

**Perspektiven für den
Regional- und Nahverkehr**

Folie 1

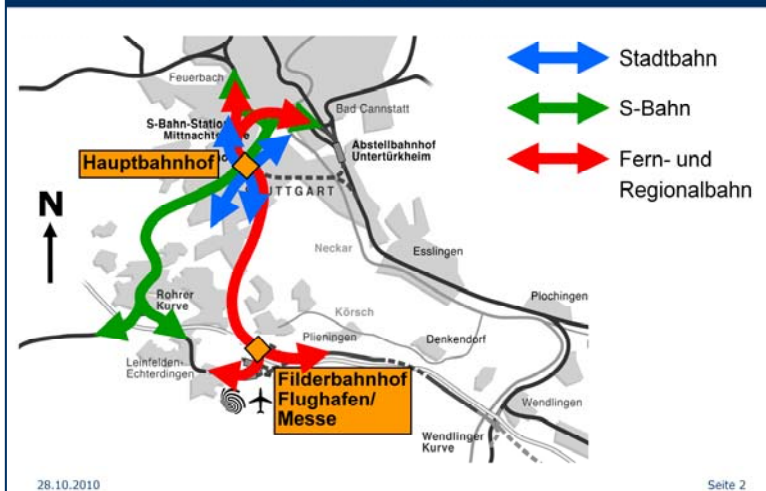
28.10.2010

(C) SSB AG 2010

- Öffentliche Diskussion ist fokussiert auf Fernverkehrsprojekt
- Einmalige städtebauliche Perspektive und enormes Potenzial für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr bleiben oftmals „auf der Strecke“
- Perspektive für den ÖPNV: Stuttgart 21 ist die logische, zeitgemäße Fortsetzung eines erfolgreichen Mitteleinsatzes in ÖV-Infrastruktur ist.
- Weshalb zeitgemäß? Weil Stuttgart 21 im Regionalverkehr für die sich gerade entwickelnde Metropolregion Lösungen für nachhaltige Mobilität bietet.

Stuttgart 21: Durchmesserverbindung für den Fern- und Regionalverkehr

SSB



Perspektiven für den Regional- und Nahverkehr

Folie 2

28.10.2010

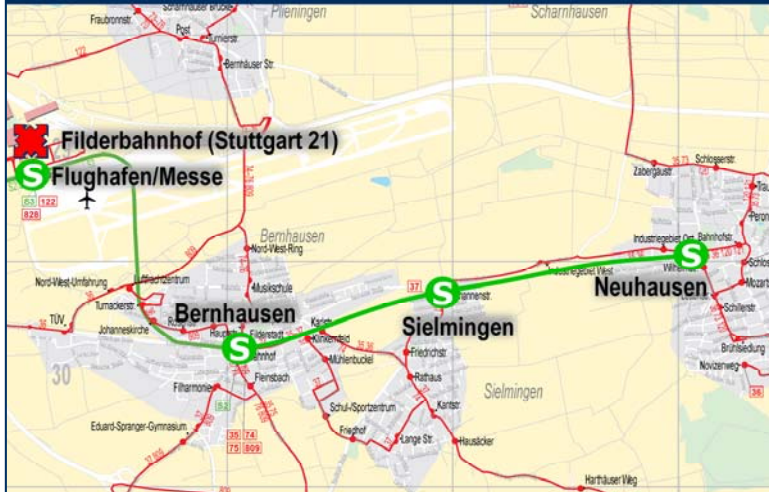
(C) SSB AG 2010

- Die Stammstrecke der S-Bahn ist heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Mit den notorischen Verspätungen in der Hauptverkehrszeit wissen Pendler hiervon ein Lied zu singen.
- Nicht zuletzt wegen der mineralwasserführenden Schichten ist der eigentlich dringend erforderliche Bau eines 3. und 4. S-Bahn-Gleises parallel zum bestehenden Tunnel heute nicht mehr denkbar.
- Der neue Bahnhof mit seinen Anschlusstunneln im Winkel von 90 Grad zum bestehenden S-Bahn-Tunnel liegt über der S-Bahn und ist daher bei weitem nicht so kritisch für das Mineral- und Grundwasser wie der bestehende S-Bahn-Tunnel.
- Gleichzeitig schafft die neue Verbindung zwischen Innenstadt und Filderbereich die dringend erforderliche Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke.



