JULI 2014 | AUSGABE 9

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE

Startklar auf den Fildern: die XXL-Bohrmaschine SEITE 4

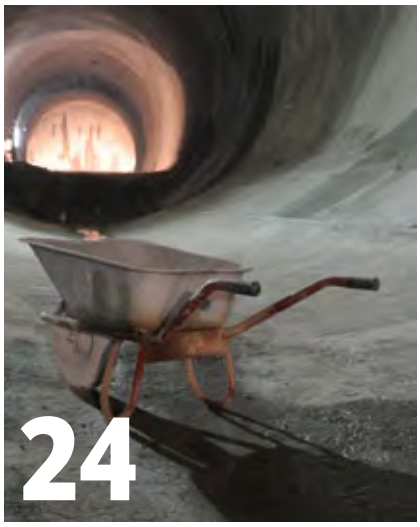
THEMA Die Region rund um Ulm baut auf Stuttgart 21 SEITE 10

REPORTAGE Aus dem Alltag der Bahnhofsmission SEITE 20

PORTRÄT Serie über die Ingenieure des Projekts SEITE 24

MIT SONDERBEILAGE S-BAHN IN DER REGION

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.



INHALT

REPORTAGE
Mit dem Tunnelbohrer hinunter in den Talkessel **4**

THEMA
Willkommensgrüße aus der Donaustadt **10**

IM BILDE **14**

THEMA
Die ersten Güterzüge werden mit Abraum beladen **18**

REPORTAGE
Hier wird Ihnen geholfen: Stuttgarts Bahnhofsmission **20**

PORTRÄTSERIE
Ingenieure in ihrem Element **24**

KURZ NOTIERT **30**

PERSÖNLICH **31**

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. • Kommunikationsbüro
Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 / 21 3 21 - 200 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

V.i.S.d.P.: Wolfgang Dietrich, Vorstandsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 3, 5 – 9, 15, 11 – 15, 20 –25, 31),
Arnim Kilgus (14, 15, 16, 19), Bernd Stelzer (15), Dominick Samol (19),
Jürgen Gisselbrecht (30)

Auflage: 180.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Oktober 2014.

VORWORT

„Wir brauchen mehr Ideen für die Zukunft“

Wolfgang Dietrich, Projektsprecher

Zweitausend Tonnen schwer, 120 Meter lang – die Rede ist von jenem Koloss, der sich nun von der Großbaustelle im Gewerbepark Fasanenhof hinunter in den Stuttgarter Talkessel gräbt. Hauptdarsteller auf den S-21-Baustellen ist von jetzt an die Tunnelbohrmaschine aus dem Hause Herrenknecht, amtlicher Name TBM S-738. Der Einsatz dieses Wunderwerks der Technik, mit dem sich eine Reportage in dieser Ausgabe des Magazins Bezug beschäftigt, ist ein weiterer Meilenstein für das Projekt.

Die Arbeiten gehen dank moderner Technik voran, nicht nur in Stuttgart, sondern auch auf der Alb. Erprobte Ingenieure managen die einzelnen Abschnitte. Viele von ihnen haben Großprojekte auf der ganzen Welt geprägt. Sie bringen nicht nur reichlich Erfahrung im Umgang mit schwierigem Gelände mit, sondern auch Eindrücke davon, wie andere Kulturen mit Großbauten umgehen. Und sie sind mit ihrem Know-How in der Lage, Rückschlägen und Problemen wie der um zwei Monate verschobenen Erörterung bei der Flughafenanbindung zu begegnen. Vor diesem Hintergrund stellen wir in einer Serie jene Ingenieure vor, die sich in Diensten der Bahn um die einzelnen Bauabschnitte kümmern.

Vor mehr als 100 Jahren war es noch eher Handarbeit, als die Eisenbahn in Stuttgart verortet wurde. Rund 100 Hektar Fläche wurden damals nach und nach im Herzen der Stadt beansprucht, um die Gleise für den Hauptbahnhof in den Talkessel zu treiben. Das sind umgerechnet etwa eine Million Quadratmeter Fläche. Die Gleisanlagen zerschneiden die Landeshauptstadt bis heute. Wenn der neue Hauptbahnhof fertig gestellt ist, braucht die Bahn diese gewaltigen Fächen nicht mehr für den Betrieb. Dort, wo sich heute das Gleisvorfeld durch die Stadt zieht und den Stuttgarter Norden vom Osten trennt, kann der Schlossgarten mit dem Rosensteinpark verschmelzen. Dadurch entstehen zusammenhängende Flächen und kurze Wege in hoher Qualität. Dies fördert nicht nur den städtischen Charakter der heute teilweise isoliert liegenden Bezirke des Stuttgarter Nordens. Auch der Zuglärm verschwindet aus der City, die deutlich grüner wird. Stuttgart hat damit in absehbarer Zeit die Möglichkeit wie keine andere Metropole, im Zentrum zu wachsen und sich langfristig zu entwickeln. Viele Stadtplaner in anderen Regionen beneiden die Landeshauptstadt um diese Optionen. Auf den alten Bahngleisen kann ein neues Stadtquartier von Bürgern für Bürger entstehen. Der neue Gemeinderat wird sich hoffentlich bald damit befassen und erste Weichen stellen. Schließlich geht es bei Stuttgart 21 nicht mehr um das Ob, sondern längst nur noch um das Wie und darum, anstehende Probleme zu lösen, die bei einem Projekt dieser Größenordnung nicht ausbleiben können. Nicht hinter jeder Herausforderung steckt gleich ein Skandal. Allzu schnell wird in Stuttgart Kritik geäußert. Allzu häufig wird vergessen, dass bei diesem gewaltigen Bauprojekt im Kleinen wie im Großen planerisch immer wieder Neuland betreten werden muss, was auch die Behörden vor besondere Herausforderungen stellt. Sie werden teilweise mit Fragen konfrontiert, die sich so nie zuvor stellten. Stuttgart 21 ist ein komplexes Vorhaben, bei dem es nicht nur schwarz oder weiß gibt. Mit einer kritischen Begleitung allein ist es für die Projektpartner deshalb nicht getan. Auch die Bahn kann als Bauherrin nicht nach Schema F verfahren, sondern muss sich bei diesem Projekt ständig neu beweisen und buchstäblich über sich hinauswachsen.

Im Gegenzug bietet das Projekt völlig neue Perspektiven. In der Region Ulm, um die es in der neunten Ausgabe von Bezug ebenso geht, hat man das erkannt. Dort werden bereits Visionen für die Zeit entwickelt, in der Ulm durch die Neubaustrecke näher an Stuttgart rückt. Einer, der sich darüber besonders freut, ist Joachim Ebeling. Der Wissenschaftler gilt weltweit als Koryphäe auf dem Gebiet der vertikalen Laserdioden und ist mittlerweile seit einem Jahrzehnt auch Präsident der Ulmer Universität. Der Bildungsbetrieb mit seinen 10.000 Studenten ist Teil der Wissenschaftsstadt, einem Science Park auf dem Eselsberg, hoch über der tausend Jahre alten Donaustadt. Weltfirmen wie Daimler, Siemens, Nokia und BMW haben sich mit ihren Forschungslaboren und Fabriken hier angesiedelt. Tausende von Ingenieuren, Physikern, Chemikern, Informatikern und anderen Spezialisten entwickeln hier Ideen und Produkte. „Kooperationen zwischen den Disziplinen sind heute unabdingbar, um aus einem Forschungsergebnis ein marktfähiges Produkt zu machen“, sagt Ebeling, der sich dieser Tage Gedanken über Kooperationen ganz neuer Art macht, die in der Zukunft möglich werden. „Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke beginnt ein ganz neues Zeitalter“, sagt der Professor. „Früher sind wir langsam über die Alb gefahren, demnächst geht es schnell hindurch.“ Ebeling sieht in der schnellen Zugverbindung die große Chance, die Unistandorte Ulm, Stuttgart, Hohenheim und Tübingen zusammenzubringen. Dabei schwebt ihm unter anderem vor, im Bereich des Flughafens gemeinsame Vorlesungen und Seminare durchzuführen, zunächst beispielsweise in den Räumen der Landesmesse. „Dort ist man von überall in einer halben Stunde und die Unis müssten Spezialvorlesungen künftig nicht doppelt und dreifach anbieten“, sagt Ebeling.

Wir brauchen mehr solcher Impulse und Ideen für die Zukunft. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm bieten bei allen Herausforderungen, die noch vor uns stehen, auch riesige Chancen. Darüber sollte mehr geredet werden, wozu die neue Ausgabe von Bezug einen Beitrag leisten möge. Anregende Lektüre wünscht

