



Ein Umstieg ist auch 2018 noch immer ein Riesengewinn für



Europa



Deutschland



Baden-
Württemberg



Region
Stuttgart



Stadt
Stuttgart

Die Stuttgart21-Alternative „UMSTIEG 21“ in 3 Sätzen:

Das Verkehrsprojekt UMSTIEG21 bringt **I.** gleich große Fahrzeiterparnis auf der Europa-Magistrale Paris–Budapest/Bratislava wie Stuttgart 21, mehr Vorteile für Bahnfahrer im Deutschland-Fernverkehr, im Metropolverkehr der Region Stuttgart und im Nahverkehr. Es schließt **II.** per Ringschluss-S-Bahn mehr Gemeinden an das regionale ÖPV-Schienennetz und den Stuttgarter Flughafen an, was Autopendlerverkehre insbesondere auf den dauerverstaute Autobahnen A8 und A81 reduziert, erhöht **III.** die Pünktlichkeit und Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zu Stuttgart-Hbf, gewährt **IV.** weit höheren Passagierkomfort und größere Reisesicherheit dank modernisiertem Kopfbahnhof, verkürzt **V.** die ÖPNV-Fahrzeiten von Stuttgart-Hbf zum Flughafen, und gestattet **VI.** früher als S21 die Entwicklung neuer Wohnquartiere im wohnraumknappen Stuttgart. Dank der größtenteils oberirdisch umzusetzenden Vorschläge des Konzepts UMSTIEG21 werden die hohen langfristigen Folgekosten für Tunnelanierungen in geologischen Risikozonen wie dem berüchtigten quellfähigen Anhydrit vermieden, und durch die Umnutzung vieler bereits realisierter S21-Baulose werden Baustand Juni 2018 noch immer 3,2 Milliarden € aus den verschiedenen Verkehrstöpfen frei zur Umschichtung auf andere notleidende Schienenverkehrsprojekte im Land (siehe anbei aktualisiertes Kostengutachten von Dr. Martin Viereggen/München).

Grün unterlegt = bereits gebaute *umnutzbare* S21-Bauwerke!

*

I. Fahrzeitbeschleunigung auf der EUROPA-Magistrale 17



Umstieg 21 fährt die gleiche Fahrzeiterparnis auf der Europamagistrale Paris – Budapest/Bratislava ein wie Stuttgart 21 – durch:

✓ vollständige Nutzung der allein Fahrzeiterparnis bringenden 57 km langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (im folgenden NBS)

✓ leistungsfähige 2-gleisige Einbindung der NBS in die bei Wendlingen kreuzende Neckartal-Bestandsstrecke (Tübingen–Stuttgart) per „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“, [siehe Folie 1](#)

☞ Der Ausbau der bei S21 nur 1-gleisig geplanten Gleisverbindung in die Neckartalbahn zur voll leistungsfähigen „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“ ist ohnehin ratsam: a) mit Blick auf die mindestens 3 Jahre vor Stuttgart 21 fertig werdende Neubaustrecke Ulm-Wendlingen, die während der jahrelangen Wartezeit auf Stuttgart 21 nur mit einer 2-gleisigen Verbindung effizient und pünktlich genutzt werden kann, und b) mit Blick auf die Lehren aus dem „Debakel Rastatt“: als Ausweichstrecke im Fall von Störungen und den absehbar wiederholt fällig werdenden Sanierungen des S21-Fildertunnels, der auf 2 x 4,5 km Länge durch quellfähigen Anhydrit führt, siehe Warnungen im DB-beauftragten KPMG-Gutachten

✓ die Aufwertung des Bahnhofs Wendlingen zu einem ICE-Bahnhof ermöglicht Passagieren aus dem Raum Ulm/Merklingen und Tübingen/Reutlingen mit Fahrziel Filderflughafen den getakteten Umstieg auf die Neckar-Filder-Gäu-Ringschluss-S-Bahn, die sie in 18 bzw. als Express-S-Bahn in 10 Minuten zur zeitsparenderen Flughafen-S-Bahn-Station direkt unter dem Abflugterminal befördert (siehe [II.](#)); von den derzeit DB-geplanten 2 ICEs pro Stunde von Ulm nach Stuttgart kann aufgrund des vergleichsweise geringen Flughafen-Passagieraufkommens jeder zweite als „Sprinter“ durchfahren, zumal auch noch ein zusätzlicher stündlicher IC/EC und IRE die Relation Stuttgart–Ulm via Neubaustrecke bedienen sollen

