

PORTRÄT Die irdischen Stellvertreterinnen der Heiligen Barbara seite 24 INTERVIEW Die IHK-Präsidenten aus Stuttgart und Ulm im Gespräch seite 18 THEMA Die ökologische Verlegung der Lindach im Albvorland seite 10







INHALT

DEDSÖNLICH	21
KURZ NOTIERT	30
irdischen Stellvertreterinnen	24
PORTRÄT Die Heilige Barbara und ihre	
und Ulm im Gespräch	18
INTERVIEW Die IHK-Präsidenten aus Stuttgart	
IM BILDE	14
ökologisches Musterbeispiel	10
THEMA Die Lindachverlegung – ein	
	•••••
die Logistik des Großprojekts	4
REPORTAGE 40 Millionen Tonnen:	
DEDODTAGE	

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. 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.: Georg Brunnhuber, Vorstandsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

 $Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1-3,5-9,11-13,23,25-31),\\ Wolf-Peter Steinheisser (2,19-22), Arnim Kilgus (14-17),\\ nff photography (28)$

Auflage: 180.000 Exemplare Die nächste Ausgabe erscheint im Juni 2015.

VORWORT

enn der Wind der Veränderung weht, bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen", sagt ein chinesisches Sprichwort. Auch beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm weht in diesen Wochen der Wind der Veränderung, was nicht nur für die vielen Baustellen gilt, auf denen es voran geht, sondern auch für den Verein, der bisher für die Kommunikation des Bahnprojekts verantwortlich war und dieses Magazin herausgibt. Dies ist die zwölfte Ausgabe von "Bezug" und die erste, in der wir, Georg Brunnhuber, seit Februar 2015 neuer Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. und Manfred Leger, seit September 2013 Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und Vorstand des Vereins, die Leser an dieser Stelle gemeinsam begrüßen. Wir wollen Sie in der aktuellen Ausgabe über Stuttgart 21 auf dem Laufenden halten, Sie mitnehmen auf die Neubaustrecke, Sie teilhaben lassen an der Faszination des Bauens und an Gesprächen mit Menschen, die mit diesem besonderen Projekt zu tun haben.

Wir freuen uns, dass neben der Bahn, der Landeshauptstadt und dem Verband Region Stuttgart sich jetzt auch das Land Baden-Württemberg wieder aktiv im Verein einbringt und unsere Arbeit konstruktiv und wenn nötig auch kritisch begleitet. Voraussetzung für das Engagement des Landes war eine neue Aufgabenverteilung, die in die neue Zeit passt, in der es nicht mehr um das "ob" des Projekts geht, sondern um das "wie". In Zukunft erfolgt die Information der Öffentlichkeit über den Baufortschritt des Bahnprojekts durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. Der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm kümmert sich um die Interessen und Belange der Bürgerinnen und Bürger. Im Fokus der Vereinsarbeit liegt dabei, die Menschen in und um Stuttgart verstärkt auf die Vorteile des neuen Bahnknotens hinzuweisen, ihnen die Baustellen und die eingesetzte Technik näher zu bringen und sie auf die Zukunft einzustimmen.

iesen Anspruch wollen wir auch in dieser Ausgabe des Projektmagazins "Bezug" erfüllen, in der es unter anderem um die gewaltige Logistik des Bahnprojekts geht, die bundesweit Maßstäbe setzt. Alleine entlang der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm müssen knapp 20 Millionen Tonnen Steine und Erde aus dem Boden geholt und abtransportiert werden. Im Stadtgebiet Stuttgart fallen für die zentrale Baulogistik weitere acht Millionen Tonnen Aushub an, die über eigene Baustraßen und mit Containerzügen abgefahren werden. Bis zu 13 Züge werden zu Spitzenzeiten pro Tag beladen, wobei jede einzelne Tonne genau deklariert werden muss, was die genaue Beschaffenheit des Materials, seine Herkunft und die Bestimmung betrifft. Eine Herausforderung, für deren Bewältigung auch neue Wege gegangen werden. Beispiels-







Manfred Leger
Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

weise sind im Bereich Abfallmanagement erstmals mobile Röntgenfluoreszenzgeräte im Einsatz, mit denen mittels Schnelltest Bodenproben analysiert werden können, was gegenüber den herkömmlichen Labortests, die zudem auch gemacht werden, Zeit spart.

