

Planziel Autostadt

Hintergrund. »Stuttgart 21«: Kopfbahnhöfe, Naziprojekte und ein Mercedes-Stern auf dem Bahnhofsturm (Teil 1)

Von Winfried Wolf



Der von Paul Bonatz entworfene Stuttgarter Hauptbahnhof um 1930 – noch ohne den Mercedes-Stern, dessen drei Zacken für »auf dem Lande, zu Wasser und in der Luft« stehen
Foto: Papyrossa Verlag

Eine auf den Kundgebungen und Demonstrationen gegen das Projekt »Stuttgart 21« – die weitgehende Zerstörung des Stuttgarter Bahnhofsgebäudes und die Verlegung der Gleisanlagen und des Bahnhofs unter die Erde – vielfach vorgetragene Hymne trägt den Titel »Freunde schöner Kopfbahnhöfe«. Auf die Melodie von Beethovens »Freude schöner Götterfunken« wird ein reichlich aktueller Text gesungen (siehe Kasten). Das Loblied auf den Bautyp Kopfbahnhof mag mancherorts als anachronistisch erscheinen. Doch die neue Ode macht Sinn.

Die heute noch erhaltenen großen Kopfbahnhöfe sind verkehrstechnisch, architektonisch und städteplanerisch eine Hommage an die Eisenbahn als dem zentralen, modernen und zukunftssträchtigen Fahrzeug. In einer Zeit, in der die Bahn wieder allgemein als ein Verkehrsmittel mit Zukunft gesehen wird, sollte allein dies ein starkes Argument dafür sein, diese Bauten zu schätzen, zu pflegen und zu erhalten.

Mit dem klassischen Kopfbahnhof wird die Eisenbahn möglichst nah an die jeweilige große Stadt heran- und meist auch in das Stadtzentrum hineingeführt. Gleichzeitig sollte mit der funktional zweigeteilten Architektur der qualitative Unterschied zwischen Reisen und Empfang unterstrichen werden. Die ankommenden Reisenden sollten für den Eintritt in die Stadt bzw. die die Stadt verlassenden Bürgerinnen und Bürger für den Antritt der Bahnfahrt vorbereitet werden. Die Bahnreisenden bewegen sich auf stählernen Schienen und in stählernen Gehäusen – und so sahen auch die ursprüngliche Stahl-Glas-Gewölbe der großen Kopfbahnhöfe aus – wie sie heute noch in Leipzig, Frankfurt am Main, Zürich, Mailand (Milano Centrale) und Paris (Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon und Gare d'Austerlitz) weitgehend erhalten sind. Sie werden von einer Steinarchitektur aufgenommen, die als Eingangsportale in die Stadt ausgebildet sind. Mit einem bis

heute erhaltenen geflügelten Wort: Es ist vor allem der Kopfbahnhof, mit dem für den Gast ein »großer Bahnhof« bereitet wird. Wolfgang Schivelbusch beschreibt diese Funktion in dem Klassiker »Geschichte der Eisenbahnreise« prägnant wie folgt: »Der Kopfbahnhof wirkt dergestalt als Schleuse. Seine Funktion ist, zwei sehr verschiedene Arten von Verkehr und Verkehrsraum miteinander zu vermitteln, den Verkehrsraum der Stadt und den der Eisenbahn. Auf der einen Seite ist er, in seinem klassizistischen steinernen Empfangsgebäude, Teil der Stadt, auf der anderen Seite, in der Eisenkonstruktion der Bahnhofshalle, ganz und gar Funktion des ›industriellen‹ Bereichs der Eisenbahn.«¹

