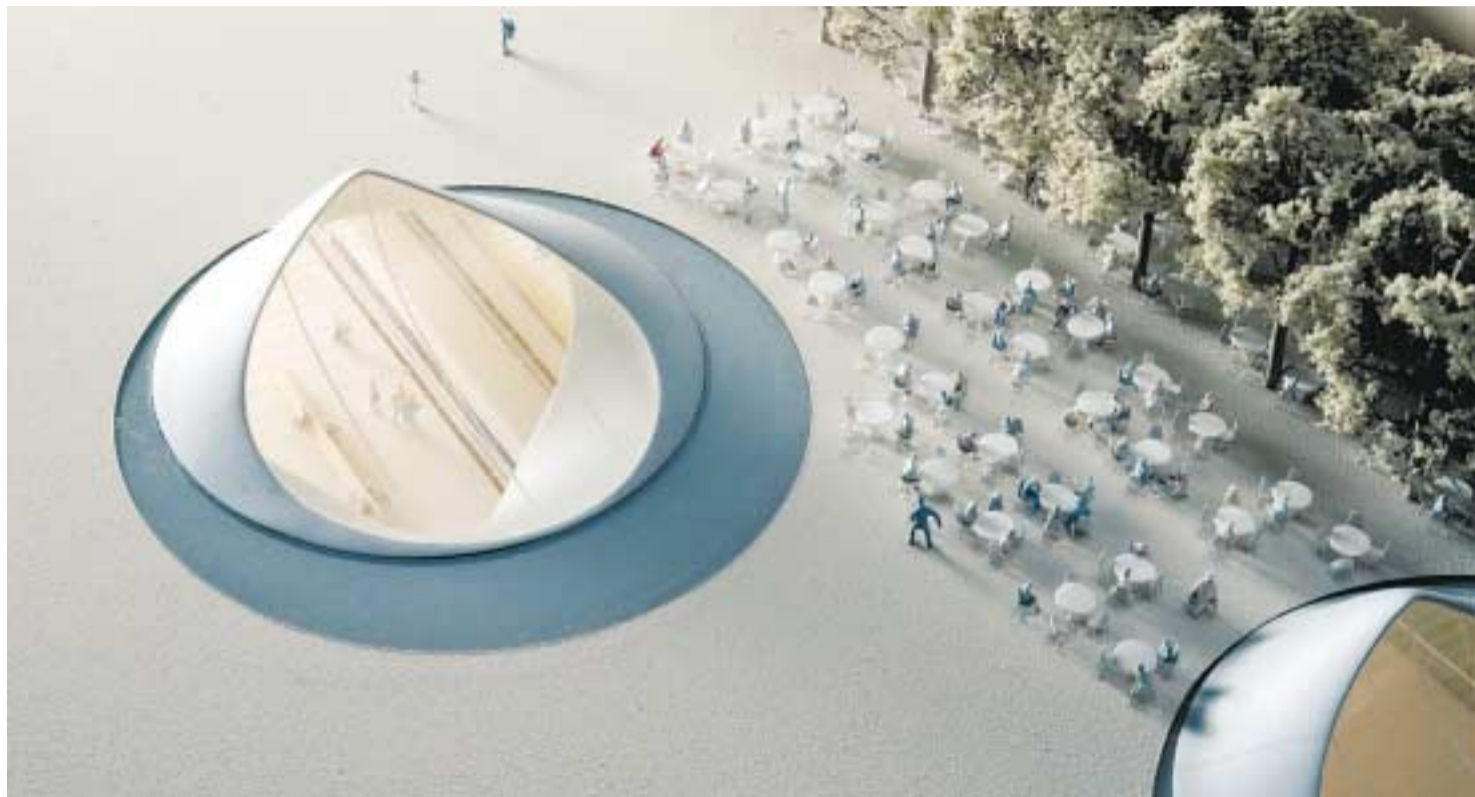


## Vier Väter und viele Tunnels: Stuttgart 21 und die geplante Sch

Stuttgart 21 und die ICE-Strecke nach Ulm gelten als wichtigste Infrastrukturprojekte des Landes in den kommenden Jahrzehnten. Die ersten Überlegungen dazu sind vor mehr als zwanzig Jahren angestellt worden, seit 1994 wird konkret geplant – und heftig

debattiert. Denn vor allem die Neuordnung Stuttgart ist umstritten; die Gegner machen des bestehenden Kopfbahnhofs stark. Ne Spitzentreffen in Berlin von Bund und L



### Nullenergiehaus mit riesigen Augen für das Tageslicht

1997 hat das Düsseldorfer Büro Ingenhoven Architekten den Wettbewerb für den geplanten Durchgangsbahnhof gewonnen. Die Pläne, so die Jury, hätten wegen ihrer ästhetischen und städtebaulichen Qualität überzeugt. Chris-

toph Ingenhoven bezeichnet die unterirdische Station als Nullenergiehaus. Dieses brauche weder für Heizung noch für Kühlung und Belüftung Energie. Dank der 28 Lichtaugen, an deren Entwicklung der Leonberger Architekt

Frei Otto mitgearbeitet hat, benötigt man in der Bahnsteighalle nur nachts künstliche Beleuchtung. Das Konzept ist mit dem internationalen Holcim Award in Gold für nachhaltiges Bauen ausgezeichnet worden.



### Der Tiefbahnhof – die künftige Drehscheibe für den

So soll die Zukunft des Stuttgarter Hauptbahnhofs aussehen: Um 90 Grad gedreht und elf Meter unter dem heutigen Niveau werden die Gleise im geplanten Tiefbahnhof verlaufen. Die Decke der 400 Meter langen Bahnsteig-

halle bildet den Straßburger Platz vor der Bahnhofshalle des Bonatzbaus – dort, wo heute Gleise liegen. Anders als im bestehenden Kopfbahnhof sollen die Züge nicht mehr in der Landeshauptstadt starten und enden,

## Nach dem Flug fällt die Entscheidung

Die Erfinder von Stuttgart 21

Vier Herren haben 1994 die Idee mit dem tiefer gelegten Durchgangsbahnhof für Stuttgart ausbaldowert und auf die Schiene gesetzt – nach einem gemeinsamen Flug über die Landeshauptstadt.

**Gerhard Heimerl** ist der Erfinder von Stuttgart 21. Anders als von der Bahn zunächst geplant, die die Schnellzüge über eine neue Trasse durch das enge Filstal gen Ulm führen wollte und einen Fernbahnhof mitten im Rosensteinpark favorisierte, schlug der Professor für Eisenbahnwesen an der Universität Stuttgart eine Strecke entlang der A 8 vor, samt Durchgangsbahnhof in Stuttgart. Heimerl, Jahrgang 1933 und emeritiert, hat nie den Glauben an das Projekt verloren. Er hält den bestehenden Sackbahnhof für völlig antiquiert, in den die Züge umständlich ein- und dann auf derselben Strecke wieder ausfahren. *Heimerls Credo bei Stuttgart 21 (Januar 2007): „Wenn Sie daheim ihr altes Bad umbauen, ist das auch mit Behinderungen verbunden. Aber Sie freuen sich hinterher, weil alles viel schöner aussieht und vor allem besser funktioniert.“*

**Heinz Dürr**, 1933 in Stuttgart geboren und heute als Unternehmer in Berlin lebend, ist 1991 Chef der Bundesbahn geworden. Bis zu seinem Ausscheiden 1997 hat er die Privatisierung des staatlichen Schienenkonzerns und dessen Umwandlung in die Bahn AG vorangetrieben. Unter seiner Regie wurden zahlreiche so genannte 21er-Projekte aus der Taufe gehoben. Während Pläne für Frankfurt oder München in der Schublade verschwanden, steht Stuttgart 21 weiter auf der Tagesordnung. *Dürrs Credo (Juni 1996): „Ich ziehe nach Berlin, ich will auf meine alten Tage noch etwas erleben. Wäre ich jung, würde ich in Stuttgart bleiben und an dem Projekt mitarbeiten.“*

**Manfred Rommel**, von 1974 bis 1996 Oberbürgermeister der Landeshauptstadt, ist von Anfang an ein Verfechter von Stuttgart 21 gewesen. CDU-Mann Rommel, Jahrgang 1928, haben die Aussichten auf eine verbesserte Bahnanbindung, aber vor allem die städtebaulichen Chancen gereizt: nämlich der eingekesselten Schwabenmetropole durch den Abbau riesiger Gleisflächen im Zentrum neue Entwicklungsperspektiven zu eröffnen. Die Mehrheit im Gemeinderat von CDU, SPD, FDP und Freien Wählern hat den Pro-Stuttgart-21-Kurs – wie später auch bei Rommels Nachfolger Wolfgang Schuster (CDU) – stets unterstützt. Grüne und „Republikaner“ waren dagegen. *Rommels Credo bei Stuttgart 21 (November 1995): „Es geht um den Standort Stuttgart.“*

**Matthias Wissmann** war von 1993 bis 1998 Bundesverkehrsminister. Der CDU-Politiker aus Ludwigsburg propagierte eine „innovative Verkehrspolitik“ und führte Stuttgart 21 stets als Paradeprojekt vor. Dieses Vorhaben erachtete Wissmann, Jahrgang 1949, als breit angelegten Versuch, Städtebau, Verkehr, Umweltschutz und Wirtschaftspolitik als Einheit zu betrachten. Heute ist Wissmann Chef des Verbands der Deutschen Autoindustrie. *Wissmanns Credo (November 1995): „In Stuttgart entsteht ein Labor für die Zukunft.“*

## Neue Verbindungen und eine zweite City

Wie der Bahnknoten Stuttgart geordnet wird – und wie die Alternativen aussehen

Die Bahnstrecke nach Ulm stammt aus dem 19. Jahrhundert, der Hauptbahnhof ist in den 1920er-Jahren gebaut worden. Durch den Bau von Stuttgart 21 und der neuen ICE-Strecke wollen Bahn und Land die Weichen für die Zukunft stellen.

**Abschied vom Kopfbahnhof:** Mit der Entscheidung für den Bau von Stuttgart 21 sind die Tage des alten Kopfbahnhofs gezählt. Weil dieser trotz 16 Gleisen wegen sich überschneidender Ein- und Ausfahrten zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenze stößt, soll er durch einen nur achtgleisigen, aber flexibleren unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden. Dessen Leistungsfähigkeit ist laut Bahn doppelt so hoch wie die des Kopfbahnhofs. Die Gleise werden um 90 Grad gedreht.

**Der Tunnelring:** Der Tiefbahnhof ist das Zentrum eines Tunnelsystems mit 33 Kilometern Länge. 5,3 Kilometer lang sind die Röhren, die den neuen Bahnhof in Untertürkheim an die Gleise nach Esslingen anschließen. Der Abschnitt ist Teil eines größtenteils unterirdischen Ringverkehrs, der über den geplanten Abstellbahnhof auf dem Untertürkheimer Güterbahnhof zurück zum Tiefbahnhof führt.

**Fildertunnel und Flughafenbahnhof:** Wichtiges Element von Stuttgart 21 ist der Bau eines ICE-Bahnhofs am Flughafen. Den Filderairport und die neue Messe erreichen

