

Anhang

PRO BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart,
Christian Petersohn, Ödheimer Straße 8, 70437 Stuttgart,
Tel. 0711/84 71 77, 0157/7579 3602, region-stuttgart@pro-bahn-bw.de

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Lösungsvorschlag für eine unterbrechungsfreie Anbindung der Gäubahn in der Interimsphase

Die aktuelle Planung im Projekt „Stuttgart 21“ sieht vor, dass die Gäubahn bereits ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs unterbrochen wird und dann für mindestens fünf Jahre in Stuttgart-Vaihingen bzw. an einem neuen Halt in Stuttgart-Nord endet, weil sich die Anbindung über den Flughafen verzögert. Der neue Vorschlag für einen Fildertunnel könnte diese Unterbrechung noch verlängern. Für die Fahrgäste bedeutet das zusätzliche Umstiege und verpasste Anschlüsse. PRO BAHN schlägt deshalb für die Übergangszeit eine Lösung vor, die zwei oberirdische Zufahrtsgleise der Gäubahn zum Hauptbahnhof erhält und gleichzeitig den Umbau der Wolframstraße und die Verlegung des Cityrings erlaubt.

Die Flächen des Gleisvorfelds befinden sich seit 2001 im Besitz der Stadt Stuttgart und der Gemeinderat schließt eine Weiternutzung von Teilen des Kopfbahnhofs aus, um möglichst schnell neue Wohnungen bauen zu können. Für die verbleibenden Gäubahngleise wäre jedoch nur ein sehr kleiner Anteil der Fläche im Gleisvorfeld notwendig, die zudem gar nicht für den Wohnungsbau, sondern zur Anlage eines Parks genutzt werden soll. Dieser wird erst nach Bezug der Wohnungen benötigt. Der Rückbau des Gleisvorfelds wird sich außerdem wegen der notwendigen Beseitigung von Altlasten und wegen naturschutzrechtlicher Regelungen über mehrere Jahre erstrecken.

Als Argument gegen die Beibehaltung von Gleisen im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs wird von der Stadt eingewandt, dass in diesem Fall die provisorische Straßenführung der Wolframstraße noch weit über die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs hinaus genutzt werden muss. Sie ist notwendig, um die Baustelle des S-Bahn-Tunnels zu umfahren und soll bis Ende des Jahres 2021 fertiggestellt sein (Abb. 1).



Abbildung 1: Übersicht - geplante Umfahrungsschleifen Wolframstraße

Seite 3 von 16

Stellungnahme zur Trassierung der Wolframstraße in Stuttgart (S21) vom 09.05.2016

Abbildung 1: Provisorische Straßenführung der Wolframstraße, Quelle: Unterlagen PFA 1.5, DB AG

Wegen ihres kurvigen und steilen Verlaufs ist sie aber wenig leistungsfähig. Somit wäre eine geplante Verkehrsberuhigung in der Schillerstraße vor dem Hauptbahnhof nicht möglich und der dort verlaufende Cityring könnte nicht auf die Wolframstraße verlegt werden. Damit die Wolframstraße geradlinig und mit gleichmäßiger Steigung an die neue S-Bahnüberführung angeschlossen werden kann, müssen die Bogenbrücken der Bahn abgerissen werden, da sonst die Durchfahrts Höhe nicht ausreicht.

Verlegung der Anschlussgleise der Gäubahn im Gleisvorfeld

Unser Vorschlag einer Interimslösung für die Gäubahnanbindung an den Hauptbahnhof zielt nun darauf ab, dass dieses Problem bei der ersten Brücke über die Wolframstraße auf der Parkseite noch ohne großen Aufwand durch eine leichte Absenkung der Fahrbahn zu beheben ist. Diese erste Brücke könnte so zumindest übergangsweise erhalten bleiben, während alle weiteren Brücken in Richtung Bankenviertel nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs entbehrlich wären und zusammen mit dem restlichen Gleisvorfeld abgerissen werden könnten. Anschließend würde man die Wolframstraße in geradem Verlauf mit ihrem endgültigen Höhenprofil neu bauen, wobei die Höhe von etwa 2,60 Meter, mit welcher der S-Bahntunnel über das heutige Straßenniveau herausragt, auf einer Länge von etwa 130 Metern mit einer zusätzlichen Neigung von 2% überwunden wird (Abb. 2).

