

Prof. Roland Ostertag
Gähkopf 3
70192 Stuttgart

VIEREKG-RÖSSLER GmbH
Schornstr. 10
81669 München

Stuttgart/München, den 20.09.2011

KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART

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



Inhaltsverzeichnis

0. KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART, Kurzfassung	2
1. Vorwort	3
2. Zur Geschichte der Stadt, des Bahnhofs	3
3. Ziele von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART	4
4. KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART: Das Grundkonzept	5
5. KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART Optionale Zusatz-Baustufen	7
6. Baukosten des Grundkonzepts	9
7. Vorteile von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART gegenüber S21	9
8. Fazit und Ausblick	11
9. Anhang, Abbildungen	12
10. Quellenangaben	

0. KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART, Kurzfassung

Unser Konzept KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART bietet eine Lösung für den Bahnknoten Stuttgart nicht nur unter Berücksichtigung quantitativer bahnverkehrlicher, sondern vor allem unter Einbeziehung qualitativer, sozialer, historischer, städtebaulicher, emotionaler, ökologischer Gesichtspunkte. Die Stadt wird als Gesamt-organismus mit Charakter und Individualität betrachtet.

(1) Das Grundkonzept

- Erhalt und Modernisierung des bestehenden Bonatzbau-Kopfbahnhofs und seines Umfeldes in verkehrlicher, baulicher, räumlicher, architektonischer Hinsicht:
- Erweiterung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auf bis zu 29 Bahnsteiggleise unter Nutzung der nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige
- Umbau des Gleisvorfeldes, so dass alle Ein-/Ausfahrten nach/von Gleis 7 bis 16 kreuzungsfrei möglich sind
- Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs: bis zu 72 ankommende Züge in der Spitzenstunde von 7:00 bis 8:00 Uhr, also rund 50% mehr als bei S 21 mit 49 Zugankünften
- Behutsame Integration der vorgeschlagenen Maßnahmen in den Bestand und qualitätvoller Um- bzw. Ausbau des Bereichs zwischen Willy-Brandt-, Heilbronner-, Schiller-, und Wolframstraße und Königstraße
- Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim. Erweiterung des Rosensteinparks um die dadurch freiwerdende Fläche. Großzügige Parkverbindung vom Schloss bis zum Neckar
- Transparente, mehrgeschossige Überbauung des Gleisvorfeldes, wie Entwürfe an der Universität belegen, möglich
- Baukosten von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART: rund 600 Mio €, Einsparung gegen über Stuttgart 21, mindestens 5 Mrd € oder ca. 90%

(2) Optionale Zusatz-Baustufen,

wenn auf politischer Ebene an der Forderung nach einem Durchgangsbahnhof festgehalten wird,

- Unterirdischer Durchgangsbahnhof mit vier Gleisen unter dem Kopfbahnhof in Tal-Längsrichtung; 2-gleisige Neubaustrecke mit verkürztem Fildertunnel zum Flughafen, Strecken-Verzweigung nach Wendlingen - Ulm und nach Tübingen/Reutlingen; eventuell bis zu zwei zusätzliche Regionalbahnhöfe zwischen Hauptbahnhof und Flughafen
- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) unter den südlichen Bahnsteiggleisen des Kopfbahnhofs, so dass alle Öffentlichen Verkehrsmittel „unter einem Dach“ erreichbar sind
- Verlängerung der ICE-Strecke Mannheim - Stuttgart, die heute schon nördlich von Zuffenhausen endet, bis zum Hauptbahnhof Stuttgart.

Selten kommt der Moment, in dem wir all den großen Hoffnungen/Erwartungen gerecht werden müssen, die man an sich selbst und an die Menschen in dieser Stadt stellt. Dies ist einer dieser seltenen Momente.

1. Vorwort

1994 wurde von den „Vier Weisen“, Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU), Bahn-Chef Heinz Dürr (CDU), Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), Oberbürgermeister Manfred Rommel (CDU), angeblich nach einem Hubschrauberflug über Stuttgart, das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ (S 21) mit fachlich/verkehrsplanerischer Unterstützung von Prof. Gerhard Heimerl präsentiert. Mit dem Ziel, durch Auflassung der Gleisflächen im Stuttgarter Talkessel für die Immobilienwirtschaft vermarktbar Flächen zu gewinnen. Vollkommen unberücksichtigt blieb, dass die Verlegung des um ca. 90° gedrehten Bahnhofs in den Untergrund unter Querung des Schlossgartens mit massiven Eingriffen in die Grundstruktur der Stadt, in den Schlossgarten, in das Grund- und Mineralwasser, in die Bausubstanz des Hauptbahnhofs und weitere 15 denkmalgeschützte Gebäude, Skulpturen, Garten- und Parkanlagen verbunden ist. Damit würde nicht nur der unmittelbare Bereich zerstört, sondern der Charakter, die Persönlichkeit der Stadt Stuttgart erheblich beeinträchtigt (zur Geschichte von Stuttgart 21 siehe Anlage, Ziffer 9)

Damit dies nicht geschieht, haben wir das Konzept „KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART“ entwickelt.

2. Zur Geschichte (der Stadt, des Bahnhofs)

Stuttgart leidet seit seiner Gründung unter seiner von allen Chronisten beklagten Abgeschlossenheit (Fr.Th.Vischer, H.M.Decker-Hauff, Otto Borst, Gustav Waiss), seinem „Gefängnis“ im Kessel. Seit Beginn des Eisenbahnzeitalters Mitte des 19. Jahrhunderts ist Stuttgart auf der Suche nach der besten Lage/Situation seines Bahnhofs. Dabei musste es sich mit den spezifischen Problemen seiner einmaligen Topographie auseinandersetzen. Da bot sich eine Lage des Bahnhofs außerhalb des Kessels als Möglichkeit an aus diesem „Gefängnis“ auszubrechen. Deshalb wurden um 1840 die ersten Eisenbahn-Kilometer zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim realisiert. Doch die Dynastie, der König Karl I. war gegen einen Bahnhof weit weg vom Schloss auf der Markung der damals berühmteren Nachbarstadt Bad Cannstatt und forderte den Bahnhof in Sicht des Schlosses an der damaligen Schlossstraße, heute Eugen-Bolz-Straße. Um die damit verbundenen Nachteile zu vermeiden wurden in den vergangenen 150 Jahren Standorte am Neckar, im Rosensteinpark, auf den Fildern vorgeschlagen und diskutiert, wurden jedoch verworfen, u.a. mit dem Argument, ob seiner charakteristischen Lage habe Stuttgart typische Voraussetzungen für einen Kopfbahnhof.

Stuttgart ist eine junge Stadt, eine ob seiner späten, aber rasanten Industrialisierung heute noch immer vom Fortschrittsglauben des 19. Jahrhunderts geprägte und beherrschte Stadt, „Autostadt“. Stuttgart, eine typische Stadt, in welcher Fortschritt in Wissenschaft und Technik mit „rascher, höher, weiter, effektiver, perfekter“ interpretiert wird. Quantitative Aspekte stehen bei Diskussionen/Entscheidungen meist im Vordergrund, doch zu qualitativen Aspekten hat Stuttgart ein bescheidenes, ein gestörtes Verhältnis. Stadt ohne Geschichte und Gedächtnis.

Aus dieser Geschichte wird verständlich, dass bei der neuerlichen Diskussion Ende der 80er, Anfang der 1990er Jahre über den Standort, den Umbau des Bahnknotens Stuttgarts, beim Projekt Stuttgart 21 quantitative Aspekte dominierten: Immobilienüberlegungen, Verwertung



Abb. 2: Autobahnschneise Innenstadt 1960



Abb. 3: Stuttgart 21-Schneise

und Veräußerung von Flächen, Fahrtzeitverkürzungen, Geschwindigkeiten. Die Stadt wird als funktionierende Maschine, die Menschen als abzufertigende Ware, der Bahnhof als Abfertigungsanlage betrachtet.

Von den rund 20 Städten, die Anfang der 1990er Jahre mit einem 21er Projekt gesegnet (heimgesucht) werden sollten verblieb einzig die Stadt Stuttgart. Andere Städte, wie Frankfurt und München verabschiedeten sich nach eigener Prüfung rasch von ihrem 21er Projekt.

