

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

INTERVIEW

Michael Theurer, Bahnbeauftragter
der Bundesregierung **SEITE 8**

PORTRÄT Stuttgart 21 verändert schon bald das Herz der Stadt **SEITE 4**

REPORTAGE Innenansichten der Baustelle am Stuttgarter Flughafen **SEITE 18**

THEMA Regionalhalt beschert Merklingen neue Perspektiven **SEITE 24**



INHALT

PORTRÄT

In der künftigen Maker City in Stuttgart geht es bereits an die Umsetzung **4**

INTERVIEW

Staatssekretär Michael Theurer über die Bahn von Heute und Morgen **8**

IM BILDE

14

REPORTAGE

Volle Kraft voraus für die neue Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern **18**

THEMA

Merklingen – eine Kommune bekommt ganz neue Perspektiven **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Am Schlossgarten 26/1 • 70173 Stuttgart
Telefon: 0711/184217-0 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.its-projekt.de • www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

V.i.S.d.P.: Bernhard Bauer, Vereinsvorsitzender

Realisierung: Netzwerkagentur Lose Bande, Ludwigsburg

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 5, 6, 9 – 13, 19, 20, 25 – 29, 31);
Arnim Kilgus (2, 6, 14, 15, 19, 21); Stadtmessungsamt Stuttgart (7);
Jannik Walter (14, 15, 16, 21); Michael Deufel (20, 22); Sophia Vietz (23, 30);
Thomas Niedermüller (30)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli 2023.



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem
Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Erst wenige Monate ist es her, dass wir die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Betrieb genommen haben. Als sei es das Natürlichste der Welt, sausen seither ICEs und Regionalzüge über die Filstalbrücke auf ihrem Weg nach Ulm oder Stuttgart, die einen mit Tempo 250, die anderen als schnellste Regionalzüge Deutschlands mit stolzen 200km/h. All die politischen Konflikte über zwei Jahrzehnte hinweg, all die zähen und Zeit raubenden Planungs- und Genehmigungsverfahren, all die Mühen der zehnjährigen Bauzeit – Geschichte seit jenem 9. Dezember 2022. Reisende freuen sich über eine Viertelstunde Zeitgewinn zwischen der Neckar- und der Donaumetropole, und die Laichinger Alb jubelt über den neuen Regionalbahnhof Merklingen–Schwäbische Alb, um den herum sich bereits einiges tut, wie sich in dieser Bezug-Ausgabe nachlesen lässt. Der zehntausendste Zug fährt dieser Tage über die Hochgeschwindigkeitsstrecke, schnell und digital, ohne zu zuckeln oder zu ruckeln. Bahnreisen von seiner schönsten Seite!

Dieses Großprojekt war, ist und bleibt eine lohnende Investition. Und so nimmt es nicht Wunder, dass auch Ministerpräsident Winfried Kretschmann – einst Gegner des Projekts – bei der Eröffnung bekannte: „Wir brauchen mehr Schnellfahrstrecken!“ Richtig, wenn wir alle miteinander die Mobilitätswende in Deutschland schaffen wollen, brauchen wir schnellere, bessere, zuverlässigere Bahnverbindungen. Ein Thema, das auch den Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Michael Theurer, umtreibt, der als Beauftragter der Bundesregierung für den Bahnverkehr im Interview Rede und Antwort steht.

In Stuttgart ruhen wir uns keineswegs aus auf unseren noch frischen Lorbeeren, sondern nehmen entschlossen das nächste große Ziel ins Visier: Inbetriebnahme von Stuttgart 21 pünktlich zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025. Je näher der Tag rückt, an dem der neue Stuttgarter Hauptbahnhof und seine Zulaufstrecken ans Netz gehen, desto konkreter werden zugleich die Pläne für den neuen Stadtteil Stuttgart Rosenstein im Herzen der Stadt. In der künftigen Maker City an den Wagenhallen geht es bereits in die Umsetzung. Erklärtes Ziel dabei ist, bis zur Internationalen Bauausstellung im Jahr 2027 bereits einiges vorzeigen zu können. Grund genug, auch dieses Thema in der aktuellen Ausgabe zu beleuchten. Bis der neue Hauptbahnhof in Betrieb geht und damit noch größere Flächen inmitten der Stadt frei werden können, gilt es freilich noch viele große Herausforderungen zu meistern: Der künftige Hauptbahnhof sieht derzeit noch mehr nach einem ikonischen Museum als nach Zugverkehr aus, der Bonatzbau ist noch eine entkernte Hülle ohne Innenleben, und am künftigen Flughafen-Bahnhof werden noch fleißig Tunnel gegraben. Doch es



Olaf Drescher

**Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH**

Bernhard Bauer

**Vereinsvorsitzender der
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.**

sind nur noch rund 200 Meter, im Juli werden wir dort den letzten Tunneldurchschlag für Stuttgart 21 feiern – mehr als 56 Kilometer sind dann für das Jahrhundertprojekt gegraben, unter den oft schwierigen verkehrlichen, logistischen und geologischen Bedingungen der Landeshauptstadt. Was für eine gewaltige Leistung!

Bereits zuvor wird die 28. und somit letzte Kelchstütze für das Dach des künftigen Hauptbahnhofs betoniert sein, in einem Jahr wird das Dach ganz geschlossen sein. Die Gleisbauer haben sich bereits bis an den Bahnhof herangearbeitet, wo es dann Schritt für Schritt an den Innenausbau geht. Ebenso wie im 1922 eingeweihten Bonatzbau, der künftig ein modernes und angemessen prächtiges Empfangsgebäude für den neuen Hauptbahnhof sein wird: In dem denkmalgeschützten Gemäuer ist die Entkernung abgeschlossen, der Rohbau hat begonnen. Doch was heißt hier Rohbau? Nichts weniger als ein Neubau ist es, der hinter den altherwürdigen Fassaden entsteht. Reisende können sich auf ein attraktives Angebot an Waren, Dienstleistungen und ein Hotel freuen.

Bei alledem wollen wir ein anderes Projekt nicht außen vor lassen, dass im Zuge von Stuttgart 21 entsteht: Der Digitale Knoten Stuttgart, ein Pilotprojekt in Deutschland – erstmals wird ein kompletter Schienenknoten für Fernverkehrszüge, für den Regionalverkehr und für die S-Bahn digital. Allein auf der S-Bahn-Stammstrecke, durch die alle Linien verkehren, bringt das 35 Prozent mehr Kapazität. Das zentrale digitale Stellwerk in Waiblingen ist bereits im Rohbau fertig, doch Bauen im bestehenden Schienennetz ist um einiges anspruchsvoller. Um unser großes Ziel zu erreichen, können wir Reisenden Beeinträchtigungen nicht immer ersparen, weil vieles, was wir für den Digitalen Knoten Stuttgart bauen, unter rollendem Rad geschieht. Doch dies ist schlicht notwendig, wenn wir den Bahnknoten Stuttgart fit machen wollen für die Zukunft. Und nichts anderes als dies wollen wir: eine der modernsten Bahnregionen Europas werden!

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke gibt den nötigen Rückenwind für unsere nächste große Mission: Stuttgart 21! Und damit Sie sich davon überzeugen können, wie weit wir inzwischen gekommen sind mit dem Mega-Projekt, haben wir uns dazu entschlossen, auch in diesem Jahr nochmals Tage der offenen Baustelle anzubieten – trotz aller großen logistischen Herausforderungen. Wir freuen uns, wenn Sie von Karsamstag bis Ostermontag, vom 8. bis 10. April, bei uns auf der Baustelle für den einzigartigen Bahnhof vorbeischaun, der augenscheinlich seiner Fertigstellung entgegensteht. Wir wünschen Ihnen mit diesem Magazin viel Vorfreude – auf das, was ansteht und noch kommt.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

PORTRÄT

Die Stadt in der Stadt

Je näher der Tag rückt, an dem der neue Durchgangsbahnhof von Stuttgart 21 und seine Zulaufstrecken ans Netz gehen, desto konkreter werden die Pläne für den neuen Stadtteil Stuttgart Rosenstein im Herzen der Stadt. In der künftigen Maker City an den Wagenhallen geht es jetzt in die Umsetzung.

Wer zu den zahlreichen Besucherinnen und Besuchern gehört, die sich die neue Dauerausstellung zu Stuttgart Rosenstein angesehen haben, der weiß, was die Zukunft verspricht: eine ganz neue, kreative Nutzung von städtischem Raum, der mitten in der City gewissermaßen im Dornröschenschlaf liegt und in Bälde erweckt werden will. Stadt ist, was man daraus macht – und das Vorhaben ist gewaltig: Auf 85 Hektar soll ein innovativer und ökologisch modellhafter Stadtteil entstehen, ein klimagerechtes und nachhaltiges Quartier, in dem sich Wohnen und Arbeiten auf ganz neue Weise verbinden, getragen von einem modernen Mobilitätskonzept. „Die Erwartungen der Menschen sind hoch, die Begeisterung für dieses faszinierende und nachhaltige Zukunftsprojekt steigt spürbar“, sagt Andrea Klett-Eininger.

Die Stuttgarter Stadtdirektorin begleitet das Projekt Stuttgart 21 schon länger als viele andere, seit die Projektpartner im Sommer 2007 eine Absichtserklärung zur Finanzierung unterschrieben haben, das sogenannte Memorandum of Understanding – seinerzeit ein wichtiger politischer Durchbruch. Inzwischen ist viel Wasser den Nesenbach hinabgeflossen – und noch mehr gebaut worden. Erst jüngst konnte mit großem Bahnhof die Inbetriebnahme der Neubaustrecke nach Ulm gefeiert werden. Im Stuttgarter Stadtgebiet ist der Baufortschritt überall spürbar und weithin sichtbar.

Unter anderem sind zwischenzeitlich die Tunnelarbeiten weitgehend abgeschlossen und auch stadtbildprägende Bauwerke wie die Neckarbrücke vollendet. Die schwungvollen Kelchstützen und Bahnsteige der neuen Bahnhofshalle sind längst keine Vision mehr, sondern fertig in Beton gegossen. „Eine unglaubliche Architektur, die fast schon kathedralen Charakter hat“, findet Andrea Klett-Eininger. „Gleichzeitig bedeutet dieser Baufortschritt, dass jener Tag näher rückt, an dem im Herzen Stuttgarts ein neues Quartier gebaut werden kann – eine Stadt in der Stadt. 85 Hektar im Stadtzentrum werden durch den Rückbau der Gleisanlagen für den Wohnungsbau frei“, sagt die Stadtdirektorin. Die Ansprüche an das neue Quartier wurden 2016 im Memorandum Rosenstein festgeschrieben, dem Ergebnis einer informellen Bürgerbeteiligung. Auf dieser Basis war zwei Jahre später ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb mit dem Ziel ausgeschrieben worden, eine erste Vision des Stadtquartiers zu skizzieren. Der Siegerentwurf der Arbeitsgemeinschaft asp Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur dient seither als Grundlage für alle weiteren städtebaulichen Planungen sowie für den Rahmenplan, der die Leitplanken festlegt.

Stuttgart Rosenstein ist folgendermaßen aufgeteilt: das geplante Rosensteinviertel am Rosensteinpark, das direkt an den Stuttgarter Hauptbahnhof angrenzende



Die Stuttgarter Stadtdirektorin Andrea Klett-Eininger begleitet das Projekt Stuttgart 21 schon seit vielen Jahren. 85 Hektar im Stadtzentrum werden durch den Rückbau der Gleisanlagen für den Wohnungsbau frei.



Ein Projekt, das neue Perspektiven schafft für die Entwicklung Stuttgarts.

