

TUNNELA B B L I C K

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 8 • 22. MÄRZ 2012



Foto: Ulli Fetzer

Was der Kopfbahnhof wirklich kann

Es stimmt: Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist heruntergekommen und dringend modernisierungsbedürftig. Die Bahn hat seit 1995 nichts mehr in den Bahnknoten investiert. Wahr ist aber auch: Der Kopfbahnhof kann selbst im heutigen Zustand mehr, als Stuttgart 21 je wird leisten können. Und sein Ausbaupotenzial für den Zugverkehr der Zukunft ist enorm.

Ironie der Geschichte: Durch die Vorbereitungen zum Bau des Tiefbahnhofs hat die Bahn selbst die Voraussetzungen für die Modernisierung des Kopfbahnhofs geschaffen. Grund genug für Egon Hopfenitz, den ehemaligen Vorsteher des Stuttgarter Hauptbahnhofs, das Unternehmen in seinem Gastbeitrag einmal ausgiebig zu loben.

Danke, liebe Bahn!

■ Von Egon Hopfenitz

Öffentlichkeit und Demonstranten haben sich in der letzten Zeit mehr für Park und Südflügel interessiert als für das, was an den Gleisanlagen zwischen den beiden Seitenflügeln – dem wichtigsten Teil eines Bahnhofs – verändert wurde. Unlängst teilte die Bahn nun mit, der Umbau im Gleis- und Stellwerksbereich sei weitestgehend abgeschlossen. Und wahrlich, ein Blick dorthin lohnt sich.

Bislang gab es im Kopfbahnhof zwischen den Streckengleisen von und nach Cannstatt, von und nach Feuerbach sowie von und nach dem Gäu sogenannte Wartegruppen mit insgesamt 25 Wartegleisen:

- Wartegruppe Ost vor Gleis 15 & 16 mit 7 Gleisen
- Wartegruppe Mitte vor Gleis 11 bis 13 mit 8 Gleisen
- Wartegruppe West vor Gleis 8 bis 11 mit 6 Gleisen
- Wartegruppe S-Bahn vor Gleis 5 bis 7 mit 4 Gleisen

Diese Wartegruppen, früher als Stauraum zwischen Personen- und Abstellbahnhof erforderlich, werden heute nicht mehr in

diesem Umfang benötigt und können auf 2 bis 3 Gleise je Wartegruppe reduziert werden. In diese gekürzten Wartegruppen hinein wurden nun die Bahnsteige um circa 120 Meter verlängert, um dort, wo heute die Prellböcke stehen, Platz für die riesige Baugrube für den Tiefbahnhof zu gewinnen.

Diese Verlängerung der Bahnsteige und den Umbau des Gleisvorfeldes hat die Bahn hervorragend geplant und umgesetzt. Um es genauer zu sagen: Die Bahn hat den Ausbau der Gleisanlagen so durchgeführt, wie ich mir die Renovierung des Kopfbahnhofs K 20 vorgestellt habe. Und die Bahn hat nahezu den Zustand der Gleisanlagen erreicht, wie er für das auch heute noch hochaktuelle und unterstützenswerte Projekt K 21 benötigt wird. Ich glaube fast, wir müssen eine Delegation nach Berlin schicken, um dem ehemaligen Bauleiter, Herrn Hany Azer, für die Umplanung des Kopfbahnhofs zu danken – sofern er noch im Dienst der Deutschen Bahn AG steht.

Gehen Sie einmal vor bis zur Spitze der verlängerten Bahnsteige oder mit einem Fernglas auf den Bahnhofsturm und Sie

werden heute vergeblich nach »Hüttenkruscht«, Gleisgewirr und Gleisschrott Ausschau halten. Damit hat die Bahn zugleich ihre Aussage ad absurdum geführt, die Renovierung des Gleisfeldes sei fast so teuer wie der Bau des Tiefbahnhofs.

