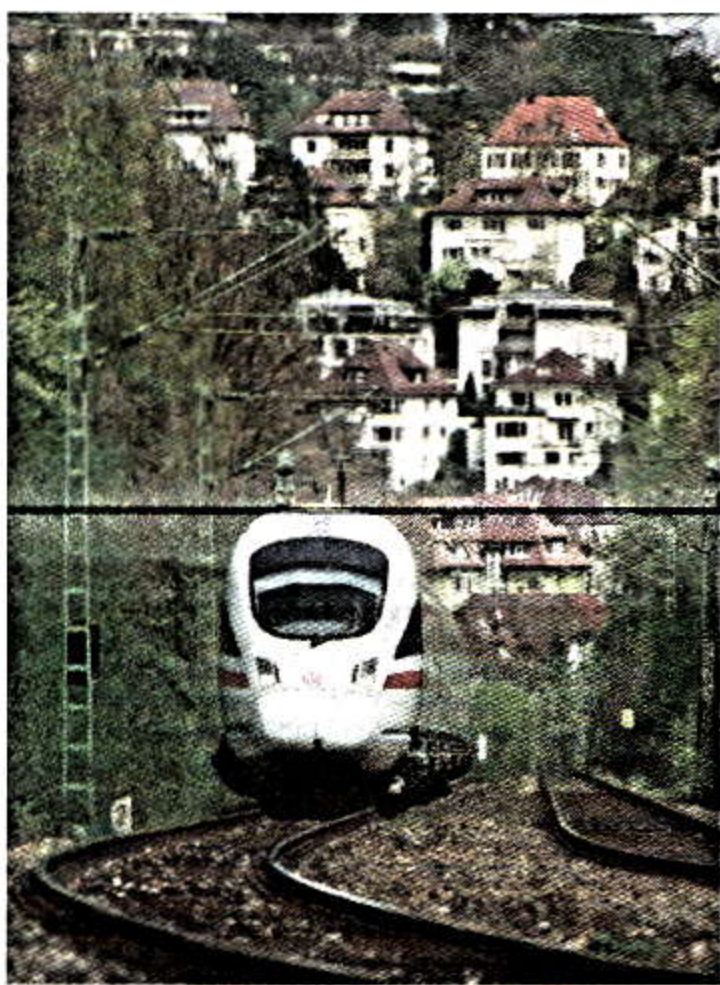


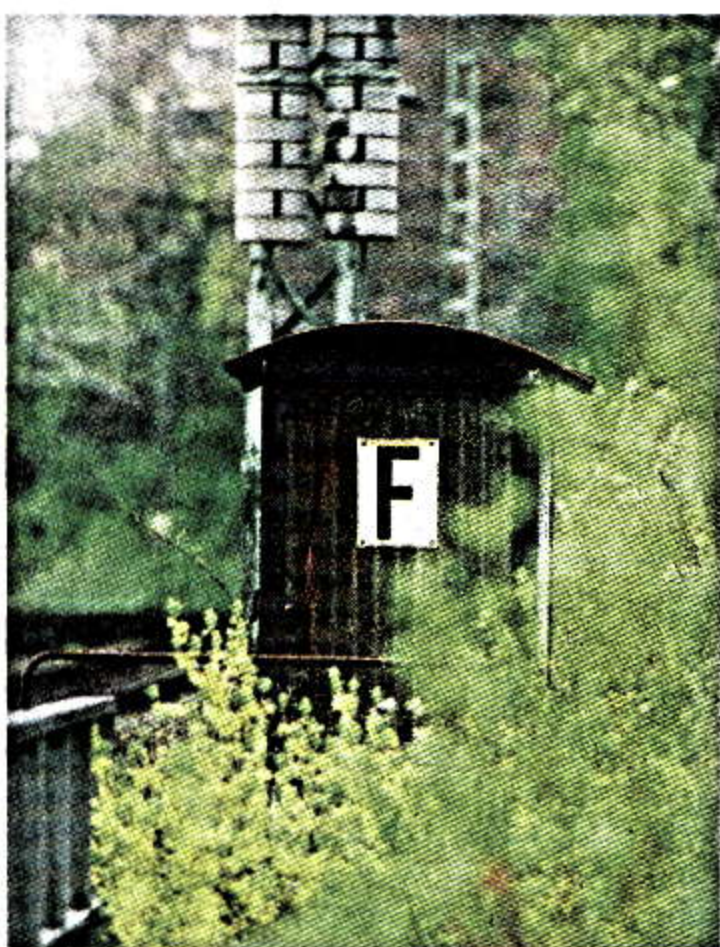
Und ständig grüßt der Fernsehturm: Nicht nur von der Köllestraße im Westen aus ist das Stuttgarter Wahrzeichen Fixpunkt auf der Fahrt zum Hauptbahnhof.

Zug mit Aussicht: die Gäubahn hat den Bogen rein

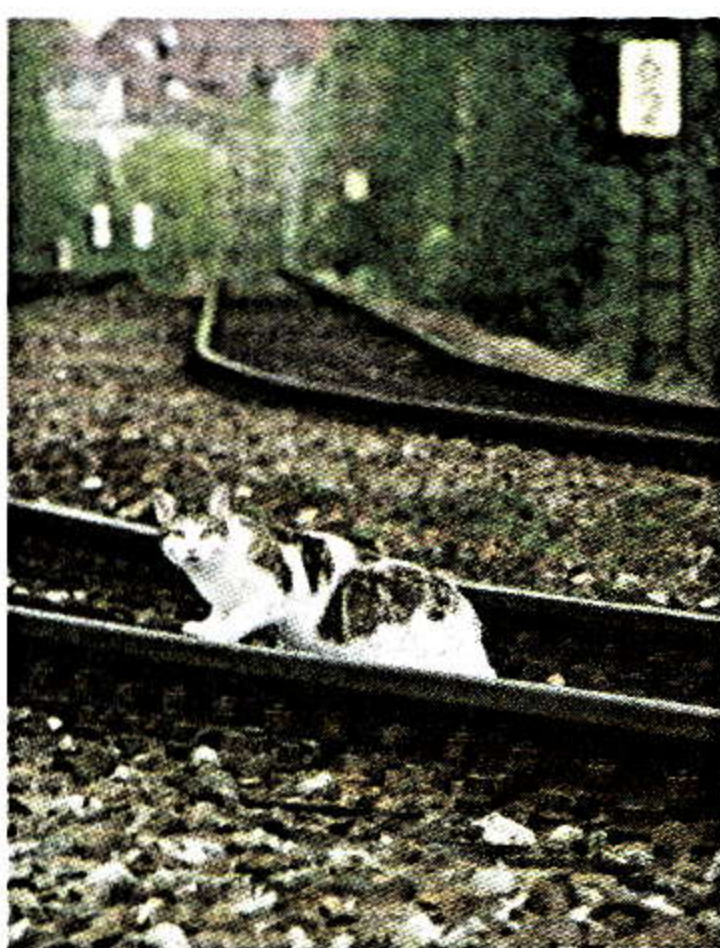
Die Tage der Panoramabahn sind gezählt – Ein Fahrbericht von Hans Jörg Wagner (Text), Gottfried Stoppel und Horst Rudel (Fotos)



Neuer Zug auf alten Gleisen: mitten durchs Wohngebiet führt die Trasse.



F wie Fernsprecher: Wenn das Diensthandy versagt, kann immer noch telefoniert werden.



42 Züge verkehren täglich: da bleibt genug Zeit für ein Katzenpüschchen.

Alle reden von Stuttgart 21: Tieferlegen, Untertunneln, Schnellerfahren auf Minutengewinn komm raus. Doch Zugfahren kann in Stuttgart auch ganz anders sein: die 121 Jahre alte Gäubahntrasse gehört zu den schönsten Linien weit und breit.

Wer hätte das gedacht? Es gibt auf dieser Welt auch „blöde Tunnel“. Zum Beispiel den, in den die S-Bahn kurz nach der Haltestelle Osterfeld einfährt. Das findet jedenfalls der junge Mann, der mit seinen Freunden im Dampfsonderzug von Böblingen via Vaihingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof sitzt. „Wir fahren ja immer durch diesen blöden Tunnel“, erzählt er also, „dabei ist die Eisenbahnstrecke so schön.“ Womit er – ohne damit der S 1, der S 2 und der S 3 zu nahe treten zu wollen – zweifellos Recht hat. Denn die oberirdische Trasse zwischen Rohr und Hauptbahnhof ist nicht nur die älteste erhaltene Stuttgarter Bahnlinie, sondern auch die zauberndste. Doch das Totenglocklein für dieses Kulturdenkmal läutet seit Jahren.

Am Anfang steht – ein Tunnel. Aber kein blöder natürlich, sondern einer, der dem Reisenden aus Böblingen, Singen, Zürich oder Mailand anzeigt, dass er sich von jetzt an auf Stuttgarter Terrain befindet. Vom Berghautunnel an – er führt unter der Autobahn 8 durch – dauert die Fahrt ins Tal hinab noch eine knappe Viertelstunde, und fast die ganze Zeit über gibt es draußen was zu sehen. Wohl dem, der da einen Fensterplatz auf der rechten Seite erwischt hat.

Am 31. August 1879 ist der Eröffnungszug auf der Gäubahn gefahren. Der Bau war eine technische Meisterleistung: 31 Millionen Goldmark hat die 87,3 Kilometer lange Strecke durch Korngäu, Oberes Gäu, Schlenen- und Heckengäu bis nach Freudenstadt gekostet, fünf Jahre wurde daran gearbeitet, 1,6 Millionen Kubikmeter Erde wurden bewegt, 400 Meter Höhenunterschied bewältigt. Auch damals ist nicht alles von heute auf morgen gegangen: 18 Jahre hat es gedauert, bis die Eingabe der Städte Böblingen, Herrenberg und Freudenstadt auf Bau der Strecke realisiert war. Zum Vergleich: Stuttgart 21 ist seit sieben Jahren ein Thema.

Wo waren wir stehen geblieben? Genau: im Berghautunnel. Aus irgendeinem Grund geht es nicht weiter. Erst stockdunkel, dann beleuchtet von nackten Glühbirnen, stehen die historischen Wagen der Österreichischen Reichsbahn im Finstern. „Was macht der da?“ fragt eine Stimme. „Keine Kohle mehr“, sagt eine andere. Aber die Eisenbahnfreunde Zöllernbahn lassen ihre Passagiere nicht hängen. Schnaufend und ruckelnd setzen sich die Tenderloks 94 1538 und 64 289, eine vorne, eine hinten, nach ein, zwei Minuten wieder in Bewegung.

Die ersten Häuser von Rohr tauchen auf. Und mit ihnen, da hinten in der Ferne, der Fernsehturm. Er wird noch oft zu sehen sein, in diesem großen Bogen rein zum Hauptbahnhof. Nächster Halt: Vaihingen. Während der Dampf der Loks durch die Elektrizität der Oberleitung ins Flimmern kommt, steigen neue Fahrgäste ein. Bis ins Abteil hinein riecht man die Lokomotiven, diese Mischung aus Schmotz und Dampf und Kohle. „Iiiiiih, hier stinkt's!“ kreischt ein vielleicht Zehnjähriger. „Ja“, sagt sein Kumpel, „nach Knaller.“ – „Noi: nach Pfuuz!“ Eine Sprache haben die!

Reimar Baur drückt sich nicht so flapsig aus. Aber was der Geschäftsführer der Projektgesellschaft Stuttgart 21 sagt, ist weniger schön: Die ganze Trasse zwischen Hauptbahnhof und Rohr wird im Zuge des Milliardenprojekts überflüssig werden. Wenn erst einmal die Züge unterirdisch Richtung Flughafen sausen, sei die Gäubahn „sicher nicht zu retten“. Für den Regelbetrieb nicht, und als Museumsbahn schon gar nicht: Dafür wären erhebliche Sanierungen notwendig, und ob dann

auch eine Betriebsgenehmigung erteilt werde, sei fraglich. „Es wird sich niemand finden, der das finanzieren kann“, sagt Baur und betont: „Die Bahn wird sich auf eine Folgenutzung nicht ausrichten.“

„Im Jahr zweitausendelf, -zwölf, -dreizehn, plus/minus“ kommt nach Baur Schätzung das endgültige Aus für den Stuttgarter Gäubahnabschnitt; was dann mit der Trasse passiert, gehe nur noch die Stadt an. „Wir jedenfalls“, sagt Baur, „investieren nur noch, was notwendig ist.“

Mit anderen Worten: bis in frühestens zehn Jahren geht es nach der Station Osterfeld also unweigerlich hinab in die Unterwelt. Gerade noch einen einzigen Blick aufs Viadukt, aufs Nesenbachtal hinab in Richtung Kaltental können die S-Bahn-Passagiere dann erhaschen, der Rest ist Tunnel.

Dabei wird es von jetzt an erst richtig malerisch: Der Dachswald zieht vorbei, Obstgärten in der Frühjahrsblüte, dort unten liegt das Waldheim Heschlach. „Jetzt ein Schnittzel mit Pommes“, knurrt der Magen. „Und ein Weizen“, zischt die Leber. Aber noch nicht einmal ein Sonderzug würde deshalb einen Sonderhalt machen. Und schon gar nicht einer der 14 ICE und 28 Stadtexpresszüge, die derzeit noch täglich auf der Trasse verkehren. Dennoch hat die Fahrt im Dampfzug – neben der Nostalgie – einen unschätzbaren Vorteil: Es geht alles so schön langsam. Höchstens Tempo 60 darf die 94er fahren, ein Traum im Gegensatz zum modernen Neiteilzug, der fast ein bisschen achtlos Kilometer um Kilometer frisst.

Rechts nun das Rudolph-Sophien-Stift mit der B-14-Baustelle (komisch: normalerweise ist hier doch immer Stau?), dann wieder ein Stück Wald und – ein Tunnel. Kein blöder natürlich, sondern wiederum einer, der anzeigt, dass sich gleich die Szene ändern wird. Wie die Schwarzblenden im deutschen Autorenkino der siebziger Jahre.

„Stuttgart West“ steht in maroden Buchstaben auf einem Backsteinstellwerk. Vom alten Westbahnhof, der einst Hasenbergbahnhof hieß, existiert längst nichts mehr. Es geht



Es bröckelt und brösel: Nur wenig erinnert noch an den alten Westbahnhof.

hinab ins Tal, immer weiter hinab, in einer scheinbar unendlichen Rechtskurve. Und wieder grüßt der Fernsehturm.

Nicht nur die Kinder staunen. So wohnen, genau so, das wär's. In einem der Häuser hier im Westen, zwischen Botnanger Straße und Lenzhalde, mit einem Gärtchen oder vielmehr mit einem ausgewachsenen Garten drumherum und einem Blick in den Talkessel, der mit Geld nicht zu bezahlen ist. Was für eine Aussicht! Was für eine Strecke!

Dass die Gäubahn eine schöne Sache ist, das weiß man wohl auf dem Stuttgarter Rathaus. Schon vor fünf Jahren hat der damalige Stadtkonservator Wolfgang Mayer vehement gefordert, „Trasse und Kunstbauwerk als Kulturdenkmale zu erhalten“ – und sei es, dass dort ein Spazier- und Radweg angelegt wird, wo heute noch die Züge rauschen. Doch was eines Tages dann daraus wird, sei momentan noch ziemlich offen: „Es ist ja noch Zeit“, sagt Albrecht Bauer, stellvertretender Leiter der städtischen Projektgruppe Stuttgart 21. Anders als Reimar Baur glaubt Albrecht Bauer, dass sich die Realisierung

von Stuttgart 21 durchaus bis zum Jahr 2015 hinziehen könne. Und so gebe es im Augenblick auch „weder konkrete Planungen noch konkrete Ergebnisse“.

Nur so viel: Der Verband Region Stuttgart habe sich ja seinerzeit strikt gegen eine Aufhebung dieser Strecke ausgesprochen und darauf hingewiesen, dass es angesichts der Pendlerströme vom Stuttgarter Norden auf die Filder „ein gewisses Potenzial“ für einen wirtschaftlichen Betrieb gebe. Festlegen aber mag Bauer sich nicht: „Das wäre verfrüht.“

Und noch ein Tunnel – der letzte auf dieser Reise: Unterm Kriegsberg durch, die Häuser sind jetzt plötzlich weniger schmuck, und irgendwann dann sogar der obligatorische Schrottplatz, den man bei jeder Zugfahrt in jede Großstadt zu Gesicht bekommt. Güterbahnhofsansichten eben. Der Fernsehturm verschwindet aus dem Blickfeld, stattdessen kommt der Hauptbahnhof.

Zwei, drei letzte Pfliffe aus den Lokomotiven, die Sonderfahrt ist zu Ende. Schade eigentlich, war viel zu kurz. Herr Schaffner, das Gleiche bitte noch einmal!



Optimal für Nostalgie: Am vergangenen Sonntag haben die Eisenbahnfreunde Zöllernbahn an der Robert-Mayer-Straße tüchtig Dampf gemacht.