Ihr Wolfgang Dietrich

REPORTAGE

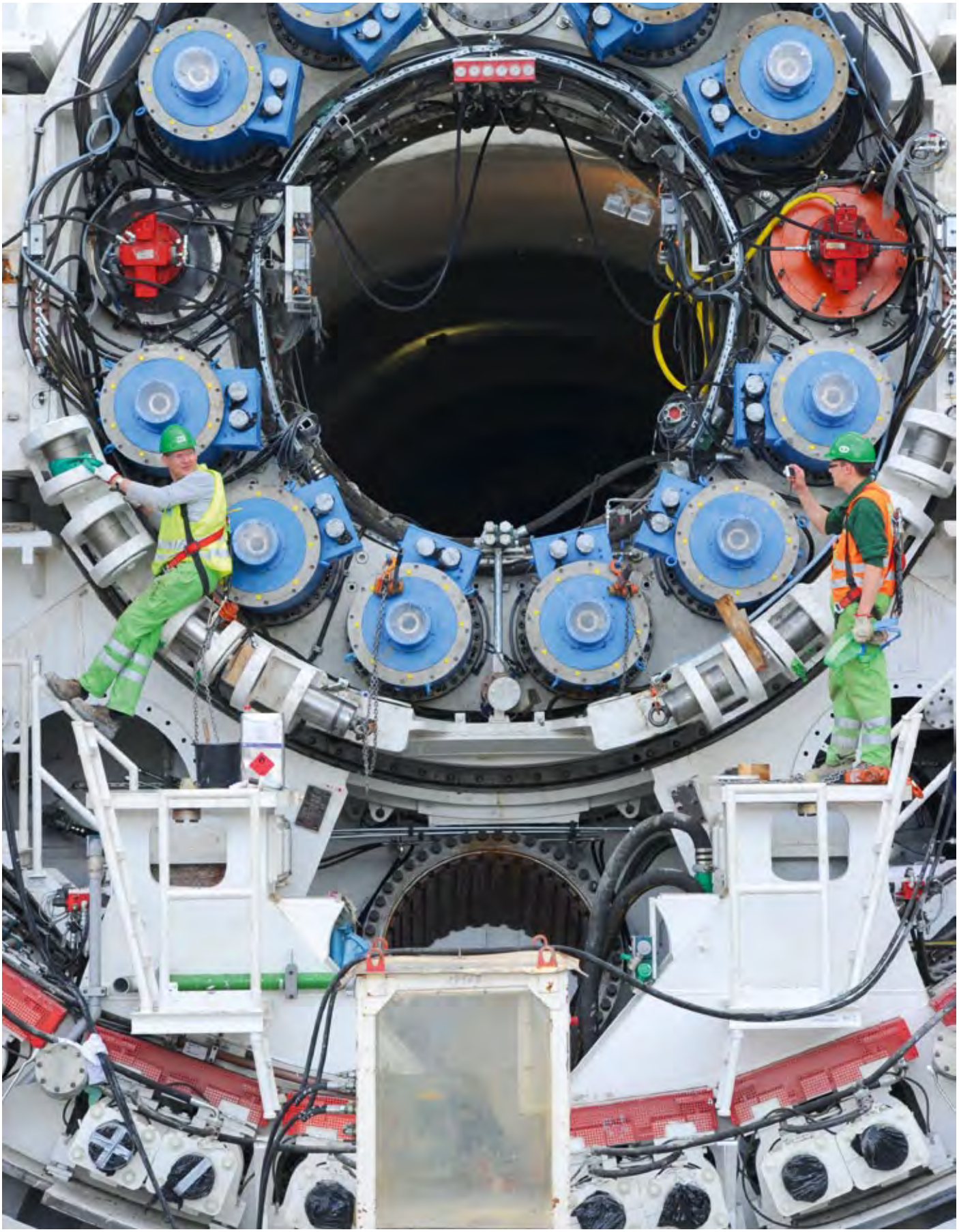
Superlativ aus Stahl

Premiere in der Landeshaupstadt: Beim Bau des Fildertunnels kommt zum ersten Mal im Untergrund eine XXL-Tunnelbohrmaschine zum Einsatz, ein Meisterwerk der hiesigen Ingenieurskunst. Ein Baustellenbesuch.

Noch ist er nicht zum Leben erwacht, der weiße Koloss, der vor seinem Berg ruht wie ein unverrückbares Monument. Der Weg zu ihm führt über steile Holztreppen, hinab zu einer Maschine, die der Stolz der Ingenieure und ein stahlgewordener Superlativ ist. Zweitausend Tonnen schwer, aus hunderttausend Einzelteilen zusammengebaut, 120 Meter lang, von 4200 Kilowatt angetrieben. Der Techniker freut sich, der Laie staunt. „Solch eine Maschine ist ein Kunstwerk an Präzision und Leistung“, sagt Robert Pechhacker, der zu jenen Menschen gehört, die fasziniert sind von den schier unerschöpflichen Möglichkeiten, um die sich die Welt der Technik dreht.

Es ist Anfang Juni auf der Großbaustelle im Gewerbepark Fasanenhof, welche direkt neben der A 8 liegt, jener Asphaltpiste, auf der sich morgens wie abends der Berufsverkehr von Ausfahrt zu Ausfahrt staut. Robert Pechhacker hat eine Wohnung im nahe gelegenen Stadtteil Degerloch gefunden, gleich am Waldrand, weshalb er die viel befahrene Autobahn auf dem Weg zur Arbeit nicht braucht. „Ein Glück“, sagt der Bauingenieur, der als zuständiger Projektleiter seitens der Arbeitsgemeinschaft ARGE ATCOST21 dafür verantwortlich ist, dass neue Wege geschaffen werden von der Filderebene hinunter in den Stuttgarter Talkessel. Seit mehr als vier Jahren beschäftigt sich der Niederösterreicher schon mit diesem Projektabschnitt von Stuttgart 21, was nun zwischen dem Flughafen und dem Hauptbahnhof gebaut und gebohrt wird, hat er einst selbst als Ingenieur der Porr AG, unter deren Federführung der Tunnel gebaut wird, mit geplant und entworfen. Ein paar Füllerstriche reichen ihm, um auf einem Blatt Papier zu skizzieren, wo die kritischen Punkte liegen, wie die Gesteinsschichten im Berg verlaufen, wo gesprengt werden muss und wo gebohrt werden kann. Der Fildertunnel ist ein anspruchsvolles Bauwerk, das teilweise in schwierigem Gestein liegt, sagt er. „Die Arbeiten sind aber auch nicht komplizierter als bei anderen Röhren.“

Unumstrittener Hauptdarsteller auf der Baustelle ist die Tunnelbohrmaschine aus dem Hause Herrenknecht, amtlicher Name TBM S-738. So groß und mächtig sie auch ist, so sehr ist ihr Aufbau dennoch Millimeterarbeit, weshalb Pechhacker mitunter auch mal selber den Zollstock in die Hand nimmt, wenn er es für notwendig hält. An diesem Tag kontrolliert er zur Sicherheit die Spurweite der einbetonierten Schienen, auf denen die kolossale Maschine nach rund hunderttausend Arbeitsstunden in den Berg geschoben wird. Mehr als 170 Meter tief ist der Stollen bereits auf herkömmliche Art vorangetrieben worden, die nächsten Kilometer wird sich dann das mächtige Schneidrad des Hightech-Bohrgiganten in den Sandstein und in



die Mergelschichten fräsen. Nicht nur Robert Pechhacker kann es kaum erwarten, wie er sagt. „Auf diesen Augenblick haben wir uns lange vorbereitet und alle zusammen mit vollem Einsatz hin gearbeitet."

Zum ersten Mal per Knopfdruck angeworfen werden soll die Tunnelbohrmaschine zuvor bei der so genannten Andrehfeier am 10. Juli – einem Festtag auf der Baustelle, sozusagen der Generalprobe für die Bergtour, zu der hoher Besuch und reichlich Publikum vor dem Tunnelportal erwartet wird. Für die Landeshauptstadt wird der Einsatz der mächtigen Maschine eine Premiere sein, der 37 Jahre alte Ingenieur aus dem beschaulichen Örtchen Lunz am See hat diese längst hinter sich. Er kann bereits auf etliche Großprojekte zurückblicken, bei denen Tunnelbohrmaschinen die entscheidende Rolle gespielt haben. Beim Bau des Wienerwaldtunnels am Stadtrand der österreichischen Metropole beispielsweise, beim Finnetunnel zwischen Erfurt und Leipzig oder auch beim Wiental-Sammelkanal in der österreichischen Hauptstadt, der mit neun Metern Durchmesser ausgerechnet direkt unter jener Universität gebohrt wurde, in der Pechhacker zuvor Statik und Tunnelbau studiert hatte. Das nennt man wohl Bestimmung. Auf dem Land als Bauernsohn zwischen Maschinen aller Art im elterlichen Sägewerk aufgewachsen, habe er sich schon von Kindesbeinen an für Technik und Bauen interessiert, als junger Bursche etwa Dachstühle gezimmert, erzählt Pechhacker, der noch heute in Lunz am See wohnt und dort einen kleinen Bauernhof bewirtschaftet, wobei er Kraft und Energie tanken kann für zehrende Arbeitstage mit bis zu acht Besprechungen und Bergen von Ordnern. Es geht schließlich um viel, auch um viel Geld.

Wohl deshalb ist der Österreicher in jener Dezembernacht im vorigen Jahr auch mitgefahren im Konvoi, direkt hinter dem Schwertransporter, der das 170 Tonnen schwere Antriebslager der Tunnelbohrmaschine vom Stuttgarter Hafen hinauf auf die Filder gebracht hatte. Eine achtstündige Millimeterarbeit, die seinerzeit von reichlich Polizei und etlichen Stuttgart-21-Gegnern begleitet und teilweise auch blockiert worden war. „So etwas habe ich zuvor noch nicht erlebt", sagt Pechhacker, der die Fahrt durch die Nacht mit einer automatischen Kamera dokumentiert hat, alle 60 Sekunden ein Bild. Zwischenzeitlich ist das Herzstück der Maschine längst an seinem Platz, tief im Inneren verbaut und bereit, den Koloss durch den Berg zu treiben. Das Einfachste wäre dabei, die jeweils knapp zehn Kilometer langen Röhren des zweigleisigen Fildertunnels am Stück und auf einen Rutsch zu bohren – die Ingenieure haben sich aber für die sicherste Variante entschieden. Diese sieht vor, den Tunnel im Mittelteil jeweils einen Kilometer lang in Spritzbetonbauweise

voranzutreiben, weil in diesem Abschnitt im Übergang zum Gipskeuper verschiedene Gesteinsschichten aufeinander treffen. „In diesem sensiblen Bereich gehen wir auf Nummer sicher", sagt Robert Pechhacker.

Sicherheit geht vor im Tunnelbau, weshalb das ganze Verfahren komplizierter und aufwendiger wird, weil die Maschine nach den ersten 4.000 Metern in der Oströhre wieder rückwärts aus dem Berg gezogen werden muss. Eine Kunst für sich. Anschließend wird zunächst in gleicher Länge die Weströhre gebohrt, bis der Megabohrer auf den zwischenzeitlich fertig gestellten Mittelteil trifft, durch den er dann erneut geschoben werden muss. Ist auch diese Schwerstarbeit vollbracht, kann sich die Tunnelbohrmaschine bis hinunter ins Tal fräsen, wo sie dann in einer großen Kaverne komplett gewendet werden muss, damit sie die andere Röhre von unten nach oben zu Ende bohren kann. Um die 2.000 Tonnen Stahl vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof manövrieren zu können, muss der Bohrkoloss mit speziellen Stickstoffkissen angehoben werden, wofür sich auch die Wissenschaft interessiert: Gleich zwei Diplomarbeiten begleitet der Bauingenieur Pechhacker derzeit neben seiner eigentlichen Arbeit auf der Baustelle, in einer davon wird für die Uni Stuttgart das ungewöhnlich aufwendige Verschieben der

Tunnelbohrmaschine dokumentiert und beschrieben. Und auch gestandene Experten aus aller Welt interessieren sich für das, was dieser Tage im Stuttgarter Untergrund passiert. So ist unter anderem ein internationales Innovationstreffen mit einer Delegation von Spezialisten aus Katar geplant, die sehen wollen, wie in der baden-württembergischen Landeshauptstadt Tunnel gebaut werden – und vor allem womit.

