

Querdenker

Als vor kurzem die junge Diplomingenieurin Isolde Oesterlein vorschlug, den Stuttgarter Hauptbahnhof in Richtung Rosensteinpark zu verlegen und ihn dort als „Durchgangsbahnhof“ neu zu bauen (wir haben darüber berichtet), hat sie bei Fachleuten großes Lob geerntet. Einen „hervorragenden Denkanstoß“ nannte der Chef des Städtebaulichen Instituts an der Universität, Professor Klaus Humpert, die Arbeit, und auch der einstige Stuttgarter Generalbaudirektor Walther Hoss hatte sich anerkennend geäußert.

Das Thema ist nicht neu. Schon der Erbauer des Stuttgarter Hauptbahnhofs, Paul Bonatz, hatte aus verkehrstechnischen Überlegungen in den dreißiger Jahren einen anderen Standort favorisiert. Hoss hat das nach 1945 wieder aufgegriffen – es blieb Theorie.

Die jüngste Entwicklung der Bahn, hin zu den superschnellen IC- und ICE-Zügen, zwingt jedoch zu neuem Denken. Der Stuttgarter Eisenbahnwissenschaftler Professor Gerhard Heimerl hat zwar lange um seine Idee kämpfen müssen, wenigstens für diese künftigen „Renner“ auf den Schienen in Stuttgart einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu bauen; inzwischen hat er sich durchgesetzt, auch die Bundesbahn plant entsprechend.

Jetzt haben drei junge Diplomingenieure (davon einer aus dem Institut von Professor Humpert) einen weiteren Schritt getan und Pläne für eine Art „große Lösung“ entworfen – nämlich Verzicht auf den Stuttgarter Kopf-Bahnhof, stattdessen Bau einer großen unterirdischen Durchgangsstation (nebenstehend ist Näheres zu lesen).

„Querdenken“ wollten sie, so haben die jungen Leute am Donnerstag beteuert, und „quer“ zur bestehenden Gleisanlage wollen sie ja auch den neuen Bahnhof legen. Vision, Zukunftsmusik? Gewiß, aber was kann Nach- und Querdenken schon schaden?

Nicht erst das junge Experten-Trio hat sich überdies Gedanken gemacht, wie das heutige Gleisareal am Hauptbahnhof besser und wirtschaftlicher zu nutzen sei. Immer wieder ist früher die Idee aufgetaucht, über die Schienen hinweg eine „Bürostadt“ zu bauen. Glücklicherweise ist diese städtebaulich fragwürdige Idee stets schnell wieder verworfen worden. Mit einer völligen Verlegung des Hauptbahnhofs – zum Beispiel unter die Erde – tun sich jedoch ganz neue und realistischere Perspektiven auf. Wohl möglich, daß der leergefegte Grundstücksmarkt und die nach wie vor ungebrochene Nachfrage nach (gerade auch geschäftlichem) Grund und Boden dazu zwingt, zumindest näher zu prüfen, was vorerst und vielleicht vorschneil als „unmöglich“ abgetan wird. Das Thema „Bahnhof“ ist jedenfalls da, es ist aktuell; es sollte von der Kommunalpolitik aufgegriffen werden.

Dieter Schubert

Hauptbahnhof als unterirdische Durchgangsstation?

Planer-Vorschlag: Neue Stadt über Bahnhofstunnel

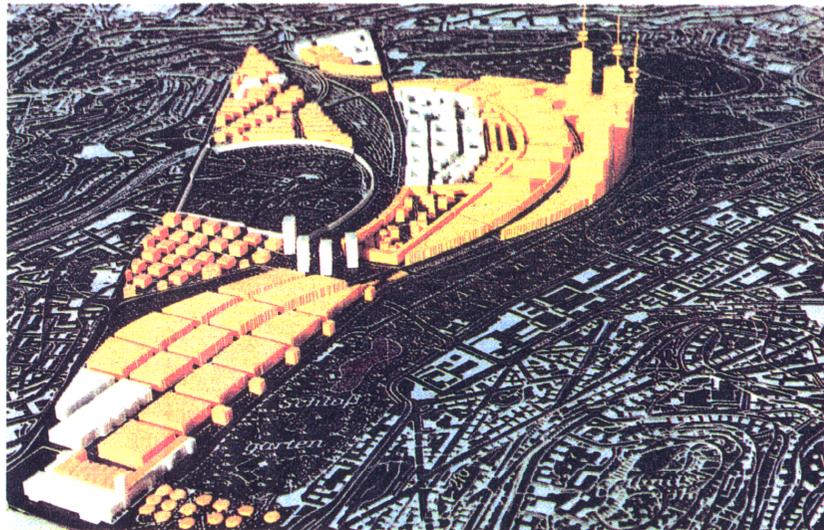
Junge Wissenschaftler schlagen für Stuttgart neues Schienenkonzept vor – Nebeneffekt wäre Mittlerer Straßenring / Von Dieter Schubert

Der vom Chef des Instituts für Eisenbahnwesen an der Universität Stuttgart, Professor Gerhard Heimerl, empfohlene Bau eines quer unter dem Hauptbahnhof verlaufenden zweiten Bahnhofs für die schnellen IC- und ICE-Züge der Bundesbahn stellt nach Meinung einer Gruppe junger Stuttgarter Diplomingenieure nur eine „halbe Lösung“ dar. Hans-Joerg Bohm, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Städtebaulichen Institut der Universität, Klaus Gurk und Christian Wendt haben am Donnerstag ein – wie sie glauben – stufenweise realisierbares Konzept vorgestellt, an dessen Ende ein als „komplette Durchgangsstation umgestalteter Hauptbahnhof“ die neue Mitte einer größer gewordenen Stuttgarter City sein würde.

