

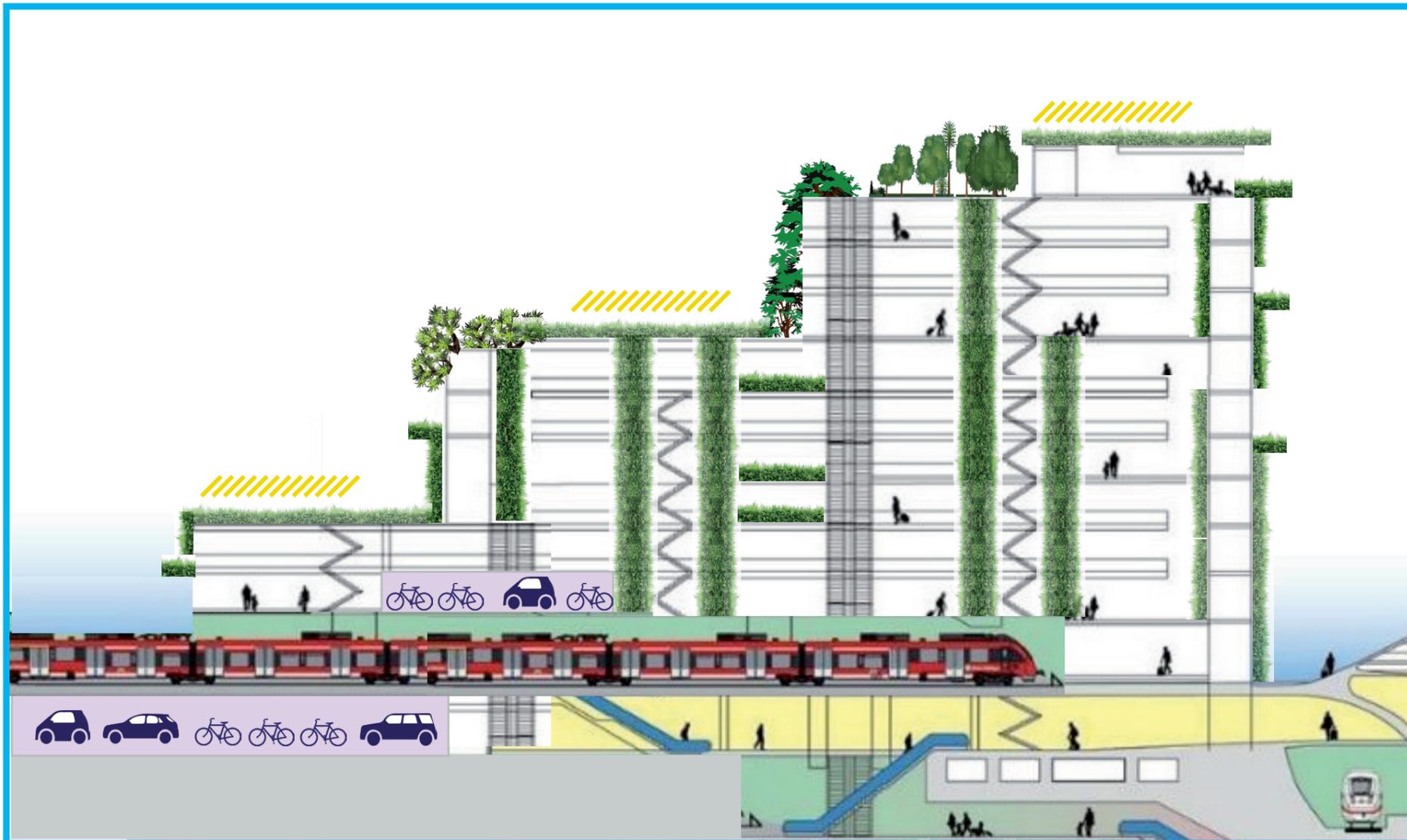
OBERIRDISCH STATT UNTERIRDISCH

*Die vernünftige Alternative (oben) für die
Ergänzungsstation Stuttgart Hauptbahnhof,
wie sie die Machbarkeitsstudie des
Verkehrsministers vorgestellt hat (unten).*



