

S 21 auf der Zielgeraden?

Wie in jedem Jahr gab es auch 2024 die „Tage der offenen Baustelle“ rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof.

Die Bahn bzw. die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm wollte damit suggerieren, dass das Projekt Stuttgart 21 fast fertig sei und im Dezember 2025 in Betrieb gehen könne.

Wer allerdings mit offenen Augen über die Baustelle ging, konnte an allen Ecken sehen und hören, dass die Bahn gewaltig unter Druck steht und kaum in der Lage ist, die vielfältigen Tücken des Projekts zu beherrschen.

Schon beim Betreten der ehemaligen großen Bahnhofshalle war deutlich zu erkennen, dass sich seit dem letzten Jahr kaum etwas getan hat und sich der denkmalgeschützte Bau in einem erbärmlichen Zustand befindet.



Bonatzbau im Oktober 2023

Kommentar der Bahn dazu: „Mit dem Bonatz-Bau haben wir keine Probleme.“



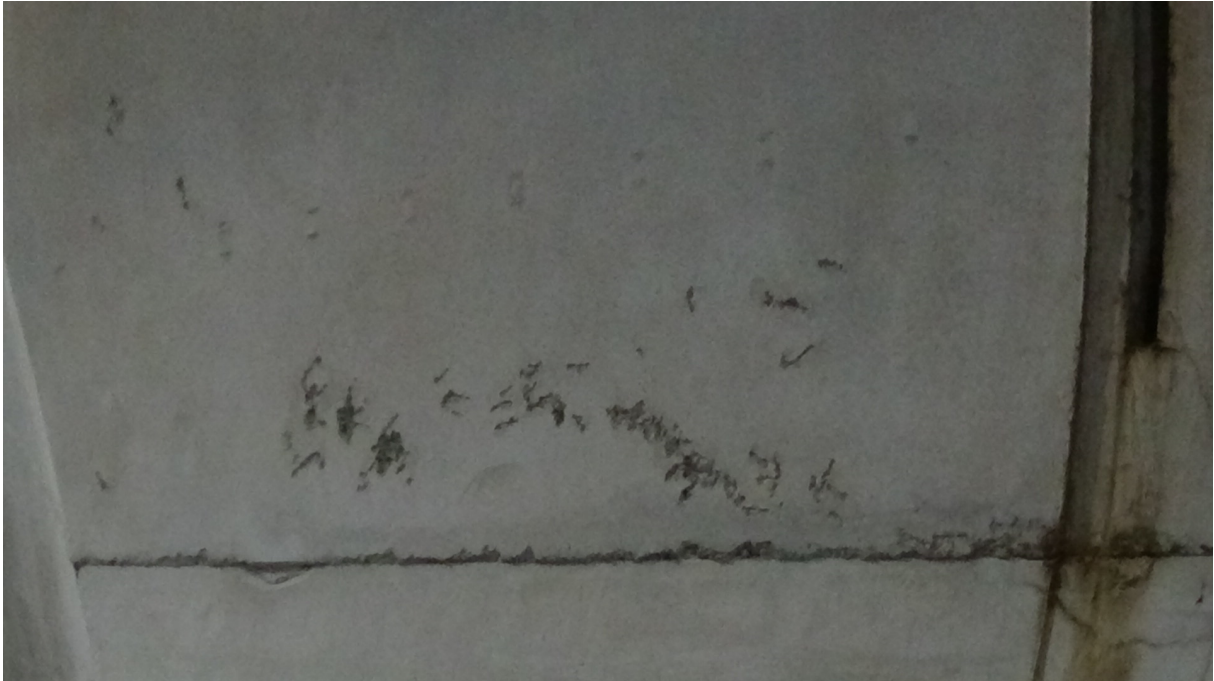
Bonatzbau Ostern 2024

Als nächsten „Höhepunkt“ konnte man die künftige Lounge besichtigen.



Viele Besucher empfanden diesen Raum jedoch als sehr erdrückend. Von der versprochenen Großräumigkeit und Weite war nichts wahrzunehmen.

Allerdings waren auch hier schon Mängel am Beton festzustellen.



