

Hauck:

50 Jahre Tunnelbau in Stuttgart – Das Ergebnis eines erfolgreichen Dialogs mit den Bürgern

50 Jahre Tunnelbau in Stuttgart – Das Ergebnis eines erfolgreichen Dialogs mit den Bürgern

Dipl.-Ing. Claus-Dieter Hauck, Stadtbahn Brücken und Tunnelbau, Abteilungsleiter, Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt, Stuttgart, Deutschland

Im Jahr 1962 begann mit dem Verkehrsbauwerk am Charlottenplatz der Ausbau der Verkehrswege nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1961 legte die Grundlage sowohl für den Ausbau des Straßennetzes als auch für den öffentlichen Nahverkehr. Der Verkehrswegebau nahm in den vergangenen 50 Jahren eine rasante Entwicklung. Bedingt durch die Stuttgarter Topographie, einer angestrebten Trennung der verschiedenen Verkehrsträger und im Hinblick auf die Reduzierung der Immissionen wurden viele Strecken in Tunnel verlegt. Der innerstädtische Tunnelbau bietet technisch und logistisch anspruchsvolle Aufgabenstellungen. Im Laufe der Jahre konnten mit den gesammelten Erfahrungen immer wieder neue komplexe Tunnelvorhaben realisiert werden. Das Bauen in der Stadt erfordert zwangsläufig den Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern. Seit vielen Jahrzehnten ist es ein wichtiges Ziel, gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung diese Baumaßnahmen durchzuführen. Eine Begleitung der Bürger von der Planung über den Bau bis zur Inbetriebnahme ist heute eine unabdingbare Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines Großprojekts.

50 years of tunneling in Stuttgart – the result of a successful dialogue with the citizens: In 1962 the expansion of the transport routes after World War II began with the transport network at Charlottenplatz. The general transport plan from 1961 was the basis for the extension of the road network as well as the public transport network. Transport infrastructure construction has rapidly progressed within the last 50 years. Due to the narrowness of the basin but also with a view to reducing emissions, relatively long routes have been laid in tunnels. Inner city tunneling offers technically and logistically challenging problems. Over the years it has been possible to realise new complex tunnel projects on the basis of collective experience. Building in the city inevitably necessitates dialogue with the affected general public. Therefore it has always been an important goal, to implement these building projects together with the affected members of the public. The joint dialogue with the public from planning, to construction, to service begin is an indispensable requirement for the successful implementation of a major project.

Der Tunnelbau wird in Stuttgart seit 50 Jahren intensiv betrieben. Im Folgenden wird über die Erfahrungen des Tiefbauamts bei der Umsetzung von Tunnelbauprojekten in den vergangenen Jahrzehnten berichtet.

Der innerstädtische Tunnelbau bietet sowohl technisch als auch logistisch anspruchsvolle Aufgabenstellungen. Im Laufe der Jahre wurden in Stuttgart immer wieder neue komplexe Tunnelvorhaben realisiert, bei deren Abwicklung die bereits gewonnenen Erkenntnisse jeweils einfließen konnten.

Neben der Lösung der vielfältigen technischen Fragestellungen liegt ein weiterer Schwerpunkt bei der Umsetzung von Bauvorhaben in der Stadt bei der Öffentlichkeitsarbeit. Der Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern schafft die notwendige Akzeptanz für die Umsetzung von großen Bauvorhaben und die damit verbundenen Beeinträchtigungen während der Bauzeit. Es war deshalb immer wieder ein wichtiges Ziel der Planung und Baudurchführung, diese Baumaßnahmen gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung und den politischen Gremien der Stadt durchzuführen.

Im folgenden Beitrag werden zunächst die Entwicklungen des Verkehrswegebbaus und des Tunnelbaus in den vergangenen 50 Jahren dargestellt. In einem zweiten Teil wird der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, den das Tiefbauamt und die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB AG) gemeinsam in den vergangenen Jahrzehnten aufgebaut haben, näher beleuchtet.