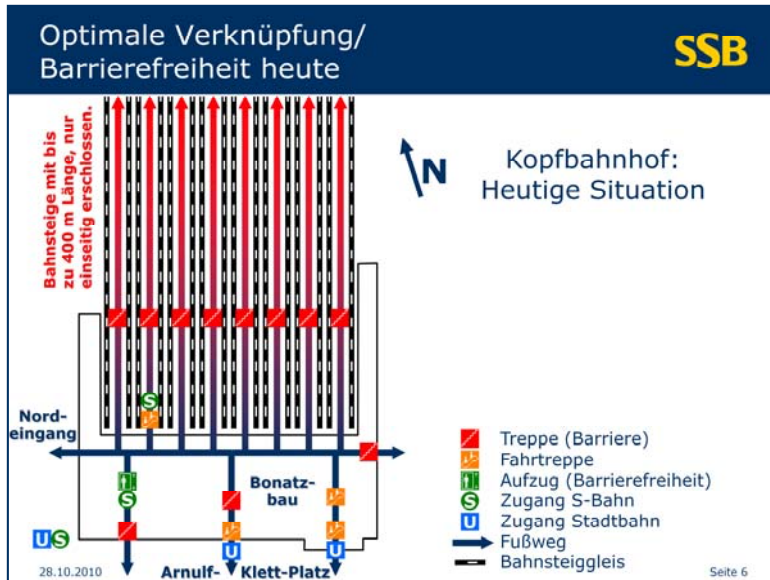
Verkehrlicher Nutzen für die S-Bahn:

- Neubau der Haltestelle Mitternachtstraße, sowie des Tunnelabschnitts Hbf – Bad Cannstatt
- Entflechtung der Umsteigevorgänge: Innerhalb des S-Bahn-Systems (zwischen den Linien S1, S2, S3 und S4, S5, S6) künftig an der Hst Mitternachtstraße, zwischen S-Bahn sowie Fern-, Regional- und Stadtbahn wie heute schon am Hbf
- Unterirdisches Kehr- und Abstellgleis (beidseitig angeschlossen) zwischen Hbf und Mitternachtstraße ermöglicht flexibleres und stabileres Störfallkonzept bei Störung auf S-Bahn-Stammstrecke
- S-Bahn erschließt mit Hst. Mitternachtstraße das künftige Rosensteinviertel an zentraler Stelle
- Eine Realisierung wäre ohne S21 nicht möglich



Verkehrlicher Nutzen für die S-Bahn:

- Verlängerung der S2 von Filderstadt nach Neuhausen
- Die gesamtwirtschaftliche Tragfähigkeit und damit die Förderfähigkeit ist nur mit dem neuen Filderbahnhof gegeben
- Eine Realisierung wäre ohne S21 nicht möglich



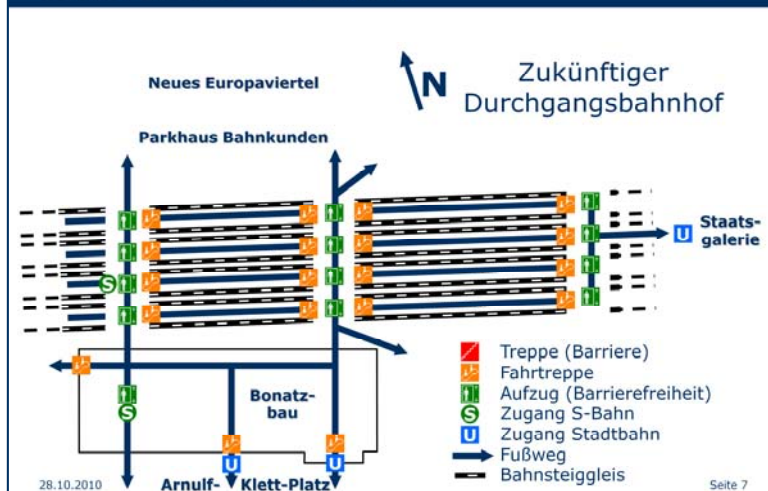
Perspektiven für den Regional- und Nahverkehr

