

fahrrad.de
STUTT GART

**SOFORT
VERFÜGBARE
BIKES!**

Wir sind vor Ort wieder für euch da.

Rotenwaldstraße 154
70197 Stuttgart
stuttgart@fahrrad.de

Blättle Stuttgart-Süd



Im Viertel daheim: Infos · Tipps · Hintergründe

Bopser · Heslach · Kaltental · Karlshöhe
Lehen · Südheim · Weinsteige

7–8 Juli/Aug. 2021

Trinken und genießen.



MORLOK
Getränke Das flüssige Sortiment

Getränke bequem einkaufen –
nutzen Sie unseren
Kofferraumservice!

Glückliche Erfahrung
LUCKY EXPERIENCE
Sehr begehrt

www.blättle-süd.de

Keller – Lücken – Denkmale

Existieren im Süden noch unmittelbare Kriegsspuren?

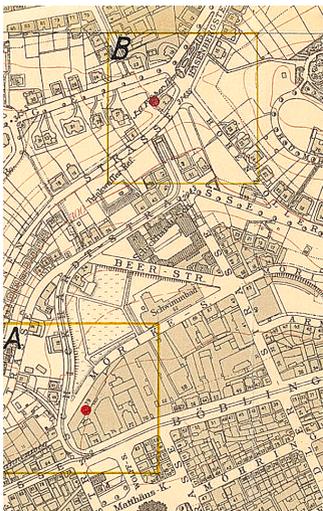
Digitalisierung und Veröffentlichung von 12 000 Bildern einer städtischen Foto-Kampagne aus dem Jahr 1942 haben die Diskussion um das »alte« Stuttgart und die Kriegsschäden in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung gerückt. Welche Spuren des Zweiten Weltkriegs sind im Stuttgarter Süden auch für den heutigen aufmerksamen Blick noch sichtbar?

12 000 Schwarzweiß-Kontaktabzüge im Kleinbildformat 24 x 36 mm gelangten vom Stadtplanungsamt über das Amt für Bodenordnung ins Stadtarchiv, wo sie erschlossen und digitalisiert wurden. Die Online-Publikation erfolgte mit Hilfe der beiden Stuttgarter Zeitungen, die dafür im Gegenzug die Online-Vermarktungsrechte erhielten.

Eine unbekannt Anzahl städtischer Mitarbeiter hatte zwischen August und Oktober 1942 in fast allen Stadtbezirken (außer Birkach und Silenbuch) mehr oder weniger systematisch die Straßenzüge dokumentiert. Das Ziel dieser Bestandsaufnahme lässt sich mangels zeitgenössischer Unterlagen nicht sicher definieren. Eine aus heutiger Retrospektive vermutete Dokumentation des Zustands vor den massiven Zerstörungen durch die Luftangriffe ist unwahrscheinlich, da die Vorhersage eines solchen Kriegsausgangs als »Defätismus« politisch undenkbar und sogar strafbar gewesen wäre. Vielmehr vermuten die Historiker des Stadtarchivs eher eine »intensive Befassung mit der Stadtplanung für die Zeit nach dem sogenannten Endsieg«.

Vorgeschichte: »Blitz« über England

Vor dem Dokumentationszeitraum 1942 gab es in Stuttgart nur zwei alliierte Bombardements mit Personenschäden



Luftschadenskarten vom 29. August 1942 (links) und vom 28. Juli 1944

(am 25. August 1940 vier Tote, am 5. Mai 1942 dreizehn Tote) zu verzeichnen.

Seit dem sogenannten Führersofortlerlass vom 10. Oktober 1940 wurden die baulichen und organisatorischen Luftschutzmaßnahmen massiv verstärkt, was aber zunächst eher propagandistische als praktische Zwecke hatte.

