Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart

1. Vorsitzender Christoph Link
Telefon 0711 - 6993756

18. Juni 2018

Erforderliche Eisenbahninfrastruktur in Stuttgart

1. Ausgangslage

Stuttgart 21 ist im Bau, mit der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs ist frühestens 2025 zu rechnen; die Anbindung des Flughafens ist mit mehrjähriger Verzögerung nach 2025 anzunehmen.

Stuttgart 21 wird nicht als Erweiterung des bestehenden Kopfbahnhofs gesehen, sondern als städtebauliches Entwicklungsprojekt; mit seinen 8 Durchgangsgleisen ist der Tiefbahnhof bezüglich der Kapazität im besten Fall ein Ersatz für den bestehenden Kopfbahnhof mit 16 Kopfgleisen. Selbst wenn man die behauptete Leistungsfähigkeit von 49 Zügen in der Spitzenstunde unterstellt - die von einer Doppelbelegung der Gleise ausgeht, welche aufgrund der starken Längsneigung voraussichtlich nicht zulässig sein wird - wäre dies gegenüber dem Bestand eine Kapazitätserhöhung von nur etwa 20 Prozent. Auch ist dieser Zuwachs nicht leistbar, wenn der Schienenengpass im Norden von Stuttgart nicht beseitigt wird, was bei Stuttgart 21 nicht vorgesehen ist. Darüber hinaus ist mit dem S 21-Bahnhof weder ein integraler Taktfahrplan realisierbar noch ist eine Erweiterung auf 10 oder mehr Gleise möglich, was ursprünglich angedacht war.

Statt mit einer Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs ist in Teilen mit Verschlechterungen durch Stuttgart 21 zu rechnen:

- Durch die Verlängerung der S-Bahn-Stammstrecke Schwabstraße - Hauptbahnhof bis zur Mittnachtstraße ist eine höhere Störanfälligkeit im Tunnelabschnitt anzunehmen.

- Die geplante Verlagerung der Gäubahn auf die Flughafentrasse (Rohrer Kurve, S-Bahn-Strecke bis Flughafen, Fildertunnel bis Hauptbahnhof) nimmt dieser ihre bisherige eigenständige Trasse im Abschnitt zwischen S-Vaihingen und Hauptbahnhof (Panoramastrecke) und macht sie im Mischverkehr mit der S-Bahn störanfälliger.

Wird darüber hinaus die Panoramastrecke zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof vor der verzögerten Inbetriebnahme des Fildertunnels gekappt, wie es die aktuelle Planung vorsieht, kann für den Interimszeitraum bis zur Flughafenanbindung weder die Gäubahn zum Hauptbahnhof geführt werden (Ende in S-Vaihingen?) noch gibt es eine Ausweichstrecke für die S-Bahn, wenn die Tunnelstrecke Hauptbahnhof - Universität blockiert ist, was immer wieder vorkommt.

Hinzuweisen ist darüber hinaus, dass die vorhandene Schieneninfrastruktur zwischen S-Zuffenhausen und S-Hauptbahnhof mit zwei Gleisen für den S-Bahn-Verkehr und zwei Gleisen für den Regional- und Fernverkehr heute und auch zukünftig die Leistungsfähigkeit im nördlichen Zulauf begrenzt. Ein dringend erforderlicher Ausbau ist aber derzeit nicht vorgesehen.

Fazit:
Schon im bestehenden Netz gibt es Überlastungen im S-Bahn- und im Regionalverkehr zu den Spitzenzeiten, der Bau von S-21 wird an den entscheidenden Engpässen S-Bahn-Stammstrecke und nördliche Anbindung Hauptbahnhof - Zuffenhausen nichts ändern.

2. Ziele zur Verkehrsentwicklung und Auswirkungen auf den ÖPNV

CO_2-Belastung, Überschreitungen der Grenzwerte der Luftschadstoffe Stickoxid und Feinstaub, hohe Lärmbelastungen und hoher Flächenverbrauch durch den motorisierten Individualverkehr erzwingen eine massive Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV. Die nachstehenden Ziele der Stadt Stuttgart, des Landes Baden-Württemberg, des Bundes sowie die Pariser Klimaschutzziele machen deutlich, dass eine zukunftsfähige Mobilität nur durch eine radikale Verkehrswende erreicht werden kann.

2.1 Verkehrsentwicklungkonzept 2030 der Landeshauptstadt Stuttgart [1)]

Die Stadt Stuttgart hat aufgrund der Probleme mit der Feinstaubbelastung und der Stickoxidbelastung im VEK 2030 das Ziel formuliert, den motorisierten Individualverkehr (mit konventionellen Verbrennungsmotoren) um 20 % gegenüber dem Bestand zu mindern. Bezogen auf den Modal Split wäre dies eine Minderung von 45 % auf 36 %, bezogen auf den MIV an der Markungsgrenze (830 000 Kfz/Tag) sind das 166 000 Kfz-Fahrten/Tag, die nicht mehr mit dem Auto gemacht werden.

Um aktuell die Grenzwerte bei der Stickoxidbelastung einzuhalten, wäre nach Aussage des städtischen Umweltamts eine Verkehrsminderung in den Hauptverkehrsstraßen um ca. 50 % erforderlich. Dies würde die oben genannten Verkehrsminderungen noch übertreffen.

An der Markungsgrenze Stuttgart haben wir etwa einen Modal Split von ca. 75 MIV zu 25 ÖPNV. Würden die genannten 20 % des MIV vollständig auf den ÖPNV verlagert werden, verändert sich der Modal Split auf 60 zu 40, die Zahl der ÖPNV-Nutzer erhöht sich etwa auf das 1,6-fache.

(Anmerkung: Im Regionalverkehrsplan wurde zum Vergleich ein Szenario mit einer Verkehrsminderung im MIV um rund 10 % berechnet. Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass

das ÖPNV-Angebot bei vollständiger Verlagerung um rund 40 % erhöht werden muss. Dieser Ansatz liegt etwa in derselben Größenordnung: 20 % Verlagerung vom MIV würde einer Erhöhung um 80 % im ÖPNV entsprechen).

2.2 Klimaschutzszenario des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg [2)]

Im Gutachten "Verkehrsinfrastruktur 2030", das das Verkehrsministeriums BW erstellt hat, wird eine Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2030 um 34 % erreicht. Die Verkehrsleistung auf der Straße sinkt um 12 % gegenüber 2010. Im ÖPNV verdoppelt sich bei diesem Ansatz die Nachfrage. Noch ambitionierter ist das "Zielkonzept 2025 für den ÖPNV" des Baden-Württembergischen Verkehrsministeriums, nach dem sich die Fahrgastzahlen schon bis zu diesem Zeitpunkt gegenüber 2010 verdoppeln sollen.

Diese Verdoppelung hat Konsequenzen auf die Eisenbahninfrastruktur. Im Gutachten wird untersucht, wie die Auslastung 2030 bei Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) (unterstellt wird hier auch Stuttgart 21) und bei Ansatz "Verkehrsinfrastruktur 2030" aussehen wird: *„Die Auslastung zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Heerstraße [= Stuttgart-Flughafen; der Autor] ist als besonders angespannt zu beurteilen. [...] Die Situation ist bereits im BVWP-Szenario als kritisch zu betrachten (Abb. 8.1), verschärft sich jedoch immens durch die zusätzlich entstehende Nachfrage im Klimaschutzszenario (Abb. 8.2). Da im Personennahverkehr eine Verlagerung der Bedienungsangebote auf andere Strecken nicht möglich ist, sind hier weitere Maßnahmen zur Entschärfung der Situation unbedingt erforderlich. [...]Diese Überlastungen zeigen, dass die Infrastrukturplanung auf der Schiene den Erfordernissen des Klimaschutzszenarios und der hierfür erforderlichen Bedienungsangebote nicht gewachsen ist.“*

In Abbildung 1 ist die Auslastung bzw. auch die Überlastung sowohl im Fall Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch im Klimaschutzszenario 2030 des Baden-Württembergischen Verkehrsministeriums [2)] dargestellt:

Abbildung 1:
Auslastung Streckennetz Bahn 2030 [2)]

