausstieg http://kurzlink.de/isf_muenchen

⁹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Kohleausstieg>

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Keystone_Pipeline

¹¹ Siehe auch: Gescheiterte Großprojekte in Deutschland, Infooffensive Baden-Württemberg, 11/2014: <http://infooffensive.de/2014/11/grossprojekte/>

¹² Siehe http://kurzlink.de/faz_Kalkar

Franz Alt: „Es ist noch nicht zu spät!“

Rede von Dr. Franz Alt, Journalist, auf der Kundgebung der Bürgerbewegung gegen "Stuttgart 21" (Montagsdemo) am 16. Mai 2015 zum Evangelischen Kirchentag *

„Das aktuelle Hauptargument für Stuttgart 21 heißt: Protest und Widerstand kommen zu spät. Es lohnt sich doch gar nicht mehr, gegen das Projekt auf die Straße zu gehen. Was ist davon zu halten? Ich war vor 14 Tagen in Österreich beim Internationalen Anti-Atomgipfel. Dabei habe ich auch mit Aktivisten gesprochen, die vor 37 Jahren das AKW Zwentendorf verhindert haben. ... Das AKW Zwentendorf war komplett fertig gebaut, es war ein Milliarden-Projekt wie Stuttgart 21, aber es ging nie in Betrieb, weil das Volk klüger war als seine Regierung. Drei Dinge können wir aus der Geschichte von Zwentendorf lernen:

1. Obwohl eine dumme Regierung schon gebaut hatte, hat kluger Bürger-Protest den Unsinn noch verhindert.

2. Wenn ein zu 100% fertig gebautes AKW gestoppt werden kann, dann kann auch ein Bahnhof gestoppt werden, der noch nicht einmal zu 10% gebaut ist.

3. Dass Stuttgart 21 ökologisch unsinnig ist, haben wir eben schon gehört. Aber Stuttgart 21 ist auch ökonomisch mindestens so unsinnig wie die von der Bundesregierung geplante Ausländer-Maut auf deutschen Autobahnen. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Großprojekte. Aber wir fragen nach dem Sinn von solchen Projekten. ... Ein sinnvolles

Großprojekt, Frau Merkel und Herr Grube, wäre zum Beispiel die Renaissance der Flächenbahn in ganz Deutschland. ...

Der neue Flughafen in Berlin, die Elbphilharmonie in Hamburg, Stuttgart 21 hier: Warum müssen alle Großprojekte am Schluss doppelt bis dreimal so teuer werden wie uns am Anfang gesagt wurde? ... Uns ist im Laufe der Jahre von Stuttgart 21 klar geworden: Der größte Kostensteigerungsfaktor ist die Unwahrheit. Die meisten Großprojekte werden deshalb so teuer, weil sie am Anfang trickreich schöngerechnet werden, um Politik und Öffentlichkeit zu täuschen. ...

Wenn Wackersdorf, Wyhl und Brokdorf gestoppt werden konnten, weil der Widerstand und die Kosten zu groß wurden, dann kann auch Stuttgart 21 noch aufgehalten werden. ...

Die Österreicher – einschließlich ihrer Regierung – sind heute sehr froh und dankbar, dass Zwentendorf gestoppt wurde und Österreich damit atomstromfrei und atommüllfrei blieb – dank des Volkes. Genau so dankbar werden die Deutschen und erst recht die deutschen Bahnfahrer in der Zukunft sein, wenn Stuttgart 21 so rasch wie möglich beendet wird. Es ist nicht zu spät, diesen offensichtlichen Fehler zu korrigieren. Je früher, desto besser. ...“

„Zur Entschädigung bekam Wackersdorf ein gigantisches Industriegebiet, in dem sich insbesondere Autozulieferer niedergelassen haben. Mehr als 3000 Arbeitsplätze wurden geschaffen“.¹⁴

Argumente, wie sie aus der Diskussion um Stuttgart 21 vertraut sind, gaben 1994 den Ausschlag für die Zustimmung des Bundestags zur **Transrapidstrecke Hamburg-Berlin**: Investitionsstandort Deutschland, Reisezeitverkürzungen, von einer Transversale Paris-Leningrad wurde fantasiert. 10 000 Arbeitsplätze würden entstehen. Nachdem 2 Mrd. DM fast ausschließlich öffentlicher Mittel für Entwicklung in das Projekt eines Industriekonsortiums geflossen waren und sich dessen Kostenprognose von 5,6 auf 9 Mrd. DM erhöht hatte, kam im Jahr 2000 der Ausstieg aus der Transrapidstrecke Hamburg-Berlin. 2008 scheiterte unter Ministerpräsident Stoiber ein Fortsetzungsversuch München City-Flughafen,

nachdem es zuvor im Emsland zu einem Unfall auf einer Versuchsstrecke mit 28 Toten gekommen war.

Letztlich gab auch beim Ausstieg aus dem Großprojekt bzw. dem Technologieweg Transrapid eine Mischung aus Bürgerprotesten und einer geänderten Wirtschaftlichkeitsberechnung den Ausschlag. Inzwischen hatte nämlich mit der Entwicklung des IC/ICE-Systems der Rad-Schienenverkehr im Gegensatz zur Magnettechnik im Kosten-Nutzen-Vergleich wieder die Nase vorn. Einer der Totengräber des Transrapids war kurioserweise Grubes Vorgänger Hartmut Mehdorn. Begründung: Er sehe keinen Sinn in der Investition von 12 Mrd. DM für 20 Minuten Fahrzeitgewinn.¹⁵

¹³ Siehe auch: https://de.wikipedia.org/wiki/Wiederaufarbeitungsanlage_Wackersdorf

¹⁴ http://kurzlink.de/stern_Wackersdorf

¹⁵ <https://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid>

Verträge stehen Ausstieg bzw. Umstieg nicht entgegen

Der Finanzierungsvertrag (FinVe) zwischen den Projektpartnern vom 2.4.2009 nennt eine Kostenobergrenze einschließlich Risikopuffer von 4,526 Mrd. €. Am 12.12.2012 hat die DB AG eingeräumt, dass die Kostenobergrenze um zwei Milliarden Euro überschritten wird, so dass seither die Gesamtkosten des Projekts unbestreitbar nicht mehr vertraglich gedeckt sind.

Nach § 8 Absatz 4 FinVe sind in diesem Falle Gespräche aufzunehmen, die aber wegen unvereinbarer Standpunkte seit zweieinhalb Jahren scheiterten. Diese „Sprechklausel“ genannte Vereinbarung ist keine Zahlklausel, kann also keine Zahlkosten Dritter schaffen. Zudem darf die DB AG ein unwirtschaftliches Projekt streng genommen nach Aktienrecht gar nicht betreiben, die Verantwortlichen können dann schadensersatzpflichtig

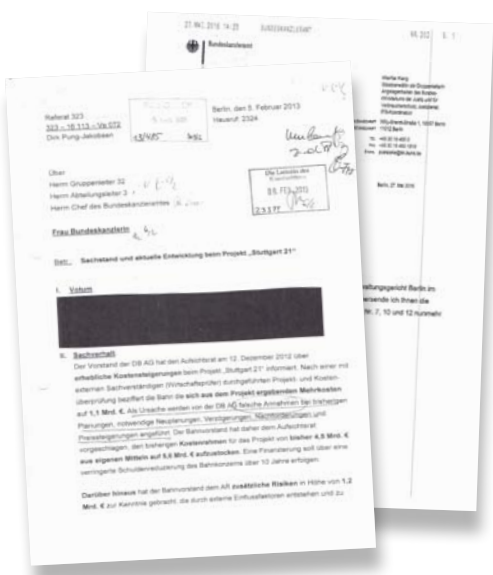
werden oder riskieren gar Gefängnisstrafen wegen strafbarer Untreue.

Am 5.3.2013 hat der Aufsichtsrat der DB AG – starkem politischem Druck folgend – den Weiterbau des Projekts durch einseitige Aufstockung des Finanzrahmens um zwei Milliarden Euro ermöglicht. Der schwere Makel, dass die Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags weggefallen ist und sämtliche Mehrkosten ungesichert sind, wird dadurch aber nicht geheilt: So ist einerseits die DB AG infolge der Kostensprengung zur Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht verpflichtet. Andererseits können die Projektpartner einen Weiterbau nicht einfordern, und erst recht kann die DB eine Weiterfinanzierung eines Projekts, dessen Vertragsgrundlage entfallen ist, von den Projektpartnern nicht einfordern.

„Wenn die öffentliche Hand dennoch von der Deutschen Bahn die Fertigstellung fordern würde, kann jene darauf verweisen, dass die finanziellen Mittel dafür nicht ausreichen, um fertig zu werden, und die Errichtung einer Bauruine nicht verlangt werden kann.“¹

Nimmt man die zweite Kostensprengung auf mindestens knapp 10 Mrd. € hinzu, die die Verkehrsberatung Viereg/Rössler am 16.12.2015 ermittelt hat (S.5), dann ist für eine unverantwortlich hohe Kostenüberschreitung keine Kostenträgerschaft geregelt.

Die DB AG ist unter diesen Vorzeichen nicht nur berechtigt, sondern aktien- und strafrechtlich auch zum Ausstieg aus dem Projekt verpflichtet. Denn sie würde sich sonst rechtswidrig in hohem Maße selbst schädigen. Das gilt erst



Vermerke des Kanzleramts zeigen dessen rechtswidrige Einflussnahme auf den DB-Aufsichtsrat, siehe www.strafvereitelung.de

¹ Juristen zu Stuttgart 21: Das Rätsel der Sprechklausel. Eine Erläuterung zur Rechtslage nach Überschreitung der Kostengrenze bei Stuttgart 21: http://kurzlink.de/Juristen_zu_S21, siehe S. 3



Die Neubaustrecke nach Ulm könnte nahe des Bahnhofs Wendlingen problemlos an die bestehende Neckartalstrecke angebunden werden.

recht, wenn die Verkleinerung der Kapazität des Bahnhofs durch S 21 und die unwiderrufliche Gefährdung von Leib und Leben der Bahnreisenden durch die sechsfach überhöhte Gleis- und Bahnsteigneigung sowie das Versagen des Brand- und Behindertenschutzes bei Schadensfällen im Tiefbahnhof einbezogen wird.

Über die finanziellen Auswirkungen eines solchen Aus- und Umstiegs von S 21 ist damit nicht automatisch mitentschieden. Der Finanzierungsvertrag ist seit dem 12.12.2012 brüchig geworden. Die dort vorgesehene Mischfinanzierung bedarf noch der verfassungsgerichtlichen Klärung durch das Bundesverfassungsgericht.²

Wird die Nichtigkeit des Vertrags höchststrichterlich festgestellt, dürfte das volle Kostenrisiko bei der DB AG liegen. Soweit das nicht geschieht oder geschehen soll, sind zwischen den Projektpartnern Vereinbarungen über die Beteiligung an offenen Kosten möglich und erforderlich. Dies gilt für die Kosten eines Projektabbruchs bzw. für einen geordneten Umstieg auf einen anderen Entwicklungsweg. Kommt es aber zu keiner Einigung, würde bei einer gerichtlichen Entscheidung über die finanziellen Lasten des Ausstiegs zu erwarten sein, dass die Projektpartner im Rahmen der Kostengrenze von 4,526 Milliarden Euro oder infolge eines nicht erklärten Projekt-

ausstiegs auch darüber hinaus einer Mithaftung ausgesetzt sind.

Umstieg auch mit Neubaustrecke sinnvoll **Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist von Stuttgart 21 unabhängig.**

Die Bewerbung des Großprojekts „Stuttgart 21“ war stets darauf ausgelegt, den Unterschied zwischen den darunter firmierenden beiden Teilprojekten „Stuttgart 21“ (von S-Feuerbach bis Wendlingen) und der „Neubaustrecke“ (von Wendlingen über die Schwäbische Alb bis Ulm) möglichst zu verwischen und diese als untrennbare Einheit erscheinen zu lassen. Zuletzt war dieses unlautere Bemühen an der Umbenennung der viel besuchten Projekt-Homepage www.stuttgart21.de in www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de erkennbar.

Diese sachlich nicht begründbare aber politisch gewollte PR-Verschmelzung der beiden Teilprojekte ist den Projektbetreibern weitgehend gelungen. Nur schwer vermittelbar war dagegen offensichtlich, dass zwar die Neubaustrecke (NBS) auch alleine als eigenständiges Projekt funktionieren kann, umgekehrt das Teilprojekt Stuttgart 21 jedoch nicht, da dessen neu zu legenden Gleise ohne NBS anschlusslos auf den Fildern im Spitzkrautacker enden würden.

Eng mit diesem gepflegten Missverständnis ist ein zweiter Irrtum verbunden: Einen Zeitvorteil der Relation Ulm-Stuttgart bringt allein das Teilprojekt Neubaustrecke. In keiner Weise jedoch Stuttgart 21 selbst (s. hierzu näher S. 29 ff). Indem beide Teilprojekte sachwidrig verschmolzen werden, strahlt der Zeitnutzen unverdienterweise auf Stuttgart 21 aus.

Die Neubaustrecke wird an die Neckartal-Bestandsstrecke angebunden. Das Umstiegs-

² Das Bundesverwaltungsgericht hatte sich am 14. Juni 2016 mit dem fragwürdigen Verweis einer verfassungsrechtlichen Prüfung der Mischfinanzierung entzogen, bei der DB AG handle es sich um ein privatrechtliches Unternehmen, das insoweit nicht den Normen des Grundgesetzes unterliege. Diese Entscheidung missachtet, dass es sich bei der DB um ein zu 100 % staatseigenes Unternehmen handelt, dass auf diesem Wege das für Hoheitsträger geschaffene Verbot der Fremdfinanzierung seines Sinnes beraubt und die Gewährleistungsgarantie des Art. 87 e Absatz 4 GG für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes der Willkür des wirtschaftlich Stärkeren preisgegeben wird. Die Verfassungsbeschwerde von Vertrauensleuten des Stuttgarter Bürgerbegehrens kann sich aber nur auf vom BVerwG begangene Verfahrensfehler stützen.

Einzelne Unternehmen und Branchen profitieren auf Kosten des Wirtschaftsstandorts Stuttgart

konzept sieht vor, die Neubaustrecke, wenn sie denn fertiggestellt wird, in Wendlingen mit der Wendlinger Kurve fest mit der Neckartal-Bestandsstrecke von Tübingen nach Stuttgart zu verbinden. Dies würde umgehend einen regulären Fahrbetrieb von Ulm nach Wendlingen über die einzig und allein zeitsparende Neubaustrecke ermöglichen, die dann weiter durch das Neckartal nach Stuttgart geführt wird.

Wirtschaftsinteressen und der Mythos der Unumkehrbarkeit

Kein Mythos, auch nicht der der Unumkehrbarkeit von Stuttgart 21, ist so wirkungsmächtig, wenn er nicht von wirtschaftlichen Interessen gestützt und am Leben gehalten würde. Wirtschaftsinteressen, die bei einem Abbruch bedroht wären, haben bei dem Projekt von Anbeginn an eine Schlüsselrolle gespielt. Dabei sind nicht einmal die Interessen „der Wirtschaft“ an sich tangiert, sondern die starker Einzelunternehmen und Teilbranchen. Zu denken ist zunächst an Investoren aus der Immobilienwirtschaft verbunden mit den Interessen der Finanzbranche, die fasziniert sind vom Potential eines 100 ha großen innerstädtischen Bauareals³, an die Bauindustrie von Abrissunternehmen bis zur Tunnelbohrerfirma und im Hintergrund sicherlich auch an die potente Autoindustrie, deren langfristigen Unternehmensinteressen eine Verkehrsverlagerung auf die Straße infolge eines Bahnhofsrückbaus sicherlich zupass käme.

Wenn sich unternehmerische Entscheidungen auf die viel zitierte ökonomische Rationalität stützen, müssten sie auch die Risiken einer Entwicklung des Projekts ins Kalkül ziehen, wie sie beim Berliner Flughafen eingetreten sind. Dort auf der grünen Wiese, hier jedoch mitten in einer Metropolregion, die bisher ein attraktiver Handels-, Dienstleistungs- und Produktionsstandort war.

3 ...das theoretisch zu ca. 80 Prozent auch ohne Stuttgart 21 bebaubar wäre.



Wirtschaftsverbände wie die IHK müssten angesichts der absehbaren Folgen eines „Weiter So“ zu einer Neuabwägung der Interessen starker Mitgliedsfirmen und -branchen einerseits und dem Allgemeininteresse „der Wirtschaft“ an guten Standortbedingungen andererseits kommen. Ein geplanter und geordneter Umstieg würde diesen Interessen eher entsprechen als sich auf die Risiken eines immer unberechenbarer werdenden Projektverlaufs einzulassen.

Unmittelbar betroffene Baufirmen stünden bei einem geordneten Umstieg nicht vor dem Nichts. Sie haben Ersatzansprüche für Planungsaufwendungen, wie im Gutachten Viereggs-Rössler (S. 5) beschrieben und sie haben beste Chancen bei den Neuausschreibungen der Bauaufträge im Rahmen einer Umstiegslösung. Verwiesen sei hier nur an die in S. 26 ff erläuterte Bebauung des C-Areals („Die Neue Prag“), die zeitnah möglich ist und nicht erst in vielen Jahren und mit fraglicher Wahrscheinlichkeit.

In einem mittelbareren Sinne können auch Interessen der vielen Politiker, Verbände und Parteien, die sich von Anbeginn mit Verve auf das Projekt fixiert hatten, als wirtschaftliche oder persönlich-wirtschaftliche Interessen verstanden werden. Es geht um politische Reputation und Glaubwürdigkeit, um Karrieren und Einkünfte und in Einzelfällen vielleicht auch um Haftungsrisiken.

Zur Entspannung mag hier beitragen, dass die erste Generation von Politikern, die das Projekt in harten Grabenkämpfen durchgeboxt hat, weitgehend von der politischen Bühne abgetreten ist, so dass auch hier die alten Blockaden überwunden werden könnten und ein rationaler Diskurs zu den Chancen und Möglichkeiten eines Umstiegs in Gang kommen könnte.

3.