Zum zweiten Mal innerhalb von zwei Generationen soll nun unsere Stadt durch eine geschichts- und gesichtslose Stadtbaupolitik am offenen Herzen operiert werden. In den 1950/60er Jahren die stadtfeindlichen Autobahnen (Abb.2), die als Altlasten nur „städtebaulicher Schrott“ hinterließen. heute das stadtgefährdende Projekt Stuttgart 21 (Abb.3). Beides radikale Eingriffe wie Gen-Manipulationen in einen Organismus. Sie gehen an die Wurzeln ihrer, unserer Existenz, an die Persönlichkeit, das Gedächtnis der Stadt.

Zum zweiten Mal versucht die Stadt(bau-)politik mit Stuttgart 21 in eine „neue technische Identität“ zu flüchten. Verfahren, festfahren. Das Ergebnis wird ein ähnliches sein, wie vor Jahrzehnten. Der Rest der „alten Identität“ wird in Frage gestellt (zerstört), anstelle Endstation würde Stuttgart „Durchgangsstation“ werden.

Dies weitere Gründe, damit dies nicht geschieht, haben wir unser Konzept: „KOPFBAHNHOF FÜR STUTT GART“ entwickelt und stellen es im Folgenden dar.

3. Ziele von KOPFBAHNHOF FÜR STUTT GART

Mit unserem Vorschlag wollen wir dieses selbst gebastelte Gefängnis, diese fest- und verfahrenere Situation aufbrechen: Stadt nicht als funktionierende Maschine, Menschen nicht abzufertigende Ware, Bahnhof nicht als Abfertigungsanlage betrachten, sondern als Lebensraum der Menschen, ihr Zuhause, ihre Heimat.

Stuttgart besitzt wie jede Stadt ein **verbindliches Grundgesetz**, das in unser kollektives Gedächtnis eingebrennt ist, das ihren Charakter bestimmt. In Stuttgart vor allem die traumhafte Topographie, bestimmende Stadtgestalten, der Bahnhof, die Stiftskirche, die Räume, die Reste des Stadtgrundrisses, das königliche Erbe, der Schlossgarten, die einzige geistige und klimatische Öffnung aus dem Stuttgarter Kessel dorthin, wo der Geist durchs Neckartal braust, in die große, freie Welt. Der rund 2 Kilometer lange Gründungsbereich der Stadt, der Schlossgarten vom Schloss bis zum Neckar, seine historischen sieben Schichten aus verschiedenen Zeiten der Geschichte unserer Stadt darf nicht angetastet, seine Topographie, seine Bäume und Räume, das darunter befindliche Grundwasser, das Mineralwasser dürfen nicht verletzt werden. Jahrhunderte haben dieses Grundgesetz beachtet, nicht verletzt. Genau an dieser Stelle soll nun dieser geschichtliche Boden aufgeschlitzt und aufgewühlt werden, Aushub/Aufwühlung (Abb. 4, siehe Anhang) statt Kulturgut

Wir Menschen leben von Bildern. In ihnen und durch sie sind und werden wir. Wir erinnern uns an nichts, würden wir unsere Bilder verlieren. Diese unverwechselbaren Orte, Gebäude, Parks einer Stadt, die im kollektiven Gedächtnis niedergelegte erinnerte Vergangenheit, sind unsere Begleiter aus der Vergangenheit in die Gegenwart, in die Zukunft. Stadtwanderungen sind Wanderungen durch die Geschichte der menschlichen Existenz. Sie zeigen uns, warum wir sind, was wir sind, wie wir sind. **Die Menschen haben ein Bürgerrecht auf Geschichte.** Der Bereich um den Bahnhof ist eine der wesentlichen Bilderwelten unserer Stadt, dazu gehören die Gebäude, die Räume, die Bäume, die 15 denkmalgeschützten Objekte. Diese Bilderwelt muss bestehen bleiben.

Aus diesen Überlegungen resultieren die konkreten Ziele unserer Konzeption:

1. Das Grundgesetz, das Gedächtnis, nicht nur das „begehbare Gedächtnis“, die Geschichte der Stadt muss beachtet werden.
2. Nicht nur das unmittelbare Umfeld des Bahnhofs ist einzubeziehen, sondern der gesamte Bereich der Schlossanlagen/Schlossgarten, vom Schloss bis zum Neckartal.
3. Die geistig-klimatische Öffnung /Orientierung des Stuttgarter Kessels zum Neckar muss erhalten, ja verbessert werden.
4. Der Charakter der Schlossanlagen/des Schlossgartens muss erhalten bleiben, verstärkt werden.
5. Die im Tal längsgerichteten Grundwasser-, Mineralwasser-, klimatischen Ströme dürfen nicht behindert, müssen unterstützt werden.
6. Denkmalgeschützte Gebäude, bemerkenswerte, charakteristische Objekte (Skulpturen, Bäume, Ruinen) dürfen nicht angetastet werden.

4. KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART: Das Grundkonzept

Angestoßen durch den Kompromiss-Vorschlag, eine Variante von S 21, den Dr. Heiner Geißler und W. Stohler (SMA) unter der Bezeichnung „SK 2.2“ zur Befriedung der Auseinandersetzung um Stuttgart 21 bei der Präsentation des sogenannten Stresstests für den S-21-Bahnhof präsentiert hatten, erarbeiteten wir inzwischen eine eigene, neue Lösung zur Verbesserung des Bahnknotens Stuttgart. Unseren Vorschlag stellten wir am 24.8.2011 unter dem Arbeitstitel „KL 21“ in einem Pressegespräch in Stuttgart vor. Die zahlreichen Diskussionen, die wir seither führten, vor allem mit Gegnern des Projekts S 21, sowie unsere in der Zwischenzeit gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse über den vorhandenen Stuttgarter Kopfbahnhof und seine zuvor ungeahnten Erweiterungsmöglichkeiten veranlassten uns zu einer Weiterentwicklung unseres ursprünglichen Konzepts, dem wir nun den Namen „KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART“ geben.

Unser Vorschlag KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART umfasst im Wesentlichen den vollständigen Erhalt und die Optimierung des Kernbereichs des vorhandenen Kopfbahnhofs. Dieses Grundkonzept kann kurzfristig umgesetzt werden. Zu einem späteren Zeitpunkt kann, aber muss nicht, eine optimierte Baustufe hinzukommen, der noch weitere Baustufen folgen könnten.

Dieses Grundkonzept besteht aus folgenden Baumaßnahmen:

(1) Der vorhandene Kopfbahnhof wird von 16 auf 29 Bahnsteiggleise erweitert, indem auf den Flächen der vorhandenen, aber schon seit vielen Jahren überflüssigen Gepäckbahnsteigen zusätzliche aber bahnsteig-lose Gleise gebaut werden. Diese zusätzlichen Gleise werden jeweils zwischen zwei heute vorhandenen Bahnsteiggleisen angeordnet, ohne dass die Bahnsteige in ihrer Lage verändert werden müssen. Dadurch kann bei Bedarf (vor allem im Spitzenverkehr) jede Bahnsteigkante der heutigen Gleise 5 bis Gleis 16 durch zwei hinter einander haltende Züge genutzt werden (Abb. 5a). Zugleich kann der vordere Zug einen hinteren Zug bei der Ein- und Ausfahrt umfahren. Mit den genannten 29 Bahnsteigkanten ist der für umsteigende Fahrgäste optimale Integrale Taktfahrplan (ITF) problemlos zu verwirklichen – im Gegensatz zu S 21.

Als Variante zu diesen zusätzlichen bahnsteiglosen Gleisen zwischen jeweils zwei Gleisen mit Bahnsteig wäre auch eine Gleisanordnung denkbar, bei der durch Wegfall der Gepäckbahnsteige jedes Gleis eine eigene Bahnsteigkante erhalten würde. Dies würde ab dem heutigen Gleis 7 bis Gleis 16 eine Verschiebung der Gleise bedeuten und weniger Gleise als bei der erstgenannten Alternative ergeben, aber immer noch wesentlich mehr als beim 8-gleisigen Tiefbahnhof.