Gastfreundlich empfangen

Kopfbahnhöfe verfolgen das Ziel, die Stadt nicht zu durchschneiden. Es ist einigermaßen absurd, wenn der ehemalige Chef der Bundesbahn respektive der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, heute noch argumentiert, die Eisenbahn habe mit dem Stuttgarter Kopfbahnhof »in das Weichbild der Stadt eine große Wunde geschlagen«; »Stuttgart 21« werde »diese häßliche Wunde in der Stadt beseitigen« oder wenn – ebenfalls bei Dürr – die Rede davon ist, der Bonatz-Bau stelle einen »Sperrriegel« dar.² Tatsächlich werden bei den Kopfbahnhofbauten die Reisenden ebenerdig in die Stadt – also mit Sicht auf dieselbe – eingeführt und dort gastfreundlich empfangen. Indem die Züge den Bahnhof auf dem gleichen Weg verlassen, wird dabei die Stadt nicht durchschnitten. Es sind schließlich Dutzende gewaltige Straßen für den Individualverkehr, auf die jene Attribute zutreffen, mit denen Dürr, Grube & Co. den Kopfbahnhof versehen. Autostraßen wie die Nord-Süd-Bahn in Köln oder die Heilbronner, die Theodor-Heuss-, die Cannstadter und die Adenauer-Straße in Stuttgart schlagen quer durch die großen Städte Schneisen, die sie und ihre gewachsenen Strukturen in der gesamten Länge und oftmals auch in der Breite durchschneiden.

Kopfbahnhöfe sind keineswegs »Kinder ihrer Zeit«. So trifft das oftmals vorgetragene Argument nicht zu, wonach es eine überkommene Verkehrstechnik gewesen sei, die zu dieser spezifischen Art Bahnhöfe geführt hätte. Eher galt das Umgekehrte: Aufgrund der seit Erfindung der Eisenbahnen und bis in die 1990er Jahre hinein vorherrschenden Technik der lokbespannten Eisenbahnen, bei denen die Lokomotive die Waggons in jedem Fall zu ziehen hatte, gab es im Kopfbahnhof einen Zwang zum Fahrzeugwechsel: Die Maschine, die den Zug in den Kopfbahnhof transportiert hatte, mußte abgekoppelt und nach der Ausfahrt des Zuges aus dem Bahnsteig herausgefahren werden. Zuvor wurde am anderen Zugende eine neue Lok angekoppelt, die nunmehr die Wagen aus dem Kopfbahnhof und auf dem nächsten Streckenabschnitt zu ziehen hatte.

Der Lokwechsel und das »Kopfmachen« kosteten eine gewisse zusätzliche Zeit und erforderten zusätzliches Personal und größere bereitzuhaltende Lokreserven. Das ist seit mehr als einem Jahrzehnt fast vollständig entfallen. Moderne Züge haben an einem Zugende ein Triebfahrzeug und am anderen einen Steuerkopf; sie können ohne Wechsel des Triebfahrzeugs in beide Richtungen bewegt werden.

Bei den Begründungen, wonach ein Kopfbahnhof sich überholt habe, wird auch oft auf »veränderte Verkehrsströme« verwiesen und behauptet, daß in Stuttgart inzwischen der Durchgangsverkehr eine entscheidende Rolle spielen würde. Die Reisenden könnten oder wollten sich Zeitverluste in einem »Sackbahnhof« nicht leisten. Dieses Argument trifft ebenfalls nicht zu. Auch heute – 165 Jahre nach Eröffnung eines ersten Stuttgarter Bahnhofs – ist für rund 90 Prozent der Fahrgäste im Fernverkehr der Hauptbahnhof Ziel- oder Endpunkt der Bahnreise. Teilweise liegt das daran, daß Stuttgart mit seinen knapp 600000 Einwohnern eine regionale Metropole ist. Zum anderen hat das aber auch damit zu tun, daß die großen Ströme im Schienenverkehr nicht über Stuttgart laufen. Beispielsweise rollt der Verkehr von Deutschlands Norden und Westen nach München und Wien von Köln über Frankfurt/Main und Nürnberg. Der Nord-Süd-Verkehr verläuft über Frankfurt/Main–Mannheim–Karlsruhe und Basel. Mannheim–Stuttgart ist durchaus relevant. Doch danach, auf der Verbindung

Stuttgart–Ulm, bricht das Aufkommen deutlich ab. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern.