Der neue Bonatzbau als Bürgerbahnhof



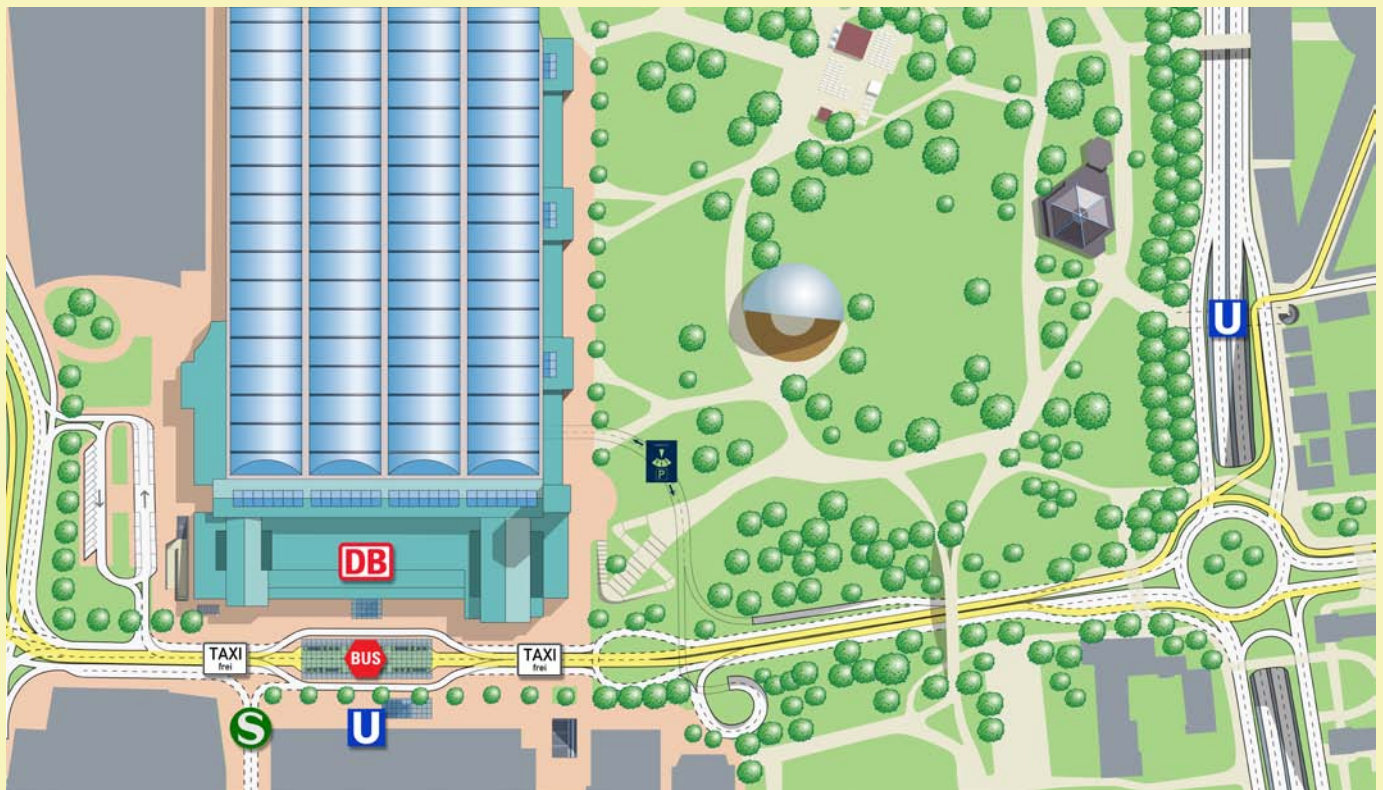


Der zwischen 1911 und 1928 nach Plänen von Paul Bonatz erbaute Hauptbahnhof war eines der 5 bedeutendsten Baudenkmale in Stuttgart. Zusammen mit dem damals neuartigen über drei Geschosse angelegten Tunnelgebirge im Gleisvorfeld ist dieser Bahnhof reich an neuen teilweise prophetischen Funktions-Elementen. Seine Architektur gehört zu den ganz frühen Beispielen einer posthistoristischen Moderne in Deutschland, ja in Europa.

Umso befremdlicher war der von oben herab, ohne eine ernsthafte Güterabwägung betriebene Plan, diesen leistungsfähigen Bahnhof zugunsten eines neuen Tiefbahnhofs zu verstümmeln. Beide Flügelbauten wurden gnadenlos geopfert. Nur als aus der Balance geratener Torso soll der Kopfbau nach den Vorstellungen der S21-Planung überleben.

Die verschobenen Bahnsteige und das Gleisvorfeld, Meisterwerk der Ingenieurskunst, müssen mindestens bis zu einer Fertigstellung von Stuttgart 21 funktionsfähig bestehen bleiben, auch wenn ihre Einheit mit dem Bahnhofsgebäude durch eine riesige Baugrube auseinandergerissen ist.

Hier setzt das Umstiegskonzept an: wieder zusammenwachsen lassen, was zusammen gehört. Der Kopfbahnhof soll wieder beflügelt werden, keine sklavische Rekonstruktion, vielmehr eine zeitgemäße Wiederherstellung des Bonatzbaus, nutzerfreundlich, mit Öffnung in die Stadt und in den wieder zurückgegebenen Mittleren Schlossgarten hinein. Ein Bürgerbahnhof, ein Symbol der Stadt, an dem Paul Bonatz seine Freude gehabt hätte.



Umfeld des Kopfbahnhofs

Die vorgesehenen Maßnahmen sollen den Bahnhof unmittelbar mit der Stadt verbinden. Es entsteht ein Bürgerbahnhof. Auf dem vom Durchgangsverkehr weitgehend befreiten Bahnhofsvorplatz (Arnulf-Klett-Platz) soll die lang gestreckte Pfeilerhalle vor dem Mitteleingang, von davor parkendem Blech befreit, nur noch für die Zufahrt von Taxis und ähnlichem Verkehr zur Verfügung stehen. Der übrige Taxi- und Linienbusverkehr soll sich um eine glasüberdachte Bussteig-Insel in der Platzmitte konzentrieren.

Dem wie bisher ebenerdig zu den Gleisen führenden Nordausgang soll eine große Schleife für Taxis und für eine „Kiss-and-Ride-Kundschaft“ vorgelagert sein, die in Grün eingebettet und von mittelgroßen Bäumen eingefasst, eine positivere Ausstrahlung erhalten wird als die frühere Vorfahrt.

An der Schlossgartenseite gähnt derzeit ein weiteres tiefes Loch ...

Die Wiederherstellung der Parkfläche hat in jedem Fall Priorität. Das muss aber nicht bedeuten, dass es komplett verfüllt werden müsste. Unter der Wiese könnten Räume mit einer öffentlich-

keitsnahen Nutzung eingebaut (aus der Verfüllung ausgespart) werden. Konkret geht das Umstiegsszenario davon aus, dass ein Ersatz für den abgebrochenen Landes pavillon in die Liegewiese eingesenkt werden könnte, eine Freilichtbühne, besser abgeschirmt von den Verkehrsgeräuschen.

Weitere Ideen: Auf dem Gebhard-Müller-Platz vor dem Wagenburgtunnel kann, wenn kein Durchgangs-Verkehr mehr auf der Schillerstraße liegt, ein ausladend großer, ampelfreier, zweispurig angelegter Kreisverkehr geschaffen werden ...

Die kostspielige Verlegung der U-Bahn-Haltestelle Staatsgalerie entfielen ...

Die B14-Unterführung darunter könnte man weiter in Richtung Neckartor / Neckarstraße verlängern, was den Schlossgarten und die Fußgänger-Querverbindungen zum Hang hinauf erheblich von Immissionen entlasten würde.

Im Bereich des unteren Zugangs zum Fildertunnel könnte der von hier vertriebene Szeneclub „Röhre“ wieder erstehen und, und, und. Weitere Ideen sind schon am Horizont!



Die Baugrube 12 im Bahnhofsbereich ist ebenso wie die Baugrube 16 im ehemaligen Mittleren Schlossgarten bereits bis auf ihre endgültige Tiefe ausgehoben. Für das neue Umstiegs-Konzept müssen diese Gruben nicht komplett wieder verfüllt werden. Sie werden sich vielfältig für andere Zwecke nutzen lassen.

Das Baulos Nesenbach-Düker. Stuttgarts größter Abwasserkanal liegt dem S21-Bahnhof ebenfalls im Weg und muss darum gut 20 Meter tiefer gelegt werden. Dieses Baulos ist geologie- und mineralwasserbedingt besonders heikel – ablesbar auch daran, dass sich lange Zeit keine Baufirma um den Auftrag bewerben wollte. Dieser Baubabschnitt wäre bei einem Umstieg aus Stuttgart 21 verzichtbar.

Hier hat die SSB (Stuttgarter Straßenbahnen) begonnen, die U-Haltestelle Staatsgalerie zu verlegen, die dem S21-Tiefbahnhof im Wege liegt. Auf diese Baumaßnahme kann ganz verzichtet werden, ebenso auf die für diese Haltestelle geplanten neuen Zulaufstrecken.

Der Kopfbahnhof wird optimiert

Wenn S21 aus technischen, finanziellen und in der Folge politischen Gründen vorzeitig aufgegeben werden sollte, muss der funktionierende, aber verstümmelte Kopfbahnhof wieder in eine Form gebracht werden, die dem Zentrum einer Metropolregion angemessen

ist und die dem verbliebenen Torso des einstigen Bau- und Kulturdenkmals, den es zu ergänzen gilt, seine besondere Bedeutung zurückgibt. Die für Stuttgart 21 bereits ausgeführten Bauarbeiten eröffnen darüber hinaus Chancen zu weiteren Verbesserungen.

Ausgangsbild der folgenden Bildserie:

Das Ausgangsbild unserer nachfolgenden Computersimulation eines rasch realisierbaren und um Milliarden Euro preisgünstigeren Projektumstiegs ist dieses Baustellenluftbild vom Herbst 2015, das zugleich viel über das Tempo des Bau-

“Fortschritts“ beim Projekt Stuttgart 21 aussagt: Im gezeigten Bildausschnitt ist in den seither vergangenen 9 Monaten lediglich die dünne Magerbetonschicht in der Grube im ehemaligen Schlossgarten hinzugekommen.



Wenig geschafft in den sechs Jahren seit Baubeginn



Bild Tiefgaragen-Ebene:

Die Grube hinter der großen Querhalle (Kopfbahnsteigehalle) unterhalb der ehemaligen Prellböcke ist bereits so tief ausgehoben (Ebene Minus 1 = Niveau Klett-Passage), dass dort ein für Bahnreisende ideal gelegenes großes Parkdeck für Kurzzeitparker, Leihwagen und Car-Sharing eingerichtet werden kann. Die Zufahrt zum Parkdeck erfolgt über eine kurze Rampe neben der Schillerstraße durch eine 125 m lange Tunnelzufahrt, die unter dem neu und attraktiv angelegten Parkzugang aus der Klett-Passage liegt.

Die Ausfahrt aus dem Parkdeck erfolgt über denselben Tunnel, dessen Auswärtsfahrspur die Schillerstraße unterquert und über die vorhandene Tiefgaragenwendel der Schlossgartengarage die kreuzungsfreie Ausfahrt zurück zum Gebhard-Müller-Platz gestattet. Dafür ist lediglich ein 5 m breiter Durchbruch durch die Schlossgarten-Garagenwand vonnöten.

Bild Fahrräder-/ZOB-Ebene:

Auf der Ebene 0 (= Ebene Königstraße/Schlossgarten = 1 Etage unter den Bahnsteiggleisen) wird der seit S21-Baubeginn in die Stadtperipherie verbannte zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) wieder an Stuttgarts größten Umsteigeknoten



zurückgeholt. Die Zufahrt der Fernbusse erfolgt über die Wolframstraße und die Straße „Am Schlossgarten“, die kurz vor dem neuen Südflügel unter die Bahnsteiggleise taucht, um die Traumlage der Parkterrassen nicht zu (zer-)stören.

Die für den S21-Bahnhofstrog ausgehobene Fläche ist so groß, dass dort neben 18 Busbahnsteigen auch noch ein großer Fahrradabstellplatz samt E-Bike-Verleih eingerichtet werden kann, der sowohl von der Parkseite aus als auch von der Königstraße via Großer Schalterhalle sowie durch den Bahnhofs-Mitteleingang ebenerdig erreichbar ist.

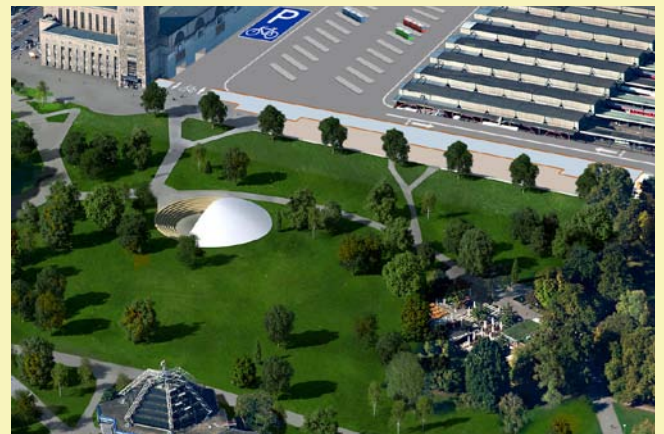


Bild Wiederhergestellter Schlossgarten:

Der Mittlere Schlossgarten wird – um die ehemalige ZOB-Fläche vergrößert – wieder hergestellt, mit Baumpflanzungen und der großen zentralen Liegewiese.

Dazu könnte man die große Grube im Schlossgarten entweder binnen kürzester Zeit wieder verfüllen, oder man nutzt die darin bereits gegossene Bodenplatte als Fundament für einen neuen, in den Boden eingetieften und damit vom Verkehrslärm besser abgeschirmten Landespavillon mit seinem kostenlosen Kulturangebot, der dort als großzügiges Amphitheater wiederauferstehen kann. Die vielen Sitzstufen laden außerhalb der Veranstaltungen zu einem Verweilen, zum Sonnenbaden und zu spontanen Darbietungen ein.

Die ausgehobene und bodenbetonierte Grube ist so groß (80 m breit!) und so tief (9 m), dass dort sogar noch ein großer Ausstellungsraum



mit einer meterdicken Erdauflage für die wiederherzustellende Liegewiese angegliedert werden kann. Hier könnte ein verstecktes und deshalb kaum bekanntes Stuttgarter Modellbahnwunder untergebracht und öffentlich zugänglich gemacht werden, das im Maßstab 1:160 die gesamte Stuttgarter Innenstadt rings um den Hauptbahnhof in einmaliger Genauigkeit und Detailverliebtheit nachmodelliert hat. Diese in 27 Jahren von dem kürzlich verstorbenen Stuttgarter Wolfgang Frey erschaffene Anlage darf ohne falsche Bescheidenheit als ein Weltwunder in Spur N bezeichnet werden, das gute Chancen hätte, ein süddeutsches Gegenstück zur Hamburger Modellbahnwunderwelt zu werden, wenn es endlich öffentlich zugänglich würde.

Bild Südflügel: (Fassade siehe auch S. 23)

Der Südflügel soll unter Beachtung der ehemaligen Proportionen und Fassadengliederung in neuzeitlicher Oberflächengestaltung und Materialausführung wiedererstehen. Die drei markanten vorspringenden Baukörper (Risalite) lehnen sich dabei in Architektur und Farbwahl eng an das Bonatz'sche Original an. Der ansonsten gläsern angedachte und innen völlig neu aufgeteilte 210 Meter lange Südflügelbau bietet der Bürgerschaft wie den Reisenden eine Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten wie z.B. komfortable Warteräume für die Bahn- und Busreisenden mit Parkblick, Versammlungsräume für Vereine und Verbände, Galerien und Ausstellungen etc. Zusammen mit den außen parallel dazu angelegten gastronomisch bewirtschafteten „Parkterrassen“ am wiederaufgestellten Schlossgarten wird dieser Teil des Kopfbahnhofs ein

attraktives städtebauliches Scharnier zwischen Verkehrs-, Freizeit- und Bürgerschaftsfunktionen bzw. -wünschen.

Bild Nordflügel und Gleisebene:

In gleicher Weise wird auch der Nordflügel wiederaufgebaut, der neben neuen bürgerschaftlichen Nutzungen die durch den Abriss verloren gegangenen Hotelzimmer des IC-Hotels wieder aufnimmt. Weil direkt im Anschluss an den Nordflügel auch eine Fahrrad-, Kinderwagen- und Rollstuhlrampe in das ZOB-/Fahrradgeschoss vorgesehen ist, drängt es sich förmlich auf, ins Erdgeschoss des Nordflügels auch eine Fahrradwerkstatt zu integrieren, in der reparaturbedürftige Fahrräder morgens abgegeben und am Abend mit Rückkehr der Berufspendler fertig repariert wieder abgeholt werden können. Ein Konzept, das sich bereits in vielen fahrradfreundlichen Städten bewährt.

Zwischen den beiden wiederaufgebauten Bahnhofsfügeln können in der bereits ausgehobenen großen Grube die zwei unteren Ebenen mit der Bahnsteigebene als Abschluss in einem Zug eingebaut werden. Sie erhält einen neuen, verbreiterten Querbahnsteig entlang der großen Kopfbahnsteighalle. Er dient der Verteilung des Fahrgastpublikums und wird mit 20 Metern





Breite doppelt soviel Platz bieten wie früher, was einen übersichtlichen und stressfreien Fahrgästezugang zu den wieder vorgezogenen 16 Gleisen samt dazwischen liegenden 8 Bahnsteigen gewährt.

Noch nicht eingezeichnet sind die 3 Aufzüge, die von dem verbreiterten Querbahnsteig aus zu dem darunterliegenden Fahrräder- und ZOB-Deck sowie zu der nochmals eine Etage tiefer liegenden Kurzparker-Tiefgarage führen. Deren genaue Anordnung im Bereich des Querbahnsteigs wird noch diskutiert – ebenso wie mehrere elegant geformte Bodeneinschnitte, um Tageslicht bis in die Fahrrad- und ZOB-Etage dringen zu lassen. Die 8 Bahnsteige werden verbreitert, weil die nicht mehr genutzten Gepäckbahnsteige den Fahrgastbahnsteigen zugeschlagen werden können, wodurch sich 8 geräumig-komfortable Bahnsteige von je 10,50 m (!) Breite ergeben. Im selben Bild ist auch das Dach der Kopfbahnsteig-halle zu sehen, das über **neue Dach-Oberlichter** mehr Tageslicht in die Halle hereinholen wird.



Bild Halbes Solardach:

Dank der für den S21-Bau provisorisch um 120 Meter hinausgeschobenen Bahnsteige kann als nächster Wiederaufbauschritt auch das Tragwerk für das neue, lichte, halbttransparente Photovoltaik-Glasdach im Bereich des freigeräumten Tiefbahnhoftrags in einem Zug über die gesamte Bahnhofsbreite errichtet werden, ohne dabei den Zugverkehr zu behindern. Das transparente Solardach wird in 4 gläserne Halbtonnen unterteilt, von denen jede Halbtonne je zwei der markanten großen Bonatz'schen Rundbögen im denkmalgeschützten Kopfbahnhofsbau einfasst und überspannt. Zugunsten eines bautechnisch sauberen Anschlusses der Glashallen an die Mauerwerkswand mit Dachgesims der alten Querhalle sollen die neuen Glasdächer abgeschrägt (abgewalmt) werden.

Bild Ganzes Dach:

Der weitere Aufbau der Glastonnen bis zu ihrer vollen Länge von 420 Metern¹ (= Länge der längsten Züge + 20 m Querbahnsteigbreite) geschieht dann Glastonne für Glastonne über jeweils 4 Gleise – unter laufendem Betrieb! Denn aufgrund der hohen Kapazitätsreserven des 16-gleisigen Kopfbahnhofs können im Wechsel bis zu 4 Gleise ohne Fahrplaneinschränkungen für die Tragwerksmontage gesperrt und dann weiter wandernd wieder frei gegeben werden. Die Tragepfeiler des Glasdachs können heutzutage recht filigran gestaltet werden. Sie werden sinnvollerweise jeweils zwischen den paarig angelegten Bahnsteiggleisen aufgestellt.

¹ Auf der Fotodarstellung ist das Glastonnendach eingekürzt, um dessen formschöne Enden auf dem zugrundeliegenden Luftbild noch zeigen zu können.



Zur Belüftung der Bahnsteighalle an heißen Sommertagen lassen sich die Glaselemente in den Firsten der Glastonnen aufklappen. Zusätzlich lassen sich die in bruchsicherem Glas ausgeführten Seiten-„Wände“ zwischen den beiden äußeren Tragepfeilerreihen (im Anschluss an Nord- und Südflügel) wie Jalousielamellen aufdrehen, um nach Bedarf für einen Luftdurchzug zu sorgen.