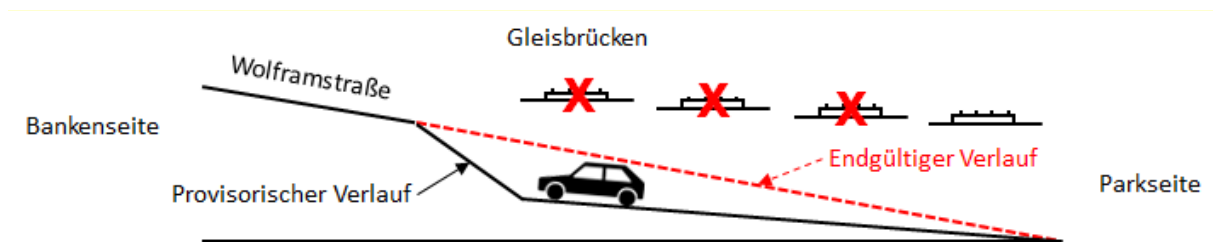


Abbildung 2: Skizzierter Höhenverlauf der Wolframstraße (provisorischer Verlauf ab Ende 2021)

Da im heutigen Gleisvorfeld keine Verbindung zwischen den Gäubahngleisen und dieser Brücke besteht, müsste dazu ein Gleis der Gäubahn mit dem bestehenden Gleis auf dieser Brücke am südöstlichen Rand des Gleisvorfelds verbunden werden, auf dem der Bahnsteig am Gleis 15/16 des heutigen Hauptbahnhofs erreicht wird (Abb. 3).

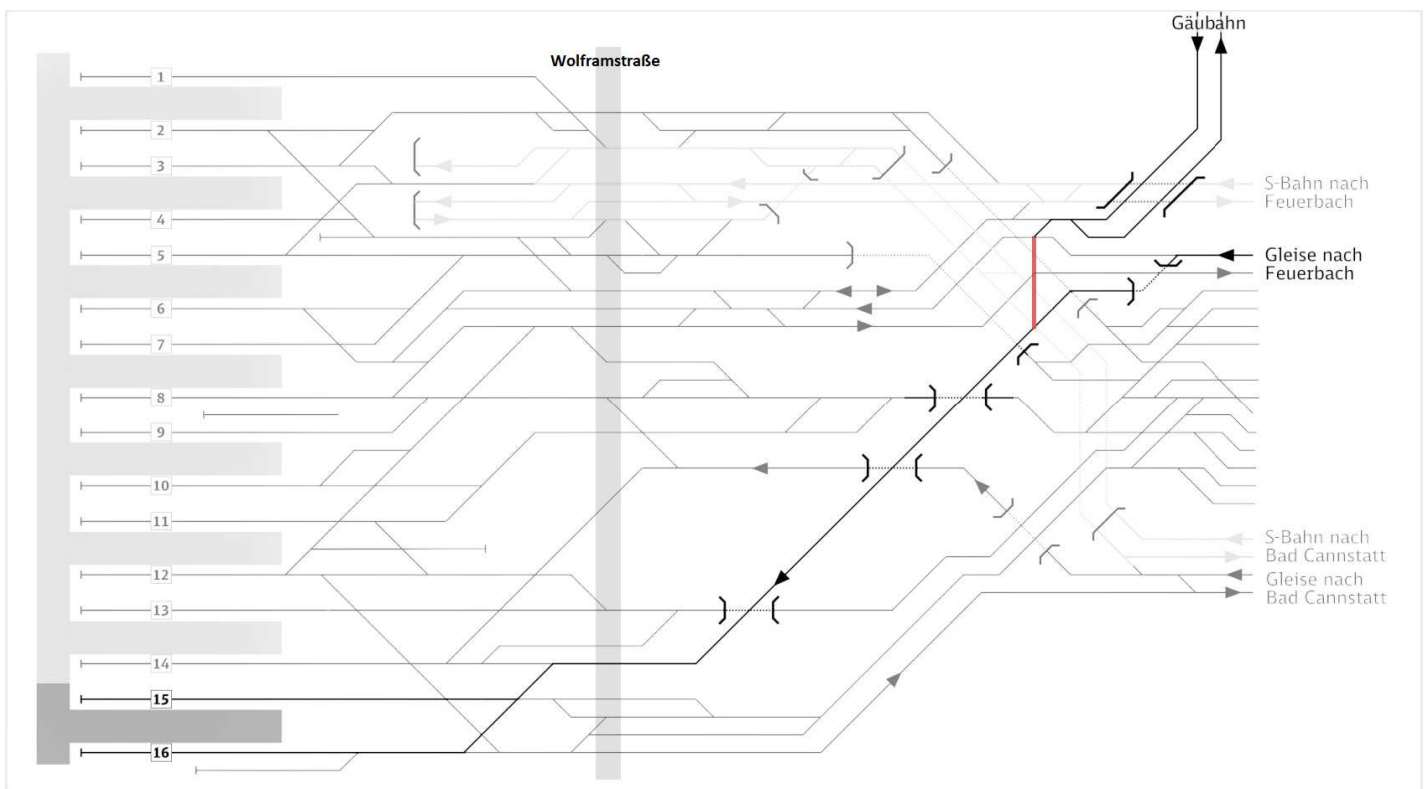


Abbildung 3: Verbleibende Gleise auf Basis des Spurplans des Kopfbahnhofs¹ (grau: wegfallende Gleise, rot: neue Gleisverbindung)

¹ <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/media/spurplan-gleisvorfeld-umbauzustand-2011-endzustand/mediaParameter/show/Medium/>

Eine solche Verbindung könnte auf Höhe des Ufa-Palastes in die Fernverkehrsgleise aus Richtung Feuerbach einmünden, die auf der östlichen Seite des Gäubahndamms verlaufen und dort fast auf gleicher Höhe liegen (Abb. 4). Auf diesen Gleisen wird das Bahnsteiggleis 15/16 erreicht.