Was bedeutet dies nun für uns? Im jetzigen Zustand haben wir einen super Kopfbahnhof, auf dessen überlangen Bahnsteiggleisen bis zu drei Züge hintereinander zur Abfahrt aufgestellt werden könnten. Und auch nach Öffnung der Baugrube werden wir einen funktionierenden

Kopfbahnhof K 20/K 21 haben – barrierefrei und mit ebenen Gleisen, allerdings mit sehr schwierigen Zugangsmöglichkeiten über die Baugrube. Stuttgart wird also auch bei einem möglichen Austritt von Mineralwasser, bei Untauglichkeit des Nesenbachdückers, beim Aufquellen von Gipskeuper in den Tunneln sowie bei Überschreitung der Kostengrenze und einer Einstellung von Stuttgart 21 einen funktionierenden Kopfbahnhof haben. Und sollte es der »Stuttgarter Netz AG« gelingen, den Kopfbahnhof ganz oder teilweise zur

Die Bahn hat den Ausbau der Gleisanlagen so durchgeführt, wie ich mir die Renovierung des Kopfbahnhofs vorgestellt habe.

Fortsetzung Rückseite

Nutzung von Privatbahnen zu erhalten, steht neben dem schrägen Tiefbahnhof ein betriebsfähiger Kopfbahnhof zur Verfügung, wie dies auch die Herren Geißler und Stohler mit ihrem Kompromissbahnhof vorgeschlagen haben.

Wir haben also derzeit und auch in Zukunft einen barrierefreien, ebenen und gut funktionierenden Kopfbahnhof. Sein Ende wäre erst mit dem Abbruch des Gleisgebirges ab etwa 2022 besiegelt. Und bis dahin sind meines Erachtens Protest und Demos nicht nur sinnvoll, sondern auch nötig.

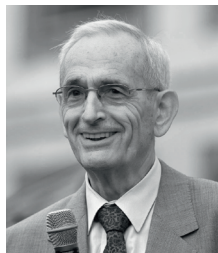


Foto: Thomas Igler

Egon Hopfenitz war von 1981 bis 1994 Leiter des Stuttgarter Hauptbahnhofs und kann auf 46 Dienstjahre bei der Bahn zurückschauen.

Häufige Fragen

»Warum kam der Protest gegen Stuttgart 21 so spät?«

Der Widerstand in der Bevölkerung gegen Stuttgart 21 ist beinahe ebenso alt wie das Projekt selbst.

1994: S 21 wird erstmals offiziell vorgestellt.

1997: In Stuttgart fordert eine Bürgerinitiative einen Bürgerentscheid über die Realisierung.

1998: Die Bahn AG stoppt das Projekt wegen Unwirtschaftlichkeit; erst 2001 wird es mit einer neuen Finanzierungsvereinbarung »wiederbelebt«.

2004: OB Schuster verspricht im Wahlkampf einen Bürgerentscheid zu S 21. Er wird daraufhin mit den Stimmen der Grünen-Wähler wiedergewählt.

Ende 2007: 61.193 Unterschriften für einen Bürgerentscheid zum Ausstieg aus S 21 werden der Stadt Stuttgart übergeben; nötig wären nur 20.000. Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt den Antrag mehrheitlich ab: Er sei rechtlich unzulässig.

Ende 2009: Die wöchentlichen Montagsdemonstrationen mit regelmäßig Tausenden von Teilnehmern gegen Stuttgart 21 beginnen.

Der Widerstand gegen S 21 war von Anfang an da – und er wird bis zur Einstellung des Projekts nicht aufhören!