Ein Jahr Arbeit steckt in der Maschine, die in der Ortenau konstruiert und gebaut wurde, in den Werkhallen der Herrenknecht AG, dem uneingeschränkten Marktführer beim Bau solch gigantischer Bohrer. Überall auf dem Planeten sind mit den Vortrieblern des Schwarzwälder Firmengründers Martin Herrenknecht schon Tunnel für U-Bahnen, Fernzüge, Straßen, Abwasserkanäle oder Pipelines gebohrt worden, von Ägypten bis Argentinien, von Belgien bis Brasilien, von China bis Costa Rica. Neben dem Fildertunnel wird auch der Boßlertunnel am Aufstieg der Schwäbischen Alb in Teilen mit einer solchen Maschine vorangetrieben. „Wenn die Bodenverhältnisse es zulassen, wie hier in Stuttgart oder am Albaufstieg der Neubaustrecke, gibt es keine bessere Methode“, sagt Pechhacker.

Auch im Schweizer Bergland haben sich bereits drei Meisterwerke badischer Ingenieurskunst bewährt, beim Bau des Gotthard-Basistunnels, dem mit 57 Kilometern längsten Eisenbahntunnel der Welt, der die heillos überfüllten Straßen erheblich entlasten und den Güterverkehr auf schnellem Weg durch die Alpen führen soll. Mehr als hunderttausend Besucher wurden auf der Tunnelbaustelle bisher gezählt, wobei sich diese spezielle Form von Tourismus zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Standortgemeinden entwickelt hat. Die Übernachtungszahlen und Restaurantbesuche sind konstant gestiegen, seit sich die Maschinen durch den Berg wühlen wie Mäuse durch einen Schweizer Käse, und selbst die Kultur profitiert von der kunstvollen Bautechnik. Einer der Bohrköpfe wird zwischenzeitlich im Verkehrshaus Luzern ausgestellt, dem mit Abstand meistbesuchten Museum der gesamten Schweiz.

Ob das Stuttgarter Pendant, das demnächst als Erster seiner Art in der Landeshauptstadt den dann drittlängsten Eisenbahntunnel Deutschlands bohren wird, eines Tages nach vollbrachter Arbeit auch zu musealen Ehren kommen wird? Wer weiß. Zunächst einmal muss sich der gewaltige Bohrschirm hinunter in den Talkessel und wieder hinauf drehen, worauf sich Robert Pechhacker auch aus einem anderen Grund freut: „Wenn wir die Maschine angeworfen haben“, sagt der Bauingenieur, „dann werden immer mehr Menschen davon fasziniert sein, was mit Technik alles möglich ist.“ **www.be-zug.de/filderportal**

HERRENKNECHT

THEMA

Eine Region am Zug

In Ulm und um Ulm verbinden die Menschen mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke vor allem eines: mehr Lebensqualität. Sie glauben an einen Aufschwung in vielen Bereichen, von der Bildung über die Kultur bis hin zur Wirtschaft. Eine Reise durch die Donaustadt.

Joachim Ebeling gehört zu einer Spezies, die genau hinschaut, was bei seiner Profession auch unabdingbar ist. Der Wissenschaftler hat sich vor allem Meriten im Bereich der Optoelektronik erworben, einer Technologie, bei der Millimeter so groß sind wie der Ulmer Münsterturm. Der Physiker Joachim Ebeling gilt weltweit als Koryphäe auf dem Gebiet der vertikalen Laserdioden, einer revolutionären Lichttechnik, für deren Entwicklung er einst auf dem Ulmer Campus das Startup-Unternehmen U-L-M Photonics gegründet hat. Eine Erfolgsgeschichte, die ihresgleichen sucht. Die winzigen mikroelektronischen Hochleistungsbauteile made in Ulm stecken heute unter anderem in Millionen kabelloser Laser-Computer-Mäuse. Das Patent nebst Photonics selbst hat sich der Weltkonzern Philips einverleibt, der damit die Marktführerschaft in der Lasertechnologie erobern will. „Der Bedarf in diesem Bereich wächst permanent“, sagt Ebeling.

Seit mehr als einem Jahrzehnt ist der Visionär schon Präsident der Ulmer Universität, deren Geschicke er leiten und auch dabei genau hinschauen muss. Der Bildungsbetrieb mit seinen 10.000 Studenten ist Teil der Wissenschaftsstadt, einem Science Park auf dem Eselsberg, hoch über der tausend Jahre alten Donaustadt. Weltfirmen wie Daimler, Siemens, Nokia und BMW haben sich mit ihren Forschungslaboren und Fabriken hier angesiedelt. Es gibt das Uniklinikum, ein großes Bundeswehrkrankenhaus und eine weitere Klinik. Tausende von Ingenieuren, Physikern, Chemikern, Informatikern und anderen Spezialisten entwickeln hier ihre neuen Ideen und Produkte. „Kooperationen zwischen den Disziplinen sind heute unabdingbar, um aus einem Forschungsergebnis ein marktfähiges Produkt zu machen“, sagt Joachim Ebeling, der sich dieser Tage Gedanken über Kooperationen ganz neuer Art macht, die in der Zukunft möglich werden, wenn die Region Ulm ein ganzes Stück näher heranrutscht an die Landeshauptstadt und deren prosperierenden Ballungsraum. „Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke beginnt ein ganz neues Zeitalter“, sagt der Professor. „Früher sind wir langsam über die Alb gefahren, demnächst geht es schnell hindurch.“

Der 64 Jahre alte Wissenschaftler, unter anderem mit dem Leibniz-Preis dekoriert, hat schon wieder Visionen, die diesmal aber nichts mit winzigen Lichtkristallen zu tun haben. Er sieht in der schnellen Zugverbindung, mit der die Fahrtzeit enorm verkürzt wird, die große Chance, die Unistandorte Ulm, Stuttgart, Hohenheim und Tübingen zusammenzubringen. Dabei schwebt ihm unter anderem vor, im Bereich des Flughafens gemeinsame Vorlesungen und Seminare durchzuführen, zunächst beispielsweise in den Räumen der Landesmesse. „Dort ist man von überall in

Ralf Milde
Ulmer Künstler und Kommunalpolitiker

einer halben Stunde und die Unis müssten Spezialvorlesungen künftig nicht doppelt und dreifach anbieten“, sagt Ebeling. Gleichzeitig verspricht er sich von dem Mobilitätsvorteil auch einen Schub für gemeinsame Forschungsprojekte, die jetzt schon etwa im Bereich der Quantenphysik oder Mikroelektronik betrieben werden. „Jeder Standort hat seine eigenen Hochtechnologielabore“, so Ebeling, „die dann viel leichter gemeinsam genutzt werden können.“

Ein weiteres dieser hochmodernen und kostspieligen Unikate soll Anfang nächsten Jahres auf dem Ulmer Eselsberg gebaut werden, ein neues Zentrum für Quanten-Bio-Wissenschaften, in dem Physiker, Chemiker und Mediziner gemeinsam Grundlagenforschung betreiben werden. 27 Millionen Euro sind für das erst unlängst genehmigte Forschungsgebäude veranschlagt, dem „weltweit ersten dieser Art“, wie Uni-Präsident Ebeling nicht ohne Stolz betont. Dieser Ort sei sicher auch für andere Hochschulen interessant, die Anreise sei dann nicht weiter als eine Fahrt durch Berlin von einer Uni zur anderen. Die Kosten für den interdisziplinären Bau teilen sich die Ulmer Uni und das Land Baden-Württemberg – und das trotz der angespannten Haushaltslage, wie der SPD-Landtagsabgeordnete Martin Rivoir sagt, der Sprecher seiner Fraktion im Wissenschaftsausschuss ist: „Das ist ein fairer und notwendiger Beitrag zur kurzfristigen Realisierung des Instituts, das für die Weiterentwicklung der Uni und der Wissenschaftsstadt von enormer Bedeutung ist.“

Joachim Ebeling
Präsident der Universität Ulm

Der gebürtige Ulmer Rivoir sitzt an diesem sonnigen Mittag bei einem Espresso im Stuttgarter Café Künstlerbund, das sich derzeit mit dem baden-württembergischen Landesparlament das Quartier teilt, während das eigentliche Landtagsgebäude im Oberen Schloßgarten saniert und umgebaut wird. Am späten Vormittag hat der Landespolitiker eine Ravensburger Realschulklasse aus seinem Wahlkreis durch die Interimsräume geführt und von seiner parlamentarischen Arbeit erzählt, demnächst steht eine Fraktionssitzung im Abgeordnetenhaus an. In seiner Mittagspause nimmt er sich dennoch Zeit, um die Fahne hochzuhalten für ein Projekt, von dessen Nutzen er längst schon restlos überzeugt ist, wie er sagt. „Die Anbindung an den Flughafen, die Landeshauptstadt und den schnellen Fernverkehr ist lebenswichtig für die Ulmer Region bis hinauf nach Oberschwaben“, betont der 54 Jahre alte Ulmer, der Elektrotechnik studiert hat. „Mit der Wirtschaftskraft steigt auch die Lebensqualität“, sagt er.

Schon seit vielen Jahren setzt er sich unter anderem im Verkehrsausschuss des Landes für seine Überzeugungen ein. Mindestens genauso lange nutzt er Züge, die ihn von Ulm nach Stuttgart und wieder zurück bringen. Mitunter mehrfach am Tag. „Die schnellere Verbindung bedeutet für Tausende von Pendlern eine Stunde mehr Lebenszeit am Tag“, sagt Rivoir, der an diesem Tag noch eine Aufsichtsratssitzung der Ulmer Stadtwerke im Terminkalender stehen hat und am Abend noch einmal zu einem politischen Treffen zurück nach Stuttgart fahren muss. Als Vorsitzendem des Mietervereins Ulm/Neu-Ulm ist Rivoir, der im Ulmer Stadtzentrum wohnt und oft mit dem E-Bike zum Bahnhof fährt, indes noch ein anderer Aspekt wichtig: das Mietpreisniveau, das in Ulm derzeit noch deutlich unter dem der Landeshauptstadt liegt. „Wir müssen in der Ulmer Region dafür sorgen, dass die Preise trotz der besseren Anbindung stabil bleiben und dafür entsprechende Wohnangebote schaffen“, sagt er.

