

# 17 Kilometer Rohrsystem schützen Stuttgarter Mineralquellen

Für die Stuttgarter haben ihre Mineralbäder seit mehr als 150 Jahren Tradition. Sie sind ein wichtiges Kulturgut und entsprechend hoch ist der Stellenwert. Rund 500 Liter pro Sekunde strömen Tag für Tag aus den Mineralquellen von Stuttgart und Bad Cannstatt und versorgen damit das zweitgrößte Mineralwasservorkommen in Europa nach Budapest ständig mit Nachschub. Damit dies so bleibt, werden generell die Auswirkungen aller Bauvorhaben im Stuttgarter Talkessel auf den Wasserhaushalt sorgfältig untersucht. Über mehr als 15 Jahre hinweg haben anerkannte Fachleute für Stuttgart 21 alle Themen rund um das Mineral- und Grundwasser eingehend diskutiert und geprüft. Ergebnis: Mehr als ein Fünftel der Regelungen aus den Planfeststellungen betreffen allein das Thema Wasserwirtschaft. Alles mit dem Ziel, das wertvolle Mineralwasser zu schützen. Die Erfahrungen aus vielen Baustellen im Stuttgarter Talkessel und aktuellste Erkennt-

nisse der Wasserwirtschaft sorgen dafür, dass die Mineralquellen auch während der Bauzeit von Stuttgart 21 unverändert weiter sprudeln. Der uneingeschränkte Betrieb und die Nutzung der Mineralbäder sind somit während und nach der Bauzeit sichergestellt.

Über ein Jahr lang wurden vor Baubeginn an mehr als 90 Messstellen Vergleichswerte ermittelt. Die Bahn wird rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof eine Anlage für das Grundwassermanagement aufbauen. Damit können während des Baus von Stuttgart 21 Daten zum Grundwasserhaushalt erfasst und ständig überwacht werden. Sollte es während der Bauzeit zu Veränderungen kommen, können dann mit Hilfe dieses aufwändigen Mess- und Überwachungssystems gezielt Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um den Wasserhaushalt stabil zu halten. Dafür wird ein rund 17 Kilometer langes Netz von oberirdisch verlegten Wasserleitungen