Europaquartier sowie die zukünftige Maker City an den Wagenhallen, die als offizielles Projekt der Internationalen Bauausstellung (IBA) 2027 entwickelt wird. Teil der Planung ist zudem der Gleisbogenpark, dieser könnte mit dem Erhalt einiger historischer Anlagen und Bauwerke in diesem Bereich die bewegte und bewegende Bahngeschichte bewahren. Gleichzeitig sollen durch den Park die Viertel miteinander und mit den umliegenden Stadtbezirken verbunden werden.

Weit vorangeschritten sind die Planungen dabei insbesondere für das Plangebiet C1, also das Quartier Maker City. „In diesem Bereich können wir als erstes mit dem Bauen beginnen“, sagt Andrea Klett-Eininger. Erklärtes Ziel ist, bis zur Internationalen Bauausstellung im Jahr 2027 bereits „einiges vorzeigen zu können“. Das IBA-Projekt umfasst eine Fläche von rund 7,8 Hektar am Rande der Gleisanlagen. Gebaut werden kann hier deshalb schon früher, weil auf dieser Fläche keine Gleise

liegen, die abgebaut werden müssten. Lediglich ein kleines Teilgebiet wird von der Bahn noch für den Abtransport des Aushubs in Eisenbahnwaggons gebraucht.

„Die Idee dabei ist, rund um die Wagenhallen ein Modellquartier mit neuen ökologisch-sozialen Wohnformen und einer gemischten Nutzung entstehen zu lassen. Markenzeichen wird dabei wohl das Ausweichquartier der Württembergischen Staatstheater sein, also die Interimsoper, die nach Fertigstellung und Umzug für gute zehn Jahre genutzt werden soll“, so Klett-Eininger. Aktuell läuft noch der Realisierungswettbewerb, der im Oktober 2022 ausgeschrieben wurde. Aus dem Bewerberfeld wurden 20 namhafte Architekturbüros aus sieben europäischen Ländern ausgewählt. Im Juni dieses Jahres soll der Siegerentwurf vorgestellt werden.

Die Herausforderung liegt unter anderem darin, die Interimsspielstätte für rund 1.200 Zuschauer und mit einem über 30 Meter hohen Bühnenturm so zu konzipieren, dass sich nach dem Auszug der Oper Möglichkeiten für eine Weiternutzung der Module an anderer Stelle für andere Projekte eröffnen. „Die Frage der Nachnutzung ist die große Aufgabe, die das Projekt für die Architekten sehr interessant macht und zu einer regen Teilnahme geführt hat“, sagt Andrea Klett-Eininger. Herausfordernd ist laut ihren Worten zudem auch die Vorgabe, dass in den oberen Stockwerken der beiden weiteren geplanten Baukörper bereits während des Opernbetriebs Wohnungen untergebracht werden sollen.

„Ein wichtiges Ziel dabei ist die soziale Durchmischung des Quartiers“, sagt Andrea Klett-Eininger. So soll hier unter anderem beispielhaft gezeigt werden, dass Produktionsstätten auch im Zentrum der Stadt möglich und mit ruhigem Wohnen vereinbar sind. Dabei gehe es nicht nur um eine Kunst-Manufaktur, sondern auch um Handwerksbetriebe, die auch in der Innenstadt gebraucht würden, einen Ort des gemeinsamen Entwickelns, Erfindens, Produzierens und Wohnens. Eine Art urbanes Labor, das Raum bietet, kreative und innovative Vorstellungen vom modernen Leben und Arbeiten zu verwirklichen. Gleichzeitig soll das Viertel ein „Plusenergiequartier“ werden. „Wir wollen hier einen innovativen Quartiershub entwickeln, der für den gesamten künftigen Stadtteil Stuttgart Rosenstein zum Vorbild wird“, erklärt Andrea Klett-Eininger, die seit November 2018 auch als Vorstandsvorsitzende des Verkehrswissenschaftlichen Instituts und Vorsitzende des Kuratoriums amtiert – und sich als solche intensiv mit dem Zukunftsthema Mobilität auseinandersetzt.

So will die Stadt bei Stuttgart Rosenstein auch im Bereich der innerstädtischen Mobilität neue Wege gehen und ein autoarmes Quartier mit einer Null-Emissionszone

entwickeln. Entsprechende Beschlüsse zum „ruhenden Verkehr“ wurden Ende vergangenen Jahres im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik bereits gefasst. Unter anderem sieht der Beschluss je Wohnung maximal 0,3 Kfz-Stellplätze vor. Im Teilgebiet A2, also im Europaquartier, sinkt der Stellplatzschlüssel wegen der unmittelbaren Nähe zum Stuttgarter Hauptbahnhof sogar auf 0,2 Kfz-Stellplätze pro Wohnung. Um gleichzeitig die Carsharing-Angebote auszubauen, soll zudem für jeweils zehn Wohnungen ein Stellplatz für ein Carsharing-Fahrzeug geschaffen werden.

Insgesamt sollen in Stuttgart Rosenstein zwischen 4.800 und 5.800 Wohneinheiten entstehen, dazu acht Schulen, 24 Kitas sowie zahlreiche soziale und kulturelle Einrichtungen, Sport- und Freizeitanlagen. Auf rund 20 Hektar ist zudem eine Erweiterung der Parkanlagen, Grünflächen und Biotope geplant. Ein Schwerpunkt soll dabei auf bezahlbarem Wohnraum liegen, was angesichts der aktuellen Wohnungsnot ein Gebot der Stunde sei, so Andrea Klett-Eininger. Das große Plus dabei ist, dass die Flächen bereits seit 2001 Eigentum der Stadt Stuttgart sind: Rund 425 Millionen Euro hat die Landeshauptstadt der Deutschen Bahn einst für das Filetstück überwiesen. Ein Glücksfall aus heutiger Sicht, auch wenn die Stadt noch bis zum Rückbau der Gleise warten muss, bis sie Zugriff auf die Grundstücke hat. „Es ist ein großer Vorteil, wenn eine Kommune ein Stadtquartier selber entwickeln und festlegen kann, wie hoch der Anteil an bezahlbarem Wohnraum ist, wie das Thema Mobilität angegangen werden soll und welche soziale Infrastrukturen braucht“, sagt Andrea Klett-Eininger.

Aus gutem Grund wird Stuttgart Rosenstein von Beginn an vor allem als eines bezeichnet: eine Jahrhundertchance. Entsprechend groß sind auch die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger, die sich laut Umfrage mit großer Mehrheit auf das neue Viertel freuen und die Vielzahl an Vorteilen erkennen. Der Stadt sei es immer wichtig gewesen, so Andrea Klett-Eininger, die Menschen mitzunehmen, sie zu beteiligen und nach ihrer Meinung zu fragen. Die neue Ausstellung neben dem Stuttgarter Rathaus ist dabei Teil dieses Konzepts. Sie bietet nicht nur die Möglichkeit, Bewertungen und Kommentare abzugeben. In Planung ist unter anderem auch ein breit angelegter Diskurs mit Fachwelt und Bürgerschaft, bei dem sich jeder mit seinen Belangen einbringen kann. Ab diesem Sommer wird zudem eine Wanderausstellung auf Tour in verschiedene Stadtbezirke gehen. „Es ist uns wichtig, vor Ort aktiv auf die Menschen zuzugehen. Auch und besonders auf jene, die nicht zu uns kommen können“, sagt Klett-Eininger.

Die Projekte Stuttgart 21 und Stuttgart Rosenstein sind sicher mit die spannendsten Projekte, die eine Stadt zu



bieten hat. Es geht neben den rein fachlichen Fragen zum Bau immer auch darum, wie die künftigen Generationen leben wollen, wie man in Zukunft Arbeiten und Wohnen miteinander verbinden kann. Damit verbunden ist aber auch die Herausforderung für die Verwaltung, wie wir eine Herkulesaufgabe wie die Entwicklung eines urbanen und klimaneutralen Modell-Stadtteils bewältigen können. „Die nächsten Jahre werden für die Stadt, für die Verwaltung und die Bürgerinnen und Bürger ganz entscheidend, um eine gute Planung auf den Weg zu bringen und umzusetzen“, sagt Andrea Klett-Eininger. „Darauf freue ich mich, auch wenn ich dann schon im Ruhestand sein werde – aber immer noch mit großem Interesse den Projektfortschritt verfolge.“

Vorangeschritten sind die Planungen bereits für das Plangebiet C1, das Quartier Maker City.

INTERVIEW

„Stuttgart setzt globale Standards“

Früher war er OB in Horb, jetzt ist er Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr: Michael Theurer über schnelle Zugverbindungen, die Gäubahn und Stuttgart 21. Für den Staatssekretär ein visionäres Projekt, bei dem „Dinge gebaut wurden, von denen die Welt nicht wusste, dass man sie überhaupt bauen kann.“

Herr Theurer, Sie sind von der Bundesregierung beauftragt, den Schienenverkehr in dieser Republik voranzubringen. Mal angenommen, Sie könnten zaubern. Was würden Sie weg- oder herzaubern?

Michael Theurer: Wenn ich könnte, dann würde ich ein intaktes Schienennetz herbeizaubern, das keine Wünsche offenlässt und über eine moderne digitale Signaltechnik verfügt. Wegzaubern würde ich gerne die vielen Störungen, die es derzeit gibt, weil wir einen immensen Instandhaltungsrückstand haben.

Gehen wir ins Detail ...

Michael Theurer: ...gerne!

Es gibt bei der Deutschen Bahn zwei offenkundige Probleme: das eine ist die Pünktlichkeit, das andere der enorme Sanierungsstau. Fangen wir mit der Infrastruktur an: Wie ist die Lage aus Sicht des Experten?

Michael Theurer: In der Infrastruktur des Bestandsnetzes gibt es Stau. Viele Instandsetzungen wären eigentlich fällig. Zudem haben wir eine Reihe von Engpässen im Schienennetz. Bei den 33.500 Kilometern, die wir vorhalten, haben wir teilweise eine Infrastruktur noch aus dem Dampflokeitalter. Wir wollen von dem besagten Dampflokeitalter möglichst schnell ins Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs kommen, insbesondere im Fernverkehr. Nachbarländer wie Frankreich haben das bereits flächendeckend umgesetzt. So ist es möglich, mit der Bahn von Stuttgart in rund drei Stunden nach Paris zu fahren. Ähnlich weit entfernt liegt Berlin. Für diese Strecke sitzen die Reisenden leider sechs Stunden, also doppelt so lange, im Zug. Das sollten wir, das wollen wir und das werden wir ändern.

Was sind aktuell die wichtigsten Zukunftsprojekte im Deutschen Netz bei der Infrastruktur?

Michael Theurer: Das wichtigste Thema ist für mich die Digitalisierung. Das digitale Management ermöglicht es, die Kapazitäten im Bestandsnetz um drei bis fünf Prozent zu erhöhen durch eine bessere Ausnutzung bestehender Kapazitäten. Ein ganz wichtiges Element ist auch die europäische Zugsicherung, ETCS genannt, die durch Blockverdichtung zusätzliche Kapazitäten ermöglicht, in manchen Fällen mehr als 30 Prozent zusätzlich. Bei diesen wichtigen Themen richten sich alle Augen auf den Digitalen Knoten Stuttgart, denn hier betreten wir weltweit Neuland. Es gibt in keinem anderen Land der Welt, auch nicht in der Schweiz, eine Digitalisierung eines Vollknotens, wie sie in Stuttgart geplant ist, wo auf ETCS Level 2, wie das in der Fachsprache heißt, der Zugverkehr mit einer automatisierten Steuerung gemanagt wird. Das wird in Stuttgart realisiert bis 2025/2026 und im ganzen Knoten Stuttgart bis 2030. Dafür haben wir die Finanzmittel jetzt in der neuesten Finanzierungsvereinbarung freigegeben.