Wie das Trio vor der Presse betonte, stünde der Stadt dann das gesamte bisherige Gleisgelände vom Arnulf-Klett-Platz bis zum Rosensteinpark als „innerstädtisches Entwicklungsgebiet“ zur Verfügung – zusammen mit angrenzenden Gewerbeflächen und älteren Anlagen der Bahn ein dringend benötigtes Potential von rund 180 Hektar. Bohm und seine Mit-Denker: „Mit einem Schlag wäre die unerquickliche Diskussion um die Nachverdichtung der Innenstadt mit Hochhäusern, wäre die aus urbaner Sicht verheerende Suche nach peripheren City-Entlastungsstandorten vom Tisch.“ Der inzwischen auch von der Bundesbahn weitgehend akzeptierte Plan von Professor Heimerl für die Neugestaltung am Hauptbahnhof sei als Ausgangsbasis für diese Zukunft „geradezu prädestiniert“.

Daß die Idee zumindest an der Finanzierung nicht zu scheitern bräuchte, haben die Verfasser so errechnet: Sie veranschlagen die Kosten ihrer die Bahn betreffenden Projekte auf zirka 1,6 Milliarden Mark – eine Summe, welche die Bahn weitgehend aus dem Verkauf ihrer Liegenschaften an private Investoren hereinholen könne, lege man einen Grundstück-Quadratmeterpreis von 1800 Mark bis 2000 Mark für das „reine Baugelände“ zugrunde. Zur Erläuterung: Die genannte Investition würde zusätzlich zu jener kommen, die Heimerl eh schon für seinen unterirdischen IC-Bahnhof vorsieht.

Während Heimerls Intercity-U-Bahnhof mit zwei Gleisen auskommt, schlagen die in einer Arbeitsgemeinschaft zusammenwirkenden Diplomingenieure einen neuen unterirdischen, in den Schloßgarten hin-einragenden Durchgangsbahnhof mit



Stoff für viele Diskussionen: Stuttgart mit einem neubebauten Areal über dem unterirdischen Hauptbahnhof

Zeichnung: AG

sechs bis acht Gleisen vor. Sie erwarten, daß künftig durchgehende Interregio- und Fernverbindungen (80 bis 90 Prozent des Verkehrs im Bahnhof) über Stuttgart an Bedeutung gewinnen werden, das heutige Umsteigen in Stuttgart entfällt; der (Durchgangs-)Bahnhof komme deshalb mit weniger Gleisen als die bisher 16 aus.

Aufgenommen wird Heimerls Projekt eines Schienentunnels hinauf auf die Filder. Im Bereich zwischen Möhringen und Plochingen würden die Stränge sich teilen – in Richtung Ulm (entlang der Autobahn) und in Richtung Böblingen zur Gäubahn (Bodensee, Schweiz). Denn dies wäre ein Nebeneffekt des neuen Schienenkonzepts: Die heutige Gäubahn durch den Norden der Stadt, zum Westbahnhof und nach Vaihingen, könnte aufgegeben werden. Ein Stück dieser Trasse stellen die jungen Planer sich danach als Teil eines (schon lange diskutierten) Mittleren Straßenrings für

den Autoverkehr vor. Im Norden, Osten und Süden könnte dieser Ring – streckenweise gebündelt mit restlichen Bahnanlagen – fortgeführt werden.

Verbleiben sollte im heutigen Hauptbahnhofbereich die S-Bahn. Die Gleise würden „im Graben“ und als „Hauptstraße“ durch die erweiterte City verlaufen, und die S-Bahnen würden in dem neuen Stadtgebiet auch zweimal halten, ehe sich die sechs Linien – aus der Stadtmitte kommend – nahe dem Rosensteinpark verzweigen. „Kompakt erhalten“ werden könne der Abstell- und Betriebsbahnhof; das Bahnpaketpostamt jedoch sei zu verlegen, sagte Bohm.

Die drei Diplomingenieure führen ihre städtebauliche Idee weiter aus: Das Wohnquartier an der Nordbahnhofstraße werde erweitert, ebenso das Dienstleistungszentrum an der oberen Heilbronner Straße. An der unteren Heilbronner Straße entstehe

ein neuer Gewerbepark. Schloßgarten und Rosensteinpark könnten zusätzliche Grünflächen gewinnen, und zusammen mit dem Killesberg und dem Cannstatter Wasen ergebe sich ein zusammenhängender, T-förmiger innerstädtischer Grünzug.

Daß derlei Neuerungen zu einem „Katalysator für die Stadtentwicklung“ werden könnten, versucht Bohm mit dem Beispiel Frankfurt/Main zu begründen. Auch dort gibt es bis heute einen Kopfbahnhof, aber Bohm hat jetzt von der Stadt am Main den Auftrag erhalten, ebenfalls eine Durchgangslösung zu entwickeln. „Querdenken“ nennt der Diplomingenieur diese Arbeit. Den alten Leipziger Kopfbahnhof hat er sich daraufhin auch schon mal angeschaut. Übrigens: Die Arbeitsgemeinschaft hat ihre Stuttgarter Überlegungen bereits schriftlich an Ministerpräsident Späth und Oberbürgermeister Rommel weitergeleitet. Auf Antworten wartet man noch.

Quelle: Stuttgarter Zeitung 19.10.1990