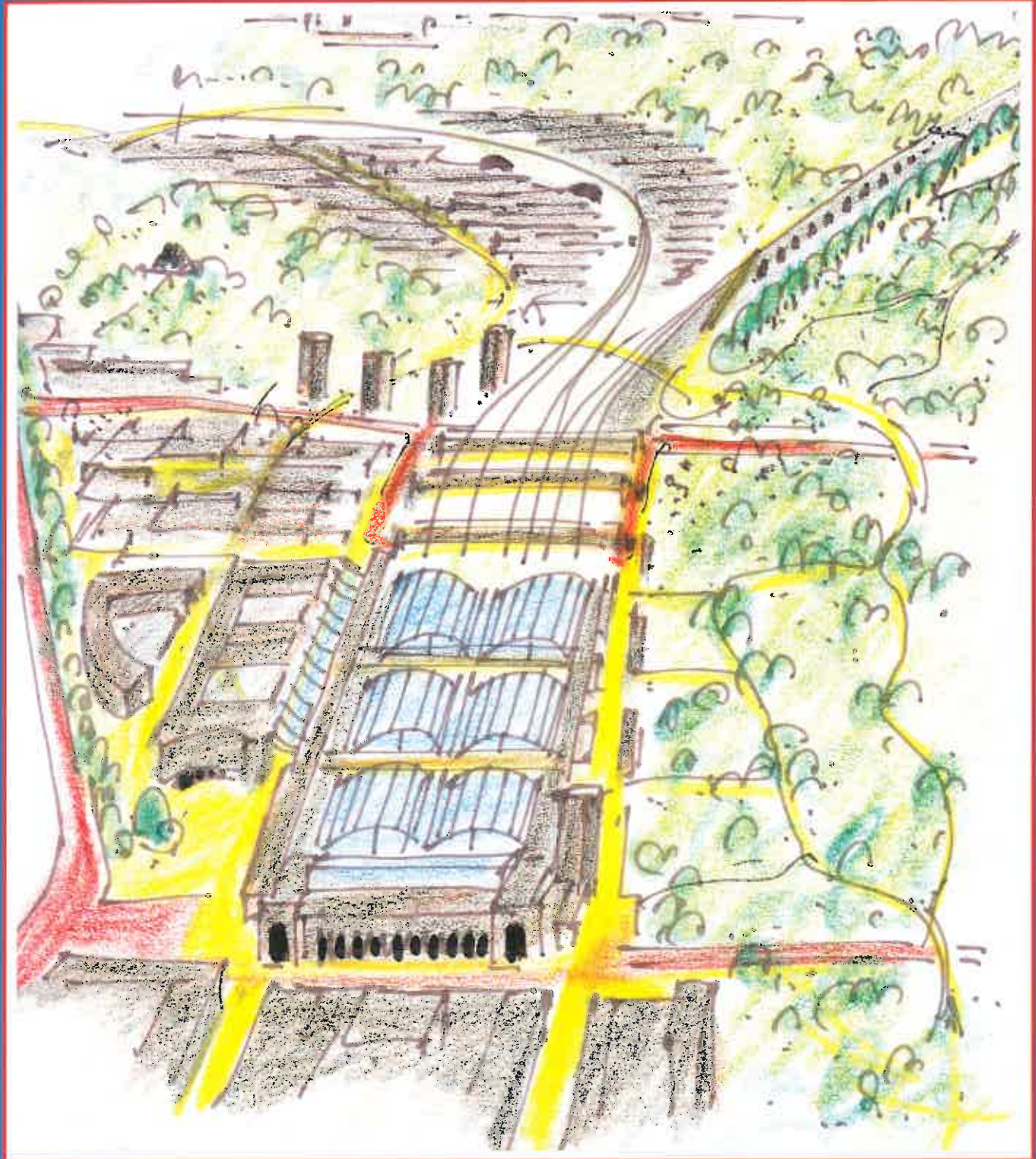


Die Alternative: **STUTTGART 21** mit Kopfbahnhof

UMKEHR STUTTGART: Ein Bündnis von ADFC · BUND · LNV · NABU · Naturfreunde · Pro Bahn · VCD



Schutzgebühr: DM 3,-

ARCHITEKTUR-FORUM Baden-Württemberg · gemeinnützige Stiftung

ARCHITEKTUR-FORUM + UMKEHR STUTTGART

Stuttgart 21 nur mit Kopfbahnhof!

Liebe Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger,

wir wollen Ihnen eine bessere Alternative zur Planung "Stuttgart 21" der Deutschen Bahn AG und der Stuttgarter Stadtverwaltung vorstellen: "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof".

Wir – das sind Bürgerinnen und Bürger Stuttgarts: Die in UMKEHR Stuttgart vereinigten Umweltverbände und das Architekturforum Baden-Württemberg: Architekten, Stadtplaner, Ingenieure, Verkehrsfachleute, Geologen, denen es nicht gleichgültig ist, was in unserer Stadt geschieht. "Bei uns heißt einer, der an den Dingen seiner Stadt keinen Anteil nimmt, nicht ein stiller Bürger, sondern ein schlechter" (Perikles, 430 vor Christus).

Wir wollen den unverwechselbaren Charakter unserer Stadt, ihre einzigartige und schöne Lage im Nesenbachtal erhalten. Wir wollen keine Bebauung, die das Stadtklima beeinträchtigt. Wir wollen, daß auch im 21. Jahrhundert der Reisende nicht unterirdisch durch Tunnelröhren nach Stuttgart kommt, sondern die Stadt bei der Ein- und Ausreise erleben kann.

In Stuttgart wachsen die Zweifel am Projekt "Stuttgart 21" der Deutschen Bahn AG (DB AG): Es ist zu teuer, die Bahnanlagen sind zu knapp ausgelegt, der Regionalverkehr kommt zu kurz, der Stuttgarter Hauptbahnhof wird zur sinnlosen Attrappe. Die Planungen der DB AG verursachen zusätzlichen Autoverkehr, Stadtklima und Mineralquellen sind gefährdet. Die DB AG kann die 17 km langen, teuren Tunnelstrecken nur mit hohen Grundstückspreisen finanzieren. Deshalb drängt sie auf eine hohe, dichte Bebauung der freiwerdenden Bahnflächen.

Uns ärgert, daß das Projekt aus öffentlichen Mitteln, das heißt aus Steuergeldern, mit 2,5 Milliarden DM subventioniert werden soll. Das wäre angesichts der leeren Kassen des Bundes, des Landes und der Stadt Stuttgart ein Skandal, denn dieser Subvention steht kein adäquater volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber. Die knappen Steuergelder sollen nicht für teure Tunnelbauten verwendet werden, sondern für soziale Zwecke, für Umweltschutz und Kultur, für neue Arbeitsplätze.

Wir setzen dagegen die bessere Alternative: "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof". Diese kostet etwa drei Milliarden DM weniger als das DB-Projekt und erhält den schönen Hauptbahnhof von Paul Bonatz. Das Gleisvorfeld wird modernisiert. Die Mittleren Anlagen bleiben erhalten. Auch bei dieser Alternative werden ehemalige Bahnflächen frei; doch sie können ohne Verwertungsdruck der DB AG genutzt werden, zum Beispiel für zusätzliche Grünanlagen und Klimaschneisen. Prüfen Sie selbst, was wir Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen. Leider haben sich alle Fraktionen des Stuttgarter Gemeinderats und die Stadtverwaltung hinter das DB-Projekt gestellt. Gemeinsam wollen sie Stuttgart 21 durchsetzen, wenn es sein muß auch gegen eine Mehrheit der Stuttgarter Bürgerschaft. Sie wollen uns einreden, alles sei bereits entschieden, Änderungen seien nicht mehr möglich.

Doch noch ist kein Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren beschlossen. Es gibt noch keinen endgültigen Baubeschluß des DB-Vorstands, und ob der Bund als Eigentümer der DB AG bereit ist, das Milliardenrisiko des überbewerteten DB-Projekts zu tragen, ist noch nicht entschieden.

Das "Architekturforum Baden-Württemberg" ruft gemeinsam mit den in "UMKEHR Stuttgart" vereinigten Umwelt- und Verkehrsverbänden die Stuttgarterinnen und Stuttgarter auf, sich für die bessere Alternative, für "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" einzusetzen: Schreiben Sie dem Oberbürgermeister, schreiben Sie den Stadträten (1999 ist Gemeinderatswahl!), schreiben Sie den Zeitungen, damit dort auch kritische Stimmen Gehör finden. Und schicken Sie uns Kopien Ihrer Briefe. Nur eine breite Bürgerbewegung kann das Stuttgarter Rathaus und die DB AG zum Umdenken, zur UMKEHR bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Conradi, MdB

Impressum

Herausgeber:

Architekturforum Baden-Württemberg
Gemeinnützige Stiftung
Planckstraße 60
70184 Stuttgart
Tel.: 0177/242331
Fax: 0711/2361135

UMKEHR Stuttgart,
ein Bündnis von ADFC,
BUND, LNV, NABU, Natur-
freunde, Pro Bahn und VCD
c/o BUND-Umweltzentrum
Rotebühlstr. 86/1
70178 Stuttgart
Tel.: 0711/61970-40
Fax: 0711/61970-44

Redaktion:

Klaus Arnold (verantwortl.)
Wilfried Beck-Erlang
Gerhart Kilpper
Gerhard Pfeifer

Titelbild

Gerhart Kilpper

Schlußredaktion,

Layout und Satz:

EcoText International
Fendrich, Kriz & Partner GmbH
Hermannstr. 5a
70178 Stuttgart
Tel.: 0711/615562-30
Fax: 0711/615562-20

Repro:

Studio Pahs,
Solitudestr. 57/1
71638 Ludwigsburg

Druck:

J. F. Steinkopf Druck GmbH
Hermannstr. 5a
70178 Stuttgart

Papier:

115 g/qm chlorfrei gebleicht,
50 % Recycling-Anteil

Vertrieb:

UMKEHR-Geschäftsstelle
c/o BUND-Umweltzentrum
Rotebühlstr. 86/1
70178 Stuttgart

- Schutzgebühr an Informationsständen: DM 3,-
- Einzelheftversand: DM 5,- incl. Versandkosten, nur gegen Vorauszahlung (Scheck oder in bar)
- Bestellungen ab 10 Hefte: DM 3,- pro Exemplar zuzugl. Versandkosten gegen Rechnung

Spendenkonto:

1. Architekturforum: Kto.-Nr. 60 86 006, BLZ 600 901 00, Stuttgarter Bank
2. BUND: Kto.-Nr. 618 052 003, BLZ 600 907 00, Südwesbank Stichwort: Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof



Bild: K. Arnold, VCD

Editorial

Im Mai 1996 präsentierte UMKEHR Stuttgart die Broschüre "Das bessere Stuttgart 21". Binnen weniger Monate war die Auflage von 4.000 Stück vergriffen. Seitdem wurde das DB-Konzept weiterentwickelt, aber auch die Alternativkonzepte. In der Diskussion mit Städteplanern und Architekten wurde die Alternative "Kombi" verworfen, weil die Einbindung des Tunnelbahnhofs in den bestehenden Kopfbahnhof städtebaulich nicht befriedigend gelöst werden konnte. Als tragfähiges Grundkonzept bleibt die Variante "Lean", welche die Umgestaltung des Kopfbahnhofs vorsieht, – ergänzt um die städtebauliche Komponente, die das Architekturforum Baden-Württemberg entwickelt hat. Entstanden ist daraus "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof", das sich als städtebauliche und verkehrstechnische Alternative zur Planung der Deutschen Bahn AG und der Stadt Stuttgart versteht.

Die vorliegende Broschüre wurde von den Vereinen und Verbänden ohne öffentliche Zuschüsse und unter großem ehrenamtlichen Einsatz erstellt. Die Produktionskosten für eine hohe Auflage überfordern jedoch unsere finanzielle Leistungsfähigkeit. Die weite Verbreitung dieser Broschüre bzw. unserer Alternativvorschläge kann nur gelingen, wenn Sie dieses Heft in Ihrem Bekanntenkreis weiterverteilen und/oder mittels einer Spende weitere Druckauflagen mitfinanzieren.

Wenn Sie den Stuttgarter Kopfbahnhof erhalten und uns unterstützen wollen, bitten wir um eine Spende auf eines der folgenden Konten:

Spendenkonto: Architekturforum Kto. 60 86 006 Stuttgarter Bank BLZ 600 901 00.
BUND: Kto.-Nr. 618 052 003, BLZ 600 907 00, Südwestbank Stichwort: Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof

ARCHITEKTUR-FORUM BADEN-WÜRTTEMBERG

Das **Architekturforum Baden-Württemberg** ist eine gemeinnützige Stiftung mit Sitz in Stuttgart. Stiftungszweck ist die Förderung der kritischen Auseinandersetzung mit Fragen der zeitgenössischen Architektur, der Gestaltung von öffentlichem Raum und Umwelterfordernissen.

UMKEHR Stuttgart ist ein Zusammenschluß von sieben unabhängigen Umwelt- und Verkehrsverbänden zur Abstimmung ihrer Aktivitäten im Bereich Umwelt und Verkehr. Beteiligt sind ADFC, BUND, Landesnaturschutzverband, NABU, Naturfreunde, ProBahn und VCD. Die Abkürzung UMKEHR steht für **UM**welt und **VER**KEHR.



