

# Kopfbahnhof versus Durchgangsbahnhof – ein Stuttgarter Déjà-Vu!

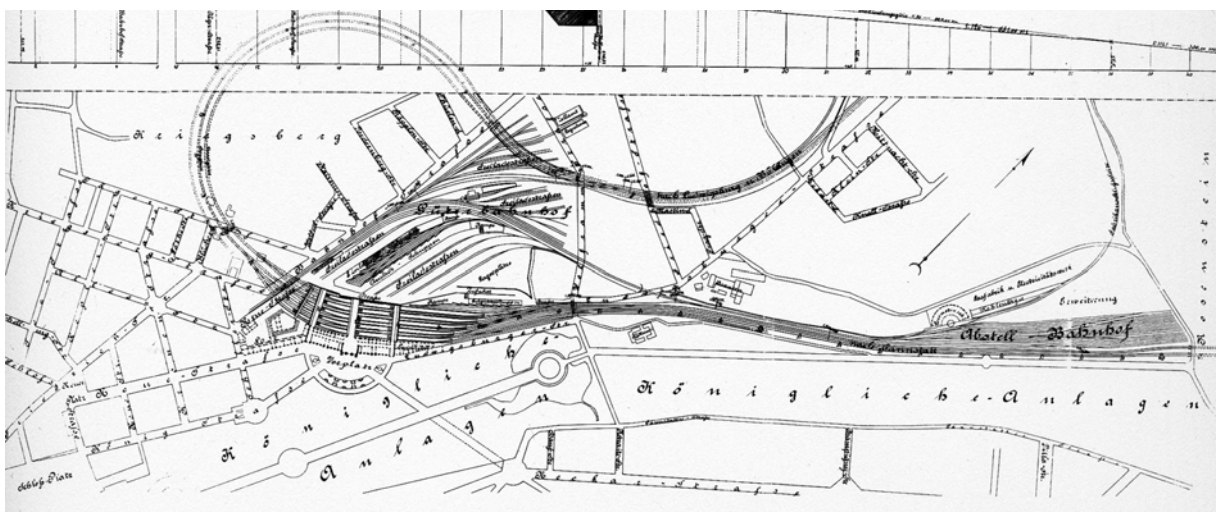
*Ein historischer Rückblick von Klaus Gebhard.*

**Vor 108 Jahren gab es in unserer Stadt schon ein Mal eine hitzige öffentliche Debatte darüber, ob der Stuttgarter Kopfbahnhof nicht besser in einen Durchgangsbahnhof umzuwandeln sei. Weil die Argumente, die damals schlussendlich zur Ablehnung der Durchgangsbahnhof-Idee führten, größtenteils noch heute ihre Gültigkeit besitzen, sei an sie in einem kurzen Rückblick erinnert.**



*Abbildung 1:* Das Empfangsgebäude des 1901 von Albert Sprickerhof vorgeschlagenen Durchgangsbahnhofs auf dem heutigen A1-Gelände zwischen Heilbronner- und Wolframstraße

Im Jahr 1901 legte der Cannstatter Ingenieur Albert Sprickerhof detaillierte Pläne für einen neuen Stuttgarter Hauptbahnhof vor, der den damals verkehrlich aus allen Nähten platzenden 8-gleisigen Kopfbahnhof an der Bolzstraße (damals noch Teil der Schloßstraße) durch einen 11-gleisigen (!) Durchgangsbahnhof auf dem Areal zwischen der heutigen Heilbronner-Straße (damals „Bahnhof-Straße“, siehe unten) und der Wolfram-Straße ersetzen sollte.



*Abbildung 2:* Mit Hilfe gleich dreier (!) im Tunnel geführter Streckengleispaare sollte der stark zunehmende Eisenbahnverkehr von und nach Norden bewältigt werden. Hundert Jahre später glaubt man, mit nur einem Gleispaar nach Norden auszukommen.

