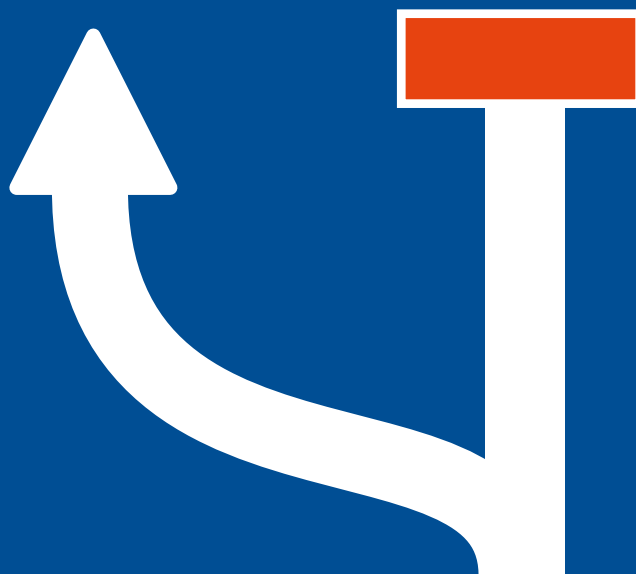


# UMSTIEG 21

UPDATE 2018



Wege aus dem **DB**akel:

## Update zum Umstieg21-Konzept

Mit der Vorstellung des UMSTIEG21-Konzepts im Juli 2016 konnte gezeigt werden, wie sich viele Baustellen von S21 weiter nutzen ließen, wenn das Stuttgarter Großprojekt scheitert. Das Konzept erfuhr einerseits viel Anerkennung, Gesprächsangebote an die DB und die politisch Verantwortlichen blieben jedoch ohne jede Resonanz oder Konsequenz. Stuttgart 21 wurde weiter gebaut, obgleich noch weitere Milliarden fehlen und sich die geplante Fertigstellung immer weiter verzögert. Zudem sind Widersprüche, Probleme und Risiken des Projekts nicht weniger geworden. Die Pläne auf den Fildern beispielsweise sind inzwischen Makulatur.

Das Konzept von 2016 [www.umstieg-21.de](http://www.umstieg-21.de) bleibt in seinen zentralen Vorschlägen weiter aktuell. Das hier vorgelegte Update ergänzt daher nur die Broschüre und ersetzt sie nicht. An manchen Baustellen ist ein Baustopp sinnvoll, an anderen bietet sich ein Weiterbauen an, allerdings mit anderen und für das Gemeinwohl besseren Vorzeichen. Über die Modifikationen aufgrund der Bauentwicklung hinaus greift das Update neue Ideen und Anregungen auf, wie z. B. die Themen citynahe Transport-Logistik, IBA und weitere alternative Tunnelnutzungen. Damit werden aktuelle politische Diskussionen und Anforderungen

auf kommunaler und regionaler Ebene aufgegriffen. Die Chancen für einen intelligenten Umstieg bestehen weiterhin, sie sind eher gewachsen.

Bestand hat damit auch dieser Satz im Schlusskapitel der Umstiegsbroschüre: „**Lieber ein Ende ohne Schrecken als ein Schrecken ohne Ende!**“

**UMSTIEG 21** zeigt, dass es nicht nur ökonomisch irrational ist, ein verfehltes Verkehrsprojekt sowie fehlinvestierte Milliarden durch Nachschieben weiterer Milliarden noch retten zu wollen.

**UMSTIEG 21** zeigt die Chancen auf, die ein baldiges Ende von S21 für alle bietet, weil die Baustellen ohne Rückbau sinnvoll umgenutzt werden können.

**UMSTIEG 21** ist auch die zeitgemäße Antwort auf ein aus der Zeit gefallenes Projekt, das aktuelle Probleme z.B. im Verkehr, Umwelt- und Klimaschutz verschärft, statt zu ihrer Lösung beizutragen.



Der neu gestaltete Schlossgarten und der modernisierte oberirdische Kopfbahnhof – mit den weiterhin realisierbaren 3 Funktionsebenen (siehe Broschüre S.12 ff)

## Bonatzbau und Bahnhofsumfeld

### Wiederherstellung Mittlerer Schlossgarten

Der von Baustellen belegte Mittlere Schlossgarten kann schnell wieder ansehnlich und nutzbar werden (auch wenn die Bäume natürlich nicht über Nacht wieder hochwachsen):

- Abbau der Grundwassermanagement-Anlage und des Förderbands
- Abbau der provisorischen Fußgängerstege
- simples Zuschütten der Nesenbach-Dückergrube
- Abbau der provisorisch geteerten Baulogistikstraßen

