

9. März: Nach einem kleinen Unfall im Weinberg oberhalb der SV-Versicherung und einer kleinen Schmerzpause schleppte ich mich irgendwie zum Löwentor, um zur Stadtbahn zu kommen. Dabei kam ich einmal mehr an dem wunderschönen Haus Hunklinge 124 vorbei, mitten im Grünen gelegen, das ich immer wieder bewundere, selbst jetzt unter Schmerzen. Ich habe mal nachgeforscht, was damit los ist. Es gehört dem Land, steht seit Dezember 2015 leer, hat einen „Erinnerungswert“ von 1 €. Als Vorhaben steht in der Landesliste eine Sanierung.



Was das heißt, ist mir nicht ganz klar. Kann man das Haus für einen symbolischen Euro kaufen, um es dann auf Eigenkosten zu sanieren? Ich hätte das Haus gerne. Daraus ließe sich vermutlich eine Menge machen. Nahe dem Pragsattel hat man eine Topanbindung und es liegt hoch genug, um den Verkehr nicht allzu laut zu hören. Einschließlich dem Garten ließe sich über Jahre ein Paradies schaffen. Aus der Erfahrung aber weiß man, was 1€ kostet, zieht viel Arbeit nach sich. Zudem ist auch der Euro nur symbolisch, denn schon alleine das Grundstück hat einen Wert, der eigentlich unbezahlbar ist. Wird wohl nix ...

10. März: Noch ein tragischer Verlust für die Stadt. Das originelle Café „Tarte & Törtchen“ schließt. Das Sterben geht weiter ... Vielen machen noch immer die hohen Energiepreise zu schaffen. Obwohl das Gas, das sich auch auf den Strompreis auswirkt, auf dem Markt längst wieder billiger ist, wird das nicht an die Kunden weitergegeben. Ein Branchenexperte, begründete das damit, dass das Gas für drei Jahre eingekauft wird. Sehr seltsam, denn der Ukraine-Krieg ist erst ein gutes Jahr alt.

11. März: Es gibt immer noch eine Steigerung. Das ab April anstehende Bahnchaos ergänzt das lahrende S-Bahn-Netz und wird noch mehr Kunden abschrecken. Man stelle sich vor, die ganzen Netzverbesserungen der letzten Jahre würden ohne Pannen funktionieren, sagen wir mal auf einem Niveau von vor 15 Jahren, wie viele wären wohl schon vom Auto auf die Öffis umgestiegen? Im Grunde hat man vieles richtig gemacht. Züge verlängert, Takte verbessert, mehr Nachtangebote geschaffen und jüngst die MEX-Züge eingesetzt. Eigentlich super! Blöd halt, wenn das Material nicht mitspielt. Hier die Baustellen:

- Kaputte Radsätze aus kurvenreichen Strecken (soll bis Mai behoben sein).

- Die Bahn wechselt doppelt so viele Schadstellen (Gleise/Weichen) aus als früher, um das Netz zu ertüchtigen (Wie konnte es so verrotten?)
- Von den neu bestellten Züge fehlen immer noch einige, weil sich die erster Lieferung als sehr pannen anfällig erwiesen hat. Das will man bei den anderen verbinden (Wer haftet für die entgangene Einsatzfähigkeit?).
- Mitarbeiter von Alstom justieren in der S-Bahn-Werkstatt in Plochingen Fahrzeugbauteile und -technik nach, weshalb sich Ausfälle der neuen S-Bahnen nicht vermeiden lassen. Von 200 Zugeinheiten, fehlen derzeit rund 50 Stück, also ein komplettes Viertel.
- Aus rechtlichen Gründen dürfen die neu eingekauften Alstom-Züge nicht mit der Vorgängerversion gekoppelt werden (Folge eines kaum mehr beherrschbaren Einkaufs- und Ausschreibungswesens).

Der letzte Punkt ist besonders tragisch, da die Neufahrzeuge „auf Grundlage unterschiedlicher Rechtsrahmen in Betrieb gegangen sind“. Ein Bürokratiedesaster, das einmal mehr für den verkropften, überregelten Staat steht.

