

Sommer-Rätsel



STADT | LAND | FLUSS



Man trifft sich an einer früheren Formel-1-Rennstrecke: Das „Glemseck 101“ zieht jedes Jahr Zehntausende Motorradfahrer an.

Unsere heutige Frage: Wie heißt die Rennstrecke?

A Schauinsland
G Hockenheim
R Solitude

Notieren Sie den Buchstaben vor der richtigen Antwort. Wenn Sie sechs Fragen hintereinander richtig beantworten (sechs Erscheinungstage, 4. bis 10. August), haben Sie das gesuchte Lösungswort. Teilen Sie uns dieses bis spätestens 13. August mit: unter Tel. 013 79 / 88 81 11* anrufen und Ihre vollständige Adresse, Telefonnummer und das Lösungswort nennen. *(Leigion, 0,50 €/Anruf, Mobilfunk abweichend)

Sie nehmen dann an der zweiten Wochenverlosung teil. Teilnahmebedingungen unter <http://stuttgarter-zeitung.de/gewinnspiel>

*Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Falls Sie Lob oder Anmerkungen zum Sommer-Rätsel haben, schreiben Sie uns bitte unter sommerrätsel@stzn.de

In der zweiten Rätselwoche verlosen wir:

Gutschein für 1 Übernachtung inkl. Kulinarischem Ferientag und Besuch im Wellness & Spa für 2 Personen, gesponsert vom Hotel Bareiss, Baiersbrunn;

Gutschein für 1 Übernachtung für 2 Personen inkl. reichhaltigem Frühstücksbuffet sowie Besuch unserer Küchenparty am Dienstagabend, gesponsert vom Hotel Dollenberg, Bad Peterstal-Griesbach;

4 Gutscheine mit Museumsführung für 2 Personen, gesponsert von Alpirsbacher Brauwerk;

5 x 2 Tageskarten in das Palmenparadies, gesponsert von der Badewelt Sinshelm;

Erlebnisfahrt mit einem BMW 2er Cabrio für ein Wochenende, 500 km frei sowie ein voller Tank inkl., gesponsert von der BMW Niederlassung Stuttgart;

1 Heißluftballonfahrt für 1 Person, gesponsert von Dinkelacker;

1 Familienkarte, gesponsert vom Freizeitpark Traumland;

3 Familienkarten, gesponsert vom Dornier Museum;

2 x 2 Eintrittskarten, gesponsert vom Stuttgarter Planetarium;

3 x 2 Eintrittskarten für die Ausstellung „Einfach tierisch! Spaß mit Dino, Panda & Co.“, gesponsert vom Reiss-Engelhorn-Museum;

3 x 2 Ehrenkarten für die Fahrt mit der Härtsfeld-Museumsbahn, gesponsert von Härtsfeld-Museumsbahn;

5 x 2 Freikarten + 1 Parkticket, gesponsert von Legoland;

10 Familienkarten, gesponsert vom Steiff Museum;

3 Home-Spa-Sets, 10 Sonnenschutz-Sets, gesponsert von NUXE GmbH, Stuttgart;

10 x 2 Eintrittskarten für die Sonderausstellung „Revolution! Für Anfänger*innen, gesponsert vom Badischen Landesmuseum;

3 x 2 Tickets Grand Revue Friedrichsbau Variété, gesponsert vom STZN-Marketing;

4 Bücher Mit der Bahn am Neckar entlang, gesponsert vom Silberburg Verlag;

2 x 1 Segwaytour für 1 Person, gesponsert von sightSee Segwaytoure am Bodensee;

7 Gutscheine für einen Workshop, gesponsert von „Lebensmit Blumen, Deko & Workshops“ Unterensingen.

Nächste Frage in der Samstagsausgabe

Kontakt

Region/Baden-Württemberg
Telefon: 07 11/72 05-13 11
E-Mail: baden-wuerttemberg@stzn.de

Ursache der Tunnel-Havarie liegt im Dunkeln

Projekt Vor einem Jahr haben sich auf der Rheintalbahn die Gleise abgesenkt – mit wochenlangem Chaos im Schienenverkehr als Folge. Noch immer ist unklar, wie es zu dem Unglück bei Rastatt kam, der Weiterbau liegt auf Eis. Eine Zwischenbilanz. Von Stefan Jehle und Achim Wörner

Am kommenden Sonntag jährt sich die Tunnel-Havarie, die für eine sieben Wochen währende Streckensperrung auf der Rheintalbahn, anhaltendes Chaos im Güterverkehr und für immensen volkswirtschaftlichen Schaden sorgte. Und noch immer ist die Ursache für die Absenkung des Gleisbettes vor einem Jahr ungeklärt. Zur Erinnerung: Die wichtige Nord-Süd-Achse hatte vom 12. August bis zum 2. Oktober 2017 gesperrt werden müssen, nachdem Wasser und Erdreich in den Tunnel der Neubaustrecke unterhalb der bestehenden Bahnlinie eingedrungen waren. Tausende Züge fielen aus oder mussten umgeleitet werden.