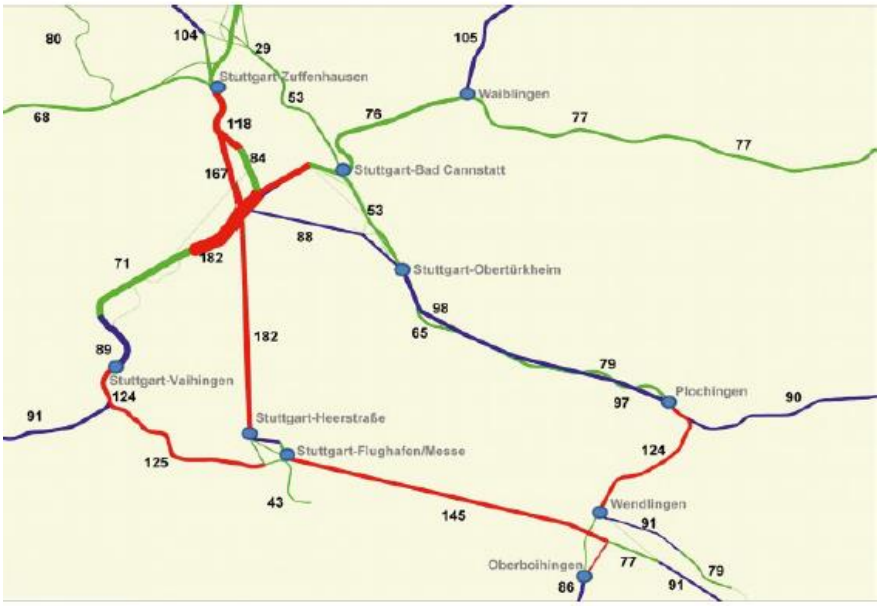


BILD 8.1 + 8.2:
Streckenauslastung innerhalb Stuttgarts 2030 (6:00- 22:00 Uhr) in beiden Szenarien

Durchschnittliche Auslastung in %
< 85% (Kapazitätsreserven)
85% bis ≤ 110% (Vollauslastung)
110% bis ≤ 115% (Überlastung)
> 115 % (Starke Überlastung)
Alle Züge gesamt pro Tag
Züge / Tag (SPFV+SPNV+SGV)

Überlastungsstrecken (rot) bei Ansatz Bundesverkehrswegeplan (oben) und bei Klimaschutzszenario des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (unten).

2.3 Koalitionsvertrag CDU / CSU / SPD 2018 [3)]

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung steht zum Thema Schienenverkehr:

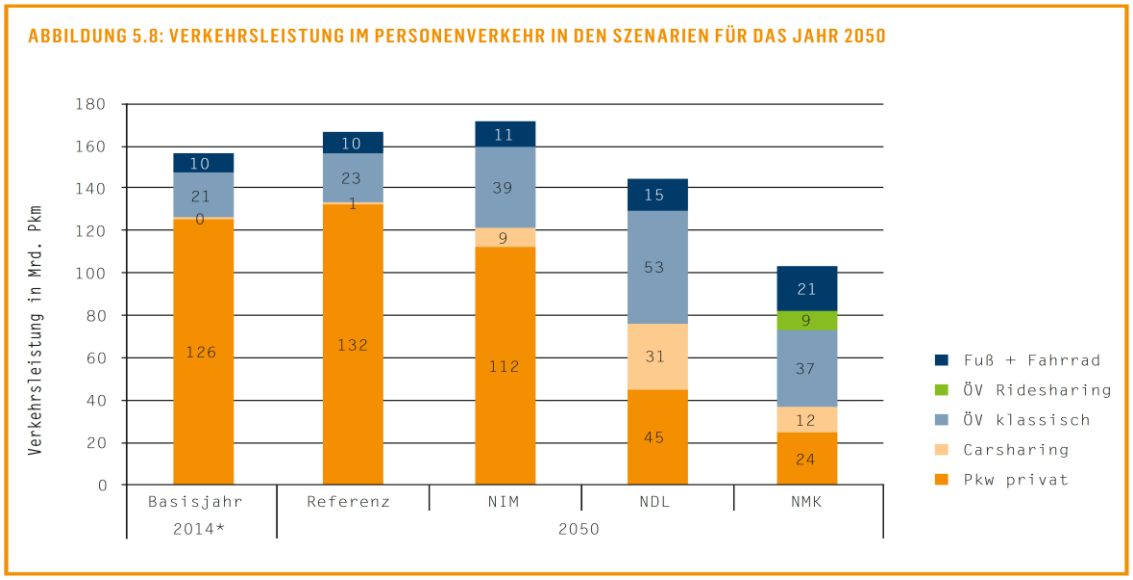
Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft ***wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen*** *und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.*

2.4 Die Pariser Klimaschutzziele bis 2050

Werden die Klimaschutzziele der Pariser Klimaschutzkonferenz 2015 und der Bundesregierung auf den Verkehrsbereich übertragen, so ist hier eine CO_2-Minderung bis 2020 um 40 %, bis 2050 um ca. 90 % gegenüber 1990 anzusetzen. Tatsächlich hat die CO_2-Belastung im Verkehrsbereich bis heute zugenommen. Ohne Ansatz technologischer Veränderungen zur CO_2-Minderung, die sich bis heute auch nicht in einer Minderung niedergeschlagen haben, wäre demnach innerhalb von 2 Jahren eine Minderung des MIV um 40 % umzusetzen. Von den 830 000 Fahrten an der Stuttgarter Markungsgrenze pro Tag dürften dann nur noch 500 000 mit dem Kfz gemacht werden, 330 000 Fahrten müssten dann auf den ÖPNV oder das Fahrrad verlagert werden.

In der Studie "Mobiles Baden-Württemberg" [4)] der Baden-Württemberg-Stiftung (2017) wurde in drei Szenarien untersucht, wie bis zum Jahre 2050 der Verkehr in BW klimaneutral abgewickelt werden kann. Die drei Szenarien setzen unterschiedliche technische und verhaltensorientierte Annahmen an. In allen drei Szenarien wird sich aber der Anteil des klassischen ÖPNV deutlich erhöhen. Die Verkehrsleistung im ÖPNV steigt von heute (2014) 21 Mrd. Pkm auf mindestens 37, eher auf über 50 Mrd. Pkm und wird sich also mehr als verdoppeln. Ohne diese Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV werden wir die Klimaschutzziele nicht umsetzen können.

Abbildung 2:
Verkehrsleistung in Szenarien nach: "Mobiles Baden-Württemberg" [4)]



Fazit aus allen vier Zielvorgaben:
Nimmt man die Klimaschutzziele ernst, ja nimmt man nur die Ziele des VEK 2030 ernst, so muss die Kapazität im ÖPNV in den nächsten 10 - 15 Jahren mindestens auf das 1,6 fache, längerfristig auf das Doppelte bis 2,5-fache erhöht werden. Die Kapazität im SPNV in Stuttgart wird - unterstellt der Ausbau S 21 - schon 2030 nach dem Klimaschutzszenario Baden-Württemberg deutlich zu gering sein (Überlastung mehr als 180 %), bis 2050 ist bei der zu realisierenden Verlagerung eine noch deutlich höhere Überlastung als 180 % zu erwarten. Diese Zuwachszahlen sind auch für den SPNV in Stuttgart anzusetzen und es ist eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur vorzuhalten, welche der S 21-Bahnhof nicht bietet.

3. Erforderliche Schieneninfrastruktur in Stuttgart

Die Abbildung "Klimaschutzszenario 2030" zeigt schon für den Zustand in 12 Jahren unter Annahme der Realisierung von Stuttgart 21 Überlastungen in allen Bahnstrecken zum Hauptbahnhof, ausgenommen die Verbindung Hauptbahnhof - S-Obertürkheim, wobei eine Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich bis dahin um nur 34 % unterstellt wird. Zum Erreichen der Klimaschutzziele müssen aber noch weitergehende Kapazitätserhöhungen bis 2050 angesetzt werden.