Die Entwicklung des Verkehrswege- und Tunnelbaus in den vergangenen 50 Jahren

Der Tunnelbau hat in Stuttgart eine lange Tradition. Der folgende Beitrag beschränkt sich ausschließlich auf den Verkehrstunnelbau. Die ersten Verkehrstunnel wurden für die Eisenbahn gebaut, wie beispielsweise der erste Rosensteintunnel sowie der Pragtunnel. Der erste städtische Verkehrstunnel ist der Schwabtunnel, der im Jahr 1896 in Betrieb ging und sowohl dem Individualverkehr als auch dem öffentlichen Nahverkehr dient. Der Wagenburgtunnel wurde schon während des Zweiten Weltkriegs begonnen und in dieser Zeit auch als Luftschutzstollen genutzt. Er wurde im Jahr 1958 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Der große Tunnelbauboom setzte jedoch, wie in vielen anderen Städten Deutschlands, mit dem kontinuierlichen Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs, der Straßenbahn beziehungsweise der heutigen Stadtbahn, in den 1960er-Jahren ein. Parallel erfolgten auch der Ausbau des Straßennetzes und der Bau von Umfahungsstraßen zur Entlastung von Wohngebieten. Beides war im engen Talkessel von Stuttgart nur mithilfe von Tunneln möglich.

Zunächst wurden, mit dem Bau der unterirdischen Straßenbahn und der Erstellung des Cityrings, die Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt neu geordnet. In der Folgezeit entstanden ab den 1980er-Jahren Tunnel für den Ausbau des

Stadtbahnnetzes in den Außenbezirken und die bereits angesprochenen Ortsumfahrungen, wie zum Beispiel der Heselacher Tunnel, der Feuerbacher Tunnel und die Ostumfahrung Vaihingen.

Die Innenstadtunnel

Verkehrskonzepte

Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in den 1950er-Jahren verschiedene Verkehrskonzepte für die Innenstadt von Stuttgart entwickelt, die im Jahr 1961 schließlich in den Generalverkehrsplan von Stuttgart übernommen wurden. Mit diesem wurde die Grundlage sowohl für den Ausbau des Straßennetzes als auch für den öffentlichen Nahverkehr gelegt.

Für den Individualverkehr wurde der Cityring entworfen. So wurde die Möglichkeit geschaffen, größere Bereiche der Innenstadt autofrei und für Fußgänger zugänglicher zu machen. Die Königstraße konnte später zur Fußgängerzone umgestaltet werden. Am Charlottenplatz und am Gebhard-Müller-Platz entstanden Unterführungen für die B 14.

Für den öffentlichen Nahverkehr wurde das Konzept der U-Bahn entwickelt. Das U sollte für eine weitgehend unabhängige Streckenführung stehen. Um dies zu erreichen, wurde die Straßenbahn in der Innenstadt abschnittsweise in Tunneln unter die Erde verlegt.

Verkehrsbauwerk Charlottenplatz

Im Jahr 1962, vor genau 50 Jahren, wurde am Charlottenplatz mit dem Bau des ersten Verkehrsbauwerks begonnen. Das Bauwerk ist Teil des heutigen Cityrings und zugleich neben dem Hauptbahnhof einer der wichtigsten Verknüpfungspunkte des öffentlichen Nahverkehrs im Stadtzentrum. Dort treffen sich sowohl die Stadtbahnen, die auf den Tallängslinien und den Talquerlinien verkehren, als auch die Bundesstraßen B 14 und B 27. Der Charlottenplatz war damals deutschlandweit die erste Baustelle für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Bild 1 zeigt die Baugrube im Jahr 1964.

Um den Gemeinderat und die Bürgerinnen und Bürger über die Veränderungen im öffentlichen Straßenraum zu informieren, wurden schon zum damaligen Zeitpunkt Modelle (Bild 2) gefertigt und das doch sehr komplexe Verkehrsbauwerk in Schnittzeichnungen mit seinen Verkehrsfunktionen auf den verschiedenen Ebenen dargestellt.

