

Gedanken zum Schlichtungsversuch zu Stuttgart 21 (16. 10. 2010)

Das wichtigste Ziel der bevorstehenden Verhandlungen sollte die Erarbeitung einer *langfristig* gedeihlichen Lösung für die Ertüchtigung des Stuttgarter Hauptbahnhofs sein, die nach Jahrzehnten der Vernachlässigung dringend notwendig erscheint. Allerdings scheint mir weder S21 noch der Alternativvorschlag K21 der optimale Ausgangspunkt für eine solche Lösung zu sein. Ich bin davon überzeugt, dass sich mittels einer Kombination der Vorzüge eines Durchgangsbahnhofs mit denen des Kopfbahnhofes eine Lösung finden lässt, die besser und billiger als S21 ist und auch gegenüber K21 deutliche Vorzüge aufweist. In der Tat hat ja der Schlichter schon vor Beginn der Verhandlungen daran erinnert, dass es zwischen Weiß und Schwarz *Zwischentöne* gibt. In Anbetracht der in letzter Zeit immer wieder auftauchenden Parole „Entweder Kopf- oder Durchgangsbahnhof; beides gleichzeitig geht nicht!“ muss daran erinnert werden, dass der derzeitige Stuttgarter Hauptbahnhof *sowohl Kopfbahnhof* (für Fern- und Regionalzüge) *als auch Durchgangsbahnhof* (für sämtliche S-Bahn-Linien) ist; für eine voll zufriedenstellende Lösung muss er lediglich konsequent weiterentwickelt werden. Weltweit gibt es zahlreiche vergleichbare Lösungen, weitere sind im Bau. Für Regionen von der Größe und der Lage Stuttgarts scheint ihnen die Zukunft zu gehören.

Als fast ebenso wichtig wie die Weiterentwicklung des Stuttgarter Hauptbahnhofs erachte ich die Verbesserung der Fernstrecke Stuttgart – Ulm. Hier eine sowohl eisenbahntechnisch befriedigende als auch wirtschaftliche Lösung zu finden, dürfte allerdings wesentlich schwieriger sein. Die bisherige Trasse verläuft ja durch das Neckar/Filstal, wobei sie u.a. Städte wie Eßlingen a.N., Plochingen, Göppingen und Geislingen bedient. Den Alaufstieg bewältigt sie in einem zwar landschaftlich sehr schönen, wegen vieler Kurven aber langsamen Teilstück. Nach der derzeitigen Planung (die in dieser Hinsicht allerdings schon recht alt und nicht mehr auf dem neuesten Stand ist, s.u.) soll parallel zu ihr die sog. *Heimerl-Trasse* entstehen, die vom Flughafen Stuttgart aus über die Filderebene nach Wendlingen ins Neckartal und von dort durch mehrere, z. T. sehr lange, Tunnel auf die Albhochfläche und weiter nach Ulm führen soll.

Die Heimerl-Trasse besitzt aber leider entscheidende Nachteile:

- (1) Ohne einen umfangreichen Güterzugverkehr kann sie *nicht wirtschaftlich* sein, da nach dem jetzigen Fahrplan pro Stunde in jeder Richtung genau *ein* ICE-Zug fahren würde. Zurzeit weist die Relation Stuttgart–Ulm zwar ein weiteres IC-Paar auf, das aber den nicht an der Heimerl-Trasse liegenden Bahnhof Göppingen zu bedienen hat. Die Verlegung auch dieses IC-Paares auf die Heimerl-Trasse würde deren Wirtschaftlichkeit nicht wesentlich verbessern, wohl aber die Anbindung des bedeutenden Industriegebiets um Göppingen an die Landeshauptstadt deutlich verschlechtern.
- (2) Der längste der erwähnten Tunnel, der sog. Bosler-Tunnel, ist so steil geplant, dass er für die in Europa heute üblichen schweren Güterzüge ungeeignet wäre. Die ursprünglich gehegte Erwartung, dass bis zur Fertigstellung der Trasse schnelle „Leichtgüterzüge“ in großer Zahl verfügbar sein würden, scheint sich mit ziemlicher Sicherheit *nicht* zu erfüllen. Da an der Heimerl-Trasse keine größeren Ansiedlungen und insbesondere keine Industriegebiete liegen, kann mit einem nennenswerten Regionalgüterverkehr nicht gerechnet werden.

