

- Ich möchte versuchen die Frage zu beantworten: „Kopfbahnhof 21: Eine Alternative zu Stuttgart 21 oder ein Phantom?“
- Geben Sie mir eine Chance, Ihnen meine Überlegungen vorzutragen. Ich bin gerne bereit und freu mich darauf, mit Ihnen im Anschluss an meinen Vortrag darüber zu diskutieren
- Lassen sich mich vorneweg einige grundsätzliche Fragen klären:

- Bedeutung des Bahnknotens Stuttgart für den ÖPNV in Region und Stadt Stuttgart und damit auch für die SSB
- Die SSB ist baulich und betrieblich von Stuttgart 21 erheblich betroffen.
 - Stehen Aufwand und Nutzen in sinnvollem Verhältnis?
 - Gibt es aus Sicht der SSB bessere Alternativen?



13.07.2010

Seite 2

Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 2

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Warum befasst sich die SSB mit der Ertüchtigung des Bahnknotens Stuttgart?
 - Bedeutung für den ÖPNV ist in der öffentlichen Debatte stark unterbelichtet. Der regionale Schienenverkehr hat eine zentrale Zubringerfunktion für das Verkehrsangebot der SSB
 - Starke Betroffenheit insbesondere im zentralen Bereich (Folgebmaßnahmen Heilbronner Straße und Haltestelle Staatsgalerie)
 - SSB muss sich und ihren Fahrgästen die Fragen beantworten:
 - Aufwand und Nutzen in sinnvollem Verhältnis?
 - Besser Alternativen?



Kopfbahnhof 21 –
Alternative oder
Phantom?

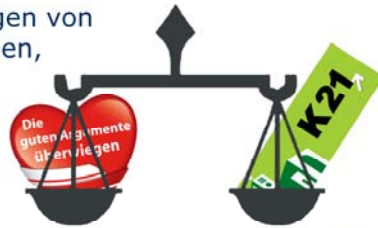
Folie 3

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Öffentliche Debatte ist zuletzt stark fokussiert auf die Frage:
 - Sanierung des Bahnhofsgebäudes samt Gleisen oder
 - Abriss der Seitenflügel, Fällung von Bäumen und Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs
- Diese weit verbreitete Wahrnehmung greift jedoch zu kurz
 - Es geht um die Betrachtung des gesamten Bahnknotens von Feuerbach bis Untertürkheim
 - Hinzu kommt die Anbindung des Flughafens und des Filderbereichs (u.a. zur Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke), sowie
 - Die Anbindung an die NBS nach Ulm in Wendlingen
- ALLE zur Debatte stehenden Varianten müssen diese zentralen Aspekte berücksichtigen

- Stuttgart 21
 - ⚡ ist rechtlich legitimiert
 - ⚡ befindet sich in der Umsetzungsphase
- Kopfbahnhof 21
 - ⚡ wird als bessere Alternative zu Stuttgart 21 aufgebaut
 - ⚡ wird dies aber wohl nicht beweisen müssen
- ➔ Wichtig, die Auswirkungen von Kopfbahnhof 21 aufzeigen, um einen Vergleich zu ermöglichen



13.07.2010

Seite 4

Folie 4

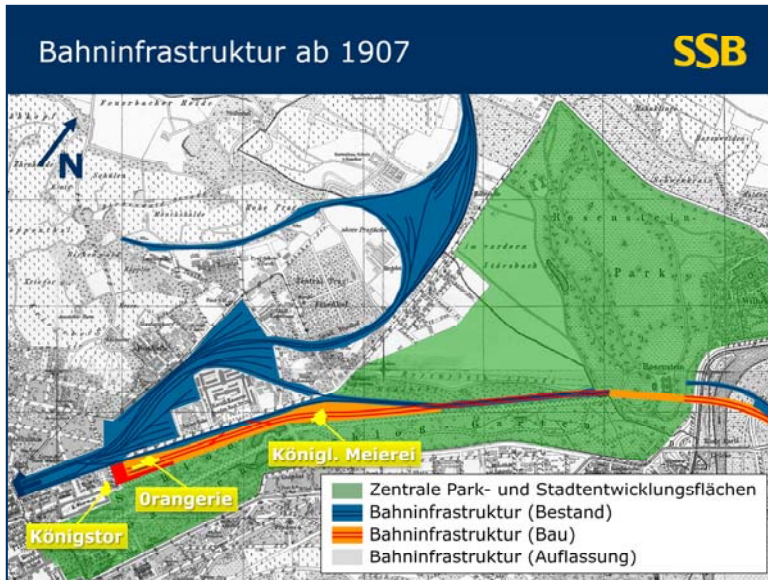
13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Von Befürwortern von Stuttgart 21 wie auch von neutralen Beobachtern wurde zuletzt angemerkt, es sei doch müßig über Kopfbahnhof 21 zu sprechen.
- In gewisser Weise haben sie recht: Stuttgart 21
 - ist rechtlich legitimiert und
 - befindet sich in der Umsetzungsphase
- Zugleich wird Kopfbahnhof 21
 - jedoch als die bessere Alternative zu Stuttgart 21 aufgebaut, obwohl
 - dieser Beweis wohl nicht angetreten werden muss.
- Für die öffentliche Diskussion ist es daher wichtig, die wesentlichen Auswirkungen von Kopfbahnhof 21 aufzuzeigen, um so eine Vergleichbarkeit herzustellen



- Was wir als Bürger in Stuttgart im Jahr 2010 wahrnehmen ist nicht mehr als eine Momentaufnahme in der Entwicklung des Stuttgarter Bahnknotens.
- Lassen Sie mich Sie also zunächst auf eine Zeitreise in die Entwicklungsgeschichte der Gleisanlagen im Zentrum Stuttgarts mitnehmen.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