Überblick

Renaissance des Stuttgarter Kopfbahnhofs

Nach gründlicher Renovierung präsentiert sich der Bonatzbau mit lichter Bahnhofshalle und Einkaufsmeile in neuem Glanz. Eine neue Fußgänger-Passage an der Nordseite des Bahnhofs schafft eine attraktive Verknüpfung von der Lautenschlagerstraße über die Kleine Schalterhalle in die neue City hinein. Der Kopfbahnhof wird zum Bindeglied zwischen Altem und Neuem. Seite 4



Bild: BUND

Ein Verkehrskonzept, von dem die ganze Region profitiert

Wie leistungsfähig ist der Kopfbahnhof? Wird Stuttgart vom Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn abgehängt, wenn der Kopfbahnhof nicht durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt wird? Müssen die ICE-Züge an Stuttgart vorbeifahren? Nichts von alledem:

Fernverkehr und Regionalverkehr werden optimiert. Mit der Querspange Böblingen/Sindelfingen – Flughafen – Kirchheim/Teck ergibt sich eine völlig neue Verbindung. Seite 10f., 12f.

Bild: Architekturforum

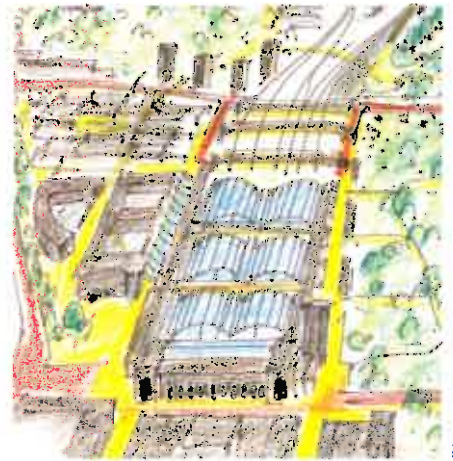


Bild: Architekturforum

Moderne Stadtentwicklung und Ökologie

Im Zuge der Modernisierung des Kopfbahnhofs werden fast ebenso große Flächen für die wirtschaftliche Nutzung frei wie bei Stuttgart 21 mit Durchgangsbahnhof.

Außerdem werden Schloßgarten, Stadtklima und Mineralwässervorkommen nicht gefährdet. Besiedlungsdichte und Bauhöhen können den städtebaulichen und ökologischen Erfordernissen angepaßt werden. Seite 6f., 8f.



Bild: Pro Bahn

Bauzeiten im Vergleich

Während bei Stuttgart 21 erst im Jahr 2003 mit dem Bau der Tunnel und des Bullaugenbahnhofs begonnen werden soll, wäre die Neugestaltung des Kopfbahnhofs zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen. Seite 14

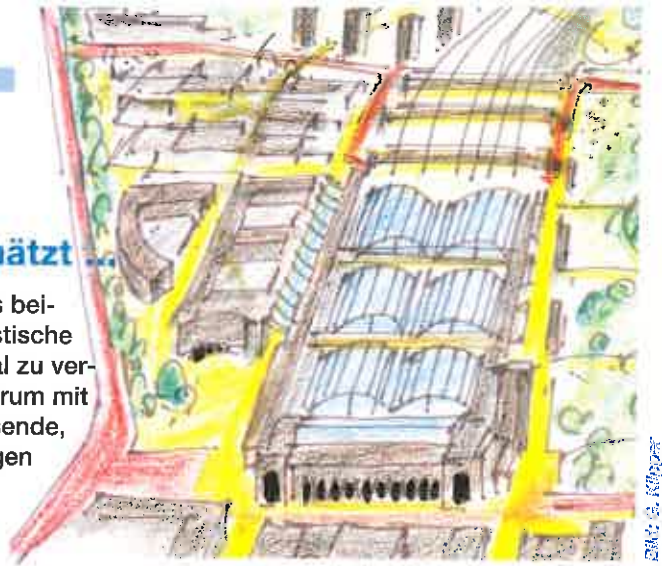
Finanzierung

Die Bahn behauptet, das Projekt werde über Grundstückserlöse und den Fahrkartenverkauf finanziert. Eine Studie zur Wirtschaftlichkeit des Projekts belegt, daß das Projekt 2,5 Milliarden öffentliche Gelder verschlingen wird. Seite 15

Ein Bahnhof von Welt!

Der Kopfbahnhof – bisher völlig unterschätzt ...

Der von Grund auf renovierte Leipziger Kopfbahnhof macht es beispielhaft vor: Die historischen Bahnhofshallen bergen phantastische Möglichkeiten, klassisches Flair und moderne Nutzung optimal zu verbinden. Umgestaltet zu einem vielseitigen Dienstleistungszentrum mit Gastronomie und Geschäften zieht der Bahnhof nicht nur Reisende, sondern auch scharenweise Kunden von der Straße an. Dagegen ist der geplante "Bullaugenbahnhof" – wie ihn die Stuttgarter Zeitung treffend nennt – nicht mehr als eine nüchterne, kühle U-Bahn-Station, die für Reisende wenig attraktiv ist.



Mit der Renovierung des größten Kopfbahnhofs in Europa ist es der DB in Leipzig gelungen, an den Glanz früherer Eisenbahnzeiten anzuknüpfen. Auch andere Bahnhöfe erleben eine wahre Renaissance. Die einstigen Kathedralen des Verkehrs bieten in ihren großzügigen Hallen eine Fülle an Raum, ein attraktives Ambiente und eine weltläufige Atmosphäre. Entsprechende Chancen bietet der von von Paul Bonatz

die bestehende City mit den neuen Stadtteilen optimal verknüpft und sich zum neuen Mittelpunkt der Landeshauptstadt entwickelt.

Die Umgestaltung des Stuttgarter Kopfbahnhofs

Derzeit werden große Bereiche des Stuttgarter Kopfbahnhofs nur wenig genutzt. Zusätzlicher Raum wird gewonnen, wenn die Anzahl der Bahnsteiggleise von

zur neuen City reicht. Dieser zwei Hektar große Raum innerhalb des Bahnhofs wird zu einer attraktiven Einkaufsmeile mit viel Gastronomie und Geschäften ausgebaut. Zugleich bietet sich diese Einkaufspassage als optimale Fußgängerverbindung zwischen Innenstadt und dem neuen Stadtteil A1 an. Die Seitenflügel des unter Denkmalschutz stehenden Bonatz-Baus können erhalten und als Büros genutzt werden.

Regenwetter kein Reisender mehr den Schirm zum Ein- und Aussteigen. Neue Zugänge zu den Zügen werden von allen Seiten hergestellt. In Richtung Wolframstraße wird die Bahnsteighalle von einer großzügigen Überführung abgeschlossen, die den neuen Stadtteil hinter der 'Südwest LB' mit den Parkanlagen jenseits der Gleise und über Treppen und Aufzüge direkt mit den Bahnsteigen verbindet. Zusätzliche Portale öffnen den Hauptbahnhof hin zum neuen Stadtteil A1, zur Wolframstraße und zu den Parkanlagen. Schließlich können auch die unter den Gleisen liegenden Räume neu genutzt werden, beispielsweise als Parkraum oder für Versorgungseinrichtungen für den neuen Stadtteil.

Kopfbahnhöfe sind kundenfreundlicher als Durchgangsbahnhöfe

Kopfbahnhöfe haben einen entscheidenden Vorteil gegenüber Durchgangsbahnhöfen: Sie sind besonders kundenfreundlich. Ohne hinderliche Treppen können die Bahnsteige erreicht bzw. kann umgestiegen werden: Ein Pluspunkt für ältere Reisende und behinderte Menschen. Aber auch für Leute mit Kinderwagen oder viel Gepäck ist das eine enorme Erleichterung. Von der Heilbronner Straße bleibt der ebenerdige Zugang zu allen Gleisen bestehen. Zusätzlich werden in der Mitte und am Ende der Bahnsteige neue, breite Unter- und Überführungen angelegt. Ein weiterer Vorteil des Kopfbahnhofs besteht darin, daß er mit seinen 14 Bahnsteiggleisen ausreichend Platz bietet für die



Der renovierte Leipziger Kopfbahnhof belegt die Zukunftsfähigkeit eines Kopfbahnhofs und besticht durch sein attraktives Erscheinungsbild. Reisende werden zum Verweilen eingeladen.

erbaute Stuttgarter Hauptbahnhof allemal. Anstatt auf einen unattraktiven Untergrundbahnhof zu setzen, könnte die DB hier aus dem Vollen schöpfen, in anspruchsvoller Architektur und zudem in bester Lage ein pulsierendes Reise-, Erlebnis- und Dienstleistungszentrum entwickeln, das

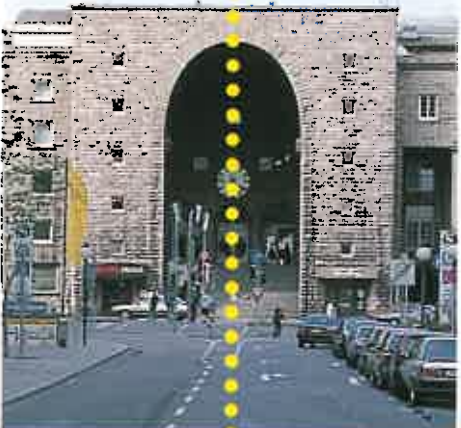
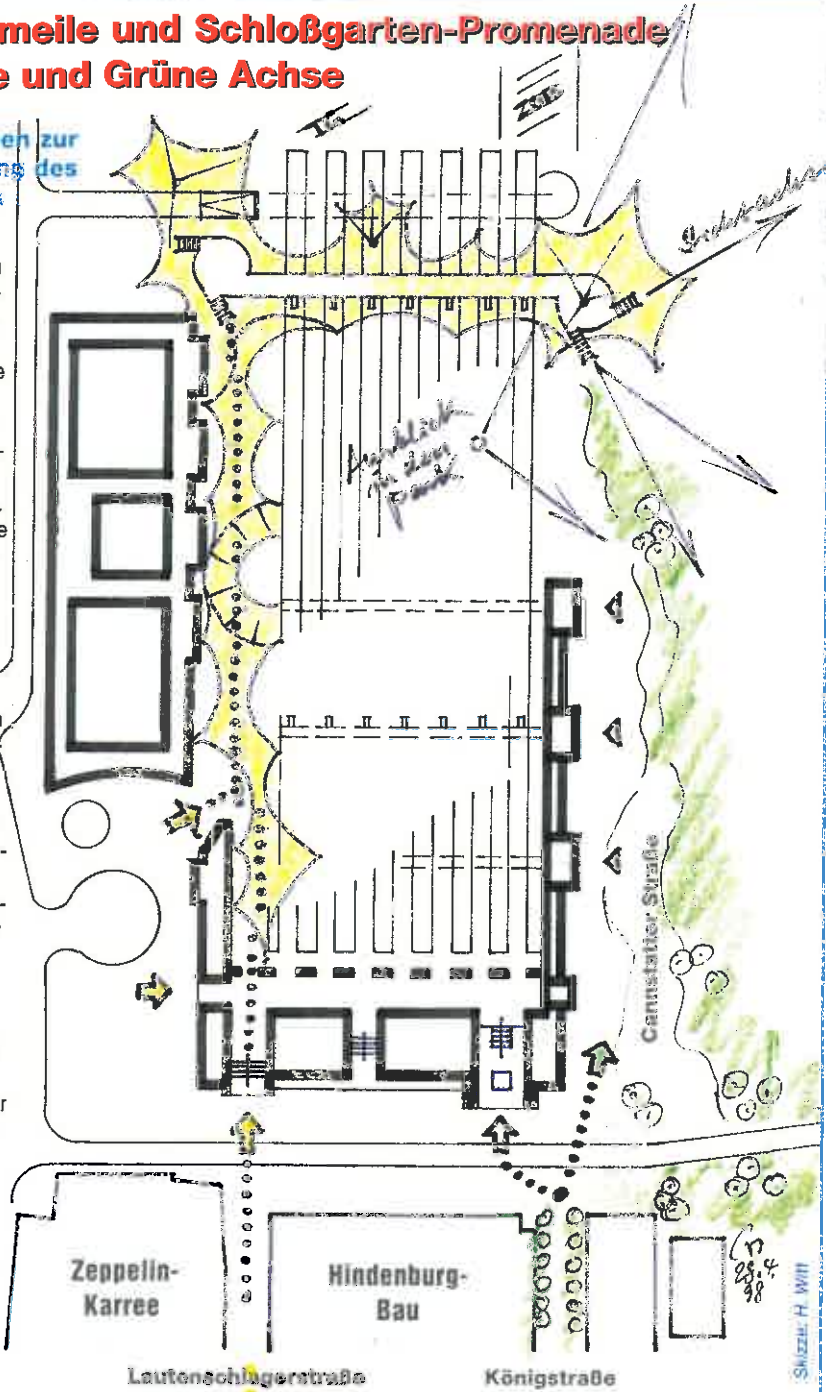
bisher 16 auf 14 reduziert wird. Der Bahnsteig zwischen Gleis 1 und 2 wird dadurch frei. Zusammen mit dem Verzicht auf die alten Gepäckbahnsteige wird so eine rund 50 Meter breite Passage entlang der Nordseite des Bahnhofs gewonnen, die von der kleinen Schalterhalle vorbei an der 'Südwest LB' bis

Auch im Bereich der Gleise wird gründlich renoviert. Alle Bahnsteige werden auf die Länge von 420 Meter erweitert. Die aus den fünfziger Jahren stammenden Bahnsteigüberdachungen werden durch eine große lichte Glashalle ersetzt, die die Bahnsteige in ihrer ganzen Länge überdeckt. Damit braucht bei

Einkaufsmeile und Schloßgarten-Promenade als Gelbe und Grüne Achse

Baumaßnahmen zur Modernisierung des Kopfbahnhofs

1. Die Zahl der Gleise wird von 16 auf 14 reduziert, die heute unnötigen Gepäckbahnsteige entfallen. Im nördlichen Bereich des Bahnhofs wird ein Streifen von ca. 50 Meter in eine Einkaufspassage im Bahnhof umgewandelt. Diese erstreckt sich von der kleinen Schalterhalle bis zum Ende der Bahnhofshalle und stellt eine attraktive, städtebauliche Verbindungsachse zwischen Innenstadt und neuer City her.
2. Die verbleibenden 14 Gleise werden auf 420 Meter ausgebaut und auf der gesamten Länge von einer lichten Bahnhofshalle überdacht.
3. Die Bahnsteige werden auch von der Wolframstraße über Zufahrten für Pkw und Taxi erschlossen. In der Bahnsteigmitte wird eine neue breite Unterführung hergestellt. Der Raum unter den Gleisen kann teilweise als Parkfläche genutzt werden.
4. Das Gleisvorfeld wird so umgebaut, daß kreuzungsfreie und schnellere Einfahrten an alle Bahnsteige möglich werden.



