In Leinfelden-Echterdingen klagen Anwohner über den zunehmenden Schienenlärm. In St
Vaihingen gibt es derweil Probleme mit der Barrierefreiheit des künftigen Regionalbahn

Bahn misst Erschütterung an S-Bahn-S

Schienenlärmgeplagte aus Leinfelden-Echterdingen haben erfolgreich Druck gemacht. Nun geht das Mobilitätsunternehmen auf Ursachenforschung.

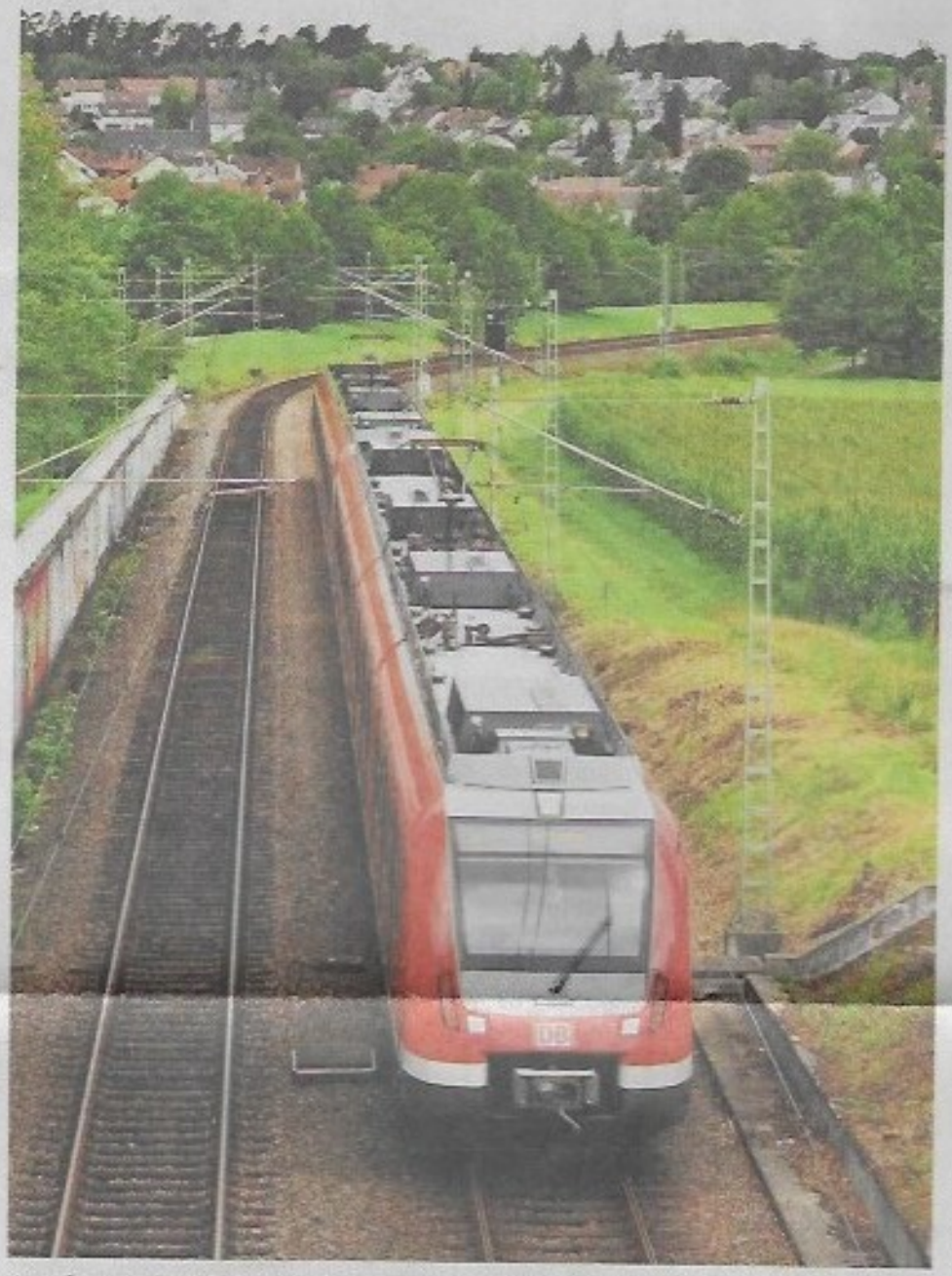
Von Natalie Kanter

Möglicherweise bekommen von Schienenlärm geplagte Anwohner in Leinfelden-Echterdingen bald Gewissheit. Nun kommt ans Licht, wie stark der Lärm und der Erschütterungsschall durch die S-Bahnen, die an ihren Häusern vorbeirollen, tatsächlich sind. Anrainer bemerken seit zwei, drei Jahren verstärkt Erschütterungen, die in Wellen kommen. Ein Wummern und Dröhnen entsteht in ihren Häusern und breitet sich aus. Hinzu kommen schlagende Geräusche, wenn ein Zug über eine schadhafte Gleisstelle rollt.

Fachleute werden im Auftrag der DB Netze von Montag, 20. September an, an mehreren Punkten der Strecke, die durch Leinfelden-Echterdingen führt, die Erschütterungen messen, welche durch die Bahnen ausgelöst werden. Dazu haben sich Vertreter des Unternehmens an diesem Freitag erneut mit der Bürgerinitiative für menschen- und umweltverträglichen Schienenverkehr in Leinfelden-Echterdingen ausgetauscht.

„Es werden Geschwindigkeit, Fahrtrichtung und emittierte Erschütterungen gemessen", sagt eine Bahnsprecherin unserer Zeitung. „Die Messungen werden etwa acht Meter von der Gleismitte entfernt und bei zwei Messpunkten auch innerhalb von Gebäuden durchgeführt." Ulrich Löchner, Sprecher der Initiative, sagt: „Wir werden die Messung mit Geräuschprotokollen begleiten." 25 Leute werden an den Messtagen aufschreiben, wie sie bestimmte Züge wahrnehmen und welche Art von Erschütterungen sie dabei verspüren.

Das Unternehmen betreibt auf Druck der Initiative Ursachenforschung. Mitte Mai war in der Gruppe gelungen, Verantwortliche der DB Netze an die Gleise nach Unteraichen zu holen. Die Anrainer haben über ihre Probleme berichtet, Unterschriften überreicht, Fotos von Rissen in den Häusern gezeigt. Die Stadt Leinfelden-Echterdingen unterstützt die Initiative. Sie hat Helmut Venghaus, Projektingenieur von der Accon GmbH, im Juli als Berater ins Boot geholt. Die Firma ist spezialisiert auf Lärm, Erschütterungen, Luftreinhaltung. „Eine große Gruppe von Anwohnern bemerkt eine kontinuierliche Verschlechterung", sagt der Experte. Die Beschwerden seien also nicht aus der Luft gegriffen. Ob sich die Lärmsituation aber auch objektiv betrachtet verschlechtert habe und wenn ja, woran das liege, werde erst noch geprüft. Es müsse auch geklärt werden, ob der Geräuschpegel noch in dem für diese Strecke einst festgelegten gesetzlichen Rahmen passt. „Dann erst kann entschieden werden, ob im Sinne der Bevölkerung Abhilfe geschaffen werden sollte."



Anwohner an der S-Bahn-Strecke in Leinfelden-Echterdingen bemerken seit zwei, drei Jahren verstärkt Erschütterungen, die Folgen haben.

Foto: Archiv Thomas Krämer

Aufmerken lassen hat die Initiative, dass die S-Bahn Stuttgart ihren Betrieb kürzlich wegen eines gravierenden Verschleißes an Rädern teilweise hat einstellen müssen. Alle 90 Fahrzeuge der Baureihe 430 mussten untersucht werden, acht davon wurden stillgelegt. Mittlerweile hat die Bahn solche

Schäden auch a
der Vorgängerv
sucht noch na
vermutet, dass
strecke verantw
de in den Ferien

Züge der Ba
Strecke, die dur
Löchner ist es
sentlicher Fakto
ren dort immer
schütterungen
die Räder dieser
ders rasch versc
cherweise geb
Schwäche diese
Räder. Experte
tete Stahlräder
den-Echterding
henden Messun
die Fahrzeuge u
die Gleisanlage
des dazu führt",
wohner sich zu
belastet fühlen.
könnten Schlüs
gen werden.

Auf die Frage
Messung zu ein
punkt Sinn m
dem Bahnen de
he 430 frisch ge
rück auf die Sch
hen, sagt er: „D
sung ist gerade
nünftig." Werde
schütterungen n
Antwort bereits
die Erschütterun
waren, waren es
ein bisschen bes
sowohl die Räde
Beitrag zu den E

Die Bahn hält
für wertvoll und
Sprecherin. Für a
tive Messergebn
ge. „Abhängig v
wir, wie wir weite
der Möglichkeit,
teren Zeitpunkt
Löchner hatte be
mal zu messen –
frisch gewartete
hen und einmal
gewissen Zeit w
en. Für einen „
sozusagen. Ein s
am Freitag auch
dings erst für das

Bahnsteig ist für Rollstuhlfahrer

Erlösung vom quälenden Wummern?

Sie berichten von nervtötendem Quietschen und von Vibrationen, die bis in den Bauch gehen. Nun hat die Deutsche Bahn Leinfelden-Echterdingen die Erschütterungen gemessen.

Von Caroline Holowiecki

Wo bleibt der Zug? Laut Fahrplan müsste um 16.06 Uhr einer an Luca Merkles Wohnhaus in Leinfelden-Echterdingen vorbeifahren, doch nichts tut sich. Dass der Lärm aber kommen wird, das ist für Luca Merkle so sicher wie das Amen in der Kirche. Die Schienen der S-Bahn, die zwischen Oberaichen und Leinfelden verkehrt, sind genau 22 Meter von der Hauswand entfernt. „Es ist das Haus meiner Großeltern. Ich kenne die Geschichte seit 27 Jahren", sagt der junge Mann.

Die Geschichte, damit meint Luca Merkle das Rumpeln von Zügen, Vibrationen, „manchmal ein sehr beißendes Quietschen". Er spricht von einer „krassen Geräuschkulisse", die ihm mal mehr, mal weniger auf den Geist gehe, vor allem im Sommer, wo die Schallschutzfenster geöffnet sind. Seine Tante Sabine Rommel wohnt im Obergeschoss. Bei ihr ist es schlimmer, denn oben kommen die meisten Schwingungen an. Mitunter klirrten die Gläser im Schrank, am Ess- und am Schreibtisch spüre sie die Vibrationen besonders stark. „Das geht richtig in den Bauch rein", sagt sie.

Es sind Phänomene, von denen viele berichten. Gleis-Anrainer klagen seit einigen Jahren über verstärkte Erschütterungen. Das Wummern und Dröhnen breite sich in Wellen im Haus aus. Hinzu kämen schlagende Geräusche, wenn ein Zug über eine schadhafte Gleisstelle rolle. Die „Bürgerinitiative für menschen- und umweltverträglichen Schienenverkehr in LE" kämpft für mehr Ruhe. Menschen aus gut 100 Haushalten haben sich zusammengeschlossen, erklärt der Sprecher Ulrich Löchner. Auch er höre daheim das Brummen und spüre „teils unangenehme Vibrationen".

Nun läuft auf Druck der Initiative die Ursachenforschung. Diese Woche misst die Bahn an mehreren Stellen die Erschütterungen: auf dem freien Feld entlang der Rohrer Straße auf Höhe des Manosquer Gebiets, an der Goethestraße und am Schützenweg. Im Wohnhaus von Luca Merkle und Sabine Rommel sind im Keller, im Erd- und im Obergeschoss diverse Beschleunigungsaufnehmer angebracht, die Vibrationen erfassen; unscheinbare Geräte an langen Kabeln.

Im Garten wird gemessen, zudem acht Meter entfernt von der Gleismitte. Seit 13 Uhr sitzt an diesem Tag eine Ingenieurin von DB-Systemtechnik mit einem Laptop im Garten. Ihr Kollege steht am Gleis und erfasst die Geschwindigkeiten der Züge. „Mit einer simplen Radarpistole, wie die Polizei sie hat", erklärt die blonde Frau. Bis 19.30 Uhr soll es heute gehen. „Ich höre auf die Flachstellen", sagt sie, „wenn die Radsätze abgefahren sind, hört man ein Tock-Tock".

Die Bahn probiert weiße Farbe gegen die zunehmende Hitze aus. Gegen Lärm hilft das aber eher nicht.

In der jüngeren Vergangenheit hat sich etwas getan. Nachdem die S-Bahn Stuttgart ihren Betrieb wegen gravierender Verschleißerscheinungen an Rädern teils einstellen musste, wurden alle 90 Fahrzeuge der Baureihe 430 untersucht und acht stillgelegt. Solche Züge fahren auch durch Leinfelden-Echterdingen. Hat sich also schon etwas verbessert? Ulrich Löchner spricht von unterschiedlichen Rückmeldungen. „Mal so, mal so." Mancher Zug fahre mittlerweile auch langsamer. Durch den Streik sei es ohnehin stiller gewesen, „da hatten wir wirklich mal Ruhe".