Vielmehr spielte sich das Luftkriegsgeschehen in den



Bis heute erhalten: Ausschilderung eines Luftschutzraums. – Rechts: »Mannesmann-Gitter« in der Liststraße 35

Jahren 1940/41 und damit die Vorgeschichte der Luftangriffe auf Stuttgart über England ab. Die von Göhring kommandierte deutsche Luftwaffe versuchte zunächst die Lufthoheit über England zu gewinnen, was durch die geringe Distanz deutscher Luftstützpunkte in Belgien und Frankreich möglich schien. Die von den Engländern als »The Blitz« bezeichneten Angriffe auf englische Flugbasen, Industriekomplexe, aber auch Wohnviertel zwischen dem 7. September 1940 und dem 15. Mai 1941 hinterließen 27 500 Ziviltote und mutmaßlich eine Million zerstörte Gebäude.



Zum Symbol für die deutsche Luftkriegsbarbarei wurde die fast vollständige Zerstörung der Industriestadt Coventry nordwestlich von London am 14. November 1941. Es gelang dennoch nicht, die Lufthoheit über der britischen Insel zu erringen. Die Angriffskapazitäten brachen in sich zusammen, und das Blatt begann sich zu wenden.

54 Luftangriffe auf Stuttgart in 584 Plänen dokumentiert

Der Militärhistoriker Heinz Bardua rekonstruierte 1967 in seiner Publikation »Stuttgart im Luftkrieg« sämtliche

54 Luftangriffe auf Stuttgart aus den Akten. Der letzte erfolgte wohl am 19. April 1945, am Tag, bevor die französischen Truppen Stuttgart erreichten. Bardua summierte die Verluste auf 4562 Tote und 57,5 Prozent der Bausubstanz. Unangenehm fällt dabei auf, dass selbst in der 2. Auflage von 1985 immer noch die NS-Sprechweise von »Bombenterror« verwendet wird und eine Wertung aus der Perspektive der »unschuldigen deutschen Opfer« jenseits aller historischen Kausalitäten vorgenommen wird.

Aussagefähiger sind die 584 detailreichen Pläne (online einsehbar!), in denen vom 25. August 1940 bis 22. April 1945 minutiös die Bombenarten (Spreng-/Brandbomben) und die Gebäudeschäden (leichte, mittelschwere, schwere, Totalschäden) manuell in gedruckte Stadtpläne von 1930 eingetragen wurden.

Als im April 1943 absehbar war, dass die Schäden überhand nehmen würden und an einen Wiederaufbau nicht zu denken war, wurde in der Kartenlegende eine neue Kategorie eingeführt: »Bei früheren Angriffen total zerstörte oder schwer beschädigte Gebäude, deren Wiederaufbau bis jetzt



Beim Doppelhaus Liststraße 37/39 ist die linke Hälfte erhalten, die rechte wurde nach 1945 vereinfacht rekonstruiert.

nicht begonnen wurde«. Die grellgelbe Signatur für Totalschäden wurde so durch unauffälligere Kreuzschraffuren ersetzt, die allmählich die gesamte Stadt überzogen.

Aus politischen Gründen wurden bald keine menschl-



chen Opferzahlen mehr veröffentlicht. Das Fotografieren von Zerstörungen war strengstens verboten, so dass die meisten überlieferten Trümmerfotos erst nach Kriegsende gefertigt wurden.

Da aus den städtischen Listen die heutigen Stadtbezirke kaum ablesbar sind, können die Hauptschäden im Stuttgarter Süden nur ungenau benannt werden: Am 11. März 1943 traf der erste Angriff (abgesehen von einem Fehlwurf auf die Dinkelacker-Brauerei im August 1942) den Süden zusammen mit Vaihingen und forderte 22 Menschenleben, darunter auch zahlreiche Opfer im Luftschutzraum der Thomaskirche in Kaltental. Im Oktober 1943 wurden im Westen und der Tübinger Straße 104 Menschen getötet.

Die Großangriffe vom 25. bis 29. Juli 1944 forderten zwischen Innenstadt und Feuerbach 898 Opfer, darunter auch 15 Menschen, die im Tiefbunker am Marienplatz aufgrund zu schwacher Armierung zu Tode kamen. Der letzte Großangriff, bei dem die Innenstadt und damit auch Teile des Südens getroffen wurden, fand am 12. September 1944 statt und endete für 957 Stuttgarterinnen und Stuttgarter tödlich.

Die deutlichsten Kriegsspuren, die heute noch im öffentlichen Raum gefunden werden können, sind die Reste verschiedenster Luftschutzbauten, die vom Verein Schutzbauten Stuttgart e. V. kategorisiert und lokalisiert werden.

Am bekanntesten sind die sogenannten Hochbunker, deren auffälligster am Pragsattel steht. Im Süden sind drei davon bekannt: Böheimstraße 64/1 in der Böheimsiedlung mit 670 Plätzen, Schreiberstraße 44 am nördlichen Ende der Eiernest-Siedlung mit 1100 Plätzen und die Eierstraße 114/1 am südlichen Eiernest-Ende mit 1000 Plätzen.

Unter dem Marienplatz befand sich ein Tiefbunker mit 1700 Plätzen, und in den Hasenberg war in der Böblinger Straße 332 ein Luftschutzstollen für 1200 Menschen getrieben.

An der Errichtung der Hoch- und Tiefbunker waren nam-



hafte Bauunternehmen (meist unter Einsatz von Zwangsarbeitern) beteiligt: R. Albrecht, Christian Bossert, Heitmann & Littmann, Kübler. Nach dem Krieg wurden die Bunker zum Teil als Notunterkünfte genutzt, manche sogar noch bis in die Siebzigerjahre im Rahmen des Zivilschutzes. Am Marienplatz führt eine deutlich sichtbare Treppe in die unterirdischen Proberäume, die von Bands verwendet werden.

»Luftschutz«-Spuren

Als »Öffentliche Luftschutzräume« wurden größere Anlagen bezeichnet, die für alle Passanten außer Juden und Zwangsarbeiter zugänglich waren.

Im Süden am bekanntesten: der mithilfe von Holztribünen, versetzten Luftdruckschutzwänden und -toren

ausgebaute Schwabtunnel mit 1500 Plätzen, die Schickhardt-schule (die auch als medizinische Luftschutzrettungsstelle mit Ärzten besetzt war) und die evangelische Kirche in Kaltental.

Gut ein Dutzend weitere öffentliche Luftschutzräume mit insgesamt 1300 Plätzen befanden sich in den Kellern von größeren Häusern und waren entsprechend ausgeschildert, so zum Beispiel im Gebäude Olgastraße 145.

Schließlich gab es im Süden zirka 20 sogenannte Pionierstollen, welche die Stuttgarter Topografie nutzten und zum Teil weitläufig in die Hänge getrieben, aber nur durch Holz ausgesteift waren, darunter die Anlagen in der Burgstallstraße, Wannestraße, Hohentwielstraße/Rebenreute und in der Kelterstraße.

wurde zum Beispiel ein solcher in der Baumreute 34 entdeckt.

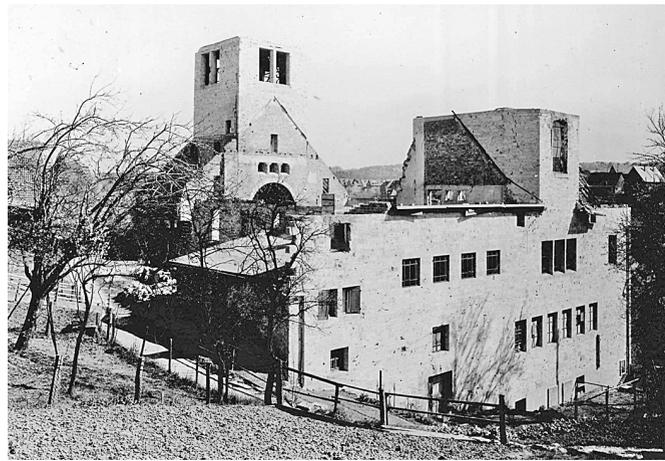
Wer offenen Auges durch unsere Straßen streift, kann noch manche Luftschutz-Spuren entdecken: neben diversen Beschilderungen sogenannte Mannesmann-Gitter, die den Flucht-Ausstieg aus zerstörten Häusern ermöglichten und mit sogenannten Glocken aus Beton druckgesichert waren. Reste eines Kuriosums finden sich heute noch auf der Karlshöhe: Fundamente der Seilsperren, die tiefliegende Feindflugzeuge zum Absturz bringen sollten.

Beim aufmerksamen Rundgang durch die Gründerzeitviertel des Südens bemerkt man an vielen Stellen eine seltsame Mischung von historischen und Fünfzigerjahre-Gebäuden. Die neueren Bauten in diesen Baulücken markieren Totalschäden von Luftangriffen, die sich auch auf den zeitgenössischen Bauschadensplänen identifizieren lassen.

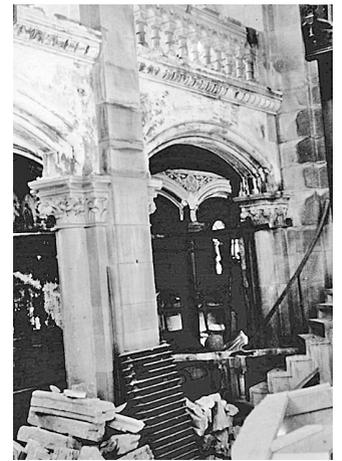
Baulücken – Wiederaufbau

Aber auch Mixturen zwischen Vorkriegs- und Nachkriegsbauweisen kann man beobachten. So lässt sich am Doppelhaus Liststraße 37/39 nachvollziehen, dass die linke Haushälfte noch im Originalzustand erhalten ist, während die rechte Hälfte mit moderneren Fassadenteilen (Beton statt Sandstein) rekonstruiert ist. Oder an den Zwillingbauten Liststraße 18 und 15 kann man erkennen, dass Haus 18 das originale Stuttgarter Dach zeigt, während Nummer 15 nach dem kriegsbedingten Verlust des Mansarden-Originaldachs ein Fünfzigerjahre-Vollgeschoss mit einem flacheren Walmdach erhalten hat.

Aber nicht alles, was nach Kriegsverlust aussieht, ist auch einer: Auf einem 1942er-Foto stellt sich heraus, dass das Eckgebäude Böblinger/Schick-



Die evangelische Thomaskirche in Kaltental wurde bei dem Luftangriff am 11. März 1943 auf Vaihingen und den Stuttgarter Süden schwer getroffen.



Die Mattheuskirche nach dem Juli 1944 mit eingestürzter Kuppel ...

hardtstraße sich schon immer als vermeintlicher zweigeschossiger Torso präsentiert hat.

Prominente Kriegsschäden erlitten auch die Kirchen im Süden. Als einziges Gotteshaus in der Innenstadt blieb die Markuskirche unbeschädigt. Deshalb fand dort im Oktober 1945 ein Treffen des neugegründeten Rates der Evangelischen Kirche in Deutschland mit Vertretern des (internationalen) Ökumenischen Rates der Kirchen statt, auf der das berühmte »Stuttgarter Schulbekenntnis« verkündet wurde: »... wir klagen uns an, daß wir nicht mutiger bekannt, nicht treuer gebetet, nicht fröhlicher geglaubt und nicht brennender geliebt haben.«

Drei wichtige Süd-Kirchen wurden in unterschiedlichem Maße geschädigt: Bei einem der frühen Luftangriffe im März 1943 wurde die evangelische Thomaskirche in Kaltental schwer getroffen. Sie war erst fünf Jahre zuvor eingeweiht worden. Der Wiederaufbau fand unter dem Architekten des Originalbaus, Hannes Mayer, bis 1951 statt.

Die Mattheuskirche erlitt 1944 einen Dachstuhlbrand, der allerdings durch die aufmerksame Brandwache noch rechtzeitig gelöscht wurde; im gleichen Jahr durchschlug eine »5-Ztr.-Bombe« ohne zu explodieren die Vierungskuppel und brachte diese zum teilweisen Einsturz. Bei der Gesamtanierung 2008 bis 2011 wurde die beschädigte Kuppel samt ihrer Bemalung restauriert und die Fehlstellen wurden retouchiert.

Die katholische Kirche Sankt Maria in der Tübinger Straße erlitt beim großen Bombardement am 24./25. Juli 1944 starke Zerstörungen: Das Langhausgewölbe und die Ostwand stürzten vollständig ein. Beim Wiederaufbau bis 1950 wurde das Langhaus mit einer hölzernen Flachdecke

versehen. Die bescheidenen Materialien und Methoden des Wiederaufbaus erfordern aktuell eine umfangreiche Gesamtanierung, die unter dem Stichwort »Maria als ...« durch breite Diskussionen über eine zeitgemäße Nutzung dieses

zahlreichen Heldendenkmäler für die Soldaten des Krieges 1914–1918, die zur geistigen Wiederaufrüstung und damit ideologischen Vorbereitung des Zweiten Weltkrieges beitrugen.

An erster Stelle für den Stuttgarter Süden sei das 1874



Die Kirche Saint John's im Londoner Viertel Holborn wurde am 29. Mai 1941 durch deutsches Bombardement zerstört.

In der Not haben am Hang liegende Haushalte auf gleiche Weise sogenannte Privatstollen angelegt. Bei der Inventarisierung der Kleindenkmale



Im Juli 1944 wurden große Teile der katholischen Kirche St. Maria zerstört.

ehrwürdigen Sakralbaus begleitet wird.

Mahnmale statt Heldendenkmäler

Zur Vorgeschichte des Zweiten Weltkriegs gehören auch die

errichtete Denkmal für die Gefallenen des »siegreichen« 1870er-Krieges auf dem Fangelsbachfriedhof genannt, das von einer Germania bekrönt war. Bei den Juli-Bombardements 1944 wurde das Denkmal zerstört und 1963 durch



Fundamente der Seilsperren auf der Karlshöhe, die tiefliegende Feindflugzeuge zum Absturz bringen sollten.



Der Eckbau Böblinger/Schickhardtstraße, hier 1942, sah schon immer aus wie ein Provisorium.



Die beiden Gefallenendenkmale von Ernst Yelin im Karls-Gymnasium: zynisch oder nur gesellschaftskonform?

ein modernes Mahnmal ersetzt, auf dem in neutraler Würde der Opfer aller drei Kriege gedacht wird.

Auf dem kleinen Friedhof Kaltental wurde 1922 eine einfache Sandsteinstele »zu Ehren der Gefallenen der Gemeinde Kaltental« errichtet, die später auch auf den Krieg 1939–1945 erweitert wurde. 44 Namen von »Einheimischen« werden hier genannt.

Aber nicht nur auf Friedhöfen wurde der Heldenkult gepflegt, sondern auch in Kirchen und Schulen. In Sankt Maria wird auf zwei Holztafeln unbekannter Herkunft mit langen Namenslisten »Unsere[r] Opfer des Weltkrieges 1939–1945« gedacht. Auf die später üblichen Friedensmahnungen wurde demonstrativ verzichtet.

Bedrückendes Mahnmal

Im noch erhaltenen Luftschuttkeller unter der Matthäuskirche finden sich zwei Bronzetafeln mit martialischen Helmköpfen und Eisernen Kreuzen, auf denen mit biblischen Sinnsprüchen das soldatische Töten religiös geadelt wird. Zurecht sind diese Zeitzeugen für die verwerfliche kirchliche Unterstützung des Militarismus wohl bei der letzten Sanierung aus dem Kirchenraum verbannt worden.

Stattdessen wurde ein bedrückendes Mahnmal in den öffentlichen Blick gerückt: die Kellertür des Pfarrhauses Gabelsbergstraße 19, in die von den dort bange den nächsten Tag erwartenden Bewohnern die Tage und Uhrzeiten der Bombardements eingeritzt wurden.