Die zwischen Bahnhof und Innenstadt verlaufende Querspange der Schillerstraße wird zurückgebaut und nur noch von Bussen, Taxen und Lieferanten genutzt.

Von der verkehrsberuhigten Lautenschlagerstraße kommend erstreckt sich die hier 'Gelbe Achse' genannte Bahnhofsmeile, die alte und neue City verbindet.

Die Königstraße findet eine Fortführung in der sogenannten Grünen Achse, einer Promenade, die auf der zurückgebauten Cannstatter Straße zwischen Bahnanlagen und Parkflächen vermittelt und ein ideales Ambiente für Cafés oder Biergärten bietet.

Bereitstellung der Züge. Damit können in Stuttgart Anschlüsse von und nach allen Richtungen hergestellt werden. Im Falle von Verspätungen zahlt sich dies aus: Die Anschlusszüge können auf den verspäteten Zug warten, ohne daß sie für nachfolgende Züge die Gleise blockieren. Der integrale Taktfahrplan (s. Kapitel Regionalverkehr) kann auch in Stuttgart eingeführt werden. Der achtgleisige Durchgangsbahnhof besitzt diese Leistungsreserven nicht: Die Züge müssen mit kurzem Aufenthalt durchgeschleust werden, damit sie sich nicht gegenseitig behindern.

Der Bonatzbau: Mehr als nur ein Denkmal

Der gesamte Kopfbahnhof und die vorgelagerten Ingenieurbauwerke stehen unter Denkmalschutz. Zwar soll auch beim DB-Projekt der vordere Teil mit der großen Querhalle erhalten bleiben. Die Seitenflügel aber müssen der Baugrube weichen. Schlimmer noch: Der Bonatzbau ist kein Bahnhof mehr, seine große Empfangshalle dient nicht mehr als Zugang zu den Gleisen. Die Reisenden werden in den Untergrund verbannt – die Gleise liegen zwei Etagen tiefer. Seiner eigentlichen Funktion beraubt, stünde der Bonatzbau als Torso mitten in der Stadt: Nur noch der Rest eines Baudenkmals, für das eine neue Nutzung erst noch gefunden werden müßte.

Eine Chance für Stuttgart und die Region

Weit besser ist es, den Bonatzbau und seine Funktion als Bahnhof zu erhalten! Der Kopfbahnhof muß aufgewertet werden. Nur so kann der Bahnhof wieder ein Anziehungspunkt für Touristik, Einkaufen und kulturelle Erlebnisse werden. Statt alles abzureißen, muß an das Vorhandene angeknüpft und dies behutsam weiterentwickelt werden. Auch das gehört zu einer lebendigen Stadt: ein Bahnhof, der mehr bietet als bloße Funktionalität. Der Kopfbahnhof bietet architektonische und städtebauliche Chancen, die bisher nicht diskutiert und untersucht wurden.

Bild: K. Arnold, VCD

Skizze: H. Witt

Behindern die Gleise die Stadtentwicklung?

Städtebauliche Chancen – mit dem Kopfbahnhof als Dreh- und Angelpunkt

Statt 17 km Tunnelfrust bleibt bei Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof die herrliche Sicht auf die Stadt und den grünen Kesselrand erhalten. Bleiben die Gleise oberirdisch bestehen, werden trotzdem etwa gleich viele Flächen wie beim DB-Projekt frei für die Stadtentwicklung. Da die Baukosten erheblich geringer sind, steht die Bahn nicht mehr so unter Druck, die Flächen zu hohen Preisen zu vermarkten wie beim geplanten Durchgangsbahnhof. Dies kommt der Stadtentwicklung zugute: Besiedlungsdichte und Bauhöhen können den städtebaulichen und ökologischen Erfordernissen angepaßt werden.

Wieviele Flächen werden tatsächlich frei? 105 Hektar sollen durch die Untertunnelung der Bahnanlagen für die Stadterweiterung gewonnen werden. Hier von können auch beim DB-Projekt nur 50 Hektar für die Bebauung genutzt werden. Die Flächen sind aufgeteilt in drei Quartiere: Die A-Fläche besteht im wesentlichen aus dem ehemaligen Güterbahnhof an der Heilbronner Straße, die B-Fläche umfaßt das Areal des heutigen Abstellbahnhofs und die C-Flächen die Quartiere im Bereich des Nordbahnhofs.

Obwohl bei "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" die (reduzierten) Gleisanlagen überwiegend oberirdisch verlaufen, können immerhin 45 Hektar an Bauflächen für die Stadterweiterung und 2 Hektar für die Bahnhofspassage gewonnen werden. Für die verbleibenden oberirdischen Gleisanlagen werden nur noch 13 Hektar benötigt. Diese Gleisflächen behindern die Stadtentwicklung nicht, weil sie zu den Ausgleichsflächen zählen, die aus ökologischen und klimatischen Gründen freigehalten werden müssen und nicht bebaut werden dürfen. Der Kopfbahnhof mit seinem reduzierten Gleisfeld steht einer Erweiterung der Innenstadt nicht im Wege. Im Gegenteil: Er bildet eine Achse, an der die neuen Stadtteile entwickelt werden können.

Der Kopfbahnhof fördert die Stadtentwicklung

Die Innenstadt darf auf keinen Fall geschwächt werden. Deswegen soll die neue City keine zweite Stadtmitte bilden. Sie muß als Ergänzung zur heute bestehenden, historisch gewachsenen Stadt geplant werden. Der Kopfbahnhof soll dabei die Funktion einer Brücke zwischen alter und neuer City übernehmen.

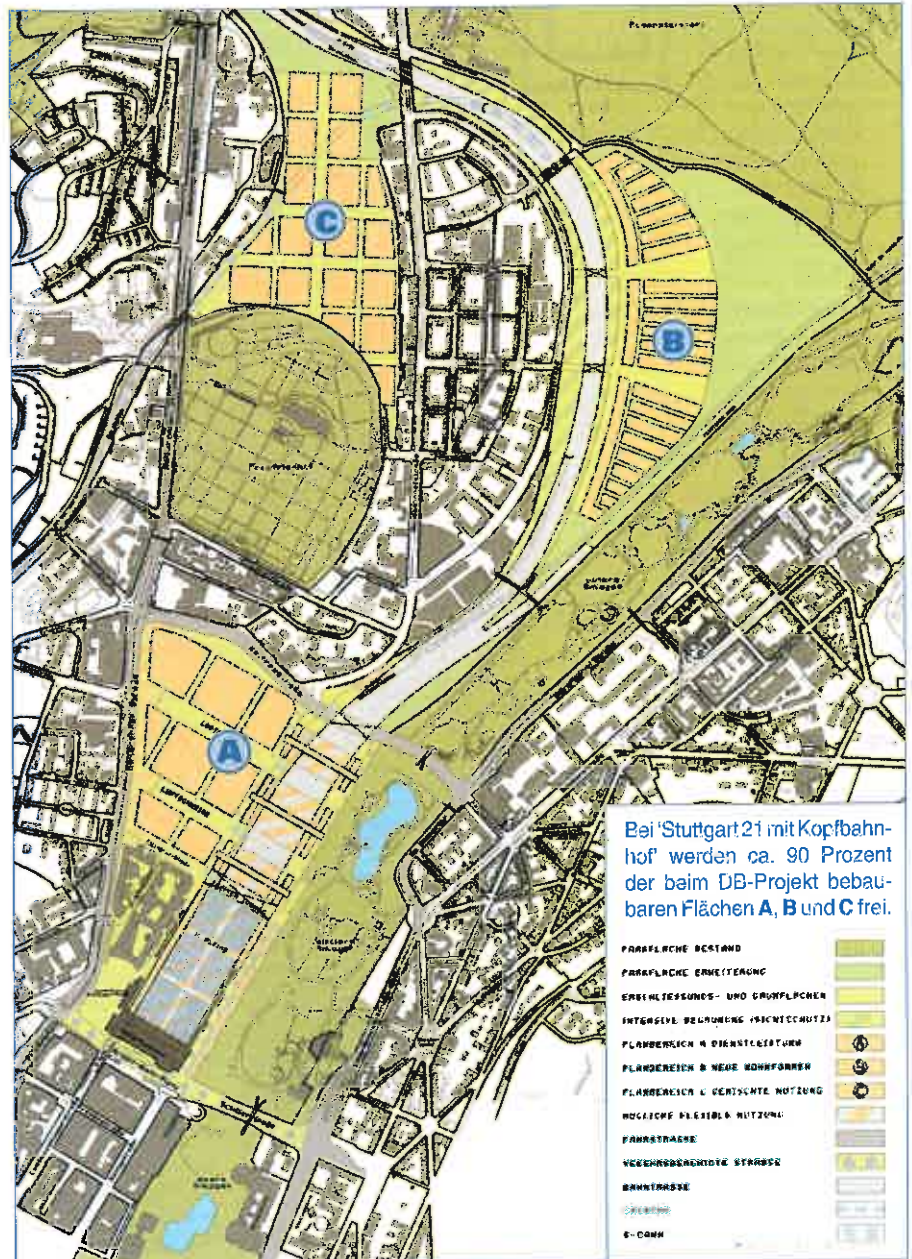
Durch seine Lage längs der Talrichtung paßt er sich dem natürlichen Gelände und der historischen Baustruktur harmonisch an. Die Querlage des Tunnelbahnhof zerstört dagegen die gewachsene Stadtstruktur und den Park. Der Kopfbahnhof verbindet alte und neue Stadtteile und schafft keine trennenden Freiräume, die beim Bullaugenbahnhof durch die weite Betonhaube unvermeidlich sind.

Eine neue Fußgängerzone könnte von der Lautenschlagerstraße über die verkehrsberuhigte Schillerstraße auf direktem Weg durch die kleine Schalterhalle und die sich daran anschließende neue Bahnhofspassage hinein in die neue City führen. Diese neue Flaniermeile würde im Zentrum von Stuttgart Altes und Neues verbinden, böe abwechslungsreiche Erlebniszone mit

Einkaufs- und Kulturbereichen und kombiniert betriebsame Bahnhofsatmosphäre mit der Ruhe des Parks.

Das DB-Projekt erzwingt eine problematische Verdichtung

Verhindert werden muß, daß die Investoren den Stuttgarter Gemeinderäten ihr städtebauliches Konzept aus der Hand nehmen. Schon heute ist der vom Gemeinderat genehmigte Rahmenplan von Trojan, Trojan und Neu, der eine feingliedrige Bebauung mit begrünten Plätzen und Straßen vorsah, nicht mehr einzuhalten. Auf Druck von Bahn und Investoren wird eine wesentlich höhere und dichtere Bebauung gefordert. Die Demonstration der 60-Meter-



Keine Großbaustelle stört in der Stuttgarter City

Bei Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof wird Stuttgart nicht für 8 Jahre zur Großbaustelle. Die Stadtbahnen in der Heilbronner Straße und in der Neckarstraße müssen nicht verlegt werden. Dadurch werden erhebliche Störungen des Straßenverkehrs und der Stadtbahnen vermieden. Der überwiegende Teil der Bauarbeiten wird sich im Bereich der Bahnanlagen abspielen und den übrigen Verkehr nicht behindern.

Bauhöhe mittels Ballons Anfang des Jahres läßt Böses ahnen. Statt einer geräumigen, großzügigen und reichlich begrünten neuen City kommt am Ende eher ein graues Büroviertel heraus in der tristen Ästhetik einer 'SüdwestLB'.