Die Mühlen der Bahn mahlen erkennbar langsam. „Die Entfernung des Betonpropfs im Tunnel gestaltet sich technisch aufwendig“, heißt es – wobei ein erster Teil dieser Arbeiten jetzt abgeschlossen ist. Tausende Tonnen Beton, insgesamt rund 10 500 Kubikmeter, ließ das bundeseigene Unternehmen zuletzt aus dem Tunnel entfernen – nachdem dieser unmittelbar nach der Gleisabsenkung in den Untergrund gepumpt worden war, um die Oberfläche zu stabilisieren. „Sorgfalt geht hier vor Schnelligkeit“, sagte Michael Baufeld, der Sprecher des DB-Geschäftsfeldes Infrastruktur, gegenüber unserer Zeitung. Es gebe „keine Blaupause für solch ein außergewöhnliches Ereignis“. Daher wäre es aus



„Sorgfalt geht hier vor Schnelligkeit.“

Michael Baufeld, DB-Sprecher für Infrastruktur

„Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt“, die den Tunnel baut, ein Bohrprogramm ab. Fünf Maschinen sind vor Ort.

Das was die Bahn selbst auf Anfrage nicht kommunizieren will, steht in einem nicht öffentlich behandelten – Papier des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag: Die Bohrungen sind demnach unmittelbar Folge des im Herbst 2017 vom Bauherrn Bahn und von den Bauunternehmen eingerichteten Schlichtungsverfahrens. Laut einer Sitzungsvorlage, die dem Ausschuss Ende Juni vorgelegt wurde – und die unserer Zeitung im Original vorliegt –, soll nach Abschluss der Bohrungen „eine technische und juristische Gutachterentscheidung“ folgen, wer die Verantwortung für den Schaden übernehmen muss. Bisher, so besagt das Papier, hätten die Gutachter und Parteien „zirka 3500 Dokumente“ gesichtet. Auch wurde entschieden, das Schlichtungsverfahren über die zunächst vorgesehenen sechs Monate hinaus zu verlängern – es wird wohl bis Anfang nächsten Jahres dauern.

Der Sprecher des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), Peter Westenberger, hält die Zwischenbilanz für deprimierend und konstatiert einen Vertrauensverlust in den schienengebundenen Güter-



Blick von oben: das Nordportal des Rastatter Tunnels.

Fotos: dpa



Ein wildes Wellental – nach der Havarie Mitte August 2017 hatten sich die Bahngleise an der Rheintalstrecke auf Höhe Rastatt an einigen Stellen abgesenkt.

DIE HAVARIE UND IHRE FOLGEN

Absenkung Am 12. August 2017 um die Mittagszeit wurde der Bahnverkehr auf der Rheintalbahn komplett gesperrt. Das Gleisbett hatte sich abgesenkt, Ursache war eine Verschiebung von Elementen der Tunnelauskleidung, sogenannten Tübbing aus Beton. Erdmaterial brach ein. Sensoren hatten die Absenkung gemeldet, es gab auch danach kleinere Nachsenkungen des Gleisbettes.

Absicherung Zur Absicherung der Havarie-Stelle wurde ein circa 150 Meter langer Abschnitt des bereits im Rohbau fertiggestellten Tunnels mit Beton verfüllt. Dazu wurden etwa 10 500 Kubikmeter Beton in die Tunnelröhre eingepresst – ein durchaus übliches Verfahren. Die Havarie-

Stelle wurde mit einem weiteren „Betonpropf“ von dem auf diese Weise verfüllten Tunnelabschnitt abgetrennt. Die in der Herstellung rund 18 Millionen Euro teure Vortriebsmaschine steckt im Beton.