So kann der Schlossgarten zum Nutzen aller reaktiviert und ein sinnvolles Fußgänger- und Radwegenetz angelegt werden. Und das nicht erst nach der – zeitlich ungewissen – Beendigung von S21, sondern sehr bald in einem wieder begehbaren und wieder begrünzten Zustand, durchaus realisierbar bis Ende 2018 – und dann jedes Jahr schöner werdend! (Broschüre S.16)

### Hotel im Bahnhof

Der im Bonatzbau geplante Einbau eines Hotels würde dazu führen, dass dessen Fassade über der „Arkade“ ohne Not in eine durchlöchernde Kulisse verwandelt würde. Das drohende ruinöse Erscheinungsbild könnte ohne Einschränkung der Hotelnutzung vermieden werden. Doch der Architekt, die DB, das EBA, die Stadt und die Landesdenkmalpflege haben vor, diesen dem bedeutenden Baudenkmal gegenüber unangemessenen Plan durchzuwinken.

**Diese Baugrube ließe sich kurzfristig wieder in einen „Schlossgarten“ verwandeln – zum Vergleich unser Konzeptentwurf oben.**



## Der neue Landespavillon

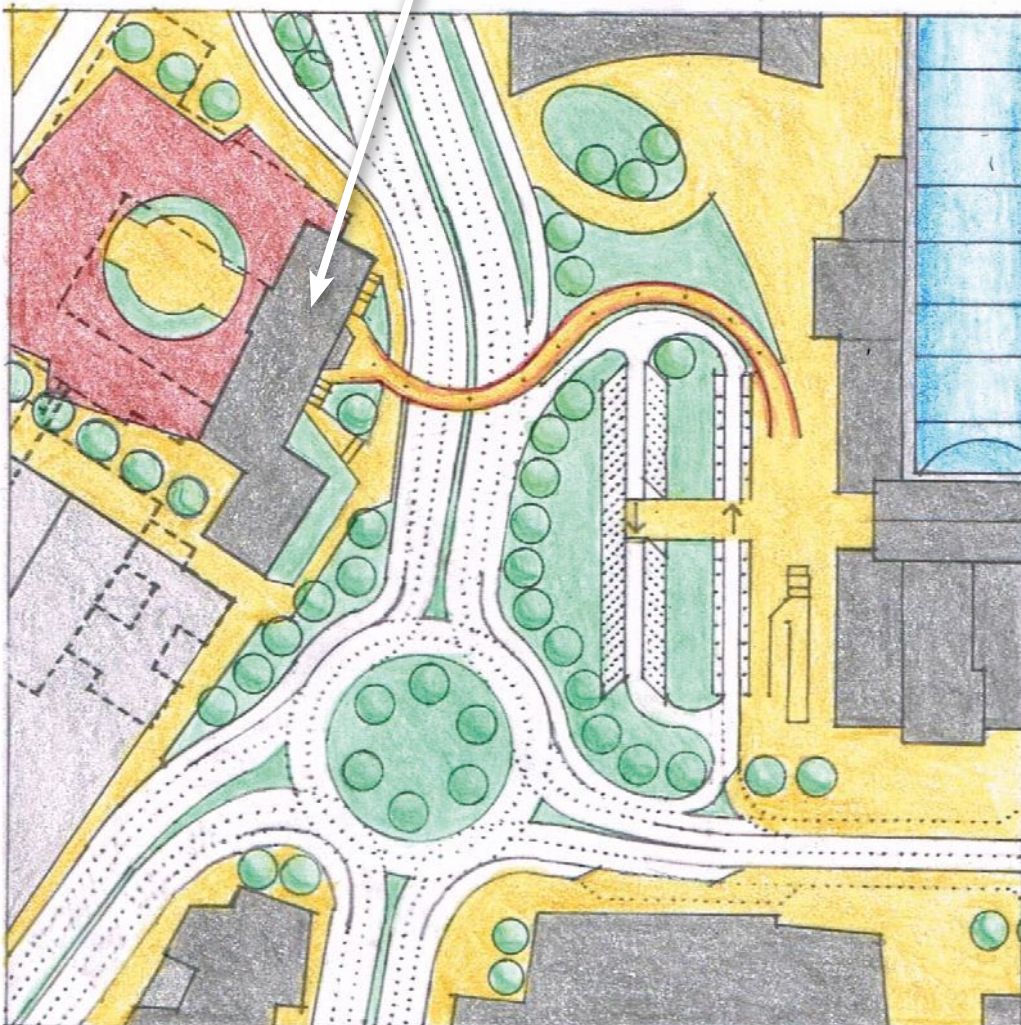
In der Schlossgartengrube stehen die einzigen bisher angefangenen 4 Kelchstützen (von geplanten 28!) – jeweils nur bis zur halben Höhe gegossen. In dieser Grube sieht das Umstiegskonzept die Neu- bzw. Wiedererrichtung eines Landespavillons für kostenlose Kulturveranstaltungen aller Art im Park vor (Broschüre S.16). Diese einzigen bisher aufgerichteten Kelchstützenhälften, die mangels Vollhöhe-Genehmigung bisher bündig auf Schlossgarten-Niveau enden, bieten sich an, von kreativen Wettbewerbs-Architekten ins Tragwerk des künftigen Landespavillons eingebunden und auf diese Weise umgenutzt zu werden.

