

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



REPORTAGE

Die Gäubahn und das Projekt Stuttgart 21

SEITE 8

THEMA Der Kirchentag in der schwäbischen Landeshauptstadt **SEITE 4**

INTERVIEW Manfred Leger über den aktuellen Baufortschritt **SEITE 18**

ESSAY Warum das staugeplagte Stuttgart die schnelle Schiene braucht **SEITE 22**



INHALT

THEMA

Kirchentag ist auch
Bahnfahrttag

4

REPORTAGE

Wie die Gäubahn
von Stuttgart 21 profitiert

8

IM BILDE

14

INTERVIEW

Manfred Leger über die
Faszination des Bauens

18

ESSAY

Die Stauhauptstadt Stuttgart
im Spiegel des Bahnprojekts

22

THEMA

Subterrestrisches Abenteuer:
Archäologen auf der Baustelle

26

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 / 21 3 21 - 200 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

V.i.S.d.P.: Georg Brunnhuber, Vorstandsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 5, 6, 7, 9, 10 – 13, 19 – 21, 23, 24, 28, 31),
Jens Schulze (6), Arnim Kilgus (14 – 17), Moritz Kraemer (14, 15),
Regierungspräsidium Stuttgart (27), Olga Zeeb (29)

Auflage: 120.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im September 2015.

VORWORT

Er findet alle zwei Jahre statt und ist ein Volksfest des Glaubens: die Rede ist vom Kirchentag der deutschen Protestanten, der diesmal in Stuttgart gefeiert wird. Gut 100.000 Teilnehmer werden im Juni zu diesem Event in der baden-württembergischen Landeshauptstadt erwartet. Bei mehr als 2.000 Veranstaltungen geht es beim 35. Evangelischen Kirchentag um Religion genauso wie um soziale Gerechtigkeit. Kirchentag ist immer auch Bahnfahrttag: Grund genug für uns, eine aktuelle Geschichte zu dieser Veranstaltung in die jetzt vorliegende Ausgabe 13 des Projektmagazins Bezug zu nehmen.

Events wie der Kirchentag sind Bewährungsproben für das Verkehrssystem einer Stadt. Die Bahn setzt zusätzliches Personal ein – am Stuttgarter Hauptbahnhof ebenso wie in den Leitstellen in Karlsruhe. 21 zusätzliche Regionalzüge werden auf die Reise geschickt und 1.130 zusätzliche S-Bahn-Fahrten sind geplant. Das soll den öffentlichen Nahverkehr stärken und die Hauptverkehrsachsen, die in Stuttgart oft verstopft sind, entlasten.

Stuttgart ist eine Kommune im Umbruch, die sich für eine moderne Zukunft rüstet. Auch dies wird sichtbar werden beim Fest der Protestanten, wenn Tausende von Reisenden vorbeischlendern an den Baustellen des Projekts Stuttgart-Ulm. Ende des Jahres werden wir bei Stuttgart 21 die Zehn-Kilometer-Marke im Tunnelbau erreicht haben. Auf das gesamte Projekt gesehen, ist voraussichtlich bis Ende 2015 von den rund 120 Kilometern Tunnelröhren ein Viertel gebaut. Nach eher zähen Anfängen geht es jetzt beim Bauen in großen Schritten voran, was auch daran liegt, dass wir uns in den letzten 15 Monaten enorm verstärkt und viele hervorragend ausgebildete, kompetente Fachleute eingestellt haben. Aber auch die Politik hat sich verändert. Aus einer kritisch-konstruktiven Begleitung ist eine vertrauensvoll-konstruktive Zusammenarbeit geworden. Und auch das Eisenbahn-Bundesamt hat erheblich dazu beigetragen, dass unsere Anträge und Änderungen zügig geprüft und freigegeben wurden. In den letzten Monaten haben wir zahlreiche dringend benötigte Beschlüsse bekommen, sodass wir nun in 11 von 13 Bauabschnitten Baurecht erhalten haben.

Die Infrastruktur von Morgen zu bauen ist nicht nur eine Herausforderung für Ingenieure, sondern auch eine Faszination für Zaungäste. Dies wollen wir auch für die Besucher des Kirchentags sichtbar machen. „Im Sonderzug beginnt der Kirchentag schon beim Einsteigen. Da herrscht eine ganz besondere Stimmung, es wird gesungen, alle haben das gleiche Ziel, man kommt sofort ins Gespräch“, weiß Anne-Marleen Abich. Sie ist im Büro des Kirchentags Abteilungsleiterin für Mobilität und



Georg Brunnhuber
Vorstandsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.



Manfred Leger
Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Infrastruktur. Aus Oldenburg, Hamburg und Essen rollen zum Event Sonderzüge im Stuttgarter Hauptbahnhof ein. Die 1.500 Fahrgäste darin sind jedoch nur ein kleiner Teil derer, die mit dem Zug anreisen. Rund 30.000 Kirchentagsbesucher werden mit Regelzügen kommen, genauso viele mit Bussen, der Rest mit dem PKW.

Das Auto dominiert dessen ungeachtet traditionell in der Autostadt den Verkehrsmix, was in den vergangenen Jahrzehnten zu einer Zuspitzung des klassischen Ressourcenkonflikts geführt hat, mit dem sich ein Essay in dieser Ausgabe befasst: Immer mehr Autos drängen sich in Stuttgart und seiner Region auf mehr und mehr überlasteten Straßen. Die Folge: Stuttgart gilt als Stauhauptstadt Deutschlands. Übers Jahr gesehen standen laut einer Studie die Stuttgarter unter den deutschen Städten am längsten im Stau, nämlich 60 Stunden. Dahinter rangieren Köln mit 56 Stunden und Karlsruhe mit 52 Stunden. Der tägliche Stau kostet die Berufspendler in und um Stuttgart nicht nur Nerven, sondern auch bares Geld.

Durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke wird nicht nur Baden-Württembergs Rolle als Kreuzung europäischer Magistralen aufgewertet und der neuen Mobilität einer neuen Generation Rechnung getragen, bei der umsteigefreie und schnelle Zugverbindungen eine zentrale Rolle spielen. Es wird auch und gerade der Nahverkehr massiv aufgewertet und damit ein Anreiz geschaffen, mehr Autofahrer zum Umsteigen auf Busse und Bahnen zu überzeugen, was im Übrigen ein überparteiliches Ziel ist. Laut Berechnungen des Fernverkehrs profitieren rund zehn Millionen Fahrgäste von der Zeitverkürzung im Zuge des Projekts, netto werden zwei Millionen Reisende pro Jahr zusätzlich erwartet, die sich darüber freuen können, dass künftig wieder mehr Linien über Stuttgart fahren werden. Für den Umstieg auf die Bahn gibt es auch im Detail gute Argumente: Von Mannheim nach Ulm dauert die Reise heute 1:35 Stunden, künftig werden es 25 Minuten weniger sein. Von Karlsruhe nach München ist man heute 3:10 Stunden unterwegs, künftig nur noch 2:20 Stunden. Von Heidelberg zum Stuttgarter Flughafen muss ein Fahrgast heute 1:42 Stunden einplanen, künftig schafft er das in 49 Minuten. Bis zu 89 Minuten schneller ist man, wenn man von Ulm zum Stuttgarter Flughafen fährt.

Das alles sind Anreize, das eigene Auto stehen zu lassen und stattdessen öffentliche Verkehrsmittel zu nehmen. Insgesamt könnten durch das Projekt Stuttgart-Ulm rund 18 Millionen Pkw-Fahrten pro Jahr durch Umsteiger auf den attraktiveren Strecken eingespart werden. Das ist durchaus ein Wort für staugeplagte Pendler ebenso wie für die Umwelt. Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre der neuen Ausgabe des Projektmagazins Bezug neue Erkenntnisse – und vor allem viel Freude.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

THEMA

Bewegte Menschen

Der Deutsche Evangelische Kirchentag reist an – auch und gerade mit dem Zug. Der Stuttgarter Hauptbahnhof hat sich für das Großereignis gründlich vorbereitet.

Zugzeit ist Arbeitszeit. Das ist bei den meisten Geschäftsreisenden im ICE so, die vor sich den Laptop aufgeklappt haben und das ist auch bei Andreas Barner nicht anders. Der Vorsitzende der Unternehmensleitung des Pharmakonzerns Boehringer Ingelheim ist so oft mit dem Zug unterwegs, dass sich für ihn sogar eine schwarze BahnCard lohnt – die Jahreskarte für das gesamte Netz. Seit November 2013 ist Barner auch Präsident des Deutschen Evangelischen Kirchentags und dementsprechend noch mehr auf Reisen. „Den Zug nutze ich grundsätzlich für längere Strecken, mit besonderer Freude natürlich auf den Strecken, auf denen der Zug unschlagbar schnell ist wie nach Köln und auch nach Stuttgart“, sagt Andreas Barner, dessen Firmensitz in Biberach liegt.

Auch Ellen Ueberschär, die Generalsekretärin des Kirchentags, nutzt gerne und oft den Zug, um ihre Termine wahrzunehmen. „Ich fahre bis zu 80.000 Kilometer im Jahr mit der Bahn, zwischen den großen Städten natürlich mit dem ICE. Der Bahnhof in Fulda, wo das Kirchentagsbüro ist, ist ein perfekter Knotenpunkt in viele Richtungen“, sagt die Pfarrerin.