Schuld daran hat allein die Bahn, die die Grundstücke wegen der aufwendigen Tunnelbauten möglichst teuer verkaufen will, und dadurch eine Kettenreaktion auslöst: Hohe Grundstückspreise erfordern eine größere Baudichte das heißt mehr Hochhäuser, die wiederum beeinträchtigen das Klima im Kessel negativ. Nur bei dem Verzicht auf die Tunnelösung bzw. dem Erhalt des Kopfbahnhofs ist eine ökologisch und städtebaulich anspruchsvolle Lösung möglich.

Optimale Integration des Kopfbahnhofs in die Innenstadt

Mit der Bebauung der A1-Fläche wird die Innenstadt erheblich ausgeweitet. Um die Einbindung des neuen Stadtteils nicht massiv zu erschweren, muß auch der Ring um die City größer werden. Der Ringschluß zwischen Heilbronner Straße einerseits und der Willy-Brandt-Straße andererseits wird künftig über die Wolframstraße erfolgen. Die Schillerstraße muß verkehrsberuhigt werden und sollte nur noch für Busse und Taxis offen sein. Ein Großteil des heutigen Busbahnhofs könnte dann an den Schloßgarten zurückgegeben werden. Die Zufahrt für Pkw zu den Bahnsteigen sollte direkt von der Wolframstraße aus erfolgen.

Kein Eingriff in den Schloßgarten

Ein wesentlicher Vorzug von "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" ist, daß die Mittleren Anlagen nicht angetastet werden. Keiner der 113 Bäume, die dem Bullaugenbahnhof im Weg stehen, müßte gefällt werden. Der unterirdische Bahnhof benötigt einen

etwa 100 Meter breiten Trog von der 'SüdwestLB' bis zur U-Bahnhaltestelle Staatsgalerie. Trotzdem verschwindet der Tunnelbahnhof nicht völlig im Boden.

Sichtbar bleibt eine Schneise im Park, die nicht bepflanzt werden kann, weil sich darunter die riesige Betonhaube des unterirdischen Bahnhofs befindet. Wie ein Wall liegt die Betonkuppel mit den großen Bullaugen im Schloßpark, und schafft nicht nur optisch eine trennende Barriere im Tal. Das Grund-

wasser wird wie bei einer Talsperre gestaut mit der Folge, daß die untere Parkseite chronisch unter Wassermangel leiden wird.

Was passiert mit den restlichen Flächen?

Auch bei "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" werden die B- und C-Flächen frei. Die Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim ist auch beim Kopfbahnhof möglich und für die Stadtentwicklung sinnvoll. Konkrete Konzepte für die Nutzung des Geländes liegen noch nicht vor.

Sicher ist, daß dem Rosensteinpark wieder Flächen zurückgegeben werden müssen. Dies ist wichtig, um genügend klimatische Ausgleichsflächen zu haben, die durch die Verkleinerung der Gleisanlagen reduziert werden.

Mit der Verlegung des Abstellbahnhofs wird der Bau zweier zusätzlicher Gleise für die S-Bahn von Cannstatt zum Hauptbahnhof notwendig. Diese

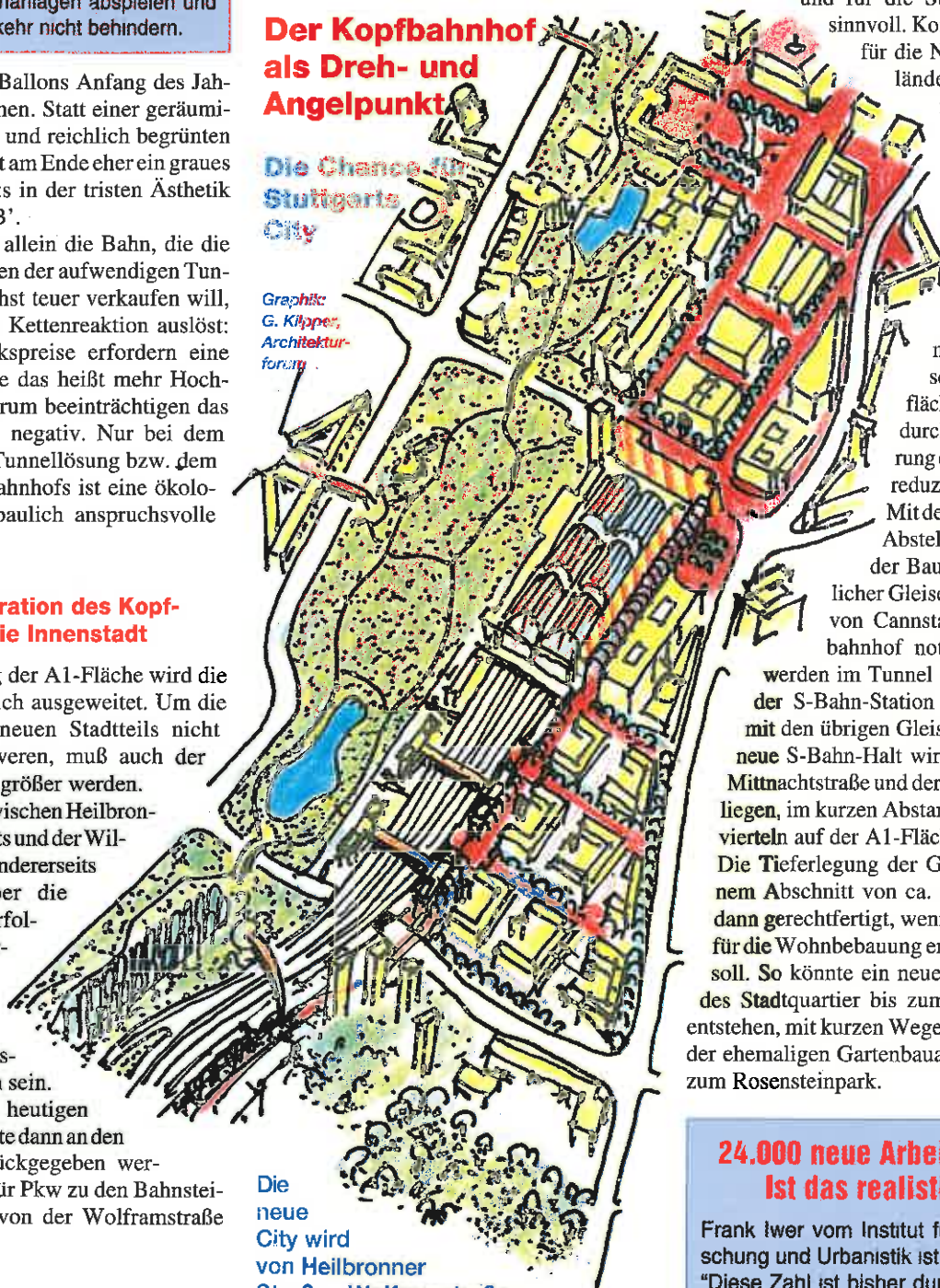
werden im Tunnel geführt und bei der S-Bahn-Station Wolframstraße mit den übrigen Gleisen vereint. Der neue S-Bahn-Halt wird zwischen der Mittnachtstraße und der Wolframstraße liegen, im kurzen Abstand zu den Bürovierteln auf der A1-Fläche.

Die Tieferlegung der Gäubahn auf einem Abschnitt von ca. 400 Metern ist dann gerechtfertigt, wenn die Nordstadt für die Wohnbebauung erweitert werden soll. So könnte ein neues, durchgehendes Stadtquartier bis zum Nordbahnhof entstehen, mit kurzen Wegen zum Gelände der ehemaligen Gartenbauausstellung und zum Rosensteinpark.

Der Kopfbahnhof als Dreh- und Angelpunkt

Die Chance für Stuttgart City

Graphie:
G. Klippner,
Architektur-
forum



Die neue City wird von Heilbronner Straße, Wolframstraße und Willy-Brandt-Straße umschlossen. Die Schillerstraße wird zur Promenade, der Busbahnhof wird verlegt. Der Fußgängerbereich erstreckt sich von der Königsstraße über die Schillerstraße, die neue Bahnhofspassage bis in den neuen Stadtteil hinein.

24.000 neue Arbeitsplätze: Ist das realistisch?

Frank Iwer vom Institut für Medienforschung und Urbanistik ist skeptisch: "Diese Zahl ist bisher durch nichts belegt. Die 24 000 Arbeitsplätze sind das Ergebnis einer einfachen Rechnung: man hat einfach die Quadratmeterzahl mit einem Arbeitsplatzfaktor multipliziert. Das ist offenkundig eine politische Zahl, um das Projekt voranzubringen." aus: Stuttgarter Zeitung vom 25. 10. 1997

Bessere Öko-Bilanz

Geringe Eingriffe – keine Gefahr für Stadtklima und Mineralwasser

Stuttgarts einzigartige Lage im Talkessel hat ihren Preis: Stärker als andernorts müssen die ökologischen Folgen ehrgeiziger Projekte geprüft werden.

Eine allzu intensive Bebauung trägt zum Aufheizen des Klimas bei und behindert den notwendigen Sauerstoffaustausch. Um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten, muß entsprechend sensibel mit den natürlichen Gütern umgegangen werden.

Dies gilt besonders für Stuttgarts einzigartigen Naturschatz: das bislang reichlich fließende Mineralwasser.

Stuttgart besitzt nach Budapest das größte Mineralwasservorkommen in Mitteleuropa. Dies ist ein einzigartiger und nicht ersetzbarer Naturschatz von internationaler Bedeutung. Zahlreiche Kurbäder hängen existenziell von dem kostbaren Naß ab. Zum Schutz des Mineralwassers sollen das Nesenbachtal und der Neckargrund als Heilquellenschutzgebiet ausgewiesen werden, in dem keine größeren Tiefbaumaßnahmen erfolgen dürfen.

Gefährdung des Mineralwassers

Durch Eingriffe in die schützenden geologischen Deckschichten könnten die heute noch sprudelnden Quellen gefährdet werden. Die Fundamente des Tunnelbahnhofs, aber auch die der geplanten Hochhäuser auf der A-Fläche greifen in diese sensiblen Schichten ein. Selbst wenn ein einzelner Nadelstich vermutlich wenig zerstört, so gibt doch die Vielzahl der Eingriffe Anlaß zur Sorge. Die bisher vorliegenden Gutachten können ein Restrisiko für die Gefährdung der Mineralwasservorkommen nicht völlig ausschließen. Da die Geologie im Stuttgarter Talgrund sehr unterschiedlich ist, können Probebohrungen keine absolute Sicherheit garantieren.

Da man insbesondere bei Tunnelbauten vor bösen Überraschungen nie sicher sein kann, bedeutet dies, daß nur bei einem völligen Verzicht auf die Tunnelösung eine Mineralwassergefährdung ausgeschlossen werden kann.

Gefahr für das Klima im Talkessel

Der Stuttgarter Talkessel wirkt wie eine Wärmefalle. Wegen der vielen versiegelten Flächen und der dichten Bebauung heizt sich die Innenstadt besonders an Hitzetagen kräftig auf. Die in den Gebäuden gespeicherte Wärme wird nachts nicht völlig wieder abgegeben. Die Temperatur in der Stadt steigt immer weiter an. Die globale Klimaerwärmung – die neunziger Jahre waren die wärmsten seit es Wetteraufzeichnungen gibt – tun ein übriges.

Die Folge ist eine Zunahme des Wärmestresses. Bemerkbar macht sich dies in Herz-Kreislauf-Versagen und mangelnder Konzentration. Insbesondere für ältere Menschen wird die Stuttgarter Innenstadt zu einem unzumutbaren Backofen.

Das Gleisvorfeld wirkt als 'Klimaanlage'

Untersuchungen haben ergeben, daß die ca. 100 Hektar große Gleisfläche eine wichtige klimatische Ausgleichsfunktion erfüllt. Die abgebildete Infrarot-Aufnahme zeigt die Oberflächentemperatur in der Stuttgarter Innenstadt nach der Abkühlung während einer klaren Sommernacht. Die Farbabstufung von Rot (= warm) nach Blau (= kalt) zeigt den Verlauf der nächtlichen Abkühlung. Die Bahnanlagen kühlen sich in der Nacht schneller ab und führen so auch der angrenzenden Innenstadt frische Luft zu. So erstaunlich das klingt, die Gleisanlagen wirken sich wohltuend



Die Stuttgarter haben soviel Mineralwasser, daß sie darin baden können.

Bild: Stadt Stuttgart

auf das Stuttgarter Kesselklima aus.

Wenn die großen Flächen der heutigen Bahnanlagen massiv bebaut werden, geht die wertvolle Klimafunktion des jetzigen Bahnareals verloren. Die Gleisflächen, auf denen die Kaltluft entsteht, fallen weg, gleichzeitig nimmt die bebaute Fläche um ca. 40 Prozent zu und der Luftaustausch wird durch die 60 Meter hohen Hochhäuser

behindert. Die Folge ist, daß mit Stuttgart 21 der Wärmestreib in der Stadt ansteigen und sich die Luftqualität im Stuttgarter Talkessel verschlechtern wird.