## Umfeld Bahndirektion, Lösung für das Lindenmuseum u.a.

Das historische Bahndirektionsgebäude kann mit einem neuen, großzügigen Anbau als Standort eines neuen Lindenmuseums dienen. Die weiten neuen Gruben für den Tiefbahnhof unter dem Gebäude lassen sich optimal für die unentbehrlichen Archiv- bzw. Magazinräume des Museums nutzen. Auch die anschließenden Tunnelröhren in Richtung Cannstatt oder Feuerbach können vom Museum als attraktive Gewölbehallen „bespielt“ werden. Möglich wäre ihre Nutzung für ein riesiges durchwanderbares Zeitstrahl-Modell der Erdgeschichte und der menschlichen Kultur- und Zivilisations-Entwicklung, bis hin zur Raumfahrt. Denkbar wäre dabei auch eine Kooperation mit dem Naturkunde-Museum am Löwentor.

Der Kurt-Georg-Kiesinger-Platz vor dem Nordausgang soll zu einem durchgrünten City-Eingang werden, mit Kreisverkehr (statt riesiger Kreuzung) und mit einem Fußgängersteg, der über die Heilbronner Straße direkt zum Eingangs-Portikus des späteren Lindenmuseums führt. Ein kurzfristig realisierbarer Nutzen, nicht nur für Bahnreisende und Museumsbesucher, sondern auch für Taxis, Kurzparker und alle baustellenbelasteten Verkehrsteilnehmer auf der B 27 / Heilbronner Straße.

Ein geschwungener Fußgängersteg über die Heilbronner Straße hinweg führt direkt auf das Portal im vorgebauten Eingangsportikus der ehemaligen Eisenbahndirektion zu – dem zukünftigen Lindenmuseum – und bietet sich zusätzlich als attraktive Verbindung des Quartiers am Fuß des Kriegsbergs mit dem Platz vor dem Nordausgang des Bahnhofs an.





Die viel zitierte „städtebauliche Jahrhundert-Chance“ wird ausgerechnet durch die S21-Baulogistik verhindert! Auf dieser Fläche am Inneren Nordbahnhof kann bei Umstieg21 SOFORT ein neues Stadtquartier mit 1000 Wohneinheiten entwickelt und gebaut werden! Siehe Broschüre S.27/28

## Umstieg eröffnet städtebauliche Chancen

### **C-Areal: IBA 2027 in Stuttgart möglich**

Bei einem Umstieg auf das Alternativkonzept könnte die IBA 2027 mit großer Ausstrahlung und historischen Bezügen in Stuttgart realisiert werden. Die Bebauung der „Neuen Prag“, wie das bei Umstieg 21 umgehend frei werdende C-Areal firmiert (Broschüre S. 27/28), könnte Wettbewerbsgrundlage der IBA werden und eine zeitnahe Schaffung von 1000 Wohnungen ermöglichen.

Die Stadt Stuttgart plante, 100 Jahre nach der Werkbundausstellung Am Weißenhof, große Teile der für 2027 geplanten Internationalen Bauausstellung in Stuttgart auf dem durch S21 freiwerdenden Gleisvorfeld zu realisieren. Nachdem S 21 sich mindestens bis Ende 2024 verzögern wird (vieles deutet eher auf 2026 hin) hat die Stadt diese Pläne aufgeben müssen. Durch Umstieg21 würde das mit S21-Logistik belegte C-Areal rechtzeitig frei.

### **Interims-Oper**

Wegen der Sanierungsbedürftigkeit des Stuttgarter Opernhauses wird eine Interimsspielstätte gesucht, die am Ende wieder abgerissen werden soll. Für diesen Fall bietet sich die Schlossgarten-Baugrube bzw. das angrenzende Baufeld beim Planetarium als Standort an. Nach Sanierung der Alten Oper würde die Interims-Oper wieder demontiert und dem wieder herzustellenden Schlossgarten weichen. Statt weit entfernt und schwer erreichbar im Paketpostamt am Ende des

Gleisvorfelds, läge die Interimsoper so in unmittelbarer Nähe zur Kulturmeile und allen wichtigen ÖPNV-Linien.