☞ Die mit vergleichsweise geringen Kosten verbundene Aufwertung des Wendlinger Bahnhofs zu einem ICE/IC-Halt ist auch deshalb unbedingt ratsam, weil nach S21-Planung 365.000 Neckartalbahn-anlieger bei jeder Fahrt in Richtung Ulm/München/Friedrichshafen via Neubaustrecke jedes Mal erst 15 km Umweg in die entgegengesetzte (!) Richtung via Wendlinger Kurve zum Flughafen Stuttgart und nach dortigem Umstieg auf einen Gegenzug dieselben 15 km wieder zurück fahren müssen – also einen 30 km Umweg bei einer Gesamtdistanz von gerade einmal 57 km auf sich nehmen müssen! Dies weil sowohl die geplante „Kleine“ wie auch die von der Landesregierung geforderte „Große Wendlinger Kurve“ aufgrund ihrer Von-Süd-nach-West-Orientierung *ausschließlich* von der Neckartalbahn in Richtung S21-Flughafen-Fernbahnhof, nicht aber auf die NBS Wendlingen–Ulm überleitet, [siehe Folie 2](#)

✓ die 600 m lange „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“ sowie eine fällige Bahnsteigverlängerung im Wendlinger Bahnhof um gerade einmal 50 m ist vollständig gegenfinanzierbar durch die entfallen könnende bislang noch nicht gebaute 100 Mio. € teure „Große Wendlinger Kurve“, die ohnehin nur der Minderheit der Flughafenpassagiere aus Richtung Tübingen/Reutlingen

einen geringen* Zeitgewinn bringt (*gering wegen Ankunft im zeitraubend fehlplatzierten S21-Flughafen-Fernbahnhof!)

- ✓ die „Rest“-Fahrzeit auf dem Europa-Magistralen-Abschnitt S-Hbf—Wendlingen beträgt mit oder ohne „Stuttgart 21“ 16 Minuten: 16 Minuten bei Fahrt via S21 mit Flughafen-Halt oder 16 Min. via Bestandsstrecke ohne Halt durchs Neckartal, **siehe Folie 3**
- ✓ Oberster Kronzeuge für die Gleichwertigkeit dieser NBS-Einbinde-Lösung ist der ehemalige S21-Bahnbevollmächtigte Eckart Fricke: Seine Antwort auf eine diesbezügliche Publikumsfrage in einer Podiumsdiskussion mit Winfried Hermann und Steffen Siegel in Echterdingen am 4.03.2011: „Das ist eine gute Lösung!“ (Video-Beleg: <https://youtu.be/NNbpL4LNdlc>)

* *

II. S-Bahn-Südtangente Neckar-Filder-Gäu entlastet sowohl das am Limit angelangte radiale VVS-S-Bahn-Netz als auch die dauerverstaute A8 und A81 und ist zugleich die Umstiegsoption für alle Flughafen-Passagiere aus Richtung Ulm + Tübingen / Reutlingen



Südlich von Stuttgart hat sich über die Jahrzehnte entlang der beiden Autobahnen A8 und A81 eine „übersehene“ zweite Großstadt mit 448.000 Einwohnern und pendleraufkommensstarken Gewerbegebieten mit zahlreichen namhaften Arbeitgebern etabliert – bis heute *ohne* durchgängige Schienen-ÖPNV-Erschließung, **siehe Folie 4**. Zwei mal tägliche Folge morgens und abends: Massenstaus auf den beiden Autobahnen und der B27 (**siehe Folie 5**), die nicht bloß allen Pendlern sehr viel Lebenszeit stehlen, sondern auch eine ebenso enorme wie unnötige zusätzliche CO₂-Emissionsquelle darstellen. Entlastung in diesem dicht besiedelten Raum kann nur eine durchgängig 2-gleisige, umsteigefreie, tangentielle Ost-West-ÖPV-Schienenverkehrsachse bieten, die die Siedlungs- und Pendleräume vom Gäu über die Filder (einschließlich Flughafen) bis in den östlichen Neckarraum leistungsstark miteinander verbindet. Mit dem alle Verkehrstöpfe plündernden „Stuttgart 21“ kann daran aber vor 2025 nicht einmal im Traum gedacht werden (sinngemäße Auskunft des Landesverkehrsministers Winfried Hermann gegenüber dem Autor).