Die Luft wird schlechter

Wegen der Stuttgarter Kesselanlage weht der Wind meist über die Stadt hinweg. Der Luftaustausch ist gering, d.h. die Be-

Infrarotaufnahme der Innenstadt bei Nacht



Graphic: Stadt Stuttgart

Belüftungsachsen im Talkessel

Die unten stehende Karte zeigt die großen Belüftungsachsen der Stuttgarter Innenstadt. Die wichtigste davon führt vorbei am Hauptbahnhof über die Gleis- und Parkanlagen zum Neckar. Der Hauptbahnhof und sein Gleisvorfeld liegen dabei an der engsten Stelle des Stuttgarter Talkessels zwischen Kriegsberg und Uhlandshöhe. Durch die geplante massive Bebauung entlang des Mittleren und Unteren Schloßgartens wird der für Stuttgart "lebensnotwendige" nächtliche Nebenbach-Kaltluftstrom gebremst bzw. unterbrochen. Deshalb fordern Meteorologen, die Gleisflächen entlang des Schloßgartens (A2-Fläche) sowie fast die gesamte Fläche des Abstellbahnhofs (B-Fläche) aus klimatischen Gründen von jeglicher Bebauung freizuhalten. Die übrigen Flächen (A1-Fläche und C-Fläche) sollten nur mit mäßiger Gebäudehöhe – maximal 20 Meter über dem Gleisniveau – bebaut werden.



Bild: M. Kurnak, VCD

Das Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs unterstützt den Luftaustausch in der Innenstadt.

und Entlüftung geht nur langsam vor sich. Hinzu kommt, daß die "Automobilstadt" Stuttgart eines der höchsten Kfz-Aufkommen in ganz Deutschland hat mit entsprechend hohen Abgaswerten.

Wachsender Autoverkehr

Ohne konsequente Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird auch der Autoverkehr in der

Stadt zunehmen. Eine Verkehrsberuhigung auf der Schillerstraße ist beim DB-Projekt nicht vorgesehen. Trotz der optimalen Anbindung des neuen Stadtteils an die öffentlichen Verkehrsmittel werden schon heute ca. 4000 Stellplätze zusätzlich geplant. Dies wird noch mehr Verkehr in die Innenstadt ziehen und die heute schon hoch belasteten Einfallstraßen verstopfen. Trotz aller Fortschritte

bei den Motoren werden Umweltentlastungen durch den anschwellenden Verkehr zunichte gemacht.

Die (Gleis-) Wüste lebt

Kaum zu glauben, aber die weitläufigen Stuttgarter Gleisanlagen sind zu einem wichtigen Lebensraum für viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten geworden: Katzenminze, Sandheuschrecke und Feldhase sind nur einige von fast 700 Arten, die in der „Serengeti am Neesenbach“ nachgewiesen wurden. Deren Überleben kann nur gesichert werden, wenn die Bahngleise oberirdisch bleiben und nicht überbaut werden.

Der Preis für den Tunnelbahnhof ist zu hoch

Wer den Wegzug der Bürger aus Stuttgart bremsen will, muß die Stadt aus jeglicher Unwirtlich-

keit heraus zu lebens- und lebenswerten Erlebnisräumen entwickeln. Doch das Bahnprojekt wird nicht nur das Bild der Stadt, sondern auch die Lebensqualität in der Stadt nachhaltig beeinträchtigen.

Damit die Baukosten nicht ausufern, muß die Bahn die Kapazität des Tunnelbahnhofs und der Zulaufstrecken äußerst knapp bemessen. Trotz hoher öffentlicher Zuschüsse bleibt der Vermarktungsdruck für die freiwerdenden Grundstücke bestehen. Dadurch werden Baudichte und Bauhöhen zunehmen, mit den negativen Folgen für das bisher unverwechselbare Stadtbild und das Klima in der Stadt. Wie Hans im Glück sind Stadt und Bahn bereit, die städtebaulichen und ökologischen Werte Stuttgarts gegen das leere Versprechen von tausenden Arbeitsplätzen zu tauschen. Der Preis ist zu hoch. Deswegen muß der Kopfbahnhof bleiben!

Diese Bäume würden dem Durchgangsbahnhof zum Opfer fallen.



Bild: G. Pfeifer, EUND

Belüftungsachsen im Stuttgarter Talkessel



Graphik: Stadt Stuttgart

Wird Stuttgart abgehängt?

Integration in das Hochgeschwindigkeitsnetz

Wie leistungsfähig ist der Kopfbahnhof? Wird Stuttgart vom Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn abgehängt, wenn der Kopfbahnhof nicht durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt wird? Tatsächlich ist Stuttgart mit dem Kopfbahnhof bereits bestens angebunden. Zudem hat er mehr Leistungsreserven als ein achtgleisiger Durchgangsbahnhof. Dieser stellt die Lösung eines Problems dar, das künftig dank moderner Wendezüge gar nicht mehr besteht.



Bild: ProEntz

Als 1991 erstmals die flotten ICE-Züge an den Start gingen, war Stuttgart von Anfang an dabei. Die erste ICE-Strecke führte von Hamburg über Frankfurt und Stuttgart nach München. Seitdem hat die Bahn ihr ICE-Netz kontinuierlich ausgebaut. Berlin, Hamburg, Köln und München sind die Ziele eines Hochgeschwindigkeitsnetzes der DB, die von Stuttgart direkt zu erreichen sind. Hinzu kommt die Linie Paris-Strasbourg-München-Wien. Zürich und Mailand werden bald mit dem hochmodernen Neitech-ICE zu erreichen sein. Bereits heute ist Stuttgart in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden, und das mit Kopfbahnhof.

Bild: K. Arrfolde, VCD



Wendezüge, hier der Interregio mit Steuerwagen, erübrigen einen Lokwechsel im Kopfbahnhof.

Kopfbahnhof kein Hindernis

Waren Jahrzehnte lang lokbespannte IC-Züge die Paradeperle der Bahn, sind es jetzt die weißen ICE-Flitzer, die vorn und hinten je eine Lok haben. Obwohl nur zur Leistungssteigerung gedacht, entpuppen sich die langen Züge als erstaunlich wendig: In den Kopfbahnhöfen muß nicht mehr umständlich die Lokomotive gewechselt werden. Das spart nicht nur lästige Rangierarbeiten, sondern vor allen Dingen wertvolle Zeit: die Haltezeit kann halbiert werden. Dieser Vorteil ist so überzeugend, daß die Bahn heute auch die IR- und IC-Züge mit zusätzlichen Steuerwagen ausstattet. Und das nicht nur im Fernverkehr, sondern auch im Nahverkehr. Ein Kopfbahnhof ohne Rangierer, wer hätte das vor wenigen Jahren gedacht?

Aber das ist noch nicht alles: Da Rangierfahrten die Gleise nicht mehr belegen, steigt auch die Leistungsfähigkeit des alten Kopfbahnhofs weiter an. Aus diesem Grund werden ab dem neuen Fahrplan 1998 zum Bei-

spiel im Frankfurter Hauptbahnhof nur noch Wendezüge zum Einsatz kommen.

Der modernisierte Kopfbahnhof

Heute hat der Kopfbahnhof noch ein umfangreiches Gleisvorfeld mit vielen Weichen und Abstellgleisen. Ein Großteil ist bei einem modernen Zugbetrieb mit Triebwagenzügen überflüssig und kann abgebaut werden. Auch im Bahnhof kann die Zahl der Gleise um zwei auf 14 reduziert werden. Nahezu alle Bahnsteiggleise können aus Feuerbach und Bad Cannstatt kreuzungsfrei angefahren werden. Ein Kreuzen von ein- und ausfahrenden Zügen wie beispielsweise im Frankfurter Hauptbahnhof haben die schwäbischen Konstrukteure durch die Brückenbauwerke im Vorfeld vermieden. Unter Eisenbahnern gilt daher der Stuttgarter Kopfbahnhof schon heute als der "schnellste" Kopfbahnhof in ganz Deutschland. Weitere wertvolle Minuten können eingespart werden, wenn die Gleisführung optimiert wird. Die Aufhebung des Kopfbahnhofs durch einen Durchgangsbahnhof, wie ihn die Bahn plant, ist die Lösung eines Problems, das zukünftig dank moderner Fahrzeuge überhaupt nicht mehr besteht.

Was leistet ein Kopfbahnhof?

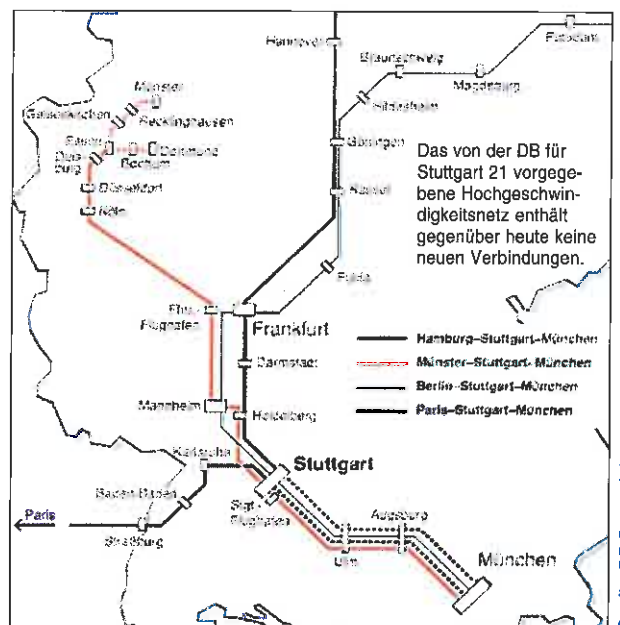
Die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs hängt nicht allein von der Anzahl der Bahnsteiggleise ab. Genauso wichtig ist der Ausbau der Zufahrtsgleise im Norden (Zuffenhausen und Feuerbach) und Osten (Bad Cannstatt und Untertürkheim). Schon heute können von Feuerbach kommend zwei Züge parallel ein- bzw. ausfahren, ohne sich zu behindern. Durch die Erweiterung um ein 5. Gleis ließe sich die Streckenkapazität weiter steigern. Beim DB-Projekt werden die Zufahrtstrecken nicht aus, sondern abgebaut. So werden im Norden die Gleise der Altstrecke und im Süden die Gäubahn mit der Neubaustrecke "gebündelt", das heißt auf zwei Gleise reduziert. Der Tun-

nelbahnhof ist ein Nadelöhr, in den die Züge nur noch nacheinander einfahren können. Nur durch diesen Nadelöhr-Effekt, so stellt auch der Gutachter Prof. Rothengatter fest, reichen die geplanten acht Gleise im Tunnelbahnhof aus. Damit besteht gerade beim DB-Projekt die Gefahr, daß Züge an Stuttgart vorbeigeführt werden. Bei einem modernisierten Kopfbahnhof ist das kein Thema.

Und die Fahrzeiten?

Angeblich soll der Tunnelbahnhof günstigere Fahrzeiten aufweisen als der Kopfbahnhof. Dieser Vorteil geht aber bei der geplanten Streckenführung über den Flughafen wieder verloren. Die sogenannte D4-Trasse des DB-Projekts ist ca. 1,5 km länger als die Strecke über Cannstatt-Mettingen-Wendlingen. Außerdem muß ein Höhenunterschied von ca. 160 m überwunden werden. Das ist mehr als bei der Geislinger Steige! Wegen der starken Steigung können die Züge nicht schnell beschleunigen. Bei einer durchschnittlichen Haltezeit von 3 Minuten in Stuttgart bleibt die Fahrzeit für den Abschnitt Mannheim – Ulm nahezu gleich.

Der eigentliche Zweck des Durchgangsbahnhofs, nämlich Zeit durch den Wegfall des Wendens zu gewinnen, wird durch den Umweg über den Flughafen und die enorme Steigung wieder zunichte gemacht.



Quelle: DB Synergiekonzept

Zugverbindungen in der Region Stuttgart

Stadt-Express-Durchmesser-Linien (SE) und Integraler Taktfahrplan (ITF)

Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in Stuttgart. Was aber ist mit den Städten außerhalb der Endhaltepunkte? Die Region braucht ein leistungsfähiges Stadtexpress-Netz, das Heilbronn mit Tübingen oder dem Flughafen verbindet. Ohne Umsteigen im Kopfbahnhof, geht das überhaupt? Und was ist mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) in Baden-Württemberg. Funktioniert der auch in Stuttgart?

Dank der Bahnreform verkehren immer mehr moderne Stadtexpress-Züge mit roten Doppelstockwagen. Sie verwöhnen die Fahrgäste mit einer bislang unbekannteren Laufruhe und größerem Komfort. Nur einen Nachteil haben die Züge: Sie beginnen und enden im Stuttgarter Hauptbahnhof. Durchgehende Züge, beispielsweise von Heilbronn nach Tübingen oder von Mühlacker nach Geislingen gibt es nur vereinzelt.

Durchgehende Linien sind jedoch keine Frage von Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof. Entscheidend ist die richtige Technik und der richtige Fahrplan. Moderne

2 Minuten früher abfährt, bevor der eigene Zug ankommt? Immer mehr Bundesländer übernehmen das Erfolgskonzept des ITF. Mit dem Slogan: "Ein Land spart Zeit" wirbt unser rheinland-pfälzischer Nachbar für den 'Rheinland-Pfalz-Takt'.

Auch in Baden-Württemberg soll der integrale Taktfahrplan bis zum Jahr 2001 eingeführt werden – mit einer Ausnahme: beim DB-Projekt kann der ITF in Stuttgart nicht umgesetzt werden.

Für den integralen Taktfahrplan sind entsprechend große Bahnhöfe notwendig. Für jede Linie und für jede Richtung muß ein Bahnsteiggleis vorhanden sein. Das kann der Stuttgarter Kopfbahnhof auch mit 14 Gleisen leicht verkraften. Er erfüllt schon heute eine wichtige Drehscheibenfunktion:

Acht Linien laufen hier zusammen (Ulm, Aalen, Crailsheim/Nürnberg, Würzburg, Heidelberg, Karlsruhe, Singen/Konstanz und Tübingen/Albstadt), die miteinander verknüpft werden müssen. Die Kapazität des achtgleisigen Durchgangsbahnhofs wird hierfür nicht ausreichen. Bei Stuttgart 21 können nicht mehr alle Anschlüsse un-

tereinander und zum Fernverkehr bedient werden.

Diesen Mangel räumen selbst die Planer des DB-Projekts ein. Ein ITF in einem so großen Bahnhof wie Stuttgart sei nicht sinnvoll, wird argumentiert. Sinnvoll wäre schon, aber noch mehr Tunnel sind für die Bahn nicht mehr bezahlbar.

Der ITF ist für einen neuen Bahnhof das, was der "Elchtest" für die Automobil-Industrie ist: Bei Nicht-bestehen muß nachgebessert werden.

Umwelt- und Verkehrsminister Schauffler kündigt die Einführung des Integralen Taktfahrplans für das Jahr 2001 an:

"Der integrale Taktfahrplan wird nach den Worten des baden-württembergischen Verkehrsministers Hermann Schauffler (CDU) bis zum Jahr 2001 im Land eingeführt. Mit diesem Taktfahrplan soll jeder Bahnhof im Land von jedem anderen Bahnhof im Ein- beziehungsweise Zweistunden-Takt erreichbar sein. ... Nach Schaufflers Worten ist mit der Verwirklichung des integralen Taktfahrplans eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs verbunden." (aus der Stuttgarter Zeitung vom 20.6.97)

Zweifel an der Kapazitätsrechnung der Bahn hat auch das Regierungspräsidium im Raumordnungsverfahren angemeldet. Deshalb macht das Regierungspräsidium (RPS) der DB im Raumordnungsbeschlüß



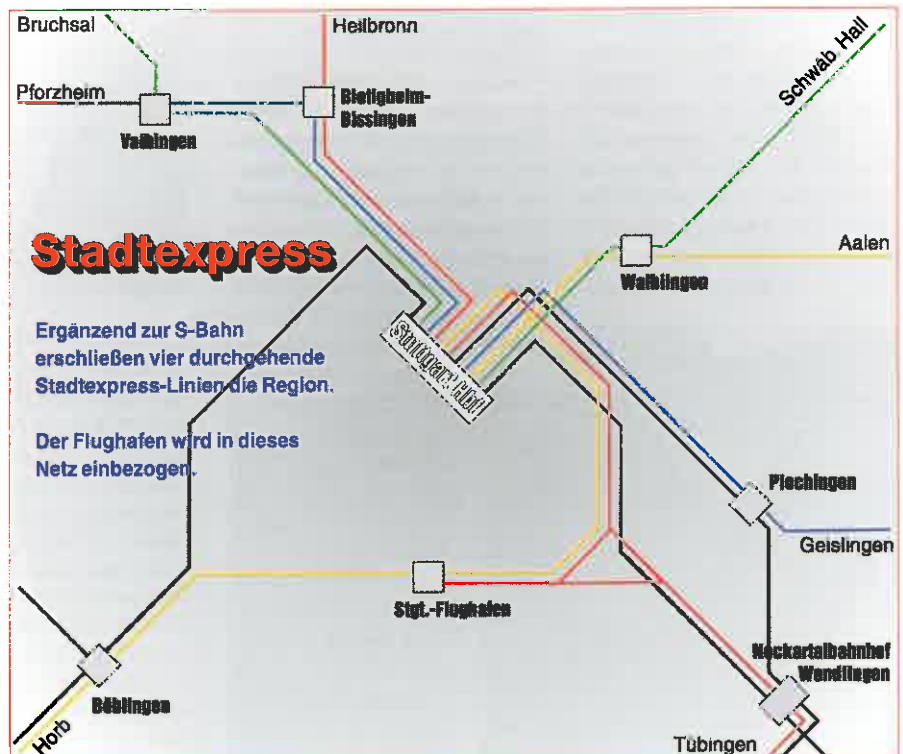
Doppelstock-Wendezug für den Regionalverkehr

Wendezüge mit Steuerwagen könnten nach kurzem Aufenthalt ohne Rangieren den Hauptbahnhof wieder verlassen, wenn der Fahrplan entsprechend gestaltet würde. Bereits 1992 hat der VCD nachgewiesen, daß ein Stadtexpress-Netz mit vier durchgehenden Linien ohne große Investitionen machbar wäre.

Der Kopfbahnhof ist dabei kein Hindernis, sondern sogar von Vorteil: Weil genügend Bahnsteiggleise vorhanden sind, könnten zusätzliche Umsteigemöglichkeiten nach allen Richtungen hergestellt werden.

Der integrale Taktfahrplan (ITF)

Die Idee des ITF stammt aus der Schweiz. Das Prinzip ist verblüffend einfach: Jede Stunde ein Zug und in jedem Bahnknoten ein Anschluß in jeder Richtung. Allein durch Verbesserung der Anschlüsse kann die gesamte Reisezeit deutlich verkürzt werden, ohne daß teure Streckenausbauten notwendig werden. Wer hat nicht selber schon einmal erlebt, daß der Anschlußzug



Graphik: K. Arnoldi

zur Auflage, daß „der geplante Durchgangsbahnhof ... in seiner Kapazität der – um die zusätzlichen Fahrmöglichkeiten nach Feuerbach/Zuffenhausen erweiterten – Kapazität der Zulaufgleise entsprechen muß.“ Außerdem „ist die Option zum viergleisigen Ausbau der Zulaufgleise Feuerbach/Zuffenhausen ... bis zur Abzweigung der Neubaustrecke Richtung Mannheim offenzuhalten.“ (Kurzfassung zum ROB 1997 Stuttgart 21, Seite 5).

Daß das Betriebskonzept bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs funktioniert, wurde vom RPS bestätigt: „Untersuchungen haben ergeben, daß die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs durch zusätzliche Fahrstraßenverbindungen im Gleisvorfeld soweit verbessert werden kann, daß das der Antragsplanung zugrunde gelegte Betriebsprogramm auch bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs gefahren werden kann.“ (Kurzfassung zum ROB 1997 Stuttgart 21, Seite 24)

Flughafenanschluß und Neckartalbahnhof

Erschließung der Fildern

Der Süden Stuttgarts ist durch den Schienenverkehr schlecht erschlossen. Mit dem Bau der Schnellbahn nach Ulm eröffnen sich neue Möglichkeiten, den Flughafen und die Fildergemeinden in das Stadtexpress-Netz einzubinden. Mit der Querspange Böblingen/Sindelfingen – Flughafen – Kirchheim/Teck ergibt sich eine völlig neue Verbindung. Im Neckartalbahnhof bei Wendlingen kann auf den Fernverkehr umgestiegen werden.

Die neue Filderlinie

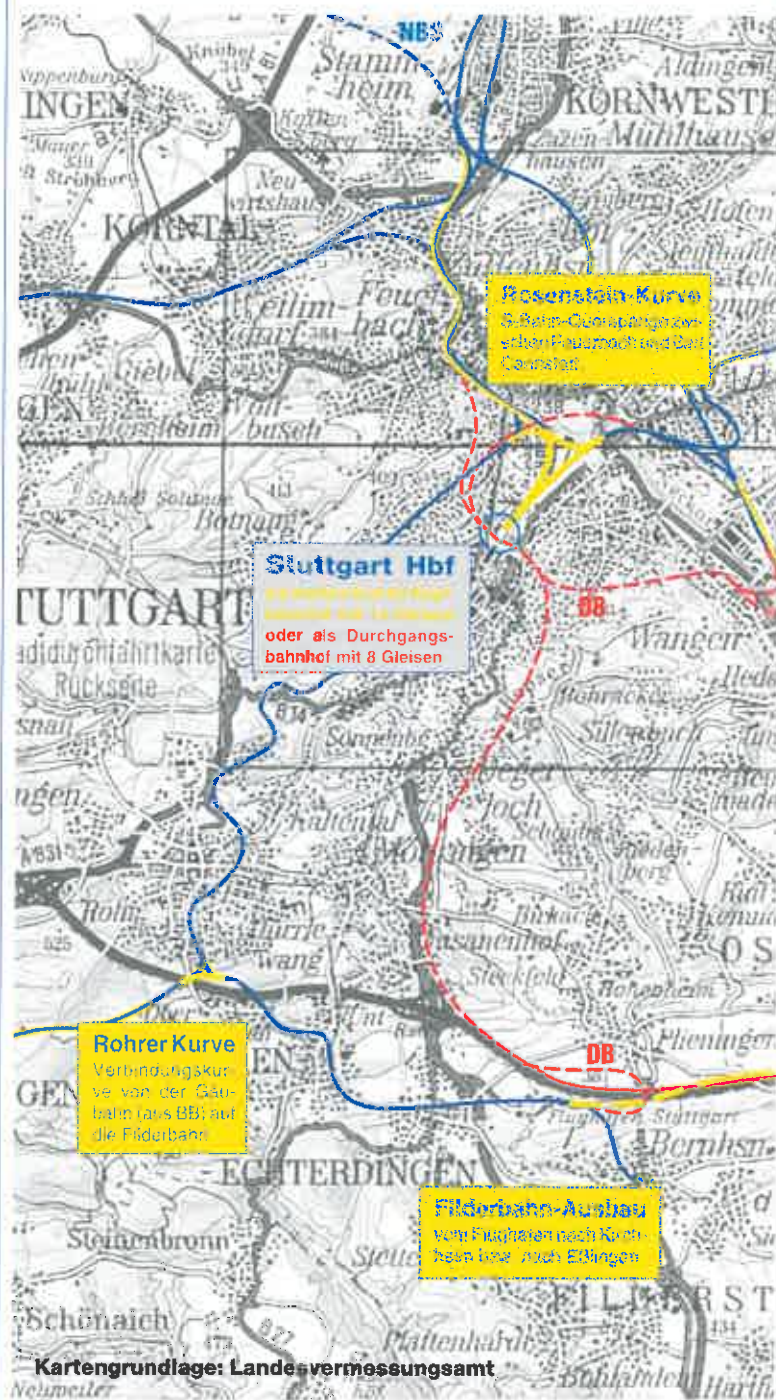
Die Fildergemeinden lagen schon immer im Verkehrsschatten. Wegen des großen Höhenunterschieds ist der Hauptbahnhof bisher nur über einen langen Umweg zu erreichen. Erst der Bau der S-Bahn zum Flughafen hat hier eine Verbesserung gebracht. Trotzdem benötigt die S-Bahn immer noch 27 Minuten bis zum Hauptbahnhof. Durch die Verlängerung der Gleise über den Flughafen hinaus bis Nellingen kann sowohl eine Verbindung zum Mettin-

ger Tunnel in Richtung Bad Cannstatt als auch zum Neckartalbahnhof in Wendlingen hergestellt werden (Gleisdreieck Nellingen). In Stuttgart-Rohr wird die heutige S-Bahn-Strecke an die Gäubahn angebunden (Bau der Rohrer Kurve).

Somit wird eine neue Stadtexpress-Linie von Herrenberg/Böblingen über den Flughafen und weiter über das Gleisdreieck Nellingen nach Cannstatt und zum Hauptbahnhof möglich. Bei einem Zwischenhalt in Cannstatt lassen sich Fahrzeiten von ca. 16 Minuten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen realisieren.

Auch aus der Gegenrichtung ist der Flughafen optimal erreichbar. Eine Stadtexpress-Linie kann von Tübingen/Reutlingen über Nürtingen den Flughafen erreichen, ohne Umweg über Stuttgart. Schließlich kann man eine neue Tangential-S-Bahn

Stuttgart 21 mit Kopf- s



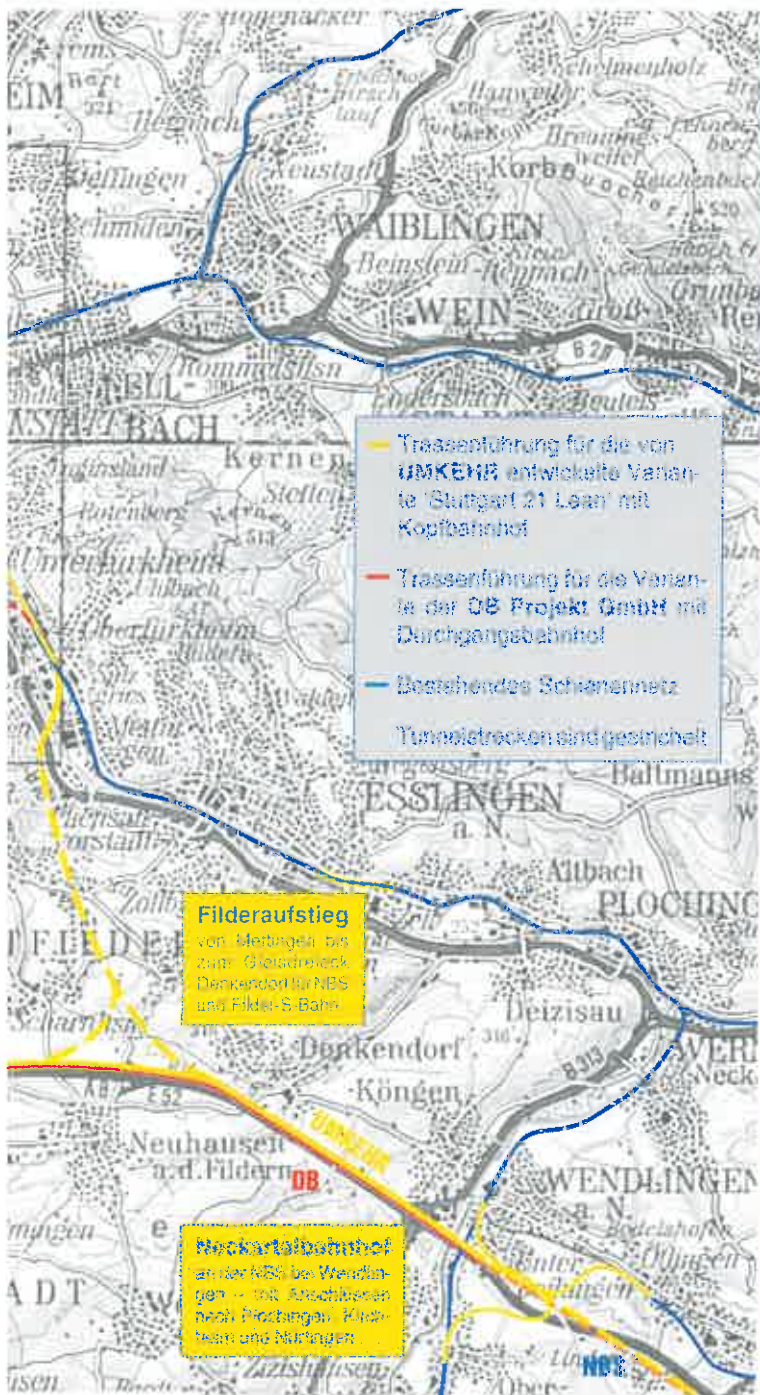
1. Bauabschnitt:

A) Renovierung des Kopfbahnhofs, Verkleinerung von 16 auf 14 Bahngleise, Anpassung des Gleisvorfelds (Weichen und Fahrgleise), Straßenanbindung nördlich an die Wolframstraße, Bau einer Bahnsteighalle, Ausbau der Einkaufspassage an der Nordseite, Ausbau der Fußgängerbereichs zwischen Lautenschlägerstraße und neuer City an der Westseite des Bahnhofs.

B) Neubaustrecke nach Ulm. Bau des Mettinger Tunnels und der Strecke entlang der Autobahn bis zum Neckartalbahnhof, sechsgleisiger Ausbau der Strecke von Untertürkheim bis zur Abzweigung der NBS mit Schallschutz, Gleisdreieck bei Nellingen mit Abzweigung zum Flughafen, Bau des Neckartalbahnhofs mit zwei Bahnsteigen nördlich der Autobahn, Anbindung der S-Bahn nach Kirchheim, Bau der Verbindungskurve zur Gäubahn (Rohrer Kurve).

Bild: K. Arnoldi, VCD

Statt Durchgangsbahnhof



2. Bauabschnitt:

C) Kapazitätserweiterung in Richtung Feuerbach, Erweiterung um ein 5. Gleis zwischen Hauptbahnhof und Zuffenhausen bis zur Abzweigung der Neubaustrecke nach Mannheim.

D) Bau zweier zusätzlichen Gleise zwischen Cannstatt und Hauptbahnhof für die S-Bahn nördlich der bestehenden Strecke und Anbindung an die S-Bahn von Feuerbach

In der neu zu errichtenden Station Wolframstraße, Option für die S-Bahn-Querspange Feuerbach-Cannstatt.

E) Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim, Bau der Querspange Feuerbach-Cannstatt, Ausweitung des Rosensteinparks und Bau der Gartenstadt.

F) Tieferlegung der Gäubahn in der Nordstadt für die Stadterweiterung.

von Sindelfingen über Flughafen – Bernhausen – Neckartalbahnhof bis nach Kirchheim/Teck einrichten, mit guten Anschlüssen im Neckartalbahnhof an den Regionalverkehr und den Fernverkehr in Richtung Ulm/München.

Die neue Flughafen-anbindung

Ein einziger Bahnhof am Flughafen bietet mehr Vorteile als zwei getrennte Bahnhöfe für den ICE-Verkehr und die S-Bahn, wie dies beim DB-Projekt vorgesehen ist. Auch wenn beide Bahnhöfe mit einem Rollsteig verbunden sind, werden alle zeitlichen Vorteile durch lange Wege im Bahnhof wieder zunichte gemacht. Mit dem ICE vom Hauptbahnhof zum Flughafen in 8 Minuten?

Um dann trotz Rollsteig nochmals so lang unterwegs sein bis zum 800 Meter weit entfernten Terminal? Der ICE-Halt am Flughafen ist aus mehreren Gründen nachteilig: Durch den Umweg verlängern sich die Fahrtzeiten nach Ulm und München, ohne daß die Flugreisenden wesentlich schneller am Terminal wären als mit einem Stadtexpress.

Außerdem ist ein ICE-Halt fragwürdig, weil man von Mannheim aus viel schneller in Frankfurt ist und die Münchener einen eigenen Airport besitzen. Unter Verkehrswissenschaftlern wird der ICE-Halt am Flughafen auch als "politisches Prestigeprojekt der Landesregierung" bespöttelt.

Ein Projekt, das den Steuerzahlern neben den laufenden Subventionen für den Landesflughafen ganz schön teuer kommt.

Verkehrstechnisch ist der ICE-Bahnhof am Flughafen nicht zu rechtfertigen.

Der neue Neckartalbahnhof bei Wendlingen

In Richtung Ulm kreuzt die Neubaustrecke bei Wendlingen die Neckartalbahn von Plochingen nach Reutlingen/Tübingen. Diese ist eine der am stärksten befahrenen Strecken in der Region. Was läge näher, als beide Bahnen in einem Bahnhof miteinander zu verknüpfen, um so den Reisenden bereits in Wendlingen einen Anschluß an den Fernverkehr zu bieten? Insbesondere in Richtung Ulm und München wäre dies von Vorteil.

Da außerdem die S-Bahn von Plochingen nach Kirchheim verlängert werden soll, entstünden im Neckartalbahnhof eine Vielzahl neuer Anschlüsse. Mit der verlängerten S 1 erhielten alle Orte zwischen Eßlingen und Kirchheim einen Anschluß an den Fernverkehr. Der Regionalexpress aus Tübingen/Reutlingen würde einen günstigen Anschluß nach Ulm schaffen – ohne Umweg über Stuttgart. Gleichzeitig könnte von hier direkt zum Flughafen gefahren werden. Und für Pendler könnte Sindelfingen/Böblingen über die neue Filderslinie direkt von Kirchheim erreicht werden.

Im Gegensatz zur DB-Planung, die einen teuren zweigeschossigen Kreuzungsbahnhof (Turmbahnhof) vorsieht, empfiehlt UMKEHR als kostengünstigere Lösung den Bau eines Bahnhofs parallel zur Autobahn, der die optimale Verknüpfung von S-Bahn, Regional- und Fernverkehr ermöglicht.



StB: DB

Wann kann mit dem Bau begonnen werden?

Baubeginn sofort, Ausbau in Stufen – ohne Großbaustellen in der Innenstadt

Ein großer Vorteil von "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" ist, daß die einzelnen Bauabschnitte nacheinander gebaut werden können und daß größere Baustellen in Stuttgart vermieden werden. Der städtebaulich wichtigste Abschnitt, die Bebauung der A1-Fläche und die Renovierung des Kopfbahnhofs könnte sehr schnell fertiggestellt werden. Während bei Stuttgart 21 erst im Jahr 2003 mit dem Bau der Tunnel und des Bullaugenbahnhofs begonnen werden soll, könnte der neu gestaltete Kopfbahnhof bereits zu diesem Zeitpunkt seiner Bestimmung übergeben werden.

Problematisch beim DB-Projekt ist vor allem, daß es als Ganzes fertiggestellt sein muß, bevor es in Betrieb genommen werden kann. Der Bullaugenbahnhof und die 17 km Tunnelstrecken entstehen losgelöst vom bestehenden Netz und sind nur an den Enden mit diesem verbunden. Voraussetzung für die Inbetriebnahme ist die Fertigstellung der Neubaustrecke nach Ulm. Wenn Probleme beim Bau der Tunnel oder bei der Finanzierung entstehen, ist das gesamte Projekt gefährdet. Alles oder nichts, eine Zwischenlösung ist ausgeschlossen. Wenn mit dem Bau erst einmal begonnen worden ist, muß das Pro-

jekt durchgezogen werden, ansonsten sind die Investitionen verloren.

Dagegen kann "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" in mehreren Baustufen realisieren werden, die jeweils für sich kalkulierbar sind und konkrete Verbesserungen bringen. Nach dem Bundesverkehrswegeplan ist der Bau der Neubaustrecke nach Ulm erst ab dem Jahr 2003 vorgesehen. Dies hindert aber nicht daran, gleichzeitig die A1-Flächen zu bebauen und den Kopfbahnhof zu renovieren. Bis zum Jahr 2003 könnten diese Arbeiten bereits abgeschlossen sein – fünf Jahre früher als bei Stuttgart 21. Anstatt fünf Jahre lang Baulärm, Stau, Dreck und Umsteigen über Baubridgen zu ertragen, könnten die Stuttgarter bereits dann im neuen Kopfbahnhof flanieren und die wachsende neue City in Augenschein nehmen.

Für die Stadtentwicklung ist der baldige Umbau des Kopfbahnhofs ein Riesenvorteil, weil dadurch umso eher städtisches Leben in der neuen City entstehen kann. Deshalb sind für Stuttgart gerade die beiden ersten Baustufen die wichtigsten.



Eine Großbaustelle dieser Art würde das Zentrum jahrelang belasten.

Der Bau der Schnellbahn entlang der Autobahn nach Ulm, der den großen Fahrzeitzugewinn im ICE-Verkehr bringt, der Bau der Filderlinie mit dem Flughafenanschluß und der Bau des Neckartalbahnhofs bilden ebenfalls eigenständige Abschnitte. Um einen möglichst großen Nutzen zu erzielen, sollten diese Abschnitte zusammenhängend realisiert werden. Mit ihrer Fertigstellung kann der Flughafen in den Fernverkehr und in das Stadtexpress-Netz eingebunden werden. Damit ist der Flughafen von Ulm aus, aber auch von Heilbronn, Tübingen oder Böblingen aus ohne Umsteigen zu erreichen.

Auch die letzten drei Baustufen sind in sich abgeschlossene Maßnahmen und können je nach Bedarf umgesetzt werden. Für die Stadt ist die Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim von großem Vorteil, weil dann der Rosensteinpark erweitert und ein neuer Stadtteil entstehen kann. Sinnvoll ist dieser Schritt aber erst, wenn die Bebauung der A1-Fläche abgeschlossen ist.

Stadtentwicklung Nord: Zur Schaffung neuer stadtnaher Wohnungen dient die Stadtentwicklung Nord, wobei die Gäubahn im nördlichen Bereich tiefergelegt wird, um eine zusammenhängende Fläche für den Wohnungsbau zu gewinnen. Der Bau eines fünften Gleises nach Zuffenhausen sollte erst dann in Angriff genommen werden, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig wird.

Der Zeitplan für 'Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof'

Nr.	Stadtentwicklung	Ausbau der Verkehrswege	Zeitschiene
1.	Erschließung und Bebauung der A1-Fläche	Ausbau der Stadtbahnlinien U12/U15	bis 2001
2.	Renovierung des Kopfbahnhofs	Optimierung des Gleisvorfelds, Einführung der Stadtexpress-Linien	bis 2003
3.		Bau der Schnellbahn nach Ulm (Abschnitt Untertürkheim-Wendlingen)	2003 bis 2008
4.		Bau der Filderlinie mit Anschluß des Flughafens	2003 bis 2008
5.		Bau des Neckartalbahnhofs (Verknüpfung der Schnellbahn mit Neckartalbahn und S-Bahn)	2003 bis 2008
6.	Erweiterung des Rosensteinparks, Bau der Gartensstadt Nutzung der B-Fläche	Verlegung des Abstellbahnhofs und Bau zweier zusätzlicher Gleise Cannstatt-Hbf. für die S-Bahn mit neuer Haltestelle Wolframstraße	ab 2003
7.		5-gleisiger Ausbau Hbf-Zuffenhausen bis zum Abzweig der Schnellbahn nach Mannheim	ab 2008
8.	Stadtentwicklung Nord Nutzung der C-Fläche	Tieferlegung der Gäubahn	ab 2008

Wieviel kostet Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof?

