

Noch einmal 1,5 oder zwei Milliarden Mark – und schon wäre die City auf überflüssigem Bahngelände ein gutes Stück größer

# Planer sehen die Bahn als Motor der Stadtentwicklung

Das Geheimnis des Wandels von Gleisanlagen und Paketbahnhof in 100 Hektar Bauland: ein unterirdischer Durchgangsbahnhof

Von unserem Redaktionsmitglied Gert Fach

Europa ruft und Stuttgart hat kaum noch Platz für Wohnungen, Büros und Gewerbe. Drei junge Stuttgarter Diplomingenieure, Hansjoerg Bohm, Klaus Gurk und Christian Wendt, hätten einen verblüffenden Ausweg anzubieten: den Umbruch bei der Bundesbahn auf die Spitze treiben und so als Motor einer Stadtentwicklung nützen, die Stuttgart zu einer viel größeren City verhelfen würde. Wie das geht: es nicht bei der „Heimerl-Trasse“ für die neuen Hochgeschwindigkeitszüge belassen (Tunnel von der Wolframstraße her mit Haltepunkt unterm Hauptbahnhof bis auf die Filder, dann weiter nahe der Autobahn Richtung Ulm), sondern gleich den gesamten überregionalen Verkehr in diesen Tunnel verlegen, einen größeren unterirdischen quergelegten Durchgangsbahnhof planen, den Paketbahnhof beim Rosensteinpark nach Untertürkheim oder Kornwestheim verlegen und dann auf einmal 100 Hektar Bauland auf nicht mehr benötigtem Bahngelände zu haben. Die S-Bahn verlief als halboffene Strecke für alle sechs Linien durch diese neue City Nord-Ost und könnte so eine an Wohnungen und Arbeitsplätze gut angebundene Hauptverkehrsachse bilden.

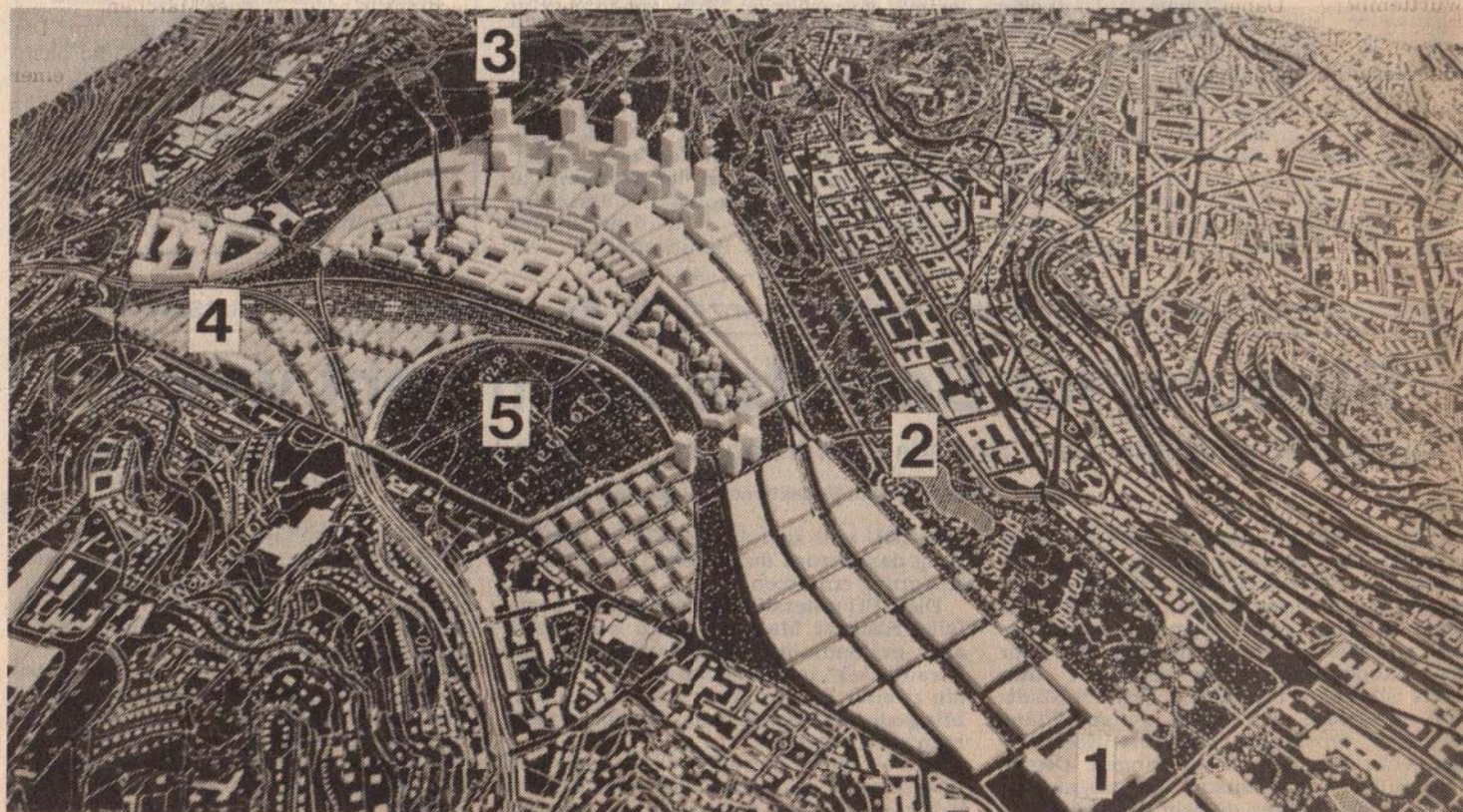
Der „Heimerl-Tunnel“ (nach Gerhard Heimerl vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart) müßte dann wohl dreigleisig werden, der unterirdische Durchgangsbahnhof auf sechs bis acht Gleise ausgelegt sein. Die „Heimerl-Trasse“ als bereits akzeptierte Strecke für die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Stuttgart und Augsburg (Kostenpunkt: 3,4 Milliarden Mark) müßte also aufgeweitet werden. Kostenpunkt: noch einmal 1,5 bis zwei Milliarden Mark. Und wer soll das bezahlen? Die neuen Bauherren auf dem dann überflüssigen Gelände der Gleisanlagen, wobei auch noch etwas für den Rosensteinpark abfiel. Legte man einen Quadratmeterpreis von 1500 oder 2000 Mark zugrunde, ließen sich die Mehrkosten für die neuen Bahnanlagen aufbringen.