Im Moment ist Ellen Ueberschär allerdings vor allem in Stuttgart anzutreffen. Dorthin ist das Kirchentagsbüro mittlerweile umgezogen, denn vom 3. bis 7. Juni findet dieses zweijährlich stattfindende Volksfest des Glaubens, bei dem über 100.000 Teilnehmer erwartet werden, in Stuttgart statt. Ein Großereignis mit rund 2.500 Veranstaltungen. Es geht um Religion, ebenso um soziale Gerechtigkeit und die Schieflagen in der Welt. „... damit wir klug werden“, lautet denn auch das Motto des 35. Evangelischen Kirchentags.

Auch für Ellen Ueberschär gilt: Im Zug wird gearbeitet. Aber nicht nur. „Ich schaue auch gern in die Landschaften, die am Fenster vorbeiziehen. Manchmal ziehe ich die Streckenbeschreibungen im Internet zu Rate, um etwas über Geschichte und Besonderheiten der Strecken zu erfahren. So habe ich zum Beispiel den Bovender Deckel entdeckt – einen ganz kleinen Tunnel kurz vor Göttingen“, erzählt sie.

Es gibt Strecken, da kann man eigentlich kaum anders als aus dem Fenster zu schauen. Die Fahrt am linken Rheinufer entlang von Köln über Koblenz bis Mainz ist etwa so ein landschaftliches Highlight: hier eine Burg, dort die Loreley, Weinberge und immer der Fluss. Großes Landschaftskino. Aber um inne zu halten und geistig durchzuatmen, tut es manchmal auch der Blick in eine grüne Wiese. Der schweifende Blick in die Ferne musste jedoch erst gelernt werden. Der Historiker Wolfgang Schivelbusch hat dies in seiner Studie über die Geschichte der Eisenbahnreise beschrieben.





Fahren gerne und oft mit der Bahn:
Generalsekretärin Dr. Ellen Ueberschär
und Kirchentagspräsident
Prof. Dr. Dr. Andreas Barner

Der „panoramatische Blick“ war für die ersten Zugreisenden des 19. Jahrhunderts, die das Tempo der Kutsche gewöhnt waren, ein Novum. Was sich direkt vor dem Fenster abspielte, konnten sie aufgrund der Geschwindigkeit nicht mehr erfassen. Es braucht Abstand, eben den Panorama-Blick, damit Blumen zu farbigen Flecken und Felder zu grafischen Mustern werden. Den frühen Fahrgästen wurde schwindelig beim Blick aus dem Fenster, wir Heutigen finden beim Blick ins vorüberziehende Landschaftskino Ruhe.

Der Zug als Projektil durch Raum und Zeit, diese Beschreibung des Historikers Schivelbusch ist auch in dieser Zeit noch gültig. Nur haben wir uns längst daran gewöhnt, dass der Zug die Reisezeit und die Entfernungen zum Schrumpfen bringt. Die Reisenden, die in einem der drei Sonderzüge des Fernverkehrs zum Kirchentag nach Stuttgart fahren, sind einerseits genau das Klientel, das Momente der Ruhe sucht und die Schöpfung beim Blick aus dem Fenster zu bewundern vermag. Andererseits: In diesen Zügen geht es erfahrungsgemäß fröhlich zu.

Im Sonderzug beginnt der Kirchentag schon beim Einsteigen. Da herrscht eine ganz besondere Stimmung, es wird gesungen, alle haben das gleiche Ziel, man kommt sofort ins Gespräch“, weiß Anne-Marleen Abich. Sie ist im Büro des Kirchentags Abteilungsleiterin für Mobilität und Infrastruktur. Aus Oldenburg, Hamburg und Essen rollen Sonderzüge nach Stuttgart. Die 1.500 Fahrgäste darin sind jedoch nur ein kleiner Teil derer, die mit dem Zug anreisen. Rund 30.000 Kirchentagsbesucher werden mit regulären Zügen kommen, genauso viele mit Bussen, der Rest mit dem PKW.



Es wird voll sein an diesen Tagen am Querbahnsteig. Ist der im Umbau begriffene Hauptbahnhof diesem Ansturm überhaupt gewachsen? Ein Frage, die sich natürlich auch die Planer des Kirchentags gestellt haben. Finanzchef Jörg Kopecz sagt dazu: „Wir haben keinen Zweifel daran, dass der Bahnhof die Kirchentagsbesucher aufnehmen kann, man hat das ja auch im letzten Jahr gesehen, als bei der Feier zum 3. Oktober mehr als 500.000 Menschen in der Stadt waren und parallel dazu der Cannstatter Wasen stattfand.“

Die Deutsche Bahn, die Organisatoren des Kirchentags und auch die Stuttgarter Bahnhofsmision haben sich vorbereitet, damit die Masse der anreisenden Besucher in Bewegung bleibt und niemand am Bahnsteig verloren geht. „Traditionell stehen am Ankunsttag Pfadfinder im Bahnhof bereit, die die Besucher leiten“, sagt Anne-Marleen Abich. „Das ist bei jedem Kirchentag so und das wird auch in Stuttgart so sein.“

Auch die Deutsche Bahn setzt an diesen Tagen viel zusätzliches Personal und ein Wegeleitsystem ein, um den Strom der ankommenden Protestanten in die passenden Bahnen zu lenken: Wer in die Stuttgarter Innenstadt möchte, wird oberirdisch in Richtung Königstraße geführt, wer mit der S-Bahn weiterfahren will, wird in Richtung Nordausgang geleitet und wer zur Stadtbahn möchte, der läuft vom Querbahnsteig weiter in Richtung Mittelausgang.

Ein solches Großereignis erfordert viel Planung im Detail, weiß der Qualitätsbeauftragte der DB, Ralf Oswald. Er beschäftigt sich schon seit April vergangenen

Jahres mit den Maßnahmen für einen reibungslosen Ablauf. Es gibt dabei auch viele Kleinigkeiten zu bedenken. Dazu gehört, dass die Fahrkartenautomaten öfter geleert werden als sonst, damit sie funktionsfähig bleiben. Oder dass mehr Entstörungstrupps im Einsatz sein müssen, die im Bedarfsfall Aufzüge oder Rolltreppen wieder zum Laufen bringen. Es ist nicht nur mehr Personal im Einsatz am Bahnhof und in den Leitstellen in Karlsruhe. Es fahren auch mehr Züge: 21 zusätzliche Regionalzüge und 1.130 Sonderzüge bei der S-Bahn Stuttgart sind geplant.

Die Bahn hat indes auch an die Fußgänger gedacht: Rechtzeitig zum Kirchentag in Stuttgart wird ein neuer Verbindungsteg fertig sein, der über die Baugrube führt. Über ihn werden die Besucher gehen, die zu Fuß zwischen Neckarpark und Innenstadt unterwegs sind, den zwei Zentren beim Kirchentag. Auf ihrem Weg können sie bei der „Oase“ der Bahnhofsmision vorbeischaun: Einem Info- und Getränkestand für die vielen Helfer und Helferinnen, die am Bahnsteig Dienst tun, nahe am Biergarten im Park gelegen.

Auch die Bahnhofsmision selbst ist beim Kirchentag mit Verstärkung an den Gleisen am Hauptbahnhof unterwegs, um mobilitätseingeschränkten Besuchern beim Ein- und Aussteigen zu helfen. Renate Beigert, die Leiterin der ökumenischen Bahnhofsmision Stuttgart, freut sich auf das Fest, auch wenn sie vermutlich wenig Zeit haben wird, eine Veranstaltung zu besuchen. „Aber das besondere Feeling, das die vielen gutgelaunten Gäste mitbringen“, sagt Renate Beigert, „das werde ich auf jeden Fall erleben.“

REPORTAGE

Man fährt mehrgleisig

Die Gäubahn ist mehr als nur eine wichtige Verbindung in die Schweiz und nach Italien. Viele Anliegerstädte profitieren künftig von Stuttgart 21 und dem beschlossenen dritten Gleis am Flughafen. Eine Erkundung.

Pünktlich auf die Minute rollt der IC 185 im Tuttlinger Bahnhof ein: 13.26 Uhr. Der Himmel leuchtet an diesem frühen Nachmittag in seinem schönsten Frühlingsblau über dem Städtchen, das gerne als „Welthauptstadt der Medizintechnik“ bezeichnet wird. Rund 600 Unternehmen in dieser Branche haben sich hier im Landkreis angesiedelt, angeführt von der Aesculap AG, dem Weltmarktführer und größten Arbeitgeber in der Gegend, dessen Ensemble aus historischen und neuen Firmengebäuden das Stadtbild am Bahnhof prägen.

Genau 33.394 Einwohner hat Tuttlingen derzeit, einer davon ist Guido Wolf, der ehemalige Landtagspräsident und aktuelle Spitzenkandidat der CDU für die Landtagswahl im nächsten Jahr. Nebenbei ist der 53-jährige Politiker schon seit geraumer Zeit Vorsitzender des Interessenverbands Gäubahn, der sich für den Ausbau derselben einsetzt und als Sprachrohr die Belange jener Städte und Gemeinden vertritt, die wie Wolfs Heimatort an der Zugstrecke Richtung Süden liegen. „Die Beschleunigung der Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich ist und bleibt ein wichtiges Ziel für uns“, sagt Wolf, der sich als Vorkämpfer für einen verbesserten Bahnverkehr eine passendere Adresse für sein Tuttlinger Büro kaum hätte aussuchen können: Hauptbahnhof 1 steht über der Eingangstür.

Einmal in der Woche, in der Regel freitags, ist der Tuttlinger Landespolitiker hier in seinem Wahlkreisbüro zu finden, das er sich mit dem Parteikollegen und Bundestagsabgeordneten Volker Kauder unter dem Dach des Bahnhofsgebäudes teilt. An seinen Wahlkreistagen in Tuttlingen steht stets auch eine Bürgersprechstunde im Terminkalender, wer will, der kann dann seine Anliegen und Sorgen bei ihm vortragen. Die Landwirte hätten derzeit ihre Nöte mit der Zunahme der Schutzgebiete, erzählt er. Manche Bürger würden wegen vergeblicher Arbeitsplatzsuche oder Problemen mit Behörden kommen. „Es ist erstaunlich“, sagt Wolf, „in wie vielen Fällen man tatsächlich helfen kann.“

An diesem Tag hat sich zudem ein Filmteam des Zweiten Deutschen Fernsehens angekündigt, die politische Meinung des Spitzenpolitikers zu aktuellen Themen aller Art ist derzeit noch mehr gefragt als früher. Dass er Stuttgart 21 mit seinem Durchgangsbahnhof und die Neubaustrecke nach Ulm für richtig und wichtig hält, um Baden-Württembergs Spitzenposition im nationalen und internationalen Wettbewerb zu festigen, hat Wolf schon von Beginn an propagiert. Sein besonderes Augenmerk gilt dabei natürlich auch seiner Heimatregion, die von dem Projekt profitieren wird. „Stuttgart 21 bringt durch die Verbindung mit dem Stuttgarter Flughafen enorme Vorteile und Perspektiven für die Gäubahn und ihre Anlieger“, sagt Wolf. „Wir müssen entlang dieser Strecke möglichst viel Verkehr auf die Schiene bringen.“





Bei optimaler Anbindung der Gäubahn an den Flughafen könnten nach früheren Prognosen der Flughafengesellschaft bis zu 400.000 zusätzliche Fahrgäste im Jahr auf den Zug umsteigen. Einen wichtigen Schritt hat die Bahn mit einem neuen Fahrplankonzept vollzogen: Zum einen werden Ende des Jahres die Abfahrtszeiten in Stuttgart und Zürich angepasst, um bessere Anschlüsse für die Fahrgäste zu ermöglichen. Ab Ende 2017 werden zudem stündlich neue IC-Doppelstockzüge eingesetzt, womit die Bahn ihr heutiges Fernverkehrsangebot verdoppelt. „Mit diesem Interimskonzept ist eine deutliche Qualitätsverbesserung und erheblich mehr Komfort für den gleichen Fahrpreis verbunden“, so Wolf: „Eine Verkürzung der Reisezeit wird damit allerdings nicht erreicht.“

Um 11.53 Uhr ist der IC 185 im Stuttgarter Hauptbahnhof losgefahren, auf einer der schönsten innerstädtischen Bahnstrecken Deutschlands, die wegen ihres Ausblicks auf den Talkessel nicht umsonst den Beinamen „Panoramabahn“ führt. Die historische Strecke, die von 1866 an gebaut wurde, schlängelt sich zunächst durch den Norden der Landeshauptstadt auf einer stetig ansteigenden Strecke entlang der City an etlichen Wohngebieten vorbei durch den Westen, bevor sie über den Birkenkopf nach Böblingen und Herrenberg Richtung Horb und dann weiter nach Rottweil führt. Neben dem Nesenbachviadukt, einer Brücke bei Vaihingen, liegen auch einige Tunnel aus der Dampflokomotivzeit auf der Strecke im Stuttgarter Stadtgebiet, etwa der Hasenbergtunnel. Schön anzusehen zwar, aber nicht unbedingt schnell.

Auch die S-Bahn nutzt heute zwischen Rohr an der Stuttgarter Stadtgrenze und Herrenberg die Gäubahnstrecke. Später einmal, wenn Stuttgart 21 aufs Gleis gesetzt worden ist, sind zumindest die Bummelfahrten durch die Stadt endgültig vorbei und der Gäubahnverkehr hat dank schneller Anbindung an den Airport neue Perspektiven. Rund acht Minuten wird die Expressfahrt vom Hauptbahnhof durch den knapp zehn Kilometer langen Fildertunnel zum Flughafen künftig noch dauern, wie der Regionalpräsident Thomas Bopp berichtet, der im Terminal 1 des Flughafens für ein Gespräch zur Verfügung steht. Erst vor wenigen Tagen haben die Partner von Stuttgart 21 eine verbesserte Flughafenanbindung beschlossen und dabei eine Variante erarbeitet, die über Parteigrenzen hinweg eine breite Zustimmung gefunden hat. „Wir haben eine Lösung gefunden, bei der alle über ihren Schatten gesprungen sind“, sagt der Regionalpolitiker.

Kernstück der geänderten Planung ist ein drittes Gleis an der S-Bahn-Station am Flughafen, das eine Trennung von S-Bahn- sowie Regional- und Fernverkehr möglich macht. Gleichzeitig wurde ein neuer Umsteigebahnhof im Stuttgarter Stadtteil Vaihingen beschlossen, an dem Reisende aus dem Süden des Landes mit dem Ziel Flughafen dann schon bald auf eine



S-Bahn zum Airport wechseln können. Dazu kommen noch Umbauten an der „Rohrer Kurve“, durch die ermöglicht wird, dass alle Züge durch einen erweiterten Tunnel den Bahnhof Vaihingen erreichen und grundsätzlich kreuzungsfrei in diesem Bereich fahren können. Von den 80 Millionen Euro an Mehrkosten steuert der Verband Region Stuttgart 20 Millionen Euro bei, was der Verkehrsausschuss der Region mit einer überwältigenden Mehrheit aus CDU, Grünen, SPD, Freien Wählern, FDP und AfD beschlossen hat. Die restlichen 60 Millionen Euro trägt die Bahn.

Aufgewogen werden diese zusätzlichen Ausgaben von den Vorteilen, die sich im Zuge der geänderten Planung ergeben. Insbesondere für die Gäubahn sei damit eine gute Lösung gefunden worden, weil durch die Entzerrung des Verkehrs wesentlich mehr Züge auf Strecke Richtung Süden gebracht werden können, betont Thomas Bopp. Auch der Grünen-Verkehrsminister Winfried Hermann und Stuttgarts Rathauschef Fritz Kuhn sehen in der neuen Planung eine deutliche Verbesserung, die vor allem auch „die S-Bahn stärken wird“, so Kuhn. Daher hat sich auch der Gemeinderat der Stadt Stuttgart, die über die Verkehrsumlage mit etwa 5,2 Millionen Euro an dem Zuschuss des Regionalverbands beteiligt

Regionalpräsident Thomas Bopp ist zufrieden mit der neuen Anbindung des Airports.



Vor malerischer Kulisse: bei Herrenberg fährt die Gäubahn noch zweigleisig

ist, mit einer deutlichen Mehrheit für die Alternativplanung ausgesprochen und diese befürwortet. Zwar hätte der Verband Region Stuttgart bei grundsätzlicher Betrachtung der Variante Filderbahnhof plus den Vorzug gegeben, mit Blick auf Kosten und Zeitplan sei nun aber jedenfalls ein guter und realisierbarer Kompromiss für die Zukunft gefunden worden, betont Thomas Bopp. Ein Teil des Zuschusses der Region, etwa fünf Millionen Euro, wird dafür verwendet, um einen späteren Anschluss der S-Bahn Richtung Neckartal vorzubereiten. Zudem sollen zusätzliche Regionalzüge vom Land bestellt werden, die den S-Bahn-Verkehr, der zu Spitzenzeiten am Limit fährt, weiter entlasten sollen. Die Stammstrecke der S-Bahn profitiere von den neuen Umsteigebeziehungen am Flughafen, sagt Bopp: „Wenn es eine Verbindung über Böblingen und den Flughafen ins Neckartal gibt, wird das zusätzliche Fahrgäste auf die Schiene bringen und auch die A 8 und die A 81 entlasten.“

Zudem schwebt dem Regionalpräsidenten für die mobile Zukunft der Region eine Art Metropol-Netz vor, in dem irgendwann einmal Regionalexpresszüge mit größerer Reichweite und Geschwindigkeit als die S-Bahn verkehren. Mit diesem zweiten Netz, das sozusagen über das Nahverkehrsnetz gelegt wird, soll der Einzugsbereich für Pendler noch einmal deutlich erhöht werden – von bisher 2,7 Millionen Menschen auf dann 5,5 Millionen. „Damit könnten beispielsweise Fachkräfte

aus halb Baden-Württemberg in einer Stunde Fahrt in der Region sein, ohne sich hier ansiedeln zu müssen“, sagt Thomas Bopp. Gleichzeitig würde das zweite Netz auch die S-Bahn entlasten, so der Regionalpräsident, „die dann wieder pünktlicher werden kann“.