### **City-Logistik**

Die Stadt sucht dringend innenstadtnahe Flächen für den Umschlag von großen auf kleine Transporteinheiten für die logistische Versorgung der City. Die Gruben, die für den Nord- und Südkopf des Hauptbahnhofs geschaffen wurden, sowie der Bereich der Wagenladungsstraße parallel zur Heilbronner Straße eröffnen viele flexible Nutzungsmöglichkeiten für die logistische Versorgung der City vom nördlichen Einzugsbereich aus. Die S21-Tunnel, soweit fertig gestellt, können dabei als Zufahrtsstrecken genutzt werden – entweder schienengebunden oder in längerfristigen Visionen auch in Form elektrisch betriebener oder autonom fahrender LKW.

Gegebenenfalls müssen konkurrierende Nutzungsvorschläge für Baugruben und Tunnel gegeneinander abgewogen werden.

# Umstiegs-Alternativen ermöglichen Verkehrswende



Foto: Wolfgang Rüter

## Tunnelnutzungen

Inzwischen ist ein Teil der im Rahmen von Stuttgart 21 geplanten Tunnel zwar schon gebaut, aber auf 40 % der Gesamttunnellänge wurde mit den Arbeiten noch gar nicht begonnen. Ohnedies fehlt überall noch die Streckenausrüstung (Gleise, Oberleitungen, Signale, Rettungseinrichtungen). Wenn das Projekt S21 abgebrochen wird, drohen allerdings die mit hohem Ressourcenaufwand bereits geschaffenen Tunnelrohbauten zu Bauruinen zu werden. Um dies zu vermeiden, sind alle Möglichkeiten für eine sinnvolle Umnutzung dieser Rohbauabschnitte auszuloten. Bereits gebohrte Tunnel ließen sich zum Beispiel als willkommene neue Kurzverbindungen im städtischen Nahverkehrsnetz umnutzen, die von Elektro-Linienbussen befahren werden. Die Tunnel vom Hauptbahnhof nach Feuerbach, Unter-/Obertürkheim und Richtung Flughafen könnten zu Express-Strecken für Elektroomnibusse

## Elektromobilität ambivalent

Elektromobilität auf der Straße löst längst nicht alle Probleme des fossil angetriebenen Individualverkehrs. Es darf durch Elektromobilität nicht zu mehr Verkehr kommen, der den öffentlichen Raum weiter verstopfen würde. Alle Vorschläge des Umstiegskonzepts sind daher eng zu koppeln an entsprechende Einschränkungen des oberirdischen Straßenangebots.

werden, die so den Hauptbahnhof anfahren bzw. dort starten können, ohne in Staus auf oberirdischen Straßen steckenzubleiben.

Weitere Nutzungsmöglichkeiten eröffnen sich für elektrisch betriebene Transport- und Versorgungsfahrzeuge. Gleichzeitig können die Tunnel als neue Trassen für Ver- und Entsorgungsleitungen genutzt werden.

Nicht sofort umnutzbare Tunnelabschnitte sollten gewissermaßen „als Vorrat“ erhalten bleiben: Sie ließen sich später leicht für heute noch nicht vorstellbare Verwendungszwecke aktivieren. Nur im Ausnahmefall sollten bereits erstellte Tunnel geschlossen und rückgebaut werden.

## Cannstatter Tunnel und neue Neckarbrücke

Sollte die begonnene 4-gleisige neue Neckarbrücke samt der – noch nicht genehmigten – Untertunnelung des Rosensteinparks noch vor einem Projektstopp und Umstieg vollendet werden, ließen sich die zwei über diese Brücke und durch den Rosensteinparktunnel geführten S-Bahn-Gleise ohne Abstriche auch für Umstieg 21 nutzen. Die von Umstieg 21 aus Parkschutzgründen vorgeschlagene Wiederinbetriebnahme des historischen Rosensteintunnels, die lediglich eine Sanierung der 300 m langen Alt-Röhre erfordern würde, wäre dem Steuerzahler gegenüber dann nicht mehr begründbar. Der verbleibende Platz auf der für vier Gleise ausgelegten neuen S21-Neckarbrücke wäre als breiter bequemer Fuß- und Radweg zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart umnutzbar.