Die Vorzüge des S-Bahn-Netz-Ringschlusses im Einzelnen:

- ✓ Flughafen-Passagiere aus den Räumen Ulm/Merklingen und Tübingen/Reutlingen gelangen nach dem Konzept von UMSTIEG21 per einmaligem getaktetem Umstieg in Wendlingen Bf per Filder-Neckar-Ringschluss-S-Bahn in 18 bzw. als Express-S-Bahn in 10 Minuten zur S-Bahn-Station Flughafen/Messe
- ✓ Gesamtreisezeit Ulm–Flughafen mit getaktetem Umstieg in Wendlingen vom ICE/IC auf Ringschluss-S-Bahn: 42 bzw. 34* Minuten (*per Express-S-Bahn); zum Vergleich schnellste Verbindung heute: 1 h 38 Min.
- ✓ Umstieg vom ICE aus Ulm sowie vom RE aus RT/TÜ auf Flughafen-S-Bahn in Wendlingen Bf am selben Bahnsteig möglich
- ✓ Ankunft an der zeitsparenderen, weil direkt unter dem Abflugterminal gelegenen heutigen S-Bahn-Station Flughafen/Messe – und nicht wie bei S21 zeitraubend einen viertel Kilometer ausserhalb in 26 Metern Tiefe!

- ✓ Günstigerer Ticketpreis, da S-Bahn deutlich billiger als ICE
- ✓ Größtmöglicher Entlastungseffekt auf den Autobahnen A8 + A81 im Großraum südlich von Stuttgart insbesondere im Berufsverkehr, da mit dem S-Bahn-Filder-Neckar-Ringschluss erstmalig ein konkurrenzfähiges, ökologisches, durchgängiges und umsteigefreies Schienen-ÖPV-Alternativangebot für die zahlreichen Pendler der 448.000 Einwohner starken „übersehenen zweiten Großstadt“ von Herrenberg bis Kirchheim/Teck und Plochingen/Filstal und Nürtingen mittels 3er S-Bahn-Linien geschaffen wird, **siehe Folie 6**
- ✓ Großer Entlastungseffekt auch für die überlastete S-Bahn-Stammstrecke in Stuttgart, **siehe Folie 7**
- ✓ Fast 30.000 Einwohner der bisher noch nicht schienenerschlossenen Fildergemeinden Sielmingen, Neuhausen und Köngen mit großen Arbeitgebern und entsprechendem Pendleraufkommen werden neu ans S-Bahn-Netz angeschlossen
- ✓ **Umnutzung der bereits fertiggestellten neuen S21-Sulzbachtal-Brücke sowie Denkendorfer-Tal-Brücke für die Filder-S-Bahn-Linien ins Neckartal**
- ✓ **Umnutzung der „Rohrer Kurve“ nur für S-Bahn-Verkehr, konkret: der neuen S-Bahn-Linie S10 zwischen Kirchheim/Teck und Böblingen/Herrenberg**
- ✓ Kronzeugin für die Sinnhaftigkeit eines S-Bahn-Ringschlusses über die Filder ins Neckartal ist die von mehreren Neckartalgemeinden beauftragte 1. Machbarkeitsstudie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (VWI) der Uni Stuttgart, die u.a. der Variante der UMSTIEG21-Gruppe die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit bescheinigte, siehe VWI-Gutachten Seite 13-15:
https://www.wendlingen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/S-Bahn_Filder-Neckartal_Bericht.pdf