Schon während der Bauzeit war der Charlottenplatz eine Sensation und lockte am „Tag der offenen Baustelle“ im Jahr 1966, als erstes unterirdisches Bauwerk, 14.000 Menschen an.

Technische Entwicklungen im Tunnelbau der 1960er- und -70er-Jahre

In den 1960er und -70er-Jahren wurde mit dem Bau der Innenstadtunnel Grundlagenarbeit bei den



Bild 1. Baugrube am Charlottenplatz in den 1960er-Jahren.



Bild 2. Modell des Verkehrsbauwerks Charlottenplatz.

Tunneln in offener Bauweise geleistet. Zwei technische Entwicklungen sind besonders hervorzuheben.

Zum einen wurden in dieser Zeit die Vorspannanker entwickelt, welche die Rückverankerung von Baugruben ermöglichten. Dies führte zu einer wesentlichen Erleichterung des Baubetriebs gegenüber den querausgesteiften Baugruben. Rückverankerungen kamen insbesondere im Bereich der Haltestellen zum Einsatz. Aufgrund der großen Spannweiten und der unregelmäßigen Geometrie wären Queraussteifungen dort sehr aufwändig gewesen.

Zum anderen ist die Entwicklung der so genannten WU-Bauweise hervorzuheben. Die ersten Tunnel erhielten noch eine Rundumabdichtung aus Bitumenbahnen. Einzelne Brände auf den Baustellen der U-Bahn-bauenden Städte haben dann aber bald zur Entwicklung der WU-Bauweise geführt. Bei dieser

Hauck:

50 Jahre Tunnelbau in Stuttgart – Das Ergebnis eines erfolgreichen Dialogs mit den Bürgern



Bild 3. B 14, Heselcher Tunnel, 3-spuriger Querschnitt am Marienplatz.

wird die gesamte Betonkonstruktion in wasserundurchlässiger Bauweise hergestellt. Es war damit auch leichter möglich, auf Arbeitsräume hinter den Tunnelwänden zu verzichten. Der Platzbedarf für den Tunnelbau konnte so reduziert werden, was auch der Verkehrsführung zugute kam.

Die beschriebenen bautechnischen Standards gelten auch heute noch und werden, vielleicht in leicht modifizierter Form, grundsätzlich so realisiert.

Die Tunnel wurden breiter gebaut, als es zunächst für das Straßenbahnfahrzeug notwendig gewesen wäre. Man hatte damals schon breitere Fahrzeuge im Blickfeld. Daher passen unsere heutigen Stadtbahnfahrzeuge problemlos in die Innentadtunnel.

Der bergmännische Tunnelbau

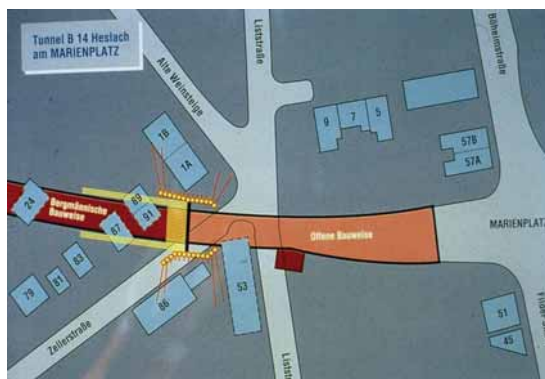
In den 1980er-Jahren kam der bergmännische Tunnelbau wieder nach Stuttgart, und das gleich mit zwei großen Tunnelprojekten, den Stadtbahntunneln an der Neuen Weinsteige und dem Heselcher Tunnel im Zuge der B 14.

Mit den Stadtbahntunneln wurden alle geologischen Schichten, vom Talgrund bis auf die Filderebene, durchörtert. Die Tunnel wurden, wie alle bergmännischen Verkehrstunnel bis heute, in Spritzbetonbauweise aufgeföhrt.