Während der S21-Tiefbahnhof mit seiner Vielzahl von Rolltreppen, Aufzügen und der erforderlichen 24-Stunden-Beleuchtung einen sehr großen Stromverbrauch haben würde, kann auf dem großen Kopfbahnsteige-Glasdach ein leistungsstarkes teiltransparentes Photovoltaikkraftwerk installiert werden. Auf der 165m x 420m = 69.300 Quadratmeter großen Bahnsteigfläche, die zu überdachen ist, ließen sich in unseren Breiten je nach Belegungsart mit teiltransparenten Photovoltaik-Elementen jährlich bis zu 10 Gigawattstunden elektrische Energie gewinnen, was ca. 12% der elektrischen Energie entspricht, die die Stuttgarter Stadtbahnen verbrauchen! 2012 lag der elektrische Energieverbrauch der Stadt-

bahnen bei 79,5 Gwh², ein nicht zu vernachlässigender Beitrag gegen den zunehmenden Klimawandel.

Bild Neu gestalteter Bahnhofsvorplatz:

Der Arnulf-Klett-Platz vor dem Hauptbahnhof wird verkehrsberuhigt und nur noch von den innerstädtischen SSB-Buslinien sowie von Taxen gequert. Eine großzügige glasüberdachte Bus-Station wird mittig auf dem großen Platz angelegt. Die Taxen setzen ihre Gäste entlang der langgestreckten Pfeilerhalle ab und stellen sich dann unter dem Dach der Bushalle in Warteposition auf.

Eine weitere komfortable Taxen- und zusätzliche Personenwagenvorfahrt mit einer ausreichenden Anzahl an „Kiss-and-ride“-Kurzzeitparkplätzen läßt sich vor dem wiederhergestellten Nordflügel schaffen, von wo sich der Bahnhof und die Bahnsteige wie zuvor ebenerdig erreichen lassen. Der Vorplatz wird begrünt und soll durch eine Baumreihe zur Schiller- und Heilbronner Strasse hin abgegrenzt sein.

² siehe <http://www.ssb-ag.de/files/energiebilanz.pdf>





Bild mit der Gesamtansicht des erneuerten Kopfbahnhofs und des wiederhergestellten Schlossgartens

Das Luftbild zeigt den wiederhergestellten und verbesserten Kopfbahnhof und sein engeres Umfeld nach dem in dieser Broschüre vorgestellten Umstiegs-Szenario.

Der Park ist nach der Schließung der tiefen Wunde wieder da; zur stark befahrenen Konrad-Adenauer-Straße wird er abgeschirmt durch eine versetzt angeordnete doppelte Baumreihe.

Das Parkwegenetz ist in Tallängsrichtung so weit wie möglich zwischen Fußgängern und Radfahrern aufgetrennt. Der Vorschlag für einen neuen Landespavillon ist nur schematisch dargestellt. Die Verkehrsberuhigung der Schillerstraße erlaubt es, den so genannten Gebhard-Müller-Platz in einen zweispurigen ampelfreien Kreisverkehr mit großzügiger grüner Mittelinsel umzuwandeln.

Die seit vielen Jahren diskutierte Idee, den kanalisierten Nesenbach wieder ans Tageslicht zu holen, ließe sich mit der Renaturierung und Neugestaltung des Mittleren Schlossgartens gleich mitrealisieren.



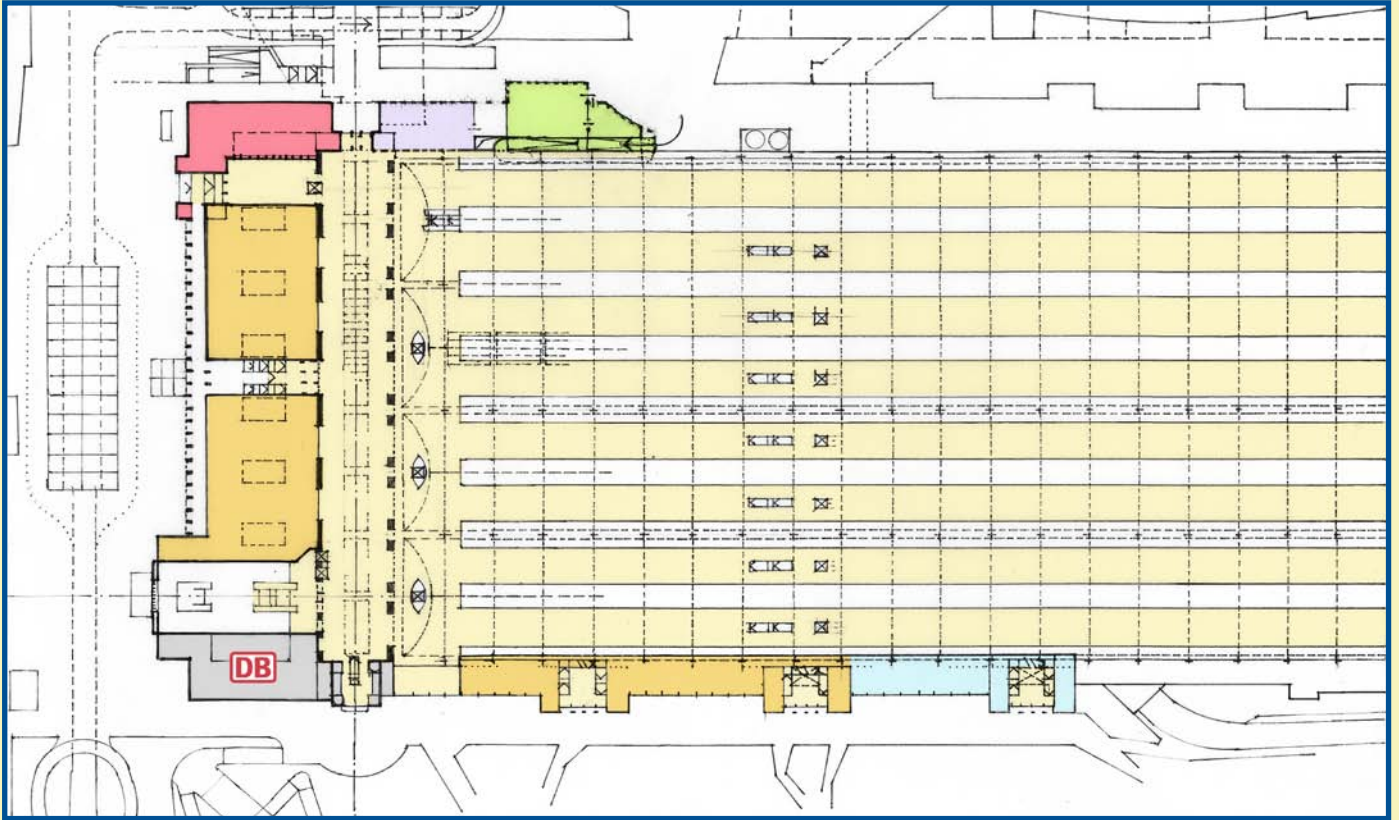
Kurzum: **Der Mittlere Schlossgarten mit all seinen Freizeitangeboten würde innerhalb kürzester Zeit seine alten Erholungsfunktionen für die Stuttgarter Bürgerschaft zurückerlangen.**

Lediglich die Ersatzpflanzungen für die dort gefällten Bäume würden ihre Zeit brauchen bis sie wieder ihre alte Filter-, Schattenspende- und Schönheitsfunktion in vollem Maße übernehmen können. Doch auch hierfür gilt: Mit Umsetzung des Umstiegsprojekts begänne deren Wachstumsphase ebenfalls 10 bis 15 Jahre früher als bei Stuttgart 21.

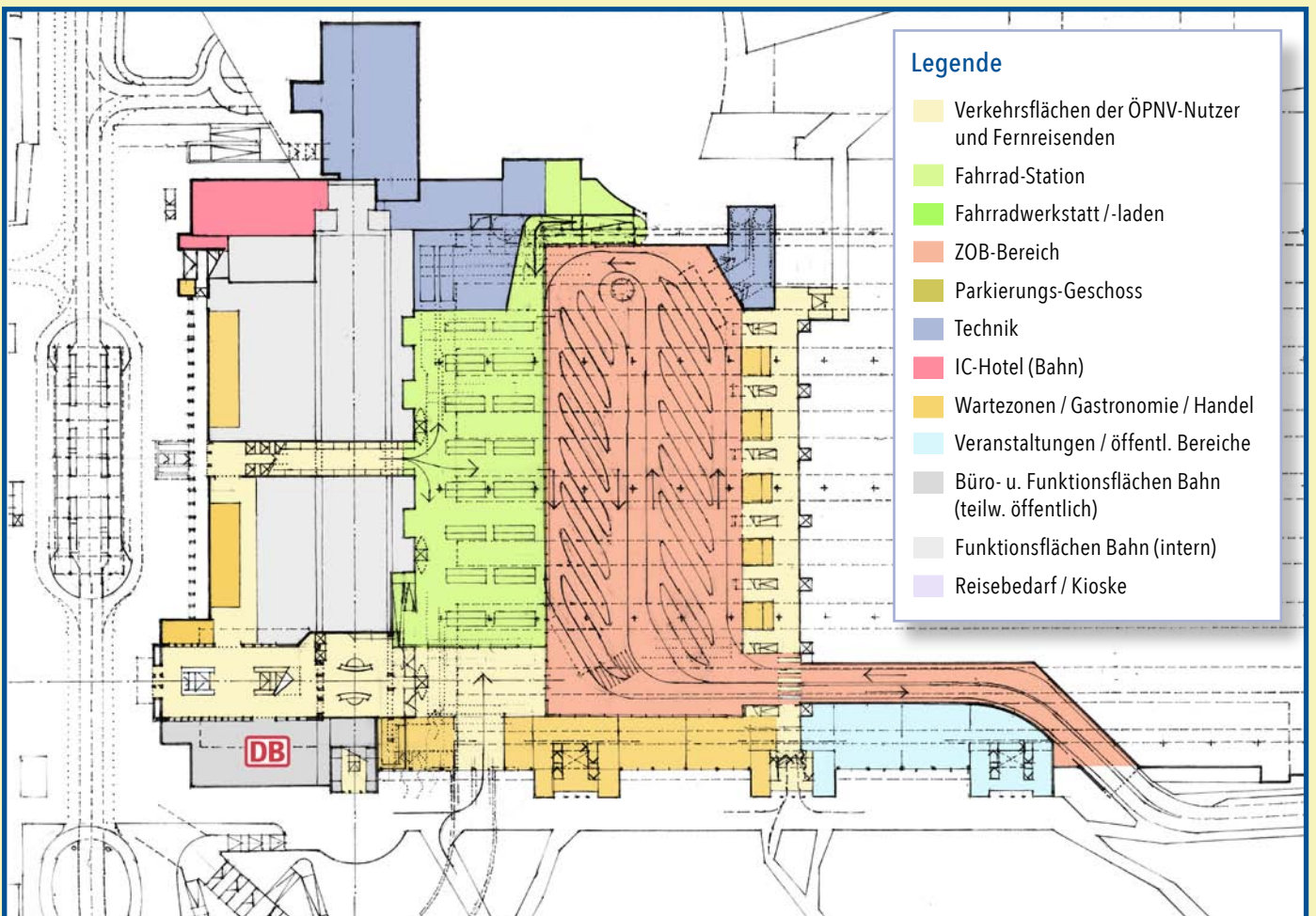


Übersicht über die Funktionsebenen des erneuerten Kopfbahnhofs

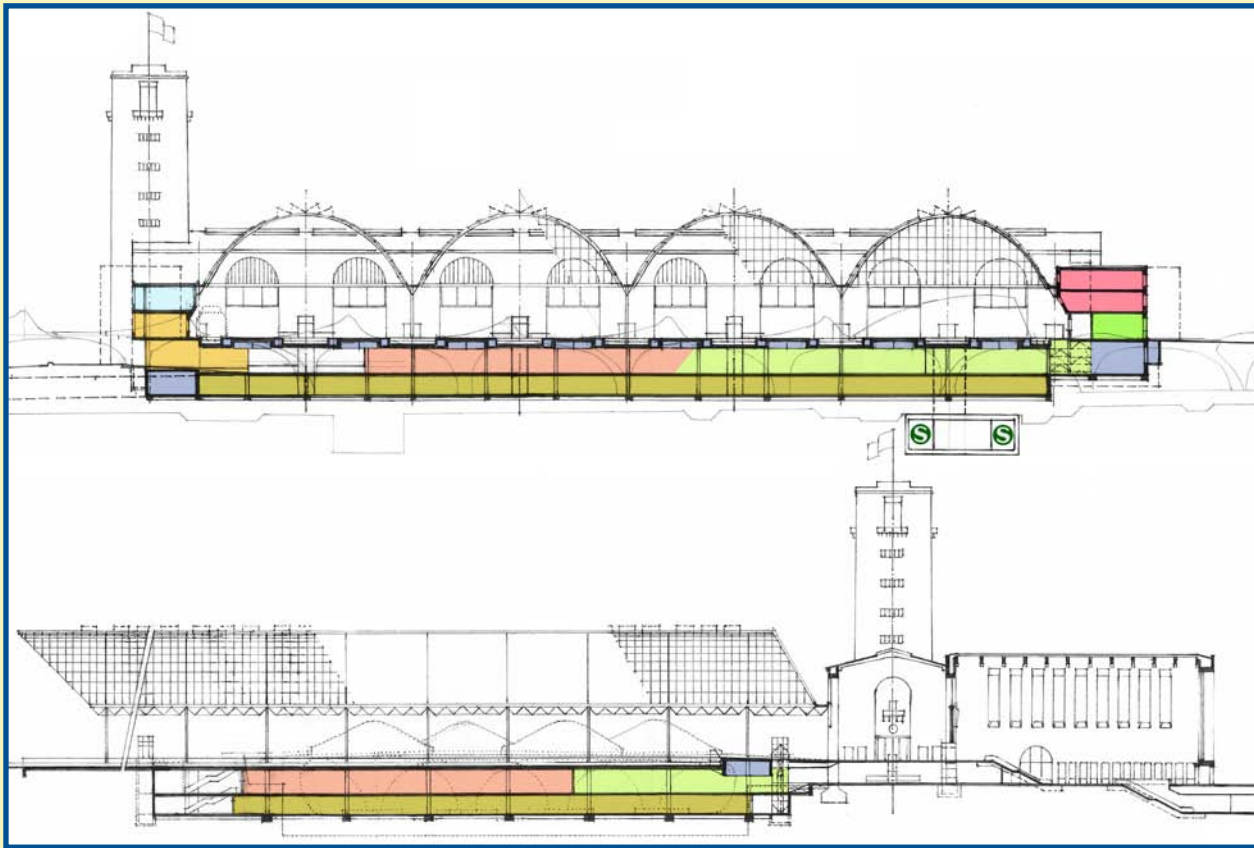




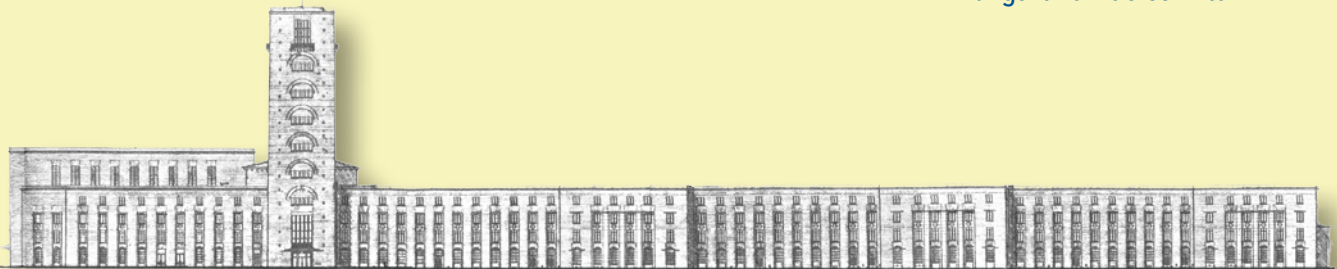
Grundriss Bahnsteig-Ebene



Grundriss Basisgeschoss

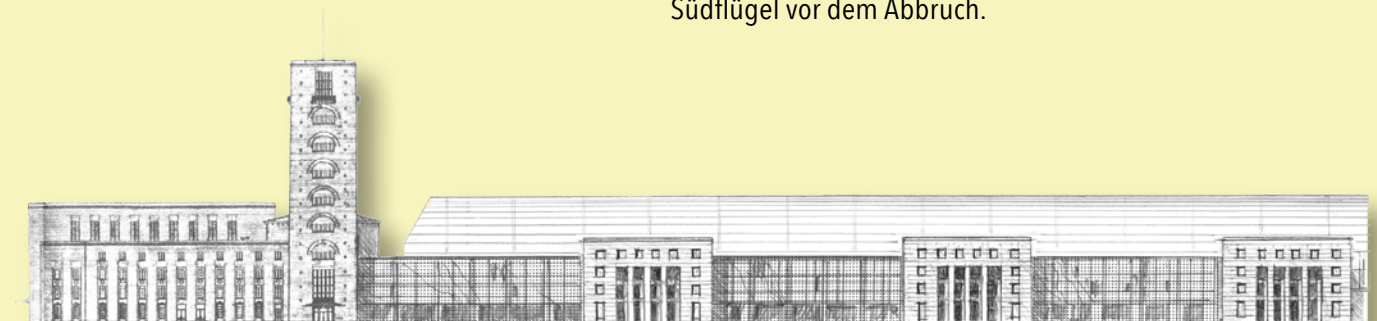


Längs- und Querschnitt



Südflügel Ansicht(en): Der Wiederaufbau des Südflügels ist ein weiterer wesentlicher Punkt im Umstiegs-Szenario. Die Arbeitsgruppe hat sich zu seiner eigentlich wünschenswerten Rekonstruktion

nicht entscheiden wollen, aus mehreren Gründen: Es sprechen Kostengründe dagegen, aber auch die Anforderungen aus den in den Wiederaufbau integrierten neuen Nutzungen. Oben der Südflügel vor dem Abbruch.



Eine Fassaden-Alternative: ein Kompromiss zwischen Wiederherstellung und Neufassung: Unverzichtbar erscheint eine Wiederherstellung der drei markant vorspringenden blockhaften Risalite (Vorsprünge) mit modifizierten Fassa-

den. In der stark verkürzten Längsansicht des Südflügels waren diese immer schon dominant. Zwischen diesen sind Zwischentrakte mit zeitgemäßen, stark verglasten Fassaden vorgesehen.





18:26
EC 710 Singen · Schaffhausen · Zürich · Gotthard (NEAT)
Milano Centrale A B C D E F G
Folgezüge:
18:40 ICE 592 Berlin Ostbahnhof
19:40 ICE 512 Münster(W)Hbf

18:15
RB 32988 LU
N
Folgezüge:
18:50 TO
19:42 RB

C

C

Verpack

Die „Neue Prag“ – Zukunft schon morgen

Sobald an den Bahntunneln für S21 nicht mehr weiter gebaut wird, kann die von der Bahn im sogenannten C-Areal, zwischen Pragfriedhof und Nordbahnhof, für den Abtransport des Abraums eingerichtete Bau-Logistik kurzfristig demontiert werden, weil sie nicht mehr benötigt würde.