Der Sprickerhof'sche Durchgangsbahnhof sollte diagonal über das heutige „A1-Gelände“ führen, auf dem aktuell gerade die »Bibliothek des 21. Jahrhunderts« gebaut wird. Sein nord-westliches Portal war mit dem Eckpunkt Heilbronner-/Kriegsbergstraße fast auf den Meter genau an jener Stelle geplant, an der auch der Ingenhoven'sche Durchgangsbahnhof unserer Tage beginnen bzw. enden soll.

Eine beachtenswerte Abweichung von den heutigen Durchgangsbahnhofsplänen der DB liegt in der bahnbetrieblichen Dimensionierung der Gleisanlagen. So wurden von Sprickerhof mit Blick auf die stetig steigenden Passagierzahlen wenigstens 11 Durchgangsbahnhofgleise projektiert. Zudem sollte die Streckenanbindung von Norden her über gleich drei (!) paarige Streckengleise realisiert werden. Demgegenüber sind für den ein Jahrhundert später geplanten »Stuttgart-21«-Durchgangsbahnhof nur 8 Bahnhofsgleise und lediglich 1 Gleispaar von bzw. nach Norden vorgesehen. (Man lasse sich nicht täuschen: Das zweite den S21-Tiefbahnhof nach Norden verlassende Gleispaar schwenkt nach wenigen hundert Metern nach Südosten in Richtung Bad Cannstatt ab und kann damit also nicht den Zugverkehr von und nach Norden entlasten helfen.)

Bedenkt man zudem, dass eine nachträgliche Erweiterung des 8-gleisigen S21-Tiefbahnhofs so gut wie unmöglich ist, da er zwischen der bestehen bleibenden großen Bonatz'schen Kopfbahnsteighalle und den neuen S21-Bürocitybauten eingezwängt sein wird, müsste den Vätern der heutigen Durchgangsbahnhofspläne die grundsätzliche Kritik, die damals Baurat Professor Kübler von der Technischen Hochschule Stuttgart an der Sprickerhof'schen Bahnhofsanlage übte, alarmierend in den Ohren klingeln:

**Baurat Prof. Kübler (TH Stuttgart) im Jahr 1905:**

*„Nach meiner Ansicht ist (...) für den neuen Bahnhof das Interesse des ganzen Landes in den Vordergrund zu stellen und dieses besteht zweifellos darin, daß eine Anlage geschaffen wird, die sowohl bezüglich des Personen- als auch des Güterverkehrs möglichst leistungsfähig ist, und die auch bis in späte Zukunft den Bedürfnissen Stuttgarts voraussichtlich genügt. (...) Ausschlaggebend muss die Schaffung einer möglichst leistungsfähigen Anlage sein. Hierunter ist aber nicht ein großes, imposantes Empfangsgebäude zu verstehen, sondern eine möglichst brauchbare Gleisanlage. Das Äußere eines Empfangsgebäudes ist für die Abwicklung des Betriebes vollständig Nebensache. (...)*

*Es wäre leicht gewesen, hier ein pompöses Empfangsgebäude sowie unter Beziehung eines nicht sehr großen Teils der Anlagen einen sehr geräumigen Vorplatz mit gärtnerischen Anlagen herzustellen. Dies und der Umstand, daß ein Durchgangsbahnhof gedacht war, mußte Laienaugen bestechen, umso mehr als die gesamte Grundfläche des jetzigen Bahnhofs von der Schloßstraße bis zur Schillerstraße vollständig frei geworden wäre. Welche Aussichten für ein finanzielles Unternehmen!*

*Das Projekt ist jetzt glücklicherweise mit Hilfe einer Kommission auswärtiger Sachverständiger begraben. Das Projekt war von Anfang an nicht lebensfähig. Abgesehen von den kaum überwindbaren Bauschwierigkeiten, wären die einzelnen Teile der Bahnhofsanlage unzureichend geworden. Dieses Projekt ist aber ein glänzendes Beispiel dafür, wie für eine Sache durch ausgiebige Propaganda Stimmung gemacht werden kann, die an sich nicht brauchbar ist.“* (Quelle: »Neues Tagblatt« Stuttgart, Nr. 253-256 im Oktober 1905)



