

Abschied vom Stuttgarter Westbahnhof

Als am 29. September 1985 die erste S-Bahn vom Hauptbahnhof unterirdisch nach Vaihingen fuhr, war auf dem Stuttgarter Westbahnhof der letzte Zug bereits abgefahren: Nach 106 Jahren schloß der Bahnhof für den Personenverkehr seine Pforten. Und Stuttgarts erste Panoramabahn, die Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Westbahnhof, wird nur noch Fernreisenden ihre Reize enttönen.

Mehr als anderthalb Jahrzehnte lang war für die Gäubahn Stuttgart-Böblingen-Freudenstadt mit Denkschriften und auf Versammlungen geworben worden, bevor am 1. September 1879 die Strecke, und damit auch die „Hasenberg-Station“, wie der Westbahnhof bis 1895 hieß, in Betrieb gehen konnte. Die größte Bahnversammlung hatte unter dem Vorsitz des Stuttgarter Oberbürgermeisters Sick und mit dem langjährigen

Chefredakteur des Schwäbischen Merkurs Otto Elben als Berichterstatter am 27. Dezember 1869 in der Stuttgarter Liederhalle stattgefunden, wo mit 114 Gemeindeverwaltungen und Vereinen aus 16 Oberämtern rund ein Viertel des Landes vertreten war. Die Gäubahn sollte den Südwesten des Landes besser an Stuttgart anbinden. Industrie und Handel versprachen sich davon günstige Auswirkungen für den Transport von Baumaterialien, Holz, Vieh und Frucht nach Stuttgart und umgekehrt von Stuttgarter Industrieprodukten ins Umland. Auch an einen Anschluß der Bahn bis zur Schweizer Grenze und über den Gotthardtunnel bis nach Italien war bereits gedacht.

Für den Verlauf der Bahn auf Stuttgarter Markung hatte die Versammlung von 1869 mehrere Pläne, da der erste Hauptbahnhof neben dem Schloßplatz

schon damals aus allen Nähten zu platzen drohte, wollte man zum Beispiel eine zweite Stuttgarter Bahnstation zwischen Hasenberg- und Schwabstraße errichten. Der Zug hätte diese „Feuersee-Station“ durch Tunnel am Kriegsberg und am Rosenberg erreichen sollen, um dann entweder direkt am Fuß der Hasenbergsteige oder nach zwei großen Schleifen am Hasenberg ins Heschlacher Tal abzubiegen. Der weitgehend noch unbebaute Westen wäre damit zerschritten gewesen.

Mit dem Zug ins Gäu

Als sich im März 1872 die württembergische Regierung endlich der Gäubahn annahm, waren die Vorstellungen etwas anders: Zum Beispiel erwog man auch Pläne, nach denen die Bahn erst in Feuerbach bzw. in Zuffenhausen beginnen und über das Feuerbacher und das Botnanger Tal zum Hasenberg führen sollte, wo eine „Hasenberg-Station“, weitab von Stuttgart, geplant war. Mit Stuttgart hatte man nicht viel im Sinn, und die gefürchteten Grundstücksspekulationen in Stuttgart wollte man um jeden Preis umgehen. Auf Anregung von Otto Elben wurde nun die Stuttgarter Stadtverwaltung aktiv und stellte der Regierung für die direkte Trasse unter anderem städtische Grundstücke kostenlos zur Verfügung. Speck lockt bekanntlich

Mäuse: Am 3. Juni 1874 gab der württembergische Landtag endgültig grünes Licht für die direkte Trasse vom Hauptbahnhof zum Westbahnhof.

In fünf Jahren wurde die 88 Kilometer lange Strecke nach Freudenstadt gebaut; 31 Millionen Mark hat sie gekostet. Allein 1 Million ging auf das Konto vom Hasenbergtunnel (258 m) und vom Kriegsbergtunnel (579 m). Wegen brüchigen Gesteins hatte man am Kriegsberg nur mit Hammer und Meißel arbeiten können. Italienische Arbeiter führten diese gefährliche Arbeit durch. Das einst so romantische Vogelstangental wurde durch einen 39 m hoch aufgeschütteten Bahndamm zerschritten. Für den Westbahnhof war eine Trasse teils aufgeschüttet, teils abgegraben worden. Dahinter erhob sich, heute längst zugewachsen, eine 42 m hohe Steilwand zum Rotenwald.

Die ländlich wirkenden Bahngebäude waren nur provisorisch errichtet worden. Erst später sollte der Bahnhof ausgebaut werden. Ein Gütergleis führte beim heutigen Nordbahnhof schon damals direkt zur Ludwigsburger Linie; ausnahmsweise wurde es auch von Personenzügen benutzt, um die Einfahrt in den Stuttgarter Hauptbahnhof zu sparen, wie z. B. im August 1902 für den Sonderzug des italienischen Königs auf dem Weg nach Berlin. Das Provisorium auf dem Westbahnhof überdauerte den letzten Weltkrieg und wurde schließlich 1960 abgebrochen. Der Flachdachbau, der heute steht, wurde im Mai 1962 eingeweiht.

NEU bei **MÖCK**
das exclusive Bad
Besuchen Sie unsere Ausstellung!



Möck am Charlottenplatz
Stuttgart-Mitte, Holzstr. 23, Telefon 24 75 41



Die Gäubahn um 1900. Links oben im Bild der Hasenbergturm.
Foto: Schaller / Landesbildstelle



Der Stuttgarter Westbahnhof im August 1960. Im Mai 1962 wurde der neue Westbahnhof eingeweiht. (Foto: Stadtarchiv Stuttgart)

Die Bebauung des Westens

Mit dem Westbahnhof hatte der Stuttgarter Westen ein neues Ziel. Die Bebauung schritt zügig voran. Die Rotenwaldstraße bekam eine Abzweigung zum Bahnhof, dafür mußte ein Pulvermagazin abgebrochen werden. Ein kleiner Hohlweg ganz in der Nähe, von den Anwohnern „Pulverwegle“ genannt, erinnert noch heute daran. Die Rotenwaldstraße war damals nur ein Holzweg – vielleicht römischen Ursprungs –, der durch das hintere Vogelsangtal in Serpentina nach oben zum Birkenkopf führte. Erst 1892 wurde die Straße befahrbar gemacht, seit 1909 führt sie ganz am Westbahnhof vorbei über das Portal des Hasenbergtunnels zum Birkenkopf. Das hintere Vogelsangtal wurde wenige

Jahre später für die Erweiterung des Güterbahnhofs aufgeschüttet. Die württembergische Staatsstraße nach Calw hatte zuvor über die Hasenbergsteige geführt.

Am oberen Ende der Hasenbergsteige waren vom Verschönerungsverein 1877 Anlagen gestaltet worden, und seit dem 15. August 1879 stand beim Jägerhaus, wo 1768 Herzog Carl Eugen ein Lustschloß geplant hatte, ein trutziger Aussichtsturm. Die Stuttgarter kamen in Scharen, genossen die Aussicht und die gute Luft, bevor sie im Jägerhaus vesperten. 1890 eröffnete sogar ein Luftkurhotel in der Nähe. Vom Westbahnhof aus war alles mit einem gemütlichen Spaziergang durch den Rotenwald zu erreichen. Die Fahrt vom Hauptbahnhof zum Westbahnhof bot zusätzlichen Genuß.

Die Panoramabahn

Reporter vom Schwäbischen Merkur hatten die herrliche Aussicht schon gelobt, als sie über die Bahndämme der noch im Bau befindlichen Strecke geklettert waren. Nach Eröffnung der Bahnlinie sprachen die Stuttgarter bald nur noch von ihrer „Panoramabahn“. Kein Reiseführer von Stuttgart – auch der bekannte Baedeker – vergaß zu erwähnen, daß vom linken Abteiffenster aus die Fahrt zwischen Gärten und Weinbergen entzückende Ausblicke auf Stuttgart biete. Nur von ähnlichen Trassen in der Schweiz werde diese unvergleichlich schöne Zirkularbahn übertroffen. An die Straßenbahn nach Degerloch dachte damals noch niemand. Mancher Kritiker scheint aber noch mehr Aussicht verlangt zu haben,

denn Oberbaurat von Morlok, der verantwortliche Bauleiter, verteidigt die Strecke 1890 damit, daß es schließlich nicht die Aufgabe der Bahn sei, durch hohe finanzielle Opfer dem Reisenden mehr Aussicht zu bieten.

