

Die Sprecher der Netzwerke 21:

Beitrag zur Diskussion des Ergänzungsbahnhofs Stuttgart - Stand: 16.06.21

A. Plädoyer für eine oberirdische Zuführung zum Ergänzungsbahnhof am Hbf. Stuttgart

Spätestens seit der Schlichtung zum Bahnprojekt Stuttgart 21 im Jahre 2011 war die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart nach Bau des Tiefbahnhofs bezweifelt worden. Schon damals war die Forderung nach zwei weiteren Bahnsteigen und nach Weiterführung der Gäubahn bis ins Zentrum der Stadt hinein erhoben worden. Über die Erfüllung dieser Forderung denkt eine Arbeitsgruppe des Landesverkehrsministeriums (VM) seit geraumer Zeit nach. Deren Vorschläge zu einer unterirdischen Zuführung waren jüngst Gegenstand einer Machbarkeitsstudie. Ob dabei die Bedürfnisse der privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigt wurden, ist nicht bekannt. Die erarbeiteten Vorschläge der Machbarkeitsstudie sind vom VM bis dato nicht offiziell veröffentlicht, was für Verwirrung sorgte und zu Spekulationen führte. Die Sprecher der Netzwerke 21 wollen hier mit eigenen Gedanken und mit Vorschlägen für eine akzeptable Lösung in die Diskussion eingreifen.

Die unterschiedlichen Interessen und Ziele der Projektpartner von S21

Die Projektpartner von Stuttgart 21 hatten von Anfang an unterschiedliche Ziele verfolgt: Die *Deutsche Bahn AG* wollte eine schnellere West-Ost-Metropolverbindung Paris-Bratislava, die *Stadt Stuttgart* hatte das Ziel, zusätzliche städtebauliche Entwicklungsflächen zu bekommen, das *Land* verfolgte zusammen mit dem Regionalverband eine bessere Anbindung der Landesmesse und des Landesflughafens und erwirkte damit, dass die *Region* und der *Flughafen* sich an dem Projekt beteiligten.

Die geringe Reduzierung der Reisezeit rechtfertigten aus Sicht der Bahn zu keinem Zeitpunkt die hohen Kosten für das Projekt. Daher wurden Stadt und Land zum Treiber des Vorhabens und waren bereit, hohe Kosten für die Realisierung des Projektes in Kauf zu nehmen, deren Kostenumlage bis heute nicht geklärt ist. Die erforderlichen Zusatzmaßnahmen und Risiken, die mit der Realisierung des Projektes absehbar waren, wurden ignoriert bzw. klein geredet.

Für die Partner waren folgende Vorteile wichtig:

dass die Landesmesse künftig von allen Landesteilen günstig angeschlossen sein wird;

dass der Landesflughafen schneller erreichbar sein wird;

dass die Stadt Stuttgart zusätzliche Siedlungsflächen bekommt;

dass die Automobilindustrie und die mittelständische Industrie außerhalb der Landeshauptstadt infrastrukturell gut vernetzt sind.

Was im Hintergrund blieb

Die Priorisierung der West-Ost-Verbindungen hatte zur Folge, dass die Bedeutung der Nord-Süd-Strecken fast vergessen wurde. Dabei ist die Gäubahn Stuttgart-Zürich als Teil der Magistrale Mailand – Zürich – Stuttgart – Nürnberg – Berlin neben den Nord-Südstrecken Mannheim-Basel und Stuttgart-Friedrichshafen (Südbahn) eine der wichtigsten Bahnverbindungen.

dungen für das Land. Vor allem wirtschaftlich ist die Anbindung der Gäubahn an den Hbf. von großer Bedeutung.

Ganz besonders ist der Gäubahn-Streckenabschnitt vom Hbf. bis Böblingen, die sogenannten Panoramastrecke, den Bürgern ans Herz gewachsen und hat als Ausweichstrecke für die häufigen Störungen im S-Bahn-Tunnel große Bedeutung, um die S-Bahn-Verbindung vom Hbf. nach Böblingen und zum Flughafen zu gewährleisten.