Technisch aufwändig war auch die Verlegung des Flüsschens Lindach im Rahmen des Projekts, der wir in dieser Ausgabe ebenfalls eine Geschichte widmen. Da die Lindach auf einem 300 Meter langen Abschnitt der Neubaustrecke im Weg war, ist das Flüsschen nun in ein neues Bett voller Raffinessen verlegt worden. Einerseits war die Verlegung der Lindach für das Projekt eine schiere Notwendigkeit, die mit den Behörden und dem Esslinger Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz zur allseitigen Zufriedenheit abgestimmt wurde. Andererseits hat sich dabei aber auch die Chance geboten, einen reichhaltigen Lebensraum zu gestalten, von dem jetzt die Natur ebenso etwas hat wie der Mensch.

Viele werden am Ende von dem Bahnprojekt profitieren, auch wenn es bis dahin noch einige Steine aus dem Weg zu räumen und so manches Problem zu lösen gilt. Vor allem die Wirtschaft setzt im internationalen Wettbewerb auf eine Aufwertung des Standorts Baden-Württemberg durch dieses Projekt. Im Interview mit "Bezug" erklären die Präsidenten der Industrie- und Handelskammern aus Stuttgart und Ulm, Georg Fichtner und Peter Kulitz, welche Bedeutung Stuttgart 21 und die Neubaustrecke aus ihrer Sicht haben.

Damit der Nah- und Fernverkehr künftig schneller auf der Schiene durch Baden-Württemberg rollen kann, werden diverse Tunnel gegraben. Das ist ein gefährliches Geschäft, weshalb die Tunnelbauer auf den Beistand ihrer Schutzpatronin, der Heiligen Barbara, hoffen. Für jeden größeren Tunnel gibt es eine irdische Stellvertreterin. Was bedeutet dieses Amt eigentlich? Gerlinde Kretschmann, Tülay Schmid, Beate Dietrich, Susanne Ramsauer, Simone Herrmann und Selma Gutscher haben zwischenzeitlich eine Ahnung davon. Ihnen ist ebenfalls eine Geschichte in diesem Magazin gewidmet. "Der Tunnelbau ist bis heute eine hohe Kunst. Auf der Baustelle sind unheimlich viele verschiedene Berufe vertreten und alle müssen an einem Strang ziehen, um diese gewaltige Aufgabe zu bewältigen", sagt beispielsweise Gerlinde Kretschmann, die Frau des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann. Das Patenamt sei eine verantwortungsvolle Aufgabe, die sie gerne übernommen habe. "Ich werde an die vielen schönen Begegnungen mit den Mineuren denken", sagt sie, "wenn ich eines Tages mit dem Zug durch meinen Tunnel brause."

Sie sehen, verehrte Leserinnen und Leser, der Wind der Veränderung weht durchs Land. Begegnen wir ihm nicht mit Mauern, sondern mit Windmühlen. Wir wünschen viel Freude bei der Lektüre dieses Magazins.

