

ERHALT DER GÄUBAHN-PANORAMASTRECKE UND ERGÄNZENDE TIEFSTATION FÜR STUTTGART 21

Auf Gleiskahlschlag in Stuttgart verzichten: 16 Gleise weniger als in Zürich – kann das gutgehen?

Die in den Stuttgarter Hauptbahnhof führende Panoramastrecke der Gäubahn ist ein wichtiger Teil der städtischen und internationalen Schieneninfrastruktur in Stuttgart: Über diese wegen ihres reizvollen Blicks auf die einmalige Stuttgarter Topografie als „Panoramabahn“ bezeichnete Strecke sind unter anderem die internationalen Verkehre in die Schweiz über Zürich und nach Italien direkt an die Stuttgarter Innenstadt angebunden. Außerdem dient die Panoramabahn in vielen Fällen als Ausweichstrecke für die S-Bahn bei Störungen. Dem Fahrgastverband PRO BAHN geht es um mehr, als nur diese Verkehrsachse zu erhalten: Der neue

Tiefbahnhof im Rahmen von Stuttgart 21 wird zu dauerhaften Kapazitätsengpässen und Leistungsstörungen führen, sollte hier nicht nachgebessert werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat schon im Planfeststellungsverfahren vorgeschlagen, die Führung der Gäubahn über die Panoramastrecke in die Innenstadt beizubehalten und am neuen Durchgangsbahnhof zusätzliche, rechtwinklig dazu angeordnete Gleise in Tieflage einzurichten. Diese Stoßrichtung mit einer ergänzenden Tiefstation mit weiteren Gleisen verfolgt mittlerweile auch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg.

Unter dem Schlagwort „Kandidat*innencheck zur Gemeinderatswahl“ hatte der Fahrgastverband PRO BAHN in den vergangenen Monaten die Debatte um die Leistungsfähigkeit des Bahnprojekts Stuttgart 21 belebt – dies bezogen vor allem auf den baulichen Teil, der auf der Stuttgarter Gemarkung umgesetzt wird und für den damit die Stadt Stuttgart zuständig ist. Sie ist heute schon Eigentümerin der Gleisflächen.

Mit einem Schreiben per Post hat PRO BAHN alle Kandidierenden für die Stuttgarter Gemeinderatswahl am 26. Mai 2019 angeschrieben. Mit der Bitte, einen Antwortbogen auszufüllen, wurden sie danach gefragt, wie sie zum Erhalt der Panoramastrecke der Gäubahn stehen und ebenso zur Erweiterung des geplanten Tiefbahnhofs im Rahmen von Stuttgart 21 durch eine weitere unterirdische Station auf Ebene -1. Anknüpfend an diese Befragung fanden mit mehreren politischen Vertreterinnen und

Vertretern – darunter den Vorsitzenden der neu gewählten, großen Gemeinderatsfraktionen – mehrere Gespräche statt. In einzelnen Reihen der Fraktionen gibt es deutliche Unterstützung für den Vorschlag des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Auf der Internetseite der PRO-BAHN-Regionalverband Stuttgart sind die Ergebnisse der Befragung im Einzelnen aufgeführt.

Überholte Planungsgrundlagen – Stuttgart fällt international zurück

Die Probleme der ursprünglichen Planungen von Stuttgart 21 liegen auf der Hand:

Eine Halbierung von aktuell 16 Kopfgleisen auf nur acht Durchgangsgleise wird zu dauerhaften Problemen führen. Dies hat Konsequenzen für die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems Schiene.