Außerdem steht die ETCS2-Technik ins Haus, die den Bahnknoten Stuttgart in die Zukunft lupfen soll. Dafür müssen aber alle Triebzüge umgerüstet werden, was weiterhin Ausfälle von Zugeinheiten sicher macht. Bisher gibt es diese Technik nur auf der dünn befahrenen Strecke zwischen Nürnberg und Berlin. Stuttgart wird als erster großer Bahnknoten somit ein Experimentierkasten der Deutschen Bahn, was für das ganze S21-Projekt gilt. Die Euphorie geht bei vielen Bahn-Fäns gegen Null. In der Schweiz hat man schon seine Erfahrungen damit. Es funktioniert, ja, aber es brachte keine zusätzlichen Zugkapazitäten. Die lustige Erklärung eines Bahnmänäschers war jene, dass man in der Schweiz auf viel höherem Betriebsniveau argumentiere, von welchem man in Deutschland weit entfernt ist. Na ja, immerhin ein Eingeständnis. Ob uns die Technik also auf Schweizer Niveau hebt? Vermutlich kaum. Die Verspätungen passieren ja oft schon weit vor der Metropole, wo das neue Signalnetz nicht mehr viel retten kann und das bei rund 100 Doppelbelegungen am Tag an den Bahnsteigen ...

Ein Hauptproblem besteht darin, dass nur umgerüstete Triebwagen/Lokomotiven solch ein Netz befahren können. Eine gewisse Problemanfälligkeit herrscht auf den Zulaufstrecken, und zwar dort, wo die herkömmlichen Sichtsignale enden und die Gleissignale das Kommando übernehmen. Der Einbau des ETCS ist nun auch der Grund warum ganze Streckenäste über längere Zeit gesperrt werden müssen. Nun hat der Schienenkonzern angekündigt, dass für eine Weile noch ein Parallelbetrieb mit alten und neuen Signalen läuft.

Klar, man weiß, dass man das Rollmaterial bis dahin gar nicht ertüchtigt bekommen kann, was im Umkehrschluss aber bedeutet, dass die Streckenoptimierungen mit dichter Zugfolge somit nicht funktioniert. Also wird S21 sehr holprig beginnen, mit dem Dauerversprechen, das wir alle kennen: „Es wird besser“. Zum Glück gibt es noch die oberirdischen Gleise. Die Rathauspitze wird, denke ich, etliche Bauvorhaben in eine unbestimmte Zukunft verschieben müssen und Minister Hermanns Ergänzungsstation wieder bald wohl wieder aus der Schublade geholt werden. Das Bahnprojek ist ein Schrecken ohne Ende. Ohne Ende? Wir werden sehen. Die harten Zeiten auf der Schiene bleiben uns auf jeden Fall noch einige Jahre erhalten. Solange sollte man sehr defensiv damit umzugehen, das Auto aus der Stadt zu verbannen.

Nun soll ab 21. April die Strecke Cannstatt - Waiblingen gesperrt werden, mit Störungen im Betrieb auch auf der Neckartalbahn in Richtung Göppingen und Reutlingen. Ich glaube keiner weiß, wie das funktionieren soll. Die Bahn erarbeitet gerade einen Notplan, was zeigt, dass sie mal wieder von sich selbst überrascht ist. Vor allem einen Punkt darf man nicht außer Acht lassen: Die Kapazitäten. Wie viele Busse will die Bahn denn einsetzen um nur einen ICE zu ersetzen? Wie viele für die ganzen Regionalzüge? So viele Busse, die einen adäquaten Ausgleich schaffen könnten, gibt es nach meinem Eindruck gar nicht. Zudem fehlen der Branche tausende Fahrer. Erschwerend kommt die Tatsache hinzu, dass in dieser Zeit parallel verlaufende Straßenabschnitte überlastet sein werden, was auch die Busse, die man zusammenkratzen kann, ausbremsen wird. Faktisch wird nach Osten und Südosten verkehrlich nicht mehr viel gehen. Prost Mahlzeit! Alleine, was jetzt schon alles gesperrt ist oder kurz bevor steht, ist Wahnsinn. Normalerweise wäre jede einzelne dieser Sperrungen, vor Jahren noch eine Riesenschlagzeile wert gewesen, doch irgendwie haben wohl alle kapituliert. Beweis: <https://www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/Betriebslage-Baustellen-/baustellen> .

Ach ja, etwas lustiges ist mir neulich im Nahverkehrszug von Esslingen nach Stuttgart widerfahren. Kurz vor dem Hauptbahnhof, wurde darum gebeten, an der nächsten Haltestelle (Endstation) nicht einzusteigen. Das finde ich ist eine echte Herausforderung für jeden Bahnkunden. Wer es schafft, in einen Zug einzusteigen, indem er bereits sitzt, der bekommt auf meiner Wäbbsait ein eigenes Themenfenster.