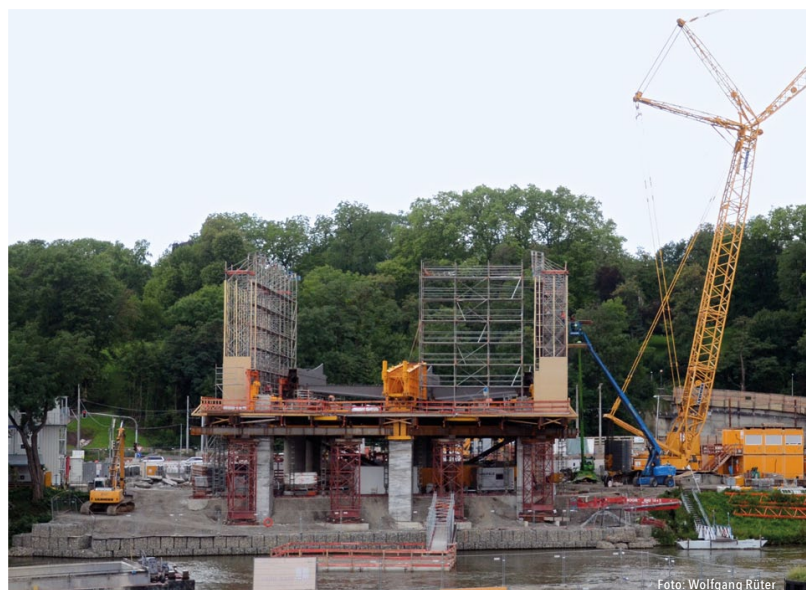


Foto: Wolfgang Rüter

## Anschluss Neubaustrecke

Stuttgart21 wird nach dem jetzigen Stand der Bauarbeiten und den offiziell bekannten Voraussagen viele Jahre später fertig als die Neubaustrecke (NBS) zwischen Wendlingen und Ulm – oder bleibt gar unvollendet.

Um den *allein* der NBS zu verdankenden Fahrzeitgewinn zwischenzeitlich schon zu nutzen, ist eine leistungsfähige Anbindung der Neubaustrecke an den bestehenden Kopfbahnhof über das Neckartal erforderlich. Diese Erwartung äußerten zuletzt auch nachdrücklich die Bürgerschaften und Bürgermeister von Ulm und Merklingen, wo für Regional-*expresse* ein stündlicher Zwischenhalt auf der NBS eingeplant ist.

Deshalb sieht das Umstiegskonzept an der Nahtstelle zwischen den beiden Teilprojekten NBS und S21 auf Höhe von Wendlingen/N. dauerhaft eine kreuzungsfreie zweigleisige Schienenanbindung der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke im Neckartal über Plochingen nach S-Hbf vor (Broschüre S.29 ff). Diese nicht einmal 600 m lange und bisher als eingleisige sog. „Güterzugspange“ angelegte Verbindung ist bereits zur Hälfte finanziert und ergo nur um ein weiteres Gleis als Doppelkurve aufzuwerten. In Abgrenzung zur „Wendlinger Kurve“ Richtung Tübingen soll sie „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“ heißen.