Auch die Anliegerstädte der Gäubahn werden ein Stück näher an die Region heranrücken, sobald Stuttgart 21 und die Neubaustrecke in Betrieb gehen. Über die neue Anbindung wird der Airport der Landeshauptstadt mit seiner Verkehrsdrehscheibe für die Fahrgäste aus dem Süden wesentlich schneller erreichbar sein. Soll die Fahrt weitergehen, könnte die Auswahl an Möglichkeiten kaum größer sein: Neben S-Bahnen, Regional- und Fernzügen fahren hier künftig auch Stadtbahnen sowie weiterhin Fernbusse ab. Zudem ist der Verkehrsknoten auch über die A 8 und über Bundesstraßen exzellent angebunden. „Außer Schiffen fährt hier alles“, sagt Bopp. Die Region wird daher ein neues Welcome-Center am Flughafen eröffnen, in dem sich Gäste über Museumsbesuche, Konzerte und Nahverkehrsangebote informieren können. Acht Minuten dauert beispielsweise die Fahrt in die Stuttgarter City. „Es gibt nur wenige Großstädte“, sagt Bopp, „in denen man vom Flughafen so schnell in der Innenstadt ist.“

Auf der Gäubahn selbst gibt es derweil noch Beschleunigungsbedarf. Um 11.53 Uhr ist der IC 185 am Stuttgarter Hauptbahnhof losgefahren, um 13.26 Uhr hält er in



Tuttlingen, bevor er über Singen und Schaffhausen um 14.55 Uhr seine Endstation erreicht, den Hauptbahnhof Zürich. Etwas mehr als drei Stunden dauert die Fahrt im besten Fall, was zweifelsfrei noch zu lange ist. Für eine Verkürzung der Fahrzeit setzt sich auch die Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg ein. Der zügige Ausbau der Gäubahn sei unverzichtbar für die Standortattraktivität und habe oberste Priorität für die exportorientierten High-Tech-Unternehmen und die Tourismusbranche in der Region, so die Haltung des IHK-Hauptgeschäftsführers Thomas Albiez.

Die Bahn selbst sieht das ganz genauso. So hat Bahnchef Rüdiger Grube erst jüngst wieder erklärt, dass „der weitere infrastrukturelle Ausbau der Strecke zwingend notwendig ist“. Im Vertrag von Lugano haben sich Deutschland und die Schweiz verpflichtet, die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 Stunden und 15 Minuten zu verkürzen, wofür auf der ab Horb meist eingleisigen Strecke einige Doppelspurinseln eingebaut werden müssen, an denen sich Züge begegnen können. Für den Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen läuft bereits das Planfeststellungsverfahren, für die restliche Strecke wünscht sich Guido Wolf „etwas mehr Tempo“, wie er zum Abschied betont. „Die Gäubahn ist eine Verbindung von europäischer Bedeutung, die wichtig für unseren Wirtschaftsstandort und ein grundlegender Bestandteil von Stuttgart 21 ist.“ www.be-zug.de/flughafenanbindung



Bummelstrecke im Stuttgarter Talkessel: künftig geht es schneller durch den Tunnel

IM BILDE



Von Stuttgart nach Ulm zieht sich eine der größten Baustellen Europas. Grund genug, den Gang der Dinge zu dokumentieren.

Es begab sich am 8. Dezember 1921, als Fred R. Barnard in einer englischen Zeitschrift für den Gebrauch von Bildern in Werbeaufdrucken auf Straßenbahnen warb. Er tat es mit den Worten: „One look is worth a thousand words.“ Diese Erkenntnis setzte sich bald schon überall auf der Welt durch: „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte.“ Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist in ungezählten Zeitungsspalten beschrieben und kommentiert worden. Seit die Bagger auf der Baustelle sind, sieht man zunehmend Passanten mit Fotoapparaten. Sie machen Schnappschüsse, dokumentieren den Fortgang der Arbeiten und konservieren ihre Eindrücke.

Auf dieser Seite drucken wir neben den Bildern unserer Fotografen auch Bilder von Lesern. Die von der Jury ausgewählten Sieger bekommen jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über Ihre Fotos. Diese können Sie per E-Mail senden an:

➤ leserfotos@be-zug.de





IM BILDE





INTERVIEW

„Jeden Monat 1.000 Meter“

Seit fast zwei Jahren steht Manfred Leger an der Spitze der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm. Der 61-jährige Wirtschaftsingenieur über die Faszination Bauen, den enormen Fortschritt bei dem Milliardenprojekt und die Lehren aus der Vergangenheit.

Herr Leger, die Turbulenzen im Vorfeld des Projekts Stuttgart-Ulm sind den Baumaschinen gewichen. Wie läuft es auf den Baustellen?

Manfred Leger: Die Bahn und ihre Auftragnehmer haben ihren Bau-Rhythmus gefunden. Monat für Monat graben unsere Teams sowohl bei Stuttgart 21 als auch auf der Neubaustrecke an die 1.000 Meter Tunnel. Das ist eine gewaltige Leistung. Alle großen Tunnel – mit Ausnahme des Albvorlandtunnels bei Wendlingen und Kirchheim, mit dem wir zu Beginn des kommenden Jahres anfangen wollen – sind voll im Bau.

Sind Sie zufrieden mit dem Baufortschritt?

Manfred Leger: Wir haben ehrgeizige Ziele und wir haben an manchen Stellen in der Vergangenheit Zeit verloren. Vor diesem Hintergrund drücken wir jetzt mächtig auf die Tube, um es salopp zu sagen. Ende des Jahres werden wir bei Stuttgart 21, also auf dem Terrain der baden-württembergischen Landeshauptstadt, die Zehn-Kilometer-Marke im Tunnelbau erreicht haben. Auf das gesamte Projekt gesehen, ist voraussichtlich bis Ende 2015 von den rund 120 Tunnelkilometern ein Viertel gebaut. An einigen Stellen geht es besonders schnell voran, beispielsweise am Steinbühlentunnel: Bis Ende des Jahres werden wir dort vermutlich die beiden Röhren des knapp fünf Kilometer langen Tunnels größtenteils fertiggestellt haben und ins Filstal blicken können. Ursprünglich hatten wir mit dem Durchstich erst für März 2016 gerechnet. Jetzt sind wir deutlich schneller. Bald wird der erste große Tunnel des Projekts, rund zehn Kilometer lang, im Rohbau fertiggestellt sein.

Ist das Milliardenprojekt Stuttgart-Ulm für Sie mittlerweile so etwas wie reine Routine oder sind Sie selbst auch noch fasziniert von den Dimensionen?

Manfred Leger: Ich bin in der Tat noch immer fasziniert von diesem Projekt, das seinesgleichen sucht in Europa. Nehmen Sie die Tunnelvortriebsmaschine am Fildertunnel, die mehr als 500 Meter im Monat schafft. Dabei stellt sie in knapp zwei Stunden zwei Meter fertigen Tunnel her. Die Maschine gräbt sich zunächst in den Berg, um dann im nächsten Arbeitsschritt die sechs Fertigbetonteile – sogenannte Tübbinge – plus den siebten Schlussstein an genau den richtigen Ort zu bringen. Der ganze Tunnel wird nahezu auf den Millimeter genau gebohrt. Das ist Hightech vom Feinsten. Bis Ende des Jahres werden wir hier allein vier Kilometer fertigen Fildertunnel hergestellt haben. Aktuell stehen wir bereits bei knapp 2,5 Kilometer – und werden im August zur Übergangszone kommen, wo wir vom maschinellen auf den konventionellen Vortrieb umstellen. Wenn Sie das mit eigenen Augen gesehen haben, verstehen Sie die Faszination.





Wie steht es um die Kosten und um den Zeitplan?

Manfred Leger: Der aktuelle Kostenhochlauf bewegt sich im vorhergesehenen Bereich. Gleiches gilt für den Risiko- und Nachtragsbereich. Was den Zeitplan betrifft, sind wir – Stand heute – voll auf Kurs, was nicht heißt, das alles jeden Tag glatt läuft. Es wird immer wieder Verzögerungen auf einzelnen Baustellen geben – dann sind unsere Ingenieure gefordert, kreative Lösungen zu finden, um die Bauabläufe zu optimieren und wieder Zeit gut zu machen. Im Moment bin ich sehr zuversichtlich. Gerade an der Neubaustrecke sind wir sehr gut im Plan, sogar etwas schneller als prognostiziert. Es ist und bleibt ein anspruchsvoller Zeitplan – nach allem, was wir heute wissen, sind wir sehr zuversichtlich, dass die ersten Züge im Dezember 2021 zwischen Ulm und Stuttgart fahren können.

Bei allen Erfolgsmeldungen, die Sie präsentieren: In einigen Abschnitten des Projekts wird aktuell noch nicht gebaut. Wie ist da der Stand?

Manfred Leger: Sie sprechen auf den Filderbereich, den Abstellbahnhof in Untertürkheim und das Albvorland an. Um diese drei Abschnitte kümmern wir uns derzeit im Besonderen. Der aktuell am heißesten diskutierte Abschnitt ist jener auf den Fildern mit dem Anschluss des Flughafens an die Schnellfahrstrecke. Im März haben sich die Deutsche Bahn und ihre Partner, also das Land, die Stadt und der Verband Region Stuttgart, gemeinsam auf den Weg gemacht, Verbesserungen für den Abschnitt auf den Fildern zu realisieren. Heute sind wir zwei große Schritte weiter in Bezug auf deren Verwirklichung: Zum einen ist der Lenkungskreis-Beschluss erfolgt und umfasst die technischen Veränderungen im Abschnitt 1.3/Filderbereich. Zum zweiten wurde zur Finanzierung der Maßnahmen eine Absichtserklärung beschlossen. Zum Abschluss wird in den nächsten Monaten ein Zusatzfinanzierungsvertrag erstellt, der dann den Gremien zur Abstimmung vorgelegt wird, bevor die Unterzeichnung erfolgt. Dies soll bis September geschehen.