Ein aktuelles Beispiel ist das Dichterviertel am Ulmer Hauptbahnhof, das vom „städtebaulichen Missstand“, wie der Zustand in einer Verwaltungsvorlage bezeichnet wird, in ein modernes Quartier verwandelt werden soll. 500 neue Wohnungen und eine Totalsanierung sind geplant, Schiller, Kleist, Mörike und andere prominente Namensgeber würden sich wohl freuen. Der Ulmer IHK-Präsident Peter Kulitz tut das jedenfalls uneingeschränkt, wie er sagt: „Das neue City-Bahnhof-Areal und andere damit verbundene Stadtentwicklungsprojekte sind genauso wichtig wie die kürzeren Reisezeiten.“ Einst habe der Bau der schwäbischen Eisenbahn von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen die Basis für die Industrialisierung und heutige Prosperität des Wirtschaftsraums geschaffen, sagt Kulitz: „Heute kommt der Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz die gleiche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Region zu.“

Der Wirtschaftsexperte hat in den vergangenen Jahren viele Prognosen und Studien gelesen, die sich mit den messbaren Folgen und volkswirtschaftlichen Bewertungen des milliardenschweren Verkehrsprojekts beschäftigen. Durch die starken Reisezeitverkürzungen und die dadurch induzierten Produktionssteigerungen sei davon auszugehen, so der 62-jährige Ulmer, dass dauerhaft bis zu 9.500 Vollerwerbsstellen entstehen. Und die Wirtschaftskraft lege um geschätzte 500 Millionen Euro im Jahr zu, wovon ganz Baden-Württemberg profitiere, vor allem aber der Stuttgarter Raum und eben auch der Osten des Landes mit der Region Ulm, so Kulitz, der sich auf die nahe Zukunft und in der Gegenwart über jeden regionalen Betrieb freut, „der bei den vielen anstehenden Baumaßnahmen zum Zug kommt".

Auch bei Ralf Milde steht demnächst ein Baubeginn ins Haus, und das mitten auf dem Münsterplatz, über den er an diesem Tag in seinen roten Schuhen marschiert, an der Hand ein Mountainbike. Der weithin bekannte Künstler und Kommunalpolitiker hat den verwegenen Plan gefasst, den Ulmer Münsterturm nachzubauen, den mit 161,53 Metern höchsten Kirchturm der Welt also. Ganz so hoch hinauf wird es bei Mildes Kunstwerk zwar nicht gehen, immerhin will er aber hunderttausend transparente Steinchen zu einem 18 Meter hohen Modell auftürmen. In die „Lichtfotosteine" sollen die Gesichter von Menschen projiziert werden – als Hommage im Jubiläumsjahr 2015 an die Menschen von damals und heute, die das 1890 vollendete Münster möglich gemacht haben, erklärt der Wahl-Ulmer, der in Osnabrück aufgewachsen ist, in Wuppertal Evangelische Theologie studiert hat und sich anschließend zwanzig Jahre lang im Wechsel als Regisseur, Schauspielleiter, Dramaturg und Mime in der Welt der Bühnen bewegte.

Seit 2004 vertritt der freischaffende Künstler im Ulmer Gemeinderat die Freien Wähler, die im Vorfeld der Volksabstimmung massiv Werbung für das Projekt Stuttgart 21 und die mit ihm einhergehende Neubaustrecke gemacht hatten. Aus Überzeugung mit getrommelt hat seinerzeit auch der Kunstschaffende Ralf Milde, der sich als leidenschaftlichen Bahnfahrer bezeichnet, der erst im „zarten Alter von 40 Jahren" den Autoführerschein gemacht hat. Wichtig für ihn sei, sagt er, „dass Ulm ganz nah an die Metropolregion Stuttgart rückt und damit auch die Kulturzentren in engerem und intensiverem Kontakt zueinander stehen." So habe Ulm mit dem legendären Löwenmenschen ein Kronjuwel der Eiszeitkunst und es sei gerade in der Diskussion, mit der Skulptur ein solitäres Museumskonzept für Ulm, die Region und den Rest der Republik zu entwickeln. „Um solch eine Ausstellung für

Martin Rivoir
Landtagsabgeordneter der SPD Ulm

Menschen außerhalb der Region interessant zu machen, ist eine schnelle Anbindung unabdingbar", sagt Kulturmanager Ralf Milde, vor dessen Atelier hinter dem imposanten Münster ein nicht minder imposanter, zwei Meter hoher Löwenmensch aus Plastik steht.

Kunstvoll dekoriert ist hoch über der Stadt auch das Büro von Joachim Ebeling, auf dessen Schreibtisch sich papierdünne Vasen, filigrane Holzschiffe und geschliffene Glaswürfel drängen, neben Preisen und Awards aus aller Welt. Er ist viel herumgekommen, hat noch mehr gesehen und glaubt an die Verheißungen und den Fortschritt, der verbunden ist mit verbesserter Mobilität. Der Professor will nicht zu weit in die Zukunft blicken, weiß aber aus eigener Erfahrung, was herauskommen kann, wenn Visionen auf technische Fertigkeiten treffen. „Ulm wird in vielfacher Hinsicht profitieren", sagt Ebeling, der im Weserbergland zwischen Münchhausen und Hameln aufgewachsen ist und sich daher auskennt mit Lügenbaronen und Rattenfängern, wie er mit einem Augenzwinkern sagt.

Heimisch geworden ist der Professor mit seiner Familie längst in der Donaustadt Ulm, der er einen „enormen Auftrieb" im Zeitalter der Dual Careers prophezeit, in dem zunehmend nicht nur Männer Karriere machen wollen, sondern auch Frauen. Aktuell würde die Uni Ulm gerne eine renommierte Biologin aus Berlin an die Hochschule berufen, erzählt er. Ihr Ehemann sei aber Astrophysiker und Ulm habe in diesem Bereich nicht viel zu bieten, so der Wissenschaftler, der auch in diesem Punkt wesentlich mehr Spielraum für die Zukunft sieht: „In Tübingen, das bald näher an uns rückt, hätte er alle Möglichkeiten." **www.be-zug.de/ulm**

IM BILDE

Von Stuttgart nach Ulm zieht sich eine der größten Baustellen Europas. Grund genug, den Gang der Dinge zu dokumentieren.

Es begab sich am 8. Dezember 1921, als Fred R. Barnard in einer englischen Zeitschrift für den Gebrauch von Bildern in Werbeaufdrucken auf Straßenbahnen warb. Er tat es mit den Worten: „One look is worth a thousand words“. Diese Erkenntnis setzte sich bald schon überall auf der Welt durch: „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte.“ Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist in ungezählten Zeitungsspalten beschrieben und kommentiert worden. Seit die Bagger auf der Baustelle sind, sieht man zunehmend Passanten mit Fotoapparaten. Sie machen Schnappschüsse, dokumentieren den Fortgang der Arbeiten und konservieren ihre Eindrücke.

Auf dieser Seite drucken wir neben den Bildern unserer Fotografen auch Bilder von Lesern. Die von der Jury ausgewählten Sieger bekommen jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über Ihre Fotos. Diese können Sie per E-Mail senden an:
leserfotos@be-zug.de

IM BILDE

THEMA

Weg mit dem Dreck

Die Bahn hat damit begonnen, Erde und Gestein, die beim Bauprojekt S 21 anfallen, auf dem Schienenweg zu transportieren. Die ersten Güterzüge werden bereits in der Logistikzentrale am Nordbahnhof beladen.

Logistik ist nicht alles, aber ohne Logistik ist alles nichts. Wie wahr diese Binsenweisheit ist, erfahren nicht nur die Disponenten von Supermärkten, wenn verärgerte Kunden vor ihnen stehen, die in den Regalen ins Leere greifen. Auch das Bauprojekt Stuttgart 21 ist logistisch durchaus eine Herausforderung. Die Deutsche Bahn hat jetzt im Bereich der Baulogistikzentrale am Nordbahnhof damit begonnen, die ersten Schüttgut-Wechselbehälter mit Erde und Gestein zu beladen. Anschließend werden die gelben Container per Güterzug von den für das Großprojekt neu errichteten Gleisanlagen abgefahren und entweder zu Deponien oder zur Wiederverwertung auf andere Baustellen gebracht.

Auf diese Weise wird der überwiegende Teil des Abraums aus den Baustellen des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs und der Tunnelbauten über ein ausgeklügeltes Logistiksystem transportiert. Lastwagen bringen auf Logistikstraßen, die sich überwiegend auf Bahnflächen befinden, den Abraum zum Nordbahnhof, wo Erde und Gestein auf Güterzüge umgeladen und auf der Schiene abtransportiert werden. Hauptader der Baulogistikstraßen für Stuttgart 21 ist die Verbindung zwischen den Innenstadtbaustellen und den Flächen der Zentralen Baulogistik im Nordbahnhofviertel – im Fachjargon schlicht „Baustraße C“ genannt.

Da besagte Baustraße in ihrem Verlauf auch öffentliche Straßen überwinden muss, sind aufwändige Ingenieursarbeiten erforderlich. So überquert die Lastwagenroute die Nordbahnhofstraße unweit des Naturkundemuseums am Löwentor in jenem Bereich, in dem früher das Gütergleis Stuttgart Nord–Stuttgart Hauptbahnhof lag. Um das Logistikkonzept zu realisieren, wurde das Brückenbauwerk der Eisenbahntrasse ausgebaut und demontiert. Danach hat ein 700 Tonnen schwerer Kran zwei neue Straßenbrücken eingesetzt. Die Arbeiten wurden nachts binnen einer Woche ausgeführt. Behinderungen für die parallel verlaufende S-Bahn und die unten querenden Stadtbahn- und Buslinien gab es nicht.

Der Aufbau der zentralen Baulogistik hat für Nachbarn des Nordbahnhofs einige Belastungen durch Lärm und Staub mit sich gebracht. Mit Beginn der Umsetzung des Logistikkonzeptes werden ab jetzt während der Bauzeit die Beeinträchtigungen für das öffentliche Straßennetz in Stuttgart reduziert. Beim Betrieb der Baulogistik gelten nicht nur strenge Lärmrichtlinien. Ein Staubschutzkonzept soll außerdem für möglichst saubere Abläufe vor Ort sorgen. Bis zu 1.000 Tonnen Abraum können je Güterzug geladen werden. Gestartet wird anfangs mit einem Güterzug pro Tag. Geplant ist, in der Hochphase der Tiefbau- und Vortriebsarbeiten an Werktagen ein Dutzend Züge vom Nordbahnhof auf die Reise zu schicken.

www.be-zug.de/baulogistik

VOLVO

REPORTAGE

Anlaufstelle für alle Fälle

Seit mehr als hundert Jahren kümmert sich die Stuttgarter Bahnhofsmission um die Probleme von Reisenden. Mit den Arbeiten am Bahnhof ist der Bedarf an Hilfsangeboten gestiegen. Heide Abendschein und Sarah Heinrich verstärken deshalb das Team.