* * *

III. Beseitigung der Engpässe auf den Zulaufstrecken zum Stuttgarter Hbf (Kopfbahnhof)



Den 3 verschieden schnellen und in unterschiedlich kurzen/langen Abständen haltenden Personenzuggattungen ICE/EC/IC, IRE/RE/RB und S-BAHNEN stehen heute nur 2 Gleispaare auf den zwei wichtigsten Zulaufstrecken zum Stuttgarter Kopfbahnhof von Norden und von Südosten zur Verfügung. Um die Pünktlichkeit der Züge ohne wechselseitige Verspätungsübertragungen dauerhaft zu gewährleisten und die Streckenkapazitäten dem klimawandelbedingt stark wachsenden Bedarf entsprechend steigern zu können, ist jeweils ein drittes Gleispaar für die 3 Personenzuggattungen zwischen S-Hbf und den Streckenaufteilern in Zuffenhausen-Nord und Bad Cannstatt nötig!

☞ **WICHTIG:** Trotz der mittlerweile auf 8,2 Mrd. € veranschlagten Ausgaben allein für Stuttgart 21 (die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm schlägt mit zusätzlichen 3,7 Mrd. € zu Buche) wird der Engpass auf der schon heute an der Kapazitätsgrenze angelangten Zulaufstrecke von und nach Zuffenhausen-Nord **NICHT BEHOBEN!**

Da UMSTIEG21 beim heute erreichten S21-Baustand (Stand Juni 2018) noch immer Finanzmittel in 10-stelliger (!) Größenordnung einspart, kann der Zulaufstreckenausbau auf 7,3 km Länge nach Norden und 2,4 km Länge nach Südosten daraus leicht finanziert werden. Zumal sich die fälligen Ausbaumaßnahmen durchweg auf unverbautem Bahngrund realisieren lassen!

VIII a: Engpassbeseitigung zwischen S-Hbf (Kopfbahnhof) und Zuffenhausen-Nord

Die unter dem Titel „Stuttgart 21“ projektierte neue Schieneninfrastruktur endet, von der Stadtmitte nach Norden gesehen, am Feuerbacher Bahnhof. Von dort bis zur 3,5 km entfernten Einmündung der Schnellfahrtstrecke Mannheim-Stuttgart in das oberirdische Regionalbahngleispaar von und nach Ludwigsburg sieht S21 KEINEN AUSBAU vor, **siehe Folie 8!** Dort wie auch auf der unterirdischen zweiten Hälfte der Zulaufstrecke zum S21-Tiefbahnhof soll den 2 Personenzuggattungen ICE/EC/IC und IRE/RE/RB künftig nur noch 1 Gleispaar ohne die heutige *oberirdische* Notfall-Ausweichmöglichkeit auf das oben parallel verlaufende S-Bahn-Gleispaar zur Verfügung stehen! Und dies obwohl selbst der „Vater von Stuttgart 21“, Gerhard Heimerl, in einem Interview mit den Stuttgarter Nachrichten vom 18.04.2016 zugab, dass der Nordzulauf schon heute an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Im Wortlaut Heimerls: „Dort knirscht es!“

Um diesem nicht behobenen Engpass wenigstens auf dem Papier zu begegnen, wurde von ihm die „P-Option“ skizziert, die im Finanzplan von Stuttgart 21 jedoch nicht vorgesehen und ergo auch nicht ansatzweise planfestgestellt ist. Diese bei Beibehalt von Stuttgart 21 *unabwendbar* notwendig werdende Nachrüstung des Nordzulaufs bestünde aus 2 neuen je 2 km langen Tunnelröhren *unter* dem bestehenden Pragtunnel hindurch mit anschließendem unterirdischen (!) Brückenbauwerk zur kreuzungsfreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in den Cannstatter S21-Tunnel (**siehe Folie 9**), sowie aus einem 3. Gleispaar zwischen Bahnhof Feuerbach und Zuffenhausen-Nord. Die Zusatzkosten für diese komplizierte Tunnelbaulösung werden die Gesamtkosten für Stuttgart 21 absehbar nochmals um mindestens eine halbe Milliarde € in die Höhe treiben.