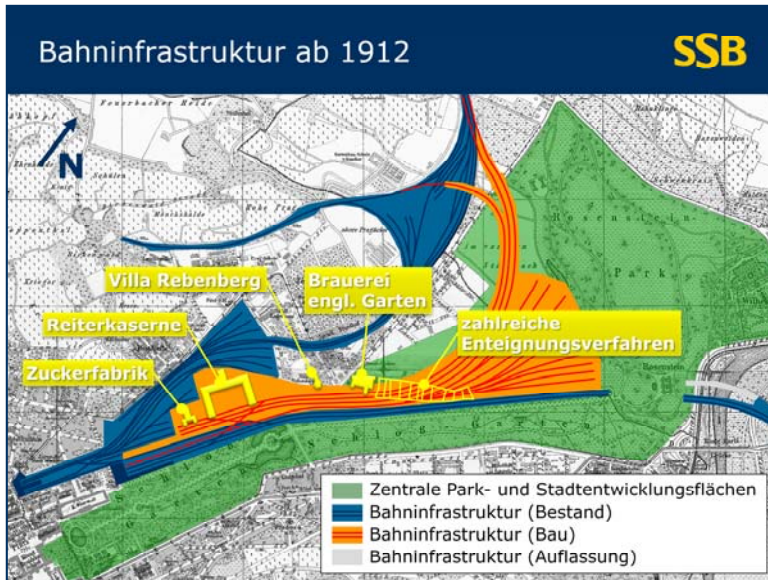
Folie 6

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

Eingriff Mittlerer und Unterer Schlossgarten 1907-1912

- Grundsätzlich ist es aus betriebswirtschaftlicher Sicht vernünftig, einen Neubau auf der „grünen Wiese“ einem Umbau oder einer Sanierung unter laufendem Betrieb vorzuziehen. Bauen unter Betrieb ist technisch anspruchsvoll und zeitraubend, Mehrkosten von 200 bis 300% sind daher durchaus im Rahmen des Üblichen.
- Anfang des 19. Jh. reichte der Centralbahnhof an der Schloss- heute Bolzstraße trotz zahlreicher kleinerer Erweiterungen und Anpassungen für den rasant wachsenden Bahnverkehr nicht mehr aus. Für den Bau des Bonatzbahnhofs, der großen Neuordnung der Stuttgarter Bahnknotens, nutze man zur Vermeidung des Bauens unter Betrieb gezielt Flächen, die bislang noch nicht von Gleisen in Anspruch genommen wurden. Der Bau der Gleisanlagen des heutigen Kopfbahnhofs wurde damit zu einer bedeutenden Zäsur in der Städtebaugeschichte Stuttgarts.
- Ein 40 bis 80 Meter breiter Streifen der Königlichen Anlagen (heute Mittlerer und Unterer Schlossgarten) wurde für den Bau benötigt. Am heutigen Platz der Gleise 12 bis 14 stand ehemals eine „prächtige Orangerie inmitten herrlicher Parkanlagen“ (Zitat Württembergisches Landesmuseum). Auch bedeutende Bauwerke des württembergischen Klassizismus wie das Königstor am Ende der unteren Königsstraße sowie die königliche Meierei im Unteren Schlossgarten fiel dem Bau des Bonatzbahnhofs zum Opfer.
- Durch den Park zog sich nun auf nahezu voller Länge eine bis zu 8 Meter hohe Mauer aus Stampfbeton, hinter der das natürlich ansteigende Gelände eben angeglichen wurde.
- Die barocke Parkanlage wurde amputiert und ihrer Symmetrie beraubt, was erst mit der umstrittenen Neugestaltung zu den Bundesgartenschauen 1961 (Oberer und Mittlerer Schlossgarten) bzw. 1977 (Unterer Schlossgarten) korrigiert wurde.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

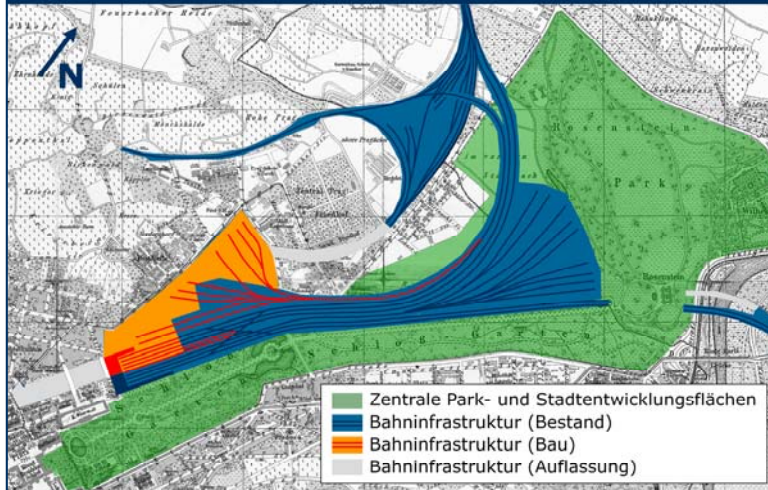
Folie 7

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

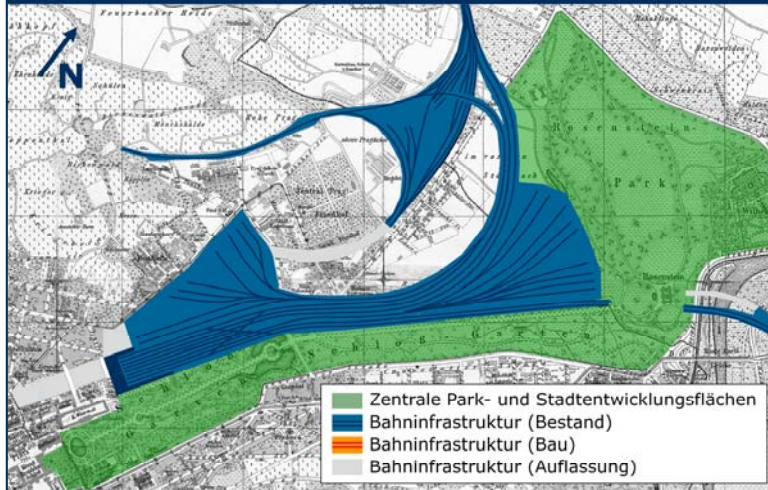
Eingriff Rosensteinpark

- Um den laufenden Betrieb nicht zu stören, suchte man sich auch für den Neubau der von zwei auf vier Gleise auszubauenden Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach und aus Richtung Cannstatt neue Flächen. Die Lage der alten Zuführung der Gäubahn sowie der Strecke aus Richtung Feuerbach ist noch heute an den Konturen des Pragfriedhofs erkennbar.
- Der Neubau des Abstell- und Wartungsbahnhofs, des Paketpostamts sowie des 600 Meter langen, dreigeschossigen Überwerfungsbauwerks der Zufahrtsgleise erfolgte auf ursprünglich für die Stadtentwicklung vorgesehenen Brachflächen und unter Einbeziehung von Randbereichen des Rosensteinparks.
- Hierzu wurden zahlreiche Grundstücksbesitzer am Mühlberg (heute im Bereich des Tunnelgebirges) enteignet.
- Auch zahlreiche stadtbildprägende Gebäude wurden Opfer des Bonatzbahnhofs:
 - Zuckerfabrik (Nähe des heutigen Pariser Platzes)
 - Reiterkaserne (heute im künftigen Europaviertel gelegen)
 - Villa Rebenberg (Nähe der heutigen Conradi-Hochhäuser)
 - Brauerei und Englischer Garten (Nähe des heutigen Ufa-Palastes)
- Gäubahnviadukt über den inneren Nordbahnhof: Überquert die bisherigen Zulaufgleise von Feuerbach. Beispielhaft für die Absicht, das Bauen unter Betrieb zu vermeiden und die Infrastruktur neben den bisherigen Gleisflächen neu zu erstellen.



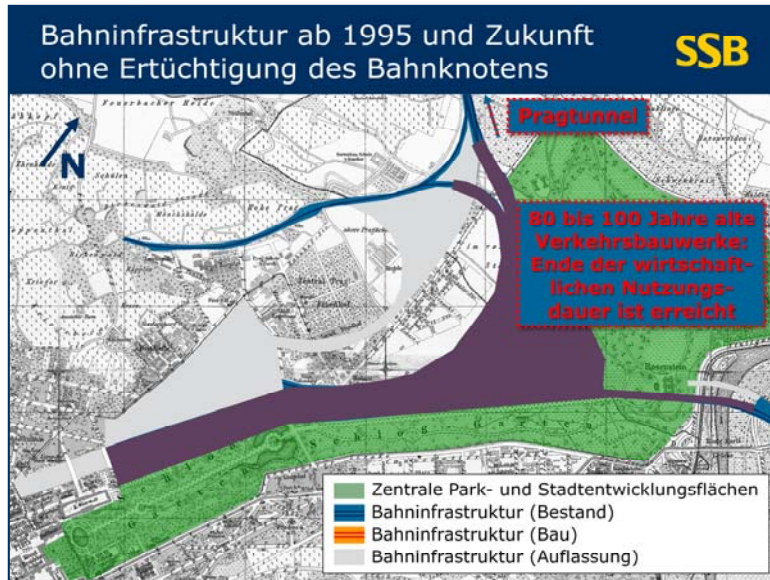
Rückbau Centralbahnhof, Bau Güterbahnhof auf heutigem A1-Gebiet

- Nach Anschluss der Strecken von Pragtunnel und von der Gäubahn an den Südteil des Bonatzbaus konnte der alte Centralbahnhof an der Schloss- heute Bolzstraße zurückgebaut werden.
- Auch die Gleisverbindung parallel zum Pragtfriedhof wurde aufgelassen.
- Der Nordabschnitt des Bonatzbaus mit weitem acht Bahnsteiggleisen sowie die Ortsgüteranlage und der Stückgutbahnhof auf der Fläche des heutigen Europaviertels konnten gebaut werden.