Nach Realisierung der unterirdischen Gleisanlagen von Stuttgart 21 ist vorgesehen, die oberirdischen Gleisanlagen im Rosensteinviertel weitgehend zu beseitigen. Dies ist vertraglich zwischen DB und Stadt Stuttgart festgelegt. Die GRDrs 617/2017 führt dazu aus:

"Um das Gleisvorfeld freimachen zu können, muss ein Planfeststellungsverfahren zum Rückbau durchgeführt werden. Genehmigungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt. Damit nach der Fertigstellung des Tiefbahnhofs sofort mit dem Rückbau des Gleisvorfelds begonnen werden kann, plant die DB, die Planfeststellungsunterlagen für den Rückbau des Gleisvorfelds bereits im Jahr 2018 einzureichen, so dass der Planfeststellungsbeschluss zum Rückbau voraussichtlich im Jahr 2020 vorliegen wird. Die LHS wird als Träger öffentlicher Belange im Laufe des Verfahrens gehört werden." [5)]

Gegen die Stilllegung aller Gleise klagt die Stuttgarter Netz AG. Diese Klage soll am 28. Juni beim Bundesverwaltungsgericht verhandelt werden. Unabhängig vom Ausgang dieses Urteil sind wir der Meinung:

Die zu erwartenden Engpässe im Stuttgarter Eisenbahnnetz erfordern ein grundlegendes Umdenken hin zu einer weitsichtigen Schieneninfrastrukturplanung. Unter diesem Gesichtspunkt ist es absurd, die vorhandene Schieneninfrastruktur zum Kopfbahnhof bei Realisierung des Tiefbahnhofs abzubauen. Dies betrifft ausdrücklich die bestehende Anbindung der Panoramastrecke (zwei bzw. im Bahnhofsbereich ein Gleis), welche zur Entlastung des Fildertunnels zu erhalten ist. Und dies betrifft die Anbindung der bestehenden Fernbahngleise Feuerbach - Hauptbahnhof (2 Gleise) ebenso wie die Anbindung der bestehenden Fernbahngleise Bad Cannstatt - Hauptbahnhof (2 Gleise), also insgesamt drei Gleispaare.

Über diese drei Gleispaare, die den bestehenden Kopfbahnhof zusätzlich zum Tiefbahnhof weiterhin bedienen sollen, können folgende Verkehre abgewickelt werden:

- Metropol-Express-Linien (ME), die nicht durch S 21 geführt werden können (z.B. ME Horb - Stuttgart, ME Calw - Stuttgart, ME Pforzheim - Stuttgart oder ME Schwäbisch Hall bzw. Aalen - Stuttgart).

- Fernzüge für alternative Betreiber (nicht DB-Züge), für die dies aus Kostengründen u.U. von Bedeutung ist (Anmerkung: Die Klage der Stuttgarter Netz-AG zum Erhalt eines Teils der vorhandenen Schieneninfrastruktur ist derzeit noch nicht endgültig entschieden und könnte bei Erfolg dazu führen, dass Gleise nicht entwidmet werden dürfen.)

- zusätzlicher S-Bahn-Verkehr bei Umleitung von S-Bahn-Zügen im Falle einer Störung an der S-Bahn-Stammstrecke oder bei neuen S-Bahnen, die am Kopfbahnhof enden.

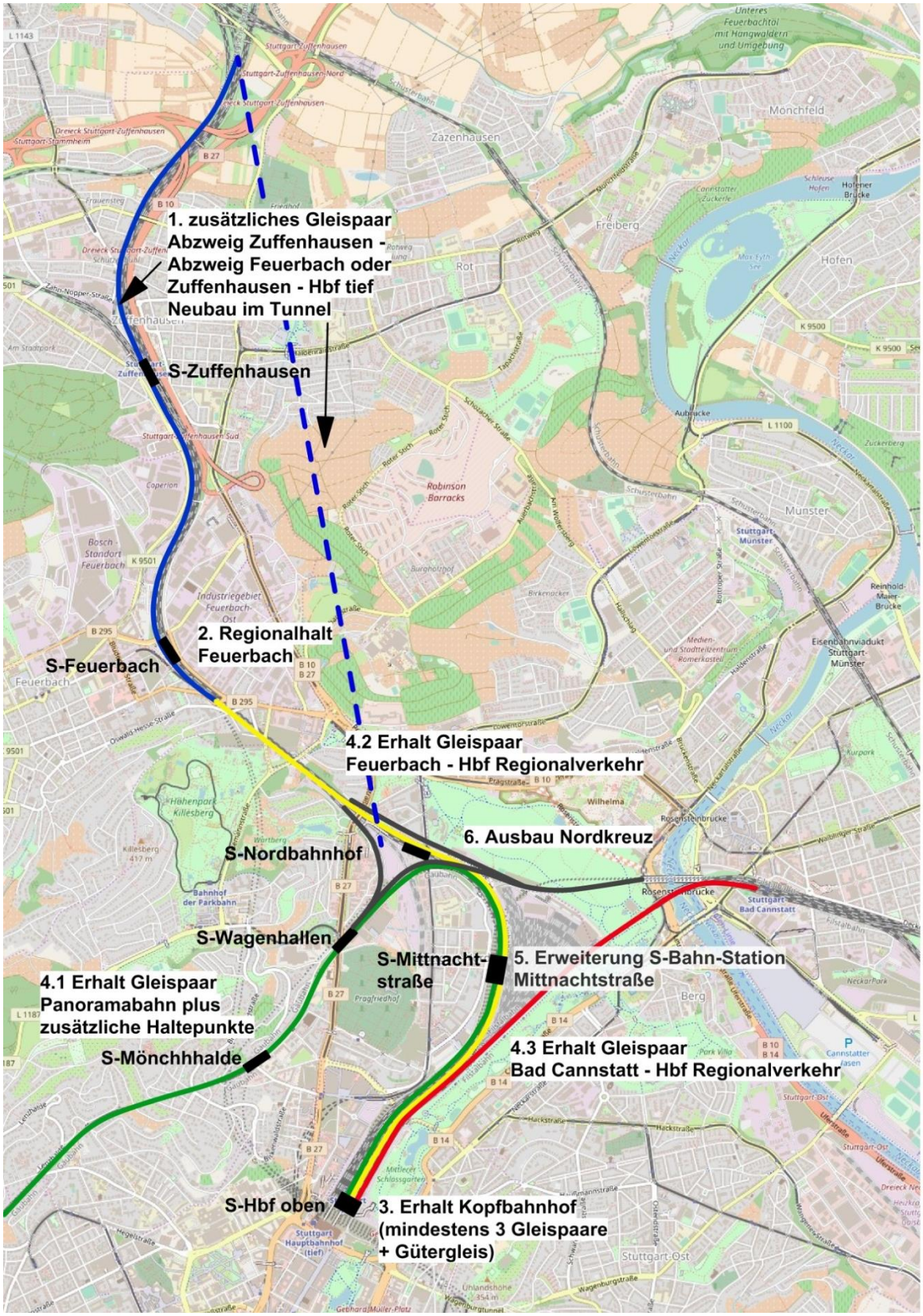
Um weitere Optionen zur Führung der S-Bahn tangential zur Stammstrecke - beispielsweise über die Panoramastrecke - oder östlich des Hauptbahnhofs zu sichern, fordert der VCD schon lange den Ausbau des Nordkreuzes mit einer Streckenverbindung zwischen Panoramabahn und Bad Cannstatt (Rosensteintangente, T-Spange) und der Verbindung zwischen S-Feuerbach und Bad Cannstatt. Dieses sogenannte "tangen***S***"-Konzept ermöglicht mit vergleichsweise geringem Aufwand über tangentiale S-Bahn-Verbindungen eine massive Entlastung der Innenstadtstrecke.

Darüber hinaus hat der VCD schon seit Jahren auf die Engstelle im Schienenverkehr zwischen Hauptbahnhof und Zuffenhausen (Abzweig Fernbahnstrecke) hingewiesen und fordert, die überlastete Strecke entweder mit einem Gleispaar oberirdisch zwischen S-Zuffenhausen - S-Feuerbach oder alternativ die Verbindung S-Zuffenhausen - P-Option als Schnellfahrstrecke in Tieflage auszubauen, so dass dort der S-Bahn, den Metropolexpresszügen und die Fernverkehrszügen je ein Gleispaar zur Verfügung steht. Feuerbach wird dann zum Regionalhalt mit Umstieg auf die S-Bahn und die Stadtbahn.

Mit der Umsetzung der VCD-Vorschläge können in der Hauptverkehrszeit mindestens 20 zusätzliche Züge pro Stunde als Metropol-Express-Züge, als Fernzüge oder als S-Bahn-Züge mit über 10 000 Sitzplätzen angeboten werden. Die zusätzlichen Kapazitäten liegen in der Größenordnung von 100 000 bis 150 000 Fahrgästen pro Tag und könnten somit bis zu 75 % mehr Fahrgäste als heute bzw. nur mit Stuttgart 21 im Schienenverkehr Stuttgart abwickeln. Statt 8 Bahnsteigkanten wie bei Stuttgart 21 stehen dann 14 Bahnsteige zur Verfügung, an denen zumindest für die wichtigsten Relationen ein integraler Taktfahrplan möglich ist. Zudem stehen mit tangentialen S-Bahn-Strecken Entlastungs- und Ausweichmöglichkeiten zur Stammstrecke zur Verfügung.

Die Vorschläge des VCD zum Infrastrukturausbau sind in Abbildung 3 dargestellt:

Abbildung 3:
Vorschläge des VCD zum Ausbau der Schieneninfrastruktur



Karte: VCD KV Stuttgart e.V. / Open Street Map

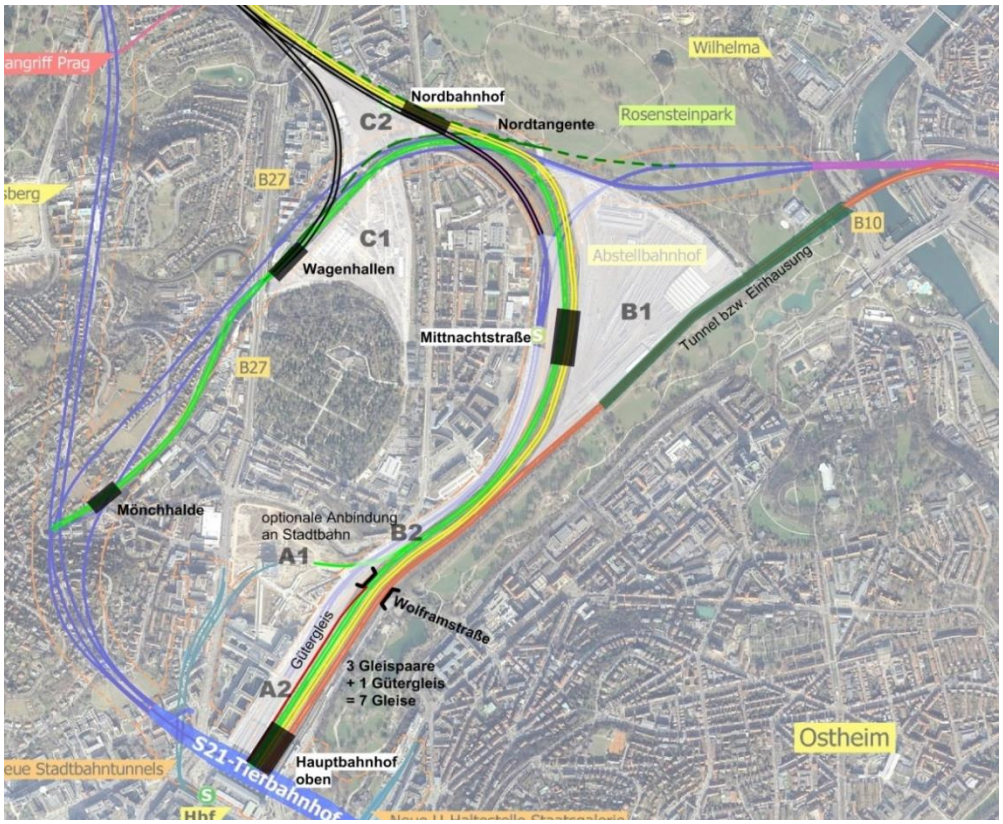
Zu den Maßnahmen im Rosensteinviertel:

3.1 Erhalt der Gleispaare zum Kopfbahnhof (Maßnahmen 4.1 - 4.3)

Bis zur Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 (nicht vor 2025) müssen die genannten Zulauf- und Abfahrtsgleise für den Regional- und Fernverkehr im Bestand weiter genutzt werden. Denkbar ist, dass die neuen S-Bahn-Strecken und der Bau der Haltestelle Mittnachtstraße früher fertig gestellt werden und auch früher in Betrieb genommen werden. Dann könnten die heutigen S-Bahn-Gleispaare zwischen S-Hauptbahnhof und S-Nordbahnhof sowie zwischen S-Hauptbahnhof und S-Bad Cannstatt schon vor Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs für den Regionalverkehr genutzt werden.

Mit dem Bau der S-Bahn-Strecke vom Nordbahnhof zur Mittnachtstraße ist vorgesehen, aus Kostengründen den Bahndamm der Gäubahnstrecke abzutragen und die Gäubahn dann am Nordbahnhof bzw. am Eckartshaldenweg enden zu lassen. Da mit dem Bau des Flughafenbahnhofs und der Nutzung des Fildertunnels für die Gäubahn aufgrund fehlender Genehmigung noch deutlich später als 2025, vielleicht erst 2030 zu rechnen ist, wäre in diesem Fall die Anbindung des Stuttgarter Südens, des Filderraumes und der Gäubahn allein über den störanfälligen S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und S-Vaihingen gegeben - aus Sicht des VCD absolut unmöglich. Deshalb wird vorgeschlagen, die S-Bahn-Anbindung an die Mittnachtstraße ohne Behinderung der Gäubahntrasse auszuführen. Dass dies mit nur geringem Zusatzaufwand möglich ist, zeigen frühere Planungen.