Weltweit Neuland – ist das, um in der Bahnsprache zu bleiben, nicht ein wenig großspurig?

Michael Theurer: Nein. In Stuttgart werden durchaus globale Standards gesetzt.

Das heißt, es fahren bald unbemannte Raumschiffe über die Schienen, gesteuert von Hochleistungsrechnern?

Michael Theurer: Nein, wo denken Sie hin?

Die Frage ist, wo Sie hindenken?

Michael Theurer: Fahrerlose Züge gibt es bisher nur in einigen geschlossenen Systemen. In Verkehrsknoten mit einem dichten Verkehr ist der fahrerlose Betrieb noch Zukunftsmusik. Daran wird auch gearbeitet, aber das wird noch länger dauern. Was wir konkret umsetzen können, ist die sogenannte Automatic Train Operation, kurz ATO. Sie wird eine dichtere Zugfolge ermöglichen, es bleibt aber weiter eine Fahrerin oder ein Fahrer an Bord. Man kann das mit dem Autopiloten

beim Flugzeug vergleichen. Im Zweifelsfall greift der Mensch ein. Raumschiffe fahren bei uns nicht über die Schienen. Und das ist auch gut so.

Das zweite große Problem der Bahn ist die Pünktlichkeit. „Gewissheit ist die Grundlage, nach der die menschlichen Gefühle verlangen“, hat Honoré de Balzac einmal gesagt. Aber mit der Gewissheit ist das so eine Sache, wenn fast 30 Prozent der Züge im Fernverkehr nicht pünktlich sind. Quo vadis Bahn?

Michael Theurer: Die Pünktlichkeitswerte im Fernverkehr haben 2021 einen historischen Tiefstand erreicht. Das ist außerordentlich beklagenswert. Wir haben als Bundesregierung eine klare Erwartungshaltung an den Vorstand der Deutschen Bahn artikuliert und wollen Pünktlichkeitsziele künftig im Zielsystem des Managements stärker verankern als das bisher der Fall war.

Was nützt das beste Management, wenn die Schienennetze kränkeln?

Michael Theurer: In der Tat führt der Sanierungsstau im Netz zu teilweise überraschenden Ausfällen von Oberleitungen oder Gleisanlagen und auch Signaltechnik. Das ist neben krankheitsbedingten Ausfällen von Personal eine der Hauptursachen für die mangelnde Pünktlichkeit. Wir haben uns als Bundesregierung insbesondere die Instandsetzung des Netzes als zentralen Baustein vorgenommen.

Was bedeutet denn das ganz konkret?

Michael Theurer: Zum einen haben wir gemeinsam mit der DB eine Generalsanierung der am meisten belasteten Korridore vereinbart. Dabei verabschieden wir das viel zu lange genutzte Konzept „Bauen unterm rollenden Rad“ und sperren die Korridore jeweils komplett, um in kürzester Zeit mit allen Gewerken zu erneuern und zu modernisieren. Bis 2030 werden wir so die Nadelöhre im Netz beseitigt haben. Zum anderen haben wir mit der Beschleunigungskommission Schiene, die Bundesverkehrsminister Wissing eingesetzt hat und die ich geleitet habe, konkrete Maßnahmen erarbeitet, die in den nächsten drei bis fünf Jahren umgesetzt werden können. Da geht es um die Beseitigung von Engpässen, um die Schließung von Elektrifizierungslücken, es geht um ein digitales Fahrplan- und Kapazitätsmanagement, und es geht um eine neue Finanzierungsarchitektur.

Mit solchen Plänen dürften Sie bei den Grünen gut dastehen, denen die Liberalen ja sonst nicht immer ganz so grün sind?

Michael Theurer: In der Ampelkoalition aus SPD, Grünen und FDP haben wir vereinbart, dass die Schiene als klimafreundlicher Verkehrsträger ein zentraler Bestandteil ist, um die Klimaschutz- und Mobilitätsziele zu erreichen. Und wir haben in der Tat sehr ambitionierte Ziele vereinbart: Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr und eine deutliche Erhöhung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene, von derzeit etwas unter 20 Prozent im Schnitt auf 25 Prozent. Das wollen wir alles bis 2030 hinkriegen. Angesichts des maroden Zustands des Netzes sind diese Ziele außerordentlich ambitioniert. Das fordert uns wirklich alle Anstrengungen ab in einem engen Schulterschluss nicht nur



zwischen den Regierungsparteien, sondern auch zwischen Bund, Ländern und Gemeinden.

Ein zentrales Element ist dabei auch das Deutschlandticket?

Michael Theurer: Das sogenannte Deutschlandticket ist die Fortsetzung, nachdem wir beim 9-Euro-Ticket gesehen haben, dass es eine Erfolgsgeschichte wird, wenn man den Tarifschunzel ebenso überwindet wie die Grenzen von Tarifverbänden. Auf diese Weise gelingt es, deutlich mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf die klimafreundliche Bahn zu bewegen.

Was müsste aus Ihrer Sicht jenseits des Deutschlandtickets passieren, damit in naher Zukunft noch mehr Menschen auf die Bahn umsteigen?

Michael Theurer: Die Erfahrung mit dem 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass viele Menschen durchaus begeistert Bahn fahren. An manchen Tagen war die Nachfrage so groß, dass die zur Verfügung stehenden Züge, insbesondere auf touristischen Strecken, an die Kapazitätsgrenzen kamen. Erforderlich für die Zukunft ist ein kundenfreundliches, papierloses Ticketsystem, das Verbundgrenzen und Tarifzonen überwindet. Mindestens genauso wichtig ist aber natürlich der konsequente Ausbau der Infrastruktur.

Wie konkurrenzfähig ist die Bahn aus Ihrer Sicht im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern, und wie kann die Politik auf diesen Markt einwirken?

Michael Theurer: Die Bahn ist dann konkurrenzfähig, wenn sie ihre Systemvorteile ausspielen kann. Das gilt im Güterverkehr, wenn Trassen dafür reserviert sind. Heute ist es so, dass ein Güterzug oft hinter dem Nahverkehr herbummeln muss, weil es keine Gleise gibt, die ein Überholen ermöglichen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Güterzuges liegt derzeit bei 50 km/h.

Da hätte man mehr erwartet. Wie sieht es denn bei der Konkurrenz auf der Straße aus?

Michael Theurer: Der LKW ist auf den von Staus überbelasteten Autobahnen mit 70 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit immer noch deutlich schneller. Das kann nicht sein. Ein moderner Güterzug kann heute 100 km/h und mehr auf die Strecke bringen. Bei Distanzen von mehr als 200 Kilometern ist ein Güterzug gegenüber dem LKW und auch gegenüber dem Binnenschiff konkurrenzlos, wenn er durchfahren kann, statt beispielsweise hinter dem Nahverkehr herzufahren. Klar ist aber: Es geht hier nicht um ein Entweder-oder. Wenn wir uns die langfristigen Verkehrsprognosen anschauen, wird sehr deutlich, dass wir alle Verkehrsträger brauchen.

Das heißt, der Lkw hat im Güterverkehr derzeit gute Argumente gegenüber der Bahn. Wie sieht es im Personenverkehr aus. Ist da auch das Auto in der Pole-Position?

Michael Theurer: Auch hier geht es nicht darum, die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Die Menschen sollen selbst entscheiden können, wie sie sich fortbewegen – Politik muss dafür sorgen, dass es in Zukunft klimaneutral funktioniert. Im Personenverkehr geht es meistens um Fahrzeiten. Dort, wo wir eine funktionierende Infrastruktur haben, etwa bei der ausgebauten Strecke München–Nürnberg–Erfurt–Berlin, können wir sehen, dass beispielsweise zwischen Nürnberg und Berlin bei einer Fahrzeit von lediglich rund drei Stunden und zehn Minuten keine Flugverbindungen mehr angeboten werden. Das heißt, salopp gesagt, dort ist der gesamte Flugverkehr auf die Schiene verlagert worden. Auch zwischen München und Berlin macht der ICE dem Flugverkehr kräftig Konkurrenz, gerade die Verkürzung der Fahrzeiten ist deshalb im Wettbewerb mit dem Flugzeug und auch mit dem Auto eine ganz entscheidende Stellgröße. Aus diesem Grund arbeiten wir mit Hochdruck an weiteren Verbesserungen im Netz.

Was steht da zeitnah an?

Michael Theurer: Im Südwesten beispielsweise das Bahnprojekt Ulm–Augsburg, das dafür sorgen wird, dass man im Halbstundentakt von Mannheim über Stuttgart und Ulm bis nach Augsburg und München fahren kann. Die wichtigen Zentren entlang der Strecke werden dann jeweils deutlich schneller erreicht, wir reden da von Kategorien von einer halben Stunde. Also beispielsweise von Stuttgart nach München in eineinhalb Stunden – das ist konkurrenzlos schnell, auch gegenüber dem Auto.

Wagen Sie doch mal einen zeitlichen Ausblick auf die angesprochene Strecke hinter der Strecke, also auf die Trasse zwischen Ulm und Augsburg?

Michael Theurer: Im Moment arbeitet die Bahn Varianten aus, die in die engere Auswahl gehen. Wir hoffen, dass bis Ende 2024 eine Vorzugsvariante präsentiert werden kann, die dann auch vom Deutschen Bundestag genehmigt wird. Wir sind mit Hochdruck dran. Einen genauen Zeitpunkt für einen Spatenstich kann ich leider nicht nennen. Ich persönlich hoffe, dass der Spatenstich für Augsburg–Ulm vor 2030 erfolgt.

Es gibt ja den hübschen Spruch, der dem Ex-VfB-Star und Bayern-Spieler Thomas Strunz zugeschrieben wird, wonach das Schönste an der schwäbischen Landeshauptstadt Stuttgart die Autobahn nach München ist. Das heißt, in absehbarer Zeit könnte es heißen: Das Schönste an Stuttgart ist die schnelle Schiene nach München?

Michael Theurer: Zunächst einmal hat Stuttgart so viel zu bieten, dass man nicht nach München muss, um es schöner zu haben. Gleichwohl ist die Achse Stuttgart–München natürlich enorm wichtig, vor allem auch wirtschaftlich. Deshalb sind schnelle Zugverbindungen ein ganz entscheidender Faktor. Man sieht beispielsweise



an der Strecke Stuttgart–Mannheim–Frankfurt/Flughafen–Köln, dass hier so kurze Fahrzeiten mit dem Zug ermöglicht werden, dass die meisten Menschen das Auto stehen lassen und auf die umweltfreundliche Bahn setzen. Genau das ist der richtige Ansatz. Gleichzeitig sehen wir aber natürlich auch, dass für die Erschließung des ländlichen Raums, aber natürlich auch für den Transport von Gütern auch künftig Autos und Lieferwagen ihre Rolle haben werden. Die Zukunft des Verkehrs ist intermodal – und sie muss vor allen Dingen auch klimaneutral sein!

In Deutschland geht es rein planerisch und vor allem bei den Genehmigungsverfahren oft nur im Schnecken tempo voran. Nicht von ungefähr dauerte es zehn Jahre, bis die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm fertig war. Bei Stuttgart 21 werden von den ersten Visionen bis zur Einweihung annähernd 40 Jahre vergangen sein. Ist das nicht ein Armutszeugnis für den Standort Deutschland?