Größte Ausdehnung der Bahnanlagen

- Mit der vollständigen Einweihung des Bonatzbaus im Jahr 1927 konnten die gesamten Gleisanlagen ihrer Bestimmung übergeben werden.
- Damit erreichten sie ihre bis heute größte Ausdehnung.
- Nach dem Krieg wurden sie ohne Veränderung der einbezogenen Flächen wieder aufgebaut.
- Um Bahnknotenpunkt und Parkanlagen herum entwickelte die Stadt sich weiter, heute liegen die Gleisflächen mitten im Zentrum der Landeshauptstadt.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 10

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

Vergleich mit der Situation heute

- Bau Aufrechterhaltung des bestehenden Bahnknotens können die Flächen des Europaviertels sowie des inneren Nordbahnhofs einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden.
- Die verbleibenden Anlagen haben mit 80 bis 100 Jahren das Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht.
- Vereinfachte Definition des Endes der wirtschaftlichen Nutzungsdauer: Kosten Sanierung erreichen oder übersteigen Kosten eines Neubaus.
- In den letzten Jahrzehnten haben wir mit dem Bahnknoten Stuttgart von den Leistungen und Opfern der vorhergehenden Generationen profitiert. Die Infrastruktur haben wir „erbt“. Nun sind wir in der Verantwortung.

Wegen des

- Alters der Anlagen sowie der
- unzureichenden Leistungsfähigkeit

→ besteht dringender Handlungsbedarf!

13.07.2010 Seite 11

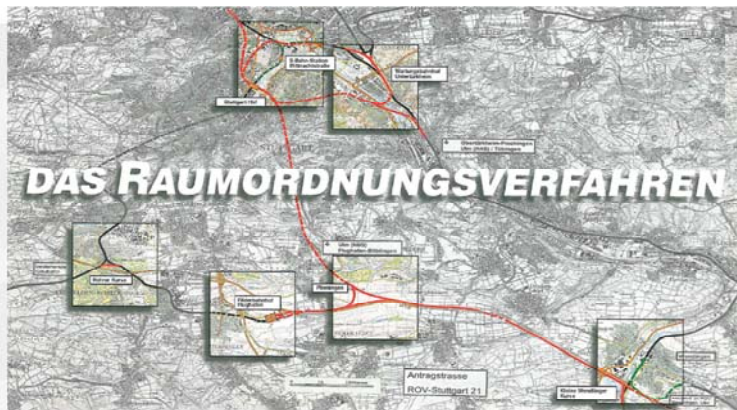
Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 11

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Die Bahninfrastruktur im Zentrum Stuttgarts hat nicht nur ein kritisches Alter erreicht, sondern wird Tag für Tag an der Grenze der Leistungsfähigkeit betrieben.
- Von allen relevanten Akteuren daher unbestritten:
Es besteht dringender Handlungsbedarf!



Publikation „Das Raumordnungsverfahren“ 1997
13.07.2010

Seite 12

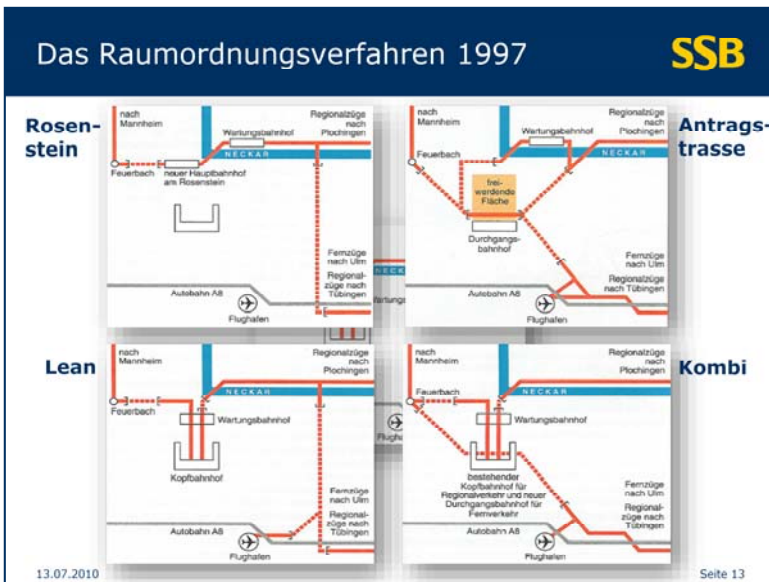
Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 12

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- In der ersten Hälfte der 1900er Jahre wurden zahlreiche Varianten für die Ertüchtigung des Bahnknotens Stuttgart sowie für die Neubaustrecke nach Ulm diskutiert.
- 1996/1997 wurde dann das für Infrastrukturvorhaben dieser Größenordnung zwingend vorgeschriebene Raumordnungsverfahren durchgeführt.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 13

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Im Raumordnungsverfahren wurden vier grundsätzlich verschiedene Varianten eingehend untersucht.
- Lean:
 - Sanierung und Ertüchtigung des Kopfbahnhofs sowie des Wartungsbahnhofs Rosenstein
 - Bau eines Anschlusstunnels von Obertürkheim nach Denkendorf Richtung NBS mit Abzweig zum Flughafen
- Kombi:
 - Sanierung des Kopfbahnhofs für den Regionalverkehr
 - Bau eines viergleisigen Durchgangsbahnhofs an der bisherigen Stelle
 - Anschlusstunnel aus dem Talkessel zur Autobahn 8 Richtung NBS mit Abzweig zum Flughafen
- Antragstrasse:
 - Bau eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofs an bisheriger Stelle
 - Wartungsbahnhof in Untertürkheim und ringförmiger Anschluss
 - Anschlusstunnel aus dem Talkessel zur Autobahn 8 Richtung NBS mit Abzweig zum Flughafen
 - Räumung nahezu aller innerstädtischer Gleisflächen
- Hauptbahnhof am Rosenstein:
 - Bau eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofs am Rosensteinpark
 - Wartungsbahnhof in Untertürkheim
 - Anschlusstunnel aus dem Talkessel zur Autobahn 8 Richtung NBS
- Alle Varianten gemeinsam: Das unterstellte Betriebsprogramm kann grundsätzlich gefahren werden.
- Unbestritten: Alle Varianten sind somit machbar!



