

Auch künftig durch den Rosensteintunnel

Nicht das gesamte Bahngelände kann schienenfrei werden – Ringverbindungen über ein „Gleiskarussell“

Stuttgarts Hauptbahnhof wird unter die Erde verlagert, die künftig nur noch acht Bahnsteige werden quer zur heutigen Richtung „gedreht“; die Gleisanlagen bis hin zum Rosenstein verschwinden, das gesamte Gelände, einschließlich Güterbahnhof, wird zu anderweitiger Nutzung frei – so lautet die jüngste Kunde aus dem Vorstand der Deutschen Bahn AG. Freilich: ganz schienenfrei kann das oberirdische Bahngelände dennoch nicht werden. Sowohl in Richtung Bad Cannstatt, durch den Rosensteintunnel, als auch in Richtung Nordbahnhof/Feuerbach müssen auch künftig je vier Gleise verlaufen – zwei für die S-Bahnen und zwei für Teile des Regional- und Fernverkehrs. Dabei wird es notwendig, die bisher zwischen Haupt- und Nordbahnhof verlaufenden Fernbahngleise direkt an die Nordbahnhof- und Rosensteinstraße heranzurücken, damit sie ungehindert durch den Güterbahnhof und unter der Heilbronner Straße hindurch an den künftigen Tunnel zum unterirdischen Hauptbahnhof angeschlossen werden können. Die S-Bahn könnte eventuell einen weiteren Halt an der Rosensteinstraße erhalten.

Die zwei Ferngleise aus und in Richtung Bad Cannstatt unterqueren nach bisherigen Vorstellungen der Bahn den heutigen Bahndamm an der Rosensteinstraße, auf dem die S-Bahnen S 4 (Marbach), S 5 (Bie-

tigheim) und S 6 (Weil der Stadt) verkehren. Zusammengeführt werden die je zwei Ferngleise von Feuerbach und Cannstatt her unterhalb der Nordbahnhofstraße, nahe der Einmündung Wolframstraße.

Der neue unterirdische Hauptbahnhof liegt über der S-Bahn-Station auf Höhe der Stadtbahn-Haltestellen, unter der großen Schalterhalle und unter den heutigen Prellböcken im Sackbahnhof. Die Planer sprechen deshalb auch von der „Prellbocktrasse“. Vom U-Hauptbahnhof verlaufen zunächst vier Gleise nordöstlich der Schillerstraße und unter der Willy-Brandt-Straße hindurch; sie verzweigen sich unter der Hausmann-/Wagenburgstraße: je zwei in Richtung Flughafen und in Richtung Wangen. Der östliche Tunnelstrang endet beim Viehwesen; über die B 10 und den Neckar hinweg schwenkt je eine Trasse nach Untertürkheim und (auf Höhe Bruckwiesenweg) südlich zu den Ferngleisen Richtung Göppingen und Ulm.

In Untertürkheim soll ein Wartungsbahnhof gebaut werden (als Ersatz für die heutigen Abstellrichtungen am Rosenstein), und über eine weitere Gleisschleife östlich der Augsburger Straße werden die Anschlüsse an die Remstal- und Murrbahn (Aalen, Crailsheim, Nürnberg) hergestellt. Dies ist wichtig für den künftigen Interregio-Verkehr. Mit diesen bisher im Zweistundentakt fahrenden Zügen soll ja auch

das Filstal (Plochingen–Göppingen–Geislingen–Ulm) weiterhin bedient werden. Laut Bahnexperte Professor Gerhard Heimerl werde zwischen Hauptbahnhof und Untertürkheim eine „Art Gleiskarussell“ entstehen, das vielfältige Zugverbindungen erlaube.

Skizzen für den U-Bahnhof Flughafen existieren ebenfalls schon. Danach würde diese Station unterhalb der neuen Flughafenrandstraße liegen, zwischen dem Flughafenverwaltungsgebäude und dem neuen Terminal 1. Nebeneffekt: sollte die Stuttgarter Messe auf die Filder verlagert werden, hätte sie neben der S-Bahn einen optimalen Fernbahnanschluß unmittelbar vor ihren Toren.

Ob schließlich im Zuge des gesamten Projekts, wie berichtet, völlig auf die Gäubahn verzichtet werden kann, ist zumindest nach Meinung Heimerls fraglich. Zum einen diene diese Strecke bis Vaihingen als Ersatz für die S-Bahn im Störfall, und zweitens sei fraglich, „ob künftig auch jeder Nahverkehrszug ins Gäu über den Flughafen fahren muß“, so Heimerl. Sieht man einmal von den Finanzen ab, ist der Professor über die zeitlichen Abläufe durchaus optimistisch. Weil „das meiste unter der Erde geschieht“, sei kaum mit Einsprüchen zu rechnen; deshalb halte er einen Baubeginn in vier Jahren für möglich. -ube