Durch die Umgestaltung des Gleisvorfeldes incl. einiger neuer Überwerfungsbauwerke wird auf den Gleisen 7 bis 16 die Zufahrt und Abfahrt aller Züge ohne jegliche Fahrstraßenkreuzung möglich. Denn für jedes Zulaufgleis in den Kopfbahnhof stehen im Prinzip zwei Gleise für die Weiterfahrt aus dem Kopfbahnhof heraus zur Verfügung: Unabhängig davon, auf welchem Gleis ein Zug einfährt, kann zum selben Zeitpunkt immer auch ein anderer Zug aus dem Bahnhof ausfahren. (Abb. 5b)

Die hohe Zahl von 29 Bahnsteiggleisen entspricht – im Gegensatz zu den 8 Gleisen bei S 21 – dem zu erwartenden stark erhöhten Fahrgast-Aufkommen und somit einer stark ansteigenden Zugzahl im zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof, vor allem im Regionalverkehr. Denn vor dem Hintergrund drastisch steigender Ölpreise, die das Autofahren möglicherweise in absehbarer Zeit als Luxus erscheinen lassen, ist mit einer massiven Verkehrsverlagerung weg vom Auto und hin zur energiesparsamen Eisenbahn zu rechnen. Dies wird zu einer Vervielfachung der Fahrgastzahl im System Bahn und somit zu einer wesentlich höheren Zugzahl als heute führen, vor allem im werktäglichen Spitzenverkehr am Morgen. Nach unseren theoretischen Überlegungen und Berechnungen – noch ohne computergestützte Betriebssimulationen – kann dieser ausgebaute Kopfbahnhof in der Spitzenstunde von 7 bis 8 h am Morgen insgesamt 72 ankommende Züge bewältigen, fast 50% mehr als der nur 8-gleisige Kellerbahnhof des Projekts S 21.

Gegenüber der während der Schlichtung im Herbst 2010 immer wieder genannten Zahl von max. 37 Zugankünften von 7:00 bis 8:00 Uhr wird die Zahl der im Stuttgarter Kopfbahnhof ankommenden Züge sogar um 95% gesteigert, also fast verdoppelt. Dadurch wird der heutige Kopfbahnhof in Stuttgart zu einem Stuttgarter Bahnhof der Zukunft umgestaltet, und zwar für die Zukunft des Nach-Erölzeitalters mit deutlich weniger Autoverkehr und wesentlich mehr Schienenverkehr als heute. Die von den Befürwortern des Projekts S 21 jahrelang vorgebrachte Behauptung, der geplante Tiefbahnhof mit nur 8 Gleisen sei leistungsfähiger als der (modernisierte, ertüchtigte) Kopfbahnhof, ist somit eindeutig widerlegt. Denn der „Stresstest“ für S 21 ergab, dass der geplante Tiefbahnhof lediglich max. 49 Zugankünfte pro Stunden bewältigen kann.

Gleisgruppe	Zugankünfte laut heutigem Fahrplan*	Zugankünfte im optimierten Kopfbahnhof
S-Bahn von/nach Bad Cannstatt	5	9
S-Bahn von/nach Feuerbach	0	6
Gäubahn	3	6
Ferngleise von Bad Cannstatt/ nach Feuerbach	14	17**
Bestehende Ferngleise von Feuerbach/ nach Bad Cannstatt	13	17
Zwei zusätzliche Ferngleise von und nach Bad Cannstatt	0	17
Summe	35	72

* Fahrplan gültig vom 30.5.2011 bis 7.8.2011

** 17 Züge pro Stunde wurden beim DB-Stresstest als Leistungs-Obergrenze pro Gleis für die Feuerbach-Züge angegeben – technisch wären vermutlich auch 20 Züge pro Stunde je Gleis möglich, wenn die Signaltechnik der Zulaufstrecken optimiert würde.

=> 72 ankommende Züge = ca. 47% mehr als bei S 21 (49 Zugankünfte)

(2) Der am Rand des Rosensteinparks gelegene Abstellbahnhof (Abb.6) wird nach Untertürkheim auf das Gelände des dortigen stillgelegten Rangierbahnhofs verlagert, wie dies auch bei S 21 geplant ist. Die Gleisanlagen des heutigen Abstellbahnhofs werden vollständig abgebaut. Die dadurch entstehende freie Fläche von ca. 30 ha soll vollständig dem Rosensteinpark wieder zurückgegeben werden und wird, anders als bei S 21, keinesfalls bebaut (Abb. 7). Der bestehende Tunnel unter dem Rosensteinpark wird nach Südwesten verlängert, so dass auf eine Länge von über 700 m Rosensteinpark und Schlossgarten eine grüne Einheit entsteht, die nicht mehr durch Eisenbahnanlagen unterbrochen sein wird. Die Gleise im Tunnel können auf rund 400 m Länge tiefer liegen, so dass ein weicher Übergang zum Schlossgarten möglich wird. Zur Verknüpfung dieses neuen Abstellbahnhofs mit dem Kopfbahnhof wird die Bahnstrecke Stuttgart Hbf - Bad Cannstatt um zwei Gleise erweitert.

(3) Der bestehende Bonatz-Kopfbahnhof wird wie sein Umfeld in baulicher, räumlicher, architektonischer Hinsicht umgestaltet. Hierzu gehören auch die vorhandenen, aber nicht mehr zeitgemäßen Bahnsteig-Überdachungen durch eine großzügige gläserne Bahnsteig-halle zu ersetzen. (Abb. 8)

(4) Der Bereich zwischen Willy-Brandt-, Heilbronner-, Schiller- und Königstraße wird mit städtischem Charakter aus- und umgebaut. Die Breite der Schillerstraße wird erheblich verringert (Abb. 9). Damit der dadurch aus der Schillerstraße verdrängte Autoverkehr aufgenommen werden kann, wird die Querverbindung Wolframstraße entsprechend ausgebaut.

(5) Die ICE-Strecke Wendlingen – Ulm, für die wir gegenüber der aktuellen Bahn-Planung eine Optimierung mit deutlich kürzeren Tunnels in unproblematischen geologischen Formationen vorschlagen, wird bei unserem Grundkonzept mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof über die Bahnstrecke Stuttgart Hbf - Plochingen – Wendlingen verknüpft, die bekanntlich in Wendlingen eine 1-gleisige Verbindungskurve zur Neubaustrecke von und nach Ulm erhalten soll, von ihren Planern als „Güterzuganbindung“ bezeichnet. Die Verknüpfung einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke mit dem vorhandenen Schienennetz über eine nur eingleisige Strecke ist in Deutschland nicht außergewöhnlich: Selbst die ICE-Verbindung der Bundeshauptstadt Berlin mit den Städten Göttingen, Kassel, Frankfurt (Main), Mannheim und Stuttgart führt über drei eingleisige Streckenabschnitte im Raum Braunschweig/Hildesheim.

5. KOPFBAHNHOF FÜR STUTT GART: Optionale Zusatz-Baustufen

Durchgangsbahnhof in Tal-Längsrichtung mit modifiziertem Fildertunnel

Wenn die politischen Entscheidungsträger trotz der riesigen Kapazität des modernisierten und ausgebauten Kopfbahnhofs in Stuttgart und trotz der Tatsache, dass alle modernen Züge ebenso gut rückwärts wie vorwärts fahren können und somit der Fahrtrichtungswechsel für sie kein Problem darstellt, an der Forderung nach einem Durchgangsbahnhofs festhalten sollten, könnte zusätzlich zum oberirdischen Kopfbahnhof ein unterirdischer Durchgangsbahnhof gebaut werden, auch wenn er aus Kapazitätsgründen nicht notwendig ist. Es handelt sich hierbei also um eine optionale Baustufe, die über das beschriebene Grundkonzept KOPFBAHNHOF FÜR STUTT GART hinausgeht und eine zusätzliche Schienen-Infrastruktur schafft. Doch dieser zusätzliche Aufwand ist nur zu rechtfertigen, wenn er einen eigenständigen Nutzen herbeiführt, der sonst nicht entstehen würde.

Der Bau dieser neuen unterirdischen Bahnanlagen ist zugleich an zwei Bedingungen geknüpft, nämlich dass die neuen Gleise in Längsrichtung des Tales, der Grundwasser-, Mineralwasser- und Klimaströme verlaufen, keinesfalls quer dazu, und dass sie auf direktem Weg in einem deutlich kürzeren Tunnel als bei S 21 auf die Filder-Hochfläche führen.

Diese Schienen-Infrastruktur lässt sich folgendermaßen beschreiben (Abb. 10b):

(1) Die unterirdische Streckenführung beginnt erst im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs und nicht bereits in Feuerbach wie bei S 21. Der unterirdische Durchgangsbahnhof wird über 4 Bahnsteiggleise verfügen, die in Längsrichtung des Tals verlaufen, und zwar parallel zu den oberirdischen Bahnsteiggleisen wie auch parallel zu den S-Bahn-Gleisen des Tunnels. Er dient vor allem der Vielzahl von Regionalzügen sowie den relativ wenigen Fernzügen, die über Stuttgart Hbf hinaus ohne Fahrtrichtungswechsel durchgebunden werden können.