Dagegen kommt der Ausbau der 7,3 km langen Zulaufstrecke auf 6 Gleise von S-Kopfbahnhof bis Zuffenhausen-Nord nach den Plänen von UMSTIEG21 mit nur einer 700 Meter langen dritten Pragtunnelröhre auf heutigem Niveau aus (Pragsattel geologisch überprüft: anhydritfrei!). Die restlichen 6,6 km werden auf vorhandenem (!) Bahngrund durchweg oberirdisch ausgeführt, sodass a) die Kosten dafür nur einen Bruchteil der unabwendbar nötig werdenden S21-Zulaufstrecken-Ausbaumaßnahme betragen werden und b) der Ausbau auch weit schneller planfestgestellt werden kann.

Im Zuge des Ausbaus des 3. Gleispaars von Zuffenhausen-Nord bis S-Hbf können zudem folgende bereits erfolgte Stuttgart21-Baumaßnahmen **mit- bzw. umgenutzt** werden:

- ✓ Die 2 neu eingehängten Brückenbauwerke über die Nordbahnhofstraße, über die derzeit die Baustellenlogistikstraße geführt wird und über die später auch bei Stuttgart 21 die zwei oben verbleibenden S-Bahn-Gleise gelegt werden sollen
- ✓ sowie die aufwändige und nahezu abgeschlossene Aufweitung des Feuerbacher Bahnhofs von ehemals 4 auf 6 Gleis-Spurweiten!

VIII b: Engpassbeseitigung zwischen S-Hbf (Kopfbahnhof) und Bad Cannstatt

Sobald die derzeit 240 Meter weit vorgetriebene 670 m lange 2-gleisige Tunnelröhre unter dem Rosensteinpark an ihrem neckarseitigen Portal anlangt, ist die nach dem bisherigen UMSTIEG21-Konzept aus Parkschonungsgründen alternativ empfohlene Aufweitung des noch existierenden, mit 300 m Länge weitaus kürzeren historischen Rosensteintunnels nicht mehr sinnvoll vermittelbar.

Ab diesem Zeitpunkt sind folgende S21-Baugewerke 1:1 für das UMSTIEG21-Vorhaben eines Ausbaus der Zulaufstrecke nach Bad Cannstatt umnutzbar:

- ✓ der komplette 2-gleisige S-Bahn-Tunnel zwischen Cannstatter Neckarufer und der im Rohbau bereits errichteten neuen S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“
- ✓ die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße wird ebenfalls mit genutzt, wobei durch die großen Gesamtersparnisse durch UMSTIEG21 diese Tangential-Umsteigehaltestelle noch von ihren ungenügenden zwei Gleisen auf die von allen Verkehrsverbänden empfohlenen 4 Gleise ausgeweitet – und finanziert! – werden kann
- ✓ auch die neue für 2 Gleispaare Platz bietende S21-Eisenbahnbrücke über den Neckar wird dann mitgenutzt – wobei für UMSTIEG21 nur das darüber geführte S-Bahn-Gleispaar, nicht jedoch die 2 weiteren Gleise für die Fernbahn gebraucht werden (diese bleiben in bisheriger Lage auf der König-Karl-Brücke), sodass der für das Fernbahn-Gleispaar eingeplante Platz auf der Brücke ideal als Ersatz für die abgerissene einstige Fußgänger- und Fahrradquerung des Neckars umgenutzt werden kann!
- ✓ mit der UMSTIEG21-Lösung entfallen sowohl die Kosten für das bei Stuttgart 21 geplante Unterhängen des benötigten neuen Fußgängerstegs über den Neckar als auch die Kosten für den bei Stuttgart 21 vorgesehenen Abriss der bestehenden 4-gleisigen König-Karl-Brücke.

* * * *

IV. Der modernisierte Kopfbahnhof



Der 16-gleisige Stuttgarter Kopfbahnhof verdient nach 100 Jahren Bahnbetrieb eine gründliche Modernisierung, die durch die bereits getätigten Stuttgart21-Bahnhofsbauarbeiten sogar immens erleichtert wird, [siehe Folie 10](#).