Schwester Dorothea ist gerührt über den Empfang, der ihr am Bahnsteig bereitet wird. Gerade mit dem Regional-Express aus Tübingen an Gleis 2 angekommen, wird sie von einem kleinen Empfangskomitee freundlich zum nächsten Gefährt geleitet, einem schneeweißen Golfmobil. Mit ihm wird die Diakonieschwester, die schon etwas wacklig auf den Beinen und auf einen Rollator angewiesen ist, zu ihrem Anschlusszug ganz auf der anderen Seite des Querbahnsteigs gebracht. „Was für ein toller Service“, findet sie, angetan von der außergewöhnlichen und komfortablen Fahrt durch den Stuttgarter Hauptbahnhof.

Der sportliche Elektrobuggy gehört zusammen mit einem baugleichen Kollegen zu den jüngsten Anschaffungen im Bahnhof, die jenen Fahrgästen das mobile Leben erleichtern sollen, die sich alleine schwer tun, zum Zug zu kommen oder sich zurechtzufinden. Bei 240 000 Menschen, die sich jeden Tag durch den Stuttgarter Hauptbahnhof bewegen, passiert das oft genug. Tendenz steigend: Seit in der Bahnhofshalle die großen Umbauarbeiten für Stuttgart 21 und den neuen Tiefbahnhof laufen, ist der Bedarf an Hilfe aller Art gestiegen. „Wir haben spürbar mehr Anfragen, seit die Wege im Bahnhof länger und teilweise etwas komplizierter geworden sind“, sagt Sarah Heinrich. Die Sozialpädagogin arbeitet in der Stuttgarter Bahnhofsmission und ist zusammen mit ihrer Kollegin Heide Abendschein für all das zuständig, was durch die Stuttgart-21-Baustellen im Bahnhofsbereich in den nächsten Jahren an zusätzlicher Arbeit entsteht.

Die beiden neuen Planstellen sind eigens dafür Anfang 2013 unter dem Titel „Bahnhofsmission 21“ geschaffen worden, um auch unter erschwerten Bedingungen die Aufgaben bewältigen zu können. Mehr als 40.000 Kontakte zu hilfesuchenden Menschen und ein Vielfaches an Hilfeleistungen laufen in der Stuttgarter Bahnhofsmission laut deren Leiterin Renate Beigert bisher pro Jahr durchschnittlich auf – ohne den Großbaustellenbetrieb zwischen den Gleisen, der das Seine beiträgt. Eine Herausforderung, für die sich die Einrichtung jetzt gerüstet sieht. „Die Bahnhofsmission soll auch während der Bauzeit eine sichere Anlaufstelle für Menschen in besonderen Lebenslagen und ein Schutzraum im Bahnhof sein“, heißt es bei den beiden Trägern, dem Katholischen Verband für Mädchen- und Frauensozialarbeit IN VIA und dem Verein für Internationale Jugendarbeit (vij) auf evangelischer Seite. 190.000 Euro lassen sich die beiden großen Amtskirchen die zusätzlichen Stellen kosten, die zunächst auf zwei Jahre befristet sind. Doch die Fortsetzung folgt wohl auf dem Fuß. Jedenfalls betonte der Katholische Stadtdekan Christian Hermes schon bei der Amtseinführung, „dass der Dienst auch in den folgenden Jahren gebraucht wird“.

DB

Ins Fitnessstudio müssen die beiden neuen Helferinnen nicht mehr, wie Heide Abendschein scherzt, seit sie in ihrer Mission auf neuen Wegen unterwegs sind. „Wir legen jeden Tag locker zehn Kilometer zurück." An ihrem alten Arbeitsplatz in der Verwaltung des Landesflughafens und früher bei der Post hatte die 49-jährige Kirchheimerin nicht so viel Bewegung – und nicht annähernd so viel Kontakt zu Menschen, was sie an ihrer Arbeit nun besonders schätzt. „Ich wollte unbedingt etwas machen, womit ich anderen helfen kann", sagt sie. Im Stuttgarter Hauptbahnhof ist sie nun zusammen mit ihrer Kollegin erste Ansprechpartnerin für orientierungslose und hilfsbedürftige Reisende, die sie regelmäßig bei ihren langen Rundgängen bis zum Ende der Bahnsteige und wieder zurück trifft. Gleichzeitig kümmern sich die Damen aus Überzeugung aber auch zunehmend um Menschen, die auf den Stuttgart-21-Baustellen im Bahnhofsbereich arbeiten oder hier einen Job suchen. „Die Erfahrung zeigt, dass Großbaustellen immer auch Arbeitsmigranten aus vielen Ländern anziehen", sagt die Sozialpädagogin Sarah Heinrich, die an der Fachhochschule Koblenz studiert und vor ihrer Stuttgarter Zeit in einem Mehrgenerationenhaus und mit demenzkranken Menschen gearbeitet hat.

Als Baustellenbetreuerin tauscht sie ihre blaue Arbeitsjacke mit dem charakteristischen Kreuz, in der sie schnell als Mitarbeiterin der Bahnhofsmission erkannt wird, mit einer orangefarbenen Sicherheitsweste, die sie zusammen mit ihrem blauen Schutzhelm auf den Baustellen tragen muss. Sicherheitsvorschrift. Die vergangenen Monate hat sie vor allem dafür genutzt, sich bei den Arbeitern auf den Baustellen als „Anlaufstelle für alle Fälle" bekannt zu machen, bevor der nahende Hochbetrieb die Regie übernimmt. „Die Arbeiter sollen Vertrauen haben und dann auf uns zukommen, wenn sie ein Problem haben", sagt sie. Gleichzeitig ist die 30-jährige Sozialpädagogin auch immer wieder mit Bauleitern, Firmenvertretern, Polizei und Zollbehörden im Gespräch, unterhält sich mit ihnen über Themen wie Lohndumping, Arbeitsbedingungen und kulturelle Unterschiede. Engen Kontakt hält sie zudem auch zu dem S-21-Seelsorger Peter Maile, der sich um die Belange der Arbeiter auf den Baustellen im Stadtgebiet und entlang der Neubaustrecke kümmert und dabei schon die ein oder andere Grillparty geschmissen hat. Es ist wichtig, ein gut funktionierendes Netzwerk aufzubauen, damit die Baustellen sauber bleiben, sagt sie.

Mitunter wird den beiden Helferinnen bei ihrer Arbeit alles abverlangt, wenn sie an sprachliche oder andere Grenzen stoßen, wenn mal zu viel Alkohol und Aggressionen im Spiel sind, wenn es nicht so einfach ist, schnell und unbürokratisch zu helfen. Umso mehr freuen sie sich, dass ihr Einsatz schon nach vergleichsweise kurzer Zeit preisverdächtig war, wovon eine Urkunde zeugt, die eingerahmt hinter Glas in der Bahnhofsmission hängt. „Das Projekt Bahnhofsmission 21 erhält in Anerkennung und Würdigung seines großen und überzeugenden Engagements für ein gelingendes Zusammenleben von Einheimischen und Zugewanderten den Integrationspreis 2013", heißt es auf der Urkunde, die von der Württembergischen Landeskirche und der Diakonie Württemberg unterzeichnet ist, den gemeinsamen Stiftern der Auszeichnung. Stuttgart sei schon jetzt und werde, soweit man es voraussehen könne, bald ein gesuchtes Ziel für Arbeitsmigranten, hatten die Preisverleiher in ihre Laudatio geschrieben – gefolgt von der Frage: „Wer rät, hilft, vermittelt, wenn sich Hoffnungen nicht erfüllen, wenn sich sprachliche

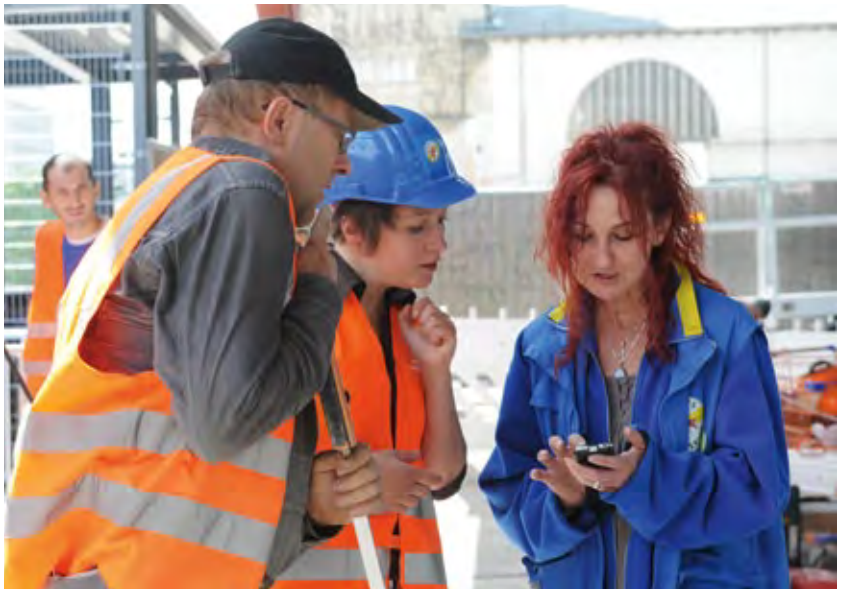
und kulturelle Hürden als unüberwindlich erweisen? Wer sorgt für jene, die den Anforderungen in der fremden Umgebung nicht genügen oder standhalten?“

Die Antworten auf all diese und viele andere Frage geben nun Heide Abendschein und ihre Kollegin Sarah Heinrich, die gleichzeitig auch noch die neuen Aufgaben in der Bahnhofsmission koordiniert und vor allem nach weiteren ehrenamtlichen Mitarbeitern suchen soll. Knapp 50 freiwillige Helfer, vom Student bis zum Rentner, sind derzeit für die Stuttgarter Bahnhofsmission unterwegs. „Wir können aber noch weitere Unterstützung gebrauchen“, sagt sie. Gesucht werden vor allem Mitarbeiter, die bei den Begegnungen auf den Baustellen als Dolmetscher eingesetzt werden können, also ungarisch, polnisch, bulgarisch, griechisch oder rumänisch sprechen. „Die Liste an Fremdsprachen, die wir abdecken, kann gar nicht lange genug sein. Selbst für Mandarin haben wir einen Mitarbeiter“, sagt Sarah Heinrich, die selber die spanische Flagge im multikulturellen Alltag der Bahnhofsmission hochhält.