Heselcher Tunnel

Ein wichtiger Meilenstein im Stuttgarter Tunnelbau war sicherlich der Heselcher Tunnel im Zuge der Bundesstraße B 14. Mit einer Länge von 2,3 km und

Bild 4. Heselcher Tunnel, Lageplan im Bereich der Sicherung angrenzender Gebäude.



der unterirdischen Anschlussstelle an der Karl-Kloß-Straße ist er der größte Stuttgarter Straßentunnel.

Der Heselcher Tunnel war auch bautechnisch ein besonders anspruchsvolles Projekt [1]. So liegen die Mittelbereiche der beiden bergmännischen Tunnelabschnitte in quellfähigem Gebirge und der Anschlussbereich am Marienplatz im ausgelaugten Gipskeuper.

Am Marienplatz musste aufgrund des Aufweitungsbereichs der Straße ein dreispuriger Querschnitt aufgeföhrt werden (Bild 3). Der ausgelaugte Gipskeuper war sehr verformungswillig, weshalb für den Vortrieb besondere Zusatzmaßnahmen erforderlich waren.

Die Baugrube für die Anschlagwand wurde zum Schutz der angrenzenden Gebäude mit Bohrpfählen gesichert und der Anfahrbereich auf einer Länge von 42 m mit einem Bohrröhirschirm ausgeföhrt. Die ersten Gebäude, die in einem geringen Abstand von nur 12 m zur Tunnelfirste lagen, wurden zusätzlich gesichert (Bild 4). Die Gebäude konnten so wirkungsvoll während des Tunnelvortriebs geschützt werden.

Die Unterföhrtung der Gebäude konnte nur im intensiven Dialog mit den betroffenen Grundstückseigentümern realisiert werden. Erste Informationsveranstaltungen wurden schon in der Planungsphase durchgeföhrt. Während der Bau-durchföhrtung wurden die Anwohner regelmäßig über den Baufortschritt informiert.

Die Bewältigung der sehr anspruchsvollen geotechnischen Aufgaben beim Heselcher Tunnel war nur möglich, indem alle Beteiligten an einem Strang zogen. Dies ist natürlich keine Selbstverständlichkeit. Es war eine besondere Aufgabe des Bauherrn, alle Beteiligten an einen Tisch zu holen, auf den gleichen Informationsstand zu bringen und gerade bei der Lösung der schwierigen tunnelbautechnischen Aufgaben im Konsens eine einvernehmliche Vorgehensweise festzulegen. Dabei wurde die bestmögliche Lösung gemeinsam weiterverfolgt. Dies ist beim Heselcher Tunnel in besonderer Weise gelungen.

Der Heselcher Tunnel ist jetzt 21 Jahre in Betrieb. Die technisch sehr anspruchsvollen Aufgaben, die bei der Planung und beim Bau des Tunnels zu bewältigen waren, konnten aus heutiger Sicht zur vollen Zufriedenheit gelöst werden. Dies zeigt, dass damals offensichtlich die richtigen Entscheidungen getroffen wurden. Für uns ist es heute ein Ansporn, bei schwierigen technischen Fragestellungen diese technischen Gespräche weiterhin zu nutzen. Die beschriebene Vorgehensweise ist auch ein praktisches Beispiel für den partnerschaftlichen Umgang im Bauwesen, dessen Fehlen so oft beklagt wird.

Der Nutzen des Heselcher Tunnels lässt sich heute einfach darlegen. Durch den Tunnel fahren derzeit täglich 50.000, im Jahr etwa 18 Mio. Fahrzeuge. Seit der Inbetriebnahme haben über 300 Mio. Fahrzeuge den Tunnel genutzt. Die Bürgerinnen und Bürger freuen sich, da diese Fahrzeuge nicht mehr durch das Wohngebiet in Heselch fahren. Die besonderen Anstrengungen beim Bau des Tunnels haben sich also gelohnt.

Stadtbahn zum Killesberg

Der erfolgreiche Bau der Stadtbahntunnel an der Weinsteige und des Heselcher Tunnels haben die folgenden Projekte sicherlich beflügelt, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeiten technisch anspruchsvolle Aufgaben zu lösen.