(2) Dieser neue Bahnhofsteil wird voraussichtlich unter den mittleren Bahnsteiggleisen (Gleise 4 bis 8) liegen, um für umsteigende Fahrgäste möglichst kurze Wege zwischen den oben und unten haltenden Zügen zu ermöglichen. Dieser Tunnelbahnhof, der Einblicke aus der Ebene der Kopfbahnstreckengleise zulässt, hat in etwa dieselbe Tieflage wie die vorhandene S-Bahn-Station Hauptbahnhof, bei deren Bau es wegen der Lage in Längsrichtung des Tales keine Probleme mit dem Mineral- und Grundwasser gegeben hatte.

(3) Der neue unterirdische Durchgangsbahnhof mündet in einen Tunnel, der wiederum in Längsrichtung des Tales liegt und fast geradlinig bis in den Osten von Möhringen verläuft, während der bislang geplante Fildertunnel einen S-förmigen Verlauf haben soll, was eine größere Tunnellänge bedeutet.

(4) Das Südportal dieses modifizierten Fildertunnels befindet sich auf der Ostseite der B27 bei der U-Bahn-Station Landhaus. Ab hier folgt die nun oberirdisch verlaufende neue Bahnstrecke der B27 bis zum Westrand des Flughafens Stuttgart.

(5) Hier verzweigt sich die Neubaustrecke in zwei Richtungen: Sie führt, anders als bei S 21, nicht nur nach Wendlingen - Ulm, sondern auch nach Tübingen/Reutlingen, ein Wirtschaftsraum mit rund 300.000 Einwohnern, dessen Direktverbindung zum Flughafen Stuttgart wie auch in das Stuttgarter Zentrum bislang nur über die B27 führt.

(6) Jeder dieser beiden Streckenäste erhält einen Flughafenbahnhof für Regional- und Fernzüge, wobei der Bahnhof an der Strecke nach Wendlingen - Ulm ungefähr parallel zum vorhandenen S-Bahnhof liegt. Die neue Strecke nach Wendlingen - Ulm verläuft ab östlich ihres Flughafenbahnhofs in enger Trassenbündelung entlang der Autobahn A8 über Dencken dorf bis Wendlingen, entsprechend der S-21-Planung. Der Streckenäst nach Tübingen/Reutlingen erreicht südlich seines Flughafenbahnhofs die B27 und folgt dieser autobahnartigen Schnellstraße bis östlich Tübingen, wo er sich nochmals verzweigt, um in die bestehende Bahnstrecke sowohl in Richtung Tübingen als auch in Richtung Reutlingen einzumünden.

(7) Da der modifizierte Fildertunnel durch den südlichen Stadtbereich führt, ergibt sich die Option, an der Neubaustrecke zwischen Hauptbahnhof und Flughafen bis zu zwei zusätzliche Regionalbahnhöfe zu bauen, um eisenbahnferne Stadtteile an den Schienenverkehr anzubinden, in dem hier die Regionalzüge der Verbindungen Stuttgart - Tübingen/Reutlingen und Stuttgart - Ulm und eventuell zukünftig verkehrende Flughafen-Express-Züge halten.

Doppelnutzen des modifizierten Fildertunnels

Indem der modifizierende Fildertunnel beim Konzept KOPFBahnHOF FÜR STUTTGART nicht nur den schnellen, zusätzlichen Zügen von Stuttgart nach Ulm dient, sondern auch die heute fehlende Schienen-Direktverbindung nach Tübingen/Reutlingen schafft (Abb.10b), zeichnet er sich durch einen Doppelnutzen aus. Und nur so kann man ihn unter wirtschaftlichen und energiepolitischen Gesichtspunkten überhaupt rechtfertigen. Ein solcher Doppelnutzen des Fildertunnels entsteht bei S 21 gerade nicht: Bei diesem Projekt sollen zwar neben den Zügen der Relation Stuttgart - Ulm auch noch die Züge der Gäubahn den Fildertunnel benutzen. Aber für diese Züge ist bislang eine eigene (Panorama-) Trasse bis in

den Stuttgarter Hauptbahnhof vorhanden, die jedoch bei S 21 ab Stuttgart-Rohr bis Stuttgart Hbf abgerissen werden soll, damit die Gäubahn-Züge auf S-Bahn-Gleisen umwegig über den Flughafen zwangs-umgeleitet werden und den Fildertunnel benutzen müssen. Auch bei K 21 – hier ist bekanntlich ein ähnlich langer Tunnel wie der S-21-Fildertunnel geplant, allerdings weiter östlich zwischen dem Neckartal bei Obertürkheim und der Autobahn bei Denkendorf (Ostfildertunnel) – entsteht kein echter Doppelnutzen, denn durch den Ostfildertunnel wird wie bei S 21 keine Direktverbindung von Stuttgart in den Raum Tübingen/Reutlingen geschaffen, sondern lediglich eine zweite Strecke in Richtung Ulm, während die Zugfahrt zwischen Stuttgart und Tübingen ähnlich umwegig bleibt, wie sie heute ist.

Weitere optionale Baustufen

Bei unserem Vorschlag KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART sind noch zwei weitere optionale Baustufen denkbar, die mittel- bis langfristig realisiert werden können:

- Integration des Zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB) in den Hauptbahnhof, und zwar unter die um ca. 6 m über dem Niveau der Cannstatter Straße liegenden südlichen Kopfbahnhofs-Gleise.
- Verlängerung der ICE-Strecke Mannheim - Stuttgart als 2-gleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke bis zum Hauptbahnhof Stuttgart, während die vorhandene ICE-Strecke schon nördlich Zuffenhausen in die kurvenreiche und stark belastete Altstrecke einmündet.

6. Baukosten des Grundkonzepts von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART

Die Baukosten des Grundkonzepts von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART belaufen sich voraussichtlich auf rund 600 Mio €, wobei der Preisstand 2006 zugrunde liegt. Beim selben Preisstand errechnen sich die Baukosten von S 21 mit 5,6 Mrd € incl. Planungskosten, wie von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bereits im Sommer 2008 ermittelt worden war.¹ Der Bundesrechnungshof hatte kurze Zeit später die Baukosten dieses Projekts mit 5,3 Mrd € beziffert, und zwar ohne schon verauslagte Planungskosten². Gemessen an den genannten Gesamtkosten von mindestens 5,6 Mrd € für S 21 führt unser Vorschlag KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART zu einer Kosteneinsparung von mindestens 5 Mrd € oder ca. 90% - und dies bei einem wesentlich größeren Nutzen und einer höheren Reisequalität für die Fahrgäste.

7. Vorteile von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART gegenüber S 21

Unser Vorschlag KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART hat im Grundkonzept gegenüber S 21 zahlreiche Vorteile,

- (1) Der optimierte Kopfbahnhof mit insgesamt 29 Bahnsteigkanten kann in der Spitzenstunde von 7 bis 8 h am Morgen insgesamt 72 ankommende Züge bewältigen, fast 50 % mehr als der nur 8-gleisige Kellerbahnhof des Projekts S 21.
- (2) Der Bonatzbau wird nicht tangiert: Er kann bestehen bleiben bzw. muss wieder hergestellt werden.
- (3) Die geistig-klimatische Öffnung des Stuttgarter Kessels zum Neckartal bleibt vollständig erhalten. Der Schlossgarten bleibt vor weiteren Eingriffen verschont; ihm kann ein Teil der in den vergangenen Jahrzehnten entnommenen Flächen wieder zurückgegeben werden (z.B. Omnibus-Bahnhof). Im Bereich der Schillerstraße, im Anschluss an den Arnulf-Klett-Platz soll der Schlossgarten parkartig verdichtet und gestaltet werden (Abb. 9).

Der in den Untergrund verbannte Nesenbach kann im Schlossgarten wieder oberirdisch fließen.

(4) Indem der heutige Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlegt wird, können die Gleisanlagen des Abstellbahnhofs vollständig abgebaut werden, so dass eine Fläche von ca. 30 ha frei wird, die vollständig dem Rosensteinpark wieder zurückgegeben werden kann. (Abb.6)

(5) Abschied und Willkommen finden weiterhin barrierefrei oberirdisch statt. (Abb. 8).

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

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

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

(9) Insgesamt verringern sich durch das Grundkonzept KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART die Baukosten gegenüber S21 um rund 5 Mrd EUR, so dass rund 90% der Kosten eingespart werden können. Weitere Vorteile durch die optionalen Komponenten bzw. Baustufen.