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 14

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- In der weiteren Debatte haben sich zwei Varianten behauptet:
 - Lean wurde weiterentwickelt zu „Kopfbahnhof 21“,
 - die Antragstrasse firmiert heute unter „Stuttgart 21“

**Gedankenspiel:
Bahnprojekt Kopfbahnhof 21**

Folie 15

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Gedankenspiel: Die obere Raumordnungsbehörde, das RP Stuttgart hätte sich nach Abwägung der Alternativen für die Variante Lean, heute Kopfbahnhof 21 entschieden.
- Die Bahn als Vorhabenträgerin ist heute an der Realisierung von K21.
- Lassen Sie mich in den kommenden Minuten das „Bahnprojekt Kopfbahnhof 21“ näher erläutern.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 16

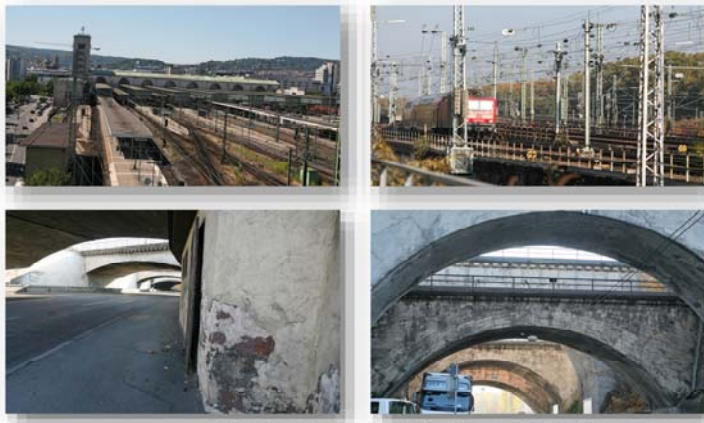
13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Im Detail will ich auf folgende Punkte eingehen, die hier in einer Art „geographischen Inhaltsverzeichnis“ wiedergegeben sind
- Dazu bewegen wir uns ausgehend vom Hauptbahnhof im Uhrzeigersinn durch die neu zu bauende bzw. mitzunutzende Bahninfrastruktur:
 1. Sanierung Gleisvorfeld
 2. Bau Rosensteintunnel II (und ggf. III)
 3. Bau Neckarbrücke II (und ggf. III)
 4. Neubaustrecke Neckartal
 5. Anschlusstunnel NBS
 6. Anschlussstrecke NBS
 7. Bhf. Flughafen/Messe
 8. Filderbahn Rohr-Flughafen
 9. Ertüchtigung Gäubahn



- Der gesamte innerstädtische Gleisbereich muss unter laufendem Betrieb saniert werden:
 - Schienen
 - Über 700 Weichen (einschl. Werk Rosenstein)
 - Fahrleitungsanlagen
 - Leit- und Sicherungstechnik
 - Ingenieurbauwerke
- Exemplarisch sehen Sie hier einige wichtige Infrastrukturelemente, die bei ihrer Sanierung jeweils den laufenden Betrieb stark beeinflussen.
- Die Sanierung mit zahlreichen Bauwischenzuständen wird sich über 10 bis 15 Jahre erstrecken
- Es muss auch nachts gebaut werden
- Rottenwarntöne mit Typhonen sind unerlässlich. Lärmarme Warnsysteme können eingesetzt werden, so dass Warntöne mit 126 dB(A) nur noch in Ausnahmefällen gegeben werden müssen.
- Die Probleme bei der S-Bahn zeigen: Bauen unter Betrieb an hochkomplexen Bahnanlagen ist eine anspruchsvolle Angelegenheit, bei der Überraschungen nicht vollständig ausgeschlossen werden können.



13.07.2010

Seite 18

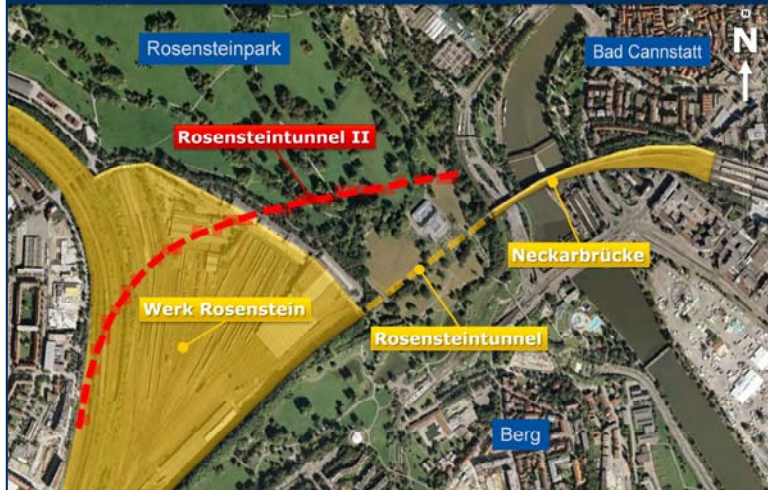
Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 18

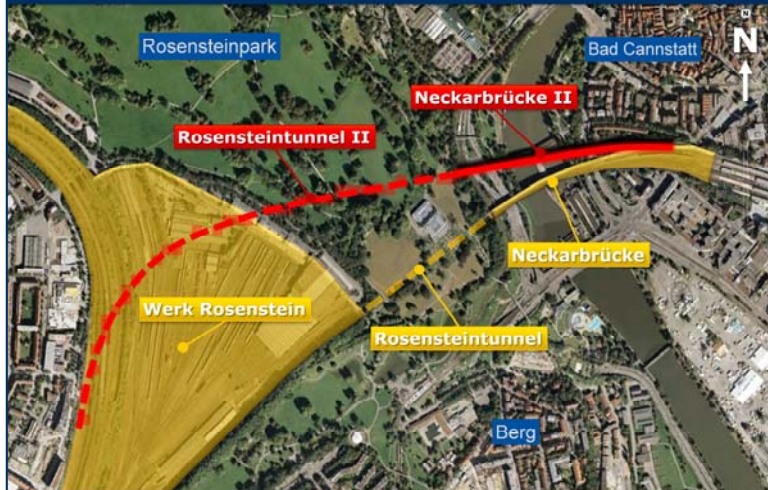
13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Hier sehen Sie
 - einen kleinen Teil des Einfahrtsbereichs in den Kopfbahnhof
 - das sog. Tunnelgebirge (vom künftigen Europaviertel aus)
 - die Brücken an der Wolframstraße
 - die Brücken an der Goppeltstraße
- All das muss unter Betrieb in den „Neuzustand“ zurückversetzt werden



- Zusätzlich zur Sanierung muss die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs gesteigert werden
- Dazu wird unter dem Werk Rosenstein sowie dem Rosensteinpark der zweigleisige Rosensteintunnel II bergmännisch erstellt
- Die Tunnelstrecke muss im Bereich des Gleisvorfeldes in die vorhandene Infrastruktur eingebunden werden. Hierzu sind erhebliche Anpassungen in der Gleisgeometrie sowie in der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.



- Über den Neckar im Bereich des Elefantensteigs wird die zusätzliche zweigleisige Neckarbrücke neu gebaut.
- Da die Unterquerung des Schlosses Rosenstein vermieden werden muss (hier liegt der erste Rosensteintunnel), kann die Neckarbrücke II nicht parallel zur bestehenden gebaut werden.
- Abhängigkeiten mit dem zum Bau anstehenden Rosensteintunnel der Bundesstraße 10 sowie mit dem Umbau des Leuzeknotens sind zu berücksichtigen.