Das dann frei geräumte über zwölfeinhalb Hektar große Gelände liegt wie eine versteckte, noch unerforschte Insel zwischen dem Nordbahnhofs-Quartier und den Gleisanlagen. In Stuttgart ist das Gebiet fast unbekannt, weil es früher als Güterbahnhof und später als großer Schrottplatz genutzt war. Das C-Areal harret seiner Entdeckung und Aufwertung. **Das Quartier in dem hier vorgestellten Konzept soll den Namen „Die Neue Prag“ tragen.**

Etwa mittig durchquert die eiserne historische Fachwerkträger-Brücke der Gäubahn-Panoramastrecke das Gelände. Wie die hier für dieses Quartier präsentierte städtebauliche Studie zeigt,

kann eine zentrale Anliegerstraße unter dieser Brücke hindurch gefädelt werden, im Süden und im Norden angeschlossen an das Straßennetz.

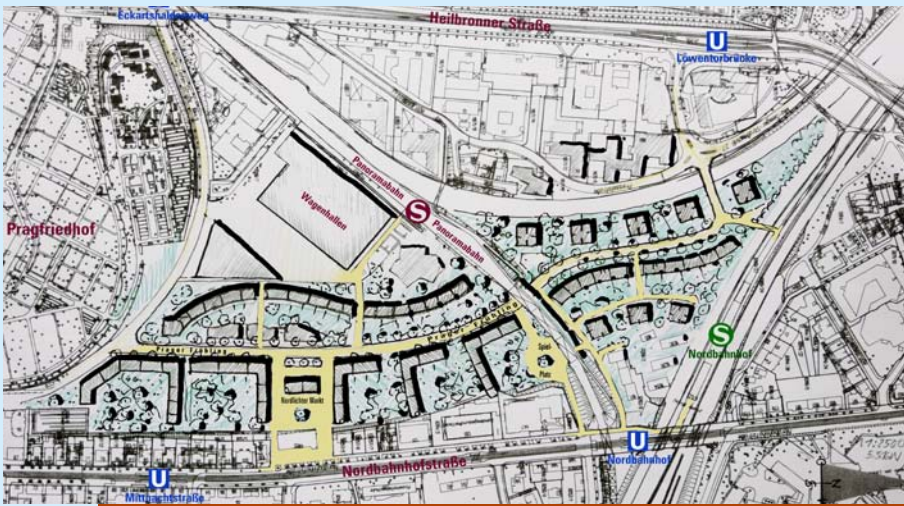
Zu beiden Seiten dieser Straße sind Geschosswohnungsbauten möglich, entlang der Ostseite um weite, ruhige Innenhöfe gruppierte Wohnblöcke; entlang der Westseite wären zwei lang gestreckte und auf gekurvten Grundlinien angeordnete Baukörper denkbar, die dem Gebiet eine unverwechselbare Charakteristik verleihen würden. Je nach der noch festzulegenden Stockwerkzahl der Gebäude wird das Gelände mehr oder weniger verdichtet werden können. Ein erstes Massenmodell zeigt, dass hier ein stark **durchgrüntes Quartier mit ca. 1000 Wohneinheiten entstehen kann.**

Reserveflächen für Wagenhallen

Um künftigen Erweiterungsbedarf bei den angrenzenden Wagenhallen abzudecken, sind hier Reserveflächen für Materiallagerung oder Werkstätten eingeplant. Da das Gebiet ringsherum sowohl an das S-Bahn-Netz (Nordbahnhof) als

12 Hektar beste Wohnentwicklungsfläche wird durch die angebliche „Jahrhundert-Städtebauchance Stuttgart 21“ für die nächsten 10+X Jahre blockiert.





Schon bei moderater Geschossezahl sind auf diesem Areal rund 1000 Wohneinheiten samt durchgrüntem Innenhöfen unterzubringen.



auch mit mehreren Haltestellen an zwei Strecken des Stuttgarter S-Bahn-Netzes angebunden ist, werden viele Bewohner nicht auf private Autos angewiesen sein. Die noch notwendigen Parkierungsflächen und ein Carsharing-Platz sollen flächensparend an zentraler Stelle untergebracht werden. **Die Neue Prag ist auch als autofreies Stadtviertel vorstellbar.** Es versteht sich von selbst, dass Flächen zur Kinderbetreuung und Freiräume für Jugendliche zur Verfügung stehen müssen.

B-Areal: Wünsch-Dir-was in ungewissem Rosenstein-Quartier?

Die Neue Prag hätte einen riesigen Vorteil für die Stuttgarter Stadtentwicklung: Der neue Stadtteil wäre um viele Jahre früher bebaubar als das in dem von Seiten der Stadt geplanten Wohnviertel im sogenannten Rosenstein-Quartier, B-Areal genannt. Neben dem Zeitmanko gibt es beim B-Areal weitere Minuspunkte: es liegt dem wichtigen abendlichen Frischluftstrom im Wege. Dies belegt der städtische Klima-Atlas¹. Daher sollte dieses Gebiet aus stadtklimatischen Gründen von einer Bebauung ganz frei gehalten werden.

1 http://kurzlink.de/Stg_KlimaAtlas
 2 <http://www.stuttgarter-netz.de/>

Bürgerbeteiligungsaktionismus verfehlt

Das verträgt sich nur schlecht mit der von Seiten der Stadt groß angelegten Bürgerbeteiligungsaktion (Informelle Beteiligung Rosenstein), bei der Ideen entwickelt werden sollen, wie das in diesem problematischen Gebiet vorgesehene künftige Rosensteinquartier aussehen soll, welches jedoch frühestens ab 2025 zur Disposition stehen dürfte. Hinzu kommt: Es ist mehr als fraglich, ob die in dem Bürgerbeteiligungsprozess verhandelten Flächen überhaupt je frei werden. Ein Zusammenschluss privater Schienenverkehrsunternehmen, die Stuttgarter Netz AG², will den bestehenden Kopfbahnhof samt Gleisvorfeld weiterbetreiben und hat gute Chancen, dies juristisch durchzusetzen. Allein wenn man den heutigen, günstig nah am



Lage der beiden potentiellen „Rosenstein“-Stadtentwicklungsflächen: Rot = der heutige Bahn-Abstellbahnhof („B-Gelände“), und Schwarz-Gelb = das „C-Gelände“

Hauptbahnhof gelegenen Abstellbahnhof wenigstens zur Hälfte weiter betreibt, wäre die bebaubare Fläche im Rosensteinquartier kaum größer als die Fläche der Neuen Prag.

Aus all diesen Gründen geht das Umstiegskonzept davon aus:

- **das B-Areal von einer neuen, verdichteten Bebauung frei zu halten, also auf das angedachte neue Rosenstein-Quartier ganz zu verzichten, und**
- **statt dessen den um die Hälfte seiner Fläche reduzierten Abstellbahnhof beizubehalten (mehr Fläche braucht er nicht mehr), und**
- **die dadurch im B-Areal frei werdende Fläche dem Park beim Schloss Rosenstein zuzuschlagen, und:**
- **die Chance einer risikofreien und raschen Besiedelung des C-Areals zu nutzen, die sich auch besser in die Stadt integrieren ließe: Die Neue Prag.**

Sinnvolle und stadtklimatisch unbedenkliche Nutzung des „B-Areals“:
auf die halbe Fläche reduzierter Abstellbahnhof und schnell realisierbare Rosenstein-Parkerweiterung.

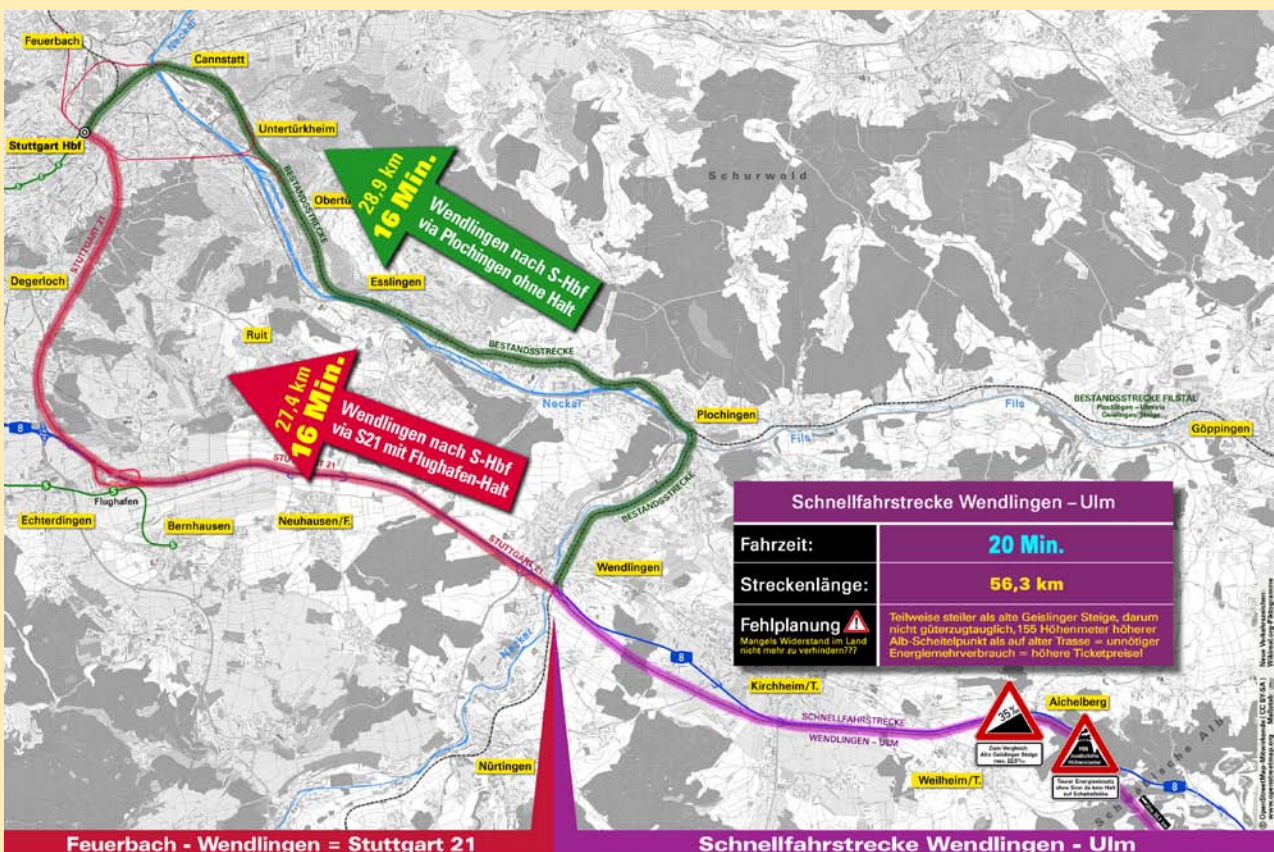


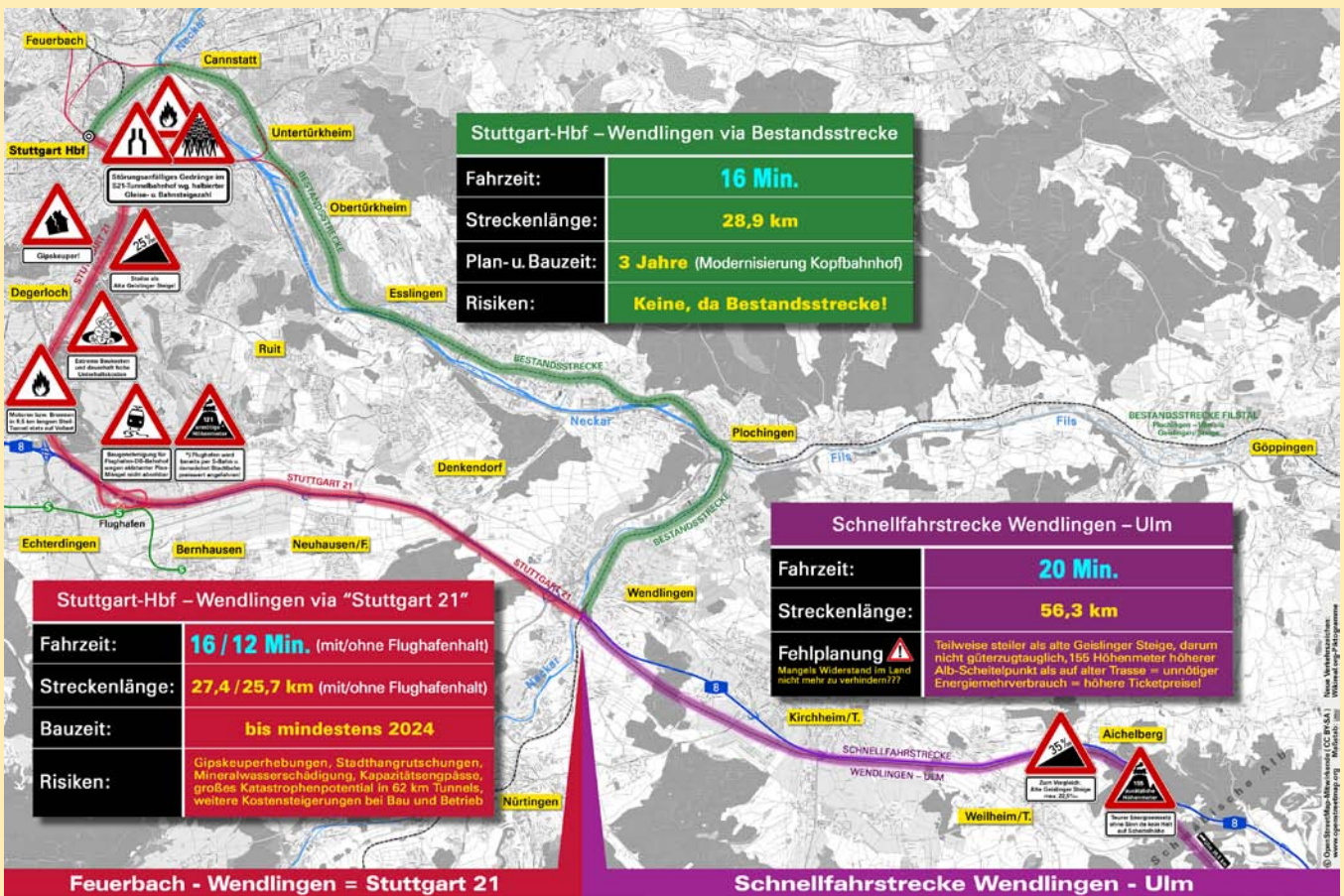
Von der Neubaustrecke zum Kopfbahnhof – fast ohne Kosten und gleich schnell

Von einem Scheitern der Neubaustrecke Wendlingen Ulm ist nach Lage der Dinge nicht auszugehen. Dies sagt nichts über die Sinnhaftigkeit der Trassierung dieser Strecke, die angesichts ihrer extremen Steigung eine miserable Energiebilanz aufweist und nicht güterverkehrstauglich ist – ein unverzeihliches Defizit angesichts der klimapolitisch dringenden Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Realistischerweise muss aber ein Schienenverkehrsszenario entwickelt werden, das den Fall der Fertigstellung dieser umstrittenen Trasse annimmt.

Unbestreitbar allerdings ist, dass die Personen-Reisezeit von Ulm nach Wendlingen um ca. 25 Minuten kürzer ist als bisher. Wohlgermerkt von

Ulm nach Wendlingen – nicht nach Stuttgart! Dies verwischt die öffentliche Kommunikation von Stuttgart 21 als Gesamtprojekt, das jedoch aus den zwei höchst unterschiedlichen Teilprojekten S21 und Neubaustrecke (NBS) besteht. Verwischt wird dabei, dass der Anteil von Stuttgart 21 an der genannten Fahrzeitverkürzung praktisch bei Null liegt. Zumindest, wenn man den politisch stets hervorgekehrten Zwischenhalt am Stuttgarter Flughafen als Referenz nimmt. Eine Befragung erfahrener Lokführer und Eisenbahnspezialisten bestätigte, dass das Teilprojekt Stuttgart 21 nach der Hochgeschwindigkeitsfahrt über die NBS tatsächlich keine weitere Fahrzeiterparnis mehr erbringen würde.





Anbindung der Neubaustrecke via Neckartal an den Kopfbahnhof bei gleicher Fahrzeit

Die heutige schnellstmögliche Fahrzeit durch das Neckartal von Stuttgart nach Wendlingen kann jede und jeder selbst auf der Fahrt mit dem schnellsten Zug von oder nach Tübingen auf seiner Uhr ablesen. Alle zwei Stunden fährt fahrplanmäßig ein IRE von S-Hbf ohne jeden Zwischenhalt durchs Neckartal bis Reutlingen mit bis zu 160 km/h. Den Wendlinger Bahnhof passiert dieser Schnellzug laut Lokführer-Fahrtenbuch nach 16 Minuten. Gleiches gälte auch für den ICE ab Wendlingen durch das Neckartal nach Stuttgart: 16 Minuten.

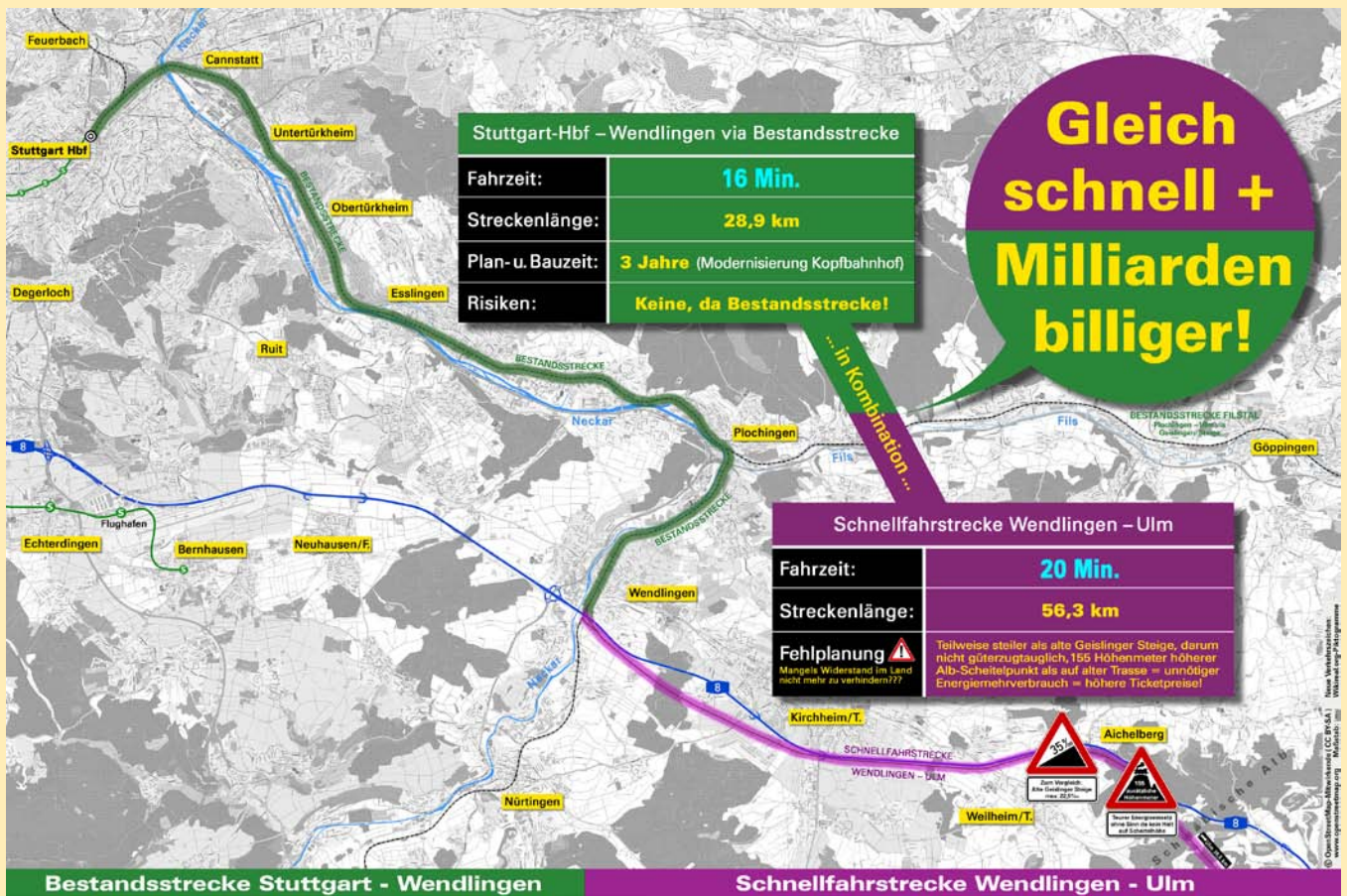
Anbindung der NBS an die Neckartaltrasse fast ohne Mehrkosten

Die baulichen Mehrkosten für den Anschluss der Neubaustrecke bei Wendlingen lägen im Promillebereich der Gesamtkosten der Neubaustrecke (seit Jahren nicht fortgeschrieben, derzeit noch veranschlagt mit 3,5 Mrd. €). Eine eingleisige Verbindungsspanne zwischen NBS und Neckartal-Bestandsstrecke ist ohnehin Bestandteil des NBS-Projekts und in dessen Kostenansatz bereits

mit enthalten. Diese nur wenige hundert Meter lange leistungsschwache, da eingleisige Verbindungsspanne müsste lediglich um ein zweites Gleis zu einer vollwertigen Einbindung der NBS ergänzt werden.