 $Herzlichst\,Georg\,Brunnhuber\,und\,Manfred\,Leger$

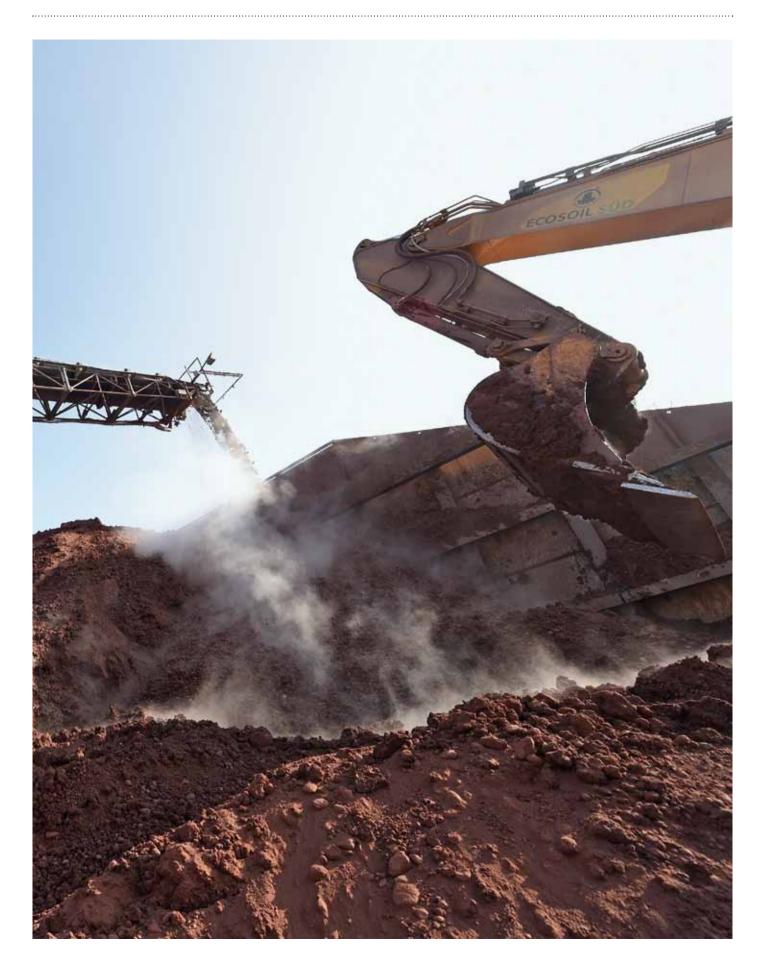
lm Takt der Tonnen

Fast 40 Millionen Tonnen Aushub fallen bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm an. Der Umgang mit den Erdmassen nach allen Regeln der Kunst ist eine logistische Herausforderung. Präzise wie ein Uhrwerk dreht sich der gelbe Löffelbagger. Unter dem dampfenden Erdhaufen, auf dem er thront, rückt ein schwerer Sattelschlepper nach dem anderen nach, von oben spuckt ein stählernes Förderband pausenlos neue Erdmassen aus. Alles läuft wie am Schnürchen, was angesichts der gewaltigen Aufgabe auch notwendig ist. "Bei solchen Mengen muss im täglichen Einsatz alles laufen und perfekt durchorganisiert sein", sagt Jörn Oßwald.

Der Himmel leuchtet an diesem Nachmittag in seinem schönsten Blau über dem Filderportal am Stuttgarter Fasanenhof, wo derzeit an der unterirdischen Verbindung zwischen dem neuen Tiefbahnhof im Talkessel und dem Flughafen gegraben wird. Mehr als vier Millionen Tonnen Erde und Steine müssen für den knapp zehn Kilometer langen Fildertunnel aus dem Berg geholt werden – abtransportieren und entsorgen muss man diese Massen natürlich auch. Und das nach allen Regeln der Kunst, wie Oßwald sagt, der als Bauüberwacher in diesem Abschnitt unter anderem kontrolliert, dass die Proben richtig entnommen werden, die vorgeschrieben sind, um den Aushub vor dem Abtransport fachgerecht deklarieren zu können. Erst dann erteilt er die Freigabe für den Transport. "Kontrolle muss sein", sagt er.

Bis zu 6.000 Tonnen am Tag produziert die Tunnelbohrmaschine aus dem Hause Herrenknecht bei 20 bis 25 Metern Vortrieb, was durchaus eine Herausforderung ist für die Logistiker. Da der Platz auf der Filderbaustelle am Ende des Förderbands wegen eines benachbarten Landschaftsschutzgebiets begrenzt ist, muss die gesamte Tagesproduktion nach Möglichkeit sofort abgefahren werden. Annähernd 25 Tonnen Aushub passen in einen Sattelschlepper, entsprechend viele der Schwerlaster werden tagtäglich beladen.

m diese ungeheuren Mengen bewältigen zu können, haben sich die Planer ein ausgeklügeltes System erdacht, bei dem die gewaltigen Baumaschinen zu Zahnrädchen werden, die exakt ineinandergreifen und sich gegenseitig antreiben. Auf der einen Seite des Förderbands, das derzeit bereits knapp 700 Meter in den Stollen hinein ragt und ständig mitwächst, fahren die leeren Sattelschlepper zum Beladen vor. Auf der anderen Seite rollen die Schwertransporter mitsamt ihrer Fracht dann auf eine computergesteuerte Waage, sobald der Baggerfahrer zweimal gehupt hat. Was so viel heißt wie: die Wanne ist voll. Beim Wiegen meldet sich der Fahrer über eine individuelle Chipkarte im System an, im Gegenzug bekommt er automatisch seine Transportpapiere mit allen Angaben über das Material ausgedruckt, das er geladen hat. Gleichzeitig meldet das System für die bahninterne Buchhaltung alle relevanten Daten an die angeschlossene Leitstelle, erklärt Oßwald.