Abbildung 3: Vielleicht nicht "pompös", aber teuer, eng und unübersichtlich: das unterirdische "Stuttgart-21-Empfangsgebäude" mit seinen nur noch 4 Personenbahnsteigen (statt heute 8), auf denen sich nach den Plänen von Christoph Ingenhoven die 300.000 Bahnreisenden, die Stuttgart-Hbf täglich frequentieren, die künftig nur noch halb so große Fahrgäste-Aufenthaltsfläche auch noch mit zig Pfeilern, Aufzügen und Treppenaufgängen teilen dürfen - weshalb Architekt und Computergraphiker die Bahnhofsbenutzer lieber gleich ganz weggelassen haben.

(Simulation: Aldinger & Wolf)

Verständlich, dass sich die Betreiber des heutigen Durchgangsbahnhofsprojekts nur ungern an das bereits einmal erlebte Scheitern einer Durchgangsbahnhofs-Idee in Stuttgart erinnern lassen wollen. Fragt man sie dennoch nach den historischen Gründen dafür, schützen sie stets die angeblich unzureichenden technischen Mittel der damaligen Zeit vor, die für das anspruchsvolle Unternehmen nicht ausreichend gewesen seien. Doch diese Begründung trifft so nachweislich nicht zu.

Das schlussendliche Todesurteil für eine Durchgangsbahnhofs-Konzeption bzw. die Entscheidung für den Neubau eines Kopfbahnhofs fielen damals weder einflussreiche Politiker, noch die Presse, noch die von „ausgiebiger Propaganda“ erregte Öffentlichkeit, sondern allein die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahn. Und der ging es damals noch einzig und allein um den bestmöglichen Nutzen für die künftigen Nutzer des neu zu bauenden Bahnhofs: die Bahnkunden in Stadt und Land! Und diesen bestmöglichen Nutzen sah die Bahndirektion am ehesten durch eine Kopfbahnhofs-Konzeption gewährleistet.

Es ist, je nach Temperament und Standpunkt, erhellend bis aufwühlend, vor dem Hintergrund der heutigen Pläne und Diskussionen um „Stuttgart 21“ die wahren Ablehnungsgründe der württembergischen Eisenbahnverwaltung von anno dazumal zu lesen. Von den insgesamt 14 aufgelisteten Kritikpunkten an der Sprickerhof'schen Bahnhofs-Konzeption, die seinerzeit die Generaldirektion schlussendlich bewogen, Abstand von der Durchgangsbahnhofs-Idee zu nehmen, muss man unwillkürlich bei mehr als der Hälfte davon an den unter neuem Namen und in neuem Kleid daherkommenden Wiedergänger denken, der systembedingt mit ganz denselben Problemen zu kämpfen hat (heute nicht mehr relevante Punkte wurden ausgespart):

3. **Die Wirksamkeit der Tunnelventilatoren muss angezweifelt werden.**
5. **Die Anlage des Durchgangsbahnhofs ist (..) für einen wesentlichen Verkehrszuwachs nicht ausreichend.**
6. **Von elf Hallengleisen müssen mindestens zwei für Rangier- und Lokomotivfahrten sowie Postwagen freigehalten werden. Neun Bahnsteiggleise reichen nicht aus, da lange Belegungen durch Überholungen zu erwarten sind, ferner beginnen und enden die meisten Züge im Stuttgarter Hauptbahnhof, sodass ein Durchgangsbahnhof ohnehin seines Hauptvorteils beraubt ist.**
7. **Die Bahnsteigbreiten sind unzureichend, die Bahnsteigzugänge wegen des Höhenunterschiedes von rund sechs Metern zwischen den Brücken und den tiefliegenden Bahnsteigen unbequem.**
8. **Darüber hinaus behindern die Quersteige die Übersicht.**
9. **Rangierfahrten müssen vielfach in den Tunnel einfahren.**
10. **Der Abstellbahnhof ist weit entfernt, schienengleiche Kreuzungen auf dem Weg zum und vom Abstellbahnhof können nicht vermieden werden.**
14. **Beim Bau müssen 23 Gleise des alten Bahnhofs unterfangen werden, da dieser nicht aufgelassen werden kann, bevor der neue Bahnhof in Betrieb ist.**