Nicht ganz so leicht ist die künftige Reisezeit über die S21-Teilstrecke via Stuttgart- Flughafen nach S-Hbf zu ermitteln. Doch aus Lokführer- und Bahnexpertsicht steht Folgendes schon jetzt fest: Die ICEs und IREs werden weder den steilen, 9,5 km langen Fildertunnel noch das Tunnelgeschlinge vom und zum neuen Flughafenbahnhof mit Hochgeschwindigkeit befahren können. Da der Fildertunnel steiler werden würde als die schon berüchtigt steile alte Geislinger Steige, würden sowohl die Berg- als auch die Talfahrt stark tempo-reduziert erfolgen. Zu berücksichtigen wären im Zeitvergleich auch voraussichtlich längere Ein- und Ausstiegszeiten am geplanten Flughafenbahnhof, weil von Reisenden/Fluggastpassagieren mit schwerem Gepäck auszugehen ist.

Diese beiden Tempohemmnisse sowie der Umstand, dass beide Fahrtrouten nahezu identisch lang sind (siehe Pfeile-Graphik), lassen die befragten Bahnexperten – darunter ein Lokführ-



herausbilder – zu der Abschätzung gelangen, dass auch für die S21-Strecke über den Flughafen bis Wendlingen – wie schon heute auf der Fahrt durchs Neckartal – mit rund 16 Minuten Fahrzeit zu rechnen sein wird!

Wenn sich aber kaum ein Zeitgewinn gegenüber einem einfach und ohne nennenswerte Kosten realisierbaren Anschluss der Neubaustrecke an den Hauptbahnhof via Neckartal ergibt, dann ist auch

hier der Umstieg die bessere Lösung – zumal angesichts der neuerlichen Kostenexplosionen und des erheblichen Baurückstands sowie der jüngst sogar vom „Vater“ des Projekts, Prof. Gerhard Heimerl, eingestanden¹ gravierenden Leistungsschwächen des (Teil)projekts Stuttgart 21.

¹ Stuttgarter Nachrichten, 18. April 2016 http://kurzlink.de/Heimerl_STZ

Schon heute mit bis zu 160 km/h durch das Neckartal ...



Der Umstieg macht's möglich: S-Bahn-Ringschluss von den Fildern ins Neckartal

Der Siedlungsraum „Filder“ hat in den zurückliegenden Jahrzehnten einen gewaltigen Strukturwandel erlebt.

Mit dem Bau des Flughafens und der Autobahn A8 haben sich dort mehr und mehr potente Arbeitgeber in entsprechend ausgedehnten Gewerbegebieten angesiedelt. Über die Jahrzehnte ist längs und südlich der Ost-West-Achse der A81 und A8 zwischen Herrenberg und Kirchheim-Teck eine zweite Großstadt mit inzwischen 440.000 Einwohnern herangewachsen. Hinzu kommt eine starke Zunahme des Pendlerverkehrs. A8 und B27 sind morgens wie abends chronisch verstopft.

Demgegenüber ist in diesem Siedlungsraum das **Schienennetz ein Flickenteppich** mit zum Teil noch eingleisigen Streckenabschnitten. Verzagt und ohne Vision sind die offiziellen Schienenausbaupläne für diese Metropolregion. Die S-Bahn-Linie S2 soll gerade einmal um 4 km über Sielmingen bis Neuhausen/Filder verlängert werden, und das teilweise nur eingleisig.

An eine Weiterführung von dort bis hinunter ins 12 km entfernte Neckartal denkt so gut wie niemand. Die ICEs und IREs werden auf dem Weg zu ihrem nächsten Halt in Ulm an allen Filderge-meinden nur vorbei brausen. Schlimmer noch: Auf dem S-Bahn-Streckenast von Rohr zum Flug-

hafen wird wegen der dort geplanten Einfädelung der Gäubahnzüge die ohnehin schon beschädigte Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs noch weiter beeinträchtigt. Und die gewünschte S-Bahn-Taktverkürzung wird durch die Mischverkehrsnutzung der S-Bahn-Trasse gar für alle Zeiten unmöglich gemacht.

Auch werden die Verkehrsprobleme des mittleren Filderraums durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 vom Gewerbegebiet Fasanenhof bis zur Messe nicht zu lösen sein.

Zwei Varianten zur nachhaltigen Verkehrs-entlastung des Filderraums

Die Filderschutzgemeinschaft fordert ihn schon lange: den Ringschluss der in Bernhausen endenden S-Bahn-Linie in das nur 12 km entfernte Wendlingen (Luftlinie) im dicht besiedelten Neckartal. Weil der für S-Bahn-Planungen zuständige Verband Region Stuttgart weiterhin fast all seine Ressourcen in das aufgabenfremde Projekt Stuttgart 21 steckt, haben örtliche Initiativen zwei mögliche Trassierungen entwickelt.

Die nächstliegende, östlich von Neuhausen schnurstracks entlang der Autobahn A8 nach Wendlingen hinab führende Variante 1 hat, von Bernhausen ab gemessen, eine Länge von 12,7



Der bereits fertiggestellte neue S21-Viadukt an der A8 über das Sulzbachtal kann für den viel sinnvolleren S-Bahn-Ringschluss ins Neckartal (um-)genutzt werden.



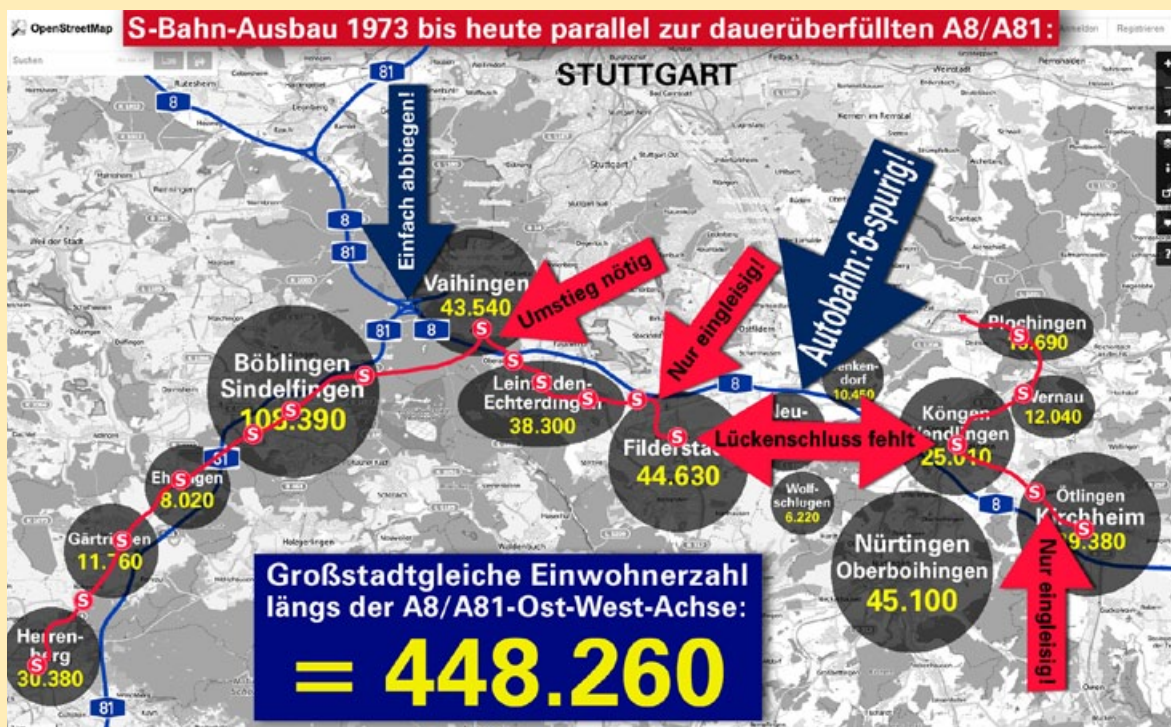
km. Zwei Kilometer länger und damit auch teurer ist die Variante 2, die wegen ihres Bogens um Köngen herum „**Köngen-Turn**“ genannt werden könnte. Sie verspricht die nachhaltigste Entlastung auf der Ost-West-Straßenverkehrsachse zwischen Herrenberg und Kirchheim/Teck.

Diese Streckenführung mit ihrer von Norden her eingefädelt Zufahrt zum Wendlinger Bahnhof eröffnet beeindruckende Verbindungsoptionen zwischen Vaihingen und Wendlingen, großräumiger betrachtet sogar zwischen Herrenberg, Böblingen und der Filderebene einerseits und Kirchheim/Teck, Plochingen und Nürtingen – eventuell sogar Neuffen – andererseits.

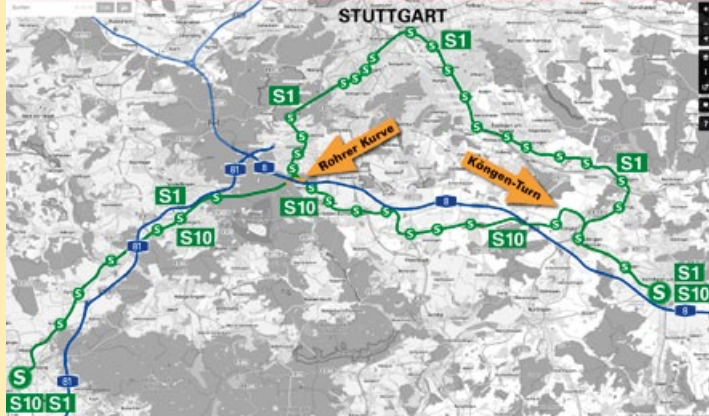
Die heute von Vaihingen/Rohr kommenden und am Flughafen bzw. in Bernhausen kehrtmachenden beiden S-Bahn-Linien S3 und S2 werden durchgängig 2-gleisig ausgebaut. Das betrifft auch den nur 1-gleisig gebauten S-Bahn-Tunnel unter dem Flugfeld des Echterdinger Flughafens hindurch, der mit einer zweiten Röhre nachgerüstet werden muss. Die Verlängerung der beiden S-Bahn-Linien erfolgt bis Neuhausen auf derselben Trasse, die derzeit in Planung ist – nur eben durchgängig 2-gleisig und mit dem Unterschied, dass sie am dortigen Ortsrand nicht endet, sondern schon weitergedacht ist. Dazu wird

Neuhausen entweder mit einem kurzen Tunnel samt ortsmittiger Haltestelle unterfahren oder auf seiner Nordrandseite umfahren. Bei letzterer Streckenführung ließe sich etwa auf Höhe der Neuhausener/Denkendorfer Raststätte ein Zubringer-Verkehrsknoten einrichten, zu dem vertaktete Busverbindungen aus Ostfildern, Denkendorf, Neuhausen und Wolfschlugen geführt werden. Damit erhielten diese Filderorte erstmals sinnvolle Anschlüsse.

Kurz vor der A8-Autobahnbrücke über das Sulzbachtal im Osten von Neuhausen vereinen sich die beiden möglichen Neuhausenvarianten wieder. Die Bahn hat dort mittlerweile den für die Stuttgart21-ICE-Trasse nach Wendlingen benötigten neuen Eisenbahnviadukt über das Sulzbachtal fertiggestellt. Es bietet sich an, diesen neuen 2-gleisigen Viadukt für den Ringschluss der S-Bahn-Linien zu nutzen. Nicht im gefährlichen Mischverkehr von ICE und S-Bahnen an allen Fil-



"Rohrer Kurve" + "Köngen-Turn" ermöglichen durchgängige A8/A81-S-Bahn-Nachbildung



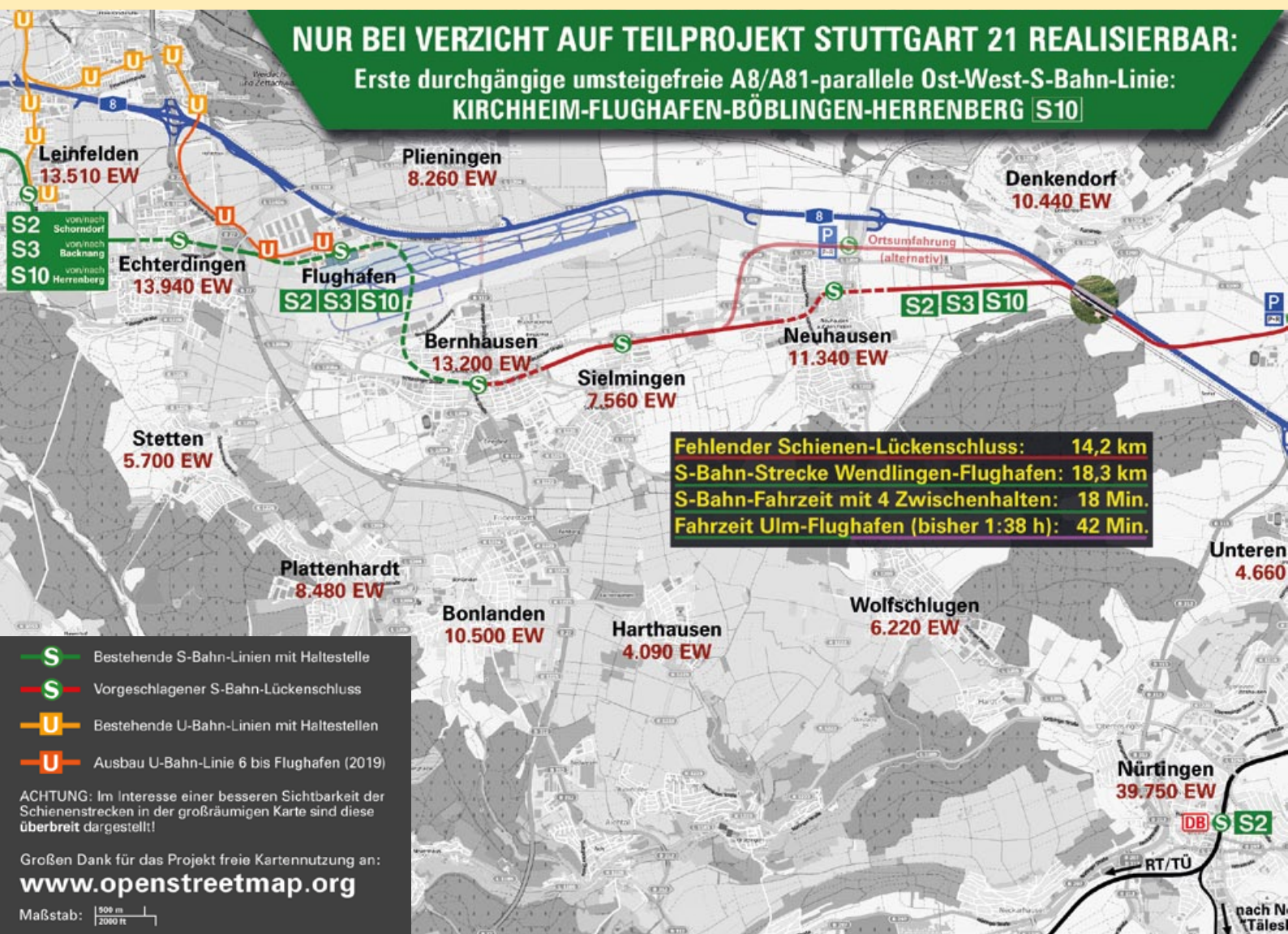
derorten vorbei, wie vom VRS unsinnigerweise vorgeschlagen, sondern durch *Verzicht* auf das Teilprojekt Stuttgart 21. Dieser große, fertige Viadukt wird sinnvoll umgenutzt und ist damit nicht den Ausstiegskosten zuzurechnen.

Während Variante 1 auf der okkupierten S21-Trasse längs der Autobahn auf direktem Weg ins Neckartal hinab führt, überquert Variante 2 auf etwa halbem Weg ins Neckartal die Autobahn A8 und wendet sich dann ein kurzes Stück nordwärts. Auf diese Weise kann Köngen mit seinen 10.000 Einwohnern einen eigenen S-Bahn-Halt an seinem nordwestlichen Ortsrand erhalten, den auch die

Bewohner des nur 3 km entfernten Denkendorf per Park-and-Ride mit nutzen könnten. Die zweite Hälfte des „Köngen-Turns“ taucht sodann in einen kurzen Tunnel ab, mit dessen Hilfe a) der Ort geräuschlos passiert werden kann, und b) in dessen Verlauf möglichst viel Höhe abgebaut werden soll. Denn die Filderebene fällt bei Köngen steil zum Neckar ab. Um die sich an den Tunnel anschließende S-Bahn-Brücke über den Neckar möglichst unauffällig durch den Talgrund führen zu können, ist dieser kurze Abstiegstunnel nötig.

Wie auf der Karte zu sehen, gabelt sich diese Brücke Y-förmig in zwei Äste. Ein Ast fädelt nach der Neckarüberquerung nordwärts in Richtung Wernau-Plochingen in die Neckartalbestandsstrecke ein, während sich der südliche Ast dem nahe gelegenen Wendlinger Bahnhof zuwendet. In der großräumigen Betrachtung wird der Mehraufwand des Bogens um Köngen in einem kurzen Tunnel mit anschließender Y-Brückenkonstruktion plausibel und rechtfertigbar:

**NUR BEI VERZICHT AUF TEILPROJEKT STUTTGART 21 REALISIERBAR:
Erste durchgängige umsteigefreie A8/A81-parallele Ost-West-S-Bahn-Linie:
KIRCHHEIM-FLUGHAFEN-BÖBLINGEN-HERRENBERG S10**



Fehlender Schienen-Lückenschluss: 14,2 km
S-Bahn-Strecke Wendlingen-Flughafen: 18,3 km
S-Bahn-Fahrzeit mit 4 Zwischenhalten: 18 Min.
Fahrzeit Ulm-Flughafen (bisher 1:38 h): 42 Min.