Eine Ingenieurin sitzt mit Laptop im Garten. Ihr Kollege steht am Gleis und erfasst die Geschwindigkeiten.

Um 16.12 Uhr, mit einiger Verspätung, fährt der Zug an Luca Merkles Garten vorbei. Es quietscht und poltert, der Rasen vibriert leicht. Auf dem Laptop der Ingenieurin zeigen sich kleine blaue Kurven. Ergebnisse gibt es an diesem Tag allerdings noch nicht. Das Verfahren ist komplex. Die Beschleunigung wird gemessen und umgerechnet auf die Geschwindigkeit der Züge, daraus errechnet sich der Taktmaximalpegel. Das Ganze wird dann mit der Norm verglichen, auch Geräuschprotokolle von Anwohnern und Ergebnisse früherer Messungen werden einbezogen. Ulrich Löchner rechnet mit Ergebnissen in einigen Wochen. „Was ich haben will, ist, dass der Gutachter der Stadt dann einen Blick drauf wirft", betont er.

Luca Merkle (l.) und seine Tante Sabine Rommel (r.) leben nahe eine Ingenieurin der DB unter anderem in ihrem Haus nachgem

Was sich die Anwohner wünschen? Besserung. „Ich denke, dass es künftig noch mehr Beschwerden geben wird", sagt Luca Merkle, weil d werde. Er und Deckel. Die S-B tiefung am Ge halb offenen T Sabine Romme geschlossen w sich dafür aus

Fast einen Kilometer lang und rund 30 Meter breit solle der Deckel über den Johannesgraben werden, sagte Wolfgang Seeliger vom Büro Leichtbau BW. „Wir wollen eine Überdeckelung schaffen, die mehr ist als ein reiner Lärmschutzwall“, sagte Andreas Schönbrunner vom Stuttgarter Büro Structure Lightweight Design. Der Deckel solle aus verschiedenen Modulen bestehen, dem Segment Wohnen und den Segmenten der Grünbrücken. Das Ressourcen schonende Bauen und der effiziente Umgang mit den

schossen ausgehe, käme man auf 72 000 Quadratmeter Wohnfläche. Ziehe man Randflächen entlang der Straße heran, käme man auf bis zu 144 000 Quadratmeter Wohnfläche: „Damit könnte man einen Stadtteil schaffen.“ Die Anbindung könne über den öffentlichen Nahverkehr in der Umgebung erfolgen.

Je dichter das Gebiet bebaut werde, desto mehr rechneten sich auch die Kosten des Deckels, und die Grünflächen darauf trügen zur Verringerung von Schadstoffen bei. Die Kos-

nung richtig sei, dass auf dem Deckel Platz für Wohnungen sei, die 3000 Menschen beherbergen könnten. Ulrich Bayer (CDU) verwies darauf, dass der Johannesgraben für die Stadt unter anderem eine wichtige Kaltluftschneise und ein Hochwasser-Hotspot sei. Er finde es außerdem mutig, die Verkehrsanbindung nur über den ÖPNV und über ein Projekt der Uni lösen zu wollen. Das Quartier würde einen „enormen Zuwachs“ mit sich bringen und er finde es „spannend“, wie es funktionieren solle.

entlang des Deckels, gab er zu bedenken, würden oft von Spaziergängern mit Hunden genutzt, die diesen Freiraum bräuchten. „Ich bin von dem, was wir hier gesehen haben, sehr angetan. Ich hoffe, dass Sie sich von Bedenkenträgern nicht entmutigen lassen. Ich will Sie darin bestärken, die Idee weiterzuverfolgen.“ Allerdings müsse man schauen, wie die Anbindung des Quartiers an den ÖPNV, der ein bis zwei Kilometer entfernt sei, verbessert werden könne. Die Buslinie 82 könne dies alleine nicht leisten.

Neue Erfolge für Schienenlärmgeplagte

Offenbar ist die Ursache für das Wummern und Dröhnen gefunden, das Menschen aus Leinfelden-Echterdingen schon lange nervt.

Von Natalie Kanter

Die Ursache für das Wummern und Dröhnen, von dem sich Menschen, die in Leinfelden-Echterdingen in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Gleise leben, schon lange gestört fühlen, scheint gefunden zu sein. Die detaillierte Analyse neuer Messdaten hat im Vergleich mit Daten aus 2013 „überraschende Erkenntnisse geliefert“, wie Ulrich Löchner, der Sprecher der Bürgerinitiative für menschen- und umweltverträglichen Schienenverkehr in Leinfelden-Echterdingen, schreibt.