Das Projekt Stuttgart 21 – vorgestellt im April 1994 – basiert auf Gegebenheiten und praktisch unveränderten Überlegungen der Jahre um 1990. Wie fragwürdig diese heute sind, zeigt der Vergleich des künftigen Hauptbahnhofs der Stadt Stuttgart (nach derzeitiger Planung) mit dem Hauptbahnhof der kleineren Stadt Zürich (Tabelle unten):

	Zürich (415.000 Einwohner)	Stuttgart (635.000 Einwohner)
Unterirdische Durchgangsgleise	10	10 (inkl. 2 S-Bahngleise)
Oberirdische Kopfgleise	16	keine



„Dort, wo Engpässe und Schwierigkeiten sind, muss nachgebessert werden.“: Bei einer Sitzung des Gemeinderatsausschusses Stuttgart 21/Rosenstein am 16. Juli 2019 diskutierten der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn (2. von links), der Stuttgarter Baubürgermeister Peter Pätzold (1. von links), Vertreter der Deutschen Bahn, des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und des Verbandes Region Stuttgart über Anpassungen der Planungen zu Stuttgart 21. Diese basieren auf Voraussetzungen aus den Jahren um 1990 und entsprechen nicht mehr den Anforderungen der heutigen Zeit.

Zürich hat ab Ende der 1990er-Jahre bis 2015 seinen Bahnknoten weiterentwickelt, mit Schwerpunkt Bahnangebot. Stuttgart hält dagegen an dem an Immobilienvermarktung orientierten Projekt Stuttgart 21 fest.

Mittlerweile sind aber auch in Deutschland die Zeichen der Zeit andere: Auf Bundesebene ist es mit dem jüngsten Koalitionsvertrag erklärter Wille, bis zum Jahr 2030 die Fahrgastzahlen im Fernverkehr zu verdoppeln. Die gleiche Absichtserklärung kommt vom Land Baden-Württemberg für den Schienenpersonennahverkehr. Schon heute werden im Land tatkräftige Schritte in dieser Richtung unternommen.

Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bedeutet nicht zwangsweise doppelt so viele Züge. Vor allem bei längeren Zügen erscheint es aber angesichts der geringen Breite, der Engstellen der Bahnsteige vor allem im Bereich der Treppenzugänge und des beträchtlichen Gefälles auf den neuen Bahnsteigen – sechsmal mehr als normalerweise zulässig – als unplausibel, dass ETCS hier kurze Zugabstände unter Einhaltung des Fahrplansystems gewährleisten kann. Man muss immer das Verhalten der Menschen beim Ein- und Aussteigen mitberücksichtigen. Der sogenannte „Stresstest“ zu Stuttgart 21 im Jahr 2011 hatte geprüft, ob mit der geplanten Infrastruktur 49 Züge in der Hauptverkehrszeit pro Stunde leistbar sind. Die Ergebnisse werden bis heute kontrovers diskutiert, da umstrittene Randbedingungen zugrunde gelegt wurden.

Zum Vergleich lohnt sich auch hier ein Blick in die Schweiz: Zwischen 1982 und 2004 wurde dort ein flächendeckender integraler Taktfahrplan eingeführt. Der viel befahrene Bahnknotenpunkt Zürich Hauptbahnhof umfasst, wie in der Tabelle dargestellt, 16 oberirdische Gleise und zehn unterirdische. Dies wäre auch die Situation in Stuttgart, wenn zusätzlich zum neuen Tiefbahnhof der alte Bahnhof mit oberirdischen Gleisen erhalten bliebe. In Stuttgart soll es zukünftig ganz ohne die 16 bestehenden Gleise gehen – und das trotz umfangreicher Ausweitung des Bahnverkehrs? Wertvolle Verkehrsinfrastruktur soll hier ganz aufgegeben werden.

Verkehrsministerium befürwortet Ergänzungsstation

Vielleicht ist doch noch nicht aller Tage Abend. Als wegweisend für die weitere Entwicklung in Bezug auf Stuttgart 21 erwies sich eine Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21/ Rosenstein des Stuttgarter Gemeinderats am 16. Juli 2019. Nach Ausführungen des Baubürgermeisters Peter Pätzold gibt es für einen Erhalt oberirdischer Gleisflächen keinen Spielraum. Man habe diese Flächen „eigentlich schon gestern“ für die weitere städtebauliche Entwicklung benötigt. Abwägend intervenierte dagegen Oberbürgermeister Fritz Kuhn: Es sei wichtig, dass man bestimmte Dinge beschlossen habe. Gleichzeitig gelte es, dort nachzubessern, „wo Engpässe und Schwierigkeiten sind“.