Ein Mahnmal voller Zweispältigkeit befindet sich im Hauptflur des humanistischen Karls-Gymnasiums. Der Bildhauer Ernst Yelin (1900–1991) hat Mitte der Zwanzigerjahre Reliefs von zwei männlichen Helden geformt, die schon auf die faschistische Heldenästhetik verweisen. Dazwischen werden die im Ersten Weltkrieg getöteten Lehrer und Schüler

aufgelistet, »für das Vaterland gefallen«. Die griechische Inschrift an der Basis (übersetzt: »Sie sind dort gestorben, wo es für junge Menschen schön ist zu sterben«) kann für unser heutiges Empfinden nur als in höchstem Maße zynisch bezeichnet werden.

Die Wahrheit verschleiert

Die bundesdeutsche Vergangenheitsbewältigung spiegelt sich darin, dass derselbe Bildhauer daneben eine Nachkriegstotentrauer gestalten durfte, die zwar menschlich anrührend daherkommt, aber in ihrer Verkehrung der Täter-Opfer-Perspektive die historische Wahrheit und darum das Minimum an Lehren verschleiert, welche die Geschichte bieten kann.

Gerade der Luftkrieg der Alliierten wurde durch die NS-Propaganda für einen Opfermythos missbraucht, der in den letzten Jahren beispielsweise durch die rechtsradikalen Auf-

märsche im Februar in Dresden in geschichtsrevisionistischer Weise wiederbelebt wird.

Die Spurensuche verlangt nicht nur nach einem genauen Blick aufs Detail, sondern auch nach dem Willen zum ehrlichen Erkennen von Zusammenhängen. Deshalb an dieser Stelle ein Lob für das Projekt »Wie ein schwarzer Fleck – Gefallenendenkmäler in Stuttgarter Gymnasien«, das Schüler des Friedrich-Eugens-Gymnasiums anlässlich des Gedenkens an den Beginn des Ersten Weltkrieges durchgeführt haben.

Wolfgang Jaworek

Die für diesen Beitrag benutzte Literatur wird auf der Website der Geschichtswerkstatt nachgewiesen. Die Geschichtswerkstatt Stuttgart-Süd e.V. ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Stadtgeschichte Stuttgart (www.stuttgart-stadtgeschichte.de); sie sammelt historische Belege, spricht mit Zeitzeugen, kooperiert mit Schulen und veranstaltet Führungen zur Historie von Stuttgart-Süd: www.geschichtswerkstatt-stuttgart-sued.de

Der Autor ist Historiker (Spezialgebiet Fotogeschichte), pensionierter Verleger für Fachzeitschriften, lebt seit 40 Jahren im Lehenviertel und gehört seit 20 Jahren dem Bezirksbeirat Süd an.

»Das Freihalten ist vorzuziehen«

OB Nopper nimmt Stellung zu den Frühjahrs-Rodungen an der Gäubahn

Abholzungen im Stadtwald und entlang der Gäubahn-Strecke im Februar haben die Gemüter im Süden in Wallung gebracht. Wie wir in Blättele 4/2021 berichtet haben, hat die Gemeinderats-Fraktion der FrAKTION am 3. März eine Anfrage zu den Baumfällungen an der Panoramabahn an die Stadtverwaltung gestellt, die Oberbürgermeister Frank Nopper am 11. Juni beantwortet hat.

Die Rodungen, bei denen Tausende von Bäumen und Büschen wenige Zentimeter über dem Boden abgesägt wurden, seien in Wirklichkeit gar keine Rodungsarbeiten gewesen, sondern nur ein Rückschnitt, sagt die Stadtverwaltung und zitiert fast wortgleich auch die Bahn. Sie seien auch mit § 26 (2) Bundesnaturschutz-

gesetz vereinbar, nach dem in Landschaftsschutzgebieten alle Handlungen verboten sind, die den Charakter des Gebiets verändern.

»Die Schutzverordnung für Landschaftsschutzgebiete als weitergehende Bestimmung der unteren Naturschutzbehörde benennt unter anderem die ordnungsgemäße Nutzung,

die Unterhaltung und Instandsetzung der Bahn- und Fernmeldeanlagen als zulässig, heißt es weiter.