Abbildung 4:
Vorschlag VCD: Erhalt oberirdischer Gleise bei Stuttgart 21

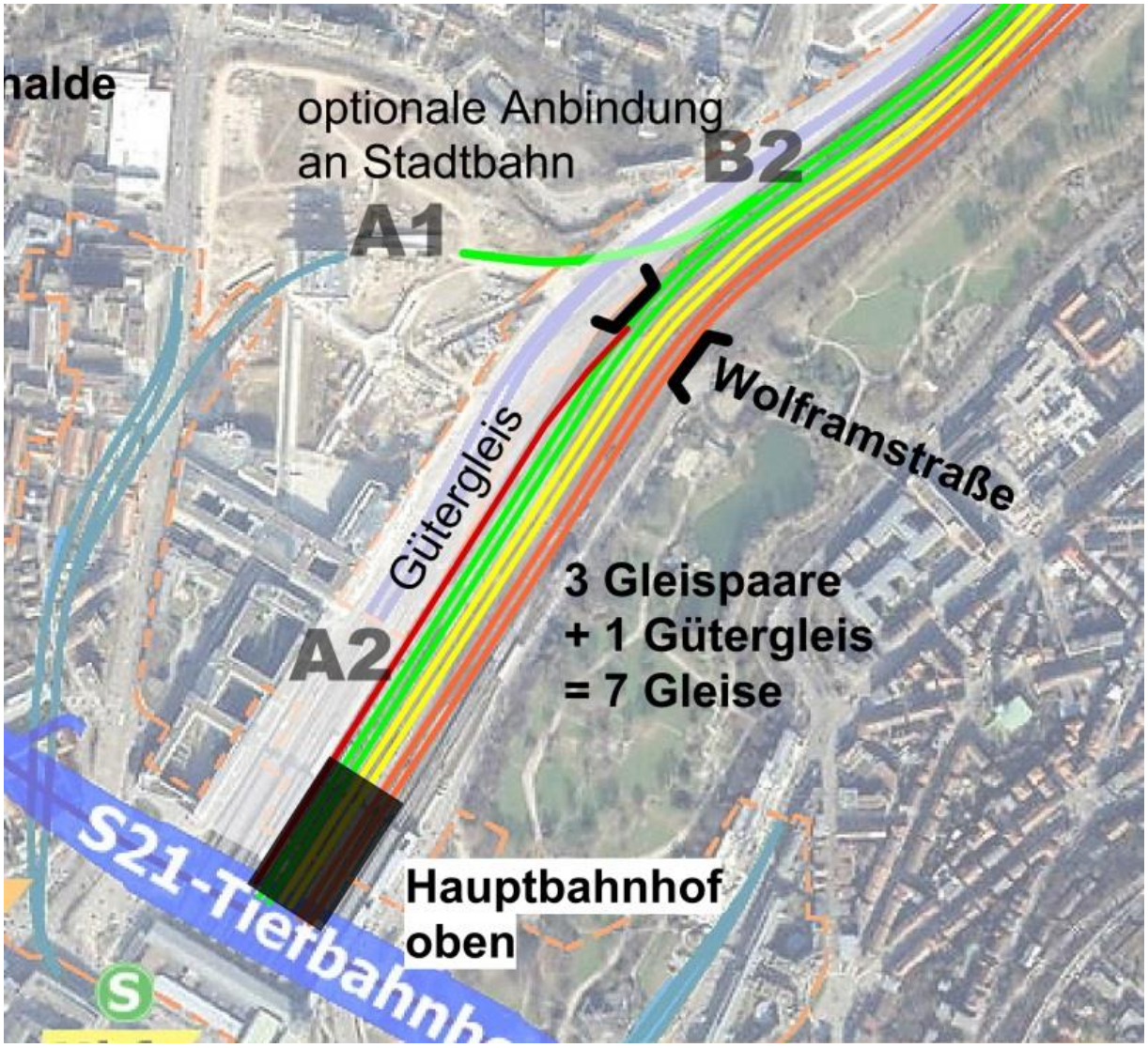


Karte: VCD KV Stuttgart e.V. / Google Earth

Beim Erhalt des Gleispaares zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt ist grundsätzlich denkbar, die S-Bahn-Gleise oder auch die Fernbahngleise weitere zu nutzen bzw. auch ein Verschwenken zwischen diesen Gleispaaren wäre möglich. Der VCD schlägt vor, die alte Neckarbücke zu erhalten und die Trasse der beiden Gleise auf Seiten des Schlossgartens einem Radschnellweg zuzuschlagen. In Verlängerung des Rosensteintunnels kann die Gleistrasse bis auf Höhe der Mittnachtstraße eingehaust werden, so dass hier die Bahn keine Zerschneidung des Geländes verursacht.

Da die künftige S-Bahn-Trasse zwischen Mittnachtstraße und Hauptbahnhof (tief) so geführt wird, dass sie die Wolframstraße mit 2,5 m über Straßenniveau kreuzt, gibt es hier Probleme mit der Straßenführung, wenn der S-Bahn-Trog erstellt ist und die über die Wolframstraße geführten Gleise erhalten bleiben müssen.

Abbildung 5:
Vorschlag VCD: Wolframstraße und Kopfbahnhof

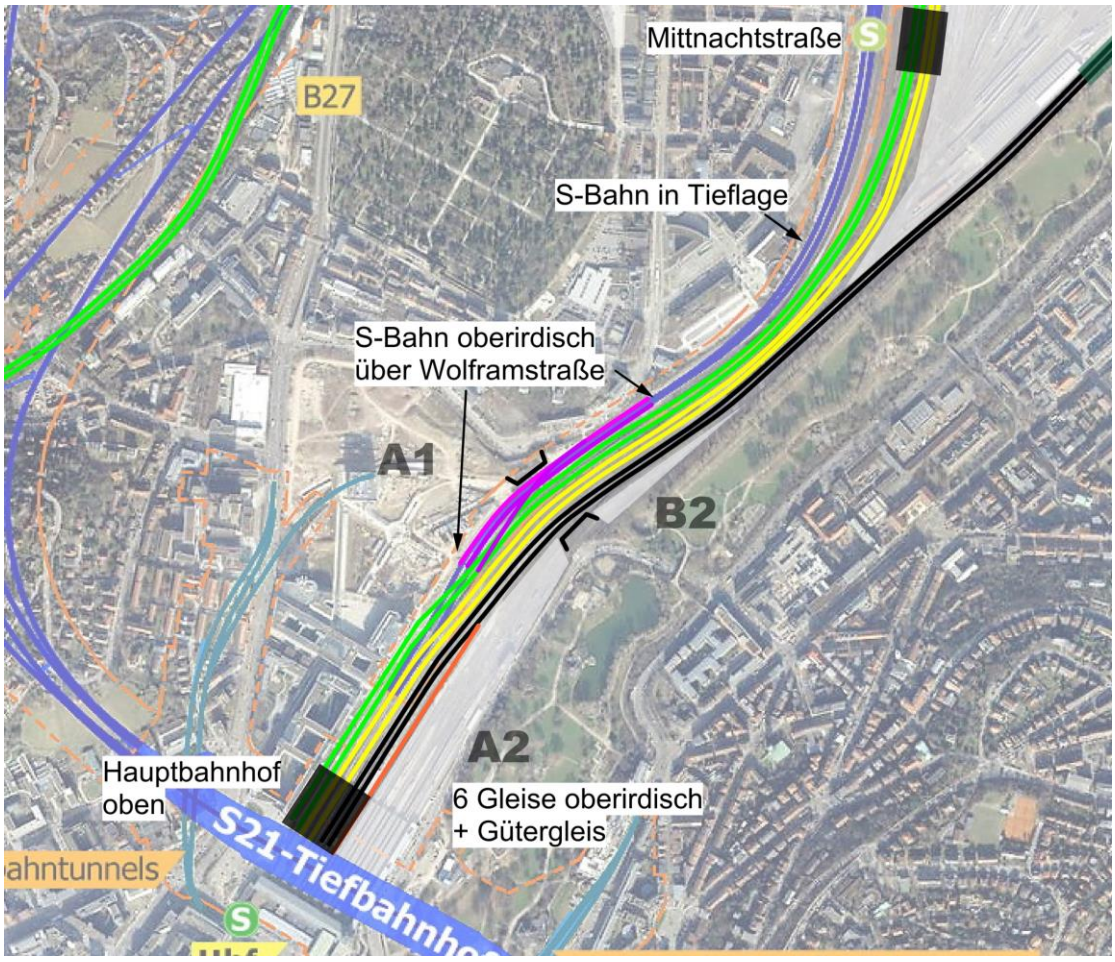


Karte: VCD KV Stuttgart e.V. / Google Earth

Werden bei Erhalt des Kopfbahnhofes die drei Gleispaare an den südöstlichen Rand der Brücke gelegt, bleibt zwischen S-Bahn-Tunnel und bestehenden Brückenniveau ausreichend Abstand, um die Wolframstraße mit vertretbarer Längsneigung (ca. 6 %) zu trassieren. Dies bedeutet, dass die Gleise am vorgeschlagenen Kopfbahnhof auf Seiten des Mittleren Schlossgartens (heutige Gleise 10 - 16) ankommen. Die Fläche vom bisherigen Gleis 1 bis einschließlich Gleis 9 kann für die geplante Bebauung (Fläche A2) genutzt werden.

Wird die S-Bahn zwischen Mittnachstraße und Hauptbahnhof (tief) nicht durchgängig im Tunnel geführt, sondern auf der Bestandstrasse über die Wolframstraßenbrücke, und wird die bestehende S-Bahn-Rampe in den Tiefbahnhof weitergenutzt, könnten alternativ alle Gleise auf Seiten der bestehenden Bebauung (heutige Gleise 3 - 8) in den Kopfbahnhof oben führen, die Seite zum Mittleren Schlossgarten steht dann für Bebauung zur Verfügung. Diese Lösung hat den Vorteil, dass die S-Bahn auf Höhe der Wolframstraße an die Gleise zum Kopfbahnhof angebunden werden kann und so auch bei Bedarf die Verbindung S-Bahn-Halt Mittnachtstraße - Kopfbahnhof oben verfügbar ist. Die problematische Interimslösung mit Verschwenkung der Wolframstraße für den Kfz-Verkehr würde dann entfallen.