Zu Wort kamen im weiteren Verlauf dieser Sitzung Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, Manfred Leger, Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart-Ulm, Dr. Jürgen Wurmthaler, Leitender Direktor beim Verband Region Stuttgart, sowie vom Ministerium für Verkehr Prof. Dr. Uwe Lahl, Ministerialdirektor, und Gerd Hickmann, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr.

In ähnlicher Stoßrichtung wie PRO BAHN brachten die Vertreter vom Verkehrsministerium den Vorschlag ein, den Tiefbahnhof im Rahmen von Stuttgart 21 durch eine weitere unterirdische Station zu ergänzen. Der präsentierte Entwurf geht über den Vorschlag des Fahrgastverbandes PRO BAHN hinaus: Das Ministerium spricht sich für vier zusätzliche unterirdische Gleise im rechten Winkel zum neuen Tiefbahnhof aus. Angebunden werden sollen daran nicht nur die Panoramastrecke der Gäubahn, sondern auch die Gleisstränge aus Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Feuerbach. Auf diese Weise kann diese Infrastruktur eine sehr effektive Rückfallebene für das S-Bahn-System bei Störungen bieten. Schon jetzt und mit zunehmender Tendenz dient die Panoramastrecke der Gäubahn als Ausweichstrecke für den S-Bahn-Tunnel. Im Jahr 2018 war dies an 150 Tagen der Fall.

Nach Worten von Gerd Hickmann kann das Bahnprojekt Stuttgart 21 seinen vollen Wert nur entfalten, wenn alle Züge zentral zum Hauptbahnhof geführt werden. Auch zusätzliche Gleise in der vorgelagerten

S-Bahn-Station Mittnachtstraße als Endstation könnten dies „langfristig nicht erreichen“. Laut Ministerialdirektor Dr. Uwe Lahl ist der Bau eines zusätzlichen Tunnels und der Tiefstation „mit vertretbaren städtebaulichen Restriktionen möglich“, aber auch geboten: „Weil wir glauben, wir kriegen auch mit dem neuen Tiefbahnhof ein Kapazitätsproblem.“ Gerd Hickmann zufolge können damit auch Kapazitätsreserven für zukünftige Entwicklungen geschaffen werden, so zum Beispiel für zusätzliche Metropolespresszüge in der Hauptverkehrszeit oder neue Express-S-Bahn-Linien im stark prosperierenden Wirtschaftsraum Stuttgart.

Deutsche Bahn bekundet Offenheit

Sehr offen zeigten sich im Zuge der Debatte im Gemeinderatsausschuss die Vertreter der Deutschen Bahn. „Wenn alle das wollen, kann es auch schnell gehen – an uns soll das nicht liegen“, lautete die klare Aussage von Manfred Leger.

Klar ist, dass für die bauliche Lösung mit der Ergänzungsstation nicht mehr viel Zeit bleibt. Wenn die städtebaulichen Planungen in den nächsten Monaten festgezurrt werden, wird der Spielraum für Stellschrauben an der einen oder anderen Stelle verschwinden.

Für die mögliche Realisierung einer Ergänzungsstation zum Tiefbahnhof im Rahmen von Stuttgart 21 wurde eine Arbeitsgruppe einberufen, die im Herbst erste Ergebnisse liefern soll.

Bei der mit Abstand stärksten Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat – den Grünen – ist von dem klaren Bekenntnis zu einem gut funktionierenden Bahnknoten nichts mehr vorhanden. Noch im Rahmen der Schlichtung im Jahr 2010 durch Heiner Geißler war ein leistungsfähiger Bahnverkehr für die Grünen von überragender Bedeutung für die Zukunft der Stadt. Damals hatte der heutige Baubürgermeister Peter Pätzold (Grüne) noch ein Plädoyer für die Vereinbarkeit von Wohnen und Bahnverkehr gehalten. Er sah eine komplette Bebauung der Bahnflächen als sehr kritisch an.

Heute ist der Fokus ganz klar auf den Städtebau ausgerichtet – und dieser soll ohne oberirdische Gleise ausgeführt werden.

