



An der Löwentorstraße ist die begrünte Stadtbahntrasse gut zu erkennen. Foto: Maxim Stollberg

Mit der U 12 in zwölf Minuten in die City

Stadtbahn In gut 100 Tagen eröffnen die SSB die neue U-12-Trasse vom Löwentor bis zum Hallschlag. Von Wolfgang Schulz-Braunschmidt

Endsprint auf der Baustelle für die Stadtbahnlinie U 12: in gut 100 Tagen rollen die ersten Züge auf der rund zwei Kilometer langen Neubaustrecke zwischen Löwentor und der vorläufigen Endhaltestelle Hallschlag. Die Trasse soll am 14. September eröffnet werden.

„Trotz des langen Winters sind wir immer noch im Zeitplan“, haben am Dienstag die beiden Projektleiter Dieter Kühnle vom Tiefbauamt und Markus Zwick von den Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) bei einer Baustellenbesichtigung erklärt. Von Mitte September an werden die U-12-Züge im 10-Minuten-Fakt zwischen Möhringen und Hallschlagpendeln. In den Hauptverkehrszeiten rollen sie sogar bis nach Vaihingen. Nach der Inbetriebnahme werden auch die Fahrpläne der Buslinien 55 und 56 angepasst. Der 55er fährt dann nicht mehr zwischen Nordbahnhof und Hallschlag, der 56er verkehrt künftig als Zubringer zwischen Bad Cannstatt, Hallschlag und Münster.

Die ersten Stadtbahnen rollen allerdings schon vorder offiziellen Eröffnung Mitte Juli über die neue Strecke. „Dann testen wir dort alle für den Stadtbahnbetrieb erforderlichen technischen Einrichtungen“, erklärt SSB-Bauleiter Markus Zwick.

Die neue Stadtbahntrasse verläuft von der Pragstraße auf einem Rasengleis in der Mitte der Löwentorstraße. Auf Höhe der Straße Auf der Steig wechselt sie auf die südöstliche Straßenseite. Die vorläufige Endhaltestelle Hallschlag liegt stadtauswärts hinter der Kreuzung. Außerdem halten die Züge noch an den neuen Stationen Löwentor, Riethmüllerhaus und Züricher Straße. Dort entstehen Haltestellen in einem besonders hellen Design mit einer markanten blauen Techniksäule, die auch die Fahrkartenautomaten aufnimmt. Außerdem werden rutschfeste Bodenbeläge verschiedener Hersteller getestet.

Da die SSB nach der Verlängerung bis nach Remseck in Münster von Ende 2016 an täglich mit bis zu 40 000 Fahrgästen rechnen, können an allen Stationen künftig bis zu 80 Meter lange Stadtbahnzüge halten. Bis zum Hallschlag fahren allerdings vorerst nur 40-Meter-Züge.

„Mit dem Gleisbau bis zum Hallschlag sind wir fast fertig, auch die Oberleitung steht zu 70 Prozent“, erläutert Zwick. Auch die barrierefrei gestalteten Haltestellen stünden bereits als Rohbauten.

Die Kosten für den Stadtbahnausbau belaufen sich auf 25 Millionen Euro. „Diesen Finanzrahmen halten wir natürlich auch ein“, betont Zwick. Für die Anwohner bringe der Stadtbahnausbau erhebliche Vorteile. „Vom Hallschlag aus ist der Hauptbahnhof künftig in zwölf Minuten zu erreichen“, so der SSB-Bauleiter.

Auch die neue Löwentorstraße mit Radwegen und den Kreisverkehren Hunklinge, Züricher Straße und Auf der Steig zeigt schon viel von ihren endgültigen Konturen. Vom Löwentor aus sind die Fahrbahn und der Radweg in Richtung Hallschlag bereits weitgehend fertig. Zahlreiche neue Bäume auf beiden Seiten Bäume verdeutlichen, dass die einst vierspurige Asphaltbahn städtebaulich erheblich aufgewertet wird.

„Wenn das Wetter trocken bleibt, dann asphaltieren wir vom 14. bis zu 17. Juni die stadteinwärtige Fahrbahn zwischen der Züricher Straße und der Sparkasseversicherung“, erklärt Kühnle. Dabei werde ein Belag aufgebracht, der die Fahrgeräusche reduzieren soll. Insgesamt investiere die Stadt in die städtebauliche Aufwertung der Löwentorstraße 2,2 Millionen Euro.

Bereits im April haben die SSB mit dem Bau des 1,1 Kilometer langen und 60 Millionen Euro teuren dritten Abschnitts vom Hallschlag bis zur Aubrücke in Münster begonnen. „Der Kanalbau ist in Arbeit, Ende September packen wir den fast 500 Meter langen Tunnel an“, erklärt der für diesen Abschnitt zuständige SSB-Ingenieur Georg Wilhelm. Die Schienenstrecke verläuft nach der Haltestelle Hallschlag zunächst entlang der Löwentorstraße im Trogbis zur neuen Station Bottroper Straße. Dahinter beginnt der genau 488 Meter lange Tunnel ins Neckartal hinunter, wo an der Aubrücke der Anschluss an die bestehende Trasse der U 14 erfolgt. Die Bauarbeiten auf diesem wegen des Tunnels anspruchsvollen Abschnitts dauern voraussichtlich dreieinhalb Jahre.

„Den Kostenrahmen von 25 Millionen Euro halten wir natürlich ein.“

Markus Zwick, SSB-Projektleiter der U 12

DIE JÜNGSTE ERWEITERUNG DES SSB-SCHIENENNETZES



Stuttgarter Zeitung, 29.05.2013