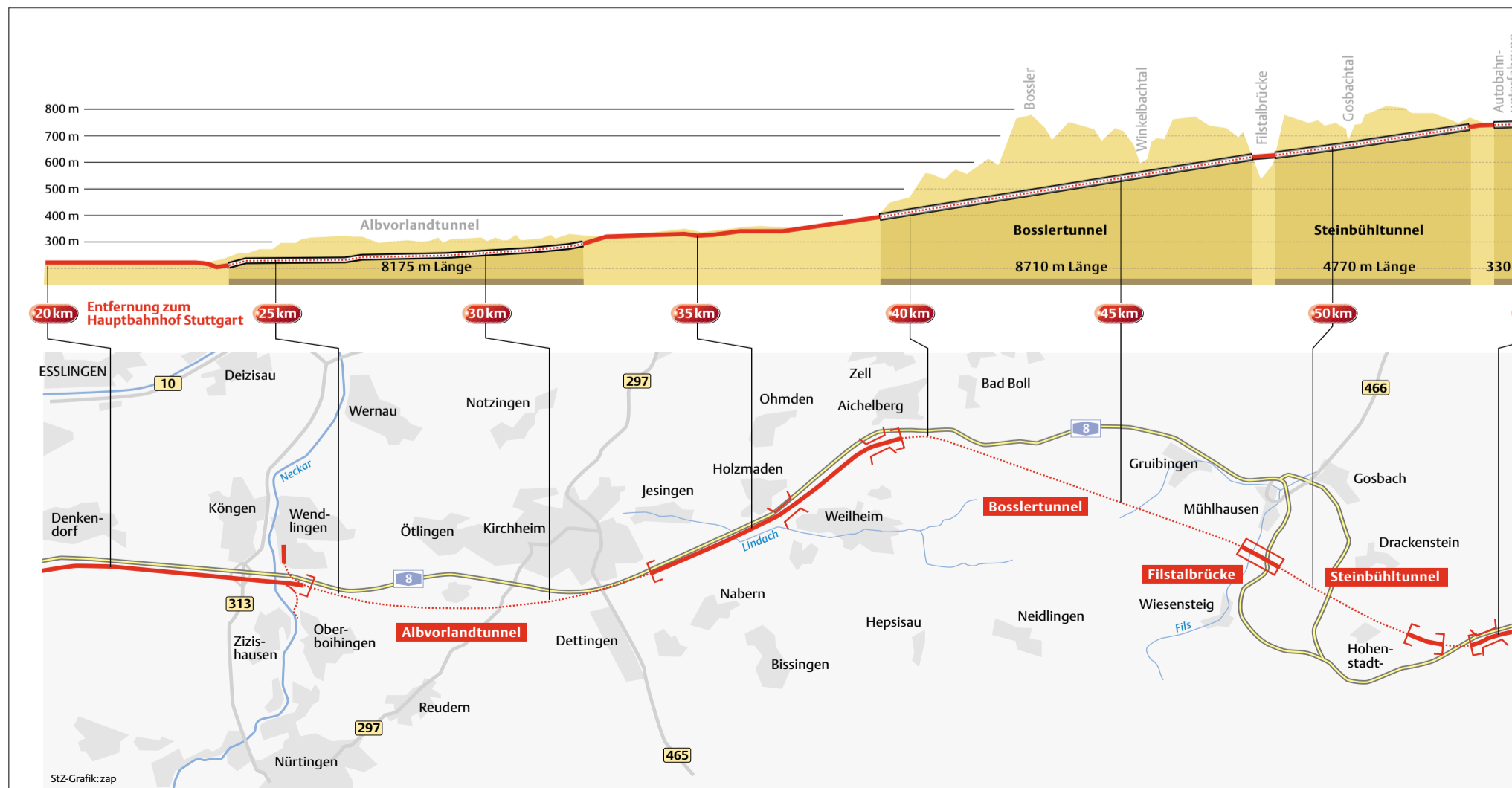
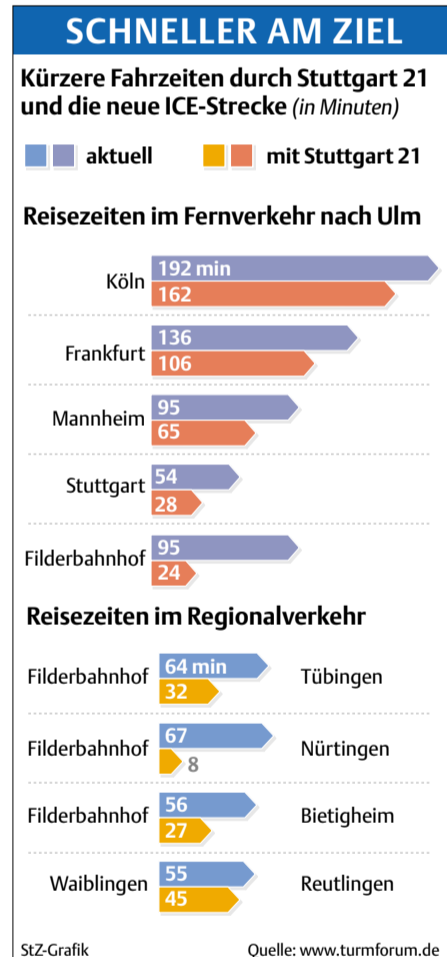
Zugreisende dann vom Hauptbahnhof aus durch den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel, die Fahrzeit beträgt nur noch acht Minuten. Durch den Filderbahnhof erhält Stuttgart vor seinen Toren eine zweite Bahnstation für den Fern- und für den Regionalverkehr.