Diese mangelhafte Qualität setzte sich dann auch in der Bahnsteighalle und an den Kelchstützen fort.



Teilweise hatte man diese fehlerhaften Stellen bereits mit Füllspachtel und Farbe kaschiert aber dennoch konnte die Qualität der Bauausführung nicht überzeugen.

Welche Folgen derartige Mängel haben können, zeigt sich bereits jetzt an der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie.



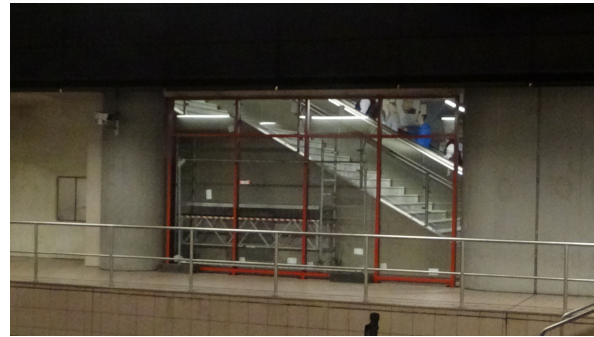
Dort bilden sich bereits 3 Jahre nach Inbetriebnahme viele Risse in der Dachkonstruktion und die Treppen mussten bereits vollständig erneuert werden.

Aber zurück zum Bahnhof, von dem selbst eine Mitarbeiterin der PSU sagte, dass er nur eine Haltestelle sei.

Während aufgrund neuer Brandschutzbestimmungen die Zu- und Abgänge aller unterirdischen Haltestellen von U- und S-Bahnen mit Rauchschutzverglasungen versehen werden bzw. schon sind, scheint das Thema bei Stuttgart 21 keine Rolle zu spielen.



S-Bahnhaltestelle Hauptbahnhof



Stadtbahnhaltestelle Schlossplatz

Bei Stuttgart 21 waren zwar kurzzeitig Verglasungen der Treppenaufgänge vorgesehen, wurden aber wieder gestrichen.



Bahnhofsarchitekt Ingenhoven wollte das nicht und so wurde entschieden, dass der Wille des Architekten wichtiger ist als der Brandschutz.

Vor der IHK Stuttgart beschrieb Architekt Christoph Ingenhoven die Herausforderungen des Bauwerks mit folgenden Worten: „Wir wollen einen sehr schönen, poetischen, lichtdurchfluteten Raum schaffen.“



Obwohl anlässlich der Tage der offenen Baustelle dutzende Scheinwerfer aufgestellt waren, vermissten viele Besucher den „lichtdurchfluteten Raum“.

Auch die „nahezu weißen Kelchstützen“ waren nicht zu finden.



Dafür gab es aber weitere Verfärbungen und Risse zu bestaunen.



Auf dem obigen Foto vom 30. April 2024 ist deutlich zu sehen, wie weit die Maler bis Ostern gekommen sind. Dabei sollte der Beton laut der Bahn, Ingenhoven und dem Betonlieferanten Godel von selbst weiß werden.

Auch mit den vielgerühmten „Lichtaugen“ geht es nicht so recht vorwärts.



Nach mehr als 7 Monaten konnte noch nicht einmal eins davon fertiggestellt werden.



Dabei wollte man doch 10 Stück gleichzeitig bauen.

Auf Fragen zur Entlüftung der Bahnsteighalle durch die dafür vorgesehenen Klappen (im Bild oben) konnten die Mitarbeiter der Firma Seele keine Auskunft geben.

Natürlich war auch das EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM, kurz ETCS, ein Thema.

Laut Bernhard Bauer, dem Vorsitzenden des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (PSU) soll ja ETCS die Kapazität auf den 8 Gleisen des Tiefbahnhöfles steigern. 96 und mehr Züge sollen durch ETCS pro Stunde abgefertigt werden.



Allerdings weiß man mittlerweile, dass es Bauer mit der Wahrheit nicht ganz so genau nimmt. Zum Beispiel erließ das Eisenbahnbundesamt am 30.09.2010 (Schwarzer Donnerstag) ein Baumfällverbot für den Stuttgarter Schlossgarten. Bauer unterschlug das Schreiben und behauptete, es handele sich nur um ein Gerücht. Erst Jahre später konnte diese Lüge durch Akteneinsicht bei den Stuttgarter Gerichten entlarvt werden.