Demnach erzeugen die seit 2016 auch auf dieser Strecke eingesetzten S-Bahnen der Baureihe ET 430 Erschütterungen, „die mit einer Frequenz von etwa 50 Hertz in den Gebäuden Wände und Decken stärker zum Schwingen anregen“, als die zuvor eingesetzten Züge der Baureihe ET 420, berichtet Löchner. Durch diese Schwingungen entstehe der sogenannte sekundäre Luftschall, der sich in einem deutlich hörbaren Brummen und Dröhnen innerhalb der Häuser darstelle, vielfach spürbar sei und beispielsweise Gläser zum Klirren bringen könne.

Der Gruppe war es im Mai 2021 – nach einem Jahr unermüdlichen Bemühens – gelungen, Vertreter der DB-Netze, dem Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn, nach Unteraichen an die Bahnstrecke zu holen und dort ihre Probleme an den Mann zu bringen. Durch diese persönliche Begegnung habe sich die Zusammenarbeit mit dem Unternehmen deutlich zum Positiven verändert, erklärt der Sprecher der Initiative unserer Zeitung. Man begegne sich jetzt auf Augenhöhe, seine Ansprechpartner seien an einer Lösung interessiert.

Im September war das Unternehmen auf Ursachenforschung gegangen. Es hat an vier Stellen der Strecke – auf freiem Feld und in Häusern – die Erschütterungen messen lassen. Im Dezember hatte die Bahn dann den Lärmgeplagten die Ergebnisse vorgestellt, wie Löchner berichtet, „die uns zunächst etwas ernüchtert haben“. Demnach haben die in 2021 gemessenen Werte zwar etwas höher gelegen, als jene, die 2013 gemessen wurden. Allerdings haben auch die neueren Werte unterhalb der Grenzwerte gelegen, bei denen Gebäudeschäden auftreten können. Was bedeutet, dass die Bahn hier nicht tätig werden müsse. Ein Bahn-Sprecher schreibt dazu: „Die Ergebnisse aus 2021 und 2013 weisen keine signifikanten Veränderungen auf. An allen Messpunkten werden die Anhaltswerte der maßgeblichen DIN 4150 eingehalten.“ Demnach könne der Bahnverkehr die von den Anwohnern zum Teil angeführten Schadensbilder nicht verursacht haben.

Die S-Bahnen rauschen mitten durch Leinfelden-Echterdingen. Das führt zu Erschütterungen in Häusern, die nahe der Gleise liegen.

Foto: Archiv/Natalie Kanter

Mehr Hoffnung machen nun die Erkenntnisse der mittlerweile erfolgten Detailanalyse, wonach die Züge der neueren Baureihe, Wände und Decken wohl stärker zum Schwingen bringen. Die Initiative hat dazu vorgetragen, dass ebenfalls seit etwa 2016 in Stoßzeiten, morgens bis 9 Uhr und nachmittags ab 16 Uhr, überwiegend dreigliedrige Züge mit einer Länge von 150 Metern eingesetzt werden. Zuvor seien alle Züge zweigliedrig und damit 50 Meter kürzer gewesen. Demnach habe sich die Dauer des sekundären Luftschalls um 50 Prozent verlängert, schlussfolgert die Gruppe. Seit einigen Jahren rollten außerdem zwischen 22 Uhr nachts und 6 Uhr morgens 32 Züge durch Leinfelden-Echterdingen, früher seien in dieser Zeit 19 Züge vorbeigefahren.

„Leider gibt es für den sekundären Luftschall keine Gesetze oder sonstige Regelungen, die die Bahn dazu verpflichten, die Ursachen zu beseitigen“, schreibt Löchner. Verantwortliche der DB Netze hätten allerdings versprochen, geeignete Maßnahmen zu prüfen, damit sich der aktuelle Zustand verbessert. Schadstellen an der Strecke sollen besichtigt werden, damit diese beseitigt werden können. „Die Bahn steht den Anwohnern bei Fragen weiterhin zur Verfügung“, schreibt derweil der Bahnsprecher.

nenswertem Umfang u
chender Weise zu baue
wäre es. Wann und ob e
noch fraglich, aber ma
träumen dürfen.