Die Vorzüge des modernisierten Kopfbahnhofs im Einzelnen:

- ✓ Mit seinen 16 Gleisen und 8 Personenbahnsteigen ist er seit je her ideal für den angestrebten „integralen Deutschlandtakt“ geeignet
- ✓ Die Auswertung von Stuttgarter Kopfbahnhof-Fahrplantaafeln aus der Zeit vor Beginn der PKW-Massenmotorisierung zeigt, dass der 16-gleisige Kopfbahnhof in der Spitzenstunde 46 Züge abfertigte – bei einer von der Landesregierung bestätigten Kapazität von rund 50 Zügen. Gegenüber den heute fahrenden 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde besitzt der Stuttgarter Kopfbahnhof also selbst ohne Optimierungsmaßnahmen im Gleisvorfeld noch erhebliche Reservekapazitäten für künftig erwartbare Fahrgastzahlensteigerungen, die angesichts des galoppierenden Klimawandels nicht früh genug eintreten bzw. durch Werbe- und Steuerungsmaßnahmen herbeigeführt werden können; **der S21-Tiefbahnhof ist dagegen**

nach allen Planantragsunterlagen auf lediglich 32 Züge pro Stunde ausgelegt und aufgrund seiner eingezwängten Lage nachträglich auch nicht mehr erweiterbar!

- ✓ Dank dem auf 3 Ebenen kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten gestattenden „Tunnelgebirge“ im Gleisvorfeld (siehe Folie 11) ist der Stuttgarter Kopfbahnhof laut Stiftung Warentest-Prüfungen bis zuletzt im Wechsel mit dem Leipziger Kopf(!)bahnhof der bundesweit pünktlichste bzw. zweitpünktlichste Großstadtbahnhof Deutschlands – und das schon ganz ohne Modernisierungsmaßnahmen

☞ Dieses pünktlichkeitsgarantierende ingenieursbautechnische Meisterwerk soll im Zuge von Stuttgart 21 abgerissen und durch 2 kleinere aber höhengleiche (!) = NICHT MEHR KREUZUNGSFREIE Gleisvorfelder im Süd- und Nordkopf des S21-Bahnhofstrags ersetzt werden!

- ✓ 16 Bahnhofsgleise erfordern logisch zwingend 8 Personenbahnsteige. Diese 8 vorhandenen Bahnsteige sind bereits heute bis zu 10 Meter breit und dank der genialen Kopfbahnhofskonstruktion der württembergischen Eisenbahningenieure völlig tragepfeiler- und treppenfrei – sprich: hindernisfrei! Durch Zuschlagen der zusätzlich vorhandenen, seit langem nicht mehr genutzten 8 Gepäckbahnsteige kann der modernisierte UMSTIEG21-Kopfbahnhof gar mit 8 je 12 m breiten völlig hindernisfreien Personenbahnsteigen aufwarten, siehe Folie 12! Und das ohne das hochgefährliche, im Stuttgart21-Tiefbahnhof entgegen allen Sicherheitsregeln in Kauf genommene Bahnsteigegefälle!

☞ Demgegenüber halbiert sich mit der Halbierung der Gleiszahl im S21-Tiefbahnhof von 16 auf nur noch 8 Gleise logisch zwingend auch die Zahl der Personenbahnsteige auf nur noch 4! Die Zahl der Fahrgäste will freilich niemand halbiert sehen, was zwangsläufig ein abschreckendes Gedränge als Dauerzustand im Stuttgart 21-Tiefbahnhof erwarten lässt! Zumal die nur noch 4 Bahnsteige auch noch zusätzlich durch 28 Ingenhoven'sche Kelchstützen und zahlreiche Treppenanlagen eingeengt werden! Ein absolutes K.O.-Kriterium für die unbedingt erforderliche Attraktivitätssteigerung des Bahnverkehrs!

- ✓ Jeder Kopfbahnhof glänzt zudem durch absolute Barrierefreiheit bei den Zugängen zu allen vorhandenen Bahnsteigen
- ✓ Das bei UMSTIEG21 vorgesehene weite Glasdach wird mit halbtransparenten Photovoltaikmodulen bestückt, die auf der großen verfügbaren Fläche bis zu 12% des Strombedarfs aller Stuttgarter Stadtbahnen decken können!
- ✓ Die schier unlösbaren Brandschutz- und Evakuierungsprobleme des S21-Tiefbahnhofs mit seinen daran sich anschließenden 60 km Tunnelröhren stellen sich bei oberirdischen Kopfbahnhöfen prinzipiell nicht. Gleiches gilt für das talkessellagebedingt gesteigerte Überflutungsrisiko durch künftig immer häufigere und stärkere Starkregenereignisse. Auch hierin sticht der oberirdische Stuttgarter Kopfbahnhof den ausgerechnet am tiefsten (!) Punkt der Stadt geplanten Tiefbahnhof in jeder Hinsicht aus!