Was mit Blick nach vorne wichtig ist

Seit der Planung und Genehmigung des Projekts S 21 ergaben sich einige entscheidende Änderungen in den Rahmenbedingungen für die Neugestaltung des Verkehrsknotens Stuttgart:

- Zur Begegnung des Klimawandels muss der öffentliche Personen- und Güterverkehr verstärkt auf die Schiene verlagert werden.
- Dazu soll die Kapazität des Schienenverkehrs bis zum Jahr 2030 verdoppelt und so der CO₂-Ausstoß deutlich verringert werden.
- Um die Attraktivität der Schiene zu steigern, soll mit dem „Deutschlandtakt“ ein integrierter Taktverkehr zwischen allen Verkehrsträgern eingeführt werden.
- Durch attraktive und zuverlässige Angebote muss der gesamte regionale Pendlerverkehr von Eisenbahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bus vernetzt werden.
- Der Inlandsflugverkehr soll künftig auf die Schiene verlagert werden. Damit reduziert sich der Zubringerverkehr zum Flughafen zugunsten des Schienenfernverkehrs.
- Für die privaten EVU ist ein Halt im Tiefbahnhof wegen der Trassen- und Stationsgebühren zu teuer. Sie brauchen eine Alternative, und zwar oberirdisch.

Für diese Entwicklungen ist die erforderliche Kapazität des Tiefbahnhofs eindeutig nicht vorhanden. Dies veranlasste den Verkehrsminister einen zusätzlichen Ergänzungsbahnhof zu planen (siehe Presseberichte dazu). Von Anfang an war klar, dass bei nur acht Bahnsteigen des Tiefbahnhofs ein integraler Taktfahrplan nicht funktionieren wird. So haben der Tiefbahnhof und die Tunnel bis heute *nur eine Baugenehmigung, aber keine Betriebsgenehmigung* erhalten.

Für den künftigen Ergänzungsbahnhof sind bei der Planung folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die sich größtenteils aus den Funktionen der Panoramastrecke bzw. der Gäubahn ergeben:

- Die Panoramabahn und damit die Gäubahn müssen direkt in den Hbf einmünden. Eine Zuführung über die Tunnelstrecke ist nicht zuverlässig genug.
- Die Panoramabahn, angeschlossen an den Hbf, muss als Ausweichstrecke für die S-Bahn bei Störungen im Tunnel auf der Stammstrecke bis nach Vaihingen erhalten bleiben.
- Die Panoramastrecke soll bei entsprechender Fahrplangestaltung des Ergänzungsbahnhofs eine Entlastungsfunktion für die hoch belastete Tunnelstrecke übernehmen.
- Die Panoramastrecke kann bei stark besuchten Publikumsmessen in den Spitzenzeiten für eine Express-S-Bahndienen.
- Umstiege zu S-Bahn und Straßenbahn sowie zum Tiefbahnhof und Ergänzungsbahnhof sind mit kurzen Wegen und behindertengerecht zu gestalten.

- Für die Magistrale Mailand – Zürich – Stuttgart – Berlin ist das Andocken des Ergänzungsbahnhof an den Tiefbahnhof oder das Kopfmachen im Ergänzungsbahnhof zur Weiterfahrt zu gewährleisten.
- Die Panoramastrecke bildet mit Ausblicken auf die Stadt und mit der Überquerung der Nordbahnhofstraße samt den Häusern unter der Brücke ein zu schützendes Stück Eisenbahngeschichte.

Die vom Landes-VM initiierte Machbarkeitsstudie ist lange Zeit nicht veröffentlicht worden. Dies ist ärgerlich, führte es doch dazu, dass das Vorhaben wegen einiger via Presse an die Öffentlichkeit gelangter Details allerorten zerredet wurde mit der Folge, dass die Realisierung des Ergänzungsbahnhofs in der Öffentlichkeit nur als problembehaftet gesehen wird. Das Vorhaben wird so in Misskredit gebracht, bevor es zu Ende gedacht wurde.

Die Diskussion muss versachlicht werden

Folgende Probleme oder Hinderungsgründe schaukelten sich in der öffentlichen Diskussion zuletzt hoch:

- Der Ergänzungsbahnhof wird in der Öffentlichkeit als weiterer Tiefbahnhof verstanden, weshalb nach den Erfahrungen mit S 21 exorbitant hohe Kosten und lange Bauzeiten assoziiert werden. Zur Anordnung des Ergänzungsbahnhofs gibt es aber außer der Tieflage auch Alternativen: Hochbahnhof, ebenerdiger Bahnhof oder halbtiefer Bahnhof auf Höhe der S 21-Verteilerbrücken mit ebenerdigem Zugang von der Schillerstraße.
- Als Zulaufstrecken sind lange und kostspielige Tunnel im Gespräch, die jedoch je nach Ausführung und Höhenlage oberirdisch, in Hochlage (wie in Berlin), als Trog neben der S-Bahn oder als Tunnel ausgeführt werden.
- Städtebaulich ist die Nutzung der Fläche des alten Kopfbahnhofs je nach Höhenlage des Ergänzungsbahnhofs mehr oder weniger unproblematisch. Auch Gleise können überbaut werden (siehe neue Stadtbibliothek, unter der die Straßenbahn verläuft).
- Genehmigte Pläne oder Verträge seien ein Hinderungsgrund. Die Pläne bei S 21 sind während der Bauzeit über hundert Mal verändert worden. Warum können bessere oder zukunftsfähigere Lösungen nicht ausgeführt werden? Je früher Änderungen in die weiteren Planungen einbezogen werden, umso günstiger lassen sich die Kosten minimieren.
- Die Größe des Ergänzungsbahnhofs hängt von den Aufgaben ab, die ihm künftig zugeschrieben werden. Es sind vier Bahnsteige bzw. Gleise erforderlich, um die Kapazität des Verkehrsknotens für die Zukunft zu ertüchtigen. D.h. den S-Bahn-Betrieb im Falle von Störungen in der Tunnelstrecke robuster zu machen und die Strecke nach Zürich zu erhalten sowie darüber hinaus die EVU aufzunehmen.
- Für die Erweiterung müssen keine neuen Fahrzeuge beschafft werden, wie von der Region befürchtet. Die dazu nötigen Fahrzeuge in gelb-weiß-schwarzer Farbgebung der privaten EVU's rollen bereits.

Die Sprecher der Netzwerke 21 wollen zur Versachlichtung der Diskussion beitragen und schlagen vor, den Ergänzungsbahnhof auf dem bestehenden Gleisniveau (unser Schreiben an den VM vom Januar 2021) oder in halbtiefer Lage zu errichten. Einzelheiten auf den Folgeseiten.

Diese Vorschläge stehen den Planungsabsichten der Stadt Stuttgart nicht im Wege, da es bereits genügend Beispiele (auch in Stuttgart) gibt, die den Bahnverkehr im Erdgeschoss mit darüber liegenden baulichen Nutzungen in Einklang bringen. Bei einer Lösung mit vier Gleisen des Ergänzungsbahnhofs entlang der LBBW-Gebäude kann nach Abbau von Gleis 1 und 2 und des ehemaligen Bahnsteigs 1A schnell mit der Bebauung begonnen werden, denn der Kopfbahnhof ist mit seinen Reserven auch ohne diese betriebsfähig. Das bedeutet, dass die bauliche Nutzung unverzüglich umgesetzt werden kann.

Im Übrigen wurde der Erhalt der Panoramabahn mit dem Anschluss an den Hbf bei der Schlichtung 2010 mit Heiner Geißler empfohlen. Im darauf folgenden „Filderdialog“, der zur Bürgerbeteiligung 2012 vom Land initiiert wurde, sollten Bürger an der Diskussion über die strittigen Fragen auf den Fildern beteiligt werden. Mit überwältigender Mehrheit entschieden sich die ausgewählten Bürger für den Erhalt der Panoramabahn und deren Anschluss an den Hbf. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde allerdings vom Land und von der Bahn ignoriert.

Die Machbarkeit eines zusätzlichen oberirdischen Ergänzungsbahnhofs wurde von Frank Distel bereits 2013 aufgezeigt.

B. Der Diskussionsstand der Netzwerke 21

Die Sprecher der Netzwerke 21 sind überzeugt, dass eine Ergänzungsstation unerlässlich ist. Dies umso mehr als für private EVU ein Angebot gemacht werden muss. Die direkte Anbindung der IC-Gäubahn-Strecke an den Hauptbahnhof ist ein Muss. Der Deutschlandtakt wäre damit problemlos zu bewältigen. Zugleich ist die Gäubahntrasse als Alternativroute der S-Bahn für Störungsfälle in den Tunneln der Stammstrecke und bis Vaihingen unverzichtbar. Die Diskussion um die teure Verbindung der Gäubahn zum Landesflughafen müsste ungeachtet des Koalitionsvertrags wieder aufgegriffen werden. Ein IC-Halt in S-Vaihingen à la München-Pasing mit der Verbindung zum Flughafen und zur Landesmesse ist kurzfristig realisierbar. Die Bedeutung des Flughafens Stuttgart sollte bei diesen Überlegungen ernsthaft hinterfragt werden – die Bahn hat sie eigentlich schon klargestellt, indem sie die ICE-Züge dort nur zwei Mal pro Tag halten lassen will. Er ist und bleibt im Dreieck von Zürich, München und Frankfurt ein weniger frequentierter Flughafen mit schlechteren Angeboten an Flugzielen. Die Verbindung des Flughafens mit der Fläche des Landes muss sowieso dem Regional- und Nahverkehr überlassen werden.

