

Rede von Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel, Vorsitzender des Gäubahnkomitees Stuttgart, auf der 801. Montagsdemo am 13.4.2026

Weg mit dem Fernwanderwegen! Direkter Zugang zum Kopfbahnhof – jetzt!

Mit der 801. Montagsdemo darf ich einen „neuen Hunderter“ in unserem Kampf für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Stuttgarter Kopfbahnhofs eröffnen. Ich möchte den Schwung der 800. Demonstration mitnehmen und aktuelle Ansatzpunkte nutzen, um jetzt Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen und zugleich die Zukunft des Kopfbahnhofs zu sichern.

Ein zentrales Problem sind seit März 2022 die sogenannten „Fernwanderwege“ zum Querbahnsteig. Ursprünglich als provisorische Lösung im Zuge der Bauarbeiten gedacht, bestehen diese Wege inzwischen seit über vier Jahren. Für viele Reisende sind sie zum Symbol einer fehlgeleiteten Baustellenorganisation geworden. Gerade für ältere Menschen, Familien mit Kindern, Reisende mit Gepäck oder mobilitätseingeschränkte Personen stellen sie eine erhebliche Belastung dar.

Parallel dazu zeigt sich eine bemerkenswerte Realität: Der bestehende Kopfbahnhof funktioniert – und zwar zuverlässig. Trotz massiver Eingriffe in die Bausubstanz, trotz der Zerstörung der Seitenflügel, trotz der Abtrennung vom historischen Empfangsgebäude und trotz jahrzehntelanger Vernachlässigung wird hier täglich ein leistungsfähiger Bahnbetrieb abgewickelt. Mehrere hundert Züge verkehren Tag für Tag, zig-tausende Pendlerinnen und Pendler sind auf diese Infrastruktur angewiesen.

Demgegenüber steht das Großprojekt Stuttgart 21, dessen Fertigstellung sich weiterhin verzögert. Die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs wird Jahr für Jahr verschoben. Genau hier liegt eine wichtige Chance: Die berechtigte Kritik an den Fernwanderwegen kann mit einer konstruktiven, umsetzbaren Forderung verbunden werden – nämlich der Schaffung direkter Zugänge zum Querbahnsteig des Kopfbahnhofs!

Dass solche Lösungen keineswegs theoretischer Natur sind, sondern realistisch und kurzfristig umsetzbar, wurde unter anderem von Norbert Bongartz aufgezeigt. Bei den Tagen der offenen Baustelle konnten sich zahlreiche Besucherinnen und Besucher selbst ein Bild davon machen, wie nah diese Möglichkeiten tatsächlich liegen.

Mehrere Varianten bieten sich an:

Ein besonders anschauliches Beispiel ist der Zugang über den Bahnhofsturm bzw. die große Schalterhalle in die Haupthalle des Bonatzbaus. Dort schließt sich ebenerdig das Dach des Tiefbahnhofs an, und es kann ein Weg hergestellt werden, der mit einer Distanz von wenig mehr als 10 Metern direkt zum Querbahnsteig führt. Die räumliche Nähe ist überraschend – was derzeit durch Absperrungen getrennt ist, könnte mit überschaubarem Aufwand verbunden werden.

Eine weitere Möglichkeit ergibt sich im Bereich des mittleren Verteilerstegs. Hier besteht bereits ein breiter, gut zugänglicher Bereich, der sich für einen direkten Zugang anbietet. Der Höhenunterschied zum Querbahnsteig von knapp 6 Metern ist technisch problemlos zu überwinden – etwa durch Treppenanlagen, Aufzüge, Rolltreppen oder barrierefreie Rampen. Zudem wäre dieser Zugang weitgehend witterungsgeschützt und damit für die Fahrgäste besonders komfortabel.

Auch beim nördlichen Verteilersteg sind ähnliche Voraussetzungen für einen direkten Zugang gegeben. Als Besonderheit kann hier auch die Verbindung der S-Bahn zu den Bahnsteigen des Tiefbahnhofs (die „Kartoffel“) an den Querbahnsteig angebunden werden.

Allen genannten Varianten ist gemeinsam, dass sie keine grundlegenden Neubauten erfordern, sondern den Tiefbahnhof nutzen. Dadurch sind sie nicht nur technisch machbar, sondern auch zeitlich und wirtschaftlich realistisch. Vor allem aber würden sie die aktuelle Situation für die Fahrgäste spürbar und unmittelbar verbessern.

Um diese Lösungen voranzubringen, ist öffentliche Aufmerksamkeit entscheidend, denn ein formales Bürgerbegehren ist in diesem Fall nicht möglich. Mit Informationsflyern direkt an den betroffenen Wegen, die die Lösungsvorschläge erläutern, können die Fahrgäste aktiviert werden. Ergänzend kann auch eine Online-Petition dazu beitragen, Unterstützung sichtbar zu machen und politischen Druck aufzubauen.

Direkte Rückmeldungen an die Verantwortlichen – bei der Bahn, aber ebenso bei Land, Region und Stadt – sind ebenso ein wichtiger Bestandteil. Sie machen deutlich, dass es sich nicht um ein Randthema handelt, sondern um ein zentrales Anliegen vieler Fahrgäste im Alltag.

Ein weiterer zentraler Baustein sollte eine öffentliche Veranstaltung im Rathaus sein. Ziel wäre es, die vorgeschlagenen Lösungen anschaulich und nachvollziehbar darzustellen. Pläne, Visualisierungen und Videos können dabei helfen, die räumlichen Zusammenhänge verständlich zu machen. Besonders geeignet ist hierfür auch das Modell des Tiefbahnhofs, das unter anderem in der ZDF-Sendung *Die Anstalt* eingesetzt wurde. Ergänzt um den Kopfbahnhof und die derzeitigen Wegeführungen lässt sich damit sehr konkret zeigen, wie leicht realisierbar direkte Zugänge tatsächlich sind und welche Vorteile sie bringen.

Eine solche Veranstaltung bietet zudem die Möglichkeit, unterschiedliche Akteure zusammenzubringen: Fachleute, Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger. Auch prominente Unterstützer können dazu beitragen, die notwendige Aufmerksamkeit zu erzeugen und die Diskussion in die Breite zu tragen.

Nicht zuletzt geht es dabei um eine grundsätzliche Perspektive: Der Kopfbahnhof ist kein Auslaufmodell, sondern weiterhin ein leistungsfähiger Bestandteil des Stuttgarter Bahnverkehrs. Verbesserte Zugänge würden nicht nur die aktuelle Situation entschärfen, sondern auch seine langfristige Nutzung stärken und absichern.

Die aktuelle Situation zeigt deutlich, dass pragmatische Lösungen gefragt sind. Es geht nicht um grundsätzliche Systemfragen, sondern um konkrete Verbesserungen für die Menschen, die täglich auf die Bahn angewiesen sind. Gerade deshalb besteht die Chance, für diese Forderungen breite Unterstützung zu gewinnen – auch über bisherige Lagergrenzen hinweg.

Die Schlussfolgerung ist klar:

Die bestehenden Fernwanderwege müssen durch direkte, praktikable und nutzerfreundliche Zugänge ersetzt werden. Damit würde nicht nur ein drängendes Alltagsproblem gelöst. Es wäre zugleich ein wichtiger Schritt hin zu einem leistungsfähigen Bahnverkehr in Stuttgart.