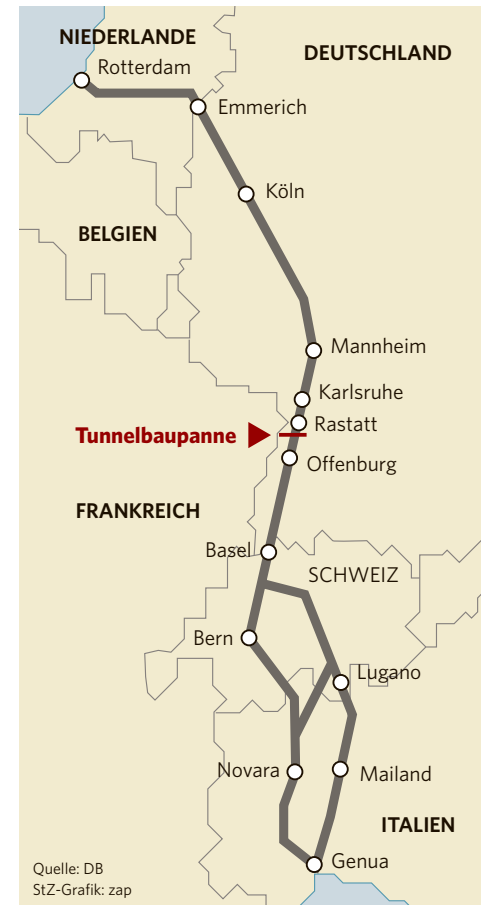
Busersatzverkehr Für Zehntausende Reisende wurde ein Busersatzverkehr zwischen dem Bahnhof Rastatt und Baden-Baden eingerichtet. Private Güterverkehrsunternehmen klagten über schwere finanzielle Einbußen. Ein Gutachten bezifferte den volkswirtschaftlichen Schaden auf mehr als zwei Milliarden Euro.

Unterbrechung Die stark befahrene Rheintalbahnstrecke war sieben Wochen lang unterbrochen. Der Tunnel wurde verfüllt, es wurde eine

hundert Meter lange und mehrere Meter starke Betonplatte eingebaut, so dass die Rheintalbahn ab dem 2. Oktober wieder befahrbar war. Die Bahn hatte nur ein vorrangiges Ziel – die Wiederbefahrbarkeit, „koste es, was es wolle“.

Schlichtungsverfahren Ende September 2017 hatten Bahn-Chef Richard Lutz und der DB-Vorstand für Infrastruktur, Ronald Pofalla, erstmals in Rastatt die Situation begutachtet: In einem Schlichtungsverfahren wurden drei Gutachter eingesetzt. Offiziell lehnte die Bahn bisher Stellungnahmen zu den Inhalten des Verfahrens ab. Es soll die Interessenlagen zwischen der Bahn und der mit dem Bau betrauten „Arbeitsgemeinschaft“ klären. sj

EUROPÄISCHE VERKEHRSADER



Quelle: DB
StZ-Grafik: zap

verkehr. Dessen Verband hat im April bereits eine Studie zu den volkswirtschaftlichen Schäden der Sperrung der Rheintalbahn vorlegt: in Summe zwei Milliarden Euro. Mit dem Vorschlag seines Verbandes, wenigstens die intakte Weströhre vorzeitig in Betrieb zu nehmen, fand Westenberger kein Gehör. „Bevor die Ursache nicht geklärt ist, wird nicht weitergebaut“, habe ihm eine Bahn-Sprecherin dieser Tage mitgeteilt. Der Vorstandschef der DB Netz AG, Frank Sennhenn, beteuert: „Wir haben aus Rastatt gelernt und uns auf die Fahne geschrieben: Da werden wir besser.“ So seien klare Prozesse und schnelle Kommunikationswege für ein internationales Störungsmanagement vereinbart worden.

Aus Sicht der Politik sind aus dem Fall diverse Lehren zu ziehen. „Die Politik selbst, aber vor allem auch die Eisenbahnunternehmen sind dabei gefordert“, betonte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Steffen Bilger (CDU), gegenüber unserer Zeitung. Unter anderem müsse bei solch einschneidenden Ereignissen die Kommunikation auf allen Ebenen und in allen Schnittstellen verbessert werden. Aber mehr noch gehe es darum, „ein hochprioritäres Netz zu definieren“, sagt Bilger, zugleich Bundestagsabgeordneter für Ludwigsburg. Gemeint ist damit ein Netz, das die im Regelfall genutzten Strecken und Knotenpunkte umfasst, aber für jeden Abschnitt zugleich die jeweiligen Umleitungs-möglichkeiten benennt. Beim Unglück auf der Rheintalbahn hatte es lange gedauert, Ausweichkorridore zu finden.

Der Ministerialdirektor im Landesverkehrsministerium, Uwe Lahl, erachtet die Zeiträume bei der Aufarbeitung der Tunnel-Havarie von Rastatt als „äußerst unbefriedigend“. Es bestehe der Eindruck, dass vor dem Hintergrund der Schadenersatzfragen der Aufklärung größere Priorität eingeräumt werde als den Fragen des Weiterbaus. „Wenn dies so wäre, wäre es fatal“, sagte Lahl – zumal angesichts des zunehmenden Verkehrs auf der Rheintalstrecke.

Straßenbahnen kollidieren Erst Hitze, dann Unwetter

Verkehr Bei einem Zusammenstoß am frühen Morgen werden in Mannheim 21 Menschen leicht verletzt. Die Unfallursache ist unklar.