Folie 6

28.10.2010

(C) SSB AG 2010

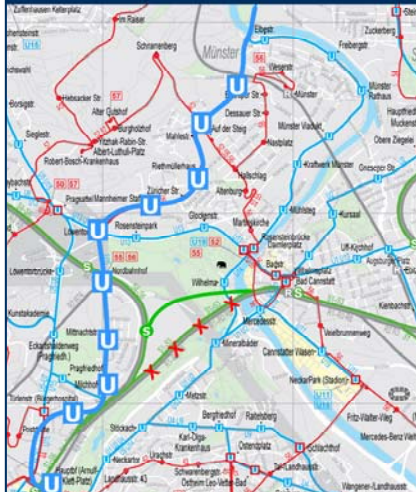
- Heutige Situation
- Im Grundsatz gewährleistet ein Kopfbahnhof optimale Barrierefreiheit, da nur bei dieser Bahnhofsforn ein plangleicher Bahnsteigwechsel ohne Querung der Gleise möglich ist. Dies galt um so mehr in der „guten alten Zeit“, in der Züge anfänglich kaum 100 Meter lang waren.
- Heute sind Personenzüge im Fernverkehr bis zu 400 Meter lang, doppelt so lang wie das „U“ des Bonatzbaus mit durchgehender Überdachung. Die Bahnsteige mussten im Lauf der Jahre entsprechend verlängert werden.
- Fairerweise muss man der Gestaltung des bestehenden Hauptbahnhofs auch zu gute halten, dass zur Zeit seiner Inbetriebnahme Aufenthaltsqualität auf den Bahnsteigen noch ein untergeordnetes Thema war. Dieser Bereich war mit personalbesetzten Sperrern vom Aufenthaltsbereich in der Querhalle getrennt. Die Reisenden haben die Bahnsteige in der Regel erst nach Bereitstellung des Zuges betreten; Begleitpersonen nur mit Bahnsteigkarte.
- Abgesehen von einer heute völlig unterdimensionierten Fußgängerunterführung, die nur über Treppen erreicht werden kann, erfolgt die Erschließung der Bahnsteige ausschließlich auf der Seite des Kopfbaus. Viele hundert Meter lange Umsteigewege sind jedoch weder komfortabel noch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zufriedenstellend barrierefrei.
- Durch eine Gleislage von bis zu 8 Meter über dem Niveau des Haupteingangs ist der Bonatzbau in seiner heutigen Form alles andere als barrierefrei. Die örtlichen Gegebenheiten erschweren den sinnvollen Einbau von Aufzulanlagen.
- Letztlich ist nur der Nordeingang barrierefrei, da dort über Rampen bzw. den natürlichen Geländeverlauf die Bahnsteighalle ebenerdig betreten werden kann.



- Zukünftiger Durchgangsbahnhof
- Die künftige Erschließungsebene kommt ohne jeden Geländesprung aus. Betritt man den Bonatzbau vom Arnufl-Klett-Platz kommenden durch den Haupteingang, so gelangt man durch große Schalterhalle und Querhalle unmittelbar auf die Verteilerebene über den 8 Bahnsteiggleisen.
- Wie bei jedem Durchgangsbahnhof gelangt man von der Verteilerebene auf die Bahnsteige. Die Bahnsteige sind damit nicht nur von beiden Enden, sondern auch zwei Mal von der Mitte her mit Treppen, Fahrtreppen und Aufzügen erschlossen.
- So schafft der neue Hauptbahnhof auch eine direkte Verknüpfung zu den Stadtbahnlinien auf der Tallängslinie.
- Der künftige Hauptbahnhof wird nicht mehr nur eine, sondern vier attraktive „Schokoladenseiten“ haben. Das Bahnhofsgebäude liegt mitten in der Stadt und ist von allen Seiten aus zugänglich.
- Der Bonatzbau wird zwar 80 Jahre nach seinem Bau neu definiert, bleibt aber in seiner Funktion voll erhalten und wird nicht nur als Wahrzeichen einen enormen Bedeutungsgewinn erfahren.
- Verknüpfung Hauptbahnhof:
 - Die Linien U1, U2 und U4 erhalten an der Hst Staatsgalerie künftig eine direkte Verknüpfung mit dem Fern- und Regionalverkehr am Hbf
 - Dieser Nutzen kann bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs nicht erzielt werden.