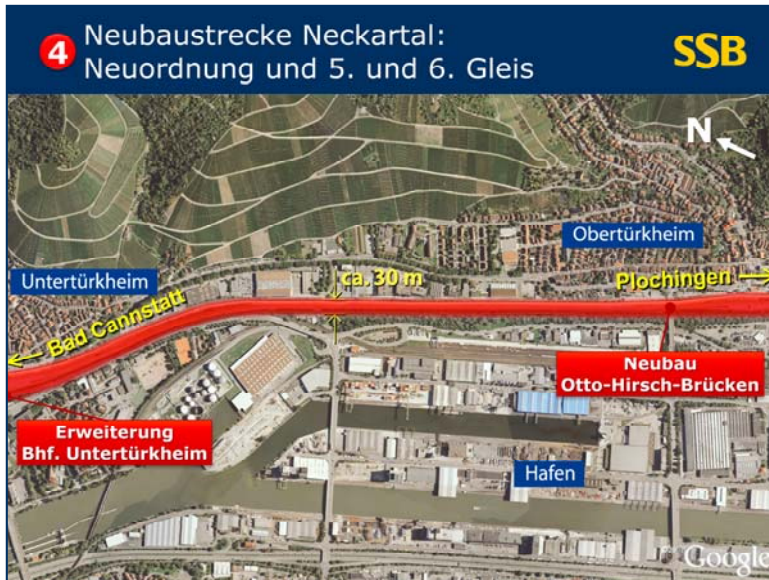
Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 21

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Um weitere städtebauliche Entwicklungsflächen zu gewinnen, wird die Verlegung des Wartungsbahnhofs Rosenstein nach Untertürkheim erwogen.
- Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit müssen dafür jedoch zwei weitere Rangiergleise gebaut werden.
- Diese müssen von der Südseite aus in das Gleisvorfeld eingeführt werden und verlaufen parallel zu den Gleisen am Schlossgarten.
- Die ohnehin abgängige Platanenallee muss hierfür gefällt werden.
- Wegen der geringen Überdeckung muss der „Rosensteintunnel III“ südlich des Schlosses Rosenstein in offener Bauweise erstellt werden. Das ursprüngliche Parkgelände wird anschließend wieder hergestellt, für die zu fällenden Bäume sind Neupflanzungen vorzunehmen.
- Die „Neckarbrücke III“ wird parallel zu bestehenden Brücke erstellt.
- Auf Cannstatter Seite sind Eingriffe in die vorhandene Bebauung erforderlich.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 22

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Von der Zusammenführung von Neckartal- und Schusterbahn (im Bereich der Brücke der B14) bis zum Abzweig der NBS bei Obertürkheim muss die vorhandene Gleistrasse mit dem Bau des 5. und 6. Gleises neu geordnet werden.
- Eine Bahnkörperverbreiterung mittels beidseitigen Stützmauern unter Inanspruchnahme der jeweiligen Böschungsbereiche ist möglich. Dazu sind ca. 4.200 m Stützmauern mit einer Höhe zwischen 6,00 und 8,00 m erforderlich. Die Stützmauern sind so auszubilden, dass sie die beiden äußeren Lärmschutzwände aufnehmen können.
- Zwischen Untertürkheim, Großglocknerstraße und EÜ Hafenbahnstraße, bzw. Otto-Hirsch-Brücken, das sind 900 m bzw. 2.025 m Streckenlänge, sind jeweils mindestens drei, wahrscheinlich aber vier Lärmschutzwände mit einer Höhe von im Schnitt 5 m Höhe erforderlich. Das bedeutet minimal 2.700 m bzw. maximal 8.100 m neue Lärmschutzwände.
- Neben den beiden neu hinzu kommenden Gleisen müssen die bestehenden Gleise neu konfiguriert werden. (Gleisabstände aus Linien- und Richtungsbetrieb, Oberleitungs- und Signalstandorten, Lärmschutzwände, etc.).
- Zur Aufrechterhaltung der Gleisverbindung Rangierbahnhof Untertürkheim – Hafen (Gleis 1 im Bahnhof Untertürkheim) ist es erforderlich, auf der Seite Karl-Benz-Platz den Bahnkörper zwischen Arlbergunterführung (Stadtbahn) und Großglocknerstraße mit Stützmauern zu verbreitern ein siebtes Gleis anzufügen. Dies ist mit erheblichen Eingriffen im Bereich des Benzplatzes verbunden.
- Um die sechsgleisige Gleistrasse aufzunehmen, müssen die Otto-Hirsch-Brücken neu gebaut werden (gleich noch im Detail)

4 Neubaustrecke Neckartal:
Trassierungskorridor Talquerung

SSB



**Kopfbahnhof 21 –
Alternative oder
Phantom?**

Folie 23

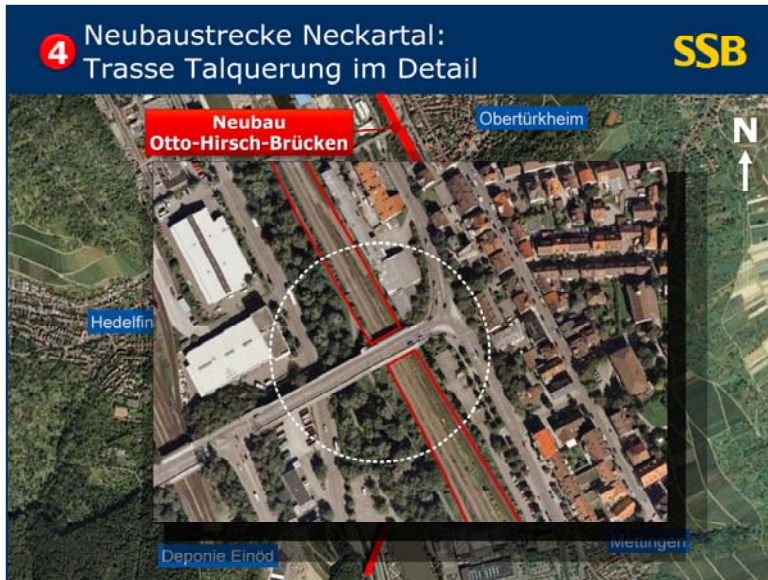
13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Für die Talquerung ist der hier dargestellte Trassierungskorridor im Bereich des Hafens bzw. des Daimlerwerks Mettingen vorgesehen.
- In diesem Bereich wurden vier Trassenvarianten eingehend untersucht.
- Ergebnis: Eine ebenerdige Führung ist aufgrund zahlreicher Zwangs- und Konfliktpunkte nicht möglich



- Angestrebt wird nun eine aufgeständerte Hochtrasse.
- Der exakte Verlauf der Hochtrasse wurde von den Befürwortern von Kopfbahnhof 21 im Oktober 2009 weiter präzisiert.
- Die gesamte Hochtrasse einschl. der Anrampung im Bhf. Obertürkheim bis zum Tunnelportal bei der Deponie Einöd hat eine Länge von ca. 3.150 m
- Sie ist mit umfassenden Lärmschutzmaßnahmen (5 bis 6 m hohe Lärmschutzwände) zu versehen.
- Im Folgenden wird diese Trasse der Talquerung detailliert dargestellt



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 25

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Die Otto-Hirsch-Brücken sind zu schmal für zwei weitere Gleise und müssen verbreitert bzw. neu gebaut werden.
- Eine bauzeitliche Sperrung und Verkehrsumleitung würde den Bauablauf erheblich beschleunigen und Kosten reduzieren.



- Hier sehen Sie die heutige Gleiskonfiguration im Bhf. Obertürkheim, Blickrichtung Esslingen
- Im Bereich des nicht mehr erforderlichen Regionalbahnsteigs am Bhf. Obertürkheim ergibt sich der erforderliche Platz für die Entwicklung der Rampenlänge zur Überführung der Schnellfahrgeleise in die Hochlage
- Ein vergleichbares Rampen- und Brückenbauwerk wurde in Zuffenhausen im Zuge des S-Bahn-Baus erstellt



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 27

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Die Anlagen des Sportvereins Obertürkheim (Fußballplatz, Tennisplätze, Vereinsheim) müssen in Hochlage überquert werden
- Die Beeinträchtigungen sind so groß, dass der Fortbestand an dieser Stelle nicht möglich ist.
- Anlagen werden an einen neuen Standort verlagert und die frei werdenden Flächen renaturiert.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 28

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Gewerbegebäude entlang der Hafenbahnstraße werden von der Hochtrasse sehr stark bedrängt.
- Ggf. Abriss und Entschädigung

4 Neubaustrecke Neckartal:
Trasse Talquerung im Detail

SSB



**Kopfbahnhof 21 –
Alternative oder
Phantom?**

Folie 29

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Die Anschlussstelle der Hafenbahnstraße an die Uferstraße (B10) muss in Ebene plus 2 überquert werden.
- Sehr große Spannweiten bei Überquerung des Neckars sind erforderlich



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 30

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Zwischen B10 und Deponiekörper der Deponie Einöd mündet die Hochtrasse in den NBS-Anschlusstunnel
- Bauzeitlich muss erheblich in die bestehende Waldfläche eingegriffen werden
- Ein Teil des Waldes kann nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder aufgeforstet werden.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 31

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- An die Hochtrasse im Neckartal schließt sich der Anschlussstunnel an die Neubaustrecke an.
- Zusammen mit den teilweise unterirdischen Abzweigbauwerken Scharnhäuser, Denkendorf und Neuhausen werden knapp 27 km eingleisige Tunnelröhren größtenteils bergmännisch aufgeföhren.