Dass kein Tag wie der andere ist, mag sie besonders an ihrer Arbeit, zu der wie selbstverständlich auch normale Auskünfte gehören, wo es etwa zur S-Bahn-Station oder zu Gleis neun geht, wie der Fahrkartenautomat funktioniert, wo das gewisse Örtchen steht, um sich zu erleichtern. Die neuen Wege durch den Hauptbahnhof, in dem der Pulsschlag des Lebens so intensiv wie an sonst kaum einem Ort zu spüren ist, haben sich längst eingeprägt auf ihrer inneren Landkarte, auf der sie mitunter aber immer wieder neue Punkte einzeichnen muss. So ist auch die Bahnhofsmission selbst betroffen von den Arbeiten am neuen Tiefbahnhof, der sich quer durch die ganze Bahnhofshalle zieht. Im Weg steht dabei auch die bisherige Station gegenüber dem Warteraum für Reisende zwischen Gleis 3 und 4, die von der katholischen und evangelischen Kirche gemeinsam schon seit 1902 betrieben wird.

Bis die Bahnhofsmission einen neuen Platz im umgebauten Bahnhof bekommt, zieht sie mit allen elf hauptamtlichen Mitarbeitern direkt an die Übergangsrampe an Gleis 16, über welche der Weg vom Bahnsteig barrierefrei hinunter in den Stuttgarter Schlossgarten führt. Sechs bahnhofsmissionsblaue Container bekommen hier derzeit ihren letzten Schliff, jeweils zwei übereinandergestapelt, in einem siebten hat Seelsorger Peter Maile sein Büro. Bald soll die Eröffnungsfeier steigen, worauf sich Heide Abendschein und Sarah Heinrich nicht nur wegen der dann etwas kürzeren Wege zu den Bahnsteigen freuen, so die Sozialpädagogin, die in der oberen Etage einziehen wird: „Von hier aus haben wir den besten Ausblick auf die Baustellen.“

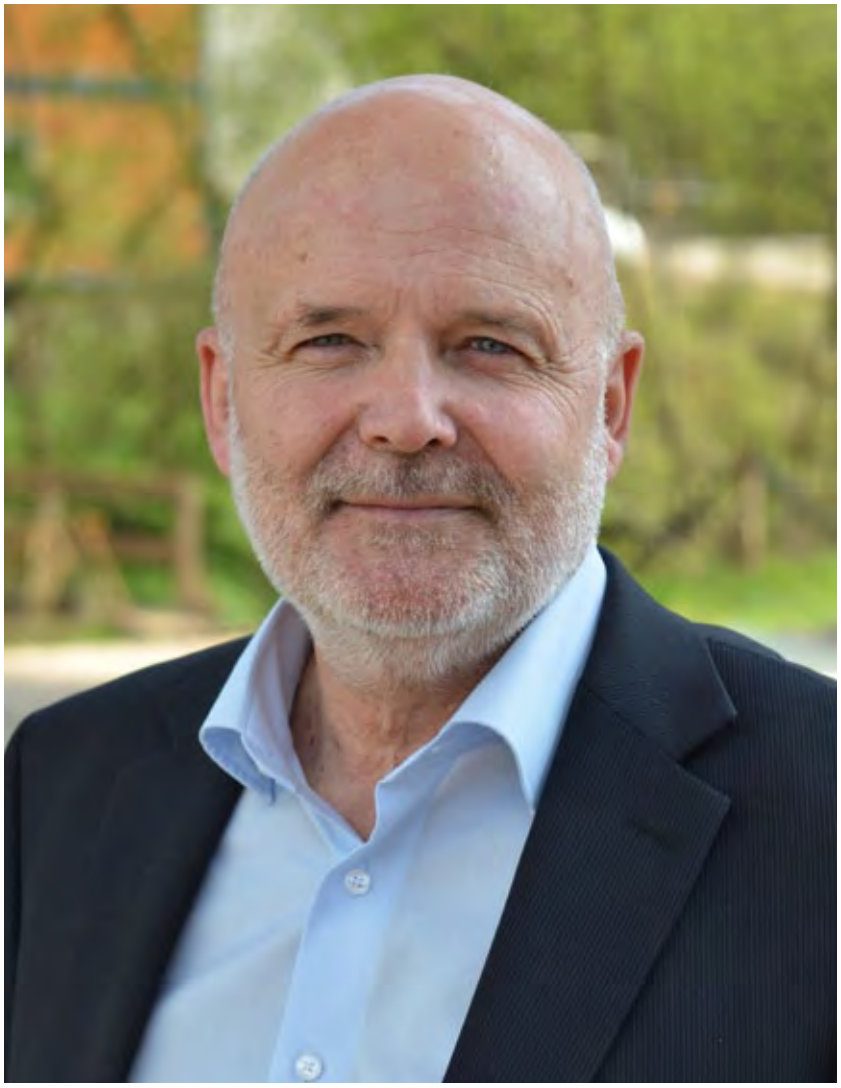
www.be-zug.de/bahnhofsmission



SERIE

Berufene Ingenieure

Sie sind die Köpfe der Baustellen und haben reichlich Erfahrung. Sie tragen die Hauptverantwortung und sind zuständig für Hunderte von Arbeitern. In einer Serie stellen wir die Abschnittsleiter des Projekts vor. Heute Christophe Jacobi und Jens Hallfeldt.



Christophe Jacobi erzählt von einem Mann, der in zwei Ländern lebt. Es ist die Geschichte eines Franzosen, der seit 30 Jahren in Deutschland arbeitet und neuerdings als Abschnittsleiter an der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm mitwirkt. Zuständig ist er für den Filderbereich mit Flughafenanbindung. Eine Schlüsselstelle. Jacobi wärmt sich am Feuer des Aufbruchs. „Dies ist das letzte und das größte Projekt meiner beruflichen Karriere“, sagt er.

In Stuttgart kann Jacobi Erfahrungen einbringen, die er an vielen Orten gesammelt hat. Er ist ein Überzeugungstäter, der gerne Überzeugungsarbeit leistet. Das gehört für ihn zu Großprojekten wie die Schaufel zum Bagger. „Es geht darum, dass man Verständnis schafft“, sagt er. „Das setzt Verstehen voraus. Und wenn uns die Leute nicht verstehen, dann sind sie dagegen.“

So einer ist prädestiniert für einen Job in einem Projekt, das bundesweit Schlagzeilen gemacht hat. Jacobi kennt sich aus mit Bürgerinitiativen und Einwendungen. Sie sind Teil seiner beruflichen Geschichte, die einst in Straßburg begann. Christophe Jacobi, Jahrgang 1955, entschied sich nach dem Abitur Bauingenieur zu werden. „Ich wollte etwas verändern und Dinge bauen, die bleiben“, sagt er. „Reihenhäuser waren nicht mein Ding.“

Eher zufällig fiel ihm nach dem Studium die Annonce einer Firma in Ostwestfalen in die Hände. Gesucht wurde ein zweisprachiger Ingenieur für ein Projekt in Afrika. Getrieben von fröhlichem Erlebnishunger setzte er sich ins Flugzeug. Jacobi landete in Algerien, wo er Fabriken baute, Klärwerke, Wasserkraftwerke und auch Schienenstränge. Mitte der achtziger Jahre zog es ihn zurück zu seinen Wurzeln. „Ein Haus bauen, einen Baum pflanzen und Kinder bekommen, das war mein Plan.“

Er setzte ihn um, wie er viele Pläne umsetzt, konsequent und beharrlich. Er ließ sich im Elsass nieder und heuerte bei einem Karlsruher Ingenieurbüro an, das hauptsächlich für die Deutsche Bahn arbeitete. Auf diese Weise lernte er den Schienenkonzern kennen. Vor zwölf Jahren wechselte er selbst zur Bahn. In Diensten der DB Projektbau GmbH kümmerte er sich als Projektleiter für verschiedene Abschnitte um den Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel.

Insgesamt 80 Kilometer Schienentrasse hatte er bei dem Mammutprojekt zu vertreten. Sechs Bürgerinitiativen beschäftigten sein Team. „Für acht Planungsabschnitte auf der Strecke hatten wir 140.000 Einwendungen. Mehr als 150 Veranstaltungen haben wir besucht und viele Erörterungstermine gemeistert“, erzählt Jacobi. Das hat ihn geprägt und offen gemacht für den Dialog mit betroffenen Bürgern. „Die Menschen haben ein Recht, gut informiert zu werden.“

Den Wechsel nach Stuttgart, wo er seit Januar 2014 als Projektleiter für die Planfeststellungsabschnitte 1.3 und 1.4. zuständig ist, hat er sich gründlich überlegt. Jacobi ist nicht entgangen, dass dieses Projekt eine politische Seite hat, die schwer zu durchschauen ist für Ingenieure, die eigentlich nichts weiter im Sinn haben, als ihren Job gut zu machen. Dem stehen bisweilen Bahnhofsgegner mit öffentlichem Mandat gegenüber, die sich mitunter der Versuchung ausgesetzt sehen, aus der Verzögerung und Blockierung des Projekts politischen Nutzen zu ziehen. Jacobi lässt sich davon nicht entmutigen. Im Gegenteil. „Wir haben auf der Strecke Karlsruhe–Basel so manche Anmerkung von Bürgerinitiativen bekommen, die durchaus sinnvoll war“, sagt er. In Stuttgart habe es eine Volksabstimmung gegeben und einen Filderdialog. Beides habe ihn letztlich bewogen, zu dem Projekt zu wechseln, von dessen Nutzen er zutiefst überzeugt ist.