Leitbild: Gleisfreie Innenstadt



Aufnahme des Stuttgarter
Bahnhofs von 2004

Foto: dpa

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Planungen, in Stuttgart aus Gründen des flüssigen Eisenbahnverkehrs einen Durchgangsbahnhof – damals in Bad Cannstadt – zu bauen. Diese auf den ersten Blick logischere Lösung wurde verworfen, unter anderem durch den württembergischen König Wilhelm I. Dieser drängte auf die Heranführung der Bahn an das Zentrum und die Schaffung eines Kopfbahnhofs. So wurde dann 1856 der erste Stuttgarter Kopfbahnhof im nördlichen Teil des Talkessels, in der Schloßstraße, eröffnet. Bald darauf erwiesen sich die Kapazitäten dieses ersten Stuttgarter Hauptbahnhofs als zu klein; so entstand an derselben Stelle der zweite Haupt- und Kopfbahnhof (einige fragmentarische Bögen an der heutigen Boltzstraße erinnern an diesen). Anfang des 20. Jahrhunderts begannen die Planungen für einen dritten neuen – und deutlich größeren – Kopfbahnhof am Platz des heutigen Hauptbahnhofs. Erneut war es der rasant ansteigende Eisenbahnverkehr, der zu dieser Verlegung zwang. 1911 gewannen die Architekten Paul Bonatz (1877–1956) und Friedrich Eugen Scholer (1874–1949) den Wettbewerb mit ihrem Vorschlag unter dem Stichwort »umbilicus sueviae – Nabel Schwabens«. Bernd Nicolai schrieb – inmitten der zugespitzten Debatte um »Stuttgart 21« in der konservativen Frankfurter Allgemeinen Zeitung die folgende Hommage an Kopfbahnhof und Bonatz-Bau: »Der Stuttgarter Bahnhof (...) stieß ab 1911 (...) das Tor zur Moderne auf. Es war eine damals neuartige, aus der Großform und aus dem Material entwickelte Architektur, die ihre Botschaft nicht mehr über Dekor und Beiwerk, sondern mächtige Pathosformeln – den Turm, die Kolonnade, den thermenartigen Querbau und die tempelartigen Eingangshallen – verkündete. (...) Mit dem Stuttgarter Bahnhof entstand ein neuer repräsentativer Stadteingang und zugleich ein Hightechbau, dessen Visualisierung mittels weitgespannten Hallen der Geldnot des Ersten Weltkriegs zum Opfer fiel.«³

Seit Beginn des Autozeitalters gibt es einen Kampf zur Beseitigung von Schienen und Bahnhöfen in Stadtzentren. Anstelle der Eisenbahnen sollten Straßen und der Autoverkehr dominieren. Eine prominente Rolle spielte dabei in Deutschland die Politik der NSDAP. In der deutschen Hauptstadt wurde ab dem Jahr 1933 unter Federführung des späteren Reichsministers für Rüstung und Munition, Albert Speer, der Generalbebauungsplan für Groß-Berlin und für die »Welthauptstadt Germania« vorgelegt. Die bisherigen fünf Kopfbahnhöfe, die das Zentrum Berlins für die Eisenbahn erschlossen hatten (der Anhalter, der Görlitzer, der Lehrter, der Stettiner und der Wriezener Bahnhof), sollten durch zwei große Durchgangsbahnhöfe am Rande der Stadt ersetzt werden. Erstmals wurde auch in großem Umfang die Straßenbahn, die bis dahin das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs gebildet hatte, aus einzelnen Straßen herausgenommen. Das Ziel war die »gleisfreie Innenstadt«. Die Beseitigung von Bahnhöfen und Schienenwegen erfolgte in erster Linie mit der Absicht, über Berlin ein Netz gewaltiger Straßen legen zu können. Ein Teil dieser Planungen – so die Achse Brandenburger Tor–Großer Stern–Adolf-Hitler-Platz (heute: Theodor Heuss-Platz) – wurde umgesetzt. Hinzu kam ein – noch in der Nazizeit fertiggestellter – Autobahnring um die gesamte Stadt und die Planung von vier Flugplätzen in der Nähe des Rings, was nicht mehr realisiert werden konnte.⁴