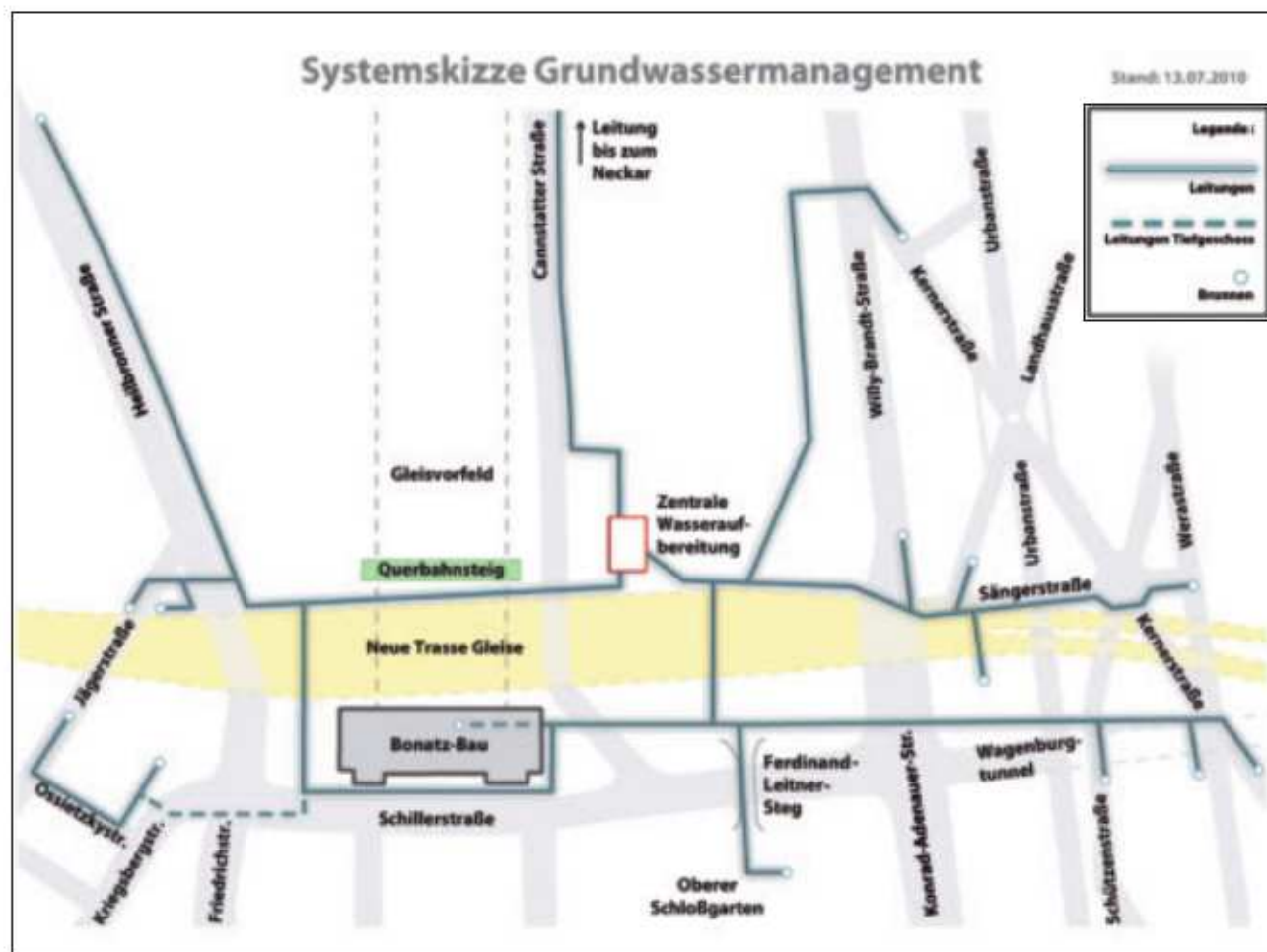


aufgebaut, in dem Grundwasser abgepumpt, gereinigt und wieder in den Grundwasserkreislauf eingeleitet wird. Während der Bauzeit von Stuttgart 21 werden rund 5,8 Millionen Kubikmeter Wasser in den Anlagen gefiltert und gereinigt, rund 4,2 Millionen Kubikmeter

werden rund um die Baustelle wieder in den Untergrund infiltriert. Bemerkenswert auch: Die Anforderungen, die mit den Reinigungsanlagen für das Grundwasser zu erfüllen sind, liegen über dem Standard für Trinkwasserqualität.

Die gründliche Vorbereitung und die umfangreichen Überwachungsmaßnahmen zeigen, dass eine dauerhafte Beeinträchtigung der Heil- und Mineralquellen ausgeschlossen werden kann. Tatsache ist, dass die in den siebziger Jahren gebauten S-Bahn- und Stadtbahntunnel tiefer liegen als Stuttgart 21. Weder der Bau noch der Betrieb haben die Mineralquellen geschädigt. Zudem berücksichtigt die Bauweise des neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs die speziellen Grundwasserhältnisse. Es wird keine komplette Baugrube über die gesamte Länge von rund 800 Metern ausgehoben, sondern es werden nur kleine Teilbaugruben angelegt.

Die Rohrleitungen haben einen Durchmesser von 10 bis 20 Zentimetern. Die Leitungsführung ist so geplant, dass damit die geringstmöglichen Beeinträchtigungen verbunden sind. An Straßenüberführungen werden die Leitungen in einer Höhe von 4,50 Metern verlegt, so dass z.B. Parkplätze weitestgehend erhalten bleiben. Betroffene Anwohner werden vorab über die Baumaßnahmen informiert.





## Neuer Stuttgarter Bahnhof komplett barrierefrei

Ende August hat der Architektur-Professor Christoph Ingenhoven den optimierten Entwurf des neuen Stuttgarter Bahnhofs vorgestellt. Da der erste Entwurf bereits vor 13 Jahren entstanden ist, hat die Deutsche Bahn den Architekten beauftragt, die Pläne den neuen Richtlinien und Regeln der Technik anzupassen.

Der Entwurf basiert auf der unterirdischen Bahnsteighalle, in der die vier Bahnsteige über drei Fußgängerbrücken miteinander verbunden werden und so ein komfortables und schnelles Umsteigen ermöglichen. Tageslicht gelangt in die Bahnsteighalle über insgesamt 27 Lichtaugen, die jeweils 4,30 m aus dem Straßburger Platz herausragen.

Der neue Hauptbahnhof wird komplett barrierefrei gestaltet. Dafür sorgen mehr als 35 Fahrtreppen und 15 Panoramaaufzüge in der Bahnhofshalle, die die Fußgängerebenen mit den Bahnsteigen und der S-Bahn verbinden. Insgesamt wird es vier Glasgitterschalen geben, durch die die Reisenden den Bahnhof erreichen. Sie sind bis zu zehn Meter hoch. Dazu kommen weitere, schon heute bestehende Bahnhofszugänge, die natürlich erhalten werden.