Michael Theurer: Wenn an wichtiger Schieneninfrastruktur in Deutschland wie beispielsweise an der Rheintalbahn 60 Jahre lang gebaut wird, ist das entschieden zu lang. Vor diesem Hintergrund haben wir uns als neue Bundesregierung zum Ziel gesetzt, die Planungs- und Genehmigungszeiten deutlich zu verkürzen.

Was ist kurz für Sie, Herr Theurer?

Michael Theurer: Wir wollen die Planungs- und Genehmigungszeiten halbieren! Erste Gesetzesnovellen sind dazu bereits in der Umsetzung. So wurde beispielsweise das sogenannte Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz geändert, was zu einer deutlichen Beschleunigung der Genehmigungen führen soll.



Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – das klingt einmal mehr nach sehr viel Bürokratie. Ist das nicht nervig?

Michael Theurer: Nicht von ungefähr ist der Bürokratieabbau im Koalitionsvertrag als wichtiges Ziel festgeschrieben. Ich bin da ganz bei Ihnen: Die Dokumente, die bei einem Bauantrag eingereicht werden müssen, sind teilweise unvorstellbar. Ein großes Vereinfachungspotenzial liegt allein schon in der Digitalisierung der Genehmigungsprozesse. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass moderne Infrastruktur anders als noch vor Jahrzehnten heute eine hohe Komplexität hat, weil dabei beispielsweise auch die berechtigten Belange des Arten-, Natur- und Umweltschutzes stärker zu berücksichtigen sind. Es gibt sehr weitreichende Beteiligungsrechte, nicht nur für Bürgerinnen und Bürger, sondern auch für Umweltverbände. Deshalb ist die große zu lösende Aufgabe, einerseits diese Interessen zu sehen, aber trotzdem die Verfahrensdauern zu verkürzen.

Mit Verlaub, das klingt nach eierlegender Wollmilchsau?

Michael Theurer: Mit Verlaub, genau da sind wir politisch dran! Bei Verkehrsinfrastruktur wollen wir, wie auf dem Energiesektor bei Stromleitungen und LNG-Terminals geschehen, ins Gesetz mit aufnehmen, dass es sich hierbei um systemrelevante Infrastruktur handelt, die im öffentlichen Interesse liegt. Dadurch stärken wir die Position der Projekte – auch in Gerichtsverfahren.

Eine Strecke, bei der diese ganzen Genehmigungsverfahren erledigt sind, ist vor kurzem eingeweiht worden. Die Rede ist von der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Es hat länger gedauert, hat es sich auch gelohnt?

Michael Theurer: Als ich für die Bundesregierung bei der Einweihung der Strecke dabei war, hat mich das, was ich da gesehen und auch gespürt habe, wirklich begeistert. Das ist die Schieneninfrastruktur des 21. Jahrhunderts. Wenn man die kurvigen und steilen Strecken der Vergangenheit auf sich wirken lässt und danach auf dieser Neubaustrecke im Zug sitzt, dann spürt man, was Zukunft ist. Ich bin überzeugt, dass wir von dieser Strecke im Südwesten und in der Bundesrepublik profitieren,

umso mehr, wenn dieses Projekt seine Wirkung dann auch in Gänze entfaltet.

Ein Abschnitt ist geschafft, der nächste wartet. Die europäische Magistrale von Frankreich nach Ungarn ist rund 1.500 Kilometer lang. Die Franzosen sind fertig – die Strecken in Deutschland nicht. Was machen die Franzosen besser?

Michael Theurer: Die Franzosen haben in einem Kraftakt die Infrastruktur für ihre Hochgeschwindigkeitszüge TGV gebaut. Es gibt dort Strecken, auf denen Züge 300 km/h fahren. Das reduziert die Fahrzeiten enorm. Denken Sie an die Reise zwischen Stuttgart und Paris. Dafür braucht es heute dank dieser Infrastruktur kaum mehr als drei Stunden. Das ist hochattraktiv. Für uns in Deutschland heißt das: Wir müssen die auch bei uns geplanten Ausbau- und Neubaustrecken jetzt zügig fertig planen und bauen, damit wir leistungsfähiger und schneller werden. Es muss letztlich besser gelingen, den Hochgeschwindigkeitsverkehr zu trennen vom Nahverkehr und vom Güterverkehr.

Da gibt's doch bestimmt an einigen Stellen Gegenwind?

Michael Theurer: Tatsächlich spüren wir in der politischen Debatte oft auch Unbehagen und Kritik. Aber lassen Sie es mich klar sagen: Wir bauen hier für die Menschen, nicht gegen sie. Wenn wir uns vor Augen halten, wie die Schiene gegenüber der Straße in den vergangenen vierzig Jahren das Nachsehen hatte, dann muss man jetzt einfach dem Verkehrsträger Schiene erlauben, dass er eine moderne Gestalt bekommt. Für uns ist die Instandsetzung des Bestandsnetzes, verknüpft mit einigen wenigen Neubaustrecken an strategischen Stellen, kein Gegensatz. Das ist ein Gebot der Stunde.

Ein Thema, das die Gemüter rund um Stuttgart erhitzt, ist der Ausbau der Gäubahn. Wie ist aktuell politisch der Stand?

Michael Theurer: Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die Einbindung der Fernverkehrsverbindung Zürich–Singen–Stuttgart in den neuen Hauptbahnhof von Stuttgart 21 fest zugesagt ist. Fakt ist dabei, dass der ursprünglich geplante Planfeststellungsabschnitt 1.3b, also die Führung der Gäubahn über die S-Bahn und ein drittes Flughafengleis, nicht verwirklicht worden ist – und folglich mit der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs und des digitalen Knotens Stuttgart in den Jahren 2025/2026 eine Unterbrechung der Gäubahn entsteht. Das ist ein absolut unbefriedigender Zustand für die Menschen, die südlich von Stuttgart wohnen. Das sind immerhin entlang der Gäubahnstrecke mehr als eine Million Menschen, die angewiesen sind auf eine gute Anbindung an den Fernverkehr. Deshalb hat die Bundesregierung eine Entscheidung im Zuge des Deutschland-Taktes getroffen, nämlich die Gäubahn auszubauen über den Pfaffensteigtunnel. Die Deutsche Bahn als Trägerin des Vorhabens plant in

Rekordzeit an diesem Pfaffensteigtunnel, so dass noch im Laufe des Jahres 2023 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung fertiggestellt werden soll.

Und wann rechnen Sie mit dem Baubeginn?

Michael Theurer: Der Baubeginn ist für 2026 geplant. Für mich ist der Ausbau der Gäubahn und die Einbindung der Gäubahn über den Pfaffensteigtunnel in den neuen Tiefbahnhof ein Modellprojekt für die Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben. Im Übrigen wird in absehbarer Zeit ein erster Abschnitt bei der Gäubahn in den Betrieb gehen, nämlich der zweigleisige Ausbau von Horb nach Neckarhausen...

...was den früheren Oberbürgermeister der Stadt Horb, Michael Theurer, vermutlich besonders freut...

Michael Theurer: ...das ist richtig. Für mich ist das ein Herzensthema. Ich habe mich stets für die Gäubahn stark gemacht und damals als Horber OB darauf gedrängt, dass die Gäubahn auch in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof eingebunden wird. Es geht jetzt darum, dies mit vereinten Kräften zu realisieren. Erste Schritte zur Aufwertung dieser Strecke sind gemacht. So wird der zweigleisige Ausbau von Horb nach Neckarhausen zu mehr Pünktlichkeit und Flexibilität – und zur Beschleunigung auf der Strecke führen. Damit lassen wir es nicht bewenden. Der gute Planungsfortgang im Bereich des Pfaffensteigtunnels ermöglicht es der Bahn, bereits den Abschnitt südlich von Horb, also den Abschnitt von Horb, Neckarhausen und Singen – in die engere Planung aufzunehmen. Dabei dränge ich als Schienenverkehrsbeauftragter auch auf die Erstellung eines Fahrplankonzeptes, das auch in Zukunft den Fernverkehrshalt in Böblingen und Singen ermöglicht.

Und was wird in der Übergangszeit geschehen?

Michael Theurer: In der Übergangszeit muss eine Lösung gefunden werden, die für die Bürgerinnen und Bürger die Belastung möglichst minimiert. Ich bin froh, dass das Land Baden-Württemberg als Nahverkehrsträger den Vorschlag der Verlängerung der S-Bahn über Herrenberg hinaus prüft, sodass eine umsteigefreie Verbindung in die Stuttgarter Innenstadt möglich ist. Das ist ein erster Baustein. Auch die Verlängerung bis zum Nordhalt über die Gäubahnstrecke, für die wir als Bundesregierung einen Höchstsatz an Fördermitteln in Aussicht gestellt haben, für den Fall, dass das Land die Trägerschaft für die Strecke übernimmt, ist ein wichtiger Baustein eines Konzeptes. Noch nicht abgeschlossen ist der dritte Baustein, nämlich die Fernverkehrsverbindung, die möglicherweise über Renningen oder Tübingen in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof geführt werden kann. Diese Prüfung dauert noch an. Wenn diese drei Bausteine zusammenkommen, dann glaube ich, dass man die Übergangszeit gut bewältigen kann.

Wie lange wird diese Übergangszeit dauern?

Michael Theurer: Mein Ziel ist, die Übergangszeit so kurz wie möglich zu halten. Bei einem Baubeginn des Pfaffensteigtunnels 2026 ist eine Inbetriebnahme in den frühen 2030er-Jahren durchaus realistisch.

Sie waren 14 Jahre Oberbürgermeister in Horb, jetzt ziehen Sie die Strippen auf der bundespolitischen Bühne. Ihr früherer Amtskollege Manfred Rommel aus Stuttgart hat einmal gesagt: „Es wird viel nachgedacht, quergedacht und umgedacht, aber wenig zu Ende gedacht.“ Würden Sie ihm zustimmen, wenn es um Infrastrukturprojekte geht?

Michael Theurer: In ganz Deutschland lösen Infrastrukturprojekte bei den Beteiligten oft große Sorgen und während der Bauzeiten auch Beschwerden aus. Meistens ist es so, dass sich der Wind dreht, wenn die neue Infrastruktur in Betrieb geht. Dann werden die Vorteile buchstäblich sicht- und erfahrbar. Manchmal ist es auch so, dass jene, die in der Politik zu Beginn am Heftigsten dagegen waren, dann am Ende das Neubauprojekt einweihen dürfen – und voll des Lobes sind. Für mich persönlich ist es nicht so sehr entscheidend, wer die Meriten des jeweiligen Projektes erntet, sondern, dass es am Ende in diesem Land eine für das 21. Jahrhundert taugliche Infrastruktur gibt. Für Stuttgart 21 sind die wesentlichen Maßnahmen weit gediehen. Jetzt können sich die Menschen so langsam darauf freuen, dass wir alle gemeinsam bald die Segnungen dieser neuen Infrastruktur nutzen können.

Nicht alle sehen das hier ganz so mit den Segnungen...

Michael Theurer: ...mit einem Augenzwinkern möchte ich Ihnen dazu eines sagen: Egal, wo ich als Schienenverkehrsbeauftragter hinkomme, wollen die Planer in den Städten bevorzugt Tunnels, wenn es um neue Infrastruktur geht, damit die Menschen vom Bahnlärm befreit werden und Platz sparen oder neue Räume gewinnen. In München ist das so, in Karlsruhe, in Mannheim. Manche wollen Tunnels und bekommen sie nicht. Die einzigen, die Tunnels gegenüber kritisch sind, das sind die Stuttgarter. Und die bekommen gleich viele davon. Stuttgart hat mit Stuttgart 21 ein Infrastrukturprojekt erhalten, das sich sehr viele andere Regionen so wünschen würden. Das ist ein Fakt! Es sind hier ingenieurtechnische Meisterleistungen abgeliefert worden. In Stuttgart wurden Dinge gebaut, von denen die Welt nicht wusste, dass man sie überhaupt bauen kann. Ich bin sicher, dass ganze Delegationen von Ingenieuren in die schwäbische Landeshauptstadt pilgern werden, um zu sehen, wie man dort in die Zukunft gedacht hat.