Am Ende der Rundfahrt, die nur ein paar Minuten dauert, wartet dann kurz vor der Schranke noch die Reifenwaschanlage, bevor der wuchtige Sattelschlepper eine der 30 Deponien im Umkreis von hundert Kilometern anfährt, die im Vorfeld ausgewählt worden sind und jetzt, je nach geladenem Material, beliefert werden. "Wir arbeiten Hand in Hand, rund um die Uhr, damit die Entsorgung optimal läuft", sagt Jörn Oßwald.

ogistik heißt, die Verfügbarkeit des richtigen Gutes, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden, zu den richtigen Kosten zu sichern." Dieser traditionellen Definition folgt seit jeher die Wissenschaft, in der Praxis ergibt sich daraus ein gewaltiger Kraftakt. Das Herz der Baulogistik von Stuttgart 21 schlägt dabei auf einem frisch asphaltierten Areal am Nordbahnhofgelände, unweit der Wagenhallen, in denen zahlreiche Künstler unterschiedlicher Profession ihr Atelier eingerichtet haben. Eine Kunst für sich ist auch die Arbeit, der Jörg Karnowsky und seine Kollegen hier täglich nachgehen. "Die Herausforderung ist, dass sich Zulauf und Ablauf immer die Waage halten und das gesamte Timing stimmt", sagt der 52-jährige Diplom-Geologe, der als Projektingenieur der Bahn verantwortlich dafür ist, dass alles im richtigen Takt bleibt.

Auch hier, mitten im Stuttgarter Stadtgebiet, wurde ein maßgeschneidertes Logistikkonzept entwickelt, um die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Lärm, Schmutz und Verkehr so gering wie möglich zu halten. Das Areal am Nordbahnhof ist dabei der zentrale Umschlagsplatz für allen Aushub, der aus den Baustellen für Bahnhof und Tunnel im Stadtgebiet der Landeshauptstadt stammt. Angeliefert werden Erde und Gestein per Lastwagen über eigens gebaute Logistikstraßen, um die ohnehin stark frequentierten Verkehrswege in der baden-württembergischen Landeshauptstadt nicht noch weiter zu belasten. Am Nordbahnhof wird das Material dann nach Belastungsklassen sortiert in großen Betonboxen zwischengelagert, bevor es mit Güterzügen auf der Schiene zu seinem Bestimmungsort abtransportiert wird.

Was sich vergleichsweise simpel anhört, sei in Wahrheit um einiges anspruchsvoller und komplizierter, weil es im so genannten Abfallmanagement "einiges zu beachten gibt", wie Thomas Mußotter betont, seines Zeichens Bauingenieur und Beauftragter für Umweltschutz bei der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. So muss der Aushub zunächst einmal exakt analysiert und je nach "Verunreinigung" klassifiziert werden, wobei in gefährliche und nicht gefährliche Abfälle unterschieden wird. Bei dem Großprojekt würden überwiegend "geogene Belastungen" vorliegen, sagt





Mußotter, also Material mit naturbedingt erhöhtem Schadstoffgehalt, der beispielsweise auf Schwermetalle im Gestein zurückzuführen ist. Aus der Einteilung ergebe sich dann einerseits der Umgang mit dem jeweiligen Material, so Mußotter. "Zudem leitet sich daraus auch die Möglichkeit der Verwendung ab."

rklärtes Ziel dabei ist, die Erde genau dort zurück in den natürlichen Kreislauf zu bringen, wo sie hinpasst und gebraucht wird. In Frage kommen dafür beispielsweise Steinbrüche wie jener im baden-württembergischen Wilhelmsglück, der nun mit Stuttgarter Boden wieder aufgefüllt wird. Andere Erd- und Gesteinsmassen wiederum werden aufbereitet und für den Straßenbau verwendet, was beispielsweise im Ulmer Stadtgebiet vorgeführt wird. Mitunter ergibt sich zudem auch die günstige Gelegenheit, dass die Erde direkt vor Ort für den so genannten Landschaftsbau



www.be-zug.de/logistik

verwendet werden kann. So wächst am Albtrauf bei Hohenstadt, wo die Neubaustrecke ihren höchsten Punkt hat, derzeit zwischen Tunnelportal und Autobahn ein beachtlicher Berg, der später noch begrünt wird und als natürlicher Schutzwall dient. "Solch eine Verwendung ist natürlich der Idealfall", sagt Mußotter.