### Weitere Vorteile durch die Doppelkurve Wendlingen-Ulm:

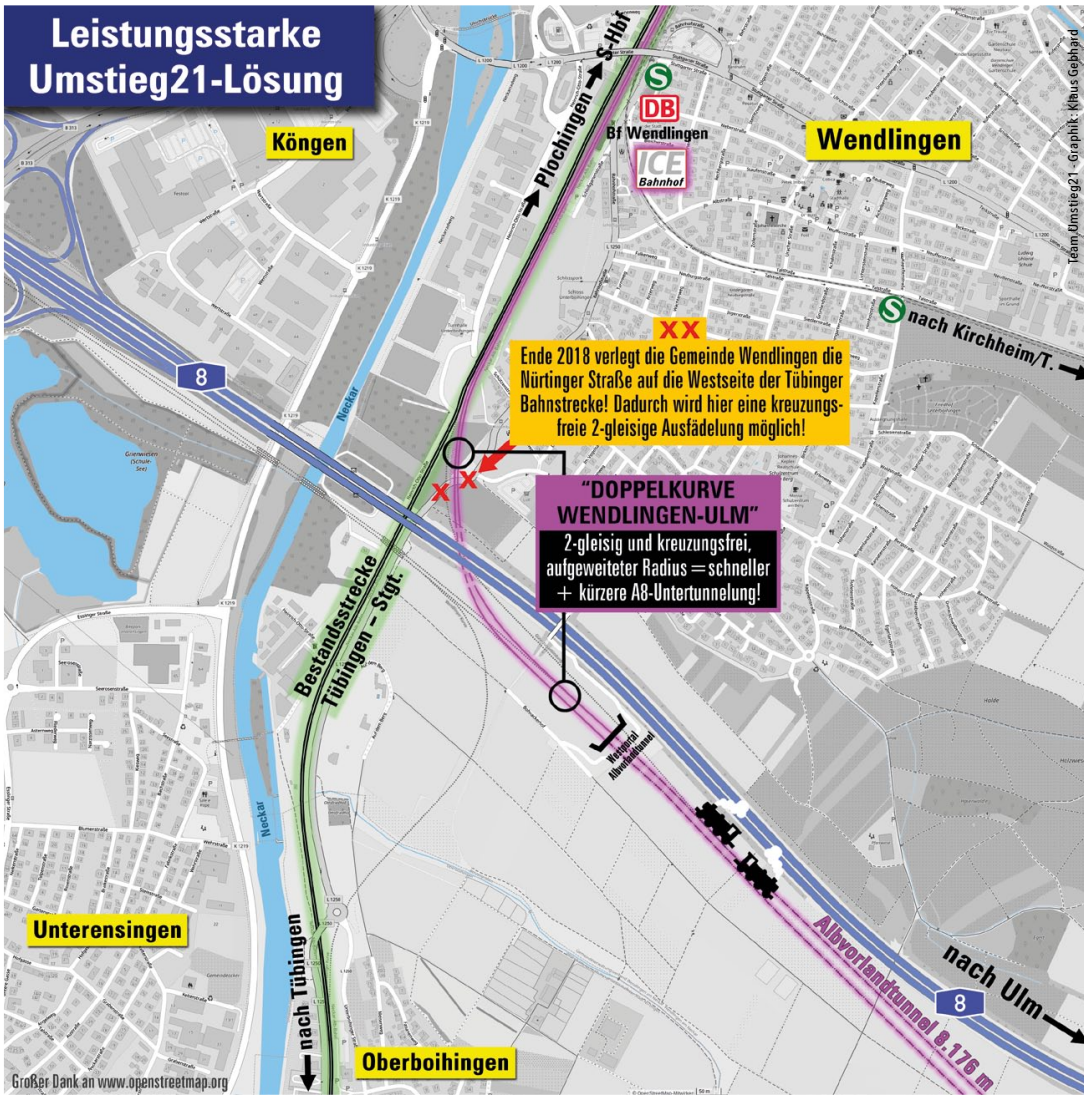
- Der Ausbau der „Güterbahnspange“ zur vollwertigen Doppelkurve ist selbst beim aufwändigen deutschen Planungsrecht bis zur geplanten Einweihung der NBS Ende 2021 realisierbar.
- Die minimalen Mehrkosten für den notwendigen 2- statt 1-gleisigen „Brückentunnel“ unter der A8 können dank der entfallenden „Wendlinger Kurve“ sowie dem gleichfalls nicht mehr benötigten 3. Gleis zum Alvorlandtunnel sogar mit einem Ersparnisüberschuss gegenfinanziert werden.
- Der langwierige, stauträchtige und teure Umbau des Autobahn-Kreuzes Wendlingen (A8/B313) entfällt mit Umstieg21.



### ICE -Bahnhof Wendlingen / Bus-Shuttle zu Flughafen/Messe

Der Bahnhof Wendlingen wird zu einem ICE-Bahnhof aufgewertet. Damit werden zwei Ziele erreicht:

- Neben den 25.000 Bewohnern des Dreifach-Orts Wendlingen, Unterboihingen, Köngen benötigten auch weitere 115.000 Bewohner aus den Nachbargemeinden weniger als 10 Minuten mit heute schon verkehrenden ÖPNV-Zubringern bis zu ihrem quasi vor der Haustür liegenden ICE-Bahnhof mit Direktanschlüssen nach Ulm/Augsburg/München und Stuttgart/Mannheim/Frankfurt/Paris. Insbesondere bei Bahnfahrten Richtung Ulm/München würde so 140.000 Nutznießern die durch S21 aufgezwungene 15 km lange richtungsentgegengesetzte Anfahrt zum Flughafen als einzigem ICE-Zustieg in der Region erspart bleiben.
- Reisende aus Richtung Ulm gelangen auch mit Umstieg21 schnell zu Messe und Flughafen. Langfristig soll in Wendlingen ein direkter Umstieg in die zu einem Ringschluss auszubauende S-Bahn ermöglicht werden (siehe nächstes Kapitel). Um schon mit Fertigstellung der Neubaustrecke eine schnelle Erreichbarkeit von Flughafen/Messe aus östlicher Richtung zu ermöglichen, soll der bereits in diesem Raum verkehrende „Relax“-Flughafen-Bus-Shuttle direkt mit den Zügen der NBS vertaktet und gegebenenfalls verstärkt werden.



Das Bild links zeigt die bisherigen Streckenplanungen im Bereich Wendlingen mit ihren zahlreichen verspätungsträchtigen Zwangspunkten.