Die Sprecher der Netzwerke 21 unterstützen die Pläne des Verkehrsministers für einen Ergänzungsbahnhof, sehen aber für die unterirdische Lösung große Schwierigkeiten. Sie plädieren daher eindeutig für eine Zuführung der Gäubahn zum Ergänzungsbahnhof oberirdisch bzw. im Trog. Mit dieser Lösung würde die alte Gäubahn-Trasse über den Viadukt bei der Nordbahnhofstraße weiter genutzt werden können und die weitere Streckenführung würde auf dem Damm der bestehenden Trasse als Hochbahnverlauf. Sie müsste dann so weiter geführt werden, dass sie südlich der Stadtbahn auf einer zweiten Brücke über die Wolframstraße verlaufend zum Ergänzungsbahnhof, der über der S-Bahn liegen soll, gelangt. Um die Entlastung der S-Bahn-Tunnel zu ermöglichen, ist ein Übergang von den S-Bahngleisen zwischen der Haltestelle Mitnachtstraße und Wolframstraße notwendig.



Berliner S-Bahn als Hochbahn

Unser Plädoyer für eine Hochbahnlösung orientiert sich an vielen Beispielen weltweit, in denen Bahnen aufgeständert mitten durch die Städte verlaufen – teilweise eng flankiert von Wohn- und Geschäftshäusern. Dass solche Hochbahnen Städte bzw. Stadtteile zerschneiden, ist ein Märchen. Wer z.B. Berlin vor Augen hat, weiß, wie wenig der Stadtraum und das Stadtleben durch Hochbahnbrücken zerschnitten werden. Solches muss für das Rosensteinviertel, das auf dem Bahngelände entwickelt werden soll, ebenso gelten.

Eine oberirdische Lösung würde die Bedenken gegen die Tunnellösung des Verkehrsministers in mehrfacher Hinsicht ausräumen. Die Möglichkeiten und Vorteile einer oberirdischen Zuführung der Gäubahn zum Ergänzungsbahnhof sind evident. Richtig angegangen, dient diese Art der Zuführung allen Seiten – nicht zuletzt der Stadt. Sie bedeutet:

- Keine Konflikte mit den Mineralwasservorkommen.
- Eine problemlose Querung der Wolframstraße durch die Hochlage.
- Bebaubarkeit der Gleisanlagen und die städtebauliche Überbaubarkeit (ggf. auch „Unterbaubarkeit“ – der Hochbahn).
- Eine Entlastung der Stammstrecke des S-Bahntunnels.
- Eine Umgehungsstrecke bei Störungen im S-Bahntunnel.
- Eine Lösung der fußläufig kurzen Wege zwischen Tief- und Ergänzungsbahnhof.
- Eine zukunftsfähige Nahverkehrslösung.
- Eine Ertüchtigung des Bahnknoten Stuttgart, die den Deutschlandtakt möglich macht.
- Eine Kapazitätserweiterung für den knapp bemessenen Tiefbahnhof.
- Eine deutlich geringere Umbauzeit des vorhandenen Gleisvorfelds bzw. der Zuführung gegenüber einer Tunnellösung.
- Deutlich geringere Kosten gegenüber der Tunnellösung.
- Eine Vermeidung des aufwändigen Anschlusses an den Flughafen.

Die Weichen müssen aber bald gestellt werden. Jedes Zuwarten macht eine zukunftsfähige Lösung schwieriger, teurer und irgendwann sogar unmöglich. Das vorgeschlagene Konzept bietet auch für die Internationale Bauausstellung 2027 eine große Zahl von Verknüpfungspunkten. In der Verbindung der verkehrlichen und städtebaulichen Planungen für den Ergän-

zungsbahnhof mit den Projekten der IBA 2027 sehen die Sprecher eine reizvolle Chance mit Ergebnissen, die aufhorchen lassen werden.

Die Sprecher der Netzwerke21 sind überzeugt, dass die Notwendigkeit eines Ergänzungsbahnhofs in der Öffentlichkeit ausführlich kommuniziert und diskutiert werden muss. Damit wird die Akzeptanz dieser Erweiterungsmaßnahme in Verbindung mit dem Erhalt der Gäubahnstrecke erst möglich. Dazu müssen alle Fakten und Gutachten auf den Tisch.