**Vorteile für den Regionalverkehr:** Insbesondere durch den neuen Filderbahnhof bringt Stuttgart 21 Vorteile für den Regionalverkehr. Damit werden nicht nur direkte Anschlüsse aus allen Richtungen zum Flughafen und zur neuen Messe geschaffen. Zudem wird der Filderraum südlich der Landeshauptstadt mit seinen 250 000 Einwohnern und 60 000 Arbeitsplätzen erschlossen und mit dem Kernbereich der Region verbunden. Die Filder erhalten Direktverbindungen nach Tübingen, Horb, Heilbronn, Aalen und Schwäbisch Hall durch so genannte durchgebundene Regionallinien, weil die Züge nicht mehr wie heute im Kopfbahnhof enden. Die Kapazität im Regionalverkehr wächst um 60 Prozent.

**Perspektiven für den Städtebau:** Durch den Wegfall der Gleise hinter dem Hauptbahnhof, beim Abstellbahnhof und der Gäubahntrasse werden mitten in der Landeshauptstadt rund 130 Hektar Fläche frei, wenn Stuttgart 21 in Betrieb geht. Dadurch bietet sich die Chance, neue Stadtteile für etwa 12 000 Menschen zu entwickeln. Der Schlossgarten wird laut Stadt um 20 Hektar erweitert.

**Die Alternativen:** Unumstritten ist die Neubaustrecke nach Ulm. Stuttgart 21 selbst aber wird von den Grünen, vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) und von der Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21 strikt abgelehnt. Sie machen sich für die Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofs stark. Diese Lösung wäre aus ihrer Sicht wesentlich preiswerter und stadtverträglicher. Man müsse nur den Schienenverlauf im Gleisvorfeld durch Brückenkonstruktionen kreuzungsfrei gestalten. Dazu sollte der Engpass zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt durch zwei weitere Gleise behoben werden. Die Stuttgart-21-Gegner haben erst Anfang des Jahres ihr detailliert ausgearbeitetes Alternativkonzept noch einmal präzisiert. Die Verbindung zur Schnellbahnstrecke würde demnach über das Neckartal erfolgen samt einem Tunnel nach Wendlingen und einer neuen Querspange zum Flughafen.

**Die Haltung der Bahn:** Die Bahn hat das Alternativkonzept immer abgelehnt mit dem Argument, dass die Kosten kaum geringer wären als beim Bau von Stuttgart 21. Zudem wären Umbau und Sanierung des Kopfbahnhofs bei laufendem Betrieb höchst kompliziert. Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim, der sich auch mit dem Thema befasst hat, segnete das offizielle Projekt der DB ab und sprach von „zweifelhaften Alternativen“.