Abbildung 6:
Variante S-Bahn-Gleise über Brücke Wolframstraße und Kopfbahnhof auf Nordwestseite



Karte: VCD KV Stuttgart e.V. / Google Earth

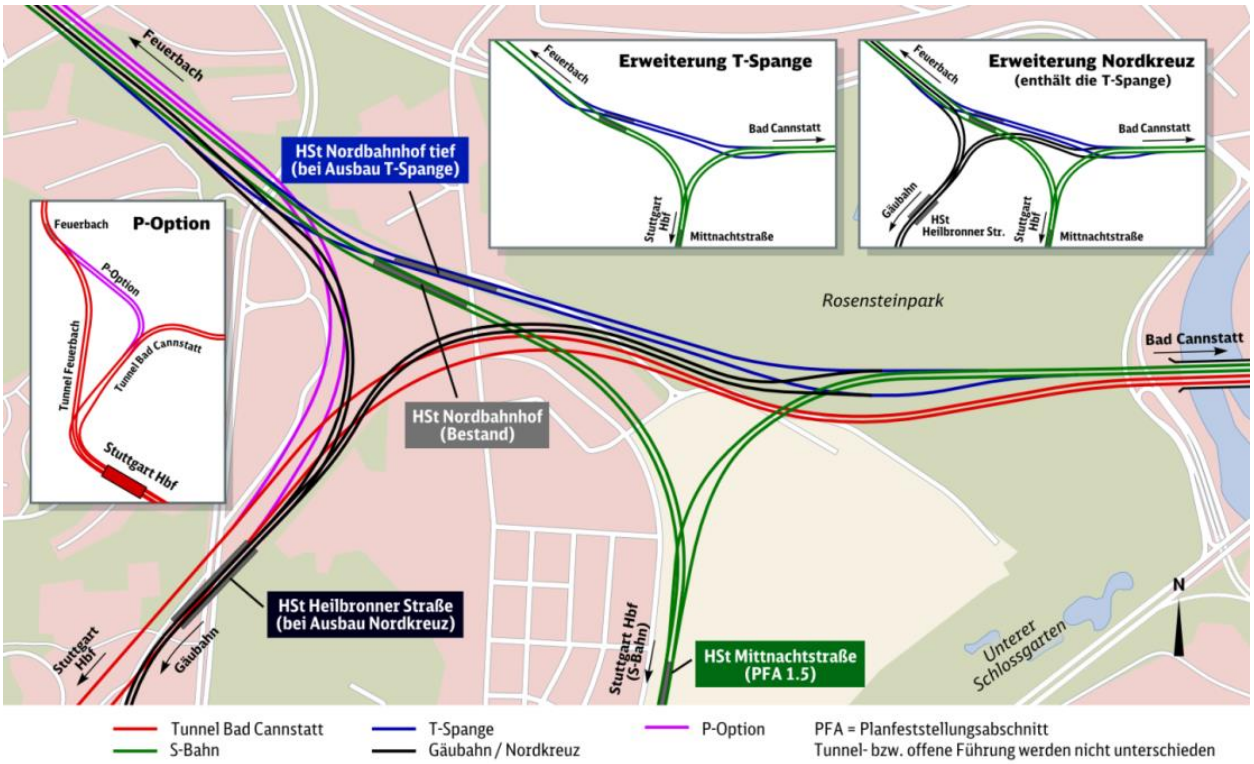
Vorgeschlagen wird vom VCD, ab Wolframstraße zum Hauptbahnhof hin ein weiteres, 7. Gleis für die Verteilung von Gütern in die Innenstadt anzubieten. Von diesem Gleis können für die Innenstadt bestimmte Güter auf kleine Einheiten wie Lastenräder oder Elektrofahrzeuge verladen werden.

Grundsätzlich ist bei den vorgeschlagenen Lösungen auch eine Überbauung der Bahntrassen möglich. Auch eine Trassierung in Tieflage (Ebene minus 1) oder auf abgesenkter Niveau (Ebene minus 0,5) zwischen Wolframstraße und Kopfbahnhof halten wir für nicht ausgeschlossen. Die Nutzung der bestehenden Gleise, geringe Umbaukosten sowie der Brandschutz sprechen aber für eine oberirdische Lösung.

3.2 Nordkreuz

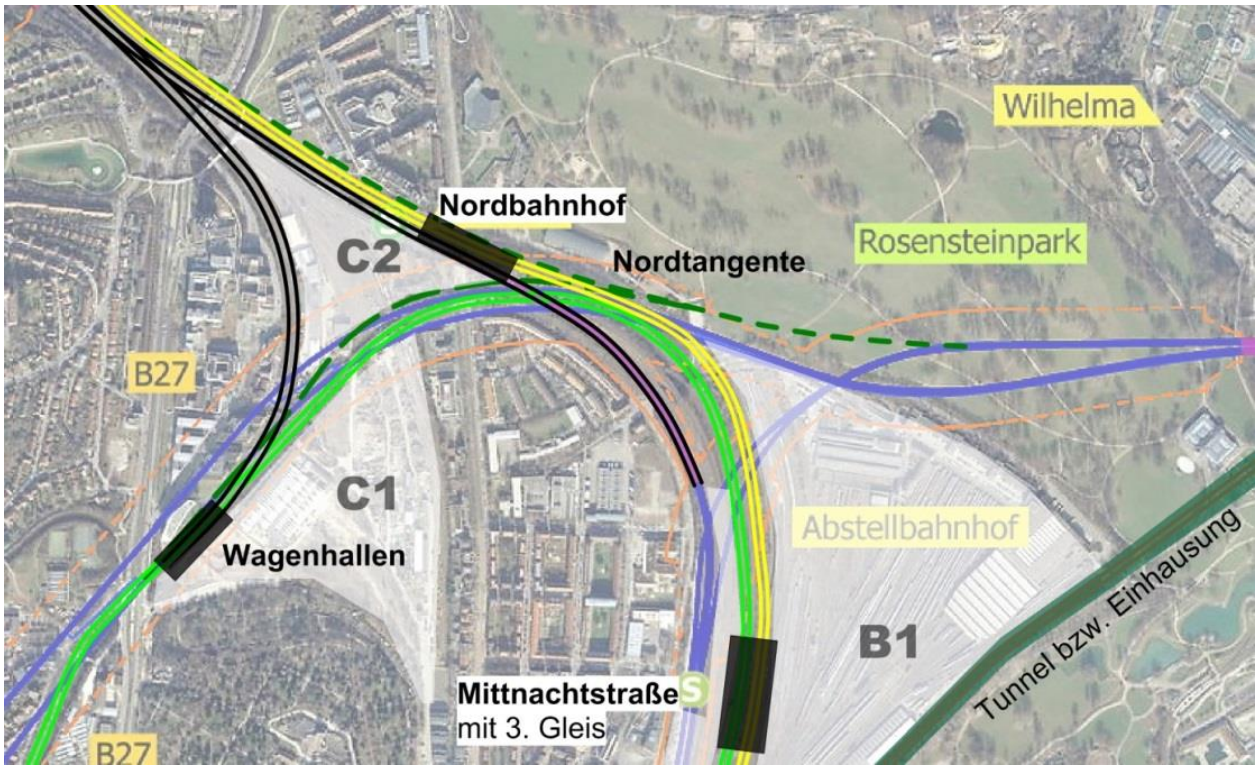
Der Bau des Nordkreuzes wird in der Stuttgart-21-Planung als weiterführende Option gesehen, aber nicht umgesetzt. Die Gleisverbindung von der Panoramastrecke nach Feuerbach ist vorhanden und wird heute für den Güterverkehr genutzt. Die Verbindungen von Bad Cannstatt nach Feuerbach bzw. zur Panoramastrecke und jeweils in Gegenrichtung sind als Weiterführung des Rosensteintunnels angedacht. Entsprechende Abzweige im Tunnel werden baulich vorbereitet.