6 Anschlussstrecke NBS Wendlingen-Ulm **SSB**



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 32

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Ein wichtiger Bestandteil von Kopfbahnhof 21 ist die Anschlussstrecke an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm parallel zur Autobahn 8
- Die Leistungsertüchtigung des Kopfbahnhofes mit dem Bau eines 5. und 6. Gleises vom Hauptbahnhof unter dem Rosensteintunnel und über den Neckar sowie von Bad Cannstatt bis Obertürkheim entfaltet nur mit den Bau der NBS Wendlingen-Ulm eine verkehrliche Wirkung
- Kopfbahnhof 21 ist (wie die Variante Stuttgart 21) fest mit der NBS Wendlingen-Ulm verbunden



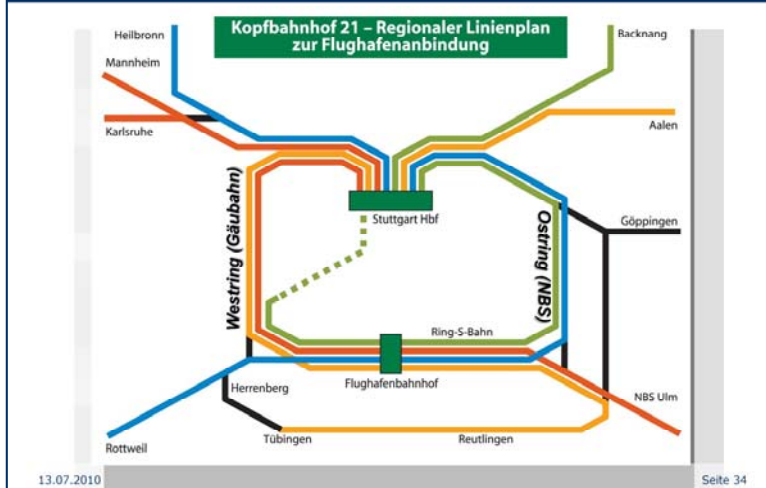
Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 33

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Mit Erreichen des Bahnhofs am Flughafen von Osten her schließt sich buchstäblich der Streckenkreis, auf dem das Betriebskonzept von Kopfbahnhof 21 abgewickelt werden soll.
- Lassen Sie mich nachfolgend einen Einschub machen und das Betriebskonzept von Kopfbahnhof 21 erläutern



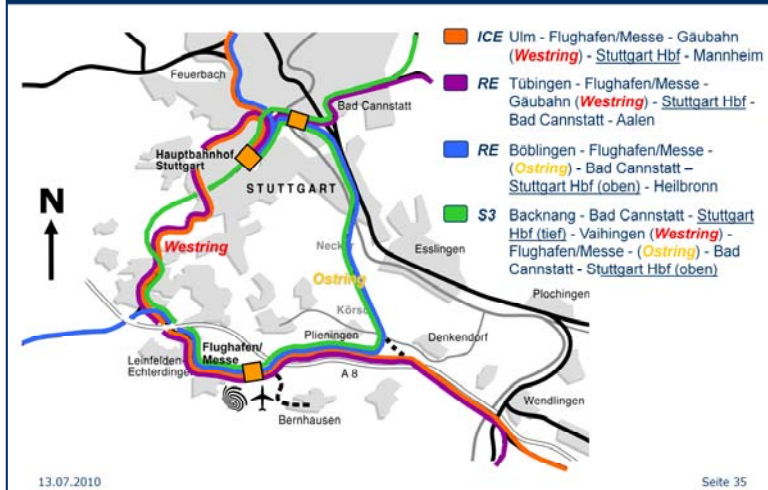
Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 34

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Auf dieser Darstellung der Befürworter von Kopfbahnhof 21 sind die wesentlichen Linienführungen über die Ringstrecke, gebildet aus dem Westring (bestehende Gäubahn) und dem Ostring (Neubaustrecke) abgebildet.



- Lassen Sie uns exemplarisch einige Linienführungen näher beleuchten
- Beispiel ICE München-Stuttgart(Flughafen)-Stuttgart(Hbf.)-Mannheim:
 - In 24 Minuten auf der Neubaustrecke von Ulm zum Flughafen, in weiteren 22 Minuten über die bestehende Gäubahn zum Hauptbahnhof
- Beispiel RE Tübingen-Stuttgart(Flughafen)-Stuttgart(Hbf.)-Aalen
 - Heute aus Richtung Tübingen dem Neckar bis nach Stuttgart folgend, künftig über die Wendlinger Kurve in 32 Minuten zum Flughafen. Von dort nun ebenfalls über die bestehende Gäubahn in weiteren 22 Minuten zum Hauptbahnhof.
- Auch aus Richtung Böblingen ergeben sich nach diesem Konzept neue Streckenführungen:
 - Züge werden nun nicht mehr über die Gäubahn, sondern über den Flughafen und die Neubaustrecke ins Neckartal und weiter über den Bahnhof Bad Cannstatt nach Stuttgart geführt. Hier beispielsweise RE Böblingen-Stuttgart(Flughafen)-Stuttgart(Hbf.)-Heilbronn
- Einzig die Züge der S3 würden den sog. „Ring“ vollständig befahren:
 - Aus Richtung Backnang kommend würde sie nicht mehr am Flughafen enden, sondern einmal im Kreis bis zum bestehenden Kopfbahnhof geführt.
- Durch die Ost-West-Rochade der Linien ergibt sich insbesondere am Bahnhof Flughafen sowie auf der Filderbahn Rohr-Flughafen eine wesentlich höhere Gleisbelegung als heute.

Züge pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit

- 1 ICE (Ulm – Flughafen – Westring – Stuttgart Hbf – Mannheim)
- 1 ICE (Zürich – Flughafen – Ostring – Stuttgart Hbf – Nürnberg)
- 4 RE (2x Tübingen – Flughafen – Westring – Stuttgart Hbf – Crailsheim)
- (2x Böblingen – Flughafen – Ostring – Stuttgart Hbf – Heilbronn)
- 4 S-Bahnen (Backnang – Hbf (tief) – Vaihingen – Flughafen – Ostring – Stg Hbf (S3) (oben) und
- 4 S-Bahnen (Schorndorf – Hbf (tief) – Vaihingen – Flughafen – Filderstadt (S2))

14 Züge pro Stunde und Richtung (bzw. 28 Züge im Streckenquerschnitt)



- Erhöhte Zugbelegung: 4 → 14 bzw. 8 → 28 pro Stunde
- Bahnsteig für ICE 1 und 2 x ICE2/3: 300 m → 420 m
- Bahnsteighöhe für Fern-/Regionalzüge anpassen: 96 cm → 76 cm

13.07.2010

Seite 36

Kopfbahnhof 21 –
Alternative oder
Phantom?

