



München, den 7.9.2010

## **Frage: Stellen Kopfbahnhöfe für den Zugverkehr tatsächlich ein Problem dar?**

Diese Frage kann mit einem klaren "Nein" beantwortet werden, seit die herkömmlichen lokbespannten Züge durch Triebwagen-, Triebkopf- und Wendezüge ersetzt wurden. Für diese Züge spielt es keine Rolle, ob sie vorwärts oder rückwärts fahren und ob in einem bestimmten Bahnhof die Fahrtrichtung gewechselt werden muß. Kopfbahnhöfe sind also keineswegs veraltet. Deshalb besteht - anders als in früheren Zeiten - keine Notwendigkeit mehr, Kopfbahnhöfe durch Durchgangsbahnhöfe zu ersetzen.

An drei Beispielen soll gezeigt werden, wie drei Weltstädte, die durch ihre Kopfbahnhöfe bekannt, ja sogar berühmt sind, die vorhandenen Kopfbahnhöfe behandeln.

**London** besitzt insgesamt 14 Kopfbahnhöfe, und zwar u.a. die beiden Fernbahnhöfe St. Pancras und Kings Cross, die direkt nebeneinander liegen, nur durch eine Straße getrennt. Das Büro des Star-Architekten Sir Norman Foster arbeitete in den 80er Jahren einen Masterplan aus, demzufolge die beiden genannten Kopfbahnhöfe durch einen riesigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden sollten, um die frei werdende Fläche für eine hochwertige städtische Nutzung zu verwenden, sozusagen "London 21". An diesem Masterplan war auch ein junger Stuttgarter Stadtplaner und Architekt namens Christan Wendt beteiligt, der nach seiner Rückkehr nach Stuttgart die für London entwickelte Idee auf Stuttgart übertrug. Zusammen mit den Stadtplanern Hansjörg Bohm und Klaus Gurk stellte er 1990 unter dem Titel "Querdenken" den Ersatz des Stuttgarter Kopfbahnhofs durch einen Durchgangsbahnhof vor, dessen Gleise quer zu den heutigen Gleisen verlaufen sollten.

In London wurden die Tunnelbahnhof-Pläne des Sir Norman Foster schon längst "beerdigt", weil der finanzielle Aufwand selbst für die Boom-Metropole London zu groß und der städtebauliche Nutzen zu gering wäre. Stattdessen wurde der aus der Dampflokzeit stammende und verrußte Bahnhof St. Pancras vollkommen renoviert und modernisiert. Er dient seit einigen

Jahren als Start- bzw. Zielbahnhof des Eurostars nach bzw. von Paris und Brüssel und soll ab 2012 auch vom ICE von Frankfurt (Main) und Köln aus bedient werden. Und der Kopfbahnhof Kings Cross wird derzeit ebenfalls modernisiert und um mehrere Gleise mit Kopfbahnsteigen erweitert.

In **New York** befindet sich der größte Kopfbahnhof der Welt - Grand Central Terminal - mit 48 unterirdisch gelegenen Bahnsteiggleisen, die jedoch heute nicht mehr ausreichen. Deshalb erhält dieser Bahnhof zur Zeit weitere 8 Kopfbahnsteiggleise, also keine Durchgangsgleise. Der eigentliche Hauptbahnhof von New York ist allerdings der Bahnhof Penn Station mit 22 Durchgangsgleisen, die überwiegend von S-Bahn-Zügen (Long Island Railroad) und Regionalzügen (New Jersey Transit) benutzt werden. Hier halten jedoch auch alle Fernzüge, die New York bedienen, insbesondere der Hochgeschwindigkeitszug Acela, während Grand Central Terminal eine reine S-Bahn-Station ist (Metro Nord Railroad). Weil auch Penn Station inzwischen zu klein geworden ist, bekommt dieser Bahnhof derzeit ebenfalls 8 zusätzliche Gleise, und zwar als unterirdischer Kopfbahnhof, der parallel zu den vorhandenen Gleisen liegt.

**Paris** verfügt über 6 Kopfbahnhöfe für Fern- und Regionalverkehr. Diese Kopfbahnhöfe durch unterirdische Durchgangsbahnhöfe zu ersetzen, ist in Paris überhaupt kein Thema, auch wenn zwischen den Kopfbahnhöfen Gare de Lyon und Gare du Nord vor Jahrzehnten einmal ein Verbindungstunnel für TGV-Züge erwogen worden war. Vielmehr wurde - sehr kostengünstig - eine Umfahrungsstrecke für Tempo 300 östlich an Paris vorbei gebaut, auf der z.B. Eurostar-Züge von London nach Südfrankreich ohne Halt an Paris vorbei fahren.

Eine ähnliche Umfahrungsstrecke - vom Flughafen parallel zu den Autobahnen A 8 und A 81 bis zur ICE-Strecke Stuttgart - Mannheim auf dem Langen Feld bei Möglingen - droht Stuttgart mit hoher Wahrscheinlichkeit, falls Stuttgart 21 gebaut werden sollte. Denn der geplante Tiefbahnhof mit nur 8 Gleisen wird für die zukünftig zu erwarteten Zugzahlen zu klein und wegen seiner Lage an der tiefsten Stelle der neuen Strecke fahrdynamisch (Abbremsen, Anfahren und Beschleunigen der Züge) extrem ungünstig sein. Weil der neue Flughafenbahnhof mit nur 2 Gleisen ebenfalls zu klein sein dürfte, wird der TGV Paris - Wien - Budapest vermutlich ohne Halt an Stuttgart vorbei fahren. Gerade durch Stuttgart 21 könnte Stuttgart somit von der "Magistrale für Europa" abgehängt werden.