Und Sie bleiben weiter guten Mutes, dass Sie auch im Rest der Republik noch einiges auf die Schiene kriegen?

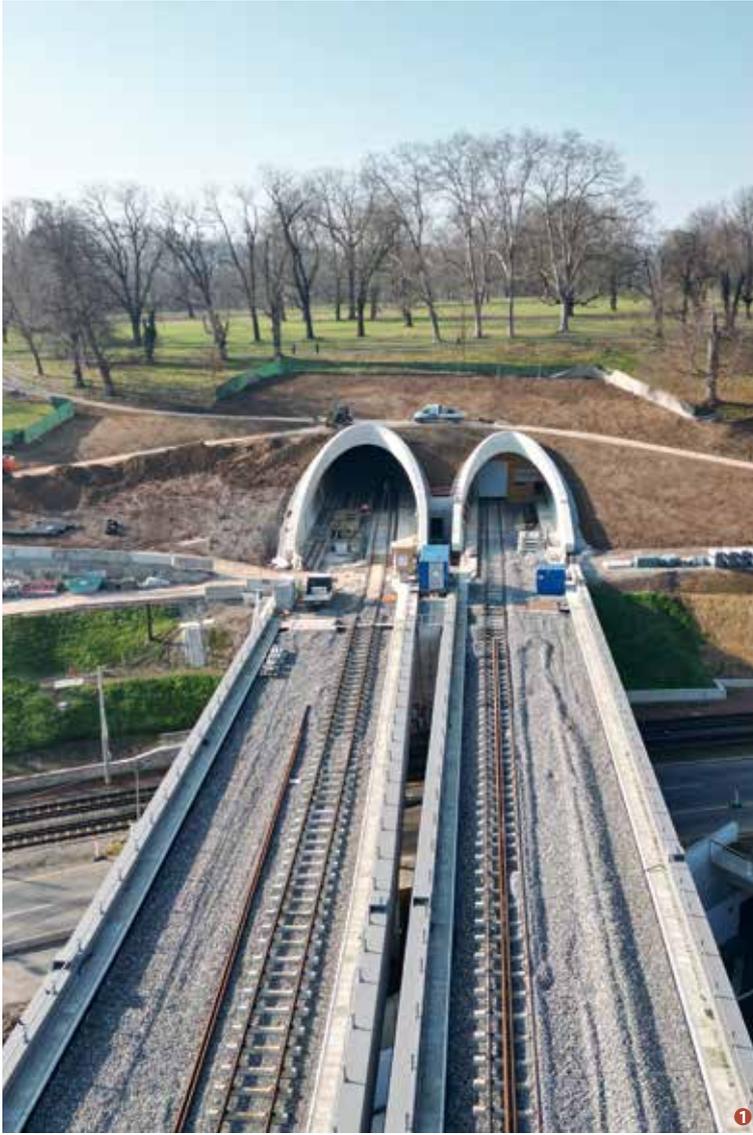
Michael Theurer: Als Liberaler bin ich von Haus aus Optimist. Und ja: Wir werden einiges auf die Schiene kriegen!



Persönlich

Michael Theurer, Jahrgang 1967, gehört seit 2017 dem Deutschen Bundestag an und ist seit Januar 2022 Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Als Beauftragter für den Schienenverkehr gilt der Liberale als ausgewiesener Kenner der Materie. Theurer ist ausgebildeter Zeitungsredakteur und Diplom-Volkswirt. Von 1995 bis 2009 war er Oberbürgermeister der Stadt Horb am Neckar. Von 2001 bis 2009 gehörte er dem Landtag von Baden-Württemberg an, von 2009 bis 2017 war Theurer Mitglied des Europäischen Parlaments.

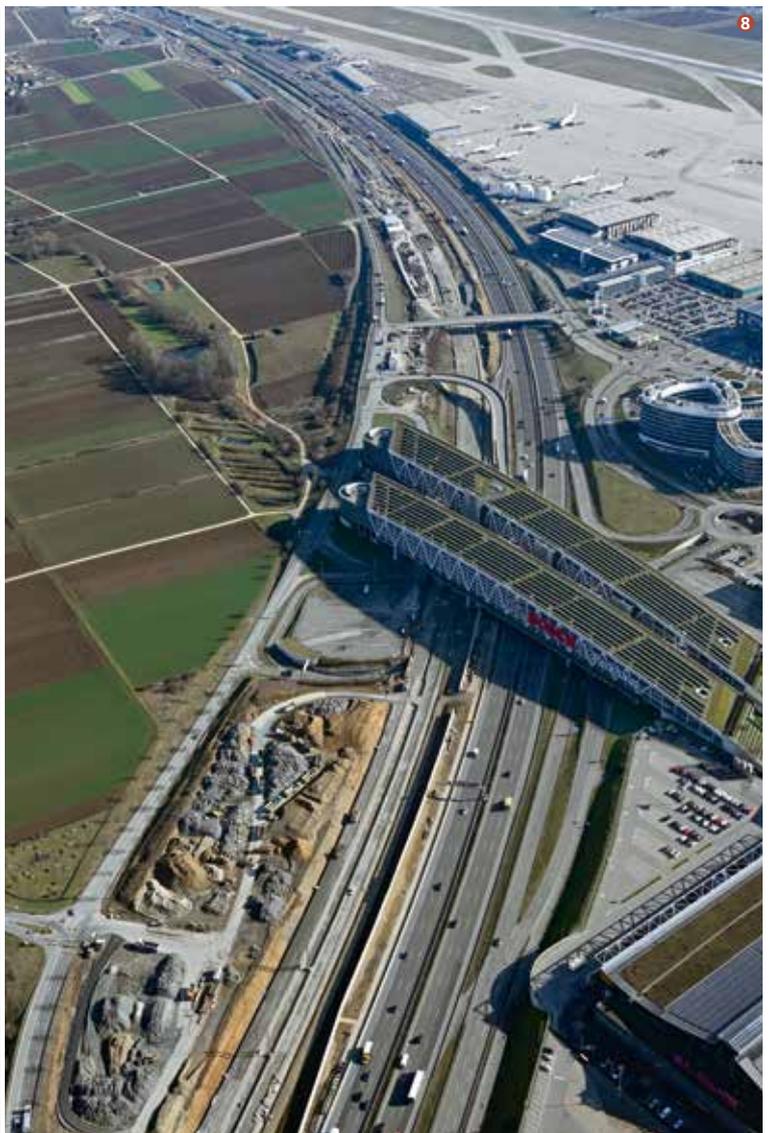
IM BILDE



- ❶ Portal Tunnel Bad Cannstatt
 ❷ und ❸ Neue Bahnsteighalle am Hauptbahnhof
 ❹ Seitliche Trogwand der Bahnsteighalle
 ❺ Arbeiten im Tunnel Südkopf am Hauptbahnhof
❻ Gerüstkonstruktion im Bonatzbau
 ❼ Tunnel Bad Cannstatt
 ❽ Streckenbau entlang der A8 im Bereich Messe/Flughafen
 ❾ Parallelfahrt bei der Einweihung der Neubaustrecke, Merklingen



❻



❽



❼

IM BILDE





REPORTAGE

Die Tempomacher am Flughafen

Fernbahn, Regionalbahn, Flugzeug, Bus, S-Bahn, Auto – für die Verkehrsdrehscheibe der Zukunft auf den Fildern hat die Bahn in kürzester Zeit ein gewaltiges Bauprogramm absolviert. Auch mit der Anbindung der Gäubahn wurde bereits begonnen.

Etwas im Verborgenen wirken sie, Bahningenieur Robert Berghorn, sein Team, die Mineure, die Erdbauer, die Betonbauer. Klar, wer auf der Autobahn A8 am Flughafen Stuttgart vorbeirauscht (wenn gerade kein Stau ist), sieht die Bagger, Radlader, Lkw zwar in Bewegung. Zuweilen staubt es auch, und Oberleitungsmasten, von denen in diesem Projektabschnitt bereits 190 aufgestellt sind, bilden eine Art sichtbare Vorhut für die Züge, die hier in wenigen Jahren fahren werden. Aber sonst? Aus einem Flieger im Landeanflug lässt sich immerhin die Ausdehnung der künftigen Bahntrasse ausmachen, und wer aus der Vogelperspektive genau hinschaut, entdeckt womöglich drüben, jenseits des großen Parkhauses über der Autobahn die gestapelten Baucontainer nebst dem für die Bauzeit errichteten Betonmischwerk; oder zwischen der Flughafenstraße und dem Bus-Terminal den großen Schacht, von dem aus sich die Mineure im Dienst der Mobilitätswende in bis zu 35 Metern Tiefe durch den Untergrund graben.

Die in der Hektik des Alltags gefangenen Menschen werden jedoch wenig von all dem mitbekommen – davon nämlich, dass Stuttgart 21 mehr ist als nur der Umbau des Hauptbahnhofs in der City, vielmehr steuern seine Macher mit dem Bau moderner Eisenbahninfrastruktur am Flughafen einen elementaren Teil zur künftigen Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern bei.

Aber das Bild am Flughafen dominieren eher die Düsenjets, weniger die S21-Baustellen. Das ist auch dem Umstand geschuldet, dass die Kolonnen für das, was sie dort unter Tage bauen, oberirdisch nur bedingt Platz haben. „Wir bauen hier wie auf einer Briefmarke“, sagte einmal ein Polier, als es neben dem Bus-Terminal im rumpelnden Bauaufzug abwärts in den Schacht ging. Der Betrieb des Landesflughafens sollte möglichst wenig von Bautätigkeit gestört sein, so die Forderung aus dem Genehmigungsverfahren. Teile der Baustelle zwängen sich daher nun gleichsam zwischen Terminals, Messehallen, Parkhäuser, Hotels und Bürokomplexe.

Bremsen lassen sich die Leute vom Bau davon nicht. Seit Mitte 2020 wird hier im ICE-Tempo gearbeitet. Lange musste man sich zuvor in Geduld üben. Dass es endlich losgehen konnte, wurde erst am 18. Juni 2020 zur Gewissheit. In der Projekthistorie wird dieses Datum einst nur eine Fußnote markieren. „Für den Bau der Bahninfrastruktur am Airport als wichtiger Teil der dortigen Verkehrsdrehscheibe war es aber der lange ersehnte Startschuss“, sagt Robert Berghorn, der als Gesamtprojektleiter der Bahn für die Flughafenanbindung verantwortlich ist. In letzter Instanz hatte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig damals grünes Licht gegeben, nachdem Projektgegner gegen den Planfeststellungsbeschluss – die Baugenehmigung –



Der Flughafen wird zur Verkehrsdrehscheibe der Zukunft für Baden-Württemberg – sie ist komplett, wenn auch der Pfaffensteigtunnel gebaut ist. Einer der Anschlussstutzen (unten rechts) ist fast fertig vorgetrieben.