- (3) Die Heimerl-Trasse besitzt einen unnötig hoch liegenden Scheitelpunkt, trägt also zur Energieverschwendung bei. Dieser Gesichtspunkt hat bei der Planung wohl nur eine untergeordnete Rolle gespielt.

Das Vorstehende weist auf einen typischen Mangel der Planung des Gesamtprojektes Stuttgart–Ulm hin. Sie entsprang einer Zeit (Heimerl-Trasse wohl achtziger Jahre, querliegender Tiefbahnhof um 1994), als hinsichtlich Bedarf, Energiekosten, möglicher Finanzierung und technischen Möglichkeiten (Wendezüge, Neigezüge u.a.m.) andere Verhältnisse herrschten als heute. In entscheidenden Punkten wurde sie nie an die sich ändernden Gegebenheiten angepasst. Bis zur möglichen Fertigstellung dieses „Jahrhundertvorhabens“ (vielleicht in 15 Jahren?) werden wiederum völlig andere Verhältnisse herrschen, ganz zu schweigen von den Veränderungen, die unsere Nachkommen bei der nächsten Jahrhundertwende vorfinden werden. Flexibilität und Anpassbarkeit sind somit unverzichtbar. Sollte die Heimerl-Trasse schon jetzt am fehlenden Wirtschaftlichkeitsnachweis scheitern, verliert der Gesamtplan Stuttgart–Ulm seine Rechtfertigung.

Als Ersatz für die Heimerl-Trasse bieten sich zwei Möglichkeiten an, nämlich die Untertunnelung der Albhochfläche durch ein *Basistunnel* und die Anbindung der von Stuttgart kommenden Schnellfahrstrecke an die jetzige Trasse Geislingen–Ulm über das obere Filstal. In diesem Tal wurde die Strecke Weilheim–Geislingen erst in der Nachkriegszeit aufgegeben; möglicherweise sind hier noch Grundstücke im Besitz der Deutschen Bahn AG. Durch diese Streckenführung würde einerseits die risikoreiche und teure Bosleruntertunnelung überflüssig werden, andererseits die Ertüchtigung der Trasse Geislingen–Ulm nicht nur dem Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr zu gute kommen, sondern auch dem Stuttgart auf dem „Bypass“ Kornwestheim–Stgt.-Untertürkheim umfahrenden Güterzugverkehr.

Die Problematik der Albüberwindung lässt sich in drei Stichworten zusammenfassen: *Baukosten* (teures Basistunnel), *Zeit* (längere Fahrzeit wegen kurvenreicher Trasse), *Wirtschaftlichkeit* (zu wenig Personenzüge, keine schweren Güterzüge). Hier hat letztlich die Politik zu entscheiden. Da bei entsprechendem Ausbau die (relative) Langsamkeit nur die sog. Geislinger Steige zu betreffen braucht und dieses kurze, landschaftlich äußerst attraktive Teilstück gegenüber der Gesamtreisezeit Paris – Wien o.ä. kaum ins Gewicht fällt, befürworte ich die Lösung „oberes Filstal + Geislinger Steige“. Die gegenüber den beiden Alternativen ersparten Mittel des Bundes und der EU können m.E. sinnvoller auf der Rheintalstrecke, z. B. zur Entlastung von Offenburg, eingesetzt werden.

Unabhängig von der Realisierung der Heimerl-Trasse und der Frage ihres Anschlusses an den Hauptbahnhof Stuttgart weist auch die Planung des Inghovenbahnhofs gravierende Nachteile auf:

- (1) Nach meiner Erfahrung ist die größte Schwäche des derzeitigen Stuttgarter Hauptbahnhofes das *Nadelöhr* zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Schwabstraße, durch das sämtliche S-Bahnstrecken hindurchführen. Die maximal mögliche Zugfolge, die in den Hauptverkehrszeiten schon lange an ihre Grenzen stößt, kann z. Zt. nicht erhöht werden. Die S21-Planung verspricht hier nicht nur keine Verbesserung, sondern zementiert (*buchstäblich!*) diese unbefriedigende, sehr störungsanfällige Situation für den Rest des Jahrhunderts. Die in Aussicht genommene Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Mittnachtstraße“ mag das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien erleichtern, bringt aber für die *Zugfolge* keine Verbesserung. Wenn, wie für S21 geplant, die Gäubahntrasse

durch den Stuttgarter Westen wegfällt, werden sich die Verhältnisse noch weiter verschlechtern. Wie sich schon seit Monaten zeigt, können selbst kleine Eingriffe große Störungen im S-Bahnbetrieb mit sich bringen. Für K21 gilt Entsprechendes mit zwei Einschränkungen: Die Gäubahntrasse als Ausweichmöglichkeit bliebe erhalten; eine spätere Erweiterung des S-Bahnnetzes durch eine Expresstrecke (s.u.) würde nicht verbaut werden.

(2) Der Ingenhovensche *Querbahnhof* ist, *technisch gesehen*, ein Unding und hätte eigentlich nie geplant werden dürfen. Herr Ingenhoven ist meiner Meinung nach ein viel zu guter Architekt, um nicht von Anfang an die Schwächen seines Entwurfs gesehen zu haben; hier dürften „höhere Mächte“ im Spiel gewesen sein! Die Bahnsteige des Querbahnhofes müssen sich zwischen zwei Stadtbahntrassen (Willy-Brandt-Straße bzw. Heilbronner Straße), Versorgungsleitungen, dem Nesenbachkanal (Hauptabwasserkanal der Innenstadt!) sowie dem oben erwähnten S-Bahn-Nadelöhr „hindurchquetschen“. Dies ließ sich nicht ohne die mit völlig unproduktiven Kosten verbundene Anhebung bzw. Absenkung zweier Stadtbahntrassen, verbunden mit der Verlegung einer U-Haltestelle, planen. Eine Anpassung an künftige Notwendigkeiten ist kaum möglich. Die „Verbesserungen“, die bis in die jüngste Zeit an einigen Stellen vorgenommen wurden, bringen notwendigerweise Verschlechterungen an anderen Stellen mit sich. Sollten in fernerer Zukunft Passagier- und Gepäckkontrollen wie für die Eurostarzüge in Brüssel, London und Paris nötig werden, so dürfte es schwierig sein, dafür den erforderlichen Platz zu finden.

(3) *Langfristig gesehen* dürfte der gefährlichste Nachteil des Ingenhoven-Entwurfs eine Folge des Umstandes sein, dass ein riesiger Betontrog das Stuttgarter Tal ausgerechnet an seiner engsten Stelle blockieren soll. Selbst wenn das als Folge von Auflagen jetzt in Angriff genommene „Grundwassermanagement“ die schlimmsten unmittelbaren Schäden, etwa für das Mineralwasservorkommen, verhindern sollte, muss der gesamte im Stuttgarter Tal und auf seinen Hängen niedergehende Regen unter diesem Trog hindurch geleitet werden. Eine Verstopfung des Nesenbachkanals, wie sie bei immer dramatischer werdenden Unwettern zu befürchten ist, würde zur Überschwemmung großer Teile der Innenstadt führen.

Über die *ästhetische Seite* des Ingenhoven-Entwurfs möchte ich nur soviel sagen, dass ich vom Befürworter zum Opponenten spätestens dann geworden bin, als mir klar wurde, dass die Stuttgarter und ihre Gäste von der unteren Königstraße aus auf einen haushohen Wall schauen werden (mich erinnert dies an den Anblick der Berliner Mauer vom Pariser Platz aus, nur höher), dass dieser Wall von einer unwirtlichen Fläche mit riesigen „Betonbeulen“ gekrönt werden soll (euphemistisch „Straßburger Platz“ genannt – ich hoffe, dass dies der Städtefreundschaft mit Straßburg keinen Abbruch tut) und dass das oben erwähnte „Hindurchquetschen“ des Ingenhovenbahnhofs ein starkes Gefälle der Bahnsteige mit sich bringen wird, das Reisende mit schweren Rollkoffern kaum veranlassen dürfte, vom Auto zur Bahn zu wechseln. Auch die große Entfernung vom fernen Ende der Querbahnsteige zur U-Bahn dürfte nicht sonderlich einladend wirken. An anderen Orten werden solche Entfernungen durch „walk ways“ überbrückt; hier wäre jedoch schwerlich ausreichend Platz für solche Hilfen vorhanden.