Bei einem Auffahrunfall mit zwei Straßenbahnen im morgendlichen Berufsverkehr sind am Donnerstag in Mannheim 21 Menschen leicht verletzt worden. Es sei aber kein Passagier stationär in ein Krankenhaus gekommen, sagte ein Polizeisprecher. Zuvor war von zwei Schwerverletzten die Rede gewesen. Die Stadt hatte in einer Mitteilung sogar von vier mittelschwer Verletzten mit Prellungen oder Schnittwunden berichtet. Gegen 6 Uhr war in der Innenstadt eine Straßenbahn auf eine vorausfahrende Bahn in Richtung Hauptbahnhof geprallt. Der Sachschaden laut Polizei: 200 000 Euro.

Ein 63 Jahre alter Straßenbahnfahrer musste nach Angaben der Polizei während einer Betriebsfahrt an einer Kreuzung halten. Ein nachfolgender 35 Jahre alter Straßenbahnfahrer fuhr aus derzeit nicht geklärter Ursache auf die wartende Bahn.

Unfälle mit Straßenbahnen sind keine Seltenheit. Dabei kollidieren sie aber eher

mit anderen Verkehrsteilnehmern als untereinander. Ebenfalls in Mannheim wurde im Februar eine 85 Jahre alte Frau beim unachtsamen Überqueren der Schienen mit ihrem Rollator von einer Straßenbahn erfasst und mitgeschleift. Sie starb im Krankenhaus. Im März überlebte ebenfalls in Mannheim ein Radfahrer den Zusammenstoß mit einer Straßenbahn nicht. Im Januar erschütterte der Tod einer 17-Jährigen. Das Mädchen überquerte an einer Haltestelle in Karlsruhe die Schienen und erlitt beim Zusammenprall mit einem Zug tödliche Kopfverletzungen.

Allein mit diesen Fällen wird die Statistik des laufenden Jahres weit schlechter ausschauen als in den beiden Vorjahren, in denen niemand bei Unfällen mit Straßenbahnen getötet wurde. Laut Statistischem Landesamt verunglückten im vergangenen Jahr 131 Menschen bei Unfällen mit Beteiligung von Straßenbahnen, davon wurden 12 schwer und 119 leicht verletzt. dpa

Gewitter Der Bahnverkehr war zeitweise behindert. In Mannheim befand sich die Feuerwehr stundenlang im Dauereinsatz.

Schwere Unwetter haben am Donnerstag den Bahnverkehr in Baden-Württemberg beeinträchtigt. „Von Karlsruhe aus nach Norden ist zeitweise nichts mehr gegangen“, sagte eine Bahn-Sprecherin in Stuttgart. Dadurch kam es auch zu Verspätungen von Zügen, die aus dem Norden nach Baden-Württemberg wollten. Grund sei eine Unwetterfront gewesen, die vom Saarland aus über Rheinland-Pfalz bis hin nach Hessen zog. Für Reisende, die ihre Fahrt nicht mehr fortsetzen konnten, stellte die Deutsche Bahn an mehreren Bahnhöfen wie Dortmund, Hannover oder Berlin Aufenthaltszüge bereit.

In Baden-Württemberg selbst habe es nur vereinzelte Störungen gegeben, so die Bahn-Sprecherin weiter. Meist durch Bäume oder andere Gegenstände, die der starke Wind auf die Gleise geweht hatte. So sei der Regionalverkehr zwischen Mannheim und Heilbronn zwischen 15 und 16.30 Uhr unterbrochen gewesen. Verglichen mit der

Situation in Hessen und Rheinland-Pfalz seien die Beeinträchtigungen im Südwesten aber im Rahmen geblieben. Die Gewitter hatten in Hessen zwischenzeitlich auch den Flughafen Frankfurt lahmgelegt. Rund eine halbe Stunde lang waren keine Starts und Landungen möglich. Dutzende Flüge mussten gestrichen werden. Auch in Mannheim war die Feuerwehr wegen eines schweren Unwetters stundenlang im Dauereinsatz. Innerhalb einer Stunde gingen mehr als 180 Notrufe ein, wie die Einsatzkräfte mitteilten. Die Feuerwehrleute mussten zu 52 Einsätzen ausrücken, überwiegend wegen umgestürzter Bäume.

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) hatte vor schweren Gewittern gewarnt. Meteorologen rechneten mit Starkregen, Hagel und Orkanböen. „Am Wochenende ist der ganze Spuk vorbei“, sagte eine Meteorologin vom DWD in Stuttgart. Eine Kaltfront schaffe die heiße Luft der vergangenen Tage weg. dpa