Für UMSTIEG21 unnutzbare bereits realisierte S21-Hbf-Bauwerke:

- ✓ die bereits ausgehobene 180 x 80 Meter große und bis zu 12 m tiefe Bahnhofsrube samt Baufeldfreiräumung ist bestens geeignet für die 2 vorgesehenen Umstieg21-Gleis-Untergeschosse: eine Kurzzeit-PKW-Tiefgarage und ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) samt E-Bike-Hub

- ✓ die bereits gegossene massive Betongrundplatte samt massiver Pfahlgründung ist stabiler als während der letzten 100 Jahre Bahnbetrieb; von daher ist sie statisch bestens gegründet für die 4 UMSTIEG21-Funktionsebenen Tiefgarage, ZOB/E-Bike-Hub, 16 Bahnsteiggleise und Photovoltaik-Glasdach
- ✓ die 2 in dieser Grube bisher nur bis auf halbe Höhe gegossenen Kelchstützen können in das ja auch für UMSTIEG21 benötigte Tragwerk für das ZOB-/E-Bike-Zwischendeck integriert werden
- ✓ die bereits ausgehobene und pfahlgegründete 10 m tiefe Grube im Mittleren Schlossgarten bietet sich für einen Wiederaufbau des beliebten Landespavillons im renaturierten Park an
- ✓ die dortigen 4, bisher ebenfalls nur bis auf Halbhöhe gegossenen Kelchstützen können per UMSTIEG21-Architekturwettbewerbsvorgabe Bestandteil der Überdachung des wieder aufstehenden Landespavillons werden
- ✓ das bereits fertig gebaute unterirdische „Technikgebäude“ vor dem Bahnhofs-Nordausgang wird 1:1 für die notwendige S-Bahn-Stellwerks- und Bahnhofstechnik genutzt
- ✓ auch die S21-baubedingt verlagerten modernisierten Stadtbahn-Haltestellen und -Strecken „Staatsgalerie – Hbf – Türlenstraße – Budapester Platz“ sind 1:1 übernehmbar
- ✓ die derzeit auf zig Pfählen stehende unterhöhlte ehemalige Bundesbahndirektion mit allen Baugruben davor und dahinter (= der geplante Nordkopf des S21-Tiefbahnhofs) bietet sich als idealer Neu-Standort für mit Platznöten kämpfende Museen mit großen Archivbeständen an – wie z.B. das auf Neustandortsuche befindliche völkerkundliche „Lindenmuseum“
- ✓ der direkt dahinter sich anschließende S21-Cannstatt-Tunnel könnte von diesem Museum zu einem „Time-Tunnel“ der Menschheitskulturentwicklung (um-)genutzt und so zu einer weltweit einzigartigen Touristenattraktion umgemünzt werden.

* * * * *

V. Ab morgen möglich: Die Beschleunigung der ÖPNV-Anbindung von Stgt.-Hbf an den Filderflughafen durch Express-S-Bahnen auf dem attraktiven Panoramabahn-Abschnitt der „Gäubahn“



Schon heute ist der Flughafen Stuttgart im internationalen Vergleich in der rekordverdächtig kurzen Zeit von 27 Minuten durch 2 S-Bahn-Linien an das Stadtzentrum angeschlossen (vergleiche dazu München-Erding–Marienplatz: 45 Min., Paris Charles de Gaulle–Notre Dame: 46 Min., London Heathrow–Piccadilly Circus: 46 Min., Berlin Schönefeld/BER–Kudamm: 1 h 00, New York JFK–Times Square: 1 h 02, [siehe Folie 13](#)).