## Schnellbahnstrecke nach Ulm

...ung des Bahnknotens  
...hen sich für die Sanierung  
...ach dem neuerlichen  
...and, Bahn, Stadt und

Region Stuttgart aber rückt die Realisierung  
des Milliardenprojekts Stuttgart 21 immer  
näher. Mathias Bury und Achim Wörner (Texte) sowie Uta Glauß  
(Gestaltung) stellen die wichtigsten Aspekte noch einmal vor.



### Bahnverkehr im Großraum Stuttgart

sondern mittels durchgebundener Regionallinien von den Rändern aus durch den Großraum Stuttgart pendeln. Damit können aus vielen Richtungen Direktverbindungen zum Flughafen und zur neuen Messe angeboten

werden. Auf den Tiefbahnhof entfallen laut Bahn etwa 300 Millionen Euro der insgesamt für Stuttgart 21 berechneten 2,8 Milliarden Euro Kosten. Er ist das Zentrum eines 33 Kilometer langen Tunnelsystems.



### Ein zusätzlicher ICE-Bahnhof zwischen Flughafen und neuer Messe

Der Flughafen und die Landesmesse bekommen durch Stuttgart 21 einen ICE-Anschluss. Dadurch werden Filderraum, Flughafen und Messe nach Ansicht der Stuttgart-21-Macher optimal ans Schienennetz angeschlossen. Die

bestehende S-Bahn-Station und der neue Bahnhof werden durch eine unterirdische Einkaufsmeile verbunden. Nach Prognosen sollen im geplanten Filderbahnhof täglich 25 000 Reisende ein- oder aussteigen, 9000 davon

sind Fernreisende. In dem zweigleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof sollen Fernzüge nach Hamburg, Wien oder Zürich halten, aber auch Regionalbahnen nach Schwäbisch Hall, Heilbronn oder Tübingen. Illustrationen DB

## Im TGV über die Filder

Neubaustrecke soll Magistrale Paris-Budapest verbessern

Seit Juni verkehrt der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV zwischen Paris und Stuttgart. Stuttgart 21 und die ICE-Trasse nach Ulm sollen ein wichtiger Lückenschluss für die europäische Schienenmagistrale bis nach Budapest werden.