Stadtbahnlinie U12 Remsek – Dürtlewang

SSB



- Anschluss an Bestand im Bereich Heilbronner Straße
- Städtebauliche Potentiale (Europaviertel, Gebiet A2, Rosensteinviertel)
- Erschließung Hallschlag
- Attraktivere Anbindung von Hofen, Mühlhausen und Remsek

Seite 8

Perspektiven für den Regional- und Nahverkehr

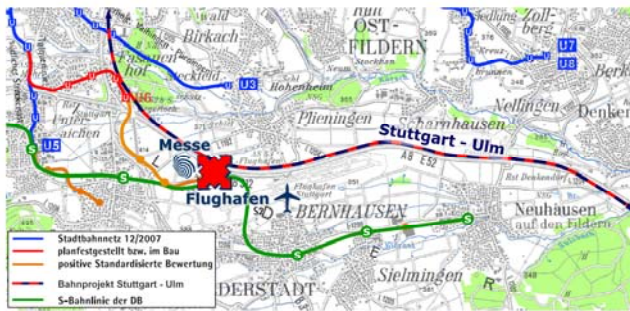
Folie 8

28.10.2010

(C) SSB AG 2010

Bau der U12 vom Hbf über Europaviertel, Nordbahnhofviertel und Hallschlag ins Neckartal

- Die gesamtwirtschaftliche Tragfähigkeit basiert u.a. auf dem Fahrgastaufkommen aus den neuen Stadtquartieren sowie auf der attraktiven Führung der Linie bis Remsek. Beide Annahmen können ohne S21 nicht erfüllt werden.
- Die Anbindung des Hallschlags alleine reicht zur Erzielung der gesamtwirtschaftlichen Tragfähigkeit mit größter Wahrscheinlichkeit nicht aus.
- Eine Realisierung wäre ohne S21 nicht möglich



- ab 12.12.2010: Möhringen – Fasanenhof Ost
- Positiver gesamtwirtschaftlicher Nutzen für Verlängerung bis Messe/Flughafen
- Allerdings nur unter der Annahme des Filderbahnhofes

- Verlängerung der U6 zum Fasanenhof Ost ist im Bau.
- Verlängerung zum Flughafen nur bei Realisierung von Stuttgart 21

- Stuttgart 21...
 - ...schafft Raum für schnelle regionale Verbindungen
 - ...entlastet die S-Bahn-Stammstrecke Hbf – Schwabstraße
 - ...bindet an der Haltestelle Staatsgalerie (Hauptbahnhof Süd) die Stadtbahnlinien U1, U2 und U4 direkt an den Hbf an
 - ...ermöglicht die Führung der neuen Stadtbahnlinie U12 vom Hbf über den Hallschlag ins Neckartal bis Remseck
 - ...ermöglicht die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof bis zur Messe und zum Flughafen
 - ...ermöglicht die Verlängerung der S-Bahn-Linie S2 von Filderstadt bis Neuhausen
 - ...schafft mit dem Filderbahnhof an Flughafen und Messe eine Verkehrsdrehscheibe von herausragender Qualität
- Keines dieser Ziele kann ohne S21 erreicht werden.

Folie 10**28.10.2010****(C) SSB AG 2010**