(10) Die Riegelwirkung gegenüber den Grundwasser-, Mineralwasser- und Klimaströmen, wie sie beim bisher geplanten Tiefbahnhof und auch beim Bahnhof von SK2.2, der ebenfalls quer zum Tal liegt, zu befürchten ist (Abb. 3, 4), entfällt beim KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART, denn der Tunnelbahnhof liegt in Fließrichtung des Grund- und Mineralwassers und nicht quer dazu.

(11) Da die Gleise und Bahnsteige des Tiefbahnhofs von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART im Gegensatz zu S21 voll kommen eben verlaufen, entfallen die gravierenden Betriebs- und Sicherheitsprobleme, die beim S-21-Tunnelbahnhof wegen dessen Lage im Gefälle zu befürchten sind.

(12) Drei der vier bei S21 geplanten Tunnels im Zulauf auf den neuen Tiefbahnhof (von Feuerbach, von Bad Cannstatt, von Ober-/Untertürkheim) mit einer Gesamtlänge von 28 km entfallen bei KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART.

(13) Der optionale Fildertunnel von KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART wird um gut 2 km kürzer, weil dieser Tunnel geradlinig verläuft, während der bislang geplante Fildertunnel eine große S-Kurve bildet und somit einen Umweg darstellt.

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

(15) Die optionalen Unterwegsbahnhöfe an der Neubaustrecke zwischen Hauptbahnhof und Flughafen verschaffen Stadtteilen im Süden von Stuttgart, die heute eisenbahnfern sind, einen direkten Anschluss an den Schienen Regionalverkehr aus/in Richtung Flughafen, Ulm und Tübingen/Reutlingen.

(16) Werden diese optionalen Regionalbahnhöfe unmittelbar bei U-Bahn-Stationen angelegt, so entstehen zwischen den hier haltenden Regionalzügen und den betreffenden U-Bahn-Linien ganz neue Umsteigemöglichkeiten: Der Schienen-Regionalverkehr und das U-Bahn-System in Stuttgart werden noch besser vernetzt als heute.

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

(18) Die vorgeschlagene Neubaustrecke von Tübingen/Reutlingen bis zum Flughafen Stuttgart verkürzt die Eisenbahn-Distanz von Tübingen bis Stuttgart Hbf gegenüber der bei S 21 geplanten Linienführung mit Wendlinger Kurve um rund 40% und verschafft zugleich dem dicht besiedelten Raum südlich des Flughafens durch Regionalbahnhöfe in Walddorf-Häslach, Aichtal und Bonlanden usw. eine Schienen-Erschließung als Alternative zur staugefährdeten B27. Nach der Elektrifizierung des Teilstücks Horb - Tübingen kann die Universitätsstadt Tübingen in die ICE-Linie Zürich - Singen - Stuttgart eingebunden werden (Abb.10b). Mit dem ICE auf der neuen Strecke wird die Fahrzeit Tübingen - Flughafen Stuttgart nur noch 12 Minuten und bis Stuttgart Hbf lediglich 20 Minuten betragen; bei S 21 hingegen wird von Tübingen bis zum Flughafen eine Fahrzeit von 36 Minuten ausgewiesen, also dreimal so lang wie bei KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART, und bis Stuttgart Hbf werden die Züge bei S 21 ab Tübingen insgesamt 44 Minuten benötigen.

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

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

8. Fazit und Ausblick

Der KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART ist ein Lösungsvorschlag, mit dem nicht nur der Bahnknoten Stuttgart optimiert werden kann, sondern auch die damit zusammenhängenden städtebaulichen, kulturellen, sozialen, ökologischen, historischen, architektonischen und finanziellen Probleme gelöst werden können. Damit entfallen die Hauptgründe, die bislang zur Ablehnung des Projekts S 21 durch die Stuttgarter BürgerInnen führten: Eingriffe in den Hauptbahnhof bzw. Zerstörung dieses Bauwerks und weiterer unter Denkmalschutz stehender Gebäude, Skulpturen, des Schlossgartens, des Charakters, der Persönlichkeit der Stadt. Somit könnte nach jahrelangen erbitterten Auseinandersetzungen tatsächlich der gewünschte Frieden in Stuttgart wieder einkehren.

9. ANHANG

Zur Geschichte des Projekts Stuttgart 21.

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

Doch es dauerte nur knapp vier Jahre (siehe Ziffer 1, Vorwort), bis diese angeblich nicht realisierbare Idee im April 1994 fast identisch von den „Vier Weisen“, Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU), Bahn-Chef Heinz Dürr (CDU), Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), Oberbürgermeister Manfred Rommel (CDU), angeblich nach einem Hubschrauberflug über Stuttgart, unter der neuen Bezeichnung „Stuttgart 21“ (S 21) aufgenommen und als eigener Vorschlag ausgegeben wurde.

Angeblich wurden Ende der 1980er Jahre und nochmals im Jahr 1997 zahlreiche, behauptet wird 60, Alternativen bereits überprüft und verworfen, so dass laut Aussagen seiner Befürworter das Projekt S 21 „alternativlos“ sei. Die Deutsche Bahn und andere Stuttgart-21-Träger wurden in den vergangenen Jahren von den Projekt-Gegnern mehrmals gebeten/aufgefordert, die Unterlagen dieser Alternativen-Überprüfung zur Verfügung zu stellen. Trotz Anmahnung erhielten wir weder Antworten noch Unterlagen.

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

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

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

In dem von der DB AG selbst durchgeführten „Stresstest“ wurde dem geplanten Tiefbahnhof eine Leistungs-Obergrenze von 49 Zugankünfte in der morgendlichen Spitzenstunde bescheinigt, angeblich 30% mehr als im vorhandenen Bahnhof, ohne dass die tatsächliche Leistungsfähigkeit des heutigen Kopfbahnhofs jemals objektiv ermittelt worden wäre, obwohl dies öfteren aufgefordert/verlangt wurde. Inzwischen ist die Kapazität des bestehenden, nicht optimierten Kopfbahnhofs mit ca. 52 Zugankünften bekannt, liegt also bereits höher als der geplante Tiefbahnhof.

Nachdem die Schweizer Firma SMA dieses Ergebnis in einem Audit – unter gewissen Einschränkungen – bestätigt hatte, wurde am 29. Juli 2011 im Rathaus der Stadt den Befürwortern und Gegnern von S 21 unter der Moderation von Dr. Heiner Geißler der durchgeführte „Stresstest“ vorgestellt und diskutiert. Die konträren Positionen von Befürwortern und Gegnern blieben erwartungsgemäß weiter bestehen.

Am Ende der Sitzung präsentierte Dr. Heiner Geißler zusammen mit Werner Stohler (SMA) überraschenderweise eine sog. Kompromiss-, eine Kombi-Lösung mit der Bezeichnung „SK 2.2“ zur Befriedung der Auseinandersetzung um Stuttgart 21: „Frieden in Stuttgart“.

Bei SK 2.2 soll der Stuttgarter Kopfbahnhof im Prinzip erhalten bleiben, reduziert um 7 Gleisen und ergänzt um einen Tiefbahnhof mit 4 quer zum heutigen Bahnhof, zum Tal, zum Schlossgarten verlaufenden Durchgangsgleisen.

Dieser Vorschlag SK 2.2 basiert auf einer Überlegung des Verkehrswissenschaftlers Prof. Gerhard Heimerl von 1988 und hat angeblich den Hauptbahnhof in Zürich zum Vorbild. Hier wurde zusätzlich zum seit 1871 vorhandenen Kopfbahnhof (Zürich HB) im Jahr 1989 ein 4-gleisiger unterirdischer Durchgangsbahnhof (unter der Museumsstraße) gebaut. Zur Zeit entsteht ein zweiter 4-gleisiger unterirdischer Bahnhof (unter der Löwenstraße).

Doch derartige Kombi-Bahnhöfe gibt es in mehreren Großstädten und teilweise bereits seit wesentlich längerer Zeit als in Zürich, so beispielsweise in Washington D.C.(Union Station) und Neapel (Napoli Centrale), neuerdings auch in Malmö (Malmö Centralstation) und Antwerpen (Antwerpen-Centraal).

Diese Kombi-Lösung stellt keine Verbesserung von S 21 dar. Denn die wesentlichen Nachteile von S 21 wie Querung/Aufschlitzung des Tales, Aufwühlung, Eingriffe in die Grundwasser-, Mineralwasser-, Luftaustausch- Ströme, Amputation des Hauptbahnhofs und Beeinträchtigung der 15 denkmalgeschützten Objekte/Gebäude, werden kombiniert mit Nachteilen, die durch Reduzierung der Gleise und Eingriffe in die Substanz des Hauptbahnhofs entstehen.