Am Flughafen Stuttgart baut die Deutsche Bahn im ICE-Tempo:
Tunnelvortrieb (oben) und Einbau der Tunnelinnenschalen gehen auf den Fildern Hand in Hand.

geklagt hatten. Seitdem ist ziemlich viel passiert, oder anders formuliert: Robert Berghorn und sein Team sowie die aus den Baufirmen STRABAG SE, Ed. Züblin AG und Max Bögel bestehende Arbeitsgemeinschaft haben innerhalb kurzer Zeit ganze Arbeit geleistet.

Herzstück Flughafenbahnhof

Der Flughafenbahnhof liegt unter der Messe-Piazza und der Flughafenstraße, bildet das Herzstück der neuen Eisenbahninfrastruktur am Airport und ist Teil eines zweiröhrenigen Tunnels, der im Westen wie im Osten die Autobahn und dazwischen das Areal der Landesmesse unterquert. Jede Tunnelröhre ist rund 2,2 Kilometer lang, jeweils rund 1,8 Kilometer wurden und werden bergmännisch aufgefahren, der Rest, also jeweils etwa 400 Meter, ist in offener Bauweise entstanden und im Rohbau fertig. Die Mineure haben unter Tage nur noch wenige Meter vor der Brust – beide Röhren zusammen genommen etwa 300 Meter. „Der letzte Durchschlag am Flughafen erfolgt voraussichtlich im Sommer 2023“, sagt Robert Berghorn nicht ohne Stolz. Da der künftige Bahntunnel nur wenige Meter unter der Geländeoberkante verläuft, bebautes Gelände und eine der höchstfrequentierten Fernstraßen Deutschlands unterfährt, ist an der Ortsbrust stets behutsames Vorgehen gefragt, auch wenn die Arbeit der Mineure auf Außenstehende so oder so immer etwas grob und ruppig wirkt.

Nachdem Ende des Tunnelvortriebs im Stuttgarter Talkessel im Herbst 2022 werden also in diesem Sommer sämtliche Stuttgart 21-Tunnel aufgefahren sein. Parallel dazu wird unter der Messe bereits an den Tunnelinnenschalen gebaut, die zusammen mit der Spritzbetonsicherung beim Ausbruch und den anschließend verlegten Abdichtungsfolien die Tunnelröhren komplettieren. „Vortrieb und gleichzeitig nur wenige Meter entfernt davon der Bau der Innenschalen sind eine gewisse Besonderheit hier oben auf den Fildern“, sagt Patrick Cwielong, Projektingenieur bei der Bahn.

Schwenk der Autobahn

Die im Rohbau fertigen Enden der beiden Röhren hat die Bahn in der sogenannten offenen Bauweise gebaut. Vereinfacht ausgedrückt: Nach dem Aushub einer langgezogenen Baugrube werden nacheinander die Bodenplatte, die Trogwände und schließlich der Deckel bewehrt und betoniert. Am östlichen Ende hatten die Ingenieure eine vergleichsweise aufwendige Operation zu bewältigen, da hier wegen des zu geringen Abstands zwischen Tunnelfirste und Geländeoberkante kein bergmännischer Vortrieb möglich war. Um den Tunnel, der hier wieder die Autobahn unterquert, abschnittsweise offen bauen zu können, musste das



Im Trog zum Flughafenbahnhof, oberirdisch, ohne Halt nach Ulm – an dieser Stelle sind die Trassen im Rohbau fast fertig.

vielbefahrene Asphaltband zweimal verlegt werden – die erste Verschwenkung erfolgte 2020, im Sommer 2021 dann die Rückverlegung in die Ausgangslage.

Schnellfahrstrecke und neue Rampen

Um beim Bau der Bahntrasse möglichst wenig Fläche zu verbrauchen und so die Landschaft zu schonen, hatte Professor Gerhard Heimerl, der inzwischen verstorbene renommierte Verkehrswissenschaftler und einer der Väter von Stuttgart 21, schon in der Frühphase des Projekts die Vorstellung entwickelt, die Schnellfahrstrecke parallel zur Autobahn zu führen. Klingt so vernünftig wie logisch, verlangte aber punktuell dann doch etwas mehr Gehirnschmalz bei den Ingenieuren; dort nämlich, wo Züge Autobahnauffahrten mit Tempo 250

„Den letzten
Tunneldurchschlag
feiern wir in
diesem Sommer“

**Projektleiter
Robert Berghorn, 54**



Schon im Rohbau ein Monument des Eisenbahnverkehrs – über diesen Hauptzugang gelangen Fahrgäste in Zukunft per Aufzug auf die Bahnsteige des Flughafenbahnhofs.

passieren. Es müssen dann Brücken für die Züge gebaut und Rampen für die Autos umgebaut werden. So geschehen an der Autobahnanschlussstelle Plieningen, die im Zuge von Stuttgart 21 und des Baus der Flughafenanbindung eine vollständige Neuordnung erfahren hat. Insgesamt ist hier ein komplexes Verkehrsbauwerk mit zahlreichen Brücken und Rampen entstanden, „und das alles, ohne dass wir, von wenigen Straßensperrungen abgesehen, den Autoverkehr hätten einschränken müssen“, sagt Daniel Wäschenbach, bei der Bahn als Teamleiter zuständig für diesen Bereich der Flughafenanbindung.

Eisenbahner als Straßenbauer

Am Flughafen haben sich die Eisenbahner auch mal auf eher ungewohntes Terrain begeben – und sich als Straßenbauer betätigt. Auf Grund der vielen Schnittstellen

mit der neuen Schnellfahrstrecke hat die Deutsche Bahn auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg als dem zuständigen Straßenbauträger die von den Plieningern lange ersehnte Südumfahrung des Stadtbezirks mitgebaut. Der 1,2 Kilometer lange Straßenabschnitt wurde Mitte Dezember 2022 für den Verkehr freigegeben, und wo heute noch Teile der alten Route verlaufen, soll bald wieder Mutter Natur den Ton angeben. Winfried Hermann (Die Grünen), Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, hatte kurz vor Weihnachten selbst mit einem symbolischen Baggerbiss den Rückbau der bisherigen Straße offiziell begonnen. Laut dem Landesverkehrsministerium sollen auf der Südumfahrung bis zum Jahr 2030 täglich 23.500 Fahrzeuge gebündelt werden. Plieningen bleibt damit in Zukunft vom überörtlichen Durchgangsverkehr bei erheblich verbesserter Lebensqualität verschont, so jedenfalls der Plan.

Weiter in den Pfaffensteigtunnel

Eines der vielen geflügelten Worte aus der Welt des Sports besagt, dass nach dem Spiel stets vor dem Spiel sei. Im übertragenen Sinn gilt das auch für die Bauarbeiten an der Flughafenanbindung. Lange wurde öffentlich und intern darüber diskutiert, wie denn die Gäubahn, also Züge aus Richtung Zürich und Singen, am besten den Flughafen erreicht. Jedoch war – je länger die Debatte andauerte – mit der bereits im Jahr 2015 formulierten Lösung eines zusätzlichen dritten Gleises parallel zu den beiden S-Bahn-Gleisen im Halt Flughafen keiner der Projektpartner mehr so richtig zufrieden: Aufwendig zu bauen, sagten etliche Bauingenieure, der Mischverkehr aus Fern-, Regional- und S-Bahnen auf dem bestehenden S-Bahn-Gleis berge einen Engpass, meinten die Verkehrsingenieure. Steffen Bilger (CDU), bis zur Berliner Ampelkoalition Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, brachte 2020 die heute als Pfaffensteigtunnel bezeichnete Verbindung von der bestehenden Gäubahn bei Böblingen zum Stuttgarter Flughafen ins Spiel – als Bundesprojekt zur Ertüchtigung der Gäubahn für den Deutschlandtakt. Inzwischen sind die Voraussetzungen dafür so weit erfüllt, dass der Bau des Pfaffensteigtunnels vorbereitet werden kann. Die S21-Projektpartner hatten sich im Rahmen einer Sonderlenkungsreissitzung im Juli 2022 genau darauf verständigt. Seitdem entstehen die beiden Anschlussstützen für den rund elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnel. „Den Vortrieb an der Verzweigung in der südlichen Röhre – circa 130 Meter – haben wir bereits abgeschlossen“, sagt Robert Berghorn. In der Nordröhre brechen die Mineure aktuell noch aus.

Die Projektpartner Deutsche Bahn, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart GmbH hatten sich für diese baulich wie verkehrlich bessere Lösung entschieden, allerdings nicht ohne bei einer Sache gezwungenermaßen zurückstecken zu müssen: Mit der Inbetriebnahme des künftigen Hauptbahnhofs Ende 2025 wird angestrebt, den Flughafen aus Richtung Stuttgart anzubinden. Die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafenbahnhof beträgt dann im Regionalverkehr nur noch sechs Minuten statt wie heute 27 Minuten mit der S-Bahn. Allerdings erreichen Bahnkunden aus Richtung Ulm den Flughafen infolge dieser vorbereitenden Baumaßnahme voraussichtlich erst von 2027 an.

Für die bessere Variante Pfaffensteigtunnel lasse sich dies verschmerzen, da waren sich die Projektpartner einig, zumal Eisenbahninfrastruktur stets für mindestens 100 Jahre entsteht. Viel schwerer wog auf den Fildern das ständige Hin und Her während des bereits erwähnten Klageverfahrens, ohne dass gebaut werden



Die Bahn kann auch Straßenbau: Der umgebaute A8-Anschluss Plieningen und eine neue Ortsumgehung sind Teile der Verkehrsdrehscheibe. Den Rückbau der alten Straße hat Verkehrsminister Hermann (oben) persönlich begonnen.

durfte. Weil es an der Planung der Eisenbahninfrastruktur seitens der Gerichte nie etwas auszusetzen gab, hatten sich die Projektgegner auf vermeintlich offene Fragen beim Teilprojekt Südumfahrung Plieningen gestürzt. Rund vier Jahre Zeit hat das gekostet, gerechnet vom ersten Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundeamts an. Jedoch hat das die Tempomacher auf den Fildern um ihren Vormann, Projektleiter Berghorn, offenbar erst recht angespornt – schon nach gut zweieinhalb Jahren intensiven Bauens ist die Zielgerade am Flughafen in Sicht. www.be-zug.de/flughafen

THEMA

Wo die Alb am Zug ist

Merklingen auf der Laichinger Alb gehört mit den umliegenden Kommunen zu den Profiteuren der Neubaustrecke. Mit eigenem Regionalhalt ausgestattet, verspricht sich die Gemeinde viele positive Impulse für die Zukunft. Ein Ortsbesuch.

Die Tinte ist noch gar nicht so lange getrocknet auf den beiden Bildern im großen Sitzungssaal, die hier erst vor kurzem an prominenter Stelle aufgehängt worden sind. Sie zeigen den neuen Hoffnungsträger und ganzen Stolz Merklingens: den schmucken Regionalbahnhof, handsigniert mit goldenem Füllfederhalter. Auf dem linken Luftbild hat sich Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann schwungvoll verewigt, rechts sein Parteifreund und Verkehrsminister Winfried Hermann.

