

Stuttgart – Stadt der Tunnel

Vor 150 Jahren wurde mit dem Bau der ersten beiden Eisenbahntunnel begonnen

So landschaftlich schön die Landeshauptstadt auch liegt, die Hänge rund um den Stuttgarter Talkessel stellten den Eisenbahnverkehr im vorliegenden Jahrhundert vor Probleme, die nur durch den Bau von Tunneln zu lösen waren. Am 26. Juni und am 1. Juli 1844 wurden deshalb vor dem Pragsattel und am Rosenstein die ersten Stuttgarter Tunnel angefahren.

Der junge Ingenieur Karl Etzel war von der Württembergischen Regierung beauftragt worden, die erste Eisenbahnstrecke des Staates von Ludwigsburg über Esslingen nach Ulm zu bauen. Seinen Plänen folgend wurde der Hauptbahnhof in Stuttgart und nicht im verkehrsgünstiger gelegenen Cannstatt gebaut. Das für die Hauptstadt Angenehme hatte über seinen Preis – Stuttgart war nur durch Tunnel an die Eisenbahn anzuschließen.

Beim Bau des Pragtunnels unter der Leitung von Bauinspektor Closs bereitete der Untergrund erhebliche Probleme. Kurzbrüchiger Keupermergel machte es erforderlich, im September 1844 zwei und etwas später wegen Wasserzudrangs noch drei weitere Schächte abzuteufen und von diesen aus nach beiden Seiten Richt- und Förderstollen vorzutreiben. Die Presse rühmte damals die Genauigkeit der Vermessung: Beim Durchschlagen der einzelnen Abschnitte gab es Abweichungen von nur einem halben Zoll, das sind 1,27 Zentimeter. Der fahrplanmäßige Zugbetrieb durch die 827 Meter lange Tunnelröhre wurde am 15. Oktober 1846 aufgenommen.

Der eine Woche später begonnene Rosensteintunnel wies eine einzigartige Besonderheit auf: Er verlief in dreizehn Metern Tiefe genau unter der Mittelachse des Schlosses Rosenstein. König Wilhelm I. hatte alle Befürchtungen eines Unglücks beiseite gewischt und per Dekret den Bau des Tunnels unter seinem Schloß hindurch erlaubt. Dennoch verliefen auch die Bauarbeiten am Rosenstein nicht ganz ohne Probleme. Als die Tunnelbauer Anfang 1846 direkt unter dem Schloß angekommen waren, floß plötzlich schlammiges Wasser in den

Schacht. Wie sich bald zeigte, stammte das Wasser aus den beiden undichten Bassins in den Höfen. Mit Genehmigung des Königs teufte man deshalb im Schloßbereich einen Schacht ab, um das aufgeweichte Erdreich von oben abzubauen. Ein aus Schwarzem Kalk und Andernacher Trass hergestellter Beton ersetzte den Schlamm. Der unerwartete Segen von oben kostete fünf Monate Bauzeit. Am 28. Januar 1846 war der 384 Meter lange Tunnel unter der Leitung von Ingenieur Kalbfell durchgestoßen. am 26. September 1846 konnte ihn erstmals eine Lokomotive durchfahren.

Der stark gestiegene Verkehr machte nach der Jahrhundertwende den Bau einer zweiten Tunnelröhre durch den Pragsattel erforderlich. Der Feuerbacher Chronist Bliklen berichtet darüber, daß die am Bau beteiligten Italiener und Kroaten oft Streit miteinander hatten. Zwar war am 22. Juni 1909 der Durchbruch vollendet, doch brach kurz danach im noch nicht ausgemauerten Teil das Erdreich auf 20 bis 30 Meter ein, der darüber liegende Acker senkte sich um vier Meter. Noch 1910 zeigten sich über dem Tunnel Bergsenkungen; die Straßenbahnstrecke mußte gehoben und die Feuerbacher Wasserleitung vom Wasserwerk am Neckar gesichert werden. Zwei über dem Tunnel abgesunkene Häuser kaufte die Eisenbahnverwaltung auf; eines riß sie umgehend ab.

Nach Fertigstellung der neuen Röhre wurde der alte Tunnel umgebaut, wobei der Verkehr eingleisig abgewickelt werden mußte. Wegen einer zu früh gestellten Weiche entgleiste am 8. Juni 1910 der hintere Teil eines Personenzugs, ein nachfolgender Zug fuhr auf die stehenden Wagen auf. Glücklicherweise gab es aber nur Sachschaden.

Auch am Rosenstein gab es Veränderungen, denn der Bau des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs erforderte eine andere Streckenführung. So wurde 1913/14 jener Tunnel gebaut, den die Bahn noch heute benutzt. Mehrere Monate lang bestanden 1914 zwei kombinierte Tunnel-Brücke-Strecken nebeneinander. Der alte, mit Sandsteinquadern stabil ausgemauerte Tunnel hält noch heute.

Schon bald kamen weitere Tunnel im Stuttgarter

Stadtgebiet hinzu. Von 1875 bis 1877 bauten bis zu 500 nur mit Spitzhacken, Meißeln und Tragkörben ausgerüstete Arbeiter den 579 Meter langen Kriegsbahntunnel und den 258 Meter langen Hasenberg-tunnel für die Gäubahn. An der Güterbahn Unter-türkheim-Kornwestheim wurde 1893/94 der 350 Meter lange Tunnel durch den Schnarrenberg gebaut, dessen Aushub gleich zum Aufschütten der anschließenden Dämme diente.

Nur wenig später, 1895, wurde der Schwabtunnel dem Verkehr übergeben. Mit 10,5 Metern war dieser 124 Meter lange Durchstich der damals breiteste Tunnel Europas und zugleich der erste kombinierte Straßen- und Straßenbahntunnel in Deutschland. Hatte Stuttgart also schon um 1900 fünf Eisenbahn- und einen Straßen-/Straßenbahntunnel, wurden mit dem Anstieg des Kraftfahrzeugverkehrs nach dem Krieg weitere Bauten notwendig. Schon im Frühjahr 1944 war damit begonnen wor-

Dichter an der Strippe:

Literaturtelefon ☎ 11 56 bzw. 0 11 56.

den, bei der Staatsgalerie einen „Großluftschutzraum“ zu bauen, in dem während der Bombenangriffe bis zu 15 000 Einwohner gleichzeitig Zuflucht fanden. 1954 genehmigte der Gemeinderat dessen Ausbau zum Wagenburgtunnel. Am 17. März 1958 war dieser mit 824 Metern damals längste Straßentunnel Deutschlands fertig.

Dreißig Jahre später wurde der Heselbacher Tunnel begonnen, dessen erste Röhre von 1984 bis 1986, die zweite von 1987 bis 1991 fertiggestellt wurde. Das bislang letzte Tunnelprojekt dient wieder der Eisenbahn. Der 4,6 Kilometer lange Schnellbahntunnel „Langes Feld“, dessen Bau 1987 begann, verläuft zu einem kleinen Teil auf Stuttgarter Gemarkung.

Mit dem Ausbau von U- und S-Bahn ab 1962 setzte eine neue Phase im Tunnelbau ein, wurde nun doch der gesamte Schienenverkehr in der Innenstadt über viele Kilometer unter die Erde verlegt. Nur einige dieser neuen Tunnelstrecken sind durch das Relief bedingt. Was in dieser Phase an Bauarbeiten erforderlich war und wie sie ausgeführt wurden, hätte sich gewiß keiner der Männer vorstellen können, die vor 150 Jahren am Pragtunnel den ersten Spatenstich taten. Dr. Jürgen Hagel