Ein kleines Verkehrswunder gibt es in Stuttgart aber doch. Im vergangenen Jahr ist zum ersten Mal der Stuttgarter Gesamtautobestand gesunken. Das ich das noch erlebe. Dafür ist der SUV-Bestand gestiegen. Stuttgart und München sind diesbezüglich die Top-Umweltsünder, und da ist es egal, ob Elektroantrieb oder Verbrenner.

12. März: Dass mitten im Vollbetrieb eine Stadtbahnstrecke saniert wird, auf der drei Linien unterwegs sind, erstaunt, denn solche schwerwiegenden Eingriffe finden sonst in den Ferien statt. In diesem Fall ist es der Abschnitt zwischen Pragsattel und Feuerbach Bahnhof. Die SSB eifert der Deutschen Bahn AG wohl nach.

An diesem Tag hätte eine Stadtführung stattfinden sollen, aber anhand meines verunglückten Fußes ohne Diagnose, war mir das zu heikel. Leider musste ich die ganzen Anmeldungen absagen. Bisher sind Führungen von mir so gut wie nie ausgefallen. Immerhin hatte ich röntgentechnisch erstmal die Sicherheit, das nichts gebrochen ist, also kein Splitter im Fuß herumliegt.

13. März: An diesem Morgen sah ich aus dem 52er in der Neckarvorstadt einen Sprinter an der Martinskirche. Ein junger Mann düste vorbei, weil er ein Stück weiter die U14 erreichen wollte. Wahnsinn, was der für ein Geschwindigkeit drauf hatte. Der musste 100-Meter-Läufer sein, irgendwas in dieser Richtung. Das war nicht von dieser Welt. Ein Mann, ein Strich.

15. März: Heute habe ich die gesuchte Antwort erhalten: Anriss des Kapselbandes. Das heißt, sechs Wochen keine blöden Bewegungen machen. Der Stadtsichter hat im Allgemeinen vier wichtige Werkzeuge: Zwei Augen und zwei Beine. Nun hat er nur noch dreieinhalb ...

16. März: Jetzt habe ich für tagsüber eine Stützbandage fürs Sprunggelenk und für nachts eine Gipsschale, weil man im Schlaf unkontrollierte Dummheiten macht. Ich bin mir aber nicht sicher, ob ich nicht auch tagsüber unkontrollierte Dummheiten mache und das schon sehr lange. Also weihte ich an diesem Tag meine Bandage ein und zog humpelnd mit meiner Stadtwandergruppe los. Vier, fünf Kilometer sind für mich eine Kurzstrecke, aber ich hielt mich im flachen Teil der Stadt. Spürbar wurde der rechte Fuß am steilen Aufstieg des Leitnerstegs. Und zum Schluss, als es wegen Reservierung des Lokals etwas schneller gehen musste. Hübsches Endziel war das Nirvan, ein persischer Keller zwischen Wilhelmsbau und Tagblattturm. Das Ganze hat halbwegs gut und schmerzfrei funktioniert.

19. März: An diesem Wochenende war ich Strohwitwer. Also hatte ich beschlossen, meinem Fahrgestell drei Tage Ruhe zu gewähren. So machte ich mich an die Überarbeitung der Texte meiner Wäbbsait, die überfällig ist, vor allem weil sich einige Stadtideen erübrig haben und meinerseits neue dazugekommen sind. Uff, ganz schön viel Arbeit und immer noch nicht ganz fertig. Dabei stolperte ich über einige Ideen, die in die Öffentlichkeit geraten sind, in der Verwaltung und/oder in der Presse gelandet sind. Ich hatte ja schon früher immer wieder Ideen der Stadt angedient. Der Grazer Platz in Feuerbach soll kommen, die Grünanlage um die Gaskessel am Wallgraben soll öffentlich werden, der Johannesgrabentunnel könnte für eine neue Baufläche verlängert werden, der Neckar-Käpt'n

soll an der Cannstatter Altstadt anlegen und die hässlichen Betonbrüstungen zwischen Zuffenhäuser Bahnhofsvorplatz und ZOB sollen entfallen. Das sind die größeren Brocken. Korb-Mayer lancierte vor einigen Monaten in der Zeitung meine Idee, die Schulstraße zur Passage zu machen, was so ziemlich meiner Skizze entsprach. Gut so, es gibt noch viel zu tun. Andere Dinge sind bereits umgesetzt.