Die drei Planer haben ihre ganzen Ideen und Konzepte zu einer schrittweisen Durchführung dieses Vorhabens in einer Broschüre zu Papier gebracht und sie an die Leute geschickt, die das Sagen haben:

Ministerpräsident Späth, OB Rommel, Heinz Dürr als designierten Bundesbahnchef und an Ulf Häusler, den hiesigen Bahnpräsidenten. Einen Auftrag für dieses Umkrempeln der Bahnanlagen und damit der Stuttgarter Innenstadt hatten die drei Planer nicht – „aber man wird ja noch

nachdenken dürfen“ (Hansjoerg Bohm). Bohm, seit 1987 Mitarbeiter im Städtebaulichen Institut der Uni Stuttgart, hat sich ähnliche Gedanken zu neuen quergelegten Durchgangsbahnhöfen statt Kopfbahnhöfen (wie in Stuttgart) für Leipzig und Frankfurt gemacht – mit ebenso umwälzen-

den Konsequenzen. Aussichtslos sind solche Bemühungen nicht, wie der „Querdenker“ berichtete: In Leipzig ist er bereits mit den Verantwortlichen bei Stadt und Bahn im Gespräch, in Frankfurt hat er sogar den Auftrag der Stadt bekommen, diese Ideen weiterzuverfolgen.



Drei junge Planer haben mit ihren Ideen einen Teil des Stadtzentrums völlig umgekrempelt

Nach dem „Heimerl-Plan“ soll dank einer unterirdischen Strecke vom Norden her unter dem Hauptbahnhof hindurch auf die Filder eine neue Schnellbahntrasse gelegt werden, und zwar mit einem neuen Haltepunkt unterm Hauptbahnhof. Die alternative Idee dreier Nachwuchs-Planern: Diesen Tunnel für den gesamten überregionalen Verkehr aus-

weiten, einen unterirdischen Durchgangsbahnhof schaffen, weitere Bahnanlagen verlegen (zum Beispiel den Paketbahnhof) und auf nicht mehr benötigtem Bahngelände die City erweitern. Zur Orientierung: Hauptbahnhof (1), Schloßgarten (2), Rosensteinpark (3), Löwentorzentrum (4) und Pragfriedhof (5).  
Foto: Susanne Kern