Der Stadtbahntunnel zum Killesberg wurde von 1990 bis 1992 realisiert [2]. Die Trasse führt von der Heilbronner Straße kommend durch eine Steinbruchauffüllung zum früheren Messegelände am Killesberg.

Die Analyse der Steinbruchauffüllung ergab einen heterogenen, hohlraumreichen Aufbau. Die Planung sah deshalb im Kalottenbereich die Herstellung eines vorausseilenden HDI-Schirms aus Hochdruckinjektionen vor.

Mithilfe des HDI-Schirms konnte das unter Denkmalschutz stehende Gebäude der Kunstakademie wirkungsvoll geschützt und ein sicherer Vortrieb durchgeführt werden. Das Bild 5 zeigt einen geologischen Querschnitt im Bereich der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart.

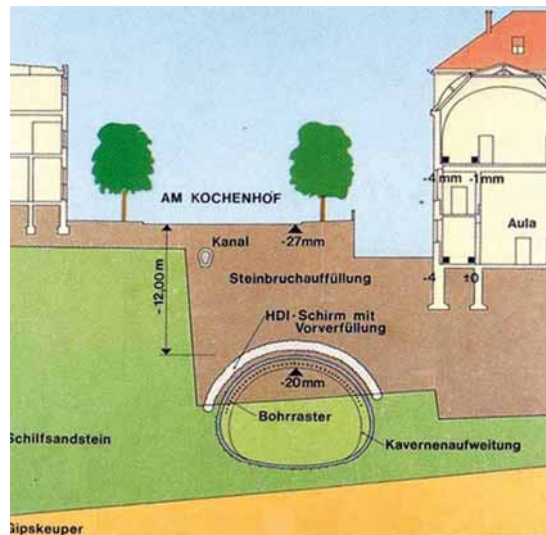


Bild 5. Stadtbahntunnel Killesberg, geologischer Querschnitt im Bereich der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart.

Gemeinsam mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSBAG) hat das Tiefbauamt in den vergangenen Jahrzehnten eine Öffentlichkeitsarbeit entwickelt, die den vorgenannten Kriterien und Zielen gerecht werden soll. Nachfolgend werden anhand von verschiedenen Stadtbahnprojekten die Aspekte der Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung näher beschrieben.

Ostumfahrung Vaihingen

Im Zuge der Ostumfahrung Vaihingen wurde zwischen 1997 und 1998 der Österfeldtunnel bergmännisch aufgeföhrt [3]. Er unterquert die Gäubahnstrecke und S-Bahnlinien kurz vor dem Bahnhof Vaihingen mit einer geringen Überdeckung von nur 6 m.

Zuvor wurden zwar auch schon Bahnlinien in geringer Teufenlage unterquert, aber bisher meistens in offener Bauweise mithilfe von Behelfsbrücken. Der anstehende Lias Alpha ist tunnelbautechnisch ein sehr guter Baugrund. Allerdings war zu beachten, dass der Einschnitt für die Gäubahn schon 120 Jahre alt und einer gewissen Verwitterung ausgesetzt war.

Der Vortrieb unter den Bahngleisen wurde mithilfe eines Bohrrohrschirms gesichert (Bild 6). Die Setzungen betragen nur wenige Millimeter und der Vortrieb konnte ohne Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs beendet werden. Wenn man bedenkt, dass über diese Gleise drei S-Bahn-Linien geföhrt werden, die in der Hauptverkehrszeit in einem zeitlichen Abstand von fünf Minuten je Richtung fahren, war es ebenfalls ein sehr erfolgreiches Projekt.

Öffentlichkeitsarbeit – Der Dialog mit den Bürgern

Die innerstädtischen Tunnelprojekte für den Verkehrswegebau greifen in der Regel in starkem Umfang in den öffentlichen Verkehrsraum ein. Für die betroffenen Grundstückseigentümer sowie Bürgerinnen und Bürger sind sie während der Bauzeit über viele Monate hinweg mit Beeinträchtigungen verbunden. Eine erfolgreiche Realisierung der komplexen Tunnelbauvorhaben ist daher nur im Dialog mit den Betroffenen möglich. Die Öffentlichkeitsarbeit soll dabei dem Informationsbedürfnis der Bevölkerung gerecht werden und auch die Akzeptanz gegenüber dem Bauvorhaben fördern.