21. März: Nun scheint es entschieden, dass im Süden der Metropole die B27 nur auf einer kleineren Etappe bei Filderstadt sechsspurig ausgebaut werden soll. Jeder, der meiner Kolumne folgt, weiß, dass ich ein tragfähiges Grundstraßennetz für wichtig halte. Allerdings muss man halt auch sagen, dass sich durch Wechsellspuren größere Ausbauten verhindern ließen. Die meisten mehrspurigen Straßen sind oft nur in einer Richtung im Berufsverkehr überfüllt, ansonsten aber völlig ausreichend. Mit elektronischen Anzeigen müsste das doch funktionieren oder? Grünen Mittelstreifen raus, eine Mittlere Spur wahlweise für beide Richtungen vorsehen. Sollten die Anzeigen ausfallen, dürften die halt nicht befahren werden, wozu durchgezogene Linien sie abtrennen müsste. Tempo 80 statt 120 im Vorstadtgürtel bei Nutzung dieser Mittelspur, dafür aber Verflüssigung des Verkehrs, davon hätten viele was. Da müsste man die gesamte Straße nur leicht verbreitern und würde die Umwelt mehr schonen, als Verkehrsflächen zu schaffen die die meiste Zeit nicht gebraucht werden. Ohne Nutzung dieser Spur zur Mittagszeit, nachts oder an Wochenenden könnte dann auf den üblichen Spuren auch wieder „normal schnell“ gefahren werden. Das lässt sich alles steuern.

Mittlerweile ist mir die Schusterbahn zum Hauptverkehrsmittel geworden. In 7 Minuten von Rot nach Cannstatt? Das hat schon Concorde-Qualitäten. Morgens ist es mittlerweile hell, wenn ich unterwegs bin. Auf der einen Seite zum Glück, da mein Bahnsteig nicht mal eine Lampe hat. Wenn nicht auf der anderen Gleisseite eine einsame Neonröhre wäre, müsstest du Angst haben, hier auf jemanden aufzulaufen. Auf der anderen Seite sieht man nun das komplette Desaster. An der Haltestelle Ebitzweg steht man teils auf Schotter. An einer Stelle wird schon fast sarkastisch an einer Schwenktür zum Bahnsteig auf Lebensgefahr hingewiesen, Wartehäuschen sind marode, Wände verschmiert. Wer eine Dokumentation über „Deutschland von unten“ machen möchte oder einen über die „Leistungen der Deutschen Bahn AG“, der mache Fotos und Videos an den Haltestellen Rot, Münster und Ebitzweg.

Und da ich schon wieder beim Thema Verkehr bin, bleibe ich gleich in unmittelbarer Nähe. Wenn es mal regnet, was selten vorkommt, dann sind die Blindenmarkierungen an den SSB-Bahnsteigen für Turnschuhträger teils spiegelglatt. Das ist irgendwie pervers, die einen Unfälle will man vermeiden, andere provoziert man. Eine Zeitlang hat man die Blindenrillen in die Steinoberflächen gefräst, ein saubere und nachhaltige Lösung. Seit ein paar Jahren nimmt man die billige Plastikvariante. Die ist am Anfang schneeweiß dunkelt dann aber nach. Manchmal hebt sich auch eine der Platten, was zur Stolperfalle werden

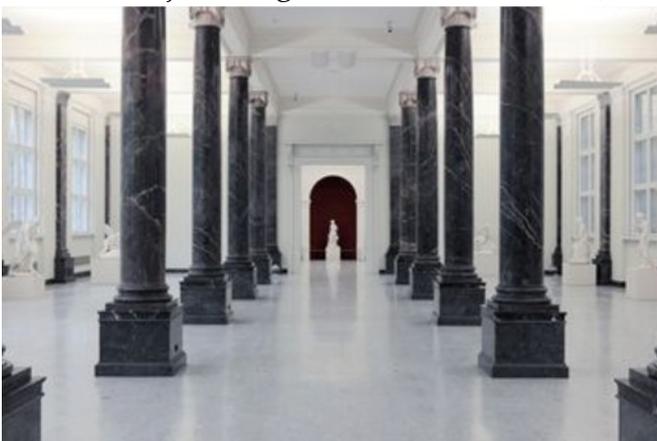
kann. Die billige Lösung wirkt wirklich billig. Langlebiger, als die vorige Variante ist sie sicher nicht. Und wie war das mit der Vermeidung von Kunststoff?