Nach Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs sollen in einem Interimszeitraum die Züge der Gäubahn für einige Jahre in Stuttgart-Vaihingen enden. Nur wenige Züge sollen über die Panoramabahn bis zu einem neuen Haltepunkt am Nordbahnhof verlä-

ngert werden. Der Interimszeitraum entsteht, weil das Planfeststellungsverfahren für die neue Führung der Gäubahn über den Filbertunnel und den neuen Flughafen-Regionalbahnhof noch ganz am Anfang steht und deshalb mit einer Verzögerung der Inbetriebnahme von mindestens drei Jahren gegenüber dem Tiefbahnhof gerechnet wird. Diese neue Führung wird neuerdings auch von den anliegenden Kommunen kritisiert, die Nachteile bei ihrer Erschließung durch den öffentlichen Verkehr befürchten,

da die Gäubahn hier auf Gleisabschnitten parallel zur S-Bahn geführt werden soll.

Zu diesem Zeitpunkt wäre auch die Ergänzungsstation nicht fertiggestellt, weil der Tunnelbau erst während des Rückbaus des oberirdischen Gleisvorfeldes erfolgen könnte. Wenn man eine jahrelange Kappung des Fern- und Regionalverkehrs auf der Gäubahn mit Zwang zum Umsteigen in Stuttgart-Vaihingen verhindern will, bleibt für diesen Zeitraum nur übrig, die heutige oberirdische Gäubahn-

führung zumindest so lange zu erhalten, bis die neue Führung über den Flughafen zur Verfügung steht. Wie Anfang Oktober bekannt wurde, haben sich aber die Projektpartner bereits darauf verständigt, dass dies auf jeden Fall ausgeschlossen wird. Gegen diese fahrgastfeindliche Planung, die allen Umwelt- und Klimazielen widerspricht, wird sich PRO BAHN weiterhin tatkräftig engagieren.

Langfristig wird mit Blick auf notwendige weitere Kapazitäten und reibungs-

freie Betriebsabläufe die Umsetzung einer ergänzenden Tunnelstation unabdingbar sein. Nicht zuletzt ist Stuttgart für Tunnelprojekte bei der Stadtbahn bekannt, die in hoher Ingenieurskunst, manchmal mit nicht ganz einfachen Voraussetzungen und in schneller Realisierung errichtet werden. Das wäre eine Chance für eine solche ergänzende Station in Tieflage auf Ebene -1 mit Zugang in die Stadt und mit komfortablen Umsteigemöglichkeiten in die Ebene -2, den neuen Tiefbahnhof.

Stuttgart, seine Region, seine Wirtschaft und die Menschen sowie nicht zuletzt der Schutz des Klimas brauchen eine Aktualisierung der überholten Planung zu Stuttgart 21.