Dieser Vorschlag wurde inzwischen von den Befürwortern von S 21 kategorisch und von den Gegnern von S 21 nach Prüfung abgelehnt.

10. Quellenangaben

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

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

VIEREGG-RÖSSLER GmbH
Innovative Verkehrsberatung
Schornstraße 10
81669 München
Tel.:089/260 236 55 oder 089/680 021 50
Fax: 089/260 236.56
E-Mail: vieregg@vr-transport.de,
roessler@vr-transport.de



KONZEPTION ROLAND OSTERTAG

Visualisierung: PRO-ELEVEN.DE

Abb. 4: Aufwöhlung Schlossgarten

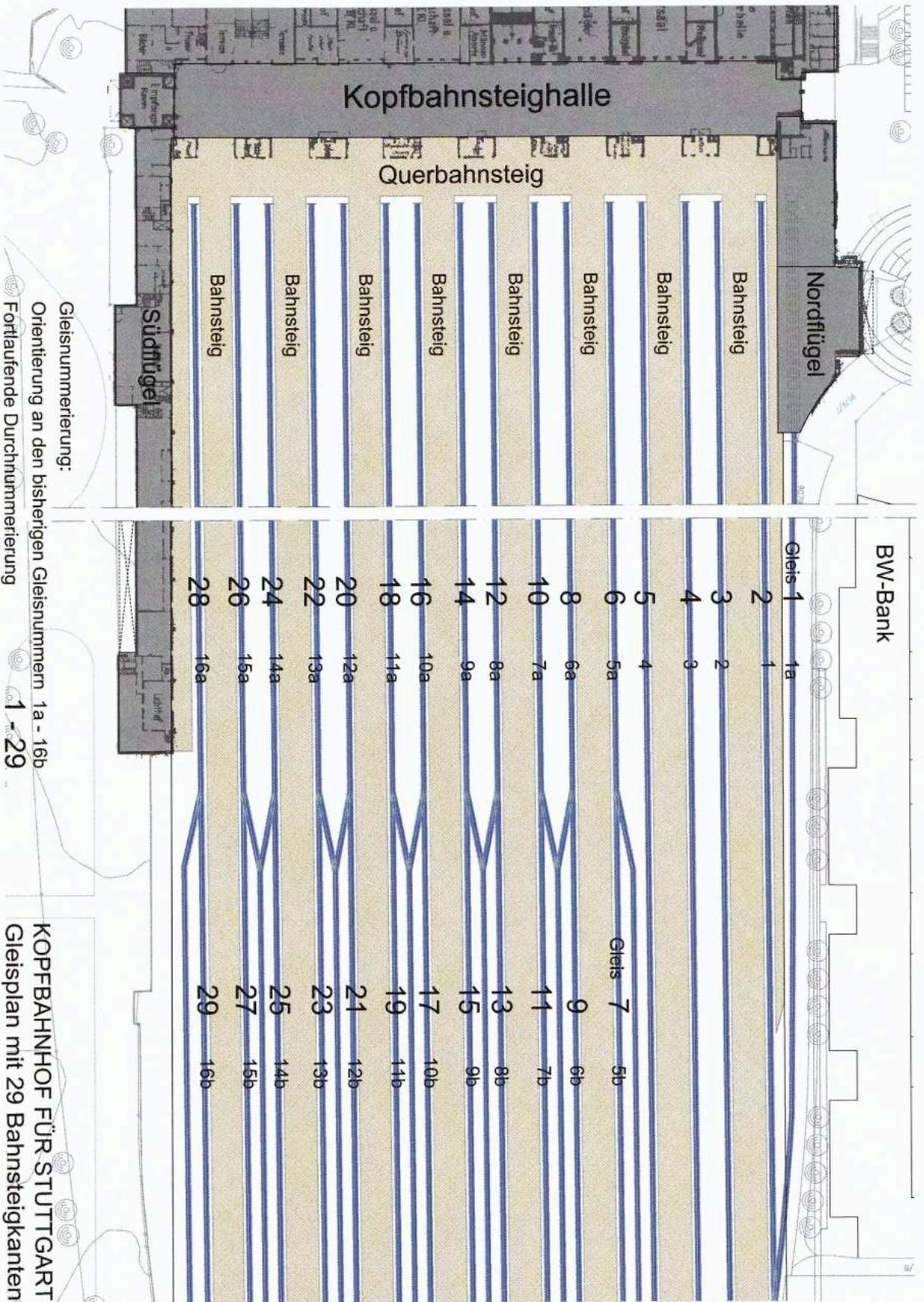
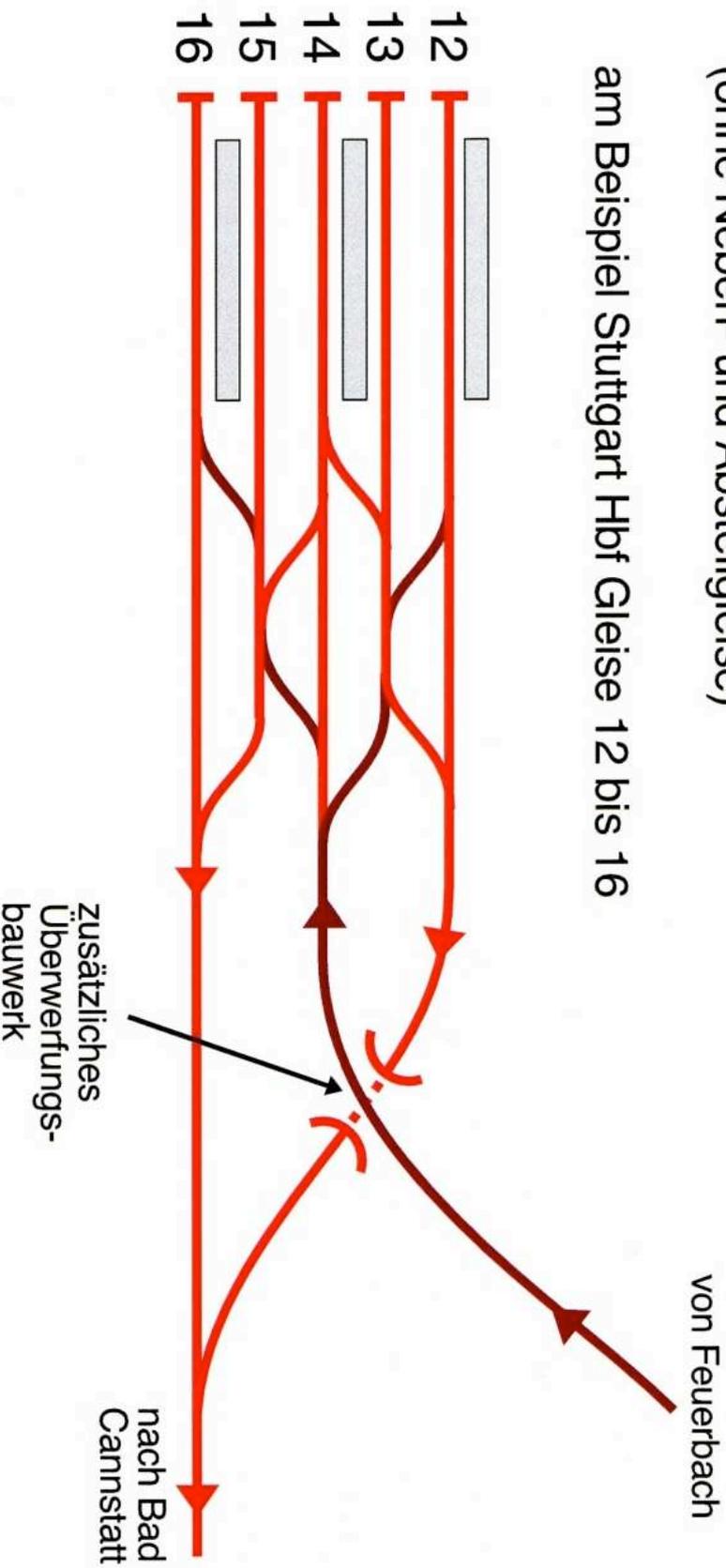