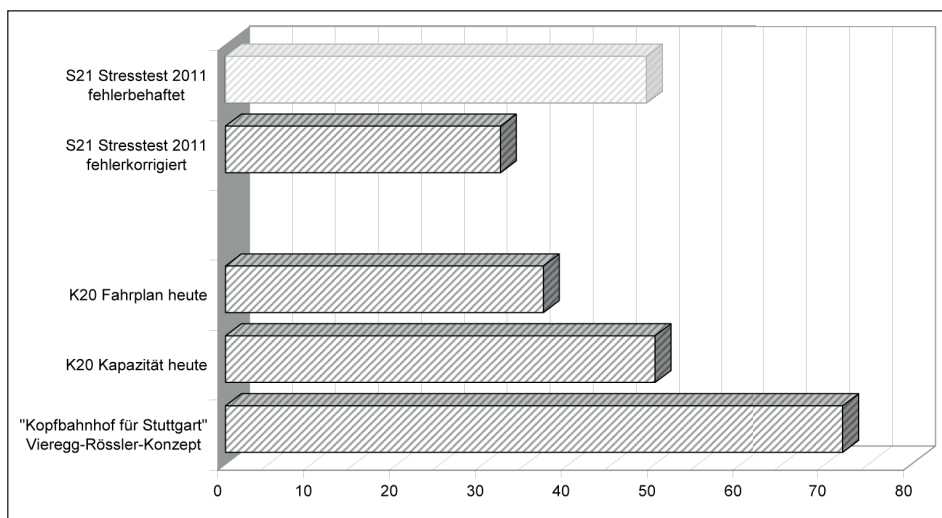
Doppelte Kapazität von Stuttgart 21

Der Kopfbahnhof hat erhebliche Ausbaureserven. Von Oliver Stenzel

Eine enorm gesteigerte Kapazität gegenüber dem Kopfbahnhof – das war von Anfang an eines der Hauptargumente für Stuttgart 21. Lange Zeit war von 50 Prozent mehr Leistungsfähigkeit beim Tunnelbahnhof die Rede, bis sich die Bahn beim Faktencheck im Herbst 2010 nur noch zum Nachweis einer um 30 Prozent höheren Spitzenkapazität verpflichten wollte.

Die 49 Züge pro Stunde Kapazität, die beim Stresstest vom Schweizer Verkehrsplaner SMA dem Tiefbahnhof bescheinigt wurden, bedeuteten indes keineswegs

sätzliche Gleise zwischen den jetzt schon bestehenden verlegen, die sich dann auf etwa halber Bahnsteiglänge in beide Richtungen verzweigen. Der Vorteil: »Zwei Züge können auf einem Gleis völlig unabhängig voneinander operieren«, so Rößler. Und durch zusätzliche Brücken könnte ein kreuzungsfreies Ein- und Ausfahren ermöglicht werden. Ausgaben von rund 600 Millionen Euro seien dafür erforderlich – im Vergleich zu momentan mindestens 4,5 Milliarden Euro für Stuttgart 21. Ein wahres Schnäppchen also, hätte der Tunnelbahnhof mit realistisch 32 bis 36



Die Kapazität des Kopfbahnhofs kann auf das Doppelte des Tiefbahnhofs ausgebaut werden (Abb.: Zugankünfte in der Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr)

30 Prozent mehr als das Maximum des Kopfbahnhofs – sondern nur 30 Prozent mehr als die 37 Züge, die im aktuellen Fahrplan in der Spitzenstunde fahren. Dass die maximale Leistungsfähigkeit bei über 50 Zügen pro Stunde liege, hat unter anderem der ehemalige Stuttgarter Bahnhofsvorsteher Egon Hopfenitz immer wieder betont. Und die Münchner Verkehrsberater Martin Viereg und Karlheinz Rößler wiesen in einem Gutachten nach, dass bis zu 56 Züge im jetzigen Kopfbahnhof möglich seien.

Quasi als Nebenprodukt dieser Kapazitätsberechnung entwickelten Viereg und Rößler ein Konzept namens »Kopfbahnhof für Stuttgart«, das sie bereits im Oktober 2011 vorstellten. Nach diesem Konzept ließe sich die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auf 72 Züge steigern.

So könne man auf der Fläche der nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige zu-

Zugankünften in der Spitzenstunde doch nur die halbe Kapazität.

Und Viereg und Rößler zeigen in ihrem Konzept noch eine weitere Möglichkeit auf: So sei zusätzlich ein ergänzender Durchgangsbahnhof denkbar – allerdings nicht, wie beim Kombi-Modell von SMA-Chef Werner Stohler und Heiner Geißler, quer zum Tal, sondern längs. Der Vorteil: keine geologischen Risiken beim Mineralwasser und keine Parkzerschneidung. Mit dieser Lösung seien dann über 106 Zugankünfte pro Stunde möglich.

Weitere Infos zum Konzept »Kopfbahnhof für Stuttgart«:

<http://www.vr-transport.de>



Pressekonferenz zur Präsentation auf Flügel-TV:
<http://vimeo.com/30073072>

Tunnelblick im E-Mail-Abo: www.tunnelblick.es/abo