Folie 36

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Heute verkehren am Bahnhof Flughafen/Messe 4 S-Bahnen pro Stunde und Richtung, also 8 Züge pro Stunde im Streckenquerschnitt
- Zugbelegung Bei Kopfbahnhof 21: Siehe Folie
- **Nachrichtlich in der Station Terminals S21: Züge pro Stunde und Richtung in der HVZ**

- 1 ICE ((Nürnberg -) Stuttgart Hbf – Flughafen – Böblingen - Zürich)
- 2 RE (Heilbronn – Stuttgart Hbf – Flughafen - Böblingen)
- 4 S-Bahnen (Schorndorf – Hbf (tief) – Vaihingen – Flughafen – Filderstadt (S2))

7 Züge pro Stunde und Richtung

- Für den Halt eines ICE 1 muss der Bahnsteig von heute 300m auf 420m verlängert werden
- Die Höhe einer Bahnsteigkante muss für den planmäßigen Fern- und Regionalverkehr auf 76 cm abgesenkt werden. Eine Genehmigung hierfür liegt bereits vor. Bei der Variante Stuttgart 21 wird dieser Lösungsweg allerdings gerade von den Befürwortern von K21 kritisch gesehen.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

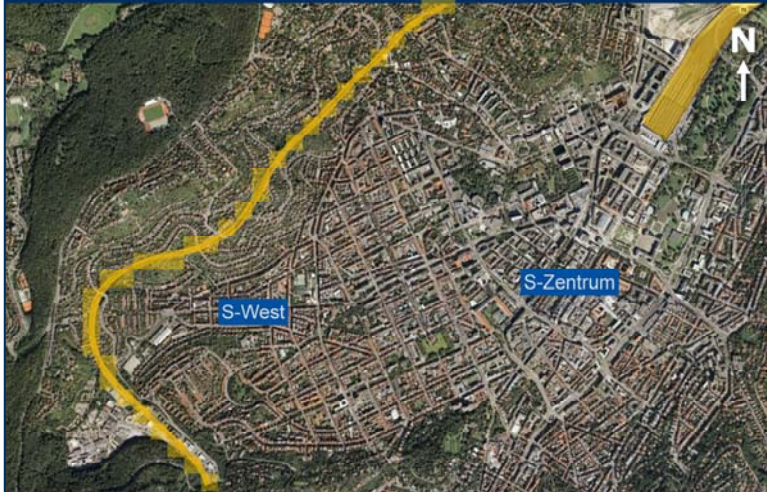
Folie 37

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

Mischnutzung der Filderbahnstrecke zwischen Rohr und Flughafen

- Die für einen reinen S-Bahn-Betrieb genehmigte Filderbahnstrecke zwischen Rohr und Flughafen wird künftig im Mischbetrieb von Fern- und Regionalzügen mitgenutzt. Der Gleismittenabstand im Flughafentunnel, im Tunnel Echterdingen bzw. in der Trogführung in Leinfelden liegt mit 3,80 m um 20 cm unter der Regelvorgabe von 4,00 m. Die Tunnel selbst sind mit 9,00 m um 40 cm schmaler als die Regelvorgabe von 9,40 m
- Für den Mischbetrieb liegt zwischenzeitlich eine bis 2035 begrenzte Ausnahmegenehmigung vor.
- Die Streckenbelegung auf dem Abschnitt Rohr – Flughafen nimmt bei Kopfbahnhof 21 bezogen auf den Ist-Zustand um 250% zu (von 8 auf 28 Züge im Streckenquerschnitt in der Spitzenstunde)
- Bei der Variante Stuttgart 21 nimmt sie bezogen auf den Ist-Zustand um 75% zu (von 8 auf 14 Züge)
- Direkter Vergleich: Bei Kopfbahnhof 21 ist die Streckenbelegung genau doppelt so hoch wie bei der Variante Stuttgart 21
- Nach Höchststrichterlichen Urteil darf eine Bestandsstrecke bis zur Leistungsgrenze betrieben werden, ohne dass ein Anspruch auf Lärmsanierung entsteht. Die Änderungen an der bestehenden Filderbahnstrecke sind unwesentlich und nicht Bestandteil der Planfeststellung. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen besteht somit nicht



Ertüchtigung der Gäubahn

- Wie die zentralen Gleisanlagen muss auch die sich den Stuttgarter Talkessel entlang windende Gäubahn einschließlich ihrer Tunnel unter laufendem Betrieb saniert werden.
- Auch hier muss zur zeitlichen Begrenzung der baubedingten Auswirkungen nachts gearbeitet werden
- Die Gäubahn erfährt durch Kopfbahnhof 21 eine Aufwertung. Künftig wird die Streckenbelegung tendenziell zunehmen.
- Auch hier besteht aus den vorstehend genannten Gründen kein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen
- Bei Kopfbahnhof 21 bleibt die Gäubahn auch künftig dem Güterverkehr als Ausweichstrecke vorhanden.

**Bahnprojekt Kopfbahnhof 21:
Städtebauliche Dimension**

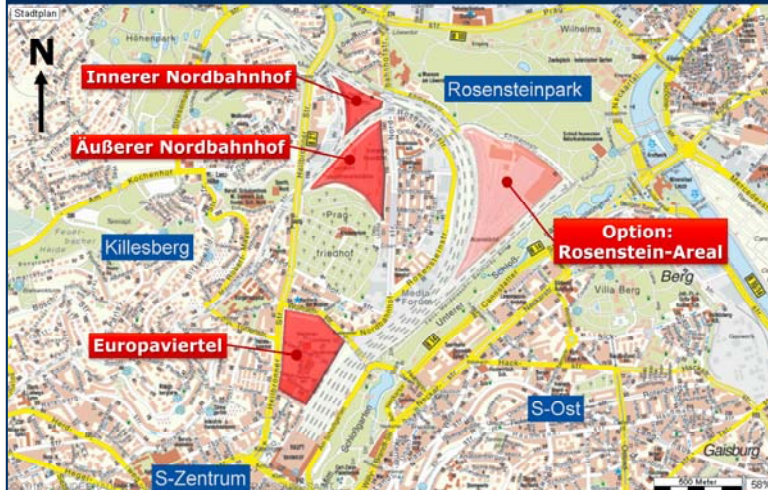
**Kopfbahnhof 21 –
Alternative oder
Phantom?**

Folie 39

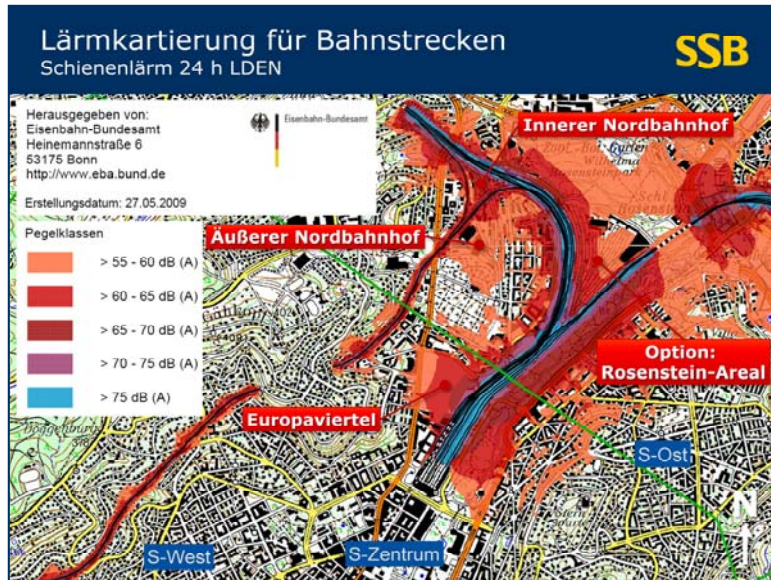
13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Nach den bahntechnischen Wirkungen von Kopfbahnhof 21 komme ich nun zur städtebaulichen Dimension



- Bei Kopfbahnhof 21 können neben dem Europaviertel insbesondere Flächen am Inneren und Äußeren Nordbahnhof zugeführt werden
- Der Betriebsbahnhof Rosenstein kann optional nach Untertürkheim verlegt werden. Die Vorteil der diesenfalls frei werdenden Flächen ist jedoch gegen die Eingriffe in die Parkanlagen zur Erstellung der Rangiergleise zwischen Hauptbahnhof und Untertürkheim abzuwägen
- Alle Flächen weisen lange gemeinsame Kanten mit den verbleibenden Bahnanlagen auf
- Es wird nicht verkannt, dass die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den frei werdenden Flächen dadurch gemindert wird.