Annähernd 40 Millionen Tonnen Aushub fallen alles in allem auf den Baustellen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm an, jeweils etwa 20 Millionen. Weil selten zuvor bei einem Projekt mit solchen Mengen umgegangen werden musste, haben die beteiligten Planer nach neuen Wegen gesucht – und diese auch gefunden. Zu den Stuttgarter Spezialitäten zählen unter anderem auch die gelb lackierten "Büchsen", wie sie die Logistiker fast liebevoll nennen, Container der Marke Sonderbau. Sie wurden eigens vom Altenberger Spezialisten Schmitz Cargobull für die Anforderungen von Stuttgart 21 konstruiert und gefertigt, 750 Stück davon sind nun im Einsatz.

Das Besondere an den Behältern ist, dass in ihnen der Aushub von den Baustellen gleich mit dem Sattelschlepper angefahren werden kann und am Nordbahnhof nur noch mit einem Greifstapler auf den Zug umgesetzt werden muss. Etwa 20 Prozent des Materials wird derzeit bereits auf diese Art verfrachtet. "Das

spart enorm Zeit und ist um einiges effizienter", sagt Fabian Rohlf, der an der Fachhochschule Nürtingen ein Bachelor-Studium in Logistik abgeschlossen hat und sein Wissen nun als einer der ersten seiner Art in diesem Bereich anwenden kann. "Diese spezielle Baulogistik ist vergleichsweise neu", sagt er. "Die Arbeit hier ist jeden Tag aufs Neue spannend."

ehr als 500.000 Tonnen Erde sind bisher schon vom Stuttgarter Nordbahnhof aus auf die Reise geschickt worden, knapp tausend Tonnen passen in einen kompletten Güterzug aus 40 Containern. Bis der neue Tiefbahnhof in Betrieb geht, werden alleine hier rund acht Millionen Tonnen Material umgeschlagen worden sein. "Eine Herkulesaufgabe", sagt Umweltschützer Thomas Mußotter, der mitunter selber vor Ort ist, zumeist aber in seinem Büro in der Stuttgarter Innenstadt verfolgt, ob trotz des großen Massengeschäfts auch im kleinsten Detail alles vorschriftsmäßig verläuft. Möglich macht das unter anderem ein elektronisches Nachweisverfahren, das bei gefährlichen Abfällen zwingend vorgeschrieben ist. Ohne es zu müssen, setze die Bahn dieses Verfahren auch bei allen nicht gefährlichen Abfällen ein, sagt Mußotter: "Das ist vorbildlich und beschleunigt die Arbeit."

Auch droben am Filderportal bauen die Logistiker auf beschleunigende Maßnahmen, um der Erdmassen Herr zu werden. Das Zauberwort hört auf den sperrigen Namen Röntgenfluoreszenzanalyse, ein Verfahren, das vor allem in der metallverarbeitenden Industrie oder bei der Untersuchung von Keramik zur Bestimmung der elementaren Zusammensetzung einer Probe eingesetzt wird. Auf Baustellen sind die 40.000 Euro teuren Geräte dagegen bisher eher selten zu sehen. "Im Bereich Abfallmanagement hat man so etwas bisher noch nicht verwendet", sagt Bernd Schütz, der als Geologe des beauftragten Entsorgers, der Firma Ecosoil Süd, für den Umgang mit dem kostspieligen Gerät zuständig ist.

inmal am Tag durchleuchtet Schütz mittels Röntgenstrahl eine vorbereitete Erdprobe, nach wenigen Augenblicken bekommt er auf dem Display alle darin enthaltenen Elemente mit ihrem jeweiligen Anteil angezeigt. Dank dieses anerkannten Kontrollverfahrens, das unterstützend zum herkömmlichen Deklarationsprozess eingesetzt wird, müssen am Filderportal nun nur noch alle 10.000 Kubikmeter Aushub Laborproben genommen werden, deren Auswertung einiges länger dauert. Zuvor war eine solche Untersuchung pro tausend Kubikmeter Aushub notwendig. "Dieses feine Gerät spart jede Menge Zeit", betont Jörn Oßwald, der als Geologe und Bauüberwacher schon lange im Geschäft und sich daher gewiss ist, wie er sagt: "Was die Logistik betrifft, werden bei diesem Großprojekt neue Maßstäbe gesetzt."