Umstieg21-Vorschlag: Ohne auch nur 1 Meter neues Gleis legen zu müssen, ließe sich die Fahrzeit *ab morgen* nochmals um 7 Minuten auf 20 Minuten verkürzen: Durch Einsatz zusätzlicher S-Bahn-Züge als Express-S-Bahn auf der oberirdischen aussichtsreichen Panoramabahnstrecke ([siehe Folie 14](#)) mit nur einem einzigen Zwischenhalt in Stuttgart-Vaihingen, um dort Gäubahn-Fahrgäste aus dem Raum Böblingen-Horb-Rottweil-Tuttlingen mit Ziel Flughafen aufzunehmen. Der dafür notwendige zusätzliche Bahnsteig im Bf Vaihingen ist nach einer Zusatzvereinbarung der S21-Projektpartner bereits in der Ausführungsplanungsphase.

Einziges Erfordernis:

2 bis 4 S-Bahn-Züge (je nach gewünschtem Takt), die dafür benötigte Zahl an Lokführern und die Ausweisung der neuen Express-Verbindung im offiziellen Fahrplanangebot.

Zusatzgewinne:

- ✓ Zeitsparende Ankunft der Flughafen-Express-S-Bahn direkt unter dem Abflugterminal – und nicht wie bei Stuttgart 21 zeitraubend einen viertel Kilometer ausserhalb in 26 Metern Tiefe
- ✓ S-Bahn-Tickets sind um ein Vielfaches günstiger (Tarife des Verkehrsverbunds Stuttgart) als die für ICEs und ICs (Tarife DB-Fernverkehr)
- ✓ Da sich der Stuttgart21-Fernbahn-Flughafenanschluss derzeit erst in der Antragsphase des Planfeststellungsverfahrens befindet, sind die dafür veranschlagten Finanzmittel von rund 1 Milliarde € (weltweit beispiellos verschwenderisch für einen ja bereits weltrekordverdächtig schnell per S-Bahn erreichbaren Flughafen!) noch in vollem Umfang einsparbar!

* * * * *



VI. Mit UMSTIEG21 ist sofort eine neue Stadtteilentwicklung möglich

Die „städtebauliche Jahrhundertchance Stuttgarts“ durch Stuttgart 21 ist in Wirklichkeit OHNE S21 weitaus schneller umzusetzen, blockiert die umfangreiche S21-Bau Logistik doch ausgerechnet das stadtklimatisch verträglichste Stadtentwicklungsareal am Inneren Nordbahnhof (Gelände „C1“ und „C2“, siehe Folie 15). Dieses bereits heute bestens ÖPNV-erschlossene, zentrumsnahe Gelände mit seinen 124.000 qm Stadtentwicklungsfläche kann nach einer ersten UMSTIEG21-Bebauungsstudie dringend benötigten finanziell erschwinglichen Wohnraum für ca. 3500 Neu-Bürger anbieten.

Prinzipiell kann mit Umstieg21 auch das doppelt so große „B-Areal“ durch Auslagerung des heute dort befindlichen Bahnbetriebshofs an Standorte in der Region freigeräumt und der verheissenen Wohnraumentwicklung zugeführt werden.

 Vor den Folgen einer Überbauung des „B-Areals“ warnt indes der vom Umweltamt der Stadt Stuttgart erarbeitete „Stadtklima Atlas“: Eine Verbauung der nächtlichen Kaltluftseen-Entstehungsgebiete über den dortigen Gleisanlagen brächte eine mess- und fühlbare Verschlechterung der ohnehin angespannten Stadtklimasituation für alle „Alt“-Einwohner des hitzestress- und inversionswetterlagenanfälligen Stuttgarter Talkessels!

Deshalb schlägt UMSTIEG21 dort eine stadtklimafreundliche Mischnutzung des Geländes vor: eine gegenüber S21 deutlich großzügigere Parkerweiterung des angrenzenden Rosensteinparks und den bahverkehrsbetrieblich wünschenswerten Beibehalt des Abstellbahnhofs, der bei Neusortierung auf halber heutiger Fläche ohne Betriebseinschränkungen unterzubringen ist, siehe Folie 16.

* * * * *

 Mehr Bilder, Pläne und Graphiken zum Thema Umstieg21-Verkehrsalternativen auf

www.umstieg-21.de/5-verkehrswende