- Bestehende S-Bahn-Linien mit Haltestelle
- Vorgeschlagener S-Bahn-Lückenschluss
- Bestehende U-Bahn-Linien mit Haltestellen
- Ausbau U-Bahn-Linie 6 bis Flughafen (2019)

ACHTUNG: Im Interesse einer besseren Sichtbarkeit der Schienenstrecken in der großräumigen Karte sind diese **überbreit** dargestellt!

Großen Dank für das Projekt freie Kartennutzung an:
www.openstreetmap.org

Maßstab: 500 m / 2000 ft

Mit der über Nürtingen hinaus verlängerten Filder-Neckar-S-Bahn bis Neuffen direkt zu Füßen der Alb

Die beiden heute von S-Vaihingen kommenden S-Bahn-Linien S3 bis Flughafen und S2 bis Bernhausen können gemeinsam bis Köngen-Nord geführt werden, von wo aus sie sich dank Y-Brücke verzweigen: Eine Linie nach Norden über Wernau nach Plochingen mit Umsteigemöglichkeiten vom und ins Filstal; die andere S-Bahn-Linie nach Süden über Wendlingen und Oberboihingen nach Nürtingen. Oder, wenn die „Tälesbahn“ elektrifiziert würde, bis nach Neuffen, was noch einmal eine Einwohnerschaft von 20.000 Menschen ans S-Bahn-Netz anschließen würde.

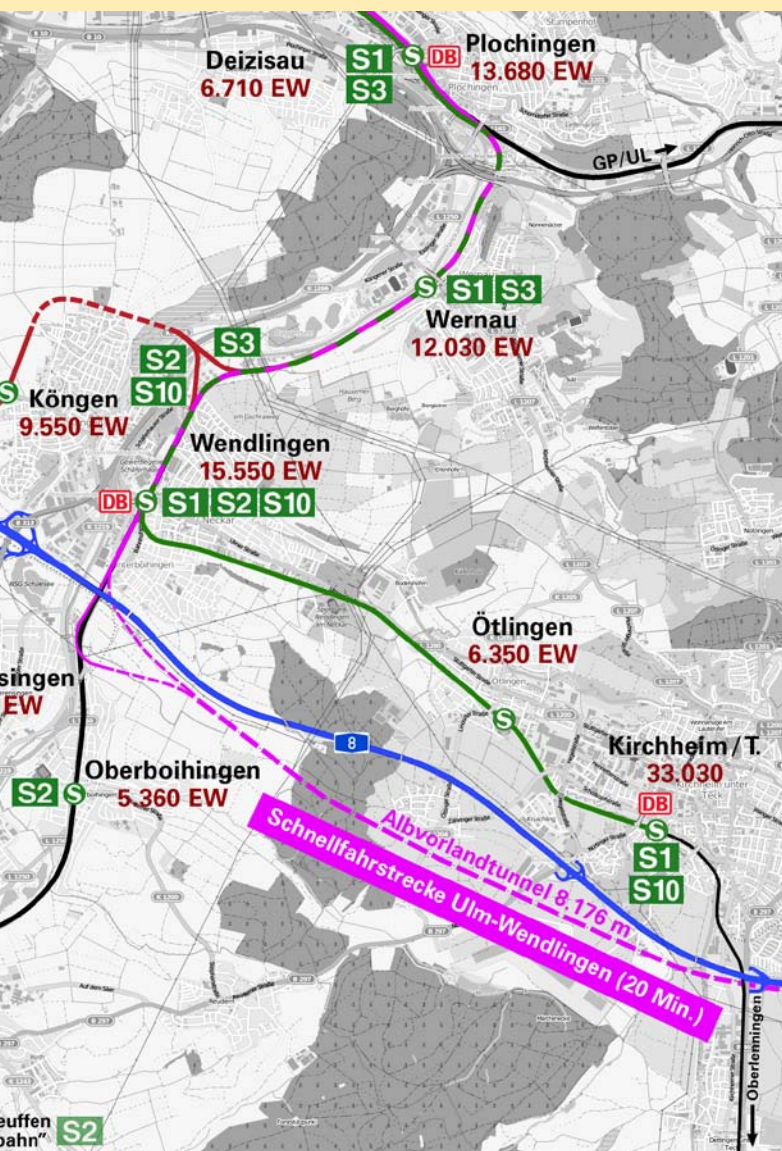
Die Ost-West-Schienen-Autobahn

Eine attraktive Option, die sich erst durch die Zufahrt nach Wendlingen von Norden her eröffnet, ist die Möglichkeit, *ohne Zugwende* und ohne Umstieg von den Fildern und dem Flughafen auch noch weiter nach Kirchheim/Teck fahren zu können. So ist mit der „Köngen-Turn“-Lösung eine neue S-Bahn-Linie S10 denkbar, die von Kirch-



heim *erstmal*s über Wendlingen auf die Fildern durch mehrere angeschlossene Fildergemeinden zum Flughafen und von dort weiter nach Echterdingen, Leinfelden, Rohr und über die Rohrer Kurve weiter nach Sindelfingen/Böblingen bis Herrenberg verkehrt.

Mit diesen drei sich eröffnenden S-Bahn-Linienführungen (S2, S3 und S10) wäre erstmalig der gesamte nach und nach entstandene Metropolraum südlich von Stuttgart per Schiene komfortabel, ökologisch und leistungsstark getaktet verbunden – also die Region von Kirchheim/Teck



VORTEILE S-BAHN-LÜCKENSCHLUSS



Wendlingen-Flughafen:

- ⊕ Verlängerung der S2 bis Nürtingen/Neuffen, S3 bis Plochingen und neuer S10 bis Kirchheim/T. ohne Zugwende oder Umstieg möglich
- ⊕ Kurze Fahrzeit von Wendlingen nach Flughafen (inklusive 3 Halten in neu erschlossenen Fildergemeinden): **18 Min.**
- ⊕ Gesamtreisezeit Ulm-Flughafen (ICE + Ringschluss-S-Bahn) mit getaktetem Umstieg (4 Min.) in Wendlingen: **42 Min.** (Zum Vergleich schnellste Verbindung heute: **1 Std. 38 Min.**)
- ⊕ Umstieg vom ICE aus Ulm sowie vom RE aus RT/TÜ auf Flughafen-S-Bahn in Wendlingen am selben Bahnsteig möglich
- ⊕ Ankunft direkt unter Abflug-Terminal und nicht in 26 m Tiefe und 1/4 km ausserhalb wie bei S21
- ⊕ Günstigerer Ticketpreis, da S-Bahn deutlich billiger als ICE
- ⊕ Umnutzung der fertiggestellten neuen S21-Sulzbachtal-Brücke für Filder-S-Bahn-Linien ins Neckartal
- ⊕ Technikfaszination = Touristenmagnet Y-Brücke bei Köngen
- ⊕ Köngen mit 10.000 Einwohnern ans S-Bahn-Netz angeschlossen
- ⊕ Großer Entlastungseffekt für S-Bahn-Stammstrecke in der Innenstadt
- ⊕ Größtmöglicher Entlastungseffekt auf den Autobahnen A8/A81 im Großraum südlich von Stuttgart insbesondere im Berufsverkehr

Die A8 auf den Fildern an einem Werktagnachmittag. Für die vielen Tagespendler auf dieser Neckar-Filder-Gäu-Achse bietet ein schneller Ost-West-Schienenlückenschluss die Aussicht, diesen Verkehrsgang zu entschärfen.



mitsamt dessen Einzugsgebiet Lenninger Tal, das Plochinger Filstal, das Nürtinger und Wendlinger Neckartal mit den mittleren Fildergemeinden und dem Flughafen, den großen Arbeitsplätzekonzentrationen in Vaihingen, Sindelfingen, Böblingen-Hulb bis Gärtringen und Herrenberg.

Nur so ergibt auch die Investition in die Rohrer Kurve Sinn: für eine kreuzungsfreie leistungsfähige S-Bahn-Über-Eck-Verbindung analog der Funktion des Vaihinger Autobahnkreuzes. So wird das Umsteigen auf eine umsteigefreie S-Bahn-Schienenverbindung in autobahnenparalleler Ausrichtung attraktiv.

Der Gewinn der Ringe liegt in seiner raumübergreifenden Konzeption: Am westlichen Filderrand bekommt der Vaihinger Bahnhof einen zusätzlichen Bahnsteig, an dem die vergleichsweise wenigen von Süden mit Reiseziel Flughafen kommenden Fahrgäste aussteigen und bequem in die S-Bahnen Richtung Flughafen umsteigen können. Die Schnellzüge, die im Osten über die Neubaustrecke von Ulm her kämen, schwenken in Wendlingen über eine zweigleisige Rechtskurve in den dortigen Bahnhof ein, von wo aus die (wenigen) Passagiere mit Fahrtziel Flughafen bequem von demselben Bahnsteig aus in die direkt nachfolgend getaktete S-Bahn zum bereits existierenden S-Bahnhof direkt unter dem Abflugterminal umsteigen können. Dieser Umstieg in Wendlingen ist allemal bequemer als die Weiterfahrt zum neuen Flughafen-Fernbahnhof, der in 26 Meter Tiefe liegt und von dem aus man erst

einmal an die Oberfläche kommen und dann mitsamt seinem Gepäck noch einen viertel Kilometer zu Fuß zum Terminal laufen muss.

Dasselbe gilt für die Bahnfahrergäste aus dem Raum Tübingen, Reutlingen, Nürtingen. Die Passagiere mit Ziel Flughafen müssten am Wendlinger Bahnhof auf die getaktete Flughafen-Ring-S-Bahn umsteigen. Weit mehr Passagiere der REs und IREs aus Richtung Tübingen wollen jedoch wie bisher nach Wendlingen, Plochingen, Esslingen und Bad Cannstatt. Mit Verwirklichung von S21 würde diese Route dagegen stark ausgedünnt.

Plädiert wird also für einen **S-Bahn-Lückenschluss contra fortschreitendem Flächenfraß durch die Straße**, wie er mit dem Ausbau der A8 von 6 auf 8 Spuren betrieben wird. Durch die Investition in eine erstmalig wettbewerbsfähige Ost-West-Schiene könnte diese bislang ungebremste Fehlentwicklung endlich gestoppt werden.

Die bei dem hier vertretenen Umstieg eingesparten Kosten könnten dem S-Bahn-Ringschluss-Projekt zugute kommen. In Anbetracht der für 4 km S-Bahn-Verlängerung bis Neuhausen gehandelten Beträge muss für den S-Bahn-Ringschluss mit gut einer Milliarde Euro gerechnet werden. Dieser Aufwand wäre für alle davon profitierenden Teilgemeinden der „vergessenen Großstadt südlich von Stuttgart“ deutlich sinnvoller, als fern am Horizont ab und an einen ICE von Stuttgart-Flughafen über die Alb an allen Orten vorbei nach Ulm fahren zu sehen.



Hbf-Flughafen per Express-S-Bahn in 20 Min.
 Ab morgen einsetzbar, da 0,0 km neue Gleise notwendig!
Auf traumhafter Panoramabahnstrecke!
 Zum VVS-Tarif = 1/4 des ICE-Preises!

Express-S-Bahn: in 20 Minuten vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen

Seit dem Bau des Stuttgarter S-Bahn-Netzes in den 70er Jahren verkehren zwei S-Bahn-Linien im 20-Minuten-Takt zum Stuttgarter Flughafen. Die Fahrzeit beträgt ab Stuttgart-Hbf 27 Minuten, ab Stadtmitte 25 Minuten. Der große Fahrgastzuwachs im gesamten S-Bahn-Netz, der sich dank einiger späterer Netzerweiterungen zuletzt noch beschleunigte, hat insbesondere die sogenannte Stammstrecke zwischen Hbf und Schwabstraße (mit Weiterführung nach S-Vaihingen) mittlerweile an ihre technische Kapazitätsgrenze gebracht. Deshalb wird in den letzten Jahren immer wieder der Ruf nach einer zweiten Stammstrecke laut.

Eigentlich gibt es diese zweite Schienenstrecke zwischen Hbf und Vaihingen bereits, und dies seit 137 Jahren. Doch soll diese noch erhebliche Kapazitätsreserven aufweisende Strecke im Zuge von Stuttgart 21 stillgelegt werden. Die Rede ist von der sog. Gäubahn von Stuttgart-Hbf über Vaihingen und Rohr nach Freudenstadt bzw. Rottweil-Singen, in ihrem schönen aussichtsreichen Stuttgarter Abschnitt auch Panoramabahn genannt. Auf dieser Strecke ließe sich nicht zuletzt zur Entlastung der Stammstrecke durch die Innenstadt

ab morgen eine neue S-Bahn-Linie zum Flughafen einrichten, die mit lediglich einem Zwischenhalt in S-Vaihingen binnen 20 Minuten direkt unter dem Abflugterminal des Stuttgarter Flughafens ankäme. Fahrplanmäßig könnte sie im 20-Minuten-Takt verkehren, und dies zum VVS-Tarif von

JOURNEY RESULTS

From: Heathrow Airport Terminals 2-3
 To: City of Westminster, Piccadilly Circus
 Leaving: Wednesday 15th May, 15:00

Fastest by public transport

14:48	15:35	47 mins
15:18	16:04	46 mins

Routes

From: Aéroport Charles De Gaulle 1 (R)
 To: St-Michel Notre-Dame (RER), Rn
 Date: 03/09/2015

The quickest: 40 min
 Total duration: 48 min

Itinerary 1

From: JFK AIRTRAIN TERMINAL 1
 To: TIMES SQUARE
 Leaving at: 03-09-15 03:00 PM

Approx Travel Time: 1 hour 2 minutes

From JFK AIRTRAIN TERMINAL 1
 Take the **WORLD TRADE CENTER** bound Train departing at 3:03 PM
 Get off at JFK AIRTRAIN TERMINAL D - JAMAICA at 3:21 PM
 Pay Per Ride Fare: \$5.00 - Reduced Fare: \$5.00

From SUTPHIN BLVD-ARCHER AV/JFK E/U/Z/LIRR
 Take the **WORLD TRADE CENTER** bound Train departing at 3:30 PM
 Get off at 42ND ST - PORT AUTHORITY BUS TERM A/C/E at 4:03 PM
 Pay Per Ride Fare: \$2.50 - Reduced Fare: \$1.25

Die Screenshots zeigen : Schon die heutige 27-minütige S-Bahn-Fahrzeit von Hbf bis Flughafen ist kürzer als in vielen Großstädten der Welt. Warum also Milliarden für S21 ausgeben, wenn die Express-S-Bahn schon morgen losfahren könnte?



Die S21-Werbung spricht immer nur von den 8 ICE-Minuten zum Flughafen. Vom gesalzenen Preisunterschied ist dagegen nie die Rede.

4 Euro für die durchquerten 3 Zonen. Die schönen Aussichten unterwegs gäbe es gratis dazu.

Dafür wäre keinerlei Schienenneubau notwendig. Die Lokführer dieser neuen Express-S-Bahnlinie zum Flughafen bräuchten in S-Vaihingen sozusagen nur „ein Mal links blinken“, um ab S-Rohr wie die S2 und S3 zum Flughafen via Leinfelden und Echterdingen abzubiegen.

Doch die politische Vorgabe lautete in den letzten Jahrzehnten: „Mit Stuttgart 21 per ICE in 8 Minuten zum Flughafen“. Für dieses Ziel sollen ein milliardenteurer 9,5 km langer neuer Tunnel von S-Hbf auf die Fildern sowie ein neuer Fernbahnhof einen viertel Kilometer außerhalb des Abflugterminals in 26 m Tiefe gebaut werden, dessen Bau und unterirdische Anschlussstrecken jedoch bis heute noch nicht einmal planfestgestellt sind.

Inzwischen hat allerdings selbst der „Erfinder“ von Stuttgart 21, Professor Gerhard Heimerl, seine jahrelang vehement verfochtene Ansicht, dass die Gäubahnstrecke in die Stadt hinunter stillzulegen sei, geändert: „Man muss sicherstellen, dass (...) auf der alten Gäubahnstrecke Züge fahren, und zwar täglich, im Regelbetrieb. (...) Die Fahrgastzuwächse in den letzten 20 Jahren und die Erhöhung der Zugzahlen und die weiteren Erhöhungen haben Konsequenzen für die Infrastruktur. Man kann auf die jetzigen S-Bahn-Gleise nicht noch mehr drauf packen.“¹

Vergleicht man die Gesamtfahrzeiten der beiden Optionen von S-Hbf bis zum eigentlichen Ziel, dem Abflug-Terminal, so ergeben sich für die Express-S-Bahn-Nutzer die genannten 20 Minuten, und für die Passagiere des ICE 8 Minuten plus ca. 5 Minuten Laufzeit für die 0,25 km Fußweg zum Terminal plus die Zeit vor und in den Aufzügen,

um überhaupt erst einmal aus dem 26 m tief gelegenen neuen Bahnhof herauszukommen. Zusammengerechnet also 13-15 Minuten, je nachdem, wie schnell die Fahrstühle gerade verfügbar und wie gut zu Fuß die ICE-Reisenden sind.

Die sich daraus errechnende geringe Gesamtzeitdifferenz zur Express-S-Bahn von 5 bis 7 Minuten kann an sich schon das Milliardeninvestment für diesen Streckenast von Stuttgart 21 nicht rechtfertigen. Der Eindruck einer Fehlinvestition verstärkt sich, wenn man die unterschiedlichen Zugtaktabstände sowie die verschiedenen Fahrpreise für die ICE- und S-Bahn-Tickets einbezieht. Auch hierin schlägt eine unmittelbar verfügbare Express-S-Bahn den ICE-Anschluss um Längen. Dies zeigt die Abbildung des Ticketautomaten in einer vorweg genommenen Gegenüberstellung: der angezeigte künftige Preis für die ICE-Fahrt von S-Hbf zum Flughafen Stuttgart wurde dabei vom heute erhobenen DB-Fahrpreis der vergleichbar langen ICE-Strecke von Frankfurt-Hbf zum Frankfurter Flughafen hergeleitet. Diese kostet derzeit 13 €, obwohl dort weitgehend oberirdisch auf einer Altbestandsstrecke gefahren wird, während in Stuttgart die milliardenteuren Neubauten erheblich höhere Trassen- und Stationsgebühren verursachen werden, die anteilig auf den Ticketpreis umzulegen sind. Vermutlich werden wenige Flugpassagiere den fast viermal so teuren ICE wählen, wenn dieser dreimal seltener verkehrt als die S-Bahn, und dafür auch noch ein Viertelkilometer Fußmarsch, meist mit Gepäck, nötig ist.

Für die meisten Bürger, die allenfalls ein, zwei Mal im Jahr per Flugzeug in den Urlaub fliegen wollen, sind schon die heutigen 27 Minuten Fahrzeit kein Hindernis – schon gar nicht angesichts des weit günstigeren Fahrpreises und der weitaus bequemerer Ankunft am Flughafen. Lediglich beruflich bedingte Vielflieger mögen auf Dauer einen geringen Vorteil in der wenige Minuten schnelleren ICE-Anbindung sehen.

¹ Interview Stuttgarter Nachrichten vom 18.4.2016



Die Gäubahn wird zur Stuttgarter Panoramabahn

Die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße stößt schon heute mit kurzmöglichster Zugfolge in den Spitzenzeiten und teilweiser Überlastung der Bahnsteige an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze. Seit Beginn des Baus von Stuttgart 21 häufen sich die Verspätungen und Zugausfälle dramatisch. Eine Kapazitätsausweitung, um motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern, kann hier nur noch bedingt erreicht werden: mit längeren Zügen (Langzügen), besserer Signaltechnik und schnellerem Fahrgastwechsel – alles Optionen mit nur noch wenig Potential.

