

**Gemeinsame Tagesexkursion der Bezirksgruppen Schwaben und Bodenseekreis
nach Stuttgart am 14. April 2016**

**Vortrag und Führung zum Großprojekt Stuttgart 21
und Neubaustrecke Ulm-Wendlingen**

Von Klement Anwander und Tobias Gähr

Die beiden Bezirksgruppen Schwaben und Bodenseekreis haben mit 60 Kolleginnen und Kollegen im April 2016 eine gemeinsame Tagesexkursion nach Stuttgart unternommen. Drei leitende Projektmanager nahmen sich Zeit, uns das Bahnprojekt Stuttgart 21 und das „Zwillings-Vorhaben“ Neubaustrecke Wendlingen Um - als zwei der größten Entwicklungsprojekte in Deutschland - fachlich zu erläutern und zu beschreiben.

Das Projekt spaltet, trotz Volksabstimmung im Jahr 2011, die Stuttgarter auch heute noch: sechs Jahre nach Baubeginn. Dieses politische und gesellschaftliche „Gerangel“ wurde nur am Rande thematisiert. Unser Fokus lag eindeutig auf den planerischen und baulichen Belangen, der räumlichen Entwicklung der Stadt und der zukünftigen Gestaltung des neuen, über 100 Hektar großen Rosenstein-Quartiers - nach der Verlegung des Hauptbahnhofs und der Gleise unter die Erde.

Im Turmforum im Hauptbahnhof erläuterte man uns - auch anhand verschiedener Animationen - die städtebauliche, infrastrukturelle und verkehrstechnische Bedeutung des Projektes. Der zukünftige Tief-Bahnhof mit unterirdischen Zulaufstrecken wird den alten, 17-gleisigen Kopfbahnhof (Fertigstellung 1928) ersetzen. Durch diese Verlegung entsteht eines der größten innerstädtischen Entwicklungsprojekte in Deutschland. Der Bahnhof selbst wird zu einem, etwa 90 Grad gedrehten Durchgangsbahnhof umgewandelt. Zwei weitere Bahnhöfe, einer im Bereich Flughafen/Messe und ein neuer S-Bahnhof, sind Bestandteil des Projektes.

Der zweite Teil des Vortrags, die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen stand im Zeichen des Bahnprojektes Stuttgart - Ulm. Sie ist Teil der „Magistrale für Europa“, dem Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn-Korridor zwischen Paris und Budapest. Die 60 Kilometer lange Strecke, die etwa zur Hälfte in Tunneln verlaufen wird, soll im Dezember 2021 (Baubeginn war 2012) zweigleisig in Betrieb genommen werden und die beiden Städte in 28 Minuten (bisher 54 Minuten) verbinden. Das bisherige Nadelöhr „Albauftieg“ kann dann mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h bewältigt werden.

Stuttgart läge dann - zeitlich betrachtet - näher an Schwaben als München. Verschiedene Eidechsenpopulationen, die aufwändig und kostenintensiv umgesiedelt werden müssen, sorgten zwischenzeitlich für Verzögerungen im Bauablauf.

Bei der anschließenden Führung über Teile des Bahnhofsareals und der Baustellen konnten wir uns ein „reales“ Bild von der Dimension der Maßnahme und den anspruchsvollen geologischen Verhältnissen machen. Überdies beeindruckend waren das Grundwassermanagement, die gesamte Baulogistik und der Prototyp einer betonierten Kelchstütze, von denen später 28 Stück das Dach des neuen Hauptbahnhofs tragen werden.

Nach der Mittagspause erläuterte uns Gerhard Rotemund, Projektleiter Stuttgart 21 des Stuttgarter Tiefbauamtes, welche Auswirkungen das Projekt Stuttgart 21 auf die städtische

Infrastruktur haben. Einige städtebauliche Projektbeispiele, wie etwa die Entwicklung des Rosenstein-Quartiers oder verkehrsrelevante Tunnel- und Brückenbaumaßnahmen wurden ausführlich dargelegt.

Bernd Schröder, Projektleiter im städtischen Tiefbauamt der Stadt Stuttgart berichtete in einem letzten, ebenfalls hochinteressanten Vortrag über Folgemaßnahmen (u.a. der Neubau bzw. die Verlegung der Stadtbahnlinie U 12 mit Brücken, Haltestellen, Ableitungen, Verkehrsanschlüssen, Tunneln, Tunnelver- und anbindungen etc.), die im Umfeld des neuen Hauptbahnhofes zu realisieren sind. Ein Beispiel: die U12 wird künftig unterhalb der Stadtbibliothek verlaufen. Zum Erschütterungs- und Lärmschutz wurde hier mit einem komplexen Masse-Feder-System gearbeitet. Dabei werden Gleise und Schotterbett von der Tunnelinnenschale entkoppelt, sodass die Schwingungen minimiert werden.

Die Fülle der Informationen und die Tragweite dieses besonderen Großprojektes haben uns sehr beeindruckt. Beim gemeinsamen Abendessen im Hacker-Pschorr in Ulm fiel die „Nachbesprechung“ des Tages daher auch entsprechend intensiv aus.