Was hat diese Neuplanung auf den Fildern für das Gesamtprojekt zur Folge? Wird der Flughafen der Landeshauptstadt erst später angebunden?

Manfred Leger: Nein. Die Hochgeschwindigkeitszüge vom Stuttgarter und Ulmer Hauptbahnhof werden von der Neubaustrecke kommend den Flughafen anfahren können. Die Gäubahnzüge werden allerdings vermutlich ein bis zwei Jahre später an den Bahnhof angebunden. Die Züge aus dem Süden könnten dann für die Übergangszeit ihren Endhaltepunkt in Stuttgart-Vaihingen haben. Beim Abstellbahnhof werden im Übrigen in der zweiten Jahreshälfte die Pläne in den anliegenden Gemeinden und Stadtteilen zur Einsichtnahme der Bürgerinnen und Bürger offengelegt. Parallel sind Informationsveranstaltungen im Vorfeld der Auslegung geplant. Für das Albvorland haben wir im März das Baurecht erhalten. Die Ausschreibungen laufen und werden vor Ende dieses Jahres komplett beauftragt sein. Also auch in diesem Abschnitt kommen wir jetzt gut voran.

Wie haben Sie das alles eigentlich nach den eher schleppenden Anfängen hingekriegt?

Manfred Leger: Daran haben letztlich viele einen Anteil. Wir haben uns in den letzten 15 Monaten enorm verstärkt und viele hervorragend ausgebildete, kompetente Fachleute eingestellt und sind im Projekt sicher besser und schneller geworden. Aber auch die Politik hat sich verändert. Aus einer kritisch-konstruktiven Begleitung ist eine vertrauensvoll-konstruktive Zusammenarbeit geworden. Und auch

das Eisenbahn-Bundesamt hat erheblich dazu beigetragen, dass unsere Anträge und Änderungen zügig geprüft und freigegeben wurden. In den letzten Monaten haben wir dringend benötigte Beschlüsse und Bescheide bekommen, sodass wir nun in 11 von 13 Bauabschnitten Baurecht erhalten haben.

Themawechsel. Der Brandschutz in der neuen Station beschäftigt nicht nur viele Bürger, sondern auch viele Ingenieure. Wie ist der aktuelle Stand?

Manfred Leger: Die Deutsche Bahn nimmt das Thema Sicherheit der Reisenden und damit auch das Thema Brandschutz sehr ernst. Das Brandschutzkonzept im neuen Hauptbahnhof wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss 2005 bestätigt und erstmals genehmigt. Die aktuelle Diskussion umfasst die Fortschreibungen des Brandschutzkonzeptes. Wir sind hierbei in gutem Kontakt mit den entsprechenden Fachleuten und Fachbehörden. Was die zu evakuierenden Personen in den Szenarien betrifft, haben wir hier einvernehmlich mit den Fachleuten und Fachbehörden einen Sicherheitszuschlag von mindestens 60 Prozent zu den tatsächlich zu erwartenden Reisendenzahlen.

Warum sorgt dieses Thema immer wieder für Diskussionen in der Öffentlichkeit und bei Fachleuten?

Manfred Leger: Sie müssen beim Thema Brandschutz eines sehen: Seit den Anfängen der Planung haben sich die Anforderungen um mehr als das Vierfache verschärft. Das hat konsequenterweise zu einer Menge an Umplanungen, neuen Berechnungen und Planänderungen geführt ...

... woraus vermutlich eine Menge Gesprächsbedarf mit genehmigenden Behörden erwachsen ist?

Manfred Leger: Neben dem Eisenbahn-Bundesamt stehen wir dabei in ganz engem Kontakt mit der Feuerwehr und stimmen unsere Vorgehensweise ab. Die kürzlich erteilte Genehmigung der 6. Planänderung für die zusätzlichen Fluchttreppenhäuser ist eine weitere Bestätigung unseres kompletten Brandschutz- und Entrauchungskonzeptes. Ich kann Ihnen also versichern, dass unser Brandschutzkonzept bei Inbetriebnahme – wie bei allen anderen Bahnstationen, die wir in Deutschland betreiben auch – die Sicherheit der Reisenden und Wartenden garantiert.

Wie beurteilen Sie jetzt im Nachhinein die vielen Emotionen, die das Projekt ausgelöst hat?

Manfred Leger: Das sehe ich durchaus auch selbstkritisch! Auch die Deutsche Bahn ist in mehreren Phasen der mehr als 25-jährigen Geschichte des Projekts nicht immer voll hinter dem Projekt gestanden. Der lange Zeitraum zwischen ersten Planfeststellungsanträgen, den vielen Genehmigungsschritten, technischen

Änderungen, neuen Normen und Auflagen haben zu vielfältigen Verzögerungen, Neuplanungen und veränderten Bauablaufplänen geführt. Die politisch emotional geführte Diskussion hat auch nicht gerade zur Beschleunigung beigetragen. Mittlerweile aber tragen alle am Projekt Beteiligten dazu bei, dass Stuttgart und die Region mit dem Projekt Stuttgart-Ulm eine leistungsfähige, sichere, moderne und schnelle Bahninfrastruktur für die kommenden Jahrzehnte bekommt. www.be-zug.de/tunnelvortrieb



ESSAY

Wider den lästigen Stau

Stuttgart und Stau, das gehört zusammen wie Mercedes und Stern. Im morgendlichen Berufsverkehr müssen hiesige Pendler über 60 Prozent mehr Zeit einplanen, abends sogar noch mehr. Um so wichtiger ist es, den Zugverkehr attraktiver zu gestalten.

Es gibt einen hübschen Sponti-Spruch, den Stau-geplagte gerne verbreiten. „Wenn man mich mal fragen würde, dann würde ich für alle Staus eine Mindestgeschwindigkeit einführen!“ Was sich in der Theorie lustig anhört, ist in der Praxis ein wirkliches Ärgernis, das nicht nur Zeit kostet, sondern auch sehr viel Geld. Im vergangenen Jahr gab es laut ADAC bundesweit 475.000 Staus mit einer Gesamtlänge von 960.000 Kilometern. Ein neuer Rekord. Unterm Strich summierten sich die gemeldeten Staus auf eine Dauer von 285.000 Stunden – umgerechnet mehr als 32 Jahre.

Das hohe Lied auf den täglichen Stau können vor allem Pendler in Stuttgart singen, wo sich in der Rush-Hour der Verkehr über die wichtigsten Straßen und Autobahnen quält. Laut Untersuchungen von Verkehrsexperten dauert eine Autofahrt durch die Landeshauptstadt aufgrund des wachsenden Individualverkehrs im Schnitt 33 Prozent länger als es bei freien Straßen der Fall wäre. Jeden Morgen verkünden die Radiosender die gleiche Botschaft: „Stellen Sie sich auf lange Fahrtzeiten ein, es dreht sich kaum noch ein Rad.“ Kommt ein Unfall dazu oder eine Baustelle, wird es ganz bitter.

Das lästige Stop-and-Go kostet den Berufspendler nicht nur Nerven, sondern auch bares Geld. Stau und hohes Verkehrsaufkommen werden für deutsche Haushalte im Jahr 2030 laut einer Studie, die von INRIX, einem Anbieter von Verkehrsdienstleistungen in Auftrag gegeben wurde, rund 33 Milliarden Euro an direkten und indirekten Kosten verursachen. Verglichen mit aktuellen Zahlen bedeutet das einen Anstieg von 31 Prozent.

Die meisten automobilen Pendler ertragen den klassischen Ressourcenkonflikt – zu viele Autos auf zu wenig Straßen – relativ klaglos und reihen sich Tag für Tag ein. Übers Jahr gesehen standen die Stuttgarter unter den deutschen Städtern am längsten im Stau, nämlich 60 Stunden. Dahinter rangieren Köln mit 56 Stunden und Karlsruhe mit 52 Stunden. Dabei lässt der Stuttgarter trotz Stau nichts aufs Heilige Blechle kommen. Die Landeshauptstädter fahren mehr denn je aufs Auto ab. Die Zulassungszahlen erreichten 2014 einen neuen Rekord. Fast 350.000 Pkw, Motorräder, Lastwagen und sonstige motorisierten Vehikel sind in der Stadt am Nesenbach angemeldet.

Dieses Wachstum ist schier unglaublich, wenn man den Blick zurück richtet. „Noch 1926 gab es im ganzen Deutschen Reich nur 200.000 Personenkraftwagen, und die waren fast ausschließlich auf die Metropolen beschränkt“, heißt es in dem aktuellen Buch „Deutschland im Stau“ von Günter Ederer und Gottfried Ilgmann. Die beiden Autoren haben die verfügbaren Daten zur Verkehrsinfrastruktur ausgewertet und kommen zu





dem Schluss, dass mit einem Auto auf zwei Personen der Sättigungsgrad hierzulande eigentlich erreicht ist. Damit wäre es möglich, den Individualverkehr zielgerichteter planen und steuern zu können. „Wäre möglich“, meinen die beiden Journalisten, „aber der Kampf gegen den Individualverkehr ist nur noch mit Don Quichottes Kampf gegen Windmühlen zu vergleichen. Die Realität, nämlich das Bedürfnis der Menschen, selbst über ihre Mobilität zu entscheiden, war und ist stärker als alle realen und eingebildeten Argumente gegen das Auto.“

Mobilität ist ein hohes und persönliches Gut. Auch das offenbart sich in Stuttgart in besonderer Weise, einer prosperierenden Stadt, die mit niedrigen Arbeitslosenquoten aufwartet und deshalb anziehend wirkt. Lokal betrachtet steigen daher in Stuttgart nicht nur die Zulassungszahlen, sondern auch die Zuzugszahlen.