Dagegen wird mit dem Bau von Stuttgart 21 der Flaschenhals der Stammstrecke um eine weitere Haltestelle (Mittnachtstraße) verlängert, was die Gefahr von noch größeren Behinderungen und Verspätungen erhöhen würde.

Der VCD Kreisverband Stuttgart hat sich schon vor über 10 Jahren Gedanken dazu gemacht, das derzeitige S-Bahn-Netz zu erweitern und zu verbessern. Kurzfristig und ohne Trassenneubau soll die Gäubahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und

Stuttgart-Vaihingen für den Schienennahverkehr nutzbar gemacht werden. Eine Arbeitsgruppe des VCD hat dazu das **Konzept der Panoramabahn² entwickelt, das sich in die hier entwickelten Vorstellungen hervorragend einfügt.**

Die Panoramabahn soll eine Bahn innerhalb von Stuttgart werden mit stadtbahnähnlichen Fahrzeugen oder mit Zweisystem-Fahrzeugen nach Karlsruher Vorbild, die sowohl im normalen Schienennetz als auch im Stuttgarter Stadtbahnnetz fahren können. Vorgeschlagen werden auf der bestehenden Gäubahntrasse zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen neun neue Haltestellen, welche in einem Radius von 500 m über 32.000 Einwohner im Stuttgarter Norden, Westen, im Dachswald und in Vaihingen erschließen.

Weiteres Fahrgastpotential sind Berufspendler. So wird das Gewerbegebiet Vaihingen durch Betriebsverlagerungen weiter an Bedeutung gewinnen.

² <http://www.panoramabahn-stuttgart.de/>

Der dicht besiedelte Stuttgarter Westen mit seiner Panoramabahn, die mit 9 neuen Haltestellen 32.000 Einwohner im 500m-Radius an die Schiene anbinden könnte.



nen. Hinzu kommen Umsteiger von der S-Bahn, der Stadtbahn oder dem Bus. Auf der Strecke der Panoramabahn werden vier Stadtbahnlinien und acht Buslinien gekreuzt, zusätzlich bestehen noch viele Verknüpfungen am Hauptbahnhof und in Vaihingen mit Bussen, Stadtbahnen und den S-Bahnen.

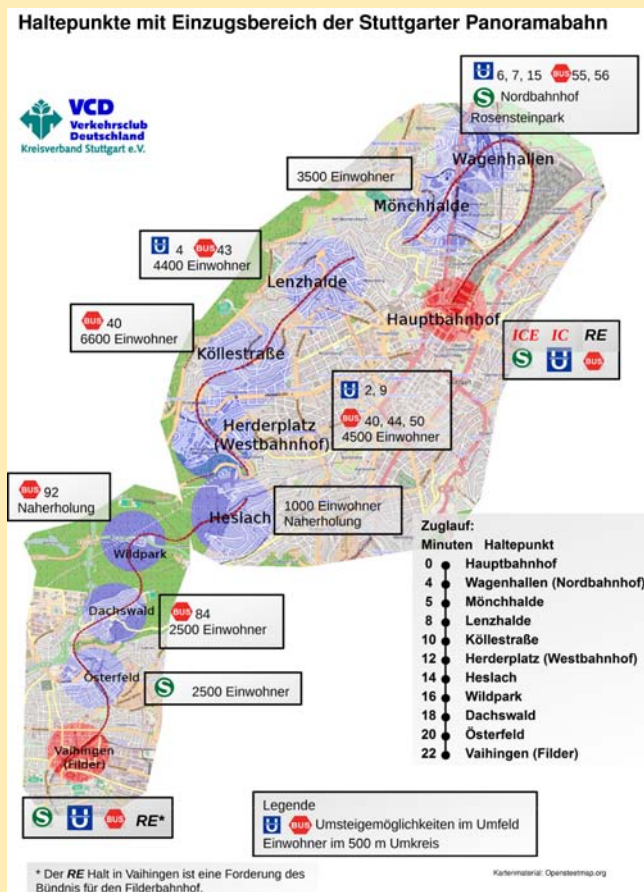
Der Ausbau der Haltestellen kann stufenweise erfolgen. In einem ersten Schritt sollten mindestens die Haltestellen Lenzhalde, Herderplatz, Wildpark und Dachswald realisiert werden. Am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen ist der Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs zugesagt. Die Panoramabahn kann zwischen den Zügen des bestehenden Gäubahnverkehrs im 30- oder 20-Minuten-Takt fahren und benötigt für die Strecke Hauptbahnhof – Vaihingen 19 Minuten.

Eine grobe Abschätzung der Kosten zeigt, dass man mit nur ca. 15 Mio. € in die erste Stufe mit den genannten vier Haltestellen einsteigen kann. Die Investitionen für den Gesamtausbau und für 3 Fahrzeuge liegen in der Größenordnung von 50 Mio. €. Die Betriebskosten im Endausbau bei angenommenem 20-Stunden-Betrieb im 20-Minuten-Takt wurden vom VCD mit ca. 8 Mio. € pro Jahr berechnet. Da eine bestehende Infrastruktur genutzt wird, steht den vergleichsweise geringen Investitionskosten ein hoher Nutzen für den Stuttgarter Nahverkehr gegenüber.

Mit der Stuttgarter Panoramabahn bietet sich eine realistische und finanzierbare Möglichkeit, die Stammstrecke zu entlasten, das

Angebot im Schienenpersonennahverkehr auszuweiten und somit die Voraussetzung zu schaffen, um Kfz-Verkehr in Stuttgart auf die Schiene zu verlagern. Längerfristig kann die Panoramabahn mit wenigen Ergänzungen auf das **Konzept tangens¹** ausgeweitet werden. Dann sind weitere Bahnlinien zwischen Vaihingen und Ludwigsburg, Waiblingen und Esslingen möglich.

¹ S-Bahn-Konzept des VCD für die Region Stuttgart, PDF-Faltblatt: http://kurzlink.de/tangens_VCD





Optimierung der Zulaufstrecken: Das fünfte und sechste Gleis vom Hauptbahnhof nach Bad Cannstatt

Ein eigenes Gleispaar für jede Zugattung.

Auch dem Eisenbahn-Laien wird einleuchten, dass der Idealzustand auf den Zulaufstrecken zu zentral gelegenen Großstadtbahnhöfen darin besteht, den drei verschiedenen schnellen sowie verschiedenen häufig abbremsenden und anhaltenden Personenzugattungen ICE-EC-IC, IRE-RE-RB und S-Bahn jeweils ein eigenes Gleispaar für die Stadteinwärts- und die Stadtauswärtspassage zur

wie auch nach Süden nur je 2 Gleispaare für diese 3 unterschiedlichen Zugverkehrsgattungen an.

Auf obigem Bild sind die insgesamt 4 Gleise von S-Hbf nach Bad Cannstatt zu sehen, die sich sowohl S-Bahnen wie Regionalexpreß wie ICEs/TGVs teilen müssen. Der 4,5 km lange Gleiskorridor nach Bad Cannstatt wird auf dem Foto rechts von der Platanenallee des Unteren Schlossgartens begrenzt, und links der Gleise ragt die hohe Außenmauer des darüber liegenden Bahnbetriebswerks und Abstellbahnhofs Rosenstein auf.

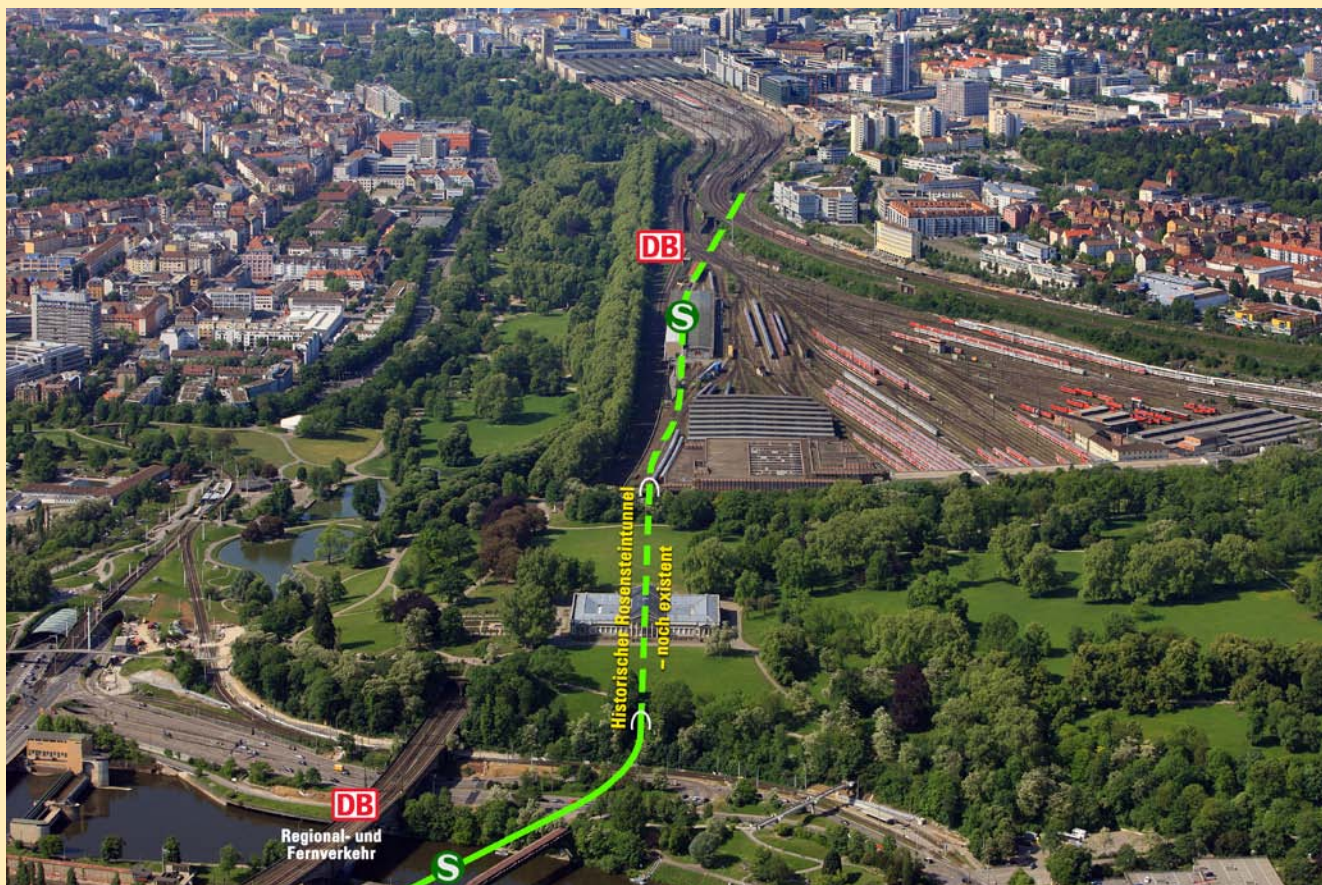
Böschung statt Betonwand. Wie im Kapitel 4 über die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten bereits gezeigt und erläutert, schlägt die Arbeitsgruppe im Zuge des Projekts „Umstieg 21“ vor, die Abstellbahnhofsfläche aus Stadtklimaschutzgründen nicht zu überbauen, sondern den Abstellbahnhof um rund die Hälfte zu verkleinern, um dort – im Prinzip schon ab morgen beginnbar – den Rosensteinpark zusätzlich zur Parkerweiterung in der Innenstadt um die Fläche der für den täglichen Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Abstellgleisflächen zu erweitern. Mit anderen Worten: Die hässliche hohe, von den Platanen gnädig vor den Augen der Parkspaziergänger abgeschirmte linksseitige Betonwand könnte um die Breite für die zusätzlichen zwei Cannstatter Gleise zurückgebaut und anschließend mittels einer steilen aber naturnahen Hangböschung in den darüber liegenden erweiterten Rosensteinpark organisch überführt werden.



Verfügung zu stellen. Dann müssen Schnellzüge wie der ICE nicht mehr auf demselben Gleis in den bahntypisch großen Sicherheitsabständen etwaig verspäteten Regionalzügen hinterher bummeln, und der Regionalexpress wird nicht mehr von einervor ihm auf demselben Gleis fahrenden S-Bahn aufgehalten, die alle paar Kilometer schon wieder vor dem nächsten Bahnhof abzubremßen beginnt.

Heute: Nur 2 Gleispaare für 3 Zugattungen.

Derzeit bietet der Stuttgarter Kopfbahnhof jedoch sowohl auf seinen Zulaufstrecken nach Norden



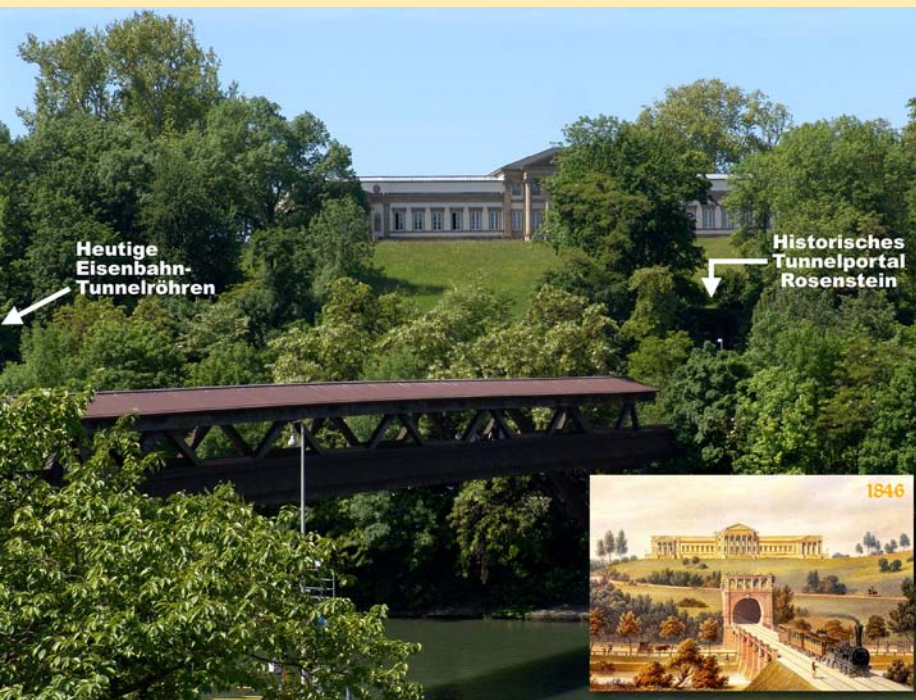
Wie gelangen das 5. und 6. Gleis durch den Rosensteintunnel mit seinem krönenden Schloss und über den Neckar nach Bad Cannstatt? Die vier existierenden Gleise schlupfen ja durch den 300 m langen, 4-gleisigen heutigen Rosensteintunnel unter dem Rosensteintunnel hindurch und führen sodann über die ebenfalls 4-gleisige König-Karls-Eisenbahnbrücke über den Neckar hinüber zum 8-gleisigen Cannstatter Bahnhof. Die sich anbietende kostengünstigste und zugleich am wenigsten Natureingriffe erfordernde Lösung ist am besten aus Cannstatter Blickrichtung zu erkennen.



Der historische Rosensteintunnel wird modernisiert und wieder in Betrieb genommen. Nur wenigen heutigen Stuttgartern dürfte noch bekannt sein, dass der allererste Stuttgarter Eisenbahntunnel durch den Rosenstein wenige hundert Meter weiter nordöstlich direkt unter dem Schloss hindurchführte – und noch immer existiert, wenn auch seit langem außer Betrieb gesetzt. Auf dem Foto vom Cannstatter Neckarufer aus in Richtung Rosensteinschloss (S.43 oben) ist eine mit einem Pfeil markierte dunkle Einbuchtung in der Hangvegetation direkt unterhalb des Schlosses zu erkennen. Dort befindet sich noch immer das alte Tunnelportal zu dem mittig unter dem Schlosshauptbau hindurchführenden historischen Rosenstein-Bahntunnel. Die eingeblendete alte Postkarte illustriert dessen Lage, sowie den damals gerade im Bau befindlichen, auf 4 Gleise erweiterten heutigen Rosensteintunnel in dem damals noch recht kahlen¹ Hang.

Auf den beiden nächsten Bildern ist das Innere dieses seit 170 Jahren tapfer das Schloss Rosenstein stemmenden doppelgleisigen Tunnels zu sehen. Dessen Bau überstand das damals schon stehende Schloss unbeschadet. Lediglich der In-

¹ Früher hieß der „Rosenstein“ tatsächlich „Kahler Stein“.



Der noch vollständig erhaltene 2-gleisige historische Rosensteintunnel unterquert den Park und das Schloss auf kürzestem Weg. Saniert und etwas verbreitert könnte er ein langes 2. Leben als S-Bahn-Tunnel wiederaufnehmen.

halt des stadtseitig vor dem Schloss gelegenen Wasserbeckens brach damals in den im Bau befindlichen Tunnel ein. Man kann also davon ausgehen, dass es eindreiviertel Jahrhunderte später gelingen wird, den noch aus dem Dampflokzeitalter stammenden 2-gleisigen Bahntunnel für den Einbau einer Oberleitung und zweier seitlicher Fluchtwege aufzuweiten ohne dabei das Schloss zu gefährden. Gegenüber anderen Lösungen hat dieser Tunnel zwei weitere große Vorteile: Mit 380 m Länge ist er vergleichsweise kurz und über ihm gibt es keinerlei Baumriesen, die von den Aufweitungsbaumaßnahmen gefährdet werden könnten.

Schlank und kostengünstig. Da dieses 5. und 6. Gleis von und nach Bad Cannstatt künftig als Gleispaar für die S-Bahn genutzt werden soll, und da S-Bahn-Züge auch leichter sind und ein geringeres Lichtraumprofil haben als ICEs und REs, kann sowohl der Tunnelquerschnitt als auch die zusätzliche neue 2-gleisige Brücke über den Neckar vergleichsweise schlank gehalten werden. Im Vergleich mit der noch nicht einmal vollständig genehmigten und also noch einsparbaren neuen 4-gleisigen Stuttgart-21-Brücke über den Neckar ließe sich die nur 2-gleisige S-Bahn-Brücke ausgesprochen filigran erbauen.

Die Fußgänger profitieren. An diese wenige Meter neben der inzwischen abgebrochenen Cannstatter Holzstegbrücke zu errichtende neue S-Bahn-Brücke (siehe Luftbild) ließe sich selbstverständlich auch ein dringend benötigter neuer groß-

zügiger Fußgängersteg über den Neckar andocken. Ob seitlich angebaut, darüber gesetzt oder darunter abgehängt, sollten die Nutzer, sprich: Bürger entscheiden. Die optisch brachial das Landschaftsbild zerschneidende 4-gleisige S21-Betonbrücke sieht einen abgehängten Fußgängersteg vor. Stellt sich die Frage, ob dies wirklich eine menschengemäße Lösung ist. Denn es dürfte bei Weitem nicht jedermanns Geschmack sein, frei über dem Fluss hängend diesen zu überqueren, wenn wenige Meter über dem eigenen Kopf ICEs und alle Arten sonstiger Züge hinwegdonnern. Hingegen einen seitlichen Steg an die S-Bahn-Brücke anzudocken, ist auch dank der leiser und langsamer fahrenden S-Bahnen sehr gut vorstellbar.