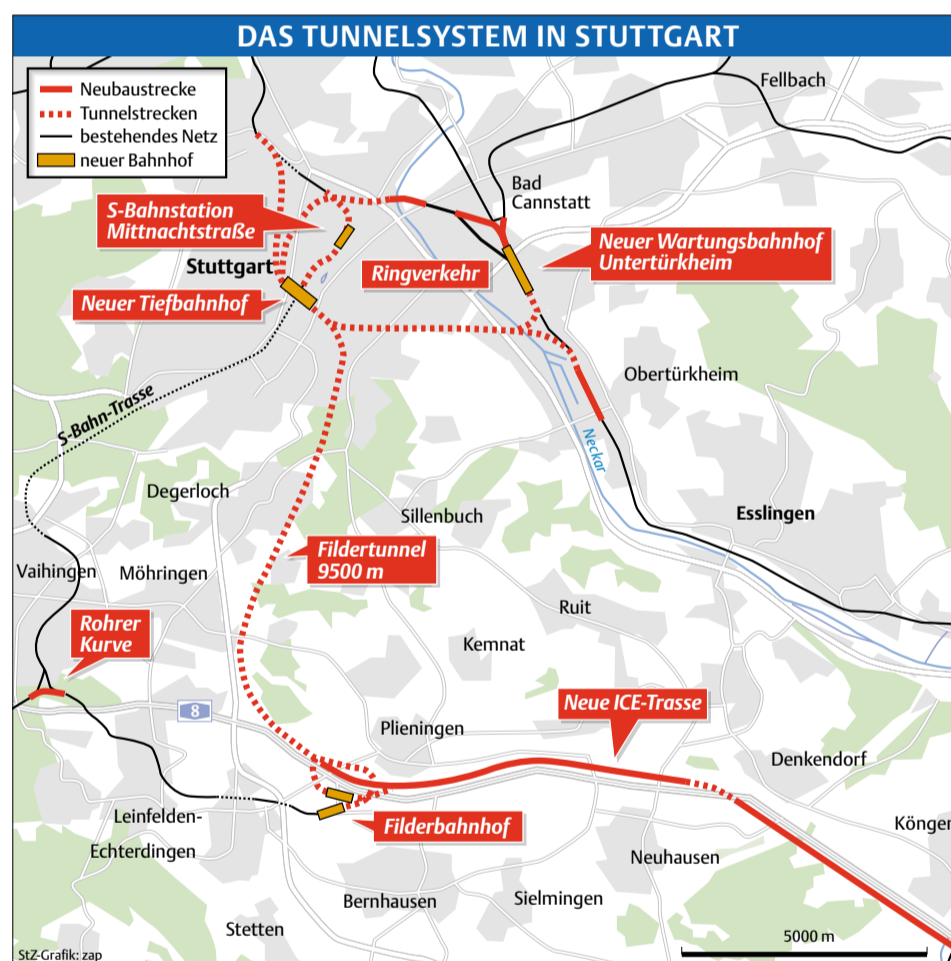
Am 10. Juni ist im Stuttgarter Hauptbahnhof gefeiert worden, und die Deutsche Bahn AG hatte zur Party mit der Mädchenband No Angels und dem Popsänger Sasha auf den Schlossplatz geladen. Anlass: der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV (Train à grande vitesse) hat an diesem Tag seinen Regelbetrieb auf der Verbindung zwischen Paris und Stuttgart aufgenommen. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen der Seine-metropole und der Landeshauptstadt von sechs auf drei Stunden und 39 Minuten.

Bei der politischen Feier im Hauptbahnhof lobten die Festredner das Ereignis als großen Tag für das zusammenwachsende Europa – und warben für den raschen Bau von Stuttgart 21 und der Schnellbahnstrecke nach Ulm. Und zwar nicht nur Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) und Bahnchef Hartmut Mehdorn. Der Beauftragte der Europäischen Union für die Magistrale Paris-Budapest, der Ungar Péter Balázs, betonte, dass Kopfbahnhöfe in Durchgangsbahnhöfe umgebaut und diese an die Flughäfen angeschlossen werden müssten, damit das europäische Verkehrsnetz künftig effizienter werde.

Deshalb auch hat die EU in Aussicht gestellt, bis zu zehn Prozent der Baukosten für das Doppelpjekt zu übernehmen. Ob der Zuschuss in dieser Höhe tatsächlich fließt, ist noch nicht entschieden, auch andere Länder haben Mittel aus dem überbuchten Förderprogramm für transeuropäische Netze (TEN) beantragt. Wegen der schwierigen Geologie auf der Schwäbischen Alb könnte es für einige Abschnitte der Schnellbahnstrecke sogar einen etwas erhöhten Zuschuss geben, insbesondere für die langen Aufstiegstunnel.

Die 60 Kilometer lange ICE-Verbindung über die Filder soll auf weiten Strecken direkt entlang der A 8 verlaufen. Von der Trasse verspricht man sich mehrere Verbesserungen: Die Reisezeiten sollen deutlich kürzer werden, die Fahrt von Stuttgart nach Ulm soll dann nur noch 28 Minuten dauern, halb so lange wie heute. Durch eine zweite Gleistrasse nach Osten kann der Schienenverkehr entzerrt, können so genannte langsame Verkehre (Neckar- und Filstal) in Zukunft von schnellen (Filderstrecke) getrennt werden.