Bürgerbeteiligung am Beispiel der U 12 Hallschlag – Münster

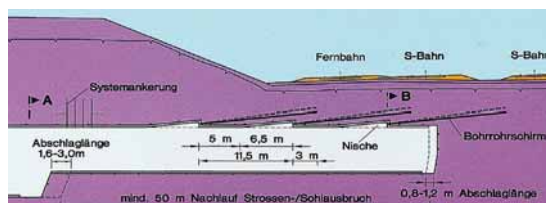
Die Planungen der neuen Stadtbahnlinie U 12 vom Hallschlag in das Neckartal werden derzeit planfestgestellt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

Im Zuge der Planungen wurden verschiedene Trassenvarianten entwickelt, die bereits im Jahr 1999 in Workshops mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und bewertet wurden (Bild 7).

Es wurden drei Korridore untersucht (Bild 8). Neben Kriterien wie Anzahl und Erreichbarkeit der Haltestellen wurden auch die städtebauliche Entwicklung im Rahmen der Stadterneuerung und mögliche Auswirkungen des Stadtbahnbetriebs bewertet.

Im Konsens mit den örtlichen Bezirksbeiräten in Bad Cannstatt und Münster wurde eine Trasse entlang der Löwentorstraße mit einem Tunnel, der ins Neckartal hinunter führt, ausgewählt und in der Planung weiterentwickelt (Korridor A).

Bild 6. Ostumfahrung Vaihingen, Längsschnitt im Bereich der Unterföhrtung der Bahngleise.



Hauck:

50 Jahre Tunnelbau in Stuttgart – Das Ergebnis eines erfolgreichen Dialogs mit den Bürgern

Bürgerinformation im Zuge der Planfeststellung

Im Jahr 2011 wurde die Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz vorbereitet. Gemeinsam mit den Bezirksbeiräten wurden in Bad Cannstatt und Münster jeweils eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Stand der Planung und



Bild 7. Stadtbahnlinie U 12 Hallschlag – Münster, Bürgerbeteiligung bei der Trassenfindung.

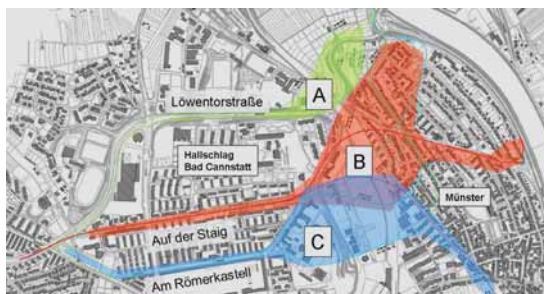
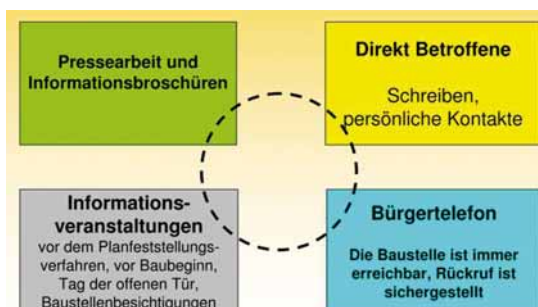


Bild 8. Stadtbahnlinie U 12 Hallschlag – Münster, untersuchte Korridore (1999).



Bild 9. Stadtbahnlinie U 12 Hallschlag – Münster, Informationsveranstaltung vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens.

Bild 10. Elemente der Öffentlichkeitsarbeit.



zum bevorstehenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt (Bild 9).

Diese Veranstaltungen finden in der Bevölkerung üblicherweise sehr guten Anklang. Den Bürgerinnen und Bürgern können unter anderem exemplarisch folgende Fragestellungen erklärt und erläutert werden:

- Was und wo soll gebaut werden?
- Wo gibt es direkte Betroffenheiten, wie zum Beispiel bei der Inanspruchnahme von Grundstücken?
- Wie sieht der Zeitplan zur Vorbereitung und Realisierung der Baumaßnahmen aus?
- Welche Schutzmaßnahmen in Bezug auf Lärm, Erschütterungen und Ausgleichsmaßnahmen werden getroffen?

Neubauprojekte bringen in der Regel zusätzliche Belastungen für Anwohner mit sich. Die Betroffenen erwarten zu Recht eine Aufklärung, ob und welche Überlegungen angestellt wurden, um diese Belastungen abzumildern.

Mit den Informationsveranstaltungen können den Bürgerinnen und Bürgern viele Ängste und Befürchtungen genommen werden. Sie bekommen einen Ansprechpartner vorgestellt und benannt. Mit diesem können sie auch nach der Veranstaltung Kontakt aufnehmen und alle weiteren Fragen besprechen.

Der positive Nebeneffekt für uns als Vorhabenträger war, dass durch den Kontakt und die Information der Anlieger die Einwendungen von privater Seite im Planfeststellungsverfahren deutlich reduziert werden konnten.

Elemente der Öffentlichkeitsarbeit

Das Bild 10 gibt zunächst einen Überblick über die vier wesentlichen Bereiche der Öffentlichkeitsarbeit.

Pressearbeit und Informationsbroschüren

Über die Pressearbeit und Informationsbroschüren werden generelle Auskünfte zur Baumaßnahme gegeben. Im Folgenden werden einige Beispiele näher erläutert.

Über das „Extrablatt“ der SSB AG werden beispielsweise Informationen zur neuen Stadtbahnlinie, zur Baumaßnahme, zu den Bauverfahren, zum Stand der Bauarbeiten und zum weiteren Bauablauf gegeben.

Über die so genannten „Sonderschichten“, die als Postwurfsendungen verteilt werden, erhalten direkt betroffene Anwohner Informationen beispielsweise zu unmittelbar bevorstehenden Nacharbeiten oder die Einrichtung einer neuen Bauphase mit Einschränkungen bei den Grundstückszufahrten.

Neben den Tageszeitungen gibt es in den Stadtbezirken in der Regel auch Wochenblätter, die Werbung für örtliche Geschäfte betreiben und lokale Nachrichten verbreiten. Wir haben die sehr positive Erfahrung gemacht, dass diese Wochenblätter durch ihren lokalen Charakter gern aktuelle Berichte zur Baustelle bringen und so in besonderem Maß zu einer Akzeptanz des Bauvorhabens beitragen.

Direkt Betroffene und persönlicher Ansprechpartner

Bei den direkt betroffenen Anwohnern ist der persönliche Kontakt von entscheidender Bedeutung. Die Kommunikation „auf Augenhöhe“ fördert darüber hinaus die Akzeptanz der Bauvorhaben.

Die direkt betroffenen Anwohner erwarten während der Bauphase nicht nur ein Call-Center, sondern einen persönlichen Ansprechpartner mit Fachwissen und Kompetenz. Es geht darum Vertrauen zu schaffen, auch wenn unangenehme Auswirkungen der Baustelle wie Lärm, Staub, Erschütterungen, Einschränkungen bei den Grundstückszufahrten oder beispielsweise Setzungen beim bergmännischen Tunnelbau nicht zu vermeiden sind. Insbesondere dann ist es wichtig, dass ein Ansprechpartner für Erläuterungen und zur Klärung von Fragen zur Verfügung steht.

Jede unserer Baumaßnahmen hat einen Projektleiter, der sein Projekt in der Öffentlichkeit präsentiert, beispielsweise bei den bereits genannten Informationsveranstaltungen, in den Bezirksbeiräten oder beim Erörterungstermin für das Planfeststellungsverfahren.

