

# Stuttgart — Hauptbahnhof

## *Abendverkehr unter der Zeitlupe*

Etwa 80 000 in Stuttgart berufstätige Personen, sogenannte „Pendler“, kommen morgens im Hauptbahnhof an und fahren in den frühen Abendstunden wieder an ihren Wohnsitz zurück. Mit diesem Pendlerverkehr hat das Schwabenland ein großes, volkswirtschaftliches Problem zwar nicht gelöst, ist ihm aber weitgehend gerecht geworden. Und so will es schwäbische Eigenart: Es soll keine Trennung in Städter und Landbewohner geben. Werfen wir einen Blick auf den Abendverkehr. Unser Beobachtungsplatz ist in der Nähe der großen Auffahrtsrampen beim früheren „Englischen Garten“ gegenüber den modernen Hochhäusern der Bundesbahnbeamten. Es ist 16.05 Uhr. Der D-Zug 529 nach Frankfurt-Kassel hat soeben den Bahnhof verlassen und der Triebwagenzug 3881 fährt den Anlagen entlang gegen Cannstatt. Eine kleine elektrische Rangierlok kommt auf den Vorbahnhof heraus und fährt wieder zurück. Noch hat der Großbetrieb nicht begonnen. Zwei Minuten später wird der leere Personenzug nach Bruchsal vom Rosenstein herausgedrückt, während zur selben Minute eine Ellok vom D 529 zum Rosenstein heimfährt; und schon taucht in der Ferne der Triebwagenzug nach Tübingen auf. Neben dem Personen- flutet der Rangierverkehr des Güterbahnhofs in vollem Umfang.

Der Himmel hat sich mit Wolken überzogen, ein leichter Wind weht von Westen her. Auf der Straße nebenan poltern schwere Lastwagen stadtauswärts. Um 16.19 Uhr wird ein langer, leerer Personenzug mit einer Ellok vom Abstellbahnhof hereingedrückt, während gleichzeitig ein Triebwagenzug von Eßlingen und eine schwere Güterzuglok von Kornwestheim sich dem Bahnhof nähern. Zwei Minuten später singen die Motoren einer Ellok mit einem Zug nach Ludwigsburg die Rampenauffahrt hinauf und ein Leerzug keucht mit schwerer Dampffahne nach dem Westbahnhof. 16.24 Uhr naht der Wendezug von Waiblingen mit einer der neuesten Elloktypen, der E 41, und fährt auf Bahnsteig 3 ein. Zur selben Minute drückt eine Dampflokomotive einen 32 Achsen starken Eilzug vom Rosenstein nach dem Bahnhofsgelände. Eine halbe Minute darauf nähert sich aus derselben Richtung die Garnitur des Eilzugs nach Nürnberg und ein weiterer Leerzug vom Abstellbahnhof. Da! Eine schwere Ellok mit einer leichten Last von nur zwei eleganten blauen Wagen rast 16.26 Uhr die Rampe herab. Es ist der „Mozart“, der Fernschnellzug von Straßburg-Karlsruhe nach München-Salzburg. Mittlerweile taucht hinter der Unterführung der Eilzug von Ulm auf, folgt der Vorortzug aus Ludwigsburg, während 16.30 Uhr der Wendezug nach Waiblingen, dies-

mal mit doppelter Wagenausrüstung, die Bahnhofshallen verläßt. Noch flutet das ganze Geschehen, aber es liegt ein unerhörter Sinn in diesen Fahrten und Zugbewegungen, und viele Hände in den Stellwerken mühen sich, die Räder der Bewegungen sinnvoll ineinanderzugliedern. Um 16.31 Uhr schleppt eine schwere Ellok den Personenzug nach Mühlacker, singt ein Triebwagenzug nach Weil der Stadt, rangiert eine Ellok vom Rosenstein. Eine Minute später geht der Signalflügel hoch für eine einsame Rangierlok, die tagsüber auf dem Nordbahnhofgelände Dienst tat und nun die verdiente Heimfahrt angetreten hat. Derweilen dampft der Würzburger Eilzug in die Bahnsteighallen, kommt eine winzige motorisierte Draisine des Schweißzugs von Cannstatt, drücken zwei, drei Leerzüge vom Rosenstein nach dem Bahnhofvorgelände. Es ist unterdessen 16.36 Uhr geworden, da erhält die müde Rangierlok vom Nordbahnhof freie Fahrt zum Heizhaus, weil bis jetzt das einzige verfügbare Gleis durch ausrückende Leerzüge belegt war.

Um diese Zeit strömen gewaltige Menschenmassen die Königstraße abwärts zum Bahnhof, um den verdienten Feierabend zu genießen. In den Stellwerken des Hauptbahnhofs gibt es keinen solchen, denn gerade jetzt setzt der gewaltige Stoßverkehr ein, der in der Minute oft zwei und drei Züge die Halle verlassen sieht und wo an den Vorsignalen schon wieder neue Leerzüge darauf warten, daß die Bahnsteige geräumt sind. In den folgenden Minuten quellen neue Dampfwolken vom Vorbahnhof, eilen einzelne Loks vorüber, stauen sich weitere Leerzüge vor der Einfahrt und nun flammen da und dort die ersten Lichter auf, denn der Abend hat sich über die Großstadt gesenkt. Dazwischen tönen die Pflöfe der Rangiergruppen, die unentwegt auf besonderen Gleisen die Güter- und Kühlwagen in ihre Gleise abstoßen, unberührt vom übrigen Verkehr.

In Stuttgart-Hauptbahnhof mit seinen nur 16 Bahnsteigen verkehren täglich 954 Züge (im Sommerfahrplan waren es 1139 Züge samt den dazu erforderlichen Dienstfahrten). Was in den zwei Stunden des Abendverkehrs geschieht, grenzt ans Wunderbare, wenn man die verhältnismäßige Enge der gesamten Bahnanlage betrachtet. Bei ihrer Eröffnung im Jahr 1920 war sie als viel zu weiträumig betrachtet worden. In der Stunde unserer abendlichen Betrachtung fahren insgesamt 44 Züge aus, ungerechnet die Leerzugfahrten oder die Lokomotivbewegungen, die Rangierfahrten. Die Regelung der „Fahrstraßen“ und Weichen, die An- und Abfahrt der Loks, die Bedienung der Streckenblocks und vieles andere ist nur dank der Unermüdlichkeit der schwäbischen Eisenbahner möglich. *Ottmar Heß*