Ein peinlicher Vergleich

Es handelte sich bei diesen Planungen um das Ziel einer autogerechten Stadt, wie es im gesamten Deutschen Reich verfolgt wurde. Als – analog zu Stuttgart – im Jahr 1996 in München das Projekt »München 21« vorgestellt wurde, schrieb die Springer-Tageszeitung Die Welt (die im übrigen dem Vorhaben durchaus positiv gegenüberstand) erstaunlich offen: »Die Pläne dafür sind alt. Schon in den 30er Jahren wollte der ›Führer‹ die Gleisstränge in Münchens Zentrum beseitigen und den Bahnhof nach Laim verlagern.« Die Welt zitierte dabei aus einem Schriftsatz der »Sonderbehörde Ausbau der Hauptstadt der Bewegung« vom 29. April 1938: »Städtebaulich ergibt sich für den Ausbau der Hauptstadt der Bewegung die Möglichkeit, auf dem über 2,5 Kilometer langen freigewordenen Gelände des jetzigen Bahnkörpers einen wahrhaft monumentalen Straßenzug zu schaffen.« Da der Vergleich der aktuellen Bahn-Pläne mit denen der Nazis allzu peinlich wirkte, fügte man einen Satz an, der diesen zurücknahm und einen weiteren, mit dem er neu gezogen wurde: »Bahn-Chef Dürrs Neugestaltungsideen haben nichts mit diesem Monumentalprospekt zu tun – und sind doch ebenso verwegen in seinen Größenordnungen.«⁵

Mit München vergleichbare Pläne gab es auch für Stuttgart. Am 1. April 1938 besuchte Adolf Hitler im Rahmen eines Propagandafeldzugs durch Deutschland auch die »Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart«. Bei dieser Gelegenheit wurde ihm die Planung für die »Neugestaltung der Stadt«, einschließlich der Reichsautobahnen zur »Erschließung« derselben für den Autoverkehr und des neuen Flughafens auf den Fildern, in Echterdingen, vorgestellt. Wolfgang Christian Schneider berichtet: »Nachdem Hitler die Modelle gesehen hatte, wurde ein Teil von ihnen wieder abgeräumt. Die Bevölkerung, die am folgenden Tag das geschmückte Rathaus mit der Modellschau besichtigen durfte, bekam aller Wahrscheinlichkeit nach gerade das wichtigste, das Innenstadtmodell, nicht zu sehen, denn in der Stuttgarter Presse wurde in der Folgezeit allein von diesem Modell keine Aufnahme veröffentlicht.«⁶ Bei der Planung für die Stuttgarter Innenstadt war die Verlegung des Hauptbahnhofs in den Rosensteinpark vorgesehen. Das bisherige Bahnhofsgelände sollte für eine Bebauung im NS-Stil erschlossen werden. Vor allem war der Bau neuer breiter Straßen – für Aufmärsche, aber auch zur Erschließung der Innenstadt für den Autoverkehr – vorgesehen.

Wolfgang Christian Schneider: »Die betroffenen Bewohner wurden an der Gestaltung ihrer Stadt nicht beteiligt, die allein von der höheren Warte der nationalsozialistischen Technokraten aus erfolgte (...) Öffentlichkeit war für die nationalsozialistische Führung allein der Aufmarsch.«

Weiter so nach 1945

Der Krieg und die Befreiung vom Nazismus veränderten die politische Landkarte. Doch die Straßenbaupläne und die zum Zurückbau der Eisenbahnen behielten in Westdeutschland und in Westberlin nach 1945 vielfach ihre Gültigkeit. Das bundesdeutsche Schienennetz wurde im Zeitraum 1945 bis 1990 von 33000 auf 26900 Kilometer – oder um knapp ein Fünftel – reduziert. 7 Hunderte Bahnhöfe wurden geschlossen. Seit 1990 kam es zu einem weiteren radikalen Abbau des gesamtdeutschen Schienennetzes – von 44000 Kilometern im Jahr 1990 auf rund 35000 im Jahr 2010.

In Berlin wurden die Kopfbahnhöfe – zunächst teilungsbedingt – nicht wieder in Betrieb genommen und dem Verfall bzw. der Überbauung preisgegeben. Mitte der 1990er Jahre wurde mit der Planung und dem Bau eines verkehrstechnisch gesehen wenig sinnvollen Kreuzungs- und Durchgangsbahnhofs als neuem Berliner Hauptbahnhof begonnen. Gegen dieses Projekt gab es massiven Widerstand seitens Umweltverbänden und Verkehrsinitiativen.

Bundesweit ist die Bilanz der Auflösung von Kopfbahnhöfen, die es nach dem Zweiten Weltkrieg gab, kritisch zu sehen. Die Kopfbahnhöfe in Ludwigshafen und in Baden-Baden wurden durch Durchgangsbahnhöfe ersetzt – damit war Baden-Baden nicht mehr in den Schienenfernverkehr

eingebunden. Ludwigshafen war bald nach der Bahnhofsumwandlung vom Fernverkehr weitgehend abgehängt; der zunächst hochgelobte neue Durchgangsbahnhof ist inzwischen ein trostloses Ödnis aus Beton. In Kassel wurde in den 1980er Jahren erstmals in einer Großstadt der Kopfbahnhof in der Innenstadt durch einen Durchgangsbahnhof weitgehend außerhalb der Stadt – in Kassel-Wilhelmshöhe – ersetzt. Das Projekt beschleunigte zweifellos den Durchgangsverkehr. Es ordnete sich jedoch zugleich in eine Politik zum Rückzug der Bahn in der Fläche ein, wie dies gerade für den Raum Kassel dokumentiert wurde.⁸

Auch in Stuttgart wurde die Stadt nach dem Krieg – weitgehend auf Basis alter, oft in der Nazizeit entwickelter Pläne – auf den Autoverkehr ausgerichtet. Vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof wurde die Straße auf sechs Spuren erweitert und damit die Stadt tatsächlich zerschnitten und der Bonatz-Bau erstmals amputiert. In einer 1995 von der Bundesbahn herausgegebenen Schrift unter dem Titel »Bahnhofsguide Deutschland« heißt es dazu: »Die in den 70er Jahren abgeschlossene, möglichst autogerechte Neuordnung des Straßenverkehrs vor dem (Stuttgarter) Hauptbahnhof hat den Bonatz-Bau isoliert. Der ehemals ebenerdige Haupteingang ist zu einem sinnlosen Loch degradiert worden. Passanten müssen seither zwischen dem Hauptbahnhof und der Königsstraße die unterirdische Klettpassage passieren.«⁹

Auch bei der Debatte um die Neugestaltung von Stuttgart als autogerechter Stadt und bei den Debatten um den Stuttgarter Hauptbahnhof gibt es erstaunliche planerische und personelle Kontinuitäten. Wolfgang Christian Schneider bilanzierte Anfang der 1980er Jahre: »Die Verkehrsführung, die von Strölin (NS-Oberbürgermeister– W.W.) und seinen nationalsozialistischen Stadtplanern wesentlich mit der nationalsozialistischen Weltanschauung begründet worden war, ist in den Grundzügen die heutige. Sogar die von den Nationalsozialisten geplanten Arkaden an den Gebäuden der überbreiten Roten Straße (Theodor-Heuss-Straße) wurden bei den ersten Gebäuden dort durchgeführt. (...) Auch die Planungen zur Verlegung des Bahnhofs lebten wieder auf. Professor Pierath, auch er ein oft bemühter Gutachter der Nationalsozialisten, der schon 1945 eine Generalplanung für die Innenstadt erarbeitet hatte, erhielt im Dezember 1947 den Auftrag einer Neuplanung der Hauptbahnhofsanlagen am Südeinde des Rosensteinparks. Bis auf den Abriß des Neuen Schlosses und die Verlegung des Hauptbahnhofs wurden alle diese Planungen auch durchgeführt.«¹⁰

Ein zentraler Bestandteil des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist der charakteristische Bahnhofsturm. Er scheint heute in erster Linie Symbol und Wahrzeichen zu sein. Das Leben, das sich darin abspielte, ist weitgehend in Vergessenheit geraten. In dem bereits zitierten Bahnhofsguide wird daran wie folgt erinnert: »In dem 56 Meter hohen Bahnhofsturm gab es bis zum Zweiten Weltkrieg über mehrere Stockwerke ein beliebtes Turmrestaurant, ein Café, eine Teestube und eine Weinstube.«¹¹ Diese kommunikative Funktion des Turms wurde nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr neu belebt (heute gibt es dort ein Bistro und eine Ausstellung, die für »Stuttgart 21« wirbt). Im Jahr 1952 wurde allerdings auf diesem Gebäudeteil der weithin sichtbare, rotierende Mercedes-Stern montiert – ein Sinnbild gleichsam für die in den Nachkriegsjahren verwirklichten Pläne, Stuttgart in eine autogerechte Stadt zu verwandeln.

Freunde schöner Kopfbahnhöfe

(Melodie: Ludwig van Beethoven, IX. Symphonie, vierter Satz, die Vertonung von Friedrich Schillers »Ode an die Freude«)

Freunde schöner Kopfbahnhöfe
Laßt uns Kopf an Köpfchen steh'n,
Laut und bunt, mit Krach und Tröte
Soll man unser Sträuben seh'n:

Alles sträubt sich und mit Freude,
Daß es piekst und stupft und hakt –
wir sind viele tausend Leute
Und wir wachsen Tag für Tag.

Freunde schöner Parks und Bäume
»Unumkehrbar« ist ein Wort.
Eins nur woll'n wir nicht versäumen:
Hier zu schützen diesen Ort.

Denn das Rad, das sie beschwören,
Seinen »unaufhaltbaren Lauf«,
Werden wir, die Bürger, stören,
Notfalls setzen wir uns drauf!

Freunde schöner Grundgesetze
Und des freien Volksentscheids.
Niemand will das Recht verletzen,
Wir woll'n nur ein bißchen Schweiz:

Etwas mehr beteiligt werden
Was und wer, warum, wofür?
Drum, mit friedlichen Gebärden
Stell'n den Fuß wir in die Tür.

Freunde, dieser Stadt zu Ehren
Holt den Kehrwisch aus dem Schrank!
»Unumkehrbar« umzukehren
Und die Zukunft sagt uns Dank!

Keine Angst vor Zwang und Zahlen,
wir sind das Volk, wir sind das Geld.
Seht, wie unsre Augen strahlen:
So verändern wir die Welt.

1 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München und Wien 1981, S.154

2 Heinz Dürr, »Die Stadt sollte ihre Chance nutzen«, in: Stuttgarter Zeitung vom 16. Juli 2010

3 Bernd Nicolai, »Der Patient wird aufgegeben«, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 28. September 2010

4 siehe Winfried Wolf, Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848–2015, Berlin 1994, S.72ff.

5 Die Welt vom 22. Juni 1995

6 Wolfgang Christian Schneider, »Hitlers wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes. Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart«, in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2, herausgegeben von der Franz-Mehring-Gesellschaft Stuttgart, Stuttgart 1982, S.74

7 Angaben nach: Verkehr in Zahlen, Ausgaben 1980, 1994 und 2009

8 Die Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplaner (SRL) führte 1990 in Kassel eine Tagung zum Thema »Auf der Strecke zwischen Fulda, Kassel und Hannover – Großtechnologische Anlagen und räumliche Planung« durch. Im Tagungsband heißt es, ich hätte dort ein »provokierendes und doch zur konstruktiven Diskussion anregendes Einführungsreferat« gehalten. Tatsächlich warnte ich bereits damals unter anderem vor einer falschen »Konzentration der Bahninvestitionen auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken«, weil damit »nur ein kleines Marktsegment bedient« werde. Auch in dem einleitenden Beitrag zu dem Tagungsband von Thomas Schlüter wurde auf »gefährliche Nebenwirkungen der bislang geltenden Neubaustreckenlogik der Deutschen Bundesbahn hingewiesen: Während die Erreichbarkeit der Metropolen mit der Bahn optimiert wird, verabschiedet sie sich gleichzeitig aus der Fläche und verschlechtert dadurch die Gesamterreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.« SRL Schriftenreihe 31, Bericht über die Halbjahrestagung 1990 in Kassel, Bochum 1991, Seite19 (Zitat Wolf) und Seite9 (Zitat Schlüter)

9 Helmut Frei, Bahnhofsguide Deutschland, herausgegeben von der Marketing-Gesellschaft Bahnhof GbR, 1995/96, S.331

10 Wolfgang Christian Schneider, a.a.O., S.91

11 Bahnhofsguide, a.a.O., S.331

Mitte November erscheint: »Stuttgart 21« – Oder: Wem gehört die Stadt? Herausgegeben von Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf, PapyRossa Verlag, Köln 2010, 200 S., brosch., 10 Euro (dann auch im jW-Shop erhältlich)