Stuttgart, 16. Juni 2021

Fazit, Oktober 2022:

Der Bau einer Ergänzungsstation ist 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. Eine oberirdische Ergänzungsstation ist vergleichsweise kostengünstiger und schneller zu realisieren. Durch den geringeren Bedarf an Beton und Stahl ist diese Lösung auch klimafreundlicher.

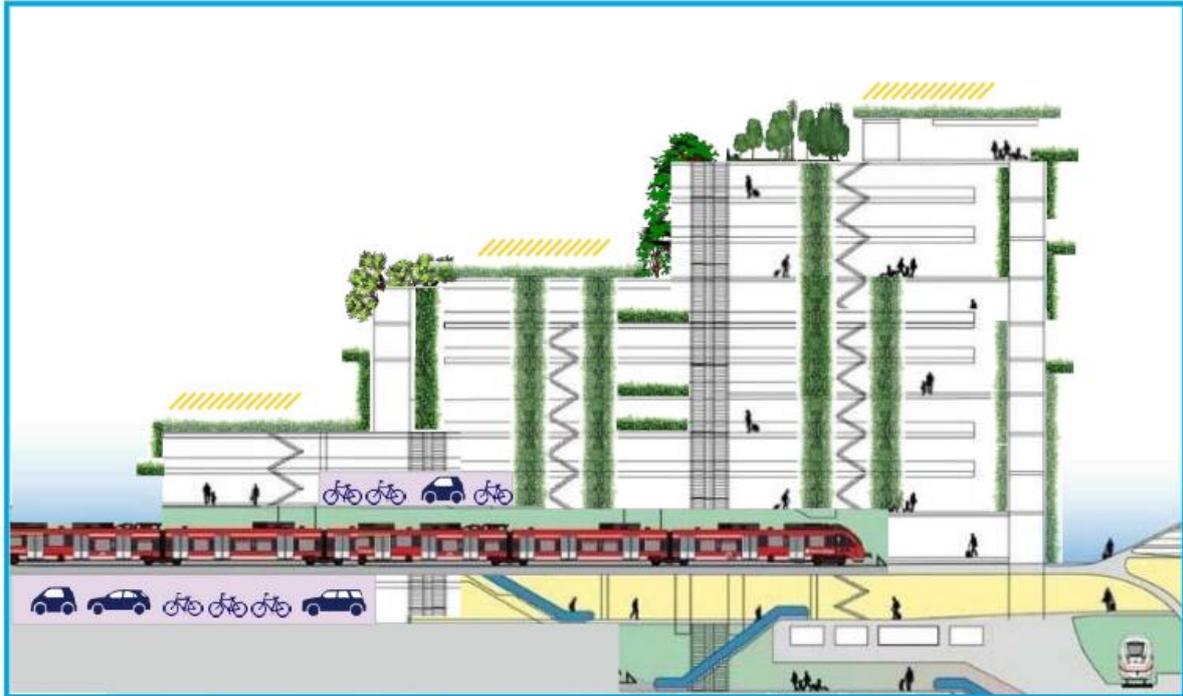
Die Entscheidungsträger der Stadt Stuttgart haben das Projekt Stuttgart 21 gefördert, weil die Gleisflächen für die städtebauliche Entwicklung frei werden. Der OB und sein Baubürgermeister drängen nun darauf, dass der Wohnungsbau auf den genannten Flächen realisiert wird. Sie reden aber nicht davon, wie lange es noch dauert, bis das Bahngelände nach Entwidmung und Beseitigung der Kontaminierungen bebaut werden kann. Schätzungen sprechen vom Jahr 2035.

Aber bitte oberirdisch

Eine oberirdische Ergänzungsstation mit Gleisüberbauungen würde es erlauben, mit der Planung der Bebauung sofort zu beginnen und zügig an die bauliche Umsetzung zu gehen. Das Überbauen von Gleisanlagen ist an vielen Orten der Welt – unter anderem in der Partnerstadt Mumbai – realisiert und bietet 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 ein großartig funktionierendes Gleisvorfeld geschaffen, mit der Weißenhofsiedlung wurde ein Reallabor 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: Ergänzungsstation
 Stuttgart Hbf. (oben) als Alternative
 zur VM-Machbarkeitsstudie (unten).



ERGÄNZUNGSSTATION

TIEFBAHNHOF NACH PLANUNG S 21

S-BAHN-STATION

BONATZBAU

Anschluss der Gäubahn an eine zusätzliche Bahnstation Lageplan nach Frank Distel (2013)



Längsschnitt nach Frank Distel (2013)