Für Fragen steht der Projektleiter auch nach diesen Terminen zur Verfügung. Bei jeder Präsentation erhalten interessierte Bürger die Kontaktdaten des Projektleiters.

Der Bauherr ist damit keine anonyme Organisation mehr, sondern hat einen Vertreter, an den man sich vertrauensvoll wenden kann.

Informationsveranstaltungen

Die Informationsveranstaltungen wurden bereits angesprochen. Diese sind insbesondere vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens und vor dem Baubeginn besonders sinnvoll. Vor dem Baubeginn werden die Bauabläufe erläutert und die Ansprechpartner beziehungsweise die Erreichbarkeit der Baustelle bekannt gegeben.

Zu den Informationsveranstaltungen gehören auch der Tag der offenen Tür oder die Tunnelanschlagfeier. Die Bevölkerung und die betroffenen Anwohner sind herzlich zu diesen Veranstaltungen eingeladen (Bild 11).

Am Tag der offenen Tür kann der Tunnelrohbau besichtigt werden. Mit Informationsständen geben die Mitarbeiter der SSB AG und des Tiefbauamts Auskünfte zur Baumaßnahme.

Bürgertelefon

Über ein Bürgertelefon, das heißt eine Telefonnummer, über welche die Baustelle beziehungsweise die Bauleitung erreichbar sind, können betroffene Anwohner unmittelbar ihre Sorgen loswerden.

Zusammenfassung

In den vergangenen 50 Jahren wurden für den Ausbau der Verkehrswege eine Vielzahl von Tun-



Bild 11. Neubau U 15 Zuffenhausen, Tunnelanschlagfeier.

nelprojekten mit einer Gesamtlänge von etwa 34 km realisiert.

Grundlage für die erfolgreiche Realisierung der sowohl technisch als auch logistisch sehr anspruchsvollen Projekte im innerstädtischen Umfeld war immer eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Die Elemente der Öffentlichkeitsarbeit haben sich im Laufe der Jahre zum heutigen Standard, wie er im vorliegenden Beitrag beschrieben wurde, entwickelt.

Das Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, dem Informationsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen, den Bürgerinnen und Bürgern die Ängste zu nehmen, die bei einer fehlenden Informationspolitik zweifellos entstehen würden. Im Ergebnis soll die Akzeptanz gegenüber den sehr komplexen Baumaßnahmen deutlich verbessert werden.

Das Tiefbauamt und die SSB AG können auf eine erfolgreiche Bilanz blicken. Mit besonderen Anstrengungen war es möglich, den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger und der politischen Gremien gerecht zu werden. Als Bauherren genießen wir mit unserer Arbeit ein hohes Ansehen in der Stadt. Diesem Anspruch wollen wir selbstverständlich auch bei den in den kommenden Jahren anstehenden Tunnelprojekten gerecht werden.

Quellenverzeichnis

- [1] Beiche, H.; Karger, W.; Müller, L.; Hereth, A.: Realisierung eines innerstädtischen Straßentunnels unter schwierigen Bedingungen der Geologie und der Umwelt (Tunnel B14 in Stuttgart-Heslach). In: Vorträge 33. STUVA-Tagung der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V., Alba Fachverlag, S. 72-77, Frankfurt am Main, (1989).
- [2] Beiche, H.; Erichsen, C.; Wittke, W.; Karger, W.; Schilcher, E.; Wooge, M.: Praktische Lösungen bei der vorseilenden Schirminjektion unter Einsatz von Hochdruckinjektionen (HDI). Taschenbuch für den Tunnelbau, Verlag Glückauf GmbH, heute: VGE Verlag GmbH, S. 173-210, Stuttgart, (1992).
- [3] Hauck, C.-D.; Erichsen, C.; Tegelkamp, M.: Die Ostumfahrung von Stuttgart-Vaihingen: Städtischer Tunnelbau unter komplexen Bedingungen der Technik und Umwelt. In Proceedings 37. STUVA-Tagung der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V., Alba Fachverlag, S. 113-120, Berlin, (1997).