

Ein bestgeplantes Ergebnis von S21: Neue S-Bahn-Strecke zerschneidet Wolframstraße

Dass es während der Baumaßnahmen des viele Milliarden teuren Projektes Stuttgart 21 zwischenzeitlich zur Verlegung von Fahrspuren und Einschränkungen auf den Straßen rund um den Hauptbahnhof kommen wird, das ist unvermeidlich. Aber dass eine Hauptverkehrsstraße in der Stuttgarter Innenstadt nach Abschluss aller geplanten Maßnahmen als Provisorium verbleibt, das können sich sicher die Wenigsten vorstellen. Ein Blick in die Unterlagen der Planfeststellung zeigt Erstaunliches.

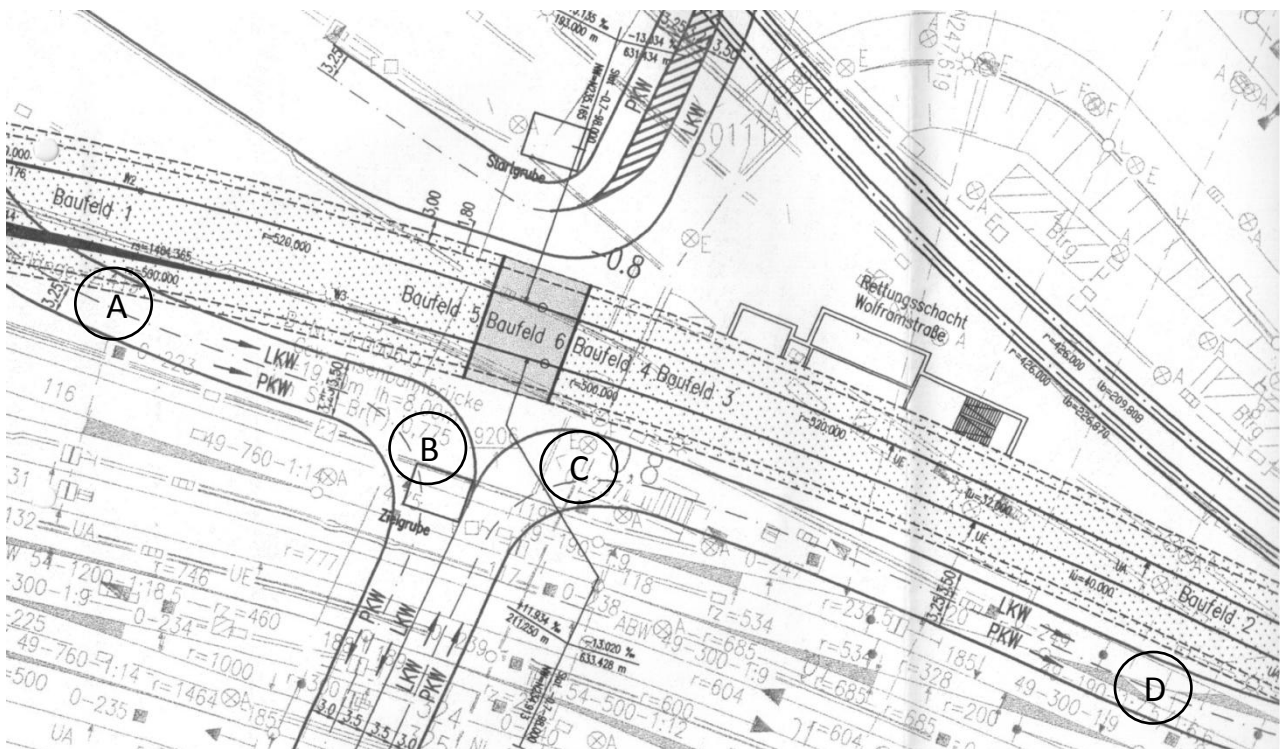
Die unterirdische Trasse für die S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Mittnachtstraße soll dort geführt werden, wo jetzt noch eine Bahnbrücke ohne Gleise die Wolframstraße quert. Aber die Tunneldecke wird mehr als 2,5m über dem jetzigen Niveau der Wolframstraße liegen. Was dies bedeutet, verdeutlicht ein Blick auf das angefügte Bild. Die vordere Brücke soll zwar abgebrochen werden, aber ein Abriss der dahinter liegenden



Neuer S-Bahn-Tunnel, 2,5m über der Straße

Brücken für S-, Regional- und Fernbahnen ist bei S21 nicht planfestgestellt. Die Wolframstraße muss also auch nach Abschluss von S21 unter diesen Brücken hindurch geführt werden.