Doch die Landschaftsschutzverordnung, offiziell »Verordnung des Bürgermeisters der Stadt Stuttgart als untere Naturschutzbehörde zum Schutze von Landschaftsteilen im Stadtkreis Stuttgart«, kennt eine solche Bestimmung nicht. Ganz im Gegenteil heißt es in § 2 (1): »Im Landschaftsschutzgebiet dürfen Änderungen, welche die Landschaft verunstalten, die Natur schädigen oder den Naturgenuss beeinträchtigen, nicht vorgenommen werden.« Und dass Stadtrecht Bundesrecht brechen könnte, scheint uns, mit Verlaub, doch sehr zweifelhaft.

Ob die Fällungen einzig der Verkehrssicherheit dienen, könne die Stadt nicht beurteilen, heißt es weiter. »Die Arbeiten fanden auf Flächen statt, die zum Zweck des Betriebs des Eisenbahnverkehrs gewidmet sind.« Die Stadt wurde im Vorfeld von der Bahn natürlich auch nicht über die geplanten Rodungen informiert: »Die Landeshauptstadt Stuttgart ist vor der Umsetzung von derlei Maßnahmen auf Eisenbahnbetriebsflächen der DB grundsätzlich nicht zu beteiligen.«

Verbuschung beeinträchtigt die Lebensräume

Auf die Frage, ob die Verwaltung davon wisse, dass entlang der Panoramabahn bereits streng geschützte Eidechsenarten leben, verweist Nopper auf ein 1996 erstelltes und veröffentlichtes Gutachten (»Pflege- und Entwicklungsplan Gäubahn«), nach dem Mauer-, Zaun- und Smaragdeidechsenvorkommen belegt seien. »Die fortschreitende Verbuschung durch mangelnde Pflege wurde damals als zunehmende Beeinträchtigung dieser wertvollen Lebensräume dargestellt.«

»Wie bewerten das Amt für Umweltschutz und die Ab-

teilung Stadtklimatologie die Rodung entlang der Panoramabahn unter den Gesichtspunkten Klimaanpassung, Klimaschutz und Frischluft?«, wollte die FrAKTION wissen. Der Kernsatz der Antwort: »Zusammenhängende Grünräume stellen sich hierbei als stadtklimatisch besonders günstig dar.«

Und wie bewertet die Abteilung Umwelt- und Naturschutz die Rodung unter Aspekten des Tier- und Artenschutzes? »Die Flächen trockenwarmer und nährstoffarmer Standorte mit ihrer spezifischen lichtliebenden Fauna und Flora sind generell im Rückgang und durch das zunehmende Zuwachsen durch Gehölze stark gefährdet. In der naturschutzfachlichen Beurteilung ist das Freihalten und Freihalten dieser seltenen Standorte gegenüber den zunehmenden Sukzessionsgehölzflächen klar vorzuziehen und zu befürworten. Die Biodiversität dieser Standorte ist um ein Mehrfaches höher als bei den dort vorkommenden gehölzdominierten Flächen.« Mit dem Begriff Sukzession ist die zunehmende Verbuschung gemeint; »Biodiversität« bezieht sich auf die Arten- und genetische Vielfalt.

Schließlich ging es um die Frage, wer sich darum kümmert, dass die neue Heimat der 4350 Eidechsen, die von Untertürkheim an die Dämme der Gäubahn umgesiedelt werden sollen, gepflegt und erhalten bleibt. »Die Deutschen Bahn hat die Pflichten aus dem Planfeststellungsbeschluss (Genehmigung des Artenschutzprogramms) zu erfüllen«, heißt es in der Antwort der Stadtverwaltung. Allein: Den entsprechenden Planfeststellungsbeschluss 1.6b hat das Eisenbahn-Bundesamt noch gar nicht erlassen. Bislang wurde nur ein Antrag der Bahn auf vorläufige Anordnung zur Umsiedlung der Mauereidechsen genehmigt. Dadurch konnte die Umsiedlung der Tiere bereits im Frühjahr beginnen.



Die Rodungen, die laut Bahn und Stadtverwaltung keine Rodungen waren, im Landschaftsschutzgebiet zwischen Pfarrwegle und Blauem Weg