



Die Zeichnung zeigt, welche Bahnanlagen bei einem achtgleisigen Durchgangsbahnhof in der Innenstadt von Stuttgart noch baulich genutzt werden könnten und wie die Zulaufstrecken trassiert sind.

Ein Durchgangsbahnhof für die Landeshauptstadt Stuttgart

Gäubahn wäre dann Ringstraße

STUTT GART (v): Gut hundert Hektar zusätzliches Baugelände können im Stuttgarter Talkessel gewonnen werden, wenn die Deutsche Bundesbahn, die Stadt Stuttgart und die Landesregierung den Vorstellungen der drei Stadt- und Verkehrsplaner Hansjoerg Bohm, Klaus Gurk und Christian Wendt folgt. Offiziell sind bis jetzt nur Ministerpräsident Lothar Späth, Oberbürgermeister Rommel und Bundesbahnpräsident Dr. Häusler von den nahezu utopischen Vorschlägen unterrichtet worden. Große Hoffnungen setzen die drei auch auf den neuen Bundesbahnchef Heinz Dürr, der neuen Überlegungen mehr Verständnis entgegenbringen soll als seine „Vorfahren“.

Angelehnt an die neue Konzeption des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit der Heimerl-Trasse — die neu geplante Schnellbahntrasse entlang der Autobahn nach Ulm zu führen —, sehen die Verfasser der Studie eine beträchtliche Erweiterung des unterirdisch verlegten Durchgangsbahnhofs, parallel zum Vorplatz und zur Schillerstraße acht Gleise mit Umsteigmöglichkeiten, vor. Allein dies stellt nach

ihren Angaben eine große Verbesserung gegenüber dem jetzigen Sackbahnhof mit 16 Gleisen dar. Unterirdisch könnten die Fernbahnzüge aus Mannheim, Heilbronn oder Nürnberg nach kurzem Aufenthalt nach Ulm — München sowie nach Singen und Zürich weiterfahren. Die neue Strecke in Richtung Ulm tief unter Gablenberg, Sillenbuch, an Echterdingen und Bernhausen vorbei, würde die Abzweigung der Gäubahn nach Singen bei Möhringen erhalten; sie würde vor Böblingen auf die bestehende Strecke einmünden.

Mit diesen grob skizzierten Veränderungen hoffen die jungen Planer, noch einen zweiten Effekt zu erreichen: Auf der Trasse der bisherigen Gäubahn könnte der mittlere Ring für den Straßenverkehr im Norden und Süden der Stadt gebaut werden. Man hätte dann eine direkte Verbindung zur Fildebene und könnte den Durchgangsverkehr aus dem Talkessel verlegen. Mit der Verlegung des Güterverkehrs auf den Abschnitt Kornwestheim — Bad Cannstatt — Untertürkheim und der nicht mehr notwendigen Abstellgleise beim Rosensteinpark würde heute nur

unzureichend genutztes Gelände für künftige Aufgaben frei werden.

Die Planer haben errechnet, daß mit dem Verkauf der Flächen zur privaten Nutzung nahezu die Mehrkosten ihres Vorschlags gegenüber der Heimerl-Trasse aufgewogen würden. Sie rechnen mit Mehrkosten von knapp zwei Milliarden Mark; für die gesamte Heimerl-Trasse, von Feuerbach bis Dinkelscherben vor Augsburg, sind knapp vier Millionen Mark veranschlagt. Die bebaubare Fläche von hundert Hektar ergibt eine Nutzfläche von über einer Million Quadratmetern.

Die bisherigen Strecken nach Plochingen, nach Waiblingen und Ludwigsburg sowie nach Vaihingen könnten der S-Bahn allein zur Verfügung gestellt werden. Überdies könnte man das Paketpostamt aus dem Rosensteinpark nach Untertürkheim, Esslingen oder Kornwestheim verlagern. Solche Einrichtungen haben nach ihren Vorstellungen nichts in unmittelbarer Nähe der Stuttgarter Innenstadt zu suchen. Ähnliche Pläne, aus den bestehenden Sackbahnhöfen Durchgangsbahnhöfe zu machen, werden in Frankfurt (Main) und in Leipzig verfolgt.