Deshalb hat DB Projektbau als ‚Lösung‘ zwei seitliche, doppelspurige Umfahrrampen in den Planunterlagen (PFA 1.5, Anlage 14.3, Verkehrsstufe 4) festgeschrieben. Diese Rampen sollen auf dem nur 7 bis 9 Meter breiten Streifen zwischen dem neuen S-Bahn-Tunnel und den in Betrieb befindlichen Bahnanlagen eingerichtet werden (Punkte A bis D werden unten erläutert).



Der Brisanz einer derartigen Straßenführung ist man sich durchaus bewusst und so heißt es in der textlichen Darstellung (Anlage 1.1, Kap. 3.1.4), dass „der Tunnelbau im Kreuzungsbereich Wolframstraße zum spätest möglichen Zeitpunkt ausgeführt“ wird. Es „besteht nur die Möglichkeit, ... beidseits der Wolframstraße

Umfahrungsschleifen zu erstellen“. Weitere Erläuterungen in Anlage 14.1 machen die besondere ‚Qualität‘ der Planung noch deutlicher. Dort heißt es für die Wolframstraße:

- höhengleiche Kreuzung der neu erbauten Stadtbahnstrecke U12 mit einem provisorischen Bahnübergang
- Absenkung der Fahrbahn um 50cm ermöglicht, dass auch LKW die Strecke befahren können (nur in linker Spur!)
- Fußgängerverkehr wird mit Hilfsbrücken über das Baufeld geführt

Zur Dauerhaftigkeit der Provisorien kann man lesen: „Die Umfahrungsschleifen werden erst außer Betrieb genommen, wenn eine andere Querung des S-Bahn Tunnels erstellt wurde“. Aber genau das ist kein Bestandteil der Planfeststellung für S21!

Ein genauer Blick auf die Planunterlagen (Anlage 14.3., Karte vorn) zeigt dann auch noch, dass selbst die Einrichtung der Umfahrungsschleifen extrem schlecht geplant ist. Die Schleife in Richtung Hauptbahnhof quert den S-Bahn-Tunnel (A) nur knapp 40m vor der Bahnbrücke (B). Durch die Fahrbahnabsenkung ergeben sich auf diese kurze Strecke mehr als 3m Höhenunterschied, also beachtliche 8% Gefälle, teilweise in einer 90°-Kurve. Noch abenteuerlicher ist die Planung in Richtung Mitnachtstraße. Dort wird in der Planung die Schleife einfach über die Gleise gezeichnet (D). Die jetzige Stützmauer (C) müsste entfernt und eine neue gleich neben dem jetzigen S-Bahn-Gleis von Bad Cannstatt errichtet werden (von C nach D). Weder der Rückbau der Gleise noch der für die Schleife notwendige Abriss und Neubau einer Stützmauer sind in den Unterlagen der Planfeststellung enthalten.

Die Stadt Stuttgart ist als Projektpartner mit mehreren hundert Millionen Euro an S21 beteiligt. Kann von ihr eine derartige Fehlplanung bei der Prüfung der Planunterlagen akzeptiert werden? Der Stuttgarter Gemeinderat (z.B. Frau Blind) verlässt sich voll auf die Fachkompetenz der Verwaltung. Eine Rückfrage beim Amt für Stadtplanung zu diesem Thema ergibt aber Erschreckendes: Die vorgesehene Situation an der Wolframstraße sei bekannt und wird sehr kritisch gesehen, man könne aber nichts dagegen tun. Bei diesem Projekt läuft Vieles völlig falsch! Für solch eine Fehlplanung sollen noch Ausstiegskosten bezahlt werden?

Ergänzungen:

Zur Verdeutlichung der Planungsprobleme werden noch ein Querschnitt aus den Planunterlagen (Anlage 14.2.3 Blatt 5(6)) und ein Ausschnitt aus dem mit BISS21 veröffentlichten Kartenmaterial angefügt. Darauf sind der Höhenunterschied zwischen Tunneldecke und Wolframstraße sowie die kritischen Zwangspunkte der Schleifen zu erkennen. Die beiden mit X X gekennzeichneten Brücken wurden 2011 abgerissen. Genau dort, wo die neue S-Bahn-Strecke verlaufen soll (blau), steht jetzt noch die Brücke III ohne Gleise.

Ausschnitt (www.biss21.de) mit Schleifen