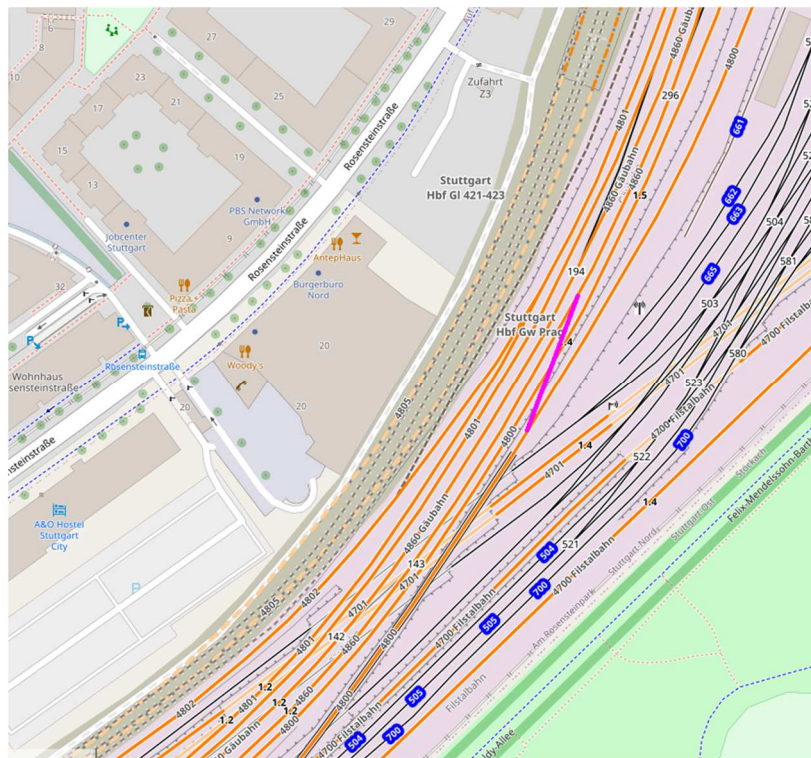


Abbildung 4: Vorgeschlagene Gleisverbindung zwischen Gäubahngleisen und Ferngleisen aus Feuerbach²

Eventuell müsste eine leichte Anpassung des Höhenverlaufs vorgenommen werden, was jedoch nach Stilllegung des restlichen Gleisvorfelds leicht möglich wäre. Die Fernverkehrsgleise zwischen Feuerbach und der neuen Einmündung der Gäubahn sollten ebenfalls erhalten bleiben. Damit hätte man ohne hohe zusätzliche Kosten eine Möglichkeit, den Nordzulauf des Tiefbahnhofs zu entlasten, der bereits als Flaschenhals des neuen Bahnhofs identifiziert wurde.

Die signaltechnische Absicherung der verbleibenden Gleise und die Bedienung der Weichen könnten vom neuen Stellwerk für den Tiefbahnhof übernommen werden. Da bis dahin der gesamte Knoten Stuttgart auf das neue Zugsicherungssystem ETCS umgerüstet sein wird, hält sich der Mehraufwand in Grenzen und wäre unabhängig von der Stilllegung und dem Abriss des restlichen Gleisvorfelds mit der bestehenden Signaltechnik.

Vorteile:

- Keine Unterbrechung des Fern- und Regionalverkehrs auf der Gäubahn notwendig.
- Der Großteil des Gleisvorfelds und die Bahnsteige 1-14 können abgeräumt und bebaut werden.
- Die Wolframstraße kann in ihre endgültige Lage umgebaut werden.
- Ein Ausweichverkehr der S-Bahn zwischen dem Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen über die Panoramabahn im Störfungsfall ist möglich.
- Anbindung zusätzlicher Express-S-Bahnen an den Hauptbahnhof ist möglich. Beispiel: geplante Express-S-Bahn S62 aus Weil der Stadt, die nach bisheriger Planung wegen mangelnder Trassenkapazität in Feuerbach enden muss.
- Entlastung des Tiefbahnhofs durch zusätzliche Fahrmöglichkeit für Pendelzüge in Richtung Ludwigsburg-Heilbronn/Pforzheim vom zusätzlichen oberirdischen Stumpfgleis 15/16.

Autor: Dr. Wolfgang Staiger, PRO BAHN, 29.03.2021

² Quelle: <https://www.openrailwaymap.org>