

# Alternativen zu S21

## Ausbau des Bahnknoten Stuttgart

Von Klaus Arnoldi / VCD

### Prämissen:

- Stuttgart 21 kann wegen Planungsmängel und Finanzierungsrisiken nicht realisiert werden.
- Die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm wird im Abschnitt Wendlingen-Ulm gebaut.
- Zwischen dem Ende der Neubaustrecke aus Mannheim bei Zuffenhausen und der im Bau befindlichen Neubaustrecke nach Ulm bei Wendlingen klafft eine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz von 24 km (Luftlinie).
- Die Entfernung im Bestandsnetz zwischen Zuffenhausen und Wendlingen über Stuttgart Hbf beträgt 38 km.
- Der Hauptbahnhof in Stuttgart bleibt die zentrale Drehscheibe von der S-Bahn und dem Regionalverkehr zum Fernverkehr.

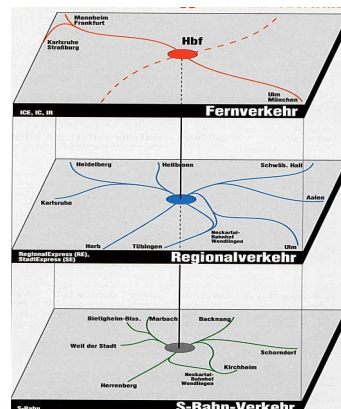


Bild: Der Hauptbahnhof in Stuttgart ist der zentrale Verknüpfungspunkt für Fern-, Regional- und S-Bahn Verkehr. Die Verlegung des Fernverkehrshalts in einen Vorort (Untertürkheim oder Rosenstein) würde das Umsteigen vom Regional- zum Fernverkehr erheblich beeinträchtigen.

- Der Flughafen und die Neue Messe werden an den regionalen und überregionalen Verkehr angeschlossen.
- Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs ist - entgegen der S21-Argumentation - kein limitierender Faktor im Schienenverkehr.
- Beschleunigung im Fernverkehr von Mannheim nach Ulm von derzeit 96 Minuten (Taktzeit 1  $\frac{3}{4}$  Std.) auf eine Taktzeit von 1  $\frac{1}{2}$  bzw. 1  $\frac{1}{4}$  Stunden.
- Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) im Knoten Stuttgart.

# Alternativen zu S21

## Ausbau des Bahnknoten Stuttgart

Im Abschnitt Zuffenhausen (NBS von Mannheim) - Wendlingen (NBS nach Ulm)

### Varinate 0: Optimierung im Bestand

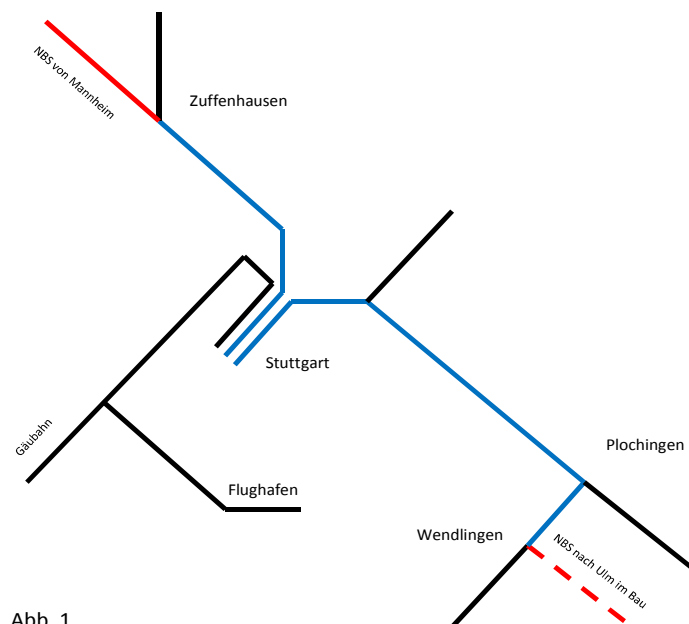


Abb. 1

**Beschreibung:** Überleitung in Wendlingen von der Neubaustrecke auf die Neckartalbahn nach Plochingen - Weiterführung nach Stuttgart auf der bestehenden Neckartalbahn bis Hauptbahnhof und weiter bis Zuffenhausen zur Schnellbahntrasse nach Mannheim (Interimslösung)

**Maßnahmen:** Zweingleisige Überleitung zur NBS in Wendlingen - Optimierung der Fahrstraßen in Plochingen – Modernisierung des Kopfbahnhofs (Funktionsfähigkeit des Gleisvorfelds, Neue Signaltechnik, Neue Bahnhofshalle) - RE-Halt in Vaihingen zum Anschluss des Flughafens - Option: Eigene S-Bahntrasse von Bad Cannstatt zum Hbf - bei Bedarf mehrgleisiger Ausbau.