Auto übersc
sich: drei Ve

BÜSNAU. Am frühen S
drei junge Männer bei
nau schwer verletzt wo
berichtet, befuhr ein
eines Opel Corsa die N
Richtung Schattengrun
klärten Gründen kam
2.50 Uhr im Bereich ei
nach rechts von der Fa
mit einem Baum, über
ßend und blieb auf de
Fahrer und seinen bei
alten Mitfahrern gelan
dig aus dem Unfallfahr
Fahrzeuginsassen erl
schwere Verletzungen
liegende Krankenhäu
den. Der Sachschaden
15 000 Euro.

Rauchmeld
Wohnung a

ECHTERDINGEN. Am
kurz nach 2 Uhr ist de
in Esslingen ein ausg
einer Wohnung an de
meldet worden. Wie
war ein auf einer eing
stehender Wasserko
den. Die beiden ält
unverletzt, ebenfall
schaden. Neben ein
viers Filderstadt wa
den-Echterdingen m
23 Einsatzkräften u
mit vier Fahrzeugen
vor Ort.

ann Wo

M NOTFALL

110
ENST 112
112
112
NSPORT 07 11 / 19 222

ereitschaftsdienst (für nicht Geh-
Hausarzt unerreichbar ist):
r, Telefon 116 117.
der Stuttgarter Ärzteschaft,
ital, Böheimstr. 37, Heslach (für Geh-
19–1 Uhr, Fr 14 bis 1 Uhr,
tags rund um die Uhr.
er Notdienst: Tel. 0 180 / 607 11 22.
zur Bereitschaft von Medi-Fach-
enten, deren Arzt nicht erreichbar
Uhr, Telefon 0 18 05 / 30 80 90.
kuten Erkrankungen und wenn der
arzt nicht erreichbar ist) 9-19 Uhr,
55 897 00.
gehend Telefon 7 65 74 77.
ambulanz: durchgehend Telefon
30.
e: 0800 / 11 10 – 111 (evang.),
(kath.).
ormationszentrum für Sucht-
straße 2, Tel. 26 74 25; Mo-Do+Sa
ätzlich) 10-12 Uhr, So 10-12 Uhr.
Telefon 0180/26 62 24 64,

st: Telefon 0180 / 5 11 04 44,
2–24Uhr.
rschutzbundes:
17 bis 19 Uhr.
elefon 0172 / 329 55 48.
0 21.
Telefon 4 14 24 30.
56 68 52.
on 01 80 / 2 22 22 22;
Telefon 530 34 35 36.

otnang: Engel, Rot-
U, Klett-Passage 31 am
statt, Neckarvororte
ere Str. 1, Fellbach, Tel.
ezirke und Vaihingen:
Sillenbuch, Tel. 4 79 19
r Str. 5, Echterdingen,
uttgarter Norden,
enhausen: Uhland,
orf, Tel. 8 89 46 65.

tnang: Birkenwald,
u, Internationale,
ad Cannstatt, Ne-
aimler, Beuthener Str.
. Degerloch, Filder-
n, Wollgrasweg 17,
ubertus, Filderstr. 55,
bach, Stuttgarter
nd Zuffenhausen:
e Str. 55, Zuffenhau-
en 8.30 bis 8.30 Uhr.

EN

c: Der gestiefelte
nd Figuren (ab 3 J.),

teenstr. 44: Vom
lte, wer ihm auf
heater (ab 3 J.), Sa
anonetten-Märchen

„Der Gäubahntunnel ist die richtige Lösung“

Interview Michael Theurer, Staatssekretär im Verkehrsministerium des Bundes, ist für die große Schienenlösung am Flughafen.

STUTTGART. Er trägt seit Januar den schönen Titel eines Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr: Michael Theurer (FDP), Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Bahnpolitik hat er aber schon als Oberbürgermeister der Stadt Horb gemacht, als er gegen die Defizite an der Gäubahn kämpfte. Das Thema holt ihn nun wieder ein.

Herr Theurer, Pünktlichkeitswerte jenseits von Gut und Böse, Milliardenschulden und eine marode Infrastruktur: ist Ihr Amt als Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr ein Albtraumjob?
Es ist vor allem eine große Herausforderung. Pünktlichkeit, Stabilität und Qualität des Schienenverkehrs sind ein Kernanliegen der Ampel-Koalition.

Lässt sich ein Tanker wie die Deutsche Bahn wieder auf Kurs bringen?
Bereits die Vorgängerregierung hat Weichen in Richtung Stärkung des Schienenverkehrs gestellt. Wir wollen den Deutschland-Takt weiter entwickeln. Kurzfristig soll durch rasche Maßnahmen die Kapazität schnell erhöht werden. Ein zentrales Zukunftsprojekt ist für uns die Digitalisierung des Schienenverkehrs. Für die Bundesregierung ist die Schiene aber mehr als die Deutsche Bahn. Beim Netz will die Koalition eine am Gemeinwohl orientierte Gesellschaft schaffen, damit Gewinne nicht mehr an den Konzern abgeführt werden. Die Mittel sollen stattdessen voll in den Erhalt und den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert werden.

Wie soll die Kapazität erhöht werden?
Die Digitalisierung ist der zentrale Schlüssel. Stuttgart soll daher auch der erste digitale Schienenknoten werden, in dem der Fern- und Regionalverkehr sowie die S-Bahn unter dem digitalen European Train Control System fahren. Das ist eine riesige Chance, aber auch eine Herausforderung. Experten gehen davon aus, dass die vorhandene Infrastruktur dadurch 20 bis 30 Prozent mehr Kapazität bietet.

Die Digitalisierung allein reicht nicht.
Nein, wir investieren ja auch in den Ausbau, im Land ganz konkret etwa im Rheintal zwischen Karlsruhe und Basel. Das ist eine ausgesprochen wichtige Strecke für uns, wenn es um die Verlagerung von Gütern auf die Schiene geht im Zulauf auf den Gotthardbasistunnel.

Als OB von Horb waren Sie auch Vorsitzender des Interessenverbands Gäu-Neckar-Bodenseebahn und haben sich vehement gegen die Kappung der Gäubahn im Zusammenhang mit dem Bau von Stuttgart 21 ausgesprochen. Ist der Zug da schon abgefahren?
Unter meinem Vorsitz hat der Verband politische Zusagen erwirkt, dass die Gäubahn in den neuen Durchgangsbahnhof geleitet wird. Die Führung der Strecke über die Rohrer Kurve und das dritte Gleis am Flughafen ist integraler Bestandteil des eigenwirtschaftlichen Projekts Stuttgart 21 der Deutschen Bahn. Erschreckt stelle ich jetzt fest, dass dieser Abschnitt weder fertig geplant noch planfestgestellt ist. Es kann also zeitnah nicht gebaut werden. Die bittere Nachricht ist: die Unterbrechung des Fernverkehrs bis zur Fertigstellung lässt sich realistischerweise nicht verhindern. Ich setze mich aber dafür ein, dass die Unterbrechung so kurz wie möglich sein wird.

Eine vorübergehende Alternative wäre die Führung der Züge von Horb via Tübingen, Reutlingen und Flughafen zum Tiefbahnhof. Die Bahn kann sich für diese schon in der Schlichtung zu Stuttgart 21 diskutierte Variante allerdings nicht so recht erwärmen.
Das erfordert massive Investitionen und einen Planungsvorlauf, denken Sie an die dafür notwendige Elektrifizierung zwischen Horb und Tübingen. Die ist Bestandteil eines Elektrifizierungsprogramms der Region Neckar-Alb. Dafür gibt es Finanzierungsmöglichkeiten durch den Bund, etwa durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG. Um die ohnehin nötige Elektrifizierung zu beschleunigen, müssten das Land und die Region diese Maßnahme aber höher priorisieren. Ich konzentriere mich darauf, den Kurs, den mein Vorgänger als Parlamentarischer Staatssekretär, Steffen Bilger, eingeschlagen hat, schnellstmöglich zu realisieren.

Foto: dpa/Uli Deck

„Der Ergänzungsbahnhof wäre eine Sache des Landes.“
Michael Theurer, Staatssekretär

Sie sprechen vom Gäubahntunnel zwischen Sindelfingen und dem Flughafen?
Der Tunnel wurde als Maßnahme des Deutschland-Takts zusammen mit weiteren Maßnahmen an der Gäubahn auf den Weg gebracht. Das ist offensichtlich verkehrlich die richtige Lösung. Dafür brauchen wir so schnell wie möglich die Planfeststellung. Hierzu bin ich im Gespräch mit den Verantwortlichen der Deutschen Bahn. Aber auch Land, Stadt Stuttgart und Region sind in der Verantwortung, hier eine Lösung zu schaffen. Der Bund hat mit der Aufnahme der Gäubahn in den Deutschland-Takt eine wichtige Voraussetzung geschaffen. Die Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert. Realistisch muss man aber davon ausgehen, dass das nicht vor 2030 fertiggestellt sein wird.

Der Tunnel hat es ebenso in den grün-schwarzen Koalitionsvertrag im Land geschafft, wie die von Landesverkehrsminister Winfried Hermann gewünschte unterirdische Ergänzungsstation beim Hauptbahnhof. Sieht der Bund eine Notwendigkeit für diese Station und unterstützt das Vorhaben?
Der Ergänzungsbahnhof wäre eine Sache des Landes. Dafür kann es Bundesprogramme wie das GVFG nutzen.

Bei Stuttgart 21 steht die nächste Kostensteigerung im Raum. Hermann fordert vom Bund, Verantwortung zu übernehmen und schon Alt-OB Fritz Kuhn forderte immer wieder, der Bund müsse etwa im Lenkungskreis des Vorhabens eine aktive Rolle einnehmen. Was tut der Bund?
Stuttgart 21 ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG und keines des Bedarfsplans der Schienenwege des Bundes. Die Verantwortung liegt klar bei der Deutschen Bahn.

Einfluss auf die DB könnte die neue Bundesregierung über den Aufsichtsrat nehmen. Der ist aber noch so aufgestellt, wie vor dem Regierungswechsel. Ziehen Sie in das Gremium ein?
Die Bundesregierung nimmt ihre Verantwortung über ihre Vertreter im Aufsichtsrat wahr. Und der verfolgt den Projektverlauf ja auch aufmerksam. Die Neubesetzung der Gremien ist derzeit in Abstimmung in der Regierung. Hierzu kann ich noch nichts Weitergehendes sagen.

Das Gespräch führte Christian Milankovic.

Ein Zug auf dem Stuttgarter Abschnitt der Gäubahn: Auf den Fildern setzt der Bund auf die Lösung mit einem langen Tunnel zum Flughafen. Foto: Lichtgut/Achim Zweygarth

Liberaler Eisenbahnpolitiker

Bahnpolitiker Michael Theurer, 55, ist seit Januar Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. In der Ampelregierung hat er das Amt eines parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministeriums von Volker Wissing.

Liberaler Theurer ist seit 2013 Landesvorsitzender der FDP in Baden-Württemberg. Nach seiner Zeit als OB in Horb war er Mitglied des Landtags, des Europaparlaments und sitzt seit 2017 im Bundestag. *mil*

OBJEKT DER WOCHE
TGART PARKSIDE.
GN BY HADI TEHERANI
BERATUNG VOR ORT AM 13. FEBRUAR
euen Stadtviertel Neckarpark,
direkt vor der Haustüre
tur: U-, S-Bahn und Bus zu Fuß erreichbar
ess, alle Schularten in nächster Nähe
hung mit hochwertigen Designböden,
odenbegrünung, Photovoltaik, alle
Mobilität vorbereitet
Beratung vor Ort am So., 13.02.22
von 13—14 Uhr in der Frachtstraße,
70372 Stuttgart-Bad Cannstatt.
2-ZIMMER-WOHNUNG 477 880 €
3-ZIMMER-WOHNUNG 674 960 €
4-ZIMMER-WOHNUNG 747 760 €

Dank der IBA’27 sollen 9000 Wohnungen entstehen

Die Hälfte des Wegs zur Internationalen Bauausstellung ist geschafft. Jetzt müssen erste Schritte zur Verwirklichung der Projekte folgen.

Von Kai Holoch

STUTTGART. Seit 2015 laufen die Planungen, damit ist mehr als die Hälfte des Wegs zur Internationalen Bauausstellung Stuttgart, der IBA’27, geschafft. Nun bleiben noch fünf

dabei, aus der Vorschlagsliste der 150 eingereichten Projekte in Stuttgart und der Region jene 20 bis 25 herauszufiltern, die einen Diskussionsbeitrag leisten können. Ein wichtiges Kriterium ist dabei für Thomas

Momentan haben es 16 Anträge geschafft, in den Status eines offiziellen IBA-Projekts aufgenommen zu werden. Dahinter verbirgt sich ein gewaltiges Investitionsvolumen. Karin Lang hat einmal nachgerechnet: Werden allein die nun fest stehenden 16 IBA-Projekte verwirklicht, werden 190 Hektar in der Region neu gestaltet. Die Investitionssumme beträgt mehr als drei Milliarden

Euro auf 1,2 Millionen Euro erhöht. Auch das Land, das jährlich 250 000 Euro beisteuert, zahlt zumindest im laufenden Jahr 300 000 Euro extra.

Das reicht Karin Lang zunächst aus, um das 21-köpfige IBA-Team zu bezahlen und eventuell noch die eine oder andere neue Stelle zu ermöglichen. Der stellvertretende