Heute versteckt sich die Bahn etwas zwischen zugewachsenen Bahndämmen und Häusern, denen die Weinberge beinahe überall Platz gemacht haben. Aus den 20 Minuten, die ein Zug mit bis zu drei vorgespannten Lokomotiven noch 1879 brauchte, sind heute mit einer einzigen Elektrolok knapp 9 Minuten geworden. Vieles hat sich so verändert, die Aussicht stimmt aber immer noch. Vom Hauptbahnhof aus fährt der Zug heute, laufend an Höhe gewinnend, bis an den Rand des Rosensteinparks, wo man einen herrlichen Ausblick hat bis hinüber nach Rotenberg, zum Burgholzhof und aus der Vogelperspektive über den Nordbahnhof. Der Zug biegt dann endgültig von der Ludwigsburger Linie ab, auf der Höhe liegen die Feuerbacher Heide und der Weißenhof.

Nach dem Kriegsbergtunnel kann man immer wieder zwischen dem Grün des Bahndamms hindurch über Stuttgart bis zum Fernsehturm hinüber sehen. Der Hölderlinplatz von oben, der Herdweg, die Gebäude der Innenstadt; so schnell, wie der Zug fährt, kann man beinahe nicht schauen. Schon taucht der Stuttgarter Westen mit seinen Kirchen auf. In Fahrtrichtung liegt bereits das weiße Hochhaus vom Westbahnhof. Über das Vogelsangtal hinweg sieht man nochmals den Talkessel, ja selbst der Turm des Hauptbahnhofs ist zu entdecken. Nach rund 8 Kilometern

und 220 Meter höher, ist der Westbahnhof erreicht.

Bahnhof mit Geschichte

Heute liegt der Westbahnhof etwas müde da, beinahe glaubt man nicht, daß 1912 hier 600 000 Fahrgäste gezählt und eine halbe Million Tonnen Güter umgeschlagen wurden. Wie Bienenschwärme spuckten die Züge die Mitarbeiter der Firmen im Westen damals aus. Das Auto hat diesem Treiben nach dem Krieg ein Ende gemacht. Vorbei sind die Zeiten, daß die Bahn Sonderzüge einsetzte, wie 1882 zur Einweihung des Hauffdenkmals auf dem Hasenberg. Die Straßenbahn, von 1899 bis 1978 am Westbahnhof vertreten, bimmelt ebenfalls nicht mehr fröhlich zur Abfahrt. Vorbei sind auch Freud und Leid, die bei einem Bahnhof so dicht beieinander liegen: In den beiden Weltkriegen wurden Verletzte von hier aus in die Krankenhäuser transportiert. Trauer herrschte am 1. Oktober 1889, nachdem bei der Wildparkstation eine Vorspannlokomotive mit einem Personenzug zusammengestoßen war und man neben vielen Verletzten 7 Tote beklagte. Die Freude dagegen war groß, als am 6. März 1889 am Bahnhof der Salut zum Geburtstagsfest von König Karl geschossen wurde. Lustig ging es auch zu, als Peter Frankenfeld in einer seiner Unterhaltungssendungen die Stuttgarter hier die berühmte Nadel im Heuhaufen suchen ließ.

Unter die Freude über die Eröffnung der S-Bahnlinie nach Böblingen mischt sich so auch ein Tröpfchen Wehmut über das Ende des Stuttgarter Westbahnhofs.

„Stuttgart West, hier Stuttgart West“ ist verklungen.

Wolfgang Kress



Tanzstundenkleider im modischen Taft-Moiré. Links: lang, uni; rechts: bedrucktes Oberteil mit Uni-Rock. Foto: Pronuptia

Etwas unterwegs

dann brauchen Sie für Babys Ankunft noch viele Dinge

Umstandskleidung

Babys Erstausrüstung · Baby-Wiegen

Stubenwagen · Kinderwagen

Kinderbetten · Kindermöbel

Kinderbekleidung von 0 – 176

im Kinderfachgeschäft mit Herz

Aussteuerhaus Waldbüsser

Stuttgart-Mitte, Sophienstr. 17
beim Wilhelmsbau
Tel. 60 88 54
Parkplätze