

# Update UMSTIEG 21

**Auflistung der aktuellen Bauzustände von S21, die bisher an keiner Stelle dem Konzept Umstieg21 entgegenstehen. Einzig die Architektur des vorgeschlagenen Landes pavillons im Park muss, wenn man die bereits gegossenen 4 halben Kelchstützen nicht wegflexen will (was wegen der starken Stahlbewehrung schwierig wäre), angepasst werden. An Stelle dessen auch möglich: der Vorschlag Interims-Oper (siehe Punkt 2)**

## 1. Schlossgartengrube: Neuer Landes pavillon und Interimsoper

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

## 2. Interimsoper

In der Schlossgarten-Baugrube oder auf einem der angrenzenden Baufelder beim Planetarium ließe sich auch mühelos die benötigte Interims-Oper errichten, die nach Sanierung der Alten Oper wieder verschwinden und dem wieder herzustellenden Schlossgarten weichen würde. Statt weit entfernt und schwer erreichbar im Paketpostamt am Ende des Gleisvorfelds, läge die Interimsoper so in unmittelbarer Nähe zur Kulturmeile und allen wichtigen ÖPNV-Linien.

## 3. Mittleren Schlossgarten wiederherstellen

Der baustellenverwüstete Mittlere Schlossgarten kann auch jetzt schnell wieder ansehnlich und nutzbar werden (auch wenn die Bäume natürlich nicht über Nacht wieder hochwachsen): A) Abräumen der Grundwassermanagementanlage und B) des Förderbands, C) Abbau der provisorischen Fußgängerstege, D) simples Zuschütten der Nesenbach-Dückergrube sowie E) des gerade begonnenen SSB-Tunnelschachts (>> Neutunnelverbindungen zwischen Staatsgalerie und Hbf werden erst gar nicht notwendig, so dass auch die unmittelbar bevorstehende 2-jährige Kappung der bisher genutzten Stadtbahnverbindung zum Hbf entfallen kann >> eine große Erleichterung für 10.000e Pendler täglich!), und F) Abbau der provisorisch geteerten Baulogistikstraßen – und schon kann der Schlossgarten zum Nutzen Aller, insbesondere der Innenstadtbewohner, wieder begrünt und angepflanzt und ein sinnvolles Fußgänger- und Radwegenetz angelegt werden! Dauer: Nicht wie bei S21 bis mind. Ende 2024, sondern in einem wiederbegehbaren und wiederbegrünten Zustand max. bis Ende 2018 – und dann jedes Jahr schöner werdend!

## 4. Die Bahnhofsgrube: Parkierungsgeschoss, Fernbusbahnhof, Fahrradstation

Hier sind noch gar keine Kelchstützen aufgerichtet, also kein Problem für Umstieg21! Im Gegenteil: Die Bahn hat schon großenteils eine ultrastabile Bodenplatte für die PKW-

Tiefgarage gegossen. Der 125 m kurze Zufahrtstunnel von und zur Schillerstraße muss noch "drangeflanscht" und die nicht einmal einen Meter tiefen Gleiswannen zwischen den schon gegossenen Bahnsteigsegmenten aufgefüllt werden, und fertig ist die vorgeschlagene Parkierungsgeschossebene! Die zwei weiteren Etagen darüber ganz nach Umstieg21-Plan, siehe <http://www.umstieg-21.de/assets/images/kapitel-3/gross-1620/k3-b02-funktionsebenen-1620.jpg> !

#### 5. Die Baugruben rund um die Bahndirektion: Lösung für das Lindenmuseum u.a.

Das Lindenmuseum ins Bahndirektionsgebäude einziehen lassen, das die geräumigen Gruben unter dem Gebäude wie auch drumherum dringend benötigt (für die in allen Museen stets viel zu knappen Magazin-/Archivflächen). Die sich anschließenden Tunnelröhren Richtung Cannstatt oder/und Feuerbach sind soweit als nötig auch für Magazin Zwecke oder/und für die Idee eines "Menschheits-Kulturentwicklungs-Zeitstrahls" umnutzbar. Alle übrigen offenen "Tagebau"-Gruben wären zuzuschütten und der Platz vor dem Bahnhofs-Nordausgang müsste wieder hergerichtet werden! Ein Gewinn in kürzester Zeit nicht nur für Bahnfans und Lindenmuseum, sondern auch für Taxifahrer/-nutzer und alle baustellengenerierten Autofahrer auf der B27 / Heilbronner Straße!

#### 6. S-Bahn-Ringschluss

Der Vorschlag eines S-Bahn-Ringschlusses über die Filder (siehe <http://www.umstieg-21.de/assets/images/kapitel-5-2/k52-b03-1080.gif>) wurde im Auftrag einer Gruppe von Filder- und Neckartal-Bürgermeistern vom Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Uni Vaihingen (vormals Prof. Heimerl, heute Prof. Martin) untersucht und trassierungsmäßig fast völlig identisch mit dem Umstieg21-Vorschlag präsentiert. Auch Verkehrsminister Hermann begrüßt ihn im Prinzip, hält ihn aber angesichts der S21-Kosten bis mindestens 2025 nicht für finanzierbar, so dass es keine Abhilfe gegen die Massenstaus auf der A8 geben wird.

#### 7. Anschluss Neubaustrecke

Stuttgart 21 wird nach jetzigem stark auseinander driftenden Baufortschritt voraussichtlich 5 Jahre später fertig als die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm (wenn nicht noch später oder gar nicht). Um den *allein* der NBS zu verdankenden Fahrzeitgewinn zwischenzeitlich schon zu nutzen, ist eine Anbindung über das Neckartal in den bestehenden Hbf sinnvoll. Dieses Interesse haben inzwischen auch die OBs von Ulm und Merklingen, wo eine Zwischen-Haltestelle für Regionalexpress geplant ist, bekundet. Hier gewinnt der Vorschlag des Umstieg21-Konzepts an Aktualität, der im Gegensatz zu Stuttgart 21 eine *kreuzungsfreie zweigleisige* und somit *leistungsfähige* Einbindung der Neubaustrecke bei Wendlingen in die Neckartal-Bestandsstrecke Richtung Plochingen-Esslingen-Stuttgart (bzw. umgekehrt) vorsieht, siehe [www.umstieg-21.de/assets/images/kapitel-5-2/k52-b10-1080.jpg](http://www.umstieg-21.de/assets/images/kapitel-5-2/k52-b10-1080.jpg). Fahrzeit durch's Neckartal ohne Zwischenstopp schon heute nur 16 Minuten – via S21 über den Filderflughafen laut befragten Lokführern und Bahnexperten gleichfalls 16 Minuten.

Selbst für den Fall einer Fertigstellung von S21 entstünde damit auch eine leistungsfähige Ausweichverbindung bei Störungen im Fildertunnel (z.B. aufgrund langwieriger Sanierungen infolge auftretender Anhydritquellungen). Dies wäre eine Lehre aus der Havarie von Rastatt.

**Weitere kapazitätssteigernde und nach wie vor 1:1 nach Original-Umstieg21-Plan realisierbare bahnverkehrliche Vorschläge:**

8. Express-S-Bahn zum Flughafen

Siehe: [www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-3-express-s-bahn.html](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-3-express-s-bahn.html)

9. Panoramabahn

Siehe: [www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-4-gaeubahn-panoramabahn.html](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-4-gaeubahn-panoramabahn.html)

10. Ausbau der Hbf-Zulaufstrecken auf 6 Gleise bis Cannstatt und Zuffenhausen-Nord

Siehe:

[www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-5-zulaufstrecke-bad-cannstatt.html](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-5-zulaufstrecke-bad-cannstatt.html)

[www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-6-zulaufstrecke-zuffenhausen.html](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende/5-6-zulaufstrecke-zuffenhausen.html)

**Mögliche Umnutzung der bereits geschaffenen Tunnelrohbauten >> Vorschläge entnommen aus S21-Treibhausgase-Gutachten von Karlheinz Rößler 10/2017:**

Inzwischen ist ein Teil der im Rahmen von Stuttgart 21 geplanten Tunnels zwar schon gebaut, aber auf rund 45 % der Tunnellänge wurde mit den Arbeiten noch gar nicht begonnen. Ohnedies fehlt überall noch die Streckenausrüstung (Gleise, Oberleitungen, Signale, Rettungseinrichtungen). Wenn das Projekt S 21 abgebrochen wird, drohen allerdings die bereits geschaffenen Tunnelrohbauten zu Bauruinen zu werden; der durch sie erzeugte THG-Ausstoß wäre ganz umsonst gewesen. Um dies zu vermeiden, sind alle Möglichkeiten für eine sinnvolle Umnutzung dieser Rohbauabschnitte auszuloten:

11. Bad Canstatter Tunnel

Die Ostabschnitte des neuen Fernbahn- und des S-Bahn-Tunnels Richtung Bad Cannstatt lassen sich für zwei neue S-Bahn-Strecken nutzen: (1) vom Hbf nach Bad Cannstatt, so dass die heutigen S-Bahn-Gleise für den Regional- und Fernverkehr frei werden, (2) zwischen Bad Cannstatt und dem Nordbahnhof als umsteigefreie Übereckverbindung.

12. City-Logistik

Die Stadt sucht dringend Innenstadt-nahe Flächen für den Umschlag von großen auf kleine Transporteinheiten für die logistische City-Versorgung.

Die Hohlräume, die für den Nord- und Südkopf des Hauptbahnhofs geschaffen wurden, bieten sich für ein City-Logistik-Terminal an.

### 13. (Elektro-)Express-Omnibusse

Die Tunnels vom Hauptbahnhof nach Feuerbach, Unter-/Obertürkheim und Richtung Flughafen könnten zu Express-Strecken für Elektroomnibusse werden, die so den ZOB unter dem Hauptbahnhof erreichen oder hier starten können, ohne im Stau auf oberirdischen Straßen steckenzubleiben.

Außerdem ist eine Mitbenutzung dieser Tunnels durch Elektro-LKWs denkbar, die zum City-Logistik-Terminal fahren oder von hier kommen.

---

---

#### **Empfohlene Orientierungsmittel:**

1.) 10-tägig aktualisierte Tunnelbohrstände der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU): <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/baustelle/vortrieb-und-aushub-fuer-tunnelbau/s21-vortrieb-und-aushub/> 2.) Baustellen-Webcams: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/mediaParameter/list/Medium/Webcams/> 3.) Tunnelkarte: [www.biss21.de](http://www.biss21.de)