Vielleicht hilft ihm dabei seine landsmannschaftliche Prägung. „Nach 30 Jahren Berufserfahrung kann ich schon feststellen, dass das Bedenkenträgertum in Deutschland ausgeprägter ist als beispielsweise in Frankreich“, sagt er. „Ich denke dabei zum Beispiel an die Energiewende. Einerseits will man in Deutschland ökologisch denken und bewusst ökologisch leben. Andererseits will man die dafür nötige Infrastruktur nicht vor der eigenen Haustüre haben und geht deshalb demonstrieren. Das ist schon paradox.“

Für wichtiger hält es der Vater zweier erwachsener Töchter, der derzeit noch zwischen Karlsruhe und Stuttgart pendelt, dass bei Großprojekten Transparenz groß geschrieben wird und jeder Anrainer weiß, worum es geht. In seinem Abschnitt geht es um eine Schleife, die ermöglicht, dass die Züge zwischen München und Stuttgart künftig über den Flughafen und die Messe fahren, was einen gewaltigen Schub bringen werde. „An dieser neuen Drehscheibe treffen sich S-Bahnen, Fernzüge, Stadtbahnen, Busse, Regionalzüge aus allen Richtungen. Es gibt außerdem genug Platz für Autos. Das einzige, was es dort nicht gibt, ist eine Wasserstraße“, sagt Jacobi. Dies werde die gesamte Region aufwerten und die Erreichbarkeit des an Bedeutung gewinnenden Filderraums mit seinen 150.000 Arbeitsplätzen deutlich verbessern.

Ein neuer Bahnhof, aufwändige Brücken, Tunnel, Umbau einer bestehenden S-Bahn-Station – Christophe Jacobi hat einen gewaltigen Berg an Arbeit vor sich. Es ist ihm nicht bange, zumal er um seine Erfahrung weiß und es im Übrigen mit seinem Landsmann Antoine de Saint-Exupéry hält: „Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann rufe nicht die Menschen zusammen, um Holz zu sammeln, Aufgaben zu verteilen und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem großen, weiten Meer.“

Das Terrain von Christophe Jacobi

Die Anbindung der Fildern mit Flughafen und Messe ist Gegenstand des Planfeststellungsabschnitts 1.3. Auf 5 Kilometern verläuft die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Wendlingen parallel zur Autobahn 8, vom Südportal des Fildertunnels bis zur Gemarkungsgrenze der Stadt Stuttgart am östlichen Rand des Flughafen-Rollfeldes. Für den Zugverkehr in und aus Richtung Ulm und Tübingen entsteht ein neuer Fern- und Regionalbahnhof in bester Lage zwischen Flughafen und Messegelände. Die S-Bahn-Station (Station Terminal) wird für den Fern- und Regionalverkehr der Gäubahn (Böblingen/Zürich) ausgebaut. Zur Anbindung der beiden Bahnhöfe an die Hochgeschwindigkeitsstrecke sowie zur Anbindung der Gäubahn an die Filderstrecke sind drei neue Verbindungen vorgesehen. Daneben sind Anpassungen auf der Gäubahn und auf der Strecke zwischen Leinfelden und Echterdingen vorgesehen. Der 10 Kilometer lange Planfeststellungsabschnitt 1.4 führt von der Gemarkungsgrenze der Stadt Stuttgart am östlichen Rand des Flughafen-Rollfeldes bis zur Neckarquerung bei Wendlingen. Er ist Teil der mit 250 Stundenkilometern befahrbaren Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Wendlingen, die im Zuge von Stuttgart 21 entsteht. Die zunächst unmittelbar nördlich parallel zur Autobahn 8 verlaufende Strecke taucht dabei in Höhe der BAB-Tank- und Rastanlage Denkendorf in einem 768 m langen Tunnel unter der Autobahn 8 durch und verläuft bis zum Ende des Abschnitts südlich der Fernstraße. Neben einer Reihe kurzer Straßen- und Eisenbahnüberführungen werden das Denkendorfer Tal (175 Meter) und das Sulzbachtal (386 Meter) auf Talbrücken gequert. Anschließend fällt die Strecke Richtung Neckartal ab. Unmittelbar vor der neuen Neckarbrücke Wendlingen endet der Planfeststellungsabschnitt 1.4 und damit der Bereich des Projekts Stuttgart 21. Nahtlos schließt sich daran der Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b der 60 Kilometer langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm an.

Jens Hallfeldt hat ein kleines Büro, in welchem die Zukunft immer mehr Platz beansprucht. An der Wand hängt ein Bauplan. Der Planabschnitt 2.1 Albvorland. Sein neues Baby. Er hat es adoptiert. In einigen Jahren wird es volljährig sein. Dafür will er sorgen.

Es gibt noch zwei andere Kinder, sie wohnen in Valencia. Dort hat sich die Familie in den vergangenen Jahren eingerichtet. Seine Frau und die beiden Töchter packen gerade die Koffer. Jens Hallfeldt hat in Spanien an den Hochgeschwindigkeitsstrecken der dortigen Bahn mitgewirkt, zuletzt als Gesamtprojektleiter auf der Strecke zwischen Madrid und dem Baskenland. Sein Abschnitt zwischen Venta de Baños und Torquemada umfasste insgesamt 12 Kilometer und ein Kostenvolumen von annähernd 66 Millionen Euro.

Bis September war er in Spanien. Jetzt also Stuttgart. Nach zwölf Jahren im Ausland wechselte Hallfeldt in die baden-württembergische Landeshauptstadt, um dort als Projektleiter an der Neubaustrecke zu arbeiten. Man hat ihn abgeworben, weil der Mann in jungen Jahren so viele Erfahrungen gesammelt hat wie nur wenige Bauingenieure. Hallfeldt, Jahrgang 1970, hat an der Technischen Hochschule in Aachen studiert und danach im Ingenieurbüro von Professor Walter Wittke angeheuert, bundesweit einer der führenden Wissenschaftler in der Felsmechanik, der auch am Bau der Stuttgarter S-Bahn beteiligt war. Schon als junger Ingenieur macht Hallfeldt erste Bekanntschaft mit Stuttgart 21, weil ihn Wittke mit Vorstatiken für den Fildertunnel beauftragte. Lange her.

Vom Ingenieurbüro Wittke wechselte Hallfeldt zur Züblin AG nach Stuttgart, wirkte mit an Angeboten für Großprojekte in Taiwan und der Schweiz, arbeitete von Stuttgart aus für Projekte in Äthiopien. Er ist damals häufig umgezogen. Erst in die Schweiz, dann ging es nach Asien. Zwei Jahre arbeitete er in Singapur im Tunnelbau und buddelte sich anschließend in Rotterdam durch den Untergrund, um zwei Metrotunnel in sandiger Geologie zu verwirklichen. Von dort ging es für den Ingenieur zu einer spanischen Baufirma. „Zu der Zeit wurde Spanien mit Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgerüstet“, sagt Hallfeldt, der mittlerweile fast das ganze Land aus der Schienenperspektive kennt. Madrid, Valencia, Bilbao, San Sebastian.

„Es war dort auch nicht immer einfach“, erzählt der Ingenieur, der zeitweise einen Leibwächter hatte. Das lag an der baskischen Unabhängigkeitsbewegung, der eine Hochgeschwindigkeitseisenbahn der Zentralregierung auf ihrem Territorium missfiel. „Die ETA hatte alle Techniker mit dem Leben bedroht“, so Hallfeldt, der sich davon allerdings nicht einschüchtern ließ. „Es kann doch nicht sein, dass eine kleine Minderheit ein Projekt torpediert, von dem ein ganzes Land profitiert. Da haben wir gesagt: Jetzt erst recht.“

Dieses „Jetzt erst Recht“ vermisst er nun ein wenig in Stuttgart, seiner neuen Station. Seit Oktober ist er in der Stadt, die Familie zieht im Sommer nach. Zuständig ist er für einen 16 Kilometer langen Bauabschnitt, der das Albvorland an den Stuttgarter Bahnknoten anschließt. In Spitzenzeiten werden in seinem Revier mehr als 300 Arbeiter beschäftigt sein. „Das Projekt ist anspruchsvoll“, sagt Hallfeldt, „aber nicht so anspruchsvoll, dass man davor zurückschrecken müsste. Das Rad wird in Stuttgart nicht neu erfunden.“

Ein bisschen wundert er sich über das Klima am Nesenbach. Früher galt die baden-württembergische

Landeshauptstadt als besonders und liberal, war geschätzt für ihre Streitkultur, in der das Versöhnende einen festen Platz hatte. Unvergessen ist, wie der frühere Oberbürgermeister Manfred Rommel die RAF-Terroristen Andreas Baader, Gudrun Ensslin und Jan-Carl Raspe trotz heftiger Proteste auf dem Stuttgarter Dornhaldenfriedhof beerdigen ließ. Heute sorgt die Stadt auch nach dem Volksentscheid mit eindeutigem Ausgang durch mancherlei Demonstrationen für Schlagzeilen, bei denen selbst jetzt noch erzählt wird, Stuttgart 21 sei noch gar nicht im Bau und lasse sich jederzeit stoppen. Der weitgereiste Ingenieur Jens Hallfeldt macht sich darüber seine eigenen Gedanken. „Das Projekt ist schon sehr weit gediehen“, sagt er. „Das wird man bald noch viel deutlicher sehen.“

Hallfeldt macht seinen Job mit Leib und Seele. Deutschland könne es sich als Hochburg der Ingenieurskunst nicht leisten, sagt er, auf Großprojekte zu verzichten, sonst drohe wertvolles Wissen verloren zu gehen. „Die Rahmenbedingungen sind bei uns nicht gut, um Großprojekte zu verwirklichen. Niemand möchte Entscheidungen treffen“, sagt Hallfeldt, der Globetrotter. Gerade deshalb wolle er seinen Teil dazu beitragen, dass sich etwas an diesem Klima ändert und Vertrauen in die Kunst des Bauens zurückgewonnen werde.