Der folgende Vorschlag zur Realisierung der eingangs geäußerten Gedanken ist keineswegs neu. Ich habe ihn zum ersten Male gemacht, als in den achtziger Jahren die Pläne der Bahn zur Ertüchtigung der Neckartal-Filstal-Trasse Richtung Ulm bekannt wurden und damit klar war, dass ihre Verwirklichung unverantwortbare Belastungen für

die an der Strecke liegenden Orte (bzw. Kosten für Lärmschutz) mit sich bringen würden, ohne jedoch das S-Bahn Nadelöhr zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Schwabstrasse zu beseitigen. Der Kerngedanke ist, ungefähr parallel zur jetzigen S-Bahn nach Stgt-Vaihingen eine zweite zweigleisige Tunnelstrecke zu bauen, die vor der Brücke über den Nesenbach, z. B. bei der S-Bahn-Station Österfeld, in die jetzige Gäubahn einmündet und die im Bahnhof Stgt-Vaihingen ein Überwechselln zur jetzigen S-Bahn erlaubt. Diese Strecke soll einerseits sowohl Hochgeschwindigkeitszüge Richtung Ulm bzw. Singen-Zürich als auch eine künftige Express-S-Bahn (und bis zu deren Realisierung Regionalzüge Richtung Reutlingen-Tübingen) aufnehmen, andererseits als Ausweichstrecke bei Überlastung oder gar Sperrung des „Nadelöhrs“ dienen. Die Weiterführung der zusätzlichen Trasse Richtung Flughafen soll die Filderorte umgehen oder untertunneln und damit deren Einwohnern weitere Lärmbelastungen ersparen. Die mit der „Rohrer Kurve“ zusammenhängenden Probleme der S21-Planung werden gänzlich vermieden, ebenso wie die mögliche Überlastung der S-Bahntrasse zum Flughafen durch Züge von und nach Singen/Zürich.

Der Vorschlag erfordert eine Erweiterung des jetzigen Stuttgarter *Tiefbahnhofes* um mindestens zwei, besser vier Gleise. Gegenüber dem Ingenhovschen Tiefbahnhof hat diese Erweiterung den *entscheidenden Vorteil*, dass sie *parallel* zur Fließrichtung des Grundwassers im Stuttgarter Tal erfolgen kann und *nicht* das Tal ausgerechnet an seiner engsten Stelle durch einen 800 m langen Betonriegel *blockiert*. Der für S21 geplante, unter diesem Riegel hindurchführende Nesenbachsyphon, den ich als eine Gefahrenquelle erstes Ranges bei in der Zukunft leider zu erwartenden starken Unwettern betrachte, und auch das komplizierte „Wassermanagement“ werden überflüssig, da das Grundwasser weiterhin wie gewohnt fließen kann. Die Bahnsteige verlaufen bei meinem Vorschlag wie diejenigen der S-Bahn *horizontal* und nicht, wie bei der Ingenhovenplanung, so stark geneigt, dass sie für ältere oder behinderte Reisende mit schwerem Gepäck eine Zumutung bedeuten. Sie könnten wesentlich großzügiger und damit mit einer größeren Sicherheitsreserve bei Überfüllung oder Kontrollen angelegt werden als für S21 vorgesehen. Da die Geologie des Stuttgarter Westen anlässlich des S-Bahn-Baus gründlich erforscht wurde, könnte die Tunnelstrecke verhältnismäßig rasch geplant und mit dem Tunnelvortriebverfahren mit wesentlich geringerem Risiko als die geplanten S21-Tunnels gebaut werden. Die Beeinträchtigungen der Einwohnerschaft hielten sich in Grenzen, im Gegensatz zu dem, was die S21-Planer der Stuttgarter Bevölkerung in verschiedenen Stadtteilen zumuten wollen.