Mit folgendem zusammenfassenden Untersuchungsergebnis legte die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahn die Idee eines Durchgangsbahnhofs für Stuttgart schließlich ad acta:

**›Der Gedanke, einen Durchgangsbahnhof (..) auf verhältnismäßig beschränktem Platz und bei ungünstiger Geländegestaltung anzulegen – wozu die Verhältnisse zwingen –, muss als nicht glücklich bezeichnet werden; er bedingt unter allen Umständen eine in mannigfacher Beziehung verfehlte Anlage.‹**

\* \*

## EPILOG:



15.06.2008–13.12.2008 <b>Stuttgart Hbf</b>		15.06.2008–13.12.2008 <b>Stuttgart Hbf</b>	
<b>Ankunft</b> Arrival Arrivée		<b>Abfahrt</b> Departure Départ	
	Zugvereinigung in Tübingen Tübingen 15:00 – Reutlingen 15:09 Hob-Tübingen X außer Sa		
<b>15:47</b> ICE 516	München 13:23 – Mü-Pasing 13:31 – Augsburg 14:04 – Ulm 14:51	<b>15:49</b> RE 13455	Bad Cannstatt 15:53 ◊ Schorndorf 16:12 – Schwäbisch Gmünd 16:31 – Aalen 16:51
<b>15:48</b> RB 19857 Sa, ↑	Heilbronn 15:01 – Bietigheim 15:29 – Ludwigsburg 15:37	<b>15:51</b> ICE 511 *	Mannheim 16:26 – Frankfurt (Airport) 17:06 – Siegburg/Bonn 17:47 – Köln 18:05 ◊ Wuppertal 18:41 – Hagen 18:59 – Dortmund 19:20
		<b>15:52</b> RE 2207	Bad Cannstatt 15:56 – Esslingen 16:04 – Plochingen 16:11 ◊ Wendlingen 16:19 – Reutlingen 16:41 – Tübingen 16:53
<b>19:03</b> TGV 9975	Paris Est 15:24 – Strasbourg 17:45 – Karlsruhe 18:26		Göppingen 19:54 – Geislingen 20:17
<b>19:07</b> EC 60	München 16:42 – Mü-Pasing 16:50 – Augsburg 17:22 – Ulm 18:05 – Göppingen 18:39 – Plochingen 18:51	<b>19:11</b> EC 60 * RB	Bruchsal 19:37 – Karlsruhe 19:53 – Baden-Baden 20:22 – Kehl 20:49 – <b>Strasbourg 21:01</b> ◊
<b>19:08</b> ICE 691	Berlin Ostbahnhof 13:26 – Berlin Hbf 13:37 – Berlin Spandau 13:51 – Braunschweig 14:58 – Hildesheim 15:25 – Göttingen 15:55 –	<b>19:12</b> ICE 691 ↑	Ulm 20:06 – Augsburg 20:50 – Mü-Pasing 21:24 – München 21:34 ◊
		<b>19:14</b> ICE 691 ↑	Heidelberg 19:53 – Mannheim 20:06 – Mainz 20:50 –

Abbildung 4: Für all jene, die sich lieber an Argumente aus der Jetztzeit halten, zu guter letzt ein Vergleich der Ein- und Ausfahrtszeiten einundderselben Züge aus dem heutigen Kopfbahnhof. Die anhand des öffentlichen Fahrplanaushangs von jedermensch nach-rechenbare minimierte Aufenthaltszeit von nur 4 Minuten für getaktete Fernzüge zeigt schlagend: Eine Umwandlung des bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof kann seit der flächendeckenden Einführung von Wendezügen (siehe der abgebildete IC) nicht mehr den versprochenen verkehrlichen Fortschritt im Sinne einer Zeitersparnis bringen – es sei denn, die Stuttgarter Fahrgäste würden künftig aus bzw. in die nicht mehr halten dürfenden Züge springen.

Bild: K. Gebhard