

I Die Anfänge

Im Jahr 1795, sechs Jahre nach der Französischen Revolution, beginnt die Geschichte der Eisenbahn: In einem walisischen Bergwerk bei Cardiff wird die erste Pferdebahn auf Schienen in Betrieb genommen. Die erste Dampflokomotive wird 1804 in England gebaut, wodurch die Grundlage für ein leistungsfähiges Transportsystem entsteht. Zwischen Stockton und Darlington nimmt 1825 die erste Eisenbahnlinie den Verkehr auf, 1832 folgt die erste kontinentaleuropäische Strecke zwischen St. Etienne und Lyon. 1835 schließlich dampft der erste Zug in Deutschland von Fürth nach Nürnberg.

Schon im Jahr 1830 setzt König Wilhelm I. von Württemberg (1781–1864) eine Kommission ein, die prüfen soll, ob sich ein Eisenbahnnetz vorteilhaft auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirken könnte. Vier Jahre verstreichen, ehe die Mitglieder eine positive Empfehlung aussprechen. Am 22. Oktober 1845 kann schließlich die erste Eisenbahnstrecke Württembergs zwischen Cannstatt und Untertürkheim eingeweiht werden.

Für die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs Württemberg ist aufgrund der Lage in einem Talkessel an einen Durchgangsbahnhof nicht zu denken; er würde der Stellung Stuttgarts als politischem, wirtschaftlichem und kulturellem Mittelpunkt nicht gerecht. Stuttgart soll das Ziel sein, nicht eine Etappe. Verschiedene Standorte für den Bahnhof werden vorgeschlagen, die von einer Kopfstation ausgehen. Ein Projekt sieht den Cannstatter Bahnhof als Mittelpunkt des württem-

bergischen Eisenbahnnetzes vor. In diesem Fall würde lediglich eine Stichbahn in die Residenzstadt führen. Der schon damals auftauchende Vorschlag, den Bahnhof ungefähr an der heutigen Stelle, also östlich des alten Stadtkerns, anzulegen, wird nicht aufgegriffen. Am 13. März 1844 fällt die Entscheidung:



Der erste Stuttgarter Bahnhof, 1844–1846 von Karl Etzel erbaut

Der «Centralbahnhof» soll in der Schlossstraße liegen, der heutigen Bolzstraße. Die Pläne für das Empfangsgebäude werden am 9. Juli desselben Jahrs vorgelegt. Am 12. September 1846, dem 65. Geburtstag König Wilhelms I., fährt die erste Lokomotive von Cannstatt durch den Rosensteintunnel in den von Karl Etzel (1812–1865) erbauten spätklassizistischen Stuttgarter Bahnhof ein. Die offizielle Inbetriebnahme erfolgt dann am 15. Oktober 1846. Bei diesem ersten Bahnhof liegen die



Eine Zeichnung des ersten Bahnhofs vom 1.3.1855 vermittelt den Eindruck einer gewachsenen städtebaulichen Einbindung.

Gleise in Verlängerung der Eingangshalle. Die so genannte «Centralbahn» führt damals lediglich von Ludwigsburg über Stuttgart nach Esslingen.

Bereits 1861 steht fest, dass die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs unterschätzt wird und eine Erweiterung des gerade einmal dreißig Meter breiten Bahnhofs unumgänglich ist. Die dabei anstehenden technischen Aufgaben werden zwei Ingenieuren, die baulichen Georg von Morlok



Hauptfassade des 1864–1867 von Georg von Morlok erbauten zweiten Bahnhofs



Historischer Mittelteil des zweiten Stuttgarter Bahnhofs, rechts der erste spätklassizistische Bahnhof, links des Mittelteils der nach dem Vorbild des ersten Bahnhofs kopierte nördliche Flügel

(1815–1896) übertragen. Er bezieht das vorhandene Bahnhofsgebäude in einen Neubau ein, der 1864 bis 1867 nach seinen Plänen errichtet wird. Morlok erhöht den alten Bahnhof um eineinhalb Geschosse, spiegelt ihn weiter nördlich und setzt einen historistischen Teil in die Mitte. Nun weist der Bahnhof die imposante Breite von 100 Metern auf und hat zwei über 200 Meter lange Bahnsteighallen. Die Reisenden betreten ihn zunächst durch eine Vorhalle. Von ihr aus gelangen sie in eine lang gestreckte, passageartige Mittelhalle, welche die zwei Bahnsteighallen voneinander trennt.

Vor der Jahrhundertwende zeichnet sich ab, dass nur ein großzügiger Neubau die abermals unterschätzte Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auffangen kann. Wie schon vor dem Bau des ersten



Blick in die Mittelhalle



Eine der beiden Bahnsteighallen