



Der Haupteingang zum Hbf Stuttgart, als der noch keine Großbaustelle war. Foto: Unsplash/Christian Wiediger

VERKEHR II

Den Hauptbahnhof fit für die Zukunft machen

Gerade bei S 21 gilt: Heute müssen wir die Weichen stellen, um auch nach 2030 die Schieneninfrastruktur von morgen ausbauen zu können. Die Voraussetzung, um die Verkehrswende und den Umstieg auf die Schiene zu schaffen.

■ Jetzt, Ende 2020, wäre der Stuttgarter Hauptbahnhof laut ursprünglichen Planungen fertig geworden. Heute wissen wir, dass wir noch mindestens bis 2025 mit der Baustelle leben müssen. Bis wann wir den Flughafenbahnhof und somit die neue Führung der Gäubahn in den neuen Tiefbahnhof haben, ist noch nicht absehbar.

NACHJUSTIERT: REGIONALBAHNHOF VAIHINGEN UND NORDHALT | Seit der Zeit, als S 21 beschlossen wurde, hat sich viel verändert. Gegenüber den ersten Planungen musste an vielen Stellen nachjustiert werden. Wir bauen zusätzlich den Regionalbahnhof Vaihingen aus – zum Glück haben wir Grünen interveniert und auf diesen Halt gepocht. Die Entwicklungen sprechen für uns, die Zunahme der Arbeitsplätze in Vaihingen erfordert zusätzliche Nahverkehrsangebote, auch mehr S-Bahn-Verkehr. Wie der Projektfortgang zeigt, wäre es heute unvorstellbar, wenn wir bis zur Inbetriebnahme von S 21 den Gäubahn-Halt in Vaihingen nicht in Angriff genommen hätten.

Auch im Norden wurde nachjustiert. Nahe des Nordbahnhofs wird ein neuer Nordhalt entstehen, der bei Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs den Weiterbetrieb der Gäubahn ermöglicht, die Panoramabahn weiter nutzt und einen zusätzlichen Umsteigepunkt in den Stuttgarter Norden schafft.

FRAGEZEICHEN BEIM UMGANG MIT STÖRFÄLLEN | Fraglich ist, wie man im Störfall den Verkehr abwickelt, denn wenn die S-Bahn-Röhre – zum Beispiel nächsten Sommer – bedingt durch Sanierungsarbeiten blockiert ist, können die S-Bahnen nicht mehr den Hauptbahnhof erreichen. Der Stadtbahnverkehr wird dies selbst mit zusätzlichen Angeboten kaum auffangen können, zumal der Ausbau der 80-Meter-Bahnsteige der U1 bis dahin noch nicht umgesetzt sein wird. Auch nach Fertigstellung des Flughafenbahnhofs wird der Störfall weiter ein Thema sein. Die neuen, erst als Idee vorliegenden Pläne des Bundes mit einer langen Tunnelröhre ab Böblingen verhindern im Störfall die Anbindung der S-Bahn an Stuttgart, da diese nach Durchfahrt der neuen Tunnelführung nach dem Hauptbahnhof erst wieder den Flughafen beziehungsweise Böblingen anfahren können.

WOHIN MIT DEM S-BAHN- UND REGIONALVERKEHR? | Fraglich ist heute auch, wie wir umfangreiche Zusatzangebote im S-Bahn- und Regionalverkehr abwickeln wollen. Die alte Idee, zusätzliche S-Bahn-Linien und weitere Taktverdichtungen am

Hauptbahnhof enden zu lassen, ist eine Variante, um insgesamt ein deutlich größeres Angebot zu ermöglichen. Das schafft auch Freiräume für neue Angebote, etwa eine Express-S-Bahn in Richtung Böblingen über die Panoramabahn. Auch neue Angebote des Regionalverkehrs könnten über diese Trasse geführt werden.

S-21-VERFECHTER GEBEN BLOCKADE AUF – EIN ERGÄNZUNGSBAHNHOF IST MÖGLICH! | Wir freuen uns, dass wir im Gemeinderat die bisherige Blockadehaltung bei den Projektbefürwortern, über weitere Ergänzungsmaßnahmen auch am Hauptbahnhof nachzudenken, aufbrechen konnten. Mit unserem Antrag haben wir erreicht, dass die Landeshauptstadt die Möglichkeit einer Ergänzungsstation am Hauptbahnhof unterstützt, aber auch weitere Ergänzungsmaßnahmen wie eine Weiterführung der Panoramabahn Richtung Feuerbach überprüft werden. Nun gilt es, schnell Antworten zur Machbarkeit und zu den Kosten zu bekommen, sodass wir durch Bebauung des Rosensteinviertels eine spätere unterirdische Gleisführung bis zum Hauptbahnhof nicht dauerhaft verhindern.

Björn Peterhoff