**Fahrzeit Stuttgart - Ulm:** ca. 40 Minuten

**Taktzeit Mannheim - Ulm:** 1 ½ Stunden

**Vorteile:** Geringe Ausbaumaßnahmen, Bauen im Bestand. Geringe Eingriffe in Umwelt

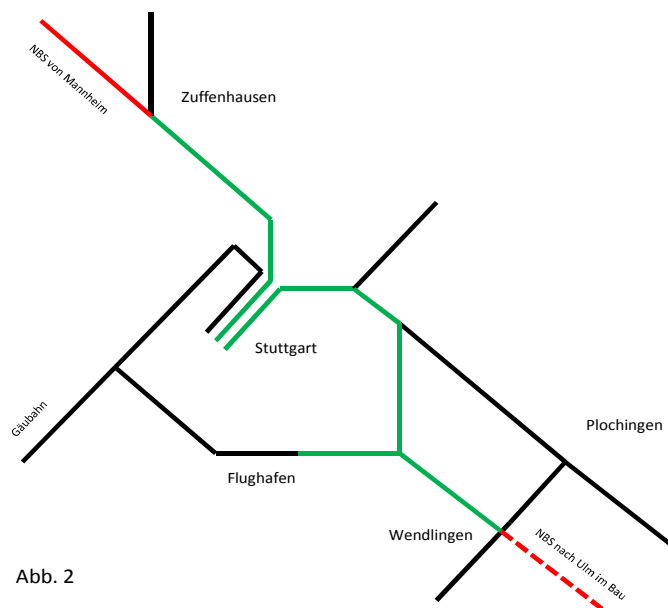
**Nachteile:** Für Durchreisende geringer Zeitvorteil, kein direkter Anschluss des Flughafens an die Magistrale - Kapazitätsengpässe im Bestandsnetz wegen Mischverkehr

## Alternativen zu S21

### Ausbau des Bahnknoten Stuttgart

Im Abschnitt Zuffenhausen (NBS von Mannheim) - Wendlingen (NBS nach Ulm)

#### Varinate 1: K21 mit Filderaufstieg aus dem Neckartal



**Beschreibung:** Fortführung der Neubaustrecke von Ulm über die Filder bis Dettenhausen - Filderabstieg im Tunnel zur Neckartalbahn - 6-gleisiger Ausbau der Neckartalbahn bis Stuttgart Hbf - Mehrgleisiger Ausbau Stuttgart Hbf bis Zuffenhausen Abzweig NBS nach Mannheim - Anschluss Flughafen an die NBS

**Maßnahmen:** Realisierung PFA 1.4 auf den Fildern - Neuer PFA Filderaufstieg - Ausbau Neckartalbahn bis Stuttgart im Bestand - Eigene S-Bahngleise zwischen Hbf und Bad Cannstatt - Modernisierung des Kopfbahnhofs (Funktionsfähigkeit des Gleisvorfelds, Neue Signaltechnik, Neue Bahnhofshalle) - Bau NBS bis Flughafen und Anschluss an Filderbahn

**Fahrzeit Stuttgart - Ulm:** ca. 30 Minuten

**Taktzeit Mannheim - Ulm:** 1 1/4 Stunden

**Vorteile:** Zeitvorteil für Durchreisende analog S21 - Höhere Kapazitäten im Kopfbahnhof durch mehrgleisigen Ausbau im Bestand - ITF-fähig - Entmischung von Fern-, Regional- und S-Bahn Verkehr

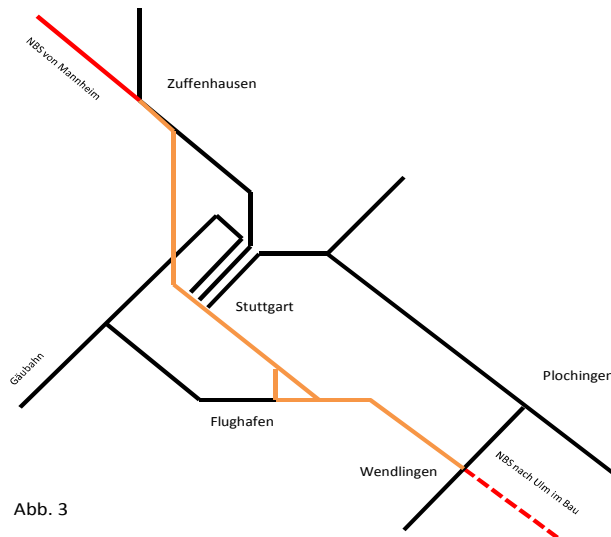
**Nachteile:** Hohe Investitionen für die Neubaustrecke und Filderaufstiegtunnel - Flughafenbahnhof nicht direkt an die NBS angebunden

# Alternativen zu S21

## Ausbau des Bahnknoten Stuttgart

Im Abschnitt Zuffenhausen (NBS von Mannheim) - Wendlingen (NBS nach Ulm)

### Varinate 2: Geißler-Vorschlag von sma



**Beschreibung:** Durchgehende, zweigleisige Verbindung im Fernverkehr von Zuffenhausen bis Wendlingen (Lückenschluss) - 4-gleisiger Fernbahnhof in Tieflage - Modernisierung des Kopfbahnhofs für den Regionalverkehr mit 12 Gleisen - Anschluss Flughafen durch Ausschleifung aus der NBS

**Maßnahmen:** Viergleisiger Ausbau Zuffenhausen-Hauptbahnhof mit Tunnel Killesberg - 4-gleisiger Tiefbahnhof nur für den Fernverkehr - Bau des Filderaufstiegstunnels und der Trasse über die Filder - Bau eines Flughafenbahnhofs - Modernisierung des Kopfbahnhofs

**Fahrzeit Stuttgart - Ulm:** ca. 30 Minuten

**Taktzeit Mannheim - Ulm:** 1 1/4 Stunden

**Vorteile:** Zeitvorteil für Durchreisende wie bei S21 - Durchgehende Trennung von Fern-, Regional- und S-Bahn Verkehr - Direkter Anschluss des Flughafens an die Magistrale möglich - Realisierung über Bundesschienenausbaugesetz möglich - Verzicht auf PFA 1.5 - der Kombi-Bahnhof ist voll ITF-fähig - Hohe Leistungsreserven durch Entmischung der Verkehre

**Nachteile:** Neuplanung PFA 1.1 Hauptbahnhof und PFA 1.3 Filderbahnhof - Erhebliche Eingriffe in den Schlossgarten - Geologische Probleme beim Filderaufstiegstunnel und Killesberg - hohe Baukosten