Dank der Entlastung der alten Strecke durch das dicht bebaute Neckartal und das Filstal, deren Kapazitäten völlig ausgereizt sind, könnten dort nicht nur zusätzliche Angebote im Regional- und Nahverkehr gemacht werden. Gleichzeitig würden Zeiten für den Güterverkehr auf der Linie Kornwestheim-Münster ins Neckartal frei, für den heute tagsüber kaum Fahrplanlücken gibt.



## Verträge und manche Rückschläge

Die Chronologie des Projekts

**1988:** Der Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl präsentiert die Idee eines Durchgangsbahnhofs für Stuttgart – samt Tunnel zu einer neuen Bahntrasse über die Filder.

**April 1994:** Bahn, Land, Stadt und Bund stellen die Pläne für Stuttgart 21 vor.

**November 1995:** Bahn, Bund, Land und Stadt unterzeichnen eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21.

**September 1997:** Das Raumordnungsverfahren für Stuttgart 21 ist abgeschlossen.

**November 1997:** Entscheidung im Architektenwettbewerb für den Hauptbahnhof: der Entwurf von Christoph Ingenhoven gewinnt.

**Juli 1999:** Bahnchef Johannes Ludewig wendet sich gegen das Projekt und verhängt einen Planungsstopp.

**Dezember 1999:** Der neue Bahnchef Hartmut Mehdorn will an Stuttgart 21 festhalten. Die Finanzierung ist aber weiter ungeklärt.

**Februar 2000:** Das Land erklärt sich zu einer milliardenschweren Zusammenarbeit mit der Bahn im Schienenverkehr bereit. Bedingung: Stuttgart 21 und die Neubaustrecke müssen verwirklicht werden. Die Stadt sagt zu, Bauflächen von der Bahn zu kaufen.

**Februar 2001:** Land und Bund einigen sich auf eine Vorfinanzierung.

**Juli 2001:** Bahn, Stadt, Land und Region machen in einer Ergänzung zum Rahmenvertrag von 1995 weitere finanzielle Zusagen.

**November 2001:** Das Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 beginnt.

**Dezember 2001:** Beim größten Grundstückskauf in der Geschichte Stuttgarts erwirbt die Stadt 109 Hektar Gelände, die durch den Bau des Tiefbahnhofs frei werden. Preis für den Riesenbauplatz: 459 Millionen Euro.

**Juli 2002:** Bahn, Stadt, Land und Flughafen unterzeichnen den Finanzierungsvertrag für den Bau des Filderbahnhofs. Die Flughafengesellschaft übernimmt 51 Millionen Euro an den Kosten von 128 Millionen Euro.

**September 2002:** Das Anhörungsverfahren für den Tiefbahnhof beginnt.

**April 2003:** Öffentliche Erörterung der Pläne für den ersten Planungsabschnitt. Ende des Jahres mehren sich erneut die Meldungen über Finanzierungsprobleme.

**Juli 2004:** Das Landesverkehrsministerium meldet Signale, dass sich die EU an der Finanzierung der ICE-Strecke nach Ulm und an Stuttgart 21 beteiligen wird.

**Februar 2005:** Das Eisenbahnbundesamt genehmigt den Bau des Tiefbahnhofs.

**Juni 2006:** Bei einem Spitzengespräch in Berlin vereinbaren Bund, Bahn und Land: im September soll die Entscheidung über Stuttgart 21 und die ICE-Strecke fallen.

**August 2006:** Die Stuttgarter Kreisverbände von CDU und SPD organisieren eine gemeinsame Pressekonferenz, bei der sie sich stark machen für Stuttgart 21.

**Oktober 2006:** Land und Stadt machen weitere Zugeständnisse zur Finanzierung. Bei einem Treffen von Bundesminister Tiefensee und Ministerpräsident Oettinger äußert Tiefensee Zweifel an der Wirtschaftlichkeit.

**April 2007:** Bei einem Spitzengespräch bekennt sich Berlin zu Stuttgart 21 – Kanzlerin Merkel soll sich eingeschaltet haben. Die Finanzierung ist immer noch unklar.