Der Bonatz-Bahnhof wird bei der Inbetriebnahme von S21 (so es dazu kommt) seinen Zweck rund 100 Jahre lang erfüllt haben, nach Meinung der Fachleute und der meisten Reisenden sogar sehr gut, wenn nicht gar beispielhaft. Für den Ingenhovenbahnhof sehe ich keine Chance, die Bedürfnisse der Region auch nur halb so lange befriedigen zu können. Es gibt dafür viele Gründe: Er ist nicht erweiterungsfähig, weil, salopp ausgedrückt, „auf Kante genäht“. Das erwähnte S-Bahn Nadelöhr wird nicht nur nicht beseitigt, sondern durch Verzicht auf die Gäubahntrasse sogar noch störanfälliger. Eine „Express-S-Bahn“, wie sie weltweit in fast allen industrialisierten Regionen mit einer vergleichbaren Ausdehnung existiert oder gerade eingerichtet wird, wird sich ohne radikale Umbauten nicht realisieren lassen, weil S21 Regionalverkehr und S-Bahn nicht verknüpft, sondern durch die Senkrechtstellung der Bahnhöfe im Stuttgarter Knoten auf Dauer trennt. Durch den Wegfall der Gäubahntrasse innerhalb Stuttgarts verschlechtert sich die Verbindung nach Zürich und damit die Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Zürich – Mailand – Bologna – Rom, was sich für den Wirtschaftsraum Stuttgart nachteilig auswirken wird. Statt die Möglichkeit offen zu

halten, die langfristig sicherlich wünschenswerte klassische Vorkriegsmagistrale Berlin – Nürnberg – Stuttgart – Zürich wiederherstellen zu können (wir reden ja von einem „Jahrhundertprojekt“!), wird diese durch den ersatzlosen Wegfall der Gäubahntrasse buchstäblich verbaut.

Die Fahrzeiten zwischen dem Hauptbahnhof und den Außenbezirken des S-Bahnnetzes sind z.Zt. vergleichbar mit denen zwischen Stuttgart und Mannheim! S21 würde hieran nichts Wesentliches ändern. Eine weitere Ausdehnung des S-Bahnnetzes, etwa Richtung Heilbronn, Schwäbisch Gmünd, Göppingen/Geislingen, Reutlingen/Tübingen, wird nur dann sinnvoll und wirtschaftlich, wenn es neben der „normalen“ S-Bahn, die an allen Stationen hält, *Express-S-Bahnzüge* gibt, die nur einige wenige Knotenbahnhöfe anfahren, zum Beispiel den Flughafen, Stgt-Vaihingen, den Hauptbahnhof, Bad Cannstatt, Esslingen, Plochingen, Göppingen, und die auf längeren Zwischenstrecken höhere Geschwindigkeiten erreichen als die „normale“ S-Bahn. Ein solches System würde den „Umstieg“ vom Straßen- zum Schienenverkehr wesentlich attraktiver machen und gleichzeitig die Wirtschaftsregion Mittlerer Neckar mehr stärken als die für S21 vorgesehenen durchgehenden Regionalzüge, die zum Teil auf veralteten Trassen fahren und an vernachlässigten Bahnhöfen halten. Die für das Expresssystem erforderlichen Trassen sind weitgehend vorhanden bzw. werden durch die vorgeschlagene Linienführung der Fernzüge über Vaihingen – Flughafen – Wendlingen verfügbar.

Mir wurde mehrfach gesagt, dass die Planer der Deutschen Bahn AG insgesamt 60 (!) „Kombinationslösungen“ näher untersucht hätten, eine Zahl, die vor wenigen Tagen von Frau Ministerin Gönner in einer Fernseh-Diskussionsrunde und von Herrn Andrioff gegenüber der Stuttgarter Zeitung (Nr. 239 vom 15.10.2010, S. 20, Pkt 14) wiederholt wurde. Alle sechzig hätten wegen zu hohen Kosten oder Undurchführbarkeit verworfen werden müssen, angeblich ohne Wenn und Aber. Sieht man von abwertenden Bemerkungen zu K21 aus neuerer Zeit ab, konnte mir allerdings trotz meines Insistierens nicht ein einziges konkretes Beispiel für einen Vorschlag genannt werden, der näher untersucht und daraufhin als unbrauchbar befunden worden war. Insbesondere würde es mich interessieren, was aus meinem oben skizzierten Vorschlag geworden ist, den ich seit rund 25 Jahren immer wieder vorgebracht habe.

Offensichtlich wurde den als Repräsentanten des Volkswillens gewählten Gremien (Gemeinderat, Landtag, Bundestag) in Bezug auf S21 kein Gegenvorschlag, sondern nur die napoleonische Alternative angeboten: „Seid Ihr dafür oder dagegen?“ Von einer sorgfältigen und für unsere Volksvertreter verständlichen Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen habe ich nie etwas gehört.

(Prof. A.Seeger, Stuttgart)