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 41

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Auf dieser Karte sind die Lärmimmissionen für die bei Kopfbahnhof 21 in der Innenstadt verbleibenden Bahnanlagen zu sehen.
- Die Karte wurde vom Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage der „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) erstellt und ist im Internet frei zugänglich
- Dargestellt ist der 24-Stunden-Mittelungspegel LDEN (Day-Evening-Night)
- Entsprechend ermittelte Pegel oberhalb 60 Dezibel (A-bewertet) gelten als gesundheitsrelevant und sind zu vermeiden
- Alle frei werdenden Flächen sind erheblich verlärmte. Besonders stark betroffen ist das Gebiet am Äußeren Nordbahnhof, das vollständig von Bahnanlagen umgeben ist
- Es müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um in den frei werdenden Flächen attraktiven Wohnraum zu schaffen.
- Deutlich weniger anspruchsvoll ist hingegen die Ausweisung von Büro- und Gewerbeflächen



13.07.2010

Seite 42

Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 42

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Wird der Wartungsbahnhof Rosenstein beibehalten, bleibt der im Bild ersichtliche Zustand unverändert.
- Bei Verlagerung des Wartungsbahnhofs können die Stützmauer sowie die Anlagen links davon entfallen.
- Die rechts im Bild sichtbaren Gleise müssen dann jedoch um ein fünftes und sechstes Gleis zur Anbindung des Wartungsbahnhofs in Untertürkheim ergänzt werden, was Eingriffe in die am rechten Bildrand ersichtlichen unteren Anlagen zur Folge hätte.

Ertüchtigung / Sanierung Kopfbahnhof	1,7 Mrd. €
⚡ Sicherungs-/Betriebsleittechnik	
⚡ Brücken- und Kreuzungsbauwerke	
⚡ Prag- und Rosensteintunnel	
⚡ Abstellbahnhof Rosenstein	
⚡ 2 zusätzliche Gleise nach Cannstatt	
Anschluss an NBS in Wendlingen	1,5 Mrd. €
⚡ 6-gleisiger Ausbau Bad Cannstatt – Obertürkheim	
⚡ Neubaustrecke Obertürkheim – Wendlingen	
Anbindung Flughafen/Messe	0,5 Mrd. €
⚡ Verbindungsstrecke mit Gleisdreieck bei Denkendorf	
⚡ Anbindung S-Bahnhof Flughafen/Messe	
⚡ Rohrer Kurve Richtung Böblingen	
⚡ Sanierung Gäubahn Hbf – Vaihingen	
Gesamt	3,7 Mrd. €

Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 43

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- Die 2009 aktualisierte Kostenschätzung für Kopfbahnhof 21 beläuft sich auf rund 3,7 Mrd. EUR
- Auf einer vergleichbaren Kostenbasis ist Kopfbahnhof 21 somit rund 10% günstiger als die Variante Stuttgart 21.



- Soweit das Gedankenspiel zum "Bahnprojekt Kopfbahnhof 21"
- Zurück zur Realität...



Kopfbahnhof 21 – Alternative oder Phantom?

Folie 45

13.07.2010

(C) SSB AG 2010

- ... und wie sie derzeit wahrgenommen wird.
- Beispielhaft für viele vergleichbare Diskussionsstränge sind die aktuellen Diskussion über Stuttgart 21 in Leinfelden-Echterdingen
- Hier ein Artikel der Stuttgarter Zeitung vom 02. Juli 2010:
 - Die Schutzgemeinschaft Filder wird damit zitiert, dass sie Stuttgart 21 ablehnt und stattdessen auf das „Alternativprojekt“ [Kopfbahnhof 21] setzt, das den Erhalt des Kopfbahnhofs vorsieht.
 - Besonders wütend sind die Bürger demnach über die Erteilung der Ausnahmegenehmigung für die Mitnutzung der S-Bahnstrecke durch Regional- und Fernzüge. Doch eben diese Ausnahmegenehmigung wäre auch bei Kopfbahnhof 21 erforderlich. Bei K21 spielt die Filderbahn eine Schlüsselrolle für das Betriebskonzept, denn hier begegnen sich sowohl auf der Gäubahn wie auch auf der Neubaustrecke bzw. auf der Neckartalbahn verkehrende Züge
 - Nahezu jeder weitere von Viereggs in dem Artikel angeführte Kritikpunkt gilt in gleichem Maß auch für K21, bekommt dort aber offenbar nicht das gleiche Gewicht beigemessen
- Diese Ungleichbehandlung gipfelt in dem (im Artikel rot hinterlegten) Zitat von Martin Viereggs: „Der Tiefbahnhof und die Strecke auf den Fildern sind auf Kante genäht“.
- Tatsächlich ist bei Kopfbahnhof 21 am bestehenden Flughafenbahnhof sowie auf der Filderbahn die DOPPELTE Gleisbelegung vorgesehen wie bei Stuttgart 21
- Gleichzeitig wird bei Stuttgart 21 in Frage gestellt, dass der 8-gleisige Durchgangsbahnhof rund 40 Züge in der Spitzenstunde (also 10 Züge je Gleispaar) bewältigen kann.

Aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs
Mannheim, April 2006:

*„Dass für einen **Umbau** des Eisenbahnverkehrsknoten
Stuttgart ein **verkehrlicher Bedarf** besteht und
dieser deshalb an sich aus den im
Planfeststellungsbeschluss aufgeführten verkehrlichen
Gründen [...] planerisch gerechtfertigt ist,
steht **außer Streit**.“*

*„Der Senat hält es für **zweifelhaft**,
**dass ‚Kopfbahnhof 21‘ überhaupt eine
Alternative zu ‚Stuttgart 21‘ ist.**“*

- Bilden Sie sich selbst ein Urteil:
 - Ist K21 ein Phantom oder eine echte Alternative?
- Zum Abschluss ganz schlicht ein Zitat aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim, April 2006:
 - „Dass für einen Umbau des Eisenbahnverkehrsknoten Stuttgart ein verkehrlicher Bedarf besteht und dieser deshalb an sich aus den im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten verkehrlichen Gründen [...] planerisch gerechtfertigt ist, steht außer Streit.“
 - Das ist der eingangs angeführte Konsens zwischen allen relevanten Akteuren. Weiter heißt es dann jedoch im Urteil:
 - „Der Senat hält es für zweifelhaft, dass ‚K21‘ überhaupt eine Alternative zu ‚Stuttgart 21‘ ist.“

Vielen Dank für Ihr Interesse!

**Kopfbahnhof 21 –
Alternative oder
Phantom?**

Folie 47

13.07.2010

(C) SSB AG 2010