Kreuzungsfreie Querung auf die Nordseite. Bleibt als letzte Aufgabe, das ausschließlich für die S-Bahn reservierte neue Gleispaar entweder im Bereich des sog. „Tunnelgebirges“ oder schon vorher unter dem ohnehin neu zu ordnenden riesigen Abstellbahnhofsgelände auf die Nordseite des vom Nordbahnhof herkommenden Bahndamms zu führen. Da die Einfahrt in die S-Bahn-Stammstrecke von Hbf-tief nach Schwabstraße und weiter nach Vaihingen auf der Nordwestseite des Bahnhofsvorfelds liegt, ist eine solche unterirdische Querung nötig. Auf dem Luftbild ist eine grün-gestrichelte Querungsversion eingezeichnet. Wo genau deren tatsächlich günstigster und auch kostengünstigster Verlauf ist, müssen die Experten der Bahn ermitteln und entscheiden.

Das Schienennetz im Großraum Stuttgart langfristig zukunftstüchtig machen. Anliegen des Umstieg-21-Konzepts ist, Trassierungsmöglichkeiten auch für den künftig erforderlichen Netzausbau aufzuzeigen, und zwar möglichst unter Nutzung bereits vorhandener Bauwerke und Infrastruktur, damit die ökologisch sensible wie wertvolle innerstädtische Naherholungslandschaft wie auch der Steuerzahlergeldbeutel weitestgehend geschont werden. Mit der wohl überlegten und trassierten Erweiterung der Zulaufstrecken um ein fünftes und sechstes Gleis zum konkurrenzlos leistungsreservenstarken Kopfbahnhof wäre das Schienennetz im Großraum Stuttgart für viele Jahrzehnte allen Anforderungen gewachsen.

Auch die Autofahrer profitieren. Ist der Schienenverkehr innerhalb eines Ballungsraums erst einmal leistungs- und reservenstark ausgebaut, profitiert davon direkt auch jeder Autofahrer! Wird doch mit jedem Führerscheininhaber, der gerne auf die Bahn umsteigt, der Straßenraum bei den heute üblichen 1,1 Personen pro PKW um eine Wagenlänge freier. Voraussetzung dafür, dass es zu einer spürbaren Zahl an Umsteigern kommen kann, sind jedoch Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Bahnbetrieb. Nach Zuggattungen getrennte Zulaufgleise im Ballungsraum hin zu einem leistungsstarken taktfahrplanfähigen Hauptbahnhof sind ihrerseits dafür die Voraussetzung.

Optimierung der Zulaufstrecken: Das fünfte und sechste Gleis vom Hauptbahnhof nach Zuffenhausen

Entzerrung auch auf den Strecken nach Norden. Optimierungsbedarf für unterschiedlich schnelle Zuggattungen gibt es auch auf den Strecken Richtung Norden. Dort finden wir den gleichen Engpass wie zwischen S-Bad Cannstatt und Stuttgart Hbf vor: Nur vier Gleise für 3 S-Bahn-Linien Richtung Weil der Stadt und Ludwigsburg, für die Regionalexpreßse nach Heilbronn, Würzburg, Karlsruhe und für alle ICEs, TGVs und ICs nach Mannheim/Frankfurt. Erst unter den B10-Brücken in Zuffenhausen-Nord können die stadtauswärts fahrenden Schnellzüge auf ein eigenes Gleis der „alten Neubaustrecke“ nach Mannheim abbiegen.

Das Bild zeigt den Dauerkonflikt auf den nur zwei Gleispaaren für drei Zuggattungen in Stadteinwärtsrichtung.

Um das Problem deutlich zu machen, wurde der rote Doppeldeckerzug aus Richtung Heilbronn/Ludwigsburg, der dem ICE von Mannheim den Vortritt lässt, bis kurz vor die Einmündungswiche „vorgerückt“, sprich: ins Bild hinein montiert. Doch das Problem besteht mit oder ohne Montage: Verspätete Züge, gleich welcher Gattung, bremsen andere Züge auf ihrer fahrplanmäßigen Fahrt von und nach Stuttgart aus, weil ein drittes Gleispaar zur Entzerrung der verschieden schnellen Verkehre fehlt.





Platz vorhanden. Dieses dritte Gleispaar zwischen Hbf und Zuffenhausen-Nord fehlt, obwohl der Platz dafür durchgängig vorhanden ist. Es mangelte bisher am (bahn-)politischen Willen, diesen latent verspätungsanfälligen Streckenabschnitt durch Zubau eines 3. Gleispaars zukunfts-tüchtig zu machen. Das beklagt seit neuestem auch der Vater von Stuttgart 21, Professor Gerhard Heimerl, öffentlich in den Medien.¹

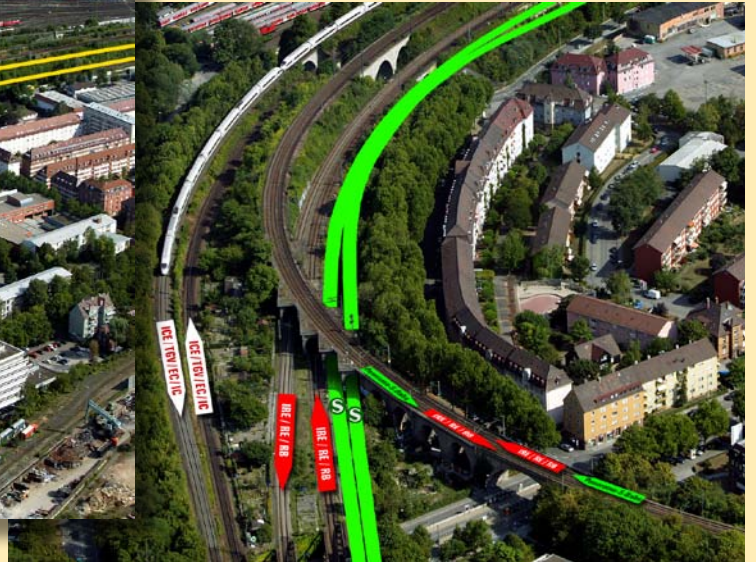
Ertüchtigung bei Umstieg finanzierbar. Späte Einsicht in die vom Multimilliardenprojekt S21 nicht behobenen Engpässe ist die eine Sache, deren Finanzierung die andere.

Realistischerweise ist davon auszugehen, dass mit Stuttgart 21 die nun nach und nach eingeräumten Engpässe auf den belasteten Zulaufstrecken noch Jahrzehnte lang erhalten bleiben, da aufgrund der zwei weiteren Milliardeninvestitionen für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und den Ausbau der Rheintalschiene auf längere Sicht die Chancen gering sein dürften, weitere Mittel für den Schienenausbau in Baden-Württemberg zu aquirieren. Bei Abbruch von Stuttgart 21 und Umstieg auf die hier vorgestellten Konzepte würden dagegen unmittelbar so viele Schienen-Investitionsmilliarden frei, dass neben der Modernisierung

des Kopfbahnhofs auch sämtliche Zulaufstrecken ausgebaut und für die künftigen Fahrgastzuwächse ertüchtigt werden könnten.

Geniale Überwerfungsbauwerke. Das Luftbild zeigt den langgestreckten Bahndamm von Stuttgart-Hbf (rechts außerhalb des Bildes) bis kurz vor den Nordbahnhof mit der nach rechts im Bogen über die höchsten Brücken abschnenkenden Gäubahntrasse Richtung Freudenstadt/Singen und Zürich. Gut darauf zu erkennen ist, dass die württembergischen Eisenbahningenieure der Nachwelt vor 100 Jahren ein beeindruckend großzügig angelegtes Bauwerk hinterlassen haben. So weist die in der Bahnersprache „Überwerfung“ genannte Gäubahn-Brückenkonstruktion gleich 4 kreuzungsfreie Durchlässe auf. Die beiden rechten Durchlässe waren für den damals noch bis Stadtmitte verkehrenden Güterbahnverkehr gebaut worden, wobei der äußerste rechte (markiert mit „L“ wie leer) aufgrund der finanziellen Kriegsfolgen nie benutzt wurde. Durch die beiden linken Durchlässe fährt heute die S-Bahn vorbildlich auf nur ihr vorbehaltenen eigener Trasse. Die beiden Fernbahngleise ganz links müssen sich dagegen die ICEs (auf dem Bild fährt gerade einer stadtauswärts nach Mannheim) in beiderlei Fahrtrichtungen mit den IREs und REs im Mischverkehr teilen.

¹ Interview Stuttgarter Nachrichten vom 18.4.2016



Das Bild oben links zeigt in gelb eingefärbt, wie heute die beiden rechten Gäubahn-Durchlässe von den beiden Fahrspuren der Stuttgart21-Baulogistikstraße in Beschlag genommen sind. Würde Stuttgart 21 beendet, könnte unmittelbar damit begonnen werden, das Nahliegende in die Realität umzusetzen:

Auf der heute von Erdaushub-LKWs befahrenen Baulogistiktrasse mit ihren neu eingerichteten Brücken über die Ehmann- und die Nordbahnhofstraße könnten in kürzester Zeit zwei Gleise verlegt werden, auf denen künftig die S-Bahnen verkehren. Dadurch würde das heute noch von der S-Bahn belegte mittlere Gleispaar frei, auf das die IREs und REs ab Hbf gelenkt werden können.

Und schon würde die gewünschte und für die Zukunft auch tatsächlich gebrauchte Entzerrung der 3 verschiedenen schnellen Zuggattungen von Stuttgart Hbf bis Nordbahnhof Wirklichkeit werden.

Auf dem Luftbild unten ist zu ersehen, dass das benötigte 3. Gleispaar auch über den Nordbahnhof hinaus bis zum Pragtunnel problemlos auf der Trasse, die derzeit die S21-Baulogistikstraße einnimmt, weitergeführt werden kann.

Die im weiteren Verlauf fällige dritte Pragtunnelröhre nach Feuerbach ist zwar komplett neu zu bohren, diese 2-gleisige Tunnelröhre wäre aber nur 700 m lang, was gerade einmal einem Hundertstel der für Stuttgart 21 zu bohrenden Tunnelstrecken entspricht.





Feuerbacher S21-Bahnhofsumbau ist gut nutzbar. Besonders gut nutzbar für das hier vertretene Umstiegskonzept sind dann auf der anderen Seite des Pragtunnels die derzeit laufenden S21-Arbeiten auf dem Gelände des Feuerbacher Bahnhofs. Diese in einer Kurve gelegene Schienenengpassstelle wird derzeit mit großem Aufwand und beträchtlichem Kosteneinsatz von 4 auf die benötigten 6 Gleise aufgeweitet. Um auch noch das 6. Gleis unterzubringen, das auch die S21-Pläne vorsehen, wurde und wird gerade der überdimensionierte Mittelbahnsteig auf etwa die halbe Breite zurückgebaut.

Auf dem Luftbild vom Zuffenhausener Bahnhof kann die Zahl der bereits existierenden Gleise abgezählt werden. Wobei dieser Bahnhof die Besonderheit zweier Gleisbündel beidseits des Bahnhofsgebäudes hat. Vorne zur B27 hin laufen 5 Gleise durch, und auf der Rückseite (= links vom Bahnhof) sind es sogar 6 Gleise, wovon 3 Abstell- bzw. Güterbahngleise sind. Auch hier ist also Platz genug für die insgesamt 6 benötigten

Gleise, zumal von den rückwärtigen Gleisen eines ohnehin schon unter dem nach Korntal abzweigenden S-Bahn-Hochbahnsteig hindurchführt und ein paar hundert Meter weiter nördlich wieder in den Hauptstrang einfädelt.

Auf Höhe des großen Edeka-Einkaufszentrums ist auf 250 Meter Länge tatsächlich die einzige Engstelle im Bereich Zuffenhausen mit nur 5 Gleisen gegeben. Durch Überdeckung der Einkaufszentrum-Tiefgaragenzufahrt lässt sich jedoch auch in diesem kurzen Abschnitt kostengünstig ein 6. Gleis hinzubauen.

Damit wäre der Großraum Stuttgart schienenverkehrsmäßig für viele Jahrzehnte zukunftsertüchtigt – was stets auch den Autofahrern zugute kommt: durch Umstiegs-effekte von der Straße auf eine wieder attraktive und pünktliche Bahn. Die Kosten sind im Gegensatz zu Stuttgart 21 überschaubar, da nur wenige hundert Meter neue Tunnels gebaut werden müssen. Der große Rest findet oberirdisch auf weitgehend noch aus früheren Zeiten freigehaltenem Bahngelände statt. In Kenntnis dieser Möglichkeiten und Gegebenheiten kann man mit Fug und Recht bilanzieren:

Die eisenbahnverkehrliche Zukunft in der Metropolregion Stuttgart und darüber hinaus hängt nicht von Stuttgart 21 ab. Im Gegenteil: Mit Stuttgart 21 wird sie erst abgehängt.



6. Lieber ein Ende ohne Schrecken ...

als ein Schrecken ohne Ende

„Die Versöhnung der Stadtgesellschaft“ hat der Stuttgarter OB Kuhn als Ziel der von ihm initiierten informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein genannt. Die Bürgerschaft soll zusammenfinden in der Entwicklung des zweiteiligen „Rosensteinquartiers“, dessen eine Hälfte von der S21-Baulogistik selbst blockiert wird, und dessen andere, auch ohne S21 verfügbare Hälfte aus vielerlei Gründen fraglich und kritisch ist (s. Kap. 4). Ein Versöhnungsversuch, der Stuttgart 21 zur bedingungslosen Prämisse macht, wird keine Chance haben. Das zeigt der bisherige Verlauf des Prozesses bereits. Zu groß sind Schwächen und Widersprüche des Projekts, zu belastend die Eingriffe in die Stadt, die viel tiefer gehen und länger andauern als versprochen und immer bedrückender die Erkenntnis bei vielen, am Ende einen weniger effizienten Bahnhof mit vielen Sicherheitsmängeln zu bekommen.

Mit dem hier vorgestellten Ansatz eines Umstiegs, der das Gegebene und Geschehene zum Ausgangspunkt nimmt und in eine andere Richtung weiterentwickelt, hat der Gedanke einer Versöhnung der Stadtgesellschaft eine realistische Chance. Zwar hat es am Ende bei allen nicht vollendeten oder in Betrieb genommenen Großprojekten, auf die eingangs Bezug genommen wird, auch mehr oder weniger sinnvolle Umnutzungen gegeben. Die Chancen solcher Umnutzungen sind aber, das zeigt diese Broschüre, im Falle von

Stuttgart 21 besonders groß, weil im Zuge eines Umstiegs viele seit langem bestehende Defizite der Stadtentwicklung wirksam angegangen werden können, wie z.B. die aktuelle Wohnungsnot, der Mangel an öffentlichem (Versammlungs-)Raum, Engpässe im Nahverkehr, stadtklimatologische Belastungen und Feinstaubprobleme.

Wie geht es weiter?

Auch wenn in dieser Broschüre bei den vier zentralen, Stuttgart 21 betreffenden Themenfeldern realisierbare Lösungen vorgestellt werden, ist damit weder der Anspruch eines vollständigen Gegenentwurfs noch die Erwartung verbunden, dass alles Vorgeschlagene 1:1 umgesetzt werden müsste. Sinn ist, Auswege aus einem fatalistischen „Weiter so“ überhaupt denk- und diskutierbar zu machen.

Wie sich die Stadt in diesen zentralen Flächen und Relationen weiter entwickeln soll, ist auch nicht allein von der S21-kritischen Bürgerbewegung zu beantworten, sondern muss Thema eines integrativen Beteiligungsprozesses sein, in Verbindung mit Ausschreibungen und Wettbewerben.

Was immer ein solcher Prozess erbringt, das Ergebnis ist wesentlich kostengünstiger, schneller und mit viel weniger Baustellen zu haben und würde viele städtebauliche und verkehrliche Probleme lösen helfen.



Impressum

Aktuelle Infos auf:
www.umstieg-21.de

Herausgeber:

Arbeitsgruppe Umstieg 21 des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

Redaktion:

Dr. Norbert Bongartz, Peter Dübbers, Klaus Gebhard, Dr. Werner Sauerborn

Gestaltung:

Edgar Bayer

Druck:

UWS-Druck, Stuttgart

V.i.S.d.P. :

Dr. Norbert Bongartz, Donizettstraße 8 B
70195 Stuttgart

2. Auflage

Die AG Umstieg 21 des Aktionsbündnisses:

Dr. Norbert Bongartz, Architektuhistoriker •
Peter Dübbers, Dipl.-Ing. Freier Architekt BDA •
Klaus Gebhard, Dipl.-Ing. • Dr. Werner Sauerborn,
Geschäftsführer Aktionsbündnis

Engagiert unterstützt von ...

Edgar Bayer, Grafikdesign • Eberhard Dietrich •
Dipl.-Ing. Frank Distel • Friedrich Gehring • Peter
Gierhardt, Grafikdesign • Manfred Grohe, Luftbild-
photographie • Dipl.-Ing. Hans Heydemann • Gün-
ther Klein • Dipl.-Ing. Wolfgang Kuebart • Wilhelm
Kunz, Visualisierungen • Dipl.-Ing. Christoph Link,
Verkehrsplaner • Dr. Eisenhart von Loeper, Sprecher
Aktionsbündnis/Rechtsanwalt • Renate Quiring, Lek-
torat • Wolfgang Rüter, Fotografie • Alex Schäfer,
Fotografie • Steffen Siegel • Uli Stübler, Logo •

Ulfert Weber, Dipl.-Ing. Freier Architekt BDA •
Sabine Schmidt und Katharina Georgi, Korrekturen •
sowie weitere ExpertInnen, darunter Lokführer,
Bahnhofsleiter und Eisenbahnsachverständige.

Beginn der Arbeit: Sommer 2015

Ende der Arbeit: offen

... **mit herzlichem Dank** an Prof. Roland Ostertag,
Präsident der Bundesarchitektenkammer a.D., auf des-
sen schon frühe Ideen manche der hier entwickelten
Vorschläge basieren.

... **im Gedenken** und mit Dank an Peter Conradi,
ehemals MdB und Präsident der Bundesarchitek-
tenkammer a.D., der uns von Anbeginn an sehr zu
diesem Projekt ermutigt hat.

Die Erarbeitung dieser Broschüre erfolgte ehrenamtlich. Sie ist dennoch mit hohen Kosten verknüpft. Gleiches gilt für die geplante Weiterverfolgung dieses Projekts.

Das Aktionsbündnis bittet daher um Unterstützung durch Spenden auf das Konto:

IBAN DE76 4306 0967 7035 8411 00

(BIC: GENODEM1GLS)

Unkostenbeitrag 3 €

Ob es mit Stuttgart 21 weitergeht, daran bestehen immer mehr Zweifel.

Niemand kann ausschließen, dass diesem Projekt eine Entwicklung vergleichbar dem Berliner Großflughafen BER droht – und das im Herzen einer Großstadt. Immer mehr Zweifel werden laut, ob das Ergebnis wirklich den versprochenen Nutzen hätte. Es gibt also viele Gründe, den Kopf freizuhalten für den Gedanken, dass es auch anders gehen könnte.

Diese Broschüre zeigt an vielen Beispielen intelligenter Umnutzung der verschiedenen Baustellen, dass ein Umstieg, auch jetzt, wo das Projekt unübersehbar in Arbeit ist, die bessere und kostengünstigere Lösung ist.