Abbildung 7:
Planungsvarianten zum Nordkreuz bei Stuttgart 21



Im VCD-Vorschlag Abbildung 8 werden neben den S-Bahn-Gleisen von und nach Feuerbach noch die Fernbahngleise erhalten und zum Hauptbahnhof geführt. (Bei der S-21-Planung ist dies als P-Option in Tieflage mit Anbindung an den Tunnel aus Cannstatt dargestellt.)

Abbildung 8:
VCD-Vorschlag zum Nordkreuz

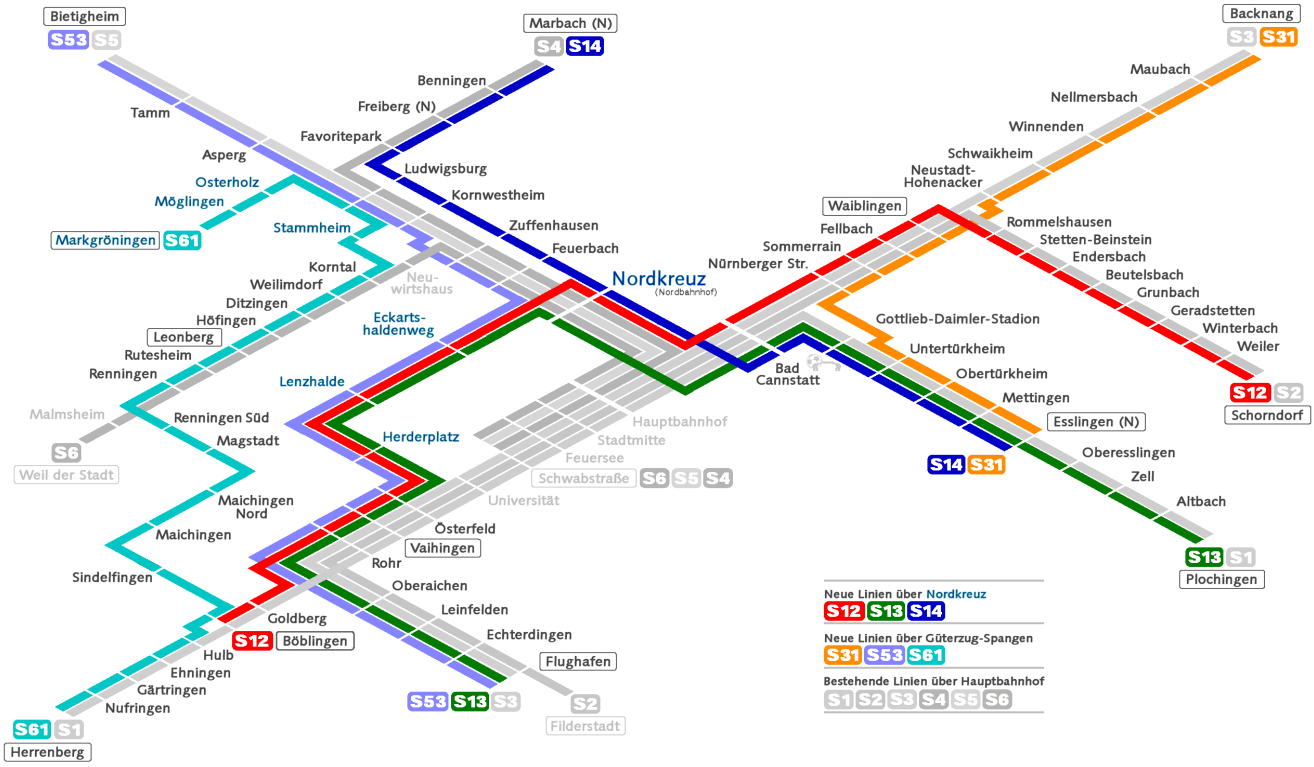


Karte: VCD KV Stuttgart e.V. / Google Earth

Bei Realisierung des Nordkreuzes unter Einbeziehung der Panoramastrecke kann das S-Bahn-Netz zusätzliche Linien erhalten, die die Stammstrecke Hauptbahnhof - Schwabstraße umfahren und diese entlasten. Von daher ist aus unserer Sicht diese Maßnahme mit höchster Priorität umzusetzen.

Abbildung 9 zeigt zum Beispiel die neue Linie S 12 von Schorndorf über Bad Cannstatt - Panoramastrecke bis Böblingen oder die S 13 von Plochingen übe Bad Cannstatt und die Panoramastrecke zum Flughafen und die S 53 von Bietigheim über Feuerbach - Panoramastrecke ebenfalls zum Flughafen. Alle drei Linien entlasten die Stammstrecke Hauptbahnhof - Schwabstraße.

Abbildung 9:
S-Bahn-Linien bei Ausbau des Nordkreuzes



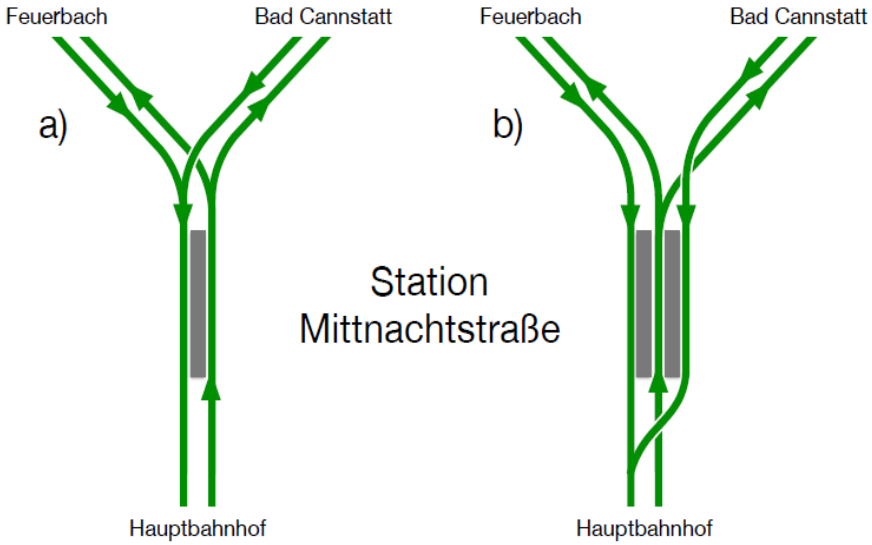
Karte: VCD KV Stuttgart e.V.

Da sich bisher der Verband Region Stuttgart zu dieser S-Bahn-Netzerweiterung nur zurückhaltend geäußert hat, hat der VCD für die Panoramastrecke zwischen Hauptbahnhof und S-Vaihingen, die im Besitz der Stadt Stuttgart ist, ein Konzept für eine Panoramabahn entwickelt, das kurzfristig umsetzbar wäre. In diesem Konzept pendelt eine (Stadt-)Bahn zwischen den beiden Endpunkten und bedient insgesamt 10 Haltestellen im Norden und Westen von Stuttgart. Im Rosensteinviertel sind das die Haltestellen Mittnachtstraße und Wagenhallen.

3.3 Mittnachtstraße

Um die zweigleisige Stammstrecke der S-Bahn zwischen Schwabstraße und Hauptbahnhof nicht weiter zu verlängern und die Störanfälligkeit damit zu erhöhen, hat der VCD einen dreigleisigen Bahnhof für die Mittnachtstraße vorgeschlagen.

Abbildung 10:
Station Mittnachtstraße: Antragstrasse und VCD-Vorschlag



a): Antragstrasse, b): VCD-Vorschlag

Inzwischen hat der Verband Region Stuttgart eigene Überlegungen zu einem 3. Gleis für die Mittnachtstraße erstellen lassen und möchte diese auch nach Rückbau der oberirdischen Gleise umsetzen. Der Ausbau der Station Mittnachtstraße findet unterhalb des Geländes (Ebene - 1) statt und würde sich auf die Gestaltung des Rosensteinviertels nur bedingt auswirken.