Die Bahn behauptet, das Projekt werde über Grundstückserlöse und den Fahrkartenverkauf finanziert. Diese These ist nicht länger haltbar. Nach einer neuen Studie zur Wirtschaftlichkeit des Projekt, die von UMKEHR Stuttgart in Auftrag gegeben wurde, werden fast 2,5 Milliarden Mark an öffentlichen Zuschüssen benötigt. Geringere Grundstückserlöse und höhere Baukosten verschlechtern das Betriebsergebnis der Bahn. Der Börsengang der Deutschen Bahn AG wird durch das Tunnel-Projekt erheblich gefährdet.

Bei der Vorstellung von Stuttgart 21 argumentierte die Bahn, daß die Renovierung des Kopfbahnhofs mit 1,7 Milliarden Mark fast genauso teuer komme wie ein kompletter Neubau. Damit war die Alternative "Erhaltung des Kopfbahnhofs" von vornherein ausgeschlossen. Die astronomisch hohen Renovierungskosten ermittelte die Bahn mit einem Federstrich selbst, indem sie einfach den Abriß und Neubau aller Bauwerke unterstellte, die in den nächsten Jahrzehnten buchhalterisch abgeschrieben werden.

Tatsächlich aber sind die vorhandenen Anlagen dank solider Bauweise und sorgfältiger Unterhaltung alle gut in Schuß. Nach Meinung von Brückenbauexperten liegt der Erneuerungsbedarf allenfalls bei einem Drittel der Summe, die die DB errechnet hat. Diese Bauwerke – beispielweise am Rosensteinpark die viergleisige Eisenbahnbrücke über den Neckar – abzurechen, wäre volkswirtschaftlich gesehen ein grober Unsinn. Teilweise müßten auch Brückenbauwerke abgerissen werden, die erst Anfang der achtziger Jahre für den Ausbau der S-Bahn neu erstellt wurden.

Und schließlich geht die Bahn außerhalb von Stuttgart viel sorgfältiger mit ihren Bauwerken um: In Berlin wird die 1880 erbaute Stadtbahnlinie vom Bahnhof Zoo bis Alexanderplatz nicht abgerissen, sondern gründ-

lich saniert, obwohl deren Bauzustand nach 40 Jahren Planwirtschaft erheblich schlechter war als alle Bauwerke in Stuttgart.

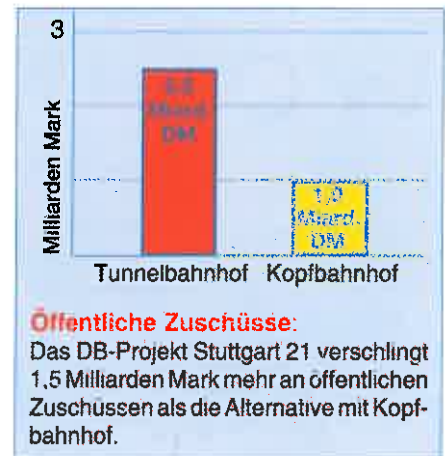
Fast 2,5 Milliarden Mark aus Steuergeldern

In Wirklichkeit kommt der komplette Neubau des Tunnelbahnhofs und der Gleisanlagen der Bahn erheblich teurer als die Renovierung und der Ausbau des bestehenden Kopfbahnhofs. Die Finanzierung von Stuttgart 21 funktioniert nur, weil der Bund und das Land für dieses "Zukunftsprojekt" hohe öffentliche Zuschüsse gewährt. Während der Bund rund eine Milliarde Mark bereitstellt, muß die Landesregierung zusätzlich eine weitere Milliarde Mark besteuern, um die aus verkehrlicher Sicht völlig überflüssige Untertunnelung der S-Bahn zu finanzieren.

Als Zugeständnis aus Bonn ist ebenfalls zu werten, daß Bundesverkehrsminister Wissmann die freiwerdenden Flächen der Bahn als zusätzliche Finanzquelle überlassen hat: Gemäß Bahnreform hätten diese an sich nicht betriebsnotwendigen Flächen an das Bundeseisenbahnvermögen zur Deckung der Altlasten der Bundesbahn übertragen werden müssen. Trotzdem reicht das Geld nicht: Einschließlich zusätzlicher Anforderungen aus dem Raumordnungsverfahren werden insgesamt 2,44 Milliarden Mark aus Steuergeldern benötigt, um das Projekt durchzuführen. Geld, das für andere Aufgaben im Land fehlt.

Finanzierung über Grundstücksverkäufe fragwürdig

Zweifel sind angebracht an der Finanzierung über die Grundstücksverkäufe. Da die Lage auf dem Immobilienmarkt auch auf absehbare Zeit nicht besser wird und private Investoren bei Quadratmeterpreisen von ca. 10.000 Mark zurückschrecken, mußte die Projektgesellschaft schon im Oktober 1997 bekannt geben: "Der Finanzpuffer ist weg". Auch hier soll wieder die öffentliche Hand, die Stadt Stuttgart einspringen und ein großes Areal für die Bibliothek des 21. Jahrhunderts aufkaufen, einerseits zur Finanzierung, andererseits zur Belebung des neuen Stadtviertels.



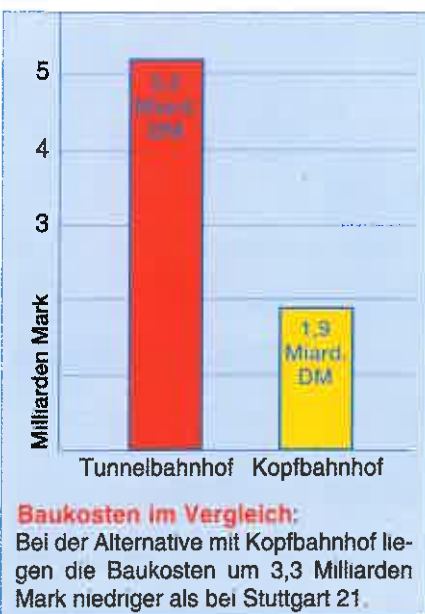
Nicht vergessen werden darf, daß die Bahn ihr 5-Milliarden-Projekt zu einem großen Teil vorfinanzieren muß, weil erst nach Inbetriebnahme im Jahre 2008 die größten und wertvollsten Fläche, die sog. Filetstücke, vermarktet werden können. Bei der Eröffnung des neuen Bahnhofs würde wenig Grund zum Feiern bestehen: Hätte doch die Bahn bis dahin einen milliardenschweren Schuldenberg angehäuft.

Fraglich ist, ob sich die Bahn von diesem Schuldenberg jemals wieder befreien kann. Zwar erhofft sich die Bahn aus einem höheren Fahrgastaufkommen Mehreinnahmen von 176 Mio. Mark jährlich. Aber auch dies ist nicht sicher. Hinzu kommen noch die Erlöse aus den Grundstücksverkäufen, die sich aber nur über einen längeren Zeitraum verwirklichen lassen und die ebenfalls zur Tilgung eingesetzt werden können. Die Zinslast wiegt aber so schwer, daß die Mehreinnahmen und Verkaufserlöse über Jahre nicht ausreichen werden, um das Projekt in die Gewinnzone zu bringen. Da aber kein Anleger sein Geld in ein Unternehmen steckt, das keine Rendite abwirft, ist der geplante Börsengang der Bahn durch Stuttgart 21 gefährdet.

Alternativenvergleich überfällig

Auch von der wirtschaftlichen Seite aus betrachtet ist die Beibehaltung des Kopfbahnhofs die günstigere Lösung. Mit Stuttgart 21 würde der teuerste Schienenengpaß in ganz Deutschland gebaut. In der Gesamtbewertung aller vier wesentlichen Kriterien: Verkehr, Städtebau, Ökologie und Finanzen ist damit "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" dem offiziellen Projekt von Bahn und Stadt weit überlegen.

Mit geringeren öffentlichen Zuschüssen lassen sich ohne Nachteile für die Stadtentwicklung all die verkehrlichen und städtebaulichen Ziele verwirklichen, die die Projektmacher für sich und ihr Projekt allein in Anspruch nehmen. Es ist Zeit, daß die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft nicht nur einer Visionen nachlaufen, sondern die Vorzüge von "Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof" ernsthaft in die Abwägung einbeziehen.

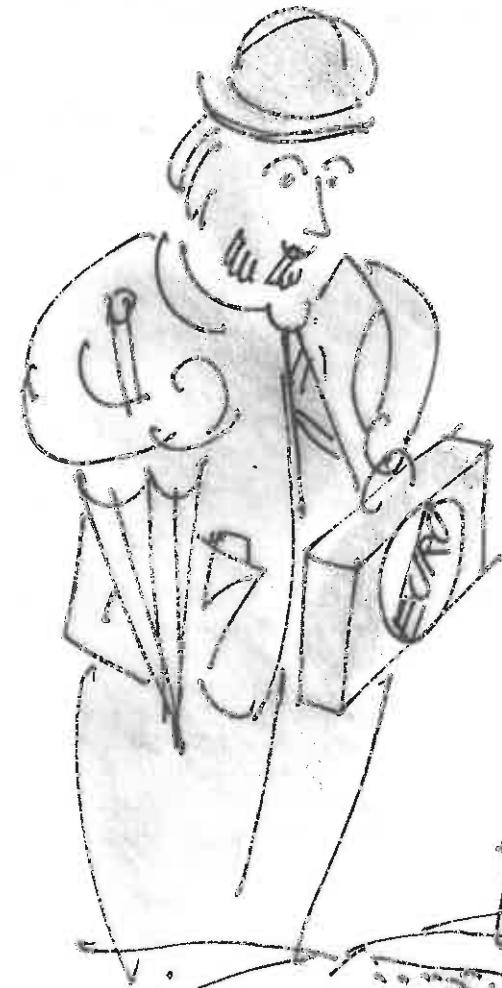


STUTTGART WOHIN ?



die Macher:

Unsere Vision hat Modell-Charakter.
Die lassen wir uns nicht zerreden!
Durchziehen ist die Devise ...

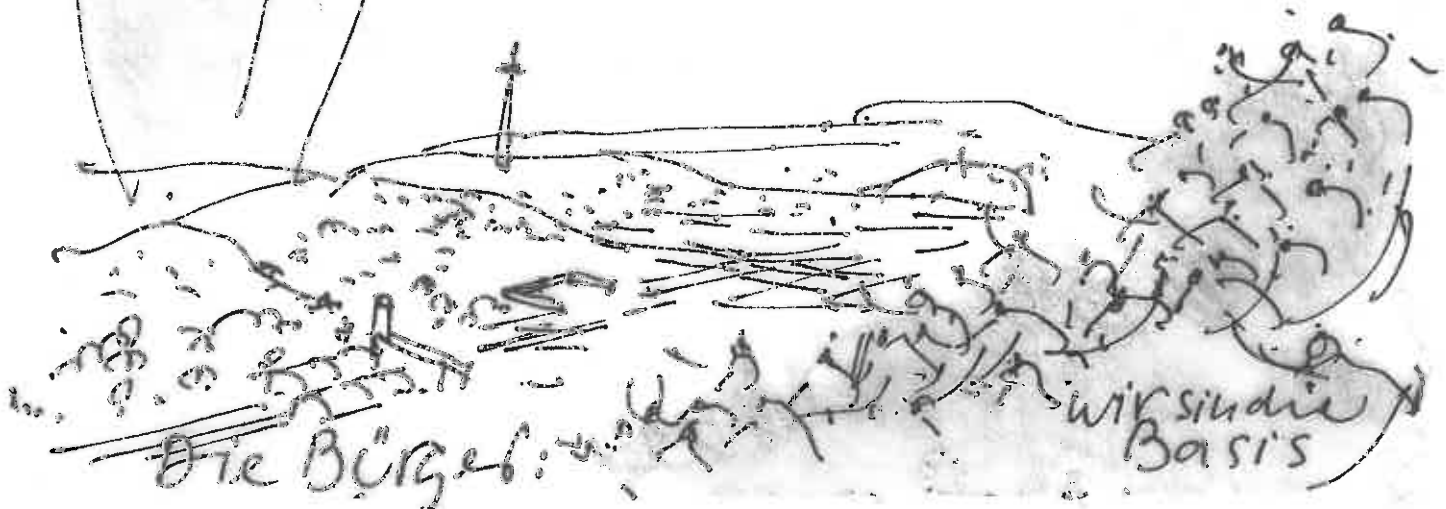


Die Investoren:

Tja, hat denn die DB AG nicht viele 21er-Projekte?
Die möchte ich kennenlernen, bevor ich einsteige!
Frankfurt, Leipzig, München ... oder Stuttgart? –
das ist jetzt die Frage.

Ach übrigens:

Ob Kopf- oder Durchgangsbahnhof, das ist mir egal.
Aber wenn Stuttgart sich wie Leipzig entwickeln würde.
Ja dann ...



Die Bürger:

wir sind die Basis

Wir leben in dieser Stadt. Wir wollen besser informiert und beteiligt werden. Dazu gehört eine kritische Auseinandersetzung. Unter Einbeziehung der Alternativen!

Fünf, drei oder zwei Milliarden Mark – mit Aussicht oder im Tunnel. Zehn Jahre Riesenbaustelle oder stufenweiser Ausbau. Das sind doch Entscheidungen, die uns betreffen!

Unterstützen Sie die Entwicklung der Alternative 'Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof', indem Sie diese Broschüre weitergeben und den Druck weiterer Auflagen durch eine Spende mitfinanzieren.

Informationen siehe Editorial, Seite 3