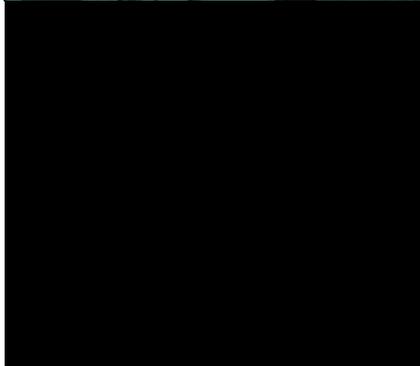


COAC

arquitectes.cat

Publicat a *COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA* (<http://coac.arquitectes.cat>)

[Home](#) > Revista de corresponsales: La progresiva transformación de estaciones terminales en estaciones pasantes: el caso de Frankfurt y Stuttgart.





© Thomas Wolf, Creative Commons License

Alemania es considerado el tercer país más relevante del mundo en lo que se refiere a estructura ferroviaria, solo por detrás de China y EEUU. No es de extrañar pues, que este sector reciba importantes inversiones teniendo en cuenta la relevancia que tiene en un país como Alemania así como las enormes cifras que reporta, casi 40.000 millones de euros en ingresos en 2020. Una de las tendencias más discutidas es la agilización de los transbordos y la descongestión de la ocupación de vías ferroviarias en superficie, un tema que cobra especial relevancia en las estaciones centrales de las principales metrópolis del país, incluyendo Frankfurt. Uno de los aspectos clave para facilitar esta descongestión es la propuesta de soterramiento de las vías y andenes por un lado y por otro el cambio del tipo de estación de estación de cabecera a estación pasante. Aunque la estrategia suene lógica, la materialización de este tipo de intervenciones conllevan una alta complejidad técnica, unos elevados costes y requieren un largo periodo de tiempo para su ejecución.

En otras ciudades de Alemania, concretamente en Stuttgart, llevan décadas discutiendo, planificando y ejecutando un proyecto de soterramiento de los andenes de la estación central, incluyendo el cambio del tipo de estación de terminal a estación pasante. El enorme coste de esta operación se ha visto todavía más afectado por la reciente decisión de no prescindir de los andenes en superficie, pues en contra de los resultados del estudio inicial, se determinó que la ampliación subterránea no cubriría el volumen de trenes previsto a medio y largo plazo. Con esto se derriba de un plumazo dos de los argumentos principales de la intervención: la mejora del espacio público en superficie y la recuperación parcial de la inversión por la venta de inmuebles que se podrían haber construido en las zonas que ocupan actualmente el trazado viario.

Es quizá por este motivo que Frankfurt ni siquiera ha entrado a considerar la opción de prescindir de la estación terminal en superficie sino que ha optado directamente por ampliar la estación con varios andenes subterráneos pasantes, manteniendo la estación terminal en la superficie. Según el estudio de viabilidad de Deutsche Bahn presentado en junio de 2021 los usuarios de la estación central de Frankfurt podrán viajar más rápido y los retrasos se reducirán significativamente. El presupuesto rondaría los 3.600 millones de euros. En el caso de Frankfurt existen algunos desafíos adicionales a considerar, especialmente en lo que se refiere al trazado del túnel para los trenes de larga distancia que se beneficiarán de la estación pasante.

Como es conocido, Frankfurt es una de las ciudades europeas con mayor número de rascacielos. El estudio de viabilidad de los túneles principales examinó una posible ruta bajo los rascacielos en el centro de la ciudad de Frankfurt. Debido a que los cimientos de estos edificios tienen hasta 50 metros de profundidad, un trazado bajo los rascacielos dificultaría

todavía más la ejecución y los costes del túnel para trenes de larga distancia que conectaría con la nueva estación pasante subterránea. Otro posible trazado por el norte de la ciudad también encontró numerosos obstáculos estructurales.

Así pues, la propuesta del túnel sur emergió de la investigación como la mejor variante. El túnel pasaría al lado de los rascacielos de Frankfurt hasta la estación central. Otra ventaja de la variante sur es que permite la conexión con el trazado de vías en superficie existente, facilitando la integración con los trazados ferroviarios norte y sur; En dirección oeste, el túnel se conectará al nuevo tercer puente ferroviario sobre el río Main. Actualmente se están analizando más detalladamente en qué puntos del trazado viario existente serían los óptimos para conectar la bifurcación a la estación pasante así como la ubicación y diseño de la ampliación subterránea de la estación central. El estudio de viabilidad plantea su construcción debajo de la parte sur de la estación central.

En definitiva, es una pena que este tipo de intervenciones no pudieran hacerse hace décadas, dado que a día de hoy la complejidad, el coste y el volumen de tráfico ferroviario es tal, que el traslado completo de las estaciones de superficie a subterráneas es más una utopía que una solución real, pese a los intentos y soluciones parciales descritas en este artículo.

Carlos Vidal, Arquitecte. Corresponsal del COAC a Frankfurt, Alemania. Novembre de 2021.

Referencias;

<https://www.fernbahntunnel-frankfurt.de/home.html> [1]

<https://architekturmeldungen.de> [2]

<https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/aktuell/> [3]



[4]

Tornar [5]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://coac.arquitectes.cat/es/mon/revista-de-corresponsales-la-progresiva-transformaci%C3%B3n-de-estaciones-terminales-en-estaciones>

Links:

[1] <https://www.fernbahntunnel-frankfurt.de/home.html>

[2] <https://architekturmeldungen.de/>

[3] <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/aktuell/>

[4] <http://coac.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/26898>

[5] <http://coac.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>