Der dekorative Neuzugang an der Wand gehört zu den vielen Erinnerungen an fulminante Feiertage, wie es sie in Merklingen bisher wohl noch nicht gegeben hat. „Der ganze Ort war mit dabei“, blickt Bürgermeister Sven Kneipp zurück, der sein Amtszimmer im Rathaus direkt neben dem frisch bebilderten Sitzungssaal hat. Drei Tage lang Ausnahmezustand – so wurde in Merklingen die Eröffnung der Neubaustrecke samt neuem Regionalhalt Anfang Dezember gefeiert: mit Festmusik, Gottesdiensten, Partys und feierlichen Reden der versammelten Prominenz im Festzelt. „Wenn ich so in unsere Runde schaue, dann kann man mit Fug und Recht sagen: ziemlich großer Bahnhof heute hier in Merklingen“, betonte damals Ministerpräsident Winfried Kretschmann in seiner Festrede. Dass ein völlig neuer Bahnhof gebaut werde, sei eine Seltenheit, so der Regierungschef: „Hier in Baden-Württemberg ist der Bahnhof Merklingen der erste seit Jahrzehnten!“

Wenige Monate ist das jetzt her, und die Folgen des Regionalhalts bekommen in und um Merklingen erste Konturen. Umwegrentabilität nennen das Wirtschaftsforscher, wobei der Umweg hier nicht ganz trefend erscheint. Fakt ist: Es tut sich eine ganze Menge jenseits der Strecke. So interessieren sich plötzlich bundesweit Fernsichtteams und Zeitungsreporter für den Ort und seine Einwohner, die immer mal wieder vor laufenden Kameras gefragt werden, ob sie schon etwas spüren vom großen Aufschwung, den vielen Touristen, den gestiegenen Baupreisen. „Kleiner Bahnhof, große Hoffnung“ titelte etwa erst jüngst die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, um in den Zeilen darunter der Frage nachzugehen, was ein neuer Zuganschluss mit einer ländlichen Region macht.

Genau die gleiche Frage stellt sich auch Merklingens Bürgermeister Sven Kneipp, dem dabei aber eines wichtig ist: die Kirche im Dorf zu lassen, wie er sagt. In Erwartung des großen Ansturms an Interessenten nun ein Baugebiet nach dem anderen auszuweisen, sei für einen Ort wie Merklingen mit aktuell 2.079 Einwohnerinnen und Einwohnern sicher der falsche Weg. Darüber sei er sich mit dem Gemeinderat einig, betont er. Der Bahnhof werde ganz sicher großen Einfluss haben



Sven Kneipp, Bürgermeister der 2.079 Einwohnerinnen und Einwohner zählenden Gemeinde Merklingen, rechnet in der Folge des neuen Regionalhalts mit „gesundem“ Bevölkerungszuwachs.



Rund um die neue Station neben der vielbefahrenen Autobahn wachsen Angebote für Menschen aus dem Boden, denen sich jetzt neue Möglichkeiten der Mobilität bieten.



auf die künftige Entwicklung, und der Zuwachs werde durch Zuzüge steigen. „Was wir dabei aber wollen, ist ein moderates und gesundes Wachstum“, erläutert Kneipp. „Zu viel auf einmal ist nicht gut, die Strukturen müssen sich langsam entwickeln.“

Nicht von ungefähr wurde erst vor kurzem am südlichen Ortsrand von Merklingen das neue Wohnbaugebiet „Beurer Tal“ erschlossen. Auf dem etwa 2,2 Hektar großen Gebiet stehen 15 Bauplätze zur Verfügung, in der bereits abgeschlossenen Vermarktungsphase sind dafür 84 Bewerbungen eingegangen. Ein durchaus reges Interesse, das zeige, wohin die Reise gehe, so Sven Kneipp. Im Aufwärtstrend sind dabei auch die Baupreise, die nun bei 205 Euro pro Quadratmeter liegen. Im letzten Neubaugebiet an der Lindenstraße, das 2019/20 entwickelt wurde, lagen die Preise noch bei 165 Euro pro Quadratmeter. Diesen Anstieg alleine auf die neue Anbindung zurückzuführen, sei aber zu kurz gesprungen, so Kneipp. Auch die deutlich gestiegenen Erschließungskosten, die anhaltende Inflation sowie die hohe Nachfrage nach Grund und Boden in den

vergangenen Jahren als Ergebnis der Null-Prozent-Zinsen-Politik hätten zu Preissteigerungen geführt.

Gleichwohl rechnet Sven Kneipp auch angesichts der allgemeinen Wohnungsnot mit einer stetig steigenden Nachfrage nach Wohnraum, weshalb er mit dem Gemeinderat auch jetzt schon mit Bedacht auslotet, wo die nächsten Baugebiete ausgewiesen werden könnten. In den vergangenen zehn Jahren habe Merklingen einen Zuwachs von knapp über 170 Einwohnern gehabt, betont er. In den nächsten zehn Jahren würden die Einwohnerzahlen wohl deutlich mehr steigen. „Mobilität wird in unserer Gesellschaft eine immer wichtigere Rolle spielen – und dabei haben wir mit dem Bahnhof natürlich einen großen Vorteil im Vergleich zu anderen Regionen“, erklärt Kneipp.

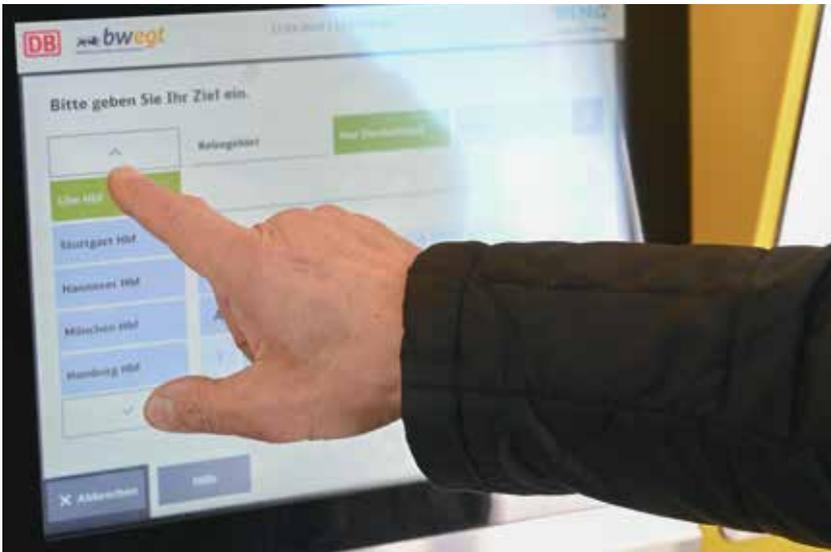
Zuwachs verspricht sich der in Merklingen aufgewachsene Schultes, der heute in Reichenbach im Täle wohnt, auch und gerade von den Tagestouristen, die zum Radfahren oder Wandern auf die Alb kommen, als Ausflügler oder Hotelgast. Attraktive Szenarien hat er

Auf dem Land wird bereits größer gedacht, nicht nur beim Busverkehr, sondern auch bei den Parkplätzen.

dabei viele vor Augen: Beispielsweise von Ulm mit dem Zug in zwölf Minuten nach Merklingen fahren, dann mit dem Fahrrad durchs Naturschutzgebiet „Kleines Lautertal“ wieder zurück. Das Biosphärengebiet ist auch nicht weit, die Albraufgänge, Löwenpfade, das Obere Filstal. Es gibt hier traumhafte Landschaften und wunderschöne Strecken, sagt Tourismusförderer Kneipp, der gespannt ist, wie viele Ausflügler im nahenden Frühjahr aus den Zügen steigen werden.

Bis zum Frühjahr zu warten, um die neue Anbindung zu nutzen, hätte einer wie Bruno Steinle derweil nur schwer ausgehalten. Der 70-Jährige wohnt seit 2016 mit seiner Frau in Laichingen, also nur wenige Kilometer vom neuen Regionalbahnhof entfernt. Das Ehepaar hat nicht nur sämtliche Baustellen entlang der Neubaustrecke und im Stuttgarter Talkessel besucht. Sie gehörten auch zu den ersten Fahrgästen, die mit dem Regionalzug von Merklingen nach Ulm unterwegs waren. Seither nutzen sie den Zug regelmäßig in beide Richtungen, wie

Bruno Steinle wohnt nur wenige Kilometer vom Bahnhof entfernt. Er nutzt den Zug regelmäßig in beide Richtungen.



Steinle erzählt. Zum Ulmer Weihnachtsmarkt hat er sie dabei genauso gebracht wie zum Weltweihnachtszirkus in Stuttgart. Auch zu den großen Messen am Flughafen würden sie künftig den Zug nehmen, so Steinle.

Als Wanderführer der Ortsgruppe Laichingen im Albverein organisieren die beiden seit dem Umzug auf die Schwäbische Alb diverse Touren im Umland, auch dabei werde künftig der Bahnhof in Merklingen eine wichtige Rolle spielen, sagt Steinle, der dabei etwa an den Blaustrümpflerweg über Stuttgarts Höhenlagen denkt, an die Esslinger Weinberge, das Remstal oder auch die Wanderwege rund um Tübingen. „Der Radius für unsere Freizeitaktivitäten ist nun viel größer als vorher, das ist eine wunderbare Sache“, erklärt Steinle.

Die Vorzüge des stressfreien Reisens via Regionalzug hat auch Sven Kneipp seither schon mehrfach genießen können, zusammen mit Berufspendlern und Schülern aus dem Ort. Auch Kneipp hat schon einen Shopping-Ausflug nach Stuttgart gemacht, wobei der Umstieg in Wendlingen in den Metropolexpress jeweils gerade noch so geklappt hat, wie er erzählt: „Im Vergleich zu früher ist das schon mal ein großer Gewinn. Noch schöner wird es, wenn man nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 durchfahren kann“, sagt er. In die andere Richtung kommen die Vorteile derweil schon voll zum Tragen, gerademal zwölf Minuten dauert die Fahrt nach Ulm. Dorthin muss Kneipp unter anderem regelmäßig zu Besprechungen auf das Landratsamt des Alb-Donau-Kreises, das wegen der vielen Verbindungen und der räumlichen Nähe seinen Sitz in der kreisfreien Münsterstadt hat, direkt am Ulmer Bahnhof. „So schnell wie jetzt war ich dort noch nie, mit dem Auto ist das nicht zu schaffen“, sagt Kneipp.

Günstiger ist diese Art des Reisens außerdem: So werden im neuen Parkhaus vor dem Ulmer Hauptbahnhof für 30 Minuten 1,20 Euro, für eine Stunde 2,40 Euro und für einen Tag stolze 25 Euro fällig. Ein durchaus spürbarer Betrag. Auf dem neuen Park & Ride-Parkplatz am Merklinger Bahnhof ist dagegen die erste Stunde frei und jede weitere schlägt mit 25 Cent zu Buche. Die Tagespauschale beträgt 5,75 Euro. Zusätzliche Anreize, um deutlich mehr Menschen zum Umstieg auf die umweltfreundliche Bahn zu bewegen.

„Wir wollten den Parkraum so günstig wie möglich bewirtschaften, um auch hier Anreize zu setzen“, sagt Kneipp, auf dessen To-Do-Liste für dieses Jahr der Parkplatz ganz oben steht. Von den insgesamt 430 Stellplätzen sollen in den nächsten Monaten 260 mit einer Ladestation und einer Überdachung mit PV-Anlage ausgestattet werden. Die Kosten für das Gesamtprojekt einschließlich moderner Schrankenanlage mit



Nummernschilderkennung und Bezahlfunktion über das Smartphone liegen bei knapp 3,5 Millionen Euro, wobei sich das Land Baden-Württemberg beteiligt. „Wir haben das Ganze bewusst so dimensioniert, dass es für die nächsten 30 Jahre reicht und nicht ständig neue Kabel im Boden verlegt werden müssen“, sagt Kneipp.