22. März: An diesem Tag fand die Beerdigung für meine verstorbene Bekannte aus der Köllestraße statt. Obwohl der Termin geheim war, weil man Angst vor Presse hatte, war die Trauerhalle sehr voll. Die gute Frau hatte halt einen großen Bekanntenkreis und wahrscheinlich war sowieso die halbe Köllestraße dabei. Ich hätte es gut gefunden, wenn von der Bürgermeisterriege jemand für die Stadt erschienen wäre, denn es war ja ein Unfall der seinen Ausgang unter einer öffentlichen Verkehrsfläche hatte und somit in der Verantwortung der Stadt liegt.

Abends war ich mit drei Männern aus anderen Teilen Deutschlands im Restaurant Weingärtle in Rotenberg. Immer wieder schön zu sitzen. Während meiner rund vierjährigen Abwesenheit hat der Besitzer gewechselt. Das Essen war qualitativ top, für mich aber etwas zu wenig, gemessen an den leicht gehobenen Preisen.

23. März: Dieses Jahr gibt es ein kleines Jubiläum. Die Ludwigsburger Kreiszeitung wird 205 Jahre alt. Sie bedient ja etliche Stuttgarter Vorstädte mit Pressemeldungen und sie ist erstaunlicherweise noch unabhängig von dem alles beherrschenden Medienkonzern in Möhringen, zudem quasi alle anderen Zeitungen gehören, die sonst wo in der Metropole erscheinen. Noch ein ähnliches Jubiläum: Die Eßlinger Zeitung wird 155 Jahre alt, ist aber seit ein paar Jahren in den Händen eben jener Südwestdeutschen Medienholding (SWMH). Wie gesagt alle wichtigen Blätter in Großstuttgart gehören zu dem Verein, außer eben die LKZ. Ein Hoch auf die freie Presse!

24. März: Bei meinen letzten Besuchen in der Staatsgalerie war mein Lieblingsraum, der Säulensaal, jeweils geschlossen. Er ist ein Juwel. Neben der Säulengalerie gibt es dort große



Statuen zu betrachten. Auf eine Anfrage hin, teilte man mir nun mit, dass dieser hübsche Raum normalerweise nicht mehr öffentlich zugänglich ist, außer ganz selten für kleine Ausstellungen. Da müsse ich mich im Programm informieren. Das ist natürlich nett gedacht, aber in welchem Programm steht denn, in welchem Saal so Nebenausstellungen stattfinden? Nun, man kann den Raum für Veranstaltungen

mieten. Er wird also für wenige Nutzer der Menge vorenthalten. Die StaGa wirbt übrigens damit, dass man verschiedene Räume hierfür im Angebot hat. Die Frage ist, wie das zusammengeht. Die meisten Kunstwerke des wunderschönen Museums lagern in Kellerräumen, weil man bei weitem nicht den Platz hat, alle zu zeigen, andererseits stehen Räume

weitgehend leer, für gelegentliche Buchungen. Ist es Aufgabe des Kunsttempels, Gesellschaften auszuhalten? Muss er hierüber Mehreinnahmen generieren, um den Unterhalt durch das Land zu schmälern? Dann bedeutete dies ja, dass die vom Land gewährten Gelder für die große Kunstschau nicht ausreichen. Dass man natürlich den einen oder anderen Raum für geschäftliche Besucher braucht, ist natürlich klar, zumal ja auch Fremdfirmen, Kunstexperten dort verkehren und auch Verträge gemacht werden müssen, aber als allgemeinen Veranstaltungsort sehe ich die StaGa nicht.

25. März: Das erste Kickers-Heimspiel für mich seit einem Vierteljahr. Herrlich und wieder 3 : 0. 3.700 Zuschauer. Mit dem derzeitigen Schnitt lägen die Blauen sogar in der Regionalliga auf Platz 2. Dass sie mehr Zuschauer haben, als früher in höheren Ligen ist interessant. Irgendwie sind die Stuttgarter Fußballzwerge interessant geworden. Das Verlassen der Dorfliga lässt sich fast nicht mehr Verhindern. Ab nach oben!