JULIAN KRISCHAN
FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

IN ZUSAMMENARBEIT
MIT DEM PRO-BAHN-REGIONALVERBAND
STUTTGART

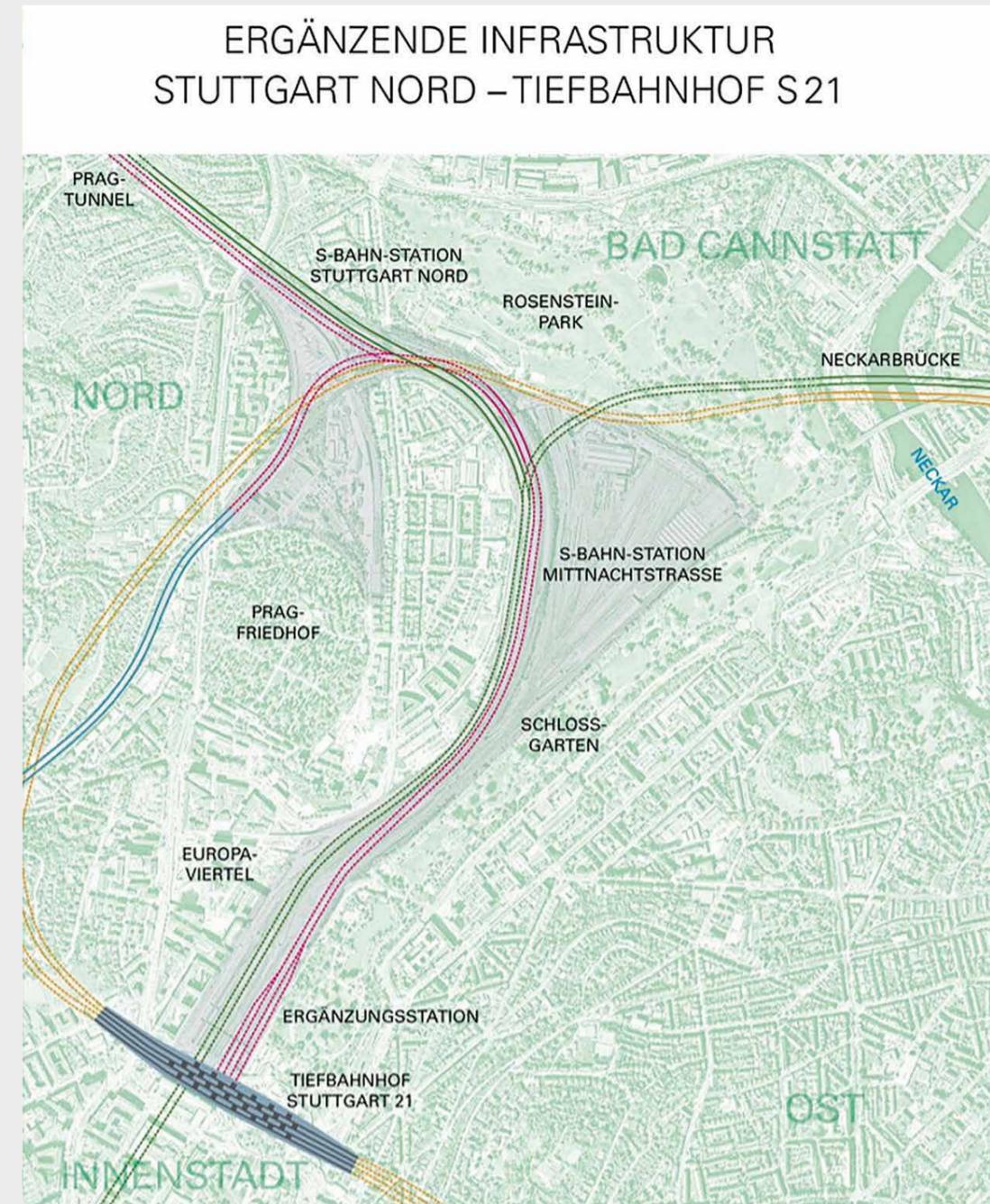
Welcher Korridor müsste für diese Lösung im Sinne einer Vorsorgeplanung gesichert werden?

Varianten prüfen

- Ergänzende Infrastruktur
- S21 Ferngleise
- S-Bahn Gleise (S21 + Bestand)
- Bestehende Gleise Gäubahn

➤ Fläche der ehemaligen Gleisanlagen
 Strecke oberirdisch
 Strecke im Tunnel oder Trog

Folie 17 Skizze Ministerium für Verkehr, Juli 2019



Mittlerweile schlägt auch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine ergänzende Tiefstation zum Tunnelbahnhof im Rahmen der ursprünglichen Planungen zu Stuttgart 21 vor. Nur so können dauerhaft ausreichende Kapazitäten und Kapazitätsreserven für den Bahnknoten Stuttgart sichergestellt werden. Eine Führung nicht aller Züge bis ins Stadtzentrum an die Stelle des heutigen Hauptbahnhofs ist langfristig keine Option.

BEIDE ABBILDUNGEN: ERGÄNZENDE INFRASTRUKTUR STUTT GART NORD – TIEFBAHNHOF S21. IN: ERGÄNZENDE INFRASTRUKTUR FÜR DEN SCHIENENKNOTEN STUTT GART. PRÄSENTATION VON VERTRETERN DES MINISTERIUMS FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG IN DER SITZUNG DES AUSSCHUSSES STUTT GART 21/ROSENSTEIN IM GEMEINDERAT DER LANDESHAUPTSTADT STUTT GART AM 16.07.2019.