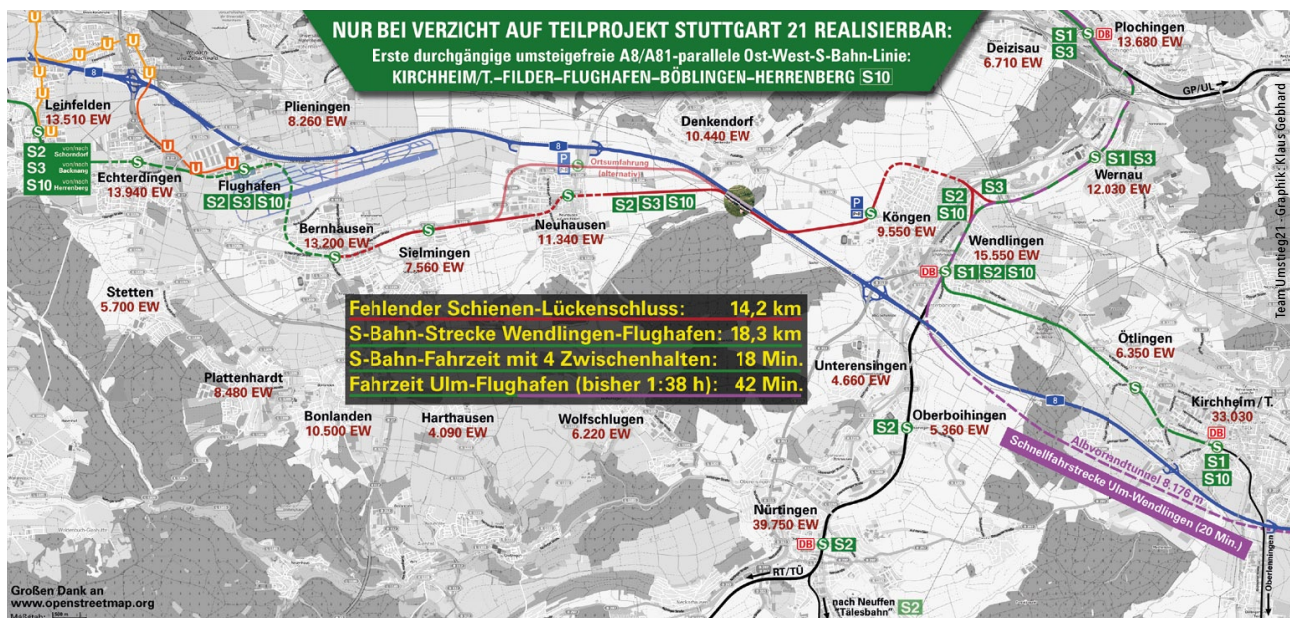
**WICHTIG:** Im gesamten gezeigten Kartenausschnitt ist noch nichts davon gebaut! (Stand: Januar 2018)

Das Bild rechts zeigt demgegenüber die weit leistungsfähigere Umstieg21-Lösung, die einen pünktlichen Zugverkehr erst ermöglicht.

### S-Bahn-Ringschluss

Der Vorschlag eines S-Bahn-Ringschlusses über die Filder wurde zwischenzeitlich im Auftrag einer Gruppe von Filder- und Neckartal-Bürgermeistern vom Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Uni Vaihingen (vormals Prof. Heimerl, heute Prof. Martin) untersucht und trassierungsmäßig fast völlig identisch mit dem Umstieg21-Vorschlag präsentiert. Auch Verkehrsmini-

ster Hermann begrüßt ihn im Prinzip, hält ihn aber angesichts der S21-Kosten bis mindestens 2025 nicht für finanzierbar. Eine auch von S21-Befürwortern als sinnvoll erachtete Lösung, die den täglichen Massenaus auf der A8 abhelfen würde, droht wegen der Priorisierung von Stuttgart 21 nicht oder erst in ferner Zukunft realisiert zu werden.