Der VCD schlägt zusätzlich als Option vor, ein Gleis von der S-Bahn-Station Mittnachtstraße in Richtung Hauptbahnhof vor der Brücke Wolframstraße an das oberirdische Gleispaar der Panoramabahn anzubinden. Damit ist die Möglichkeit gegeben, die S-Bahn nach wie vor an den Kopfbahnhof anzubinden. Bei Sperrung der Stammstrecke wäre dann beispielsweise das Wenden im Kopfbahnhof möglich. Denkbar ist auch, S-Bahn-Linien am Kopfbahnhof enden zu lassen.

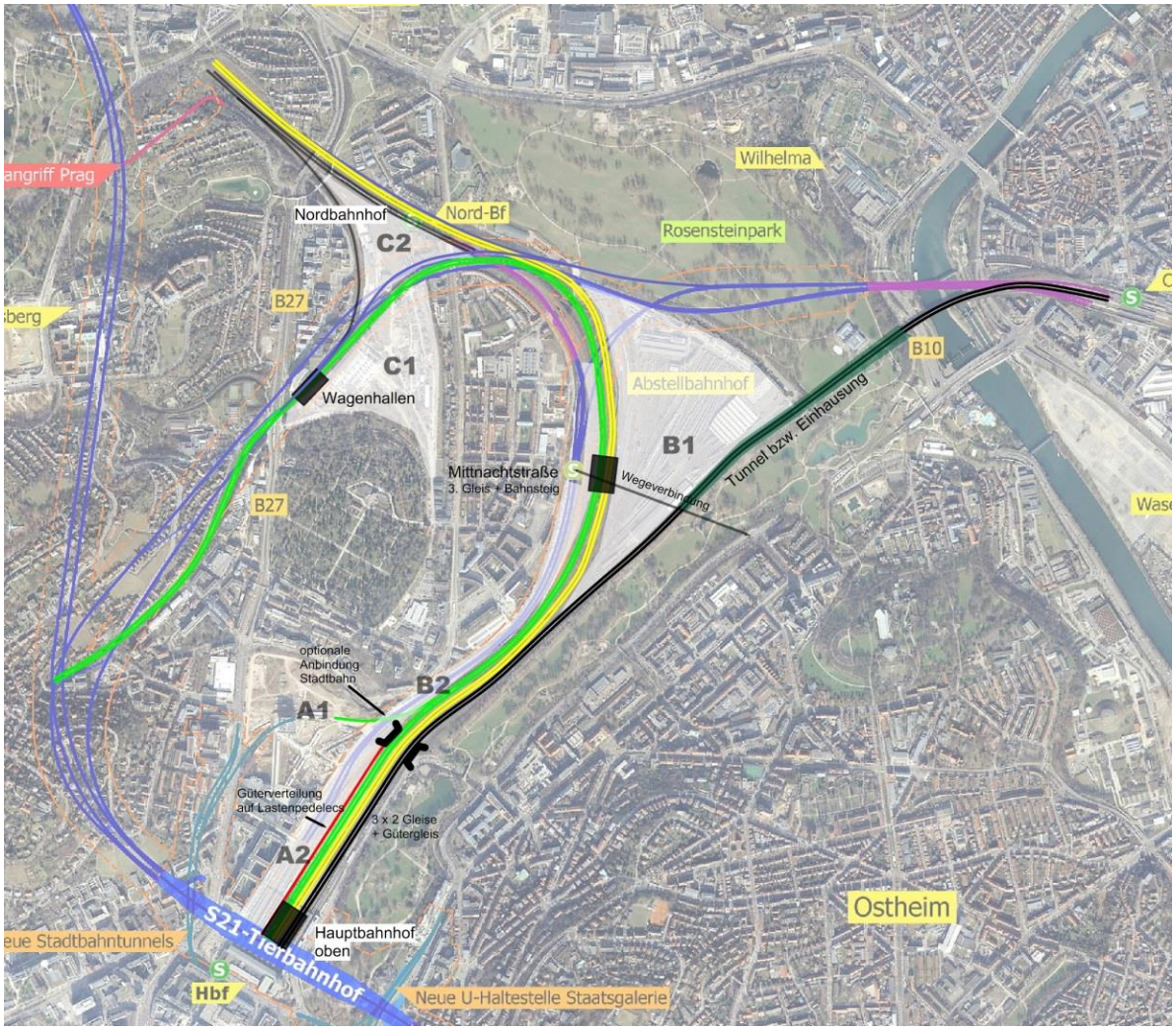
4. Konsequenzen für die städtebauliche Entwicklung im Rosensteinviertel

Die sogenannte Entwicklungsfläche Rosenstein hat eine Gesamtfläche von rund 85 Hektar (Flächen A2, B1 und B 2, C1 und C 2). Über diese Flächen, die im Besitz der Stadt sind, sowie zusätzlich einzelne Randbereiche, wird ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben. Die Ausschreibung geht davon aus, dass auf diesen Flächen kein Schienenpersonenverkehr mehr stattfindet, ausgenommen die Panoramatrasse mit Anschluss Richtung Feuerbach über den Feuerbacher Tunnel sowie die S-Bahn-Trasse von Feuerbach über die Haltestelle Nordbahnhof bis Mittnachtstraße, von wo sie unterirdisch zum Hauptbahnhof weitergeführt wird.

Das Konzept des VCD schlägt dagegen vor, dass die heutige Verkehrsfläche im Rosensteinviertel nicht vollständig dem Städtebau gewidmet wird. Es sieht den Erhalt von drei Gleispaaren und eines Gütergleises vor. Die dafür notwendige Fläche beträgt etwa 8 Hektar, also weniger als 10 % der Gesamtfläche. Wir halten die aufgeführten ökologischen Ziele, die mit unserem Konzept umgesetzt werden können, für so gewichtig und zwingend, dass die vergleichsweise geringen Einschränkungen für die städtebauliche Entwicklung hingenommen werden müssen. Die Alternative, zu einem späteren Zeitpunkt weitere unterirdische Bahntrassen bauen zu müssen, wäre ökonomisch unsinnig und möglicherweise später auch nicht mehr finanzierbar.

Die Abbildung 11 zeigt, dass es bei dem vorgeschlagenen Erhalt der Gleistrassen auf den C-Flächen nur sehr geringe Einschränkungen gegenüber einer freigeräumten Fläche gibt. Der Bau des Nordkreuzes findet fast ausschließlich unterirdisch statt. Auch die Fläche B1 ist nur im westlichen Rand tangiert, wo teilweise die S-Bahn verläuft. Stärker beschnitten werden die Flächen A2 und B2; aber auch hier ist zwischen Bahntrasse und Bestandsbebauung noch eine städtebauliche Ergänzung möglich, über die auch der Lärmschutz realisiert wird.

Abbildung 11:
Flächenbedarf des VCD-Vorschlags im Rosensteinviertel



Karte: VCD KV Stuttgart e.V. / Google Earth

Fazit:
Bei Erhalt eines Teils der Gleise im Rosensteinviertel können sowohl verkehrspolitische Ziele - Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die Schiene - als auch städtebauliche Ziele realisiert werden. Der vorgeschlagene Ausbau von Schieneninfrastruktur (Nordkreuz, zusätzliches Gleispaar bis Zuffenhausen) lässt sich stadtverträglich umsetzen. Nur mit dem hier dargestellten Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur ist ein tragfähiges, nachhaltiges und zukunftsorientiertes Verkehrskonzept umsetzbar.

Quellenverzeichnis:

1) Das Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart "VEK 2030": Ziele des Aktionsplans "Nachhaltig mobil in Stuttgart" Seite 124 VEK

2) "Verkehrsinfrastruktur 2030", Klimaschutzszenario des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/verkehrsinfrastruktur-2030-ein-klimaschutzszenario-fuer-baden-wuerttemberg

3) Koalitionsvertrag 2018 zwischen CDU, CSU und SPD
https://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2018/03/2018-03-14-koalitionsvertrag.pdf;
Zeilen 3560 bis 3566

4) Studie "Mobiles Baden-Württemberg - Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität", herausgegeben von der Baden-Württemberg-Stiftung GmbH , Stuttgart, Oktober 2017

5) Gemeideratsdrucksache 617/2017