Stuttgart ist für den versierten Ingenieur ein großer Planungsabschnitt – auch in seinem Privatleben. Die Töchter werden hier vermutlich die Schule beenden. Wenn sie heute in Spanien mit ihrem Vater im Zug unterwegs sind, fällt fast bei jedem Tunnel der gleiche Satz: „Papa, hast du das gemacht?“ Irgendwann wird diese Frage auch auf seinem Streckenabschnitt rund um Stuttgart aufkommen. Jens Hallfeldt freut sich darauf: „Das wird dann ein erhebendes Gefühl sein.“

Das Terrain von Jens Hallfeldt

Der Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b beginnt an der Neckarbrücke Wendlingen. Das 11 Kilometer lange Teilstück schließt sich nahtlos an die im Rahmen von Stuttgart 21 entstehende Hochgeschwindigkeitsstrecke aus Stuttgart an. Im Bereich der 136 Meter langen Brücke über den Neckar liegt dabei der mit rund 270 Höhenmetern tiefste Punkt der 60 Kilometer langen Neubaustrecke. Züge nach Tübingen biegen hier rechts ab und fädeln über die Kleine Wendlinger Kurve auf die Strecke nach Tübingen ein. Die aus Wendlingen kommende Güterzuganbindung fädelt hier in die Strecke Richtung Ulm ein. Die Kleine Wendlinger Kurve und die Güterzuganbindung sind jeweils rund einen Kilometer lang und mit jeweils 80 Stundenkilometern befahrbar. Auf den beiden eingleisigen Verbindungsstrecken entstehen rund 400 beziehungsweise 200 Meter lange Tunnel. Im 8,2 Kilometer langen Albvorlandtunnel löst sich die Trasse kurzzeitig von der Autobahn 8. Bei Kirchheim unter Teck trifft der Tunnel wieder auf die Autobahn und taucht schließlich vor Jesingen wieder auf. Nach zwei weiteren Kilometern endet der Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b. Im 5 Kilometer langen Planfeststellungsabschnitt 2.1c beginnt der Anstieg zur Schwäbischen Alb. Das Teilstück beginnt bei Weilheim an der Teck und führt bis nach Aichelberg. Die Strecke verläuft dabei zunächst auf Geländeniveau und in enger Bündelung mit der Autobahn 8 bis zum Rastplatz „Vor dem Aichelberg“. Dort taucht die Trasse in einen 250 Meter langen Tunnel ein. In einem 1,5 Kilometer langen Teilstück mit kurzer 31 Promille Steigung löst sich die Neubaustrecke aus der Bündelung mit der Autobahn, der sie bis dahin gefolgt war. Vor dem Westportal des Boßlertunnels endet der Abschnitt. Neben dem Tunnel sind drei 50 bis 60 Meter lange Brücken über die Lindach sowie die Landesstraßen 1200 und 1214 vorgesehen.

KURZ NOTIERT

Blick über den Bauzaun

Baustellen erlebbar zu machen: Darum geht es im seit April neu konzipierten Online-Angebot „Auf der Baustelle“.
Für die meisten Besucher der projekteigenen Website www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de steht der Baufortschritt an erster Stelle. Mit der zentralen Informationsplattform können Interessierte quasi am Bauzaun stehen. Über die interaktive Karte lässt sich ganz nah an die Baustellen navigieren: Fotos, Webcams, Filme, Grafiken und Dokumente finden sich zu den Baustellen und Baumaßnahmen. Schauen Sie, wie weit Sie von einer Baustelle entfernt sind, bringen Sie sich über Anwohner- und Verkehrsinformationen sowie den Tunnelbaufortschritt auf den aktuellen Stand. Mehr als 3,6 Millionen Interessierte besuchten seit dem Jahr 2009 das Informationsportal. Dabei wurden die bisher insgesamt 13 Webcams am häufigsten frequentiert.
www.be-zug.de/baustellenblick

Vorstand und Aufsichtsrat besuchen Tunnel und Turmforum

Informationen aus erster Hand zum Baufortschritt gab es bei einem Baustellenbesuch für den Vorstand der Deutschen Bahn AG um den Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube, der mit Vertretern des Bahn-Aufsichtsrats um den Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht im Juni in die Landeshauptstadt gereist war, um sich im Rahmen einer turnusmäßigen Gremiensitzung über den Baufortschritt des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm zu informieren. Den Auftakt bildete der Besuch der Dauerausstellung im Turm des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Der Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm, Wolfgang Dietrich, und der Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, Manfred Leger, begrüßten die Gäste in den Ausstellungsräumen des Turmforums und gaben einen Überblick über die anstehenden Baumaßnahmen sowie über die geplante Kommunikation. Im Anschluss besichtigten die Vorstände und Aufsichtsräte den Bau des Tunnels Bad Cannstatt. Auf der Baustelle am Zwischenangriff Nord, von wo aus der Tunnel sowohl in Richtung Hauptbahnhof als auch in Richtung Bad Cannstatt in jeweils zwei Röhren vorangetrieben wird, bekamen sie Informationen aus erster Hand zum Baufortschritt. Die Tunnel, durch die in Zukunft die Züge fahren werden, sind – Stand Juni 2014 – in beiden Richtungen bereits rund 130 Meter gegraben. Drei bis vier Meter kommen pro Tag hinzu.

LESERREAKTIONEN

Zum Interview mit Klaus-Peter Murawski über Artenschutz in der Bezug-Ausgabe 8
Großes Kompliment an den alten Kollegen Murawski! Als Bürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, unter anderem auch für den Umweltbereich zuständig, habe ich in den 90er Jahren mal eine Bestandsaufnahme „Amphibien und Reptilien in Stuttgart“ in Auftrag gegeben. Bei der Vertragsunterzeichnung habe ich dem Auftragnehmer angeboten, mich im Sommer mal zu besuchen, weil ich in meinem Garten in einer Stuttgarter Höhenlage eine schöne Mauereidechsen-Population habe. Der Mann hat mich nur mitleidig angelächelt und wörtlich gesagt: „Aber Herr Bürgermeister, die Mauereidechse ist in Stuttgart seit Jahrzehnten ausgestorben“. Wohlgemerkt „ausgestorben“ , nicht nur „vom Aussterben bedroht“. Als Jurist widerspricht man da einem Experten vorsichtshalber nicht gleich. Es hat mir aber keine Ruhe gelassen . Mit Eidechsen kenne ich mich nämlich etwas besser aus als in der übrigen Fauna, weil sich meine Kinder- und Jugendzeit zu einem großen Teil in den Weinbergen von Stuttgart-Untertürkheim und Rotenberg abgespielt hat. Als ich dann mal ein lebloses Exemplar in meinem Garten gefunden habe, ist es von anderen Experten bestimmt worden. Der beauftragte Experte hat dann gegutachtet, dass diese seltene Art in einem kleinen Teilbereich Stuttgarts, nämlich oberhalb der Gäubahntrasse noch lebt. Bei der Lektüre des Murawski-Interviews habe ich zu meiner wirklich großen Freude erfahren, dass das eigentlich schon längst in Stuttgart „ausgestorbene“ Tier sich inzwischen überall in Stuttgart ausbreitet, wo Flächen für das Projekt Stuttgart 21 gebraucht werden. Jetzt sogar in Stuttgart-Wangen! Bei den Wagenhallen ja sowieso, das hatte ich mal in einem der beiden indiskutabel unqualifizierten Lokalblätter gelesen. Dort natürlich als großes Problem erwähnt. Also nochmal: Danke Herr Murawski und Respekt dafür, dass Sie diese Scharlatanerie mit gekonnter Ironie ansprechen. Aber eigentlich ist das Ganze leider nicht zum Lachen.
Jürgen Beck, ehemals Umwelt- und Ordnungsbürgermeister der Stadt Stuttgart

Hat ein offenes Ohr für die Bürger: **Oxana Ostwald, 25, Disponentin vom Dienst BauInfo Stuttgart–Ulm**

Was macht eigentlich … Frau Ostwald?

Sie sind erste Anlaufstelle für Bürger, die ein Problem mit einer Stuttgart-21-Baustelle oder eine Frage dazu haben. Wie oft am Tag und in der Nacht klingelt Ihr Telefon?
Tagsüber bekomme ich im Durchschnitt zwischen zehn und 15 telefonische Anfragen zu den Baustellen rund um Stuttgart 21. Nachts ist das Baustellentelefon von unseren Kollegen der DB Dialog besetzt. Bei akuten Problemen wird das Team der BauInfo dann aus dem Bett geklingelt.

Und wie lösen Sie nachts um drei Lärmbeschwerden?
Indem wir prüfen, ob wir überhaupt die Verursacher sind und wenn dem so ist, indem wir direkt vor Ort auf den Baustellen anrufen und mit den Zuständigen von Bauüberwachung oder Baufirmen nach einer Problemlösung suchen. Egal, ob wir das Problem nachts oder am Wochenende ad hoc lösen können oder es einer Nachbearbeitung mit den Immissionsschutzbeauftragten oder von Projektverantwortlichen bedarf – der Anrufer erhält immer eine Rückmeldung.

Haben Sie sich wirklich freiwillig für diesen Job gemeldet?
Ja, das habe ich. Es ist ein sehr abwechslungsreicher und interessanter Job, da ich nicht nur im Büro sitze und Anfragen bearbeite, sondern auch direkt mit Bürgern zu tun habe. Beispielsweise bei Infoveranstaltungen in den einzelnen Stadtteilen, die ich zusammen mit dem Leiter der BauInfo und der Bürgerbeauftragten der Stadt Stuttgart vorbereite. Außerdem sind wir auch auf den Baustellen unterwegs, um mögliche Probleme für Anwohner frühzeitig zu erkennen. Ein gutes Netzwerk zu allen Beteiligten ist dabei das allerwichtigste – bis hin zur Handynummer des Poliers.

Mit welcher Art von Anliegen melden sich die Betroffenen?
Das ist ganz unterschiedlich. Häufig geht es um Probleme mit Lärm und Staub. Viele Anfragen betreffen aber auch ganz allgemeine Themen wie Beweissicherung und Grunderwerb.

Was passiert mit den Anfragen hinterher?
Die Anfragen werden zuerst in unserem System erfasst und an die Zuständigen weitergeleitet. Die Rückmeldung wird von uns protokolliert, damit wir dem Bürger zeitnah antworten können, was in seinem Fall unternommen wurde oder noch wird.

Gibt es eine Statistik, wie viele Fälle schon bearbeitet wurden?
Seit der Einführung der BauInfo und des Bürgertelefons im November 2013 hatten wir insgesamt mehr als 500 Anfragen. Besonders freut uns, dass es durch intensive Vorabinformationen gelungen ist, die Zahl von akuten Beschwerden auf ein Minimum von ein bis zwei Anrufen monatlich zu reduzieren.

Wie lange machen Sie den Job noch?
Natürlich möchte ich das Projekt bis zur Fertigstellung begleiten. Ich freue mich schon sehr darauf, mit dem Zug in den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof einzufahren. Man weiß aber letztlich nie, wohin es einen im Leben verschlägt.

1.000 Tonnen

Erde und Gestein können in Stuttgart je Güterzug geladen werden.

27.000 Menschen

besuchten seit Beginn im Jahr 2011 das InfoMobil, die rollende Informationsplattform zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

120 Meter

lang ist die Hightech-Tunnelbohrmaschine, die beim Bau des Fildertunnels eingesetzt wird.

75 Prozent

der Baden-Württemberger wohnen in Landkreisen, die von den verkehrlichen Verbesserungen durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm profitieren werden.