Geschadet hat dies Herrn Bauer allerdings nicht.

Was nun ETCS betrifft, können die Schweizer Bundesbahnen auf eine Menge Erfahrungen verweisen und der ehemalige Chef der SBB Benedikt Weibel hat dazu eine ganz klare Meinung: „ETCS bringt mehr Sicherheit aber nicht mehr Kapazität.“

Bei der Deutschen Bahn AG, in deren Vorstand im Gegensatz zur SBB keine Eisenbahner sitzen, ignoriert man diese Erfahrungen aus unserem Nachbarland und glaubt klüger zu sein.

Wenn man allerdings sieht, dass die DB Signalleitungen in „offener Bauweise“ verlegt, darf man getrost bezweifeln, dass sie mit ETCS erfolgreich sein wird.



Signalleitungen am Bahnhof Waiblingen

Dafür jedoch erleichtert man Kriminellen den Diebstahl von Kabeln, der allerdings im Nachhinein lautstark beklagt wird.



Ordentlich gebündelt und nicht gesichert liegen Kabel in Waiblingen zum Abtransport bereit

Davon erfuhren die Besucher der Propagandashow in Stuttgart allerdings nichts.

Ihnen wurden nur positive Nachrichten geboten.

Dass zum Beispiel der Steg von der südlichen Verteilerebene zur Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie recht schmal ausfällt, wurde zwar von SSB-Mitarbeitern kritisiert, von der Bahn jedoch als ausreichend betrachtet.



Südliche Verteilerebene mit Verbindung zur Haltestelle Staatsgalerie (hinten im Bild)

Übrigens ist wohl den wenigsten Besuchern aufgefallen, dass von den Bahnsteigen zu den Verteilerebenen jeweils nur eine Rolltreppe gebaut wird.



Ob diese eine Rolltreppe dann nach oben oder nach unten fährt, ist nicht bekannt. Vielleicht bewegt sie sich auch gar nicht.

Zu den Aufzügen behauptete eine Frau, die angeblich für den Brandschutz zuständig ist, dass diese auch im Brandfall weiter in Betrieb sein könnten. Den Auftrag für diese Aufzüge erhielt die Firma Schindler mit Sitz in Ebikon im Kanton Luzern.



Verteilerebene mit Zugang zum künftigen Personenaufzug in der Bildmitte

Dumm nur, dass die Firma Schindler auf Anfrage schriftlich bestätigte, dass sich weltweit **alle** Aufzüge im Brandfall sofort automatisch abschalten, auf die unterste Ebene (Bahnsteig) fahren und die Türen öffnen. Danach bewegt sich nichts mehr. Andere Hersteller von Aufzügen, wie zum Beispiel Haushahn, Thyssen-Krupp und Otis bestätigten diese Angaben.

Man darf also gespannt sein, wie die Verantwortlichen das Problem lösen wollen.

Übrigens gab die oben erwähnte Verantwortliche für den Brandschutz zu, dass das ein **heikles Thema** sei und sie nichts dazu sagen möchte.

Für eine Info-Veranstaltung ist dieser Umgang mit solch einem wichtigen Thema schon bemerkenswert.

Zusammenfassend kann man sagen, dass bei Stuttgart 21 nicht nur der Beton löchrig ist.

In diesem Jahr waren die Besucher bei Weitem nicht mehr so euphorisch wie in den vorangegangenen Jahren.

Die Kostensteigerung auf (bis jetzt) 11,5 Mrd. € und die Aussicht auf eine weitere Verlängerung der Bauzeit haben wohl doch viele Besucher zum Nachdenken veranlasst.

Die Bahn rechnet anscheinend selbst für längere Zeit mit einem „Kombibahnhof“ und stellt schon die entsprechende Beschilderung bereit.



Ein Banner der Bahn, das ein Spassvogel etwas optimiert hat, zeigte den Weg zur „offenen Baustelle“.