Abb. 5a: Gleisplan

Prinzipskizze kreuzungsfreier Kopfbahnhof

(ohne Neben- und Abstellgleise)

am Beispiel Stuttgart Hbf Gleise 12 bis 16



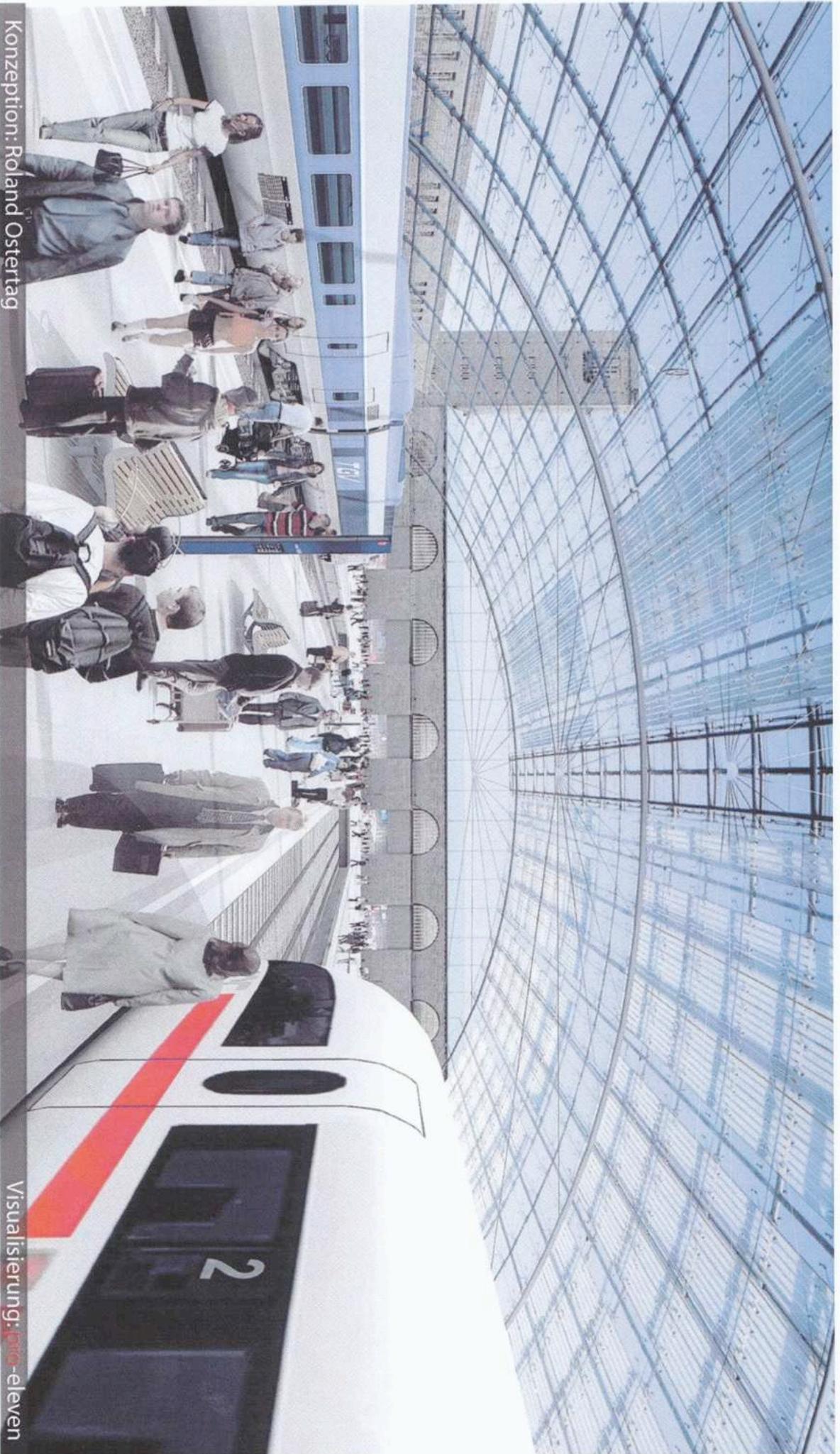
Eine ähnliche Anordnung ergibt sich für die Gegenrichtung (Gleise 7 bis 11)



Abb. 6: Luftbild Abstellbahnhof, Foto: M. Grohe



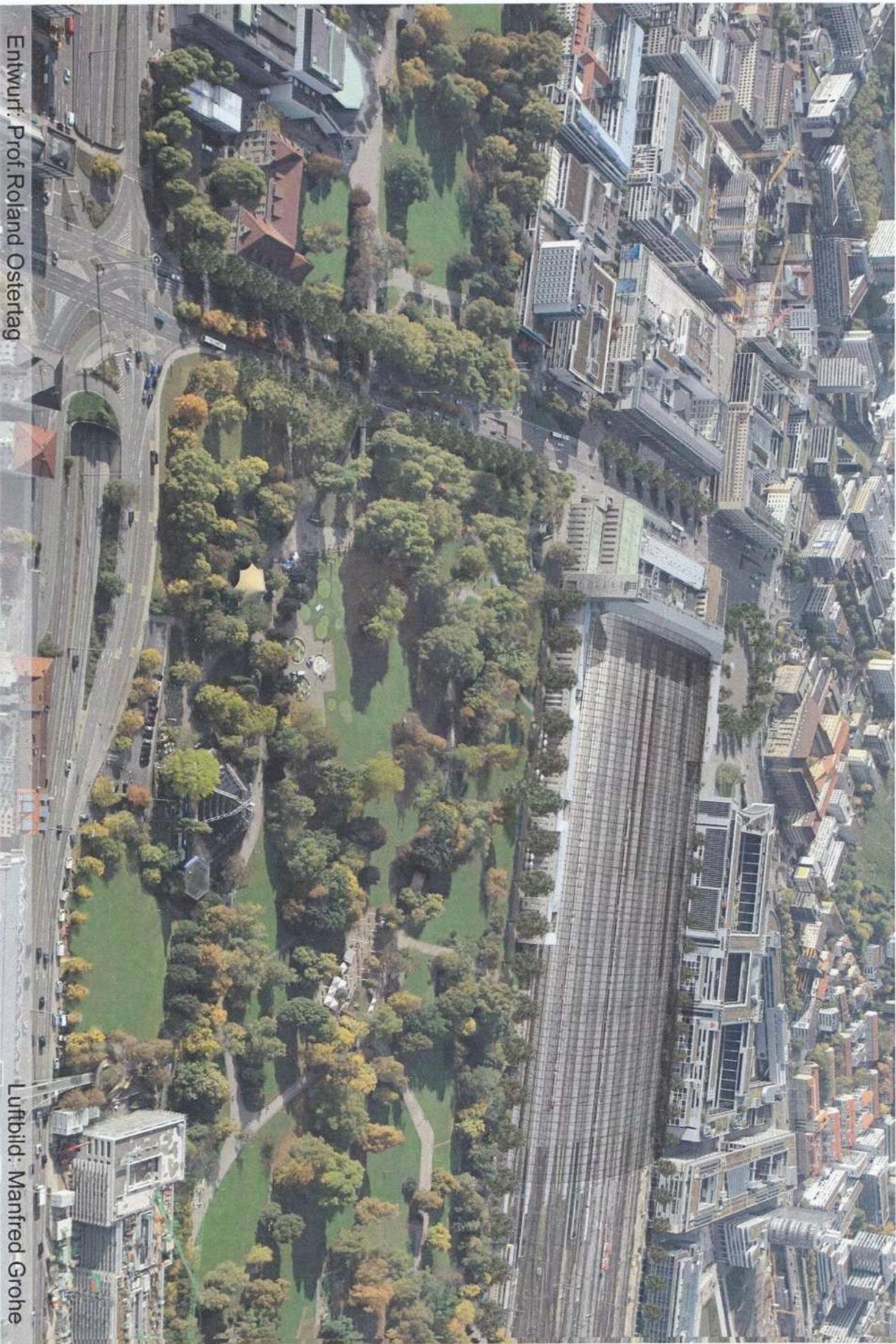
Abb. 7: Luftbild Parkerweiterung, Foto: M. Grohe