präsentiert von
Netzwerke 21

Stuttgart 20. Oktober 2022



Plädoyer für eine oberirdische Ergänzungsstation

Die Prognose für künftigen Bahnverkehr am Bahnknoten Stuttgart erforderte im S21 Tiefbahnhof zehn Gleise. Zwischen Bonatzbau und LBBW-Gebäude konnten nur 8 Gleise realisiert werden. Dieser Planungsfehler soll mit der Doppelbelegung der Bahnsteige mit jeweils zwei Regionalzügen ausgeglichen werden. Diese Notlösung führt zu betrieblichen Problemen. Wenn nämlich die Züge nicht planmäßig in der richtigen Reihung am Bahnsteig stehen oder auf einen anderen Bahnsteig umgeleitet werden, müssen Passagiere nennenswerte Wege zurücklegen mit den Folgen: Verkehrsgefährdung an den Engstellen, Verlängerung der Abfahrtszeiten, Verspätungen.

Ohne weitere Bahnsteige wird der Stuttgarter Hbf. vom geplanten Deutschlandtakt ausgeschlossen! Die Züge werden an Stuttgart vorbeifahren müssen. Für eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen muss auch ein Teil der Züge am Stuttgarter Hbf vorbeifahren, denn sonst wird der Stuttgarter Bahnknoten zum Nadelöhr im deutschen Schienennetz. Fehlende Gleise können durch die Digitalisierung oder das europäische Zugsicherungssystem ETCS nicht ersetzt werden.

Der Bau einer Ergänzungsstation ist somit unumgänglich.

Das Verkehrsministerium des Landes hat dies längst erkannt, verfolgt allerdings das Konzept eines unterirdischen Ergänzungsbahnhofs samt unterirdischen Zulaufstrecken, weil die Stadt eine oberirdische Lösung blockiert. Dieses Konzept erfordert weitere Tunnel in Stuttgart, die zusätzliche Baukosten in Milliardenhöhe verursachen werden.

Mit der Ergänzungsstation oben bleiben ist kostengünstiger...

Eine oberirdische Ergänzungsstation ist deutlich kostengünstiger und kann schneller realisiert werden. Durch den geringeren Bedarf an Beton ist diese Lösung auch klimafreundlicher. Die Entscheidungsträger der Stadt Stuttgart haben das Projekt Stuttgart 21 gefördert, weil die Gleisflächen für die städtebauliche Entwicklung vorgesehen

wurden. Die Möglichkeit Gleisanlagen zu überbauen, die bereits weltweit – unter anderem in der Partnerstadt Mumbai – genutzt wird, wurde dabei nicht in Betracht gezogen.

Der OB und sein Baubürgermeister drängen darauf, dass der Wohnungsbau auf den genannten Flächen dringend realisiert werden muss. Sie reden aber nicht davon, wie lange es noch dauert, bis das Bahngelände nach Entwidmung und Beseitigung der Kontaminationen bebaut werden kann. Schätzungen sprechen vom Jahr 2035.

Die Option einer oberirdischen Ergänzungsstation würde dagegen zulassen, dass man sofort mit der Planung beginnen und dann auch zügig an die bauliche Umsetzung gehen kann. Gleisüberbauungen sind an vielen Orten der Welt realisiert und bieten vielen Metropolen zusätzliche Nutzflächen ohne zusätzlichen Flächenverbrauch. Das Rosensteinviertel bietet die Gelegenheit, im Kontrast zu vielen städtebaulichen Betonwüsten, bewährte Bauweisen mit klimafreundlichen Systemen zu kombinieren. Aus Gründen des Klimaschutzes sollten hohe grüne Häuser gebaut werden, die verschiedene Nutzungen in der Vertikalen vorsehen.

In Stuttgart wurden in der Vergangenheit wegweisende Bauwerke erschaffen. Nur vier Beispiele: mit dem Tunnelgebirge auf der Zulaufstrecke zum Kopfbahnhof wurde eingroßartig funktionierendes Gleisvorfeld geschaffen, mit der Weißenhofsiedlung wurde ein Real-labor für modernes Wohnen gebaut, mit dem Fernsehturm wurde ein oft kopierter Prototyp in neuer Bauweise gewagt, die Gesellschaft für nachhaltiges Bauen ist ein Stuttgarter Kind. Mit der Überbauung der Gleisanlagen würde ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung der weiteren Zersiedelung geleistet. Die Kompetenz liegt im „Tal der Architekten“, es braucht nur den politischen Willen, diese zu nutzen.



Netzwerke 21
20. Oktober 2022