Mit Freunden vom Heckengäurand waren wir bei der Museumsnacht. Vom Angebot hat sie ganz schön nachgelassen. Viele langjährige Institutionen, wie das Bestattungshaus Haller, die Feuerbacher Moschee, das Haus des Waldes oder das Schick-Areal sind teils schon länger nicht mehr dabei, etliche große Museen haben sich ausgeklinkt und von einst 5 oder 6 Busrouten sind nur noch drei übrig. Kann man noch von einer langen Nacht der Museen sprechen? Staatsgalerie, Mercedes- und Porsche-Museum haben sich verabschiedet. Eine Zeit lang hatte sogar das sonst nicht zugängliche Bosch-Museum mitgemacht.

Wir besuchten zuerst das Neue Schloss mit schöner Halle, malerischem Treppenhaus, seinem üppigen Marmorsaal und den etwas einfacher geschmückten Nebenräumen. Toll, wenn man bedenkt, dass das alles erst in den 60ern wieder entstanden ist. Noch toller, weil man das Gebäude eigentlich schon abreißen wollte. Es zu retten, war politisch eine ganz knappe Kiste. Wir besuchten anschließend das Handwerkerzelt auf dem Marktplatz und dann ging es in den Hafen zur Rundfahrt. Die war diesmal eine Enttäuschung, es gab gerade noch einen Kunstkontainer und die Ein- und Aussteigevorgänge dauerten gegenüber früher gefühlt ewig. Gab es sonst entlang der Schiffsroute noch Kunstinstallationen und fanden kleine Aufführungen statt, passierte diesmal außer gegenüber dem Anleger nichts dergleichen. Schade!

Umso schöner war es wieder im Sektbunker Untertürkheim. Die Mischung aus Galerie, Konzert und der Darbietung von Winzererzeugnissen war einmal mehr prickelnd. Erstmal besuchte ich die Ateliers im Friedel-Areal, die von außen nicht erahnbar sind. Zwei davon haben uns außerordentlich gut gefallen. Unser letzter Stopp war dann das Straßenbahnmuseum. Immer wieder toll, mit wie viel Liebe hier die



Stuttgarter Nahverkehrsgeschichte zelebriert wird. Dazu spielte ein tolle Bänd, die ordentlich Stimmung machte.



26. März: An diesem Tag gingen wir bei wechselhaftem Wetter ins Bollwerk, wo der Film „Die Eiche“ lief. Das ist wirklich ein grandioser Naturfilm über alles was so in und um einen Baum kreucht und fleucht. Ich weiß nicht wie lange er noch wo läuft, aber jeder Naturfreund hätte seine Freunde an diesem prächtigen Werk. Tut euch das gerne an: Kinosuchmaschinen gibt es ja im Netz.



Wir genossen dann noch den späten Nachmittag im schönen Café Lysdorss und setzten gleich noch im Gustav einen Cafébesuch oben drauf. Der Westen ist einfach der Café-Bezirk schlechthin.

Dass im Wochenblatt vier Stuttgart-Macher den neuen Marktplatz und den Töpferplatz unter anderem zu neuen schönen Orten der Stadt kürten, wo man sich gerne trifft, fand ich erstaunlich. Der Marktplatz taugt bekanntlich nur bedingt als Treffpunkt, da reicht es auch nicht einen helleren Bodenbelag zu installieren. Zudem ist er ja noch durch die Brunnenanhebung teilweise verstellt. Die Ebenerdigkeit wird der einzig zählenswerte Fortschritt sein, wenn die Bauzäune mal weg sind. Das kann aber dauern, weil anschließend ja auch der Ex-Breitling eingerüstet und die hässliche Blechfassade abgenommen wird. Nun, sagen wir mal so, der Marktplatz wirkt dann besonders heimelig, wenn Du vom Töpferplatz kommst. Wer sich dort trifft, ist mir schleierhaft. Wahrscheinlich die vier Gefragten um den Sittimänätscher Sven Hahn. Die Töpfer sicher nicht mehr. Deren Kreativität würde dort sofort gefrieren. Den Töpferplatz kann man nur ertragen, wenn man vorher bei Süß-Oppenheimer vorbeigeschaut hat. Es gibt halt immer noch ein tieferen Tiefpunkt. Überhaupt würde mich interessieren, welcher Stuttgart auf Anhieb wüsste, wo der Töpferplatz liegt.

### 3 Facetten des Cannstatter Bahnhofs



### Das Kuriosum Schusterbahn (RB11)

Wo geht's zum Bahnsteig?



Ach ja, hier entlang!



Biobahnsteig?