Sobald diese Baustelle spätestens zum Ende des Jahres abgeschlossen ist und alle Ladestationen samt Überdachung stehen, wartet mit dem Interkommunalen Gewerbegebiet bereits das nächste Großprojekt. Auf diese Art der wirtschaftlichen Entwicklung haben sich die zwölf Mitgliedsstädte und -kommunen des Zweckverbands „Region Schwäbische Alb“ im Gegenzug für die Finanzierungsbeitrag am Bahnhof verständigt. „Der große Vorteil an einem gemeinsamen Gewerbegebiet ist, dass man die Verkehrsbelastung minimieren kann und der Schwerlastverkehr nicht durch die ganzen Ortschaften rollen muss“, betont Kneipp. Als möglichen Standort haben sich die Beteiligten

daher eine Fläche direkt an der A8 zwischen Merklingen und Nellingen ausgesucht, die heute noch aus Äckern und Wiesenflächen besteht. Für den Anfang schweben Kneipp 10 bis 15 Hektar vor, in der Endausbaustufe sollen es maximal 50 Hektar ausgewiesene Gewerbefläche werden. Im bestehenden Merklinger Gewerbegebiet gibt es derzeit 876 Arbeitsplätze, was für solch einen kleinen Ort ohnehin schon ein guter Wert sei, so Kneipp. „Alleine könnten wir so ein großes neues Gewerbegebiet auf keinen Fall stemmen“, sagt er.

Welche Art von Betrieben sich hier künftig ansiedeln könnten, ist noch Zukunftsmusik. Real existent sind dagegen die beiden Bürgerinitiativen, die den geplanten Gewerbepark verhindern wollen. Langweilig wird es Sven Kneipp und seinen Amtskollegen daher so schnell nicht werden, es warten viele Gespräche und Beteiligungsverfahren, in denen es um die Entwicklungen in der Zukunft gehen wird, wie Kneipp sagt. Einer Zukunft, in der die Alb rund um Merklingen eindeutig am Zug ist.

Bei der Ansiedlung von Gewerbe denkt Bürgermeister Sven Kneipp interkommunal.

KURZ NOTIERT

Tage der offenen Baustelle

Zu Ostern öffnet der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gemeinsam mit der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH wieder die Tore zu einer der beeindruckendsten Baustellen Europas.

Vom 8. bis 10. April können interessierte Besucherinnen und Besucher jeweils von 10 bis 17 Uhr einen Eindruck davon bekommen, wie weit die Bauarbeiten inzwischen gediehen sind. 27 der 28 Kelchstützen sind mittlerweile fertig betoniert und reihen sich aneinander. Sie bilden das künftige Bahnhofsdach – ein Eindruck, den man live erleben muss! „Trotz großer logistischer Herausforderungen, die mit dem Voranschreiten der Baustelle einhergehen, haben wir es gemeinsam mit unseren Partnern geschafft, spannende Bereiche erlebbar zu machen, die wir im Vorjahr nicht zeigen konnten“, so der Vereinsvorsitzende Bernhard Bauer. „Alle Besucher können sich darauf freuen, den neuen Durchgangsbahnhof mit seinen Kelchstützen und die Tunnel am Nordkopf, in denen bereits Gleise und Weichen verlegt sind, zu erkunden sowie einen kleinen Spaziergang über das Bahnhofsdach zu unternehmen. Der Besuch lohnt sich auf jeden Fall für Jung und Alt. Denn wir haben wieder viele Attraktionen, auch für die Kleinen.“ Neben der Kinder-Rallye mit Ostereiersuche präsentieren sich unter anderen der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart, die S-Bahn sowie der Digitale Knoten Stuttgart mit ihren Zukunftsthemen. Unter anderem kann man sich Informationen aus erster Hand holen zum Digitalen Knoten Stuttgart, zum künftigen Stadtteil Stuttgart Rosenstein und zum Umbau des Bonatzbaus. Wie immer bieten die drei Tage die Möglichkeit, sich direkt mit den Fachleuten auszutauschen. www.be-zug.de/offenebaustelle



Fehlende Uhrzeit geht den Leuten nicht mehr auf den Zeiger

Es kommt vor, dass Uhren den Menschen regelrecht auf den Zeiger gehen. Das passiert, wenn die Chronometer falsch gehen oder aber, wenn sie ihren Dienst quittieren. So geschehen am ehrwürdigen Bahnhofsturm in Stuttgart, wo die im November durch einen Brand beschädigten Zeiger über Wochen dem kollektiven Anblick entzogen wurden. Seit Mitte Februar sind die mehr als zwei Meter langen Uhrzeiger nun wieder im Dienst und mahnen die Passanten von nah und fern, sich an den eigenen Zeitplan zu halten. Seine Gesundung hat der schwäbische Uhrenkoloss übrigens einem Handwerksbetrieb aus dem Kreis Ludwigsburg zu verdanken. Vater und Sohn aus Möglingen wissen, was die Stunde in solchen Fällen geschlagen hat – und brachten das stattliche Zeigerensemble erst in der Werkstatt und später in luftiger Höhe zu renovierter Pracht, so dass nun alles wieder ist, wie es war. Wie sagte schon Bertolt Brecht: „Dauerten wir unendlich, so wandelte sich alles. Da wir aber endlich sind, bleibt vieles beim alten.“

Verknüpfung der Gäubahn über den Regionalbahnhof in Stuttgart–Vaihingen näher untersucht

Die Deutsche Bahn hat im Auftrag des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn Möglichkeiten geprüft, mit der Gäubahn auch während der Bauzeit für den Pfaffensteigtunnel ohne Umstieg zum Stuttgarter Hauptbahnhof zu gelangen. Die Prüfung hat ergeben, dass die Verknüpfung der Gäubahn über den Regionalbahnhof in Stuttgart–Vaihingen während der Übergangszeit deutlich kürzere Reisezeiten bietet als mögliche Varianten einer umsteigefreien Führung der Gäubahn. Geprüft wird die Verlängerung der S-Bahn bis ins Gäu. Der Weiterbetrieb der Gäubahn in den bestehenden Kopfbahnhof hingegen wäre ein komplett neues Projekt mit acht bis zehn Jahren Planungs- und Realisierungszeit und scheidet deshalb aus. Die Gäubahn bleibt bei der untersuchten Variante auch während der Bauzeit des Pfaffensteigtunnels weiterhin mit dem engen Netz an S-Bahnen, Stadtbahnen und Buslinien der Landeshauptstadt verknüpft, denn die Züge werden währenddessen am Regionalbahnhof in Stuttgart–Vaihingen halten. Der Regionalbahnhof Stuttgart–Vaihingen ist als zeitweiser Verknüpfungspunkt für die Fern- und Regionalverkehrslinien der Gäubahn gut geeignet – dies belegt eine Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) im Auftrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Für viele Reisende ist es von Vorteil, dass sie bereits in Stuttgart–Vaihingen Anschluss an die S-Bahn und die Stadtbahn haben. Ziele in Stuttgart oder in der Region sind so deutlich schneller zu erreichen. Von der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 an fährt ab dem Regionalbahnhof Stuttgart–Vaihingen von 6 Uhr an im Schnitt alle drei bis vier Minuten eine S-Bahn in Richtung Stadtmitte und Hauptbahnhof. Laut aktuellen Erhebungen wollen 18 Prozent der Gäubahn-Reisenden – rund 1000 Reisende täglich – über den Hauptbahnhof andere Ziele außerhalb der Region Stuttgart erreichen und müssen einmal mehr umsteigen, bis der Anschluss über den Flughafen in Betrieb geht. Gerd Hickmann vom Landesverkehrsministerium sagte dazu: „Das Land versucht, die Einschränkungen für die Fahrgäste zu verringern und hat deswegen den Regionalhalt Vaihingen realisiert und finanziert. Außerdem arbeiten wir mit den S21-Projektpartnern an der Erhaltung der Panoramastrecke bis zu einem Nordhalt. Der Faktencheck hat gezeigt, dass eine Verlängerung der S-Bahn nach Süden für einen Teil der Fahrgäste die Einschränkungen verringern kann. Das Verkehrsministerium wird sich stets dafür einsetzen, dass für Fahrgäste eine sachgerechte Lösung gefunden wird.“ Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg erklärte: „Mit dem Pfaffensteigtunnel schwenkt die Gäubahn auf den Deutschlandtakt ein, das ist eine glänzende Perspektive. Während der Bauzeit bleibt die Gäubahn über den Regionalbahnhof Stuttgart–Vaihingen sehr gut mit der Landeshauptstadt verknüpft.“

PERSÖNLICH



Gestaltet die Zukunft des Zugverkehrs mit:
Christian Lammerskitten, 55,
Leiter Eisenbahntechnische
Ausrüstung/Digitaler Knoten
in der DB Projekt Stuttgart-
Ulm GmbH

Was macht eigentlich ... Herr Lammerskitten?

Herr Lammerskitten, was genau ist Ihr Job beim Bahnprojekt?

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm kümmere ich mich jetzt bei Stuttgart 21 um Leit- und Sicherungstechnik sowie um Telekommunikationsanlagen. Das funktioniert nur im Zusammenspiel mit den Kollegen der anderen „Ausbaugewerke“. Insbesondere deshalb, weil bis 2030 zahlreiche Innovationen erstmals hier beim Pilotprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ eingebaut werden.

Der „Digitale Knoten Stuttgart“ ist der Nukleus der Bahnzukunft. Strecken ohne Signale, intelligente Stellwerke, digitale Zugfahrzeugsteuerung, effizientes Verkehrsmanagement in Bahnhöfen – und, in ferner Zukunft, autonomes Fahren. Ist Ihnen wohl bei dieser Vorstellung?

Ja, dabei ist mir sehr wohl – Eisenbahnfahren wird moderner, umweltfreundlicher und leistungsfähiger. Verglichen mit einem bunten Mix aus Techniken der letzten 100 Jahre und Strecken mit mehreren verschiedenen Zugsicherungssystemen, reduzieren wir die Komplexität in Stuttgart auf nur ein Zugsicherungssystem, auf das sogenannte ETCS ohne Signale. Gleichzeitig erhöhen wir die Leistungsfähigkeit des Netzes. Effiziente Traffic Managementsysteme werden den

Verkehr schneller optimieren können als das der Mensch kann. Der Schritt zum autonomen Fahren ist bei schienengebundenen Systemen zukünftig sicher beherrschbar und im Nahverkehr ja vielfach schon umgesetzt. Ein Lokführer der mit 250 km/h über eine Strecke fährt, muss sich auch heute schon auf die durch Technik in die Lok übertragenen Informationen verlassen – der Bremsweg eines Zuges ist beispielsweise ohnehin länger als die Sichtweite eines Lokführers.

Das Projekt, an dem Sie mitwirken, hat das Zeug, in den kommenden Jahren das Bahnfahren in ganz Deutschland zu verändern. Was ist das für ein Gefühl?

Das Projekt Stuttgart–Ulm ist sicher ein Projekt, das, auch im internationalen Vergleich, zu den interessantesten und anspruchsvollsten Infrastrukturprojekten zählt. Von daher ist es ein gutes Gefühl, hier mit von der Partie zu sein. Das Bahnfahren in Deutschland wird aber nicht durch einen modernen Knoten allein verändert, sondern bedingt die Leistungsfähigkeit aller Knoten und aller Systeme. Die Abhängigkeit zur Fahrzeugausrüstung und zum betrieblichen Regelwerk ist ebenso maßgebend für den Erfolg. Von daher gibt es bei der DB noch reichlich Möglichkeiten, die Zukunft mitzugestalten.

TAGE DER OFFENEN BAU- STELLE

08. BIS 10. APRIL 2023

10:00 – 17:00 UHR

Die Stuttgart-21-Baustelle live
erleben am Stuttgarter Hauptbahnhof!
Der Eintritt ist kostenfrei.

ITS-PROJEKT.DE
@INFOTURMSTUTT GART