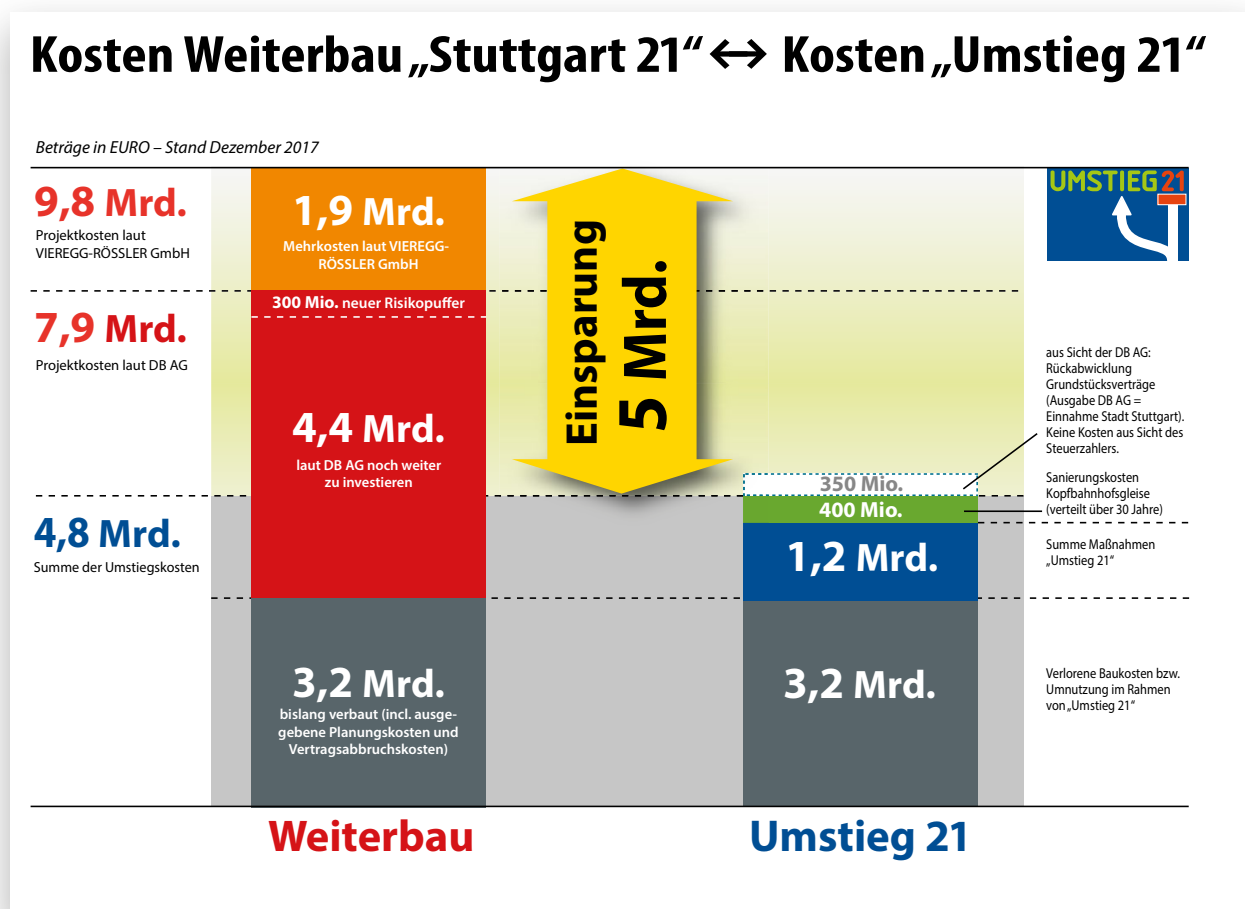


## 5 Milliarden Euro Einsparung durch Umstieg 21

Nach dem (Teil-)Eingeständnis einer weiteren Kostensteigerung samt mehrjähriger Bauverzögerung von S21 hat das Büro Vieregg/Röbber im Auftrag des Aktionsbündnisses eine Aktualisierung der Kostenvergleichsrechnung zwischen den Varianten Weiterbau und Umstieg 21 erstellt. Kosten/Nutzen-Vergleiche und damit die Frage der Sinnhaftigkeit war hierbei nicht Auftragsgegenstand.

Die DB hatte für den Fall eines „Projektabbruchs“ Kosten von 7 Milliarden Euro lanciert, die durch keinerlei Zahlen oder Prämissen hinterlegt waren.

**Ergebnis des Updates von Vieregg/Röbber: Der Kostenvorteil eines Umstieg liegt Ende 2017 noch immer bei 5 Milliarden Euro.**



Aktuelle und ausführliche Informationen zum Konzept Umstieg21 finden Sie im Netz unter [www.umstieg-21.de](http://www.umstieg-21.de)

Vertiefende Informationen zu den hier angesprochenen Lösungen und mehr Bilder unter:  
[www.umstieg-21.de/3-neuer-buergerbahnhof](http://www.umstieg-21.de/3-neuer-buergerbahnhof)  
[www.umstieg-21.de/4-staedtebauliche-chance](http://www.umstieg-21.de/4-staedtebauliche-chance)  
[www.umstieg-21.de/5-verkehrswende](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende)

Die Broschüre Umstieg21 erhalten Sie gegen Spende u.a. an der Mahnwache gegenüber dem Stuttgarter Hauptbahnhof.

### Impressum

Arbeitsgruppe Umstieg21 des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21  
**V.i.S.d.P. :** Dr. Norbert Bongartz, Donizettistraße 8 B, 70195 Stuttgart