Auf der anderen Seite hat dieses Wachstum schon heute limitierende Aspekte, wie man auf den Straßen sehen kann. Die zitierte INRIX-Studie warnt jedenfalls vor den zunehmend negativen Auswirkungen, die Stau und hohes Verkehrsaufkommen für unsere Wirtschaft und Haushalte haben wird. „Wir wissen jetzt, dass Stau in den kommenden Jahren ernste Konsequenzen für Volkswirtschaften, städtische Haushalte, Unternehmen und Fahrer haben wird. Und wenn wir jetzt schon finden, dass die Situation schlimm ist, werden wir 2030 einen richtigen Schock erleben“, warnen die Autoren der Studie, die mit erschreckenden Zahlen aufwarten. 25,2 Milliarden Euro

an Staukosten waren es bundesweit im Jahr 2013. Rund 33 Milliarden Euro sind es im Jahr 2030. Dies entspricht dem gesamten deutschen Rententopf im Jahr 2014. Für individuelle deutsche Haushalte bedeutet dies laut der Studie Staukosten von 1.647 Euro im Jahr 2013, was fast zwei Drittel des durchschnittlichen monatlichen Bruttoeinkommens in Deutschland entspricht. 2.203 Euro werden es vermutlich im Jahr 2030 pro Haushalt sein. Dies entspricht 85 Prozent des durchschnittlichen monatlichen Bruttoeinkommens in Deutschland.

Vor diesem Hintergrund wird es höchste Zeit, dass der Stau politisch zu einem übergreifenden Thema wird, das den Wahlkampf stärker bestimmt und die klügsten Köpfe zusammenbringt. Der Stuttgarter OB Fritz Kuhn hat dies erkannt und das Thema oben auf die Agenda gesetzt. Dabei lässt sich, wie der Rathauschef weiß, durchaus mancherlei bewegen, durch kluge Verkehrsleitung ebenso wie durch die Freigabe von Standspuren, was noch vor Jahren schier unmöglich gewesen wäre. Und schließlich wäre da auch noch der öffentliche Nahverkehr, der attraktiver für noch mehr Pendler werden muss. Dabei passiert in Stuttgart eine ganze Menge, nicht zuletzt durch das Projekt Stuttgart-Ulm.

Durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke wird nicht nur Baden-Württembergs Rolle als Kreuzung europäischer Magistralen aufgewertet und der neuen Mobilität einer neuen Generation Rechnung getragen, bei der umsteigefreie und schnelle Zugverbindungen eine zentrale Rolle





spielen. Es wird auch und gerade der Nahverkehr massiv aufgewertet und damit ein Anreiz geschaffen, mehr Autofahrer zum Umsteigen auf Busse und Bahnen zu überzeugen, was im Übrigen ein überparteiliches Ziel ist.

Bereits in den achtziger Jahren wurde es innerhalb der Region Stuttgart als zunehmendes Problem erkannt, den wachsenden motorisierten Individualverkehr zu bewältigen. Man war sich darin einig, dass das Problem vorrangig durch die Bahn zu bewältigen sei. Dies war auch für die damalige Politik eine Triebfeder dafür, das Projekt Stuttgart 21 ins Werk zu setzen, von dem nach Ansicht von Verkehrswissenschaftlern rund zwei Drittel der Bahnreisenden profitieren werden, die täglich in Regionalzügen durch Baden-Württemberg fahren, sofern das Land durch entsprechende Zugbestellungen die neuen Kapazitäten nutzt. Pro Jahr sind dies mehr als 73 Millionen Reisende.

Durch die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart werden Kapazitäten geschaffen, durch welche die Oberzentren besser an den Fernverkehr und den Bahnknoten angebunden werden. Fahrgäste profitieren also nicht nur vom ausgeweiteten Fernverkehr, sondern auch von den günstigeren Anbindungen. Auch im Regionalverkehr können durch die neue Infrastruktur mehr Züge und kürzere Reisezeiten gefahren und Linien durchgebunden werden, was in der Konsequenz weniger Umstiege für die Reisenden bedeutet. Im Fernverkehr hat Stuttgart bislang Nachholbedarf im Infrastrukturausbau.

Kürzer sind die Reisezeiten von Rhein/Main nach München zur Zeit via Nürnberg/Würzburg. Dadurch fahren weniger Linien über Stuttgart. Das wird sich ändern, wenn Stuttgart 21 und die Neubaustrecke verwirklicht sind. Laut Berechnungen des Fernverkehrs profitieren rund zehn Millionen Fahrgäste von der Zeitverkürzung, netto werden zwei Millionen Reisende pro Jahr zusätzlich erwartet, die sich darüber freuen können, dass künftig wieder mehr Linien über Stuttgart fahren werden.

Dabei gibt es in der Zukunft durchaus Pluspunkte fürs Zugfahren. Von Mannheim nach Ulm dauert die Reise heute 1:35 Stunden, künftig werden es 25 Minuten weniger sein. Von Karlsruhe nach München ist man heute 3:10 Stunden unterwegs, künftig nur noch 2:20 Stunden. Von Heidelberg zum Stuttgarter Flughafen muss ein Fahrgast heute 1:42 Stunden einplanen, künftig schafft er das in 49 Minuten. Bis zu 89 Minuten schneller ist man, wenn man von Ulm zum Stuttgarter Flughafen fährt.

Das alles sind gute Argumente, das eigene Auto stehen zu lassen und stattdessen öffentliche Verkehrsmittel zu nehmen. Insgesamt könnten im Zuge des Projekts Stuttgart–Ulm laut Fachleuten rund 18 Millionen Pkw-Fahrten pro Jahr durch Umsteiger auf den attraktiveren Strecken eingespart werden. Dies entspräche rund einer Milliarde Autokilometer. Wenn es so käme, wäre das nicht nur für die Nerven der Pendler gut, sondern auch für die Umwelt. Schätzungen zufolge ist eine Ersparnis von rund 175.000 Tonnen CO₂ jährlich möglich.

www.be-zug.de/verkehr



THEMA

Fundgrube für Geschichte

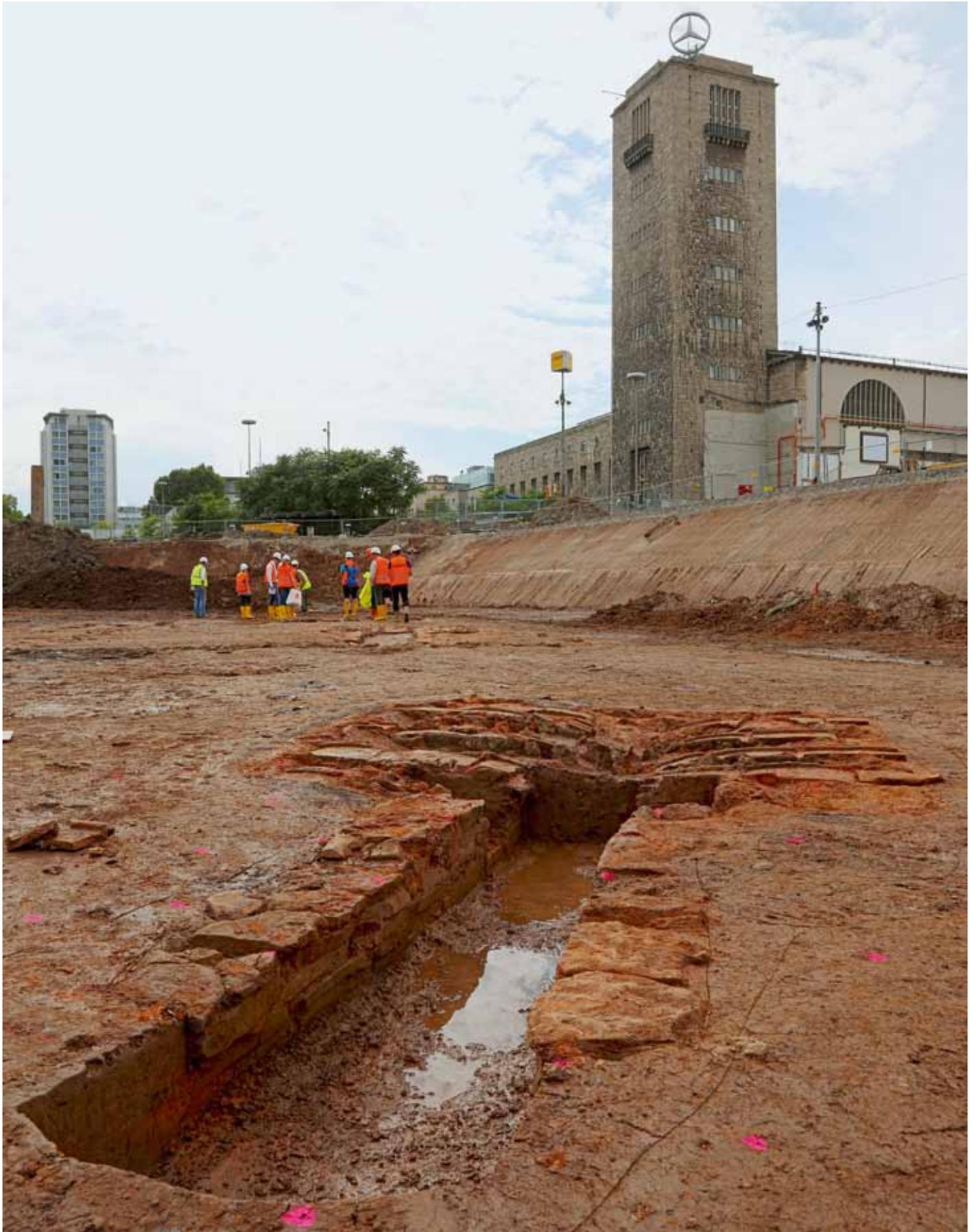
Auf den Baustellen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind in jüngster Vergangenheit viele historische Relikte entdeckt worden. Für Archäologen und die Landeshistorie ein Glücksfall.

Kein Zweifel: Sie waren da. Die Spuren, die sie im Nesenbachtal hinterlassen haben, sind eindeutig. Eindeutig alamannisch. Unterschiedliche Münzen gehören zu den erhellenden Funden, etliche Schmuckstücke aus Bronze sind ausgegraben worden, dazu verschiedenste Keramiken und sogar feucht konservierte und damit gut erhaltene organische Überreste wie Leder und Holzpfähle, aus denen die typischen Langhäuser gebaut wurden. All das belegt, dass auf dem heutigen Areal des Stuttgarter Schlossgartens einst eine kleine alemannische Siedlung stand. „Aus archäologischer Sicht ist dieser Fund ein echter Glücksfall“, sagt Andreas Thiel vom Stuttgarter Landesamt für Denkmalpflege.

Entdeckt worden sind die historischen Überreste auf dem Baufeld zwischen Hauptbahnhof und Planetarium, wo derzeit für den neuen Tiefbahnhof von Stuttgart 21 gebaggert wird. Bedeutend ist der Fund für die Archäologen und die gesamte Landesgeschichte schon deshalb, weil die Siedlung anhand der gefundenen Holzreste und einer Jahresringanalyse auf die Zeit um 350 nach Christus datiert werden konnte. Die Fundstelle im Stuttgarter Schlossgarten gehört damit zu den frühesten germanischen Siedlungsspuren in Baden-Württemberg. „Aus dieser Zeit wissen wir bisher nur sehr wenig“, sagt Thiel. „Jetzt können wir Einblicke in das damalige tägliche Leben bekommen.“

Der Archäologe ist sich sicher, dass er es im Stuttgarter Schlossgarten mit so genannten Elbgermanen zu tun hat, die schon lange vor der Zeit der großen Völkerwanderung aus Mitteldeutschland ins Land gekommen waren. „Ein spektakulärer Fund“, betont er. Bemerkenswert ist dabei insbesondere auch die Erkenntnis, dass sich die Alamannen hier offenbar inmitten einer ehemaligen römischen Anlage angesiedelt haben, deren Überreste ebenfalls bei den Ausgrabungen entdeckt wurden. Dabei handelt es sich nach den Erkenntnissen der Archäologen um einen großen römischen Gutshof aus dem 2. und 3. Jahrhundert nach Christus, einer so genannten Villa Rustica mit einem luxuriösen Wohnhaus und zahlreichen Nebengebäuden.

Einerseits sei hier auf dem fruchtbaren und feuchten Boden des Nesenbachtals Landwirtschaft betrieben worden, erklärt der 50 Jahre alte Oberkonservator in Diensten des Regierungspräsidiums Stuttgart, der Provinzialrömische Archäologie studiert hat und ausgewiesener Spezialist für die Römerzeit ist. Gleichzeitig hätten die Bewohner des Gutshofes die nahe gelegene Römersiedlung im heutigen Bad Cannstatt mit Baumaterial und Keramik versorgt, so Thiel. Als Rohmaterial diente der stark tonhaltige Lehm aus der Aue des Nesenbachs. Das belegen unter anderem drei römische Töpfer- und Ziegelöfen, die ebenfalls zu den überraschenden Funden zählen.





Hat angesichts der Entdeckungen gut Lachen: Andreas Thiel, Archäologe und Römerexperte

► www.be-zug.de/funde

Um das Jahr 250 nach Christus herum gaben die Römer ihre Provinz in Baden-Württemberg aus strategischen Gründen als eine der ersten auf und verlegten ihre Verteidigungslinie an den Rhein. In den zurückgelassenen Häusern machten es sich dann Germanen bequem, die seinerzeit selber noch keine Steinhäuser bauen konnten, so Thiel, die Annehmlichkeiten der römischen Baukunst aber durchaus zu schätzen wussten. Die für damalige Verhältnisse komfortablen Bäder etwa und die Fußbodenheizungen in den Häusern, die über Hohlräume funktionierten, in die warme Luft geleitet wurde. „Die Niederungen des Nesenbachtals waren als Wohnplatz immer sehr attraktiv“, sagt Thiel. „Nachdem sich die Alamannen wieder hier angesiedelt hatten, haben sie die Geschichte Süddeutschlands für die nächsten drei, vier Jahrhunderte bestimmt.“

Mit Unterstützung der Bahn als Bauherr von Stuttgart 21 haben Experten des Landesamts für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart und Wissenschaftler der Universität Hohenheim in wochenlanger Arbeit zahlreiche Relikte aus dem Stuttgarter Talboden geholt und die Spuren akribisch dokumentiert. Um die Grabungsfläche millimetergenau vermessen zu können, wurden sogar Drohnen für Luftbildaufnahmen und 3D-Scanner ein-

gesetzt. „Die Baugrube ist eine einmalige Chance für uns, die wir optimal nutzen müssen“, sagt Thiel. Dank der Arbeiten am Tiefbahnhof ist der Stuttgarter Schlossgarten zu einer wahren Fundgrube für Geschichte und Geschichten geworden, was indessen auch für andere Baustellen gilt. Auch auf der Schwäbischen Alb, entlang der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, haben sich die Archäologen in den zurückliegenden Wochen und Monaten quer durch die Geschichte gegraben.

Freigelegt wurden dabei einige neue Erkenntnisse, die nun für die Geschichtsbücher aufbereitet werden. So konnten die Wissenschaftler dank zahlreicher Funde insbesondere die überraschende Schlussfolgerung ziehen, dass die vergleichsweise karge Albhochfläche seit der Jungsteinzeit wesentlich dichter besiedelt war als bisher angenommen. „Zum Siedeln sucht man sich üblicherweise gute Böden, angenehmes Klima und Wasser. All das gibt es dort aber nicht“, sagt Andreas Thiel, was zu der Frage führt: „Warum haben sich Menschen vor 2.000 Jahren trotzdem dort niedergelassen?“

Mehrere Tausend Fundstücke sind seit 2010 auf der 25 Kilometer langen Strecke zwischen Hohenstadt und Ulm ausgegraben worden, was für die Wissenschaftler und das Grabungsbüro in Hohenstadt zwar viel Arbeit bedeutet, aber auch Antworten liefern dürfte. Zu den spektakulärsten Entdeckungen gehört eine germanische Siedlung in der Nähe von Nellingen, die in ihrer besonderen Bauart mit dreischiffigen Wohnstallhäusern zuvor nur aus Norddeutschland bekannt war. Ein Stückchen weiter konnten die Wissenschaftler 6.000 römische Schuhnägeln ausgraben, was ihnen zeigt, so der Leiter des Grabungsbüros, Jan König, dass hier einmal eine Straße entlanggeführt haben muss, die vermutlich von der keltischen Zeit bis ins Frühmittelalter genutzt wurde.

Damals wie heute haben sich die Menschen den einfachsten Weg über die Schwäbische Alb gesucht: Direkt neben der historischen Straße aus längst vergangenen Zeiten verläuft heute die viel befahrene A 8. Beim Bau der Autobahn wurde seinerzeit von den schweren Maschinen vermutlich so manches historisches Stück im Gelände verteilt, das nun ausgegraben werden konnte. Dazu zählt beispielsweise auch ein umfassender Münzschatz aus spätkeltischer Zeit, alles in allem 43 Silberlinge, die vom gleichen Typ sind, aber weit verstreut waren. Laut Jan König, der auch Vorträge über die archäologischen Ausgrabungen auf der Alb hält, „einer der größten Münzfunde in Baden-Württemberg“.

Wie unterschiedlich beschaffen die geschichtsträchtigen Relikte sein können, die tief in der Erde schlummern, zeigt ein weiterer bedeutender Fund aus dem Stuttgarter Schlossgarten, der zu den ersten archäologischen

Entdeckungen von Stuttgart 21 zählt. Dabei war ein Team um den Wissenschaftler Andreas Lehmann vom Institut für Bodenkunde und Standortslehre der Universität Hohenheim bei Bodenuntersuchungen ganz in der Nähe des Planetariums in etwa drei Meter Tiefe auf einige Schilfsandsteinplatten gestoßen. Nachdem Archäologen des Landesamtes für Denkmalpflege die gesamte Konstruktion freigelegt hatten, stellten die Wissenschaftler die Diagnose, dass die Platten zu einem offenen Kanal gehören müssen, der den Nesenbach entlasten und bei starkem Regen helfen sollte, das Wasser in den Neckar abzuleiten. Nach Einschätzung der Experten des Landesamts für Denkmalpflege stammt das Bauwerk vermutlich aus dem 17. Jahrhundert. Jedenfalls gibt es einen schriftlichen Hinweis aus dem Jahr 1659, in dem ein „Neuer Waßergrab am Holzgarten“ erwähnt wird.

Andreas Thiel kann sich beispielsweise vorstellen, dass die Kanäle einst angelegt wurden, damit sich die herrschaftlichen Hofgärten während der feuchten Jahreszeiten nicht in ein Sumpfgebiet verwandelten. Ohnehin sei es ein großer Aufwand gewesen, auf diesem morastigen Areal Gebäude zu gründen, so der Archäologe. „Das Hauptproblem für die Besiedlung war das Wasser.“ Die gefundenen Schilfsandsteinplatten, die den Bauherren von einst helfen sollten, dieses Problem zu lösen, sind von der Landesdenkmalpflege als „historisches Zeugnis der Entwicklung des Schlossgartens und der Stadt Stuttgart“ eingestuft worden, das aufgrund des Umfangs und des guten Erhaltungszustandes in angemessener Form gesichert werden soll.

Da passt es gut, dass in der Landeshauptstadt in absehbarer Zeit ein neues Stadtmuseum eröffnet wird. Was in den Räumen im Wilhelmshaus an der Kulturmeile an historischen Funden ausgestellt werden könnte, wird derzeit zwischen der Leiterin Anja Dauschek und den Wissenschaftlern beraten. Im Gespräch ist ein kleines Bronzeobjekt, das vermutlich von einem Pferdegeschirr stammt. Gezeigt werden könnten aber auch historische Ziegel oder eine der entnommenen Bodenproben, anhand deren Schichtaufbau Rückschlüsse für die Siedlungsgeschichte Stuttgarts gezogen werden können.

Bis zur geplanten Eröffnung im Frühjahr 2016 müssen zuvor noch etliche der rund 700 Exponate, die im Stuttgarter Talkessel aus dem Boden geholt wurden, mit verschiedensten Methoden untersucht werden. Die ersten fundierten Ergebnisse sollen Ende des Jahres vorliegen, sagt Andreas Thiel, der weitere überraschende Erkenntnisse nicht ausschließt. „Die Zeit unmittelbar nach den Römern gehört aus archäologischer Sicht noch zu den dunklen Jahrhunderten“, betont der Wissenschaftler vom Landesamt für Denkmalpflege. „Alles, was wir aus dieser Zeit wissen, müssen wir aus dem Boden lesen.“



KURZ NOTIERT



Fast 16.000 Besucher beim ersten Street Food Market auf dem Stuttgarter Nordbahnhofgelände

Stuttgart kommt auf den Geschmack: Fast 16.000 Menschen besuchten im Mai den ersten Street Food Market auf dem Nordbahnhofgelände. Mit ein paar hundert Besuchern wären die Veranstalter schon ziemlich zufrieden gewesen, zwei- oder dreitausend hätten als durchschlagender Erfolg gefeiert werden können – knapp 16.000 überwiegend junge Menschen waren es am Ende, die sich durch die verschiedenen Angebote an kulinarischen Schlemmereien probiert haben. „Das Interesse war riesengroß, mit solch einer enormen Resonanz hätten wir niemals gerechnet“, sagt Tanja Sehner, Marketingleiterin des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, der die Veranstaltung auf dem Stuttgarter Nordbahnhofgelände unmittelbar neben den Gleisen organisiert hatte. Rund 40 Anbieter hatten zur Premiere ihre Foodtrucks, Essensstände und Zelte dort aufgebaut, wo unter der Woche der Aushub aus den verschiedenen Baugruben und Tunneln im Stadtgebiet mit Schwertransportern angefahren und auf Güterzüge umgeladen wird: dem zentralen Umschlagplatz am Nordbahnhof, unweit der Wagenhallen. Bei schönstem Wetter wurde hier nun stattdessen hausgemachtes Essen aufgeladen, und das reichlich und in mitunter exotischen Variationen: Hohenloher Kebab-Weckle, Pulled Pork Barbecue, Kohlrabi-Spaghetti mit Tomaten-Basilikum-Sauce, Schoko-Döner, Surf-and-Turf-Burger und vieles mehr. Das Urteil der meisten Besucher: „Lecker!“. Nachdem die Baustellen von

Stuttgart 21 zwischenzeitlich fester Bestandteil des Stuttgarter Stadtlebens geworden sind, sollen sie von den Anwohnern und interessierten Bürgern nun auch erlebt werden können. Um ein möglichst breites Publikum anzusprechen, bietet die Bahn dabei nicht nur die klassischen Baustellenführungen an, bei denen Technik und Ingenieursleistungen erklärt werden, sondern lädt auch zu Aktionen, wie etwa dem Street Food Market. „Wir wollen damit einen etwas anderen Blick auf unsere Baustellen ermöglichen und auch jüngere Menschen erreichen, die wir mit unseren anderen Angeboten nicht ansprechen können“, betont Tanja Sehner. In Städten wie Berlin und Köln sind die kunterbunten Essensmärkte schon lange ein Hit, nun ist auch Stuttgart auf den Geschmack gekommen. Wo der Unterschied zu anderen Veranstaltungen wie etwa dem Sommerfest in der Innenstadt ist? „Bei uns stehen nicht die Musik oder das Feiern im Mittelpunkt, sondern wirklich das Essen und das Knowhow drum herum“, sagt Pascal Klein, einer der Initiatoren. Er und Konstantin Ebert von der Firma Kopa haben das Konzept für den Markt entwickelt. Eine Wiederholung sei angesichts der großen Nachfrage mehr als wahrscheinlich, betont Tanja Sehner. Zudem seien weitere Veranstaltungen geplant, „die für unvergessliche Momente auf einer der Baustellen sorgen“. Angedacht sind etwa Konzerte in Tunnelröhren, Lichtinstallationen über Baugruben und Theaterstücke zwischen Baggern. www.be-zug.de/streetfoodmarket



PERSÖNLICH



Hört genau hin:

**Peter Fritz, 58,
Diplom-Physiker und
Immissionsschutz-
beauftragter für Lärm
und Erschütterungen**

Was macht eigentlich ... Herr Fritz?

Sie sind Immissionsschutzbeauftragter. Was tun Sie genau?

Ich bin für die Bereiche Lärm und Erschütterungen im Umfeld der Baustellen zuständig und berate die Bahn unter anderem bei fachtechnischen Fragen. Außerdem gehört es zu meinem Job, mich um die Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger zu kümmern, die an die Bahn herangetragen werden. Es gibt noch einen zweiten Immissionsschutzbeauftragten, meinen Kollegen Achim Lohmeyer, der für Fragen zum Thema Staub und Abgase zuständig ist.

Sind Sie als Beschwerdemanager auch selber vor Ort?

Selbstverständlich schaue ich mir als Immissionsschutzbeauftragter regelmäßig die Baustellen im Stuttgarter Stadtgebiet an. Bei der Umsetzung des mit dem Eisenbahnbundesamt abgestimmten Messekonzeptes zur Überwachung der Baustellen wird durch unser Haus geprüft, ob die tatsächlich auftretenden Geräuschimmissionen innerhalb des im Vorfeld prognostizierten Rahmens liegen. Sollten dabei Abweichungen festgestellt werden, wird begutachtet, welche konkreten Baumaßnahmen verantwortlich sind und welche weiteren Maßnahmen zur Begrenzung von Emissionen und Immissionen ergriffen werden können.

Ist das schon einmal vorgekommen?

Es gibt immer wieder Handlungsbedarf, das ist ganz normal bei einem solchen Projekt. Beispielsweise hatten wir bei der

Erstellung der Detailgutachten zum Baulärm festgestellt, dass die Anwohner in der Rosensteinstraße in ihren Häusern einer zu hohen Lärmbelastung ausgesetzt wären. Daher wurde die in diesem Bereich geplante Lärmschutzwand auf eine Höhe von vier Meter über der Baustraße erhöht.

Sind Sie auch mit den Anwohnern selber direkt im Gespräch?

Natürlich ist es bei einem solchen großen Projekt wie Stuttgart 21, bei dem es viele Betroffenheiten gibt, sehr wichtig, die Menschen so gut wie möglich über die Auswirkungen zu informieren. Die Deutsche Bahn lädt daher regelmäßig in den entsprechenden Stadtteilen, in denen größere Baustellen eingerichtet werden, im Vorfeld zu Informationsveranstaltungen, auf denen wir die Sachverhalte vermitteln und Fragen zum Lärmschutz beantworten.

In welchem Stadtteil müssen sich die Bürger als nächstes auf einen Baustellenbetrieb einstellen?

Bei unserer jüngsten Infoveranstaltung haben wir erst vor kurzem die Anwohner im Kernerviertel eingeladen. Dort wird im Sommer mit dem so genannten Bauabschnitt 25 begonnen, damit ist der Südkopf des Tiefbahnhofs gemeint. Der wird direkt an der Sängerstraße gebaut, was mit Lärm und Erschütterungen verbunden ist. Gleichzeitig wird im direkten Umfeld auch die Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie umgebaut. Auch diese Baustelle wird uns sicher beschäftigen.

37 Brücken

entstehen auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

16.000 Besucher

sind beim ersten Street Food Market auf dem Stuttgarter Nordbahnhofgelände gezählt worden.

120 Kilometer

Bahnstrecke werden zwischen Stuttgart und Ulm neu gebaut.

18 Millionen PKW-Fahrten

werden durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke voraussichtlich pro Jahr auf die Bahn verlagert.