THEMA

Auf zu neuen Ufern

Die Bahn hat im Albvorland südlich der A 8 ein ökologisches Vorzeigeprojekt realisiert. Da die Lindach auf einem 300 Meter langen Abschnitt der Neubaustrecke im Weg war, ist das Flüsschen nun in ein neues Bett voller Raffinessen verlegt worden. Ein Ortstermin.

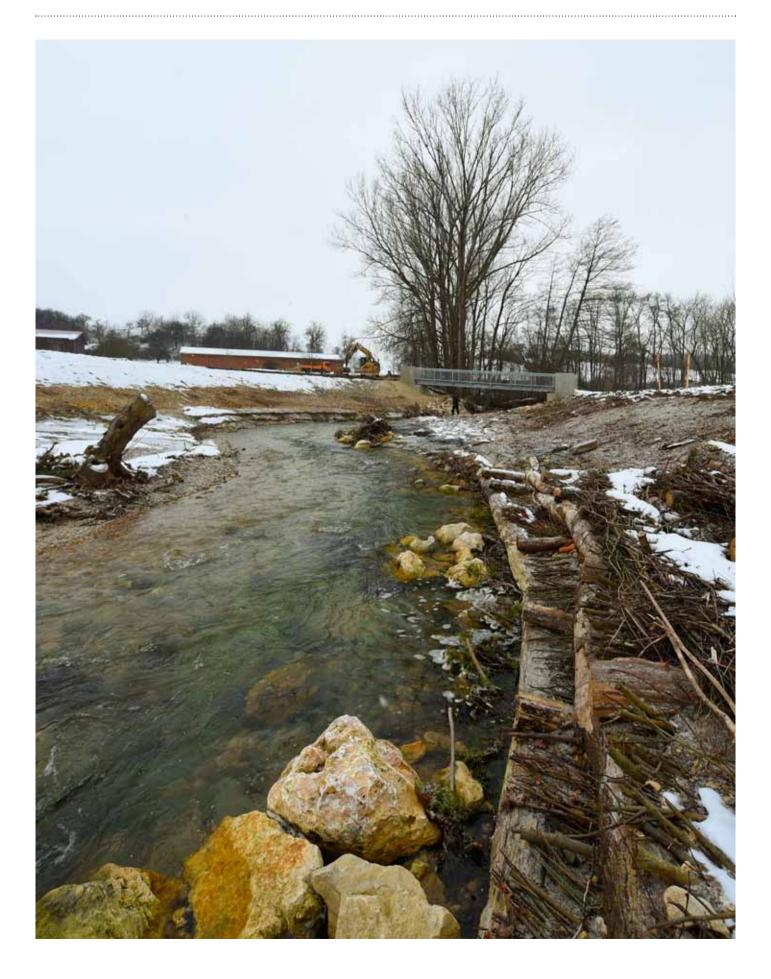
er Riese Heim hätte es kaum besser machen können. Die Sagenfigur des schwäbischen Schriftstellers Wilhelm Hauff hat der Legende nach die Lindachquelle zum Sprudeln gebracht, als sie am Fuße der Schwäbischen Alb einen Schritt von der einen Seite des Neidlinger Tals zur anderen machen wollte, dabei aber abrutschte. Aus dem Fußabdruck, den der Riese dabei hinterließ, fließt seither die Lindach.

Knapp 17 Kilometer lang ist das romantische Flüsschen, das sein Bett vom Albtrauf hinunter durch das Vorland der Schwäbischen Alb bis nach Kirchheim unter Teck gegraben hat, bevor es zunächst in die Lenninger Lauter und dann in den Neckar mündet. Seit Jahrhunderten schon nimmt die Lindach diesen Wegnun aber fließt sie an neuen Ufern vorbei: Der kleine Fluss musste auf einem kurzen Teilstück südlich der Autobahn 8 bei Weilheim an der Teck verlegt werden, weil der ursprüngliche Gewässerverlauf auf einer Länge von annähernd 300 Metern direkt im Baufeld der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm lag. Schon diesen Herbst soll im Albvorland mit dem Bau der Schnellbahntrasse begonnen werden. "