Konzeption: Roland Ostertag

Visualisierung: pro-eleven

Abb. 8: Bahnsteighalle



Entwurf: Prof. Roland Osterdag

Luftbild: Manfred Grohe

Abb. 9: Luftbild, Bereich Hauptbahnhof - Schillerstraße, Foto: M. Grohe

Kopfbahnhof für Stuttgart - Grundkonzept

Baumaßnahmen Grundkonzept

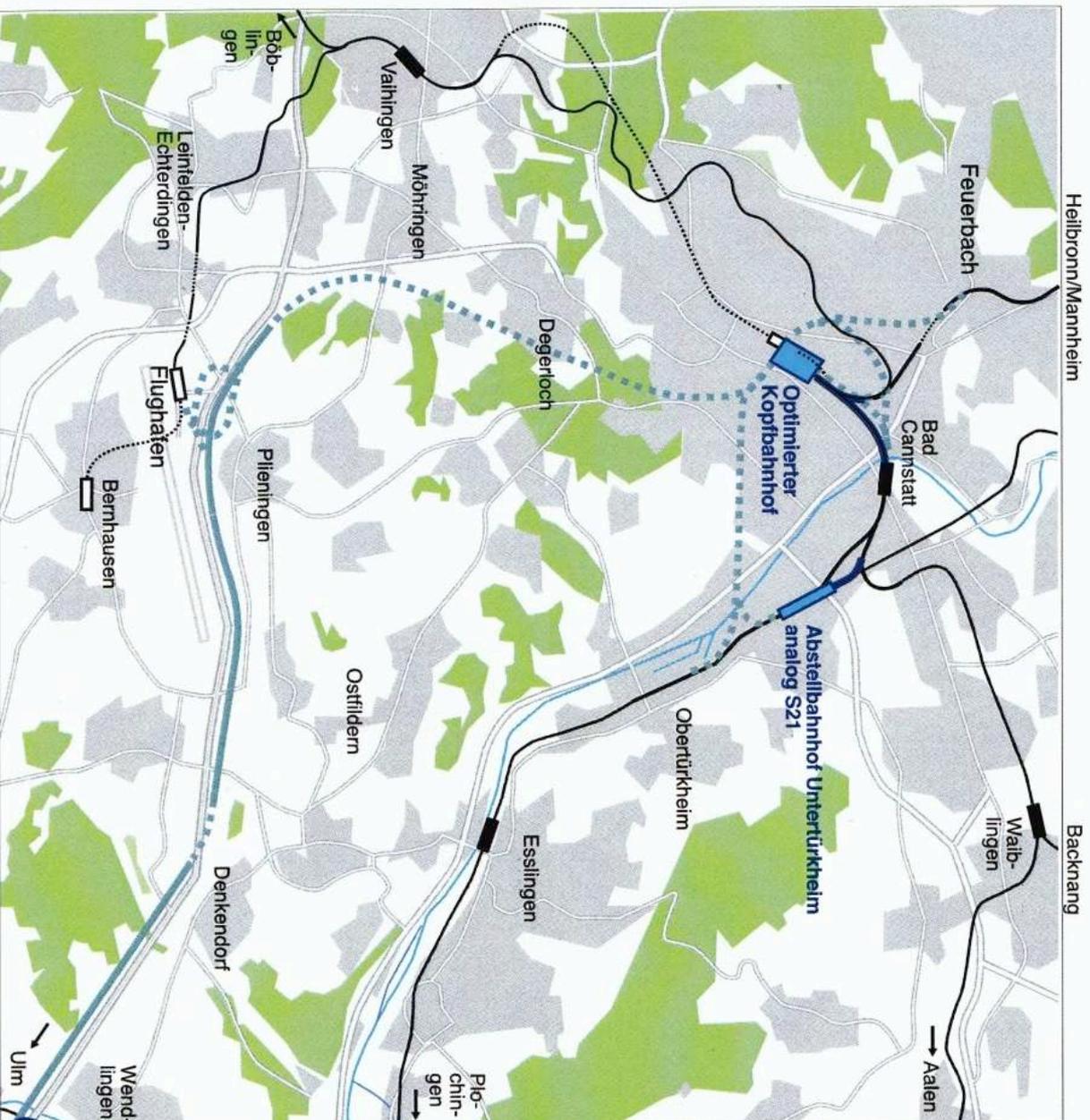
— zusätzliche Gleise

..... bestehende Strecke

— wichtiger oberirdischer Bahnhof

— wichtiger Tunnelbf der S-Bahn

— entfallende Strecken, die bei S 21 geplant sind



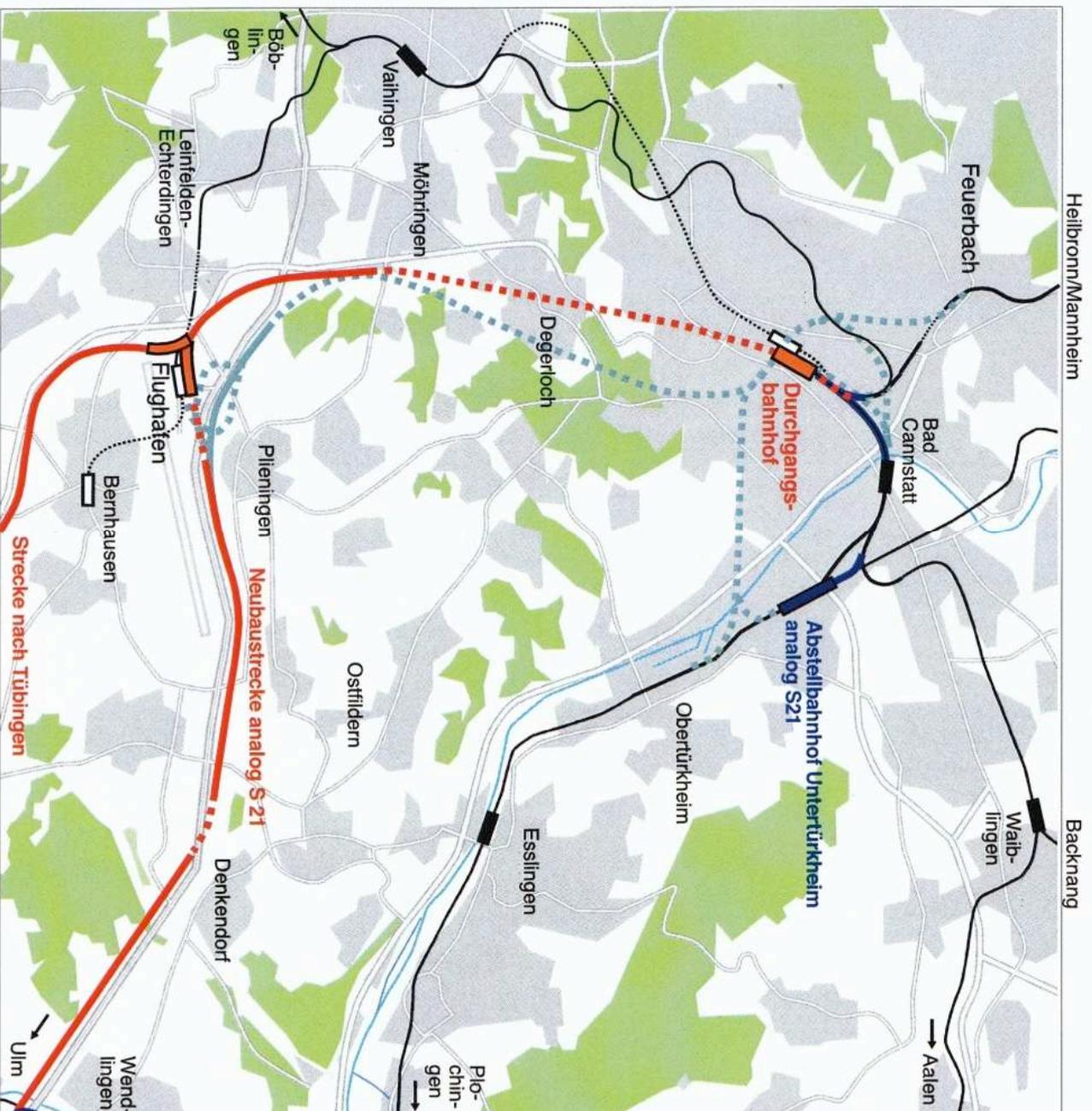
Kartengrundlage:
Stuttgarter Zeitung

21.9.2011



**Prof. Roland
Ostertag**
**VIEREGG
RÖSSLER
GmbH**

Abb. 10a: Kopfbahnhof für Stuttgart – Grundkonzept



Kopfbahnhof für Stuttgart - optionale Baustufe

Optionale Baumaßnahmen:

-  neuer Bahnhof
-  neue oberirdische Strecke
-  neuer Tunnel

- Baumaßnahmen Grundkonzept
-  zusätzliche Gleise
 -  bestehende Strecke
 -  wichtiger oberirdischer Bahnhof
 -  wichtiger Tunnelbf der S-Bahn
 -  entfallende Strecken von S 21

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

21.9.2011



Prof. Roland Ostertag

Abb. 10b: Schieneninfrastruktur optionale Baustufe