Im Einzelnen sind folgende Änderungen vorgesehen: Die vier Glasgitterschalen für die Zugänge zum neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof werden kleiner als bislang geplant. So wird die Breite der Glasgitterschale am Bahnhofsturm um fast 11 Meter auf 23 Meter verkleinert. Damit kommt der Turm des denkmalgeschützten Bonatz-Gebäudes besser zur Geltung.

Außerdem werden die Standorte der Aufzüge angepasst, um die Reisenden künftig besser durch den neuen

Bahnhof lenken zu können. Die Freitreppen an den Glasgitterschalen werden verbreitert. Auch sind Änderungen zur Verbesserung der Raumakustik vorgesehen, um die Durchsagen am Bahnsteig verständlicher zu machen. Erfahrungswerte mit der Beschallungstechnik der Großbahnhöfe Berlin und Köln fließen in diese Planungen mit ein.

Stuttgart 21 setzt einen einzigartigen städtebaulichen Akzent. „Es ist eine Transformation des bestehenden Bahnhofsgebäudes in die neue

Architektur“, sagte Ingenhoven anlässlich der Vorstellung in Stuttgart. „Die Stadt wird um ein Vielfaches attraktiver. Sie hat die Chance, zum Vorreiter für ein stadtökologisches und nachhaltiges Konzept zu werden. Stuttgart 21 wird die Stadt für die nächste Generation positiv verändern. Wenn der Bahnhof unter der Erde liegt, erweitert sich die Fläche der Innenstadt um 20 bis 30 Prozent.“

Der Bonatz-Bau bleibt als ein Identitätsträger der Stadt bestehen. Das denkmalgeschützte Gebäude von 1928 wird auch nach dem Abriss des Nordflügels und später des Süd-



flügels als Empfangsgebäude erhalten bleiben und weiterhin das Stadtbild prägen. Nach dem Umbau bildet die Bahnhofshalle zusammen mit dem Bahnhofsturm und den Arkaden den oberirdischen Mittelpunkt des neuen Hauptbahnhofs.

### Kosten für Alb-Überquerung präzisiert

Rechtzeitig vor den im August begonnenen Abrissarbeiten am Nordflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs haben das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn am 27. Juli 2010 über die aktualisierten Kosten für die NBS Wendlingen-Ulm informiert. Nach dem Preisstand von 2004 betrug die Investitionssumme für die Neubaustrecke (entlang der Autobahn A8) 2,025 Milliarden Euro. Aufgrund von Erörterungsterminen mit den Behörden und vertieften Informationen zu den vier noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitten wurden die Kosten präzisiert und neu kalkuliert: auf 2,89 Milliarden Euro. Darin enthalten sind Preissteigerungen in Höhe von rund 200 Millionen



Euro, die sich seit 2004 ergeben haben. Zudem 665 Millionen Euro Mehrkosten für den Tunnelbau, den Bahnkörper und Erdbau wie beispielsweise Einschnitte, Dämme und Kabeltiefbau, den Bau von Brücken und Stützbauwerken sowie den Bereich Oberbau und Eisenbahntechnik. So sind beispielsweise 25 zusätzliche Rettungstollen in den Tunneln nötig. Auch wird die moderne Technik zur Zugsteuerung eingesetzt, das sogenannte ETCS (European Train Control System).

### Auf ein Wort

Liebe Stuttgarterinnen,  
liebe Stuttgarter,

in diesen Tagen erreichen mich zahlreiche Zuschriften, die zeigen, dass es nicht nur Kritiker des Projekts



Wolfgang Drexler,  
Sprecher des  
Bahnprojekts  
Stuttgart-Ulm

gibt, sondern auch eine Vielzahl an Befürwortern. Ein zarter Hauch von Aufbruchstimmung keimt in diesen Beiträgen auf. Deutlich wird, dass

viele die große Chance für ihre Stadt sehen und nach Jahren der Diskussion jetzt endlich eine Veränderung wollen.

Leider ist es heute nicht mehr selbstverständlich, sachlich über Stuttgart 21 zu diskutieren. Unser Angebot zum sachlichen Austausch steht jedenfalls. Dazu soll die zweite Ausgabe von DIALOG 21 beitragen.

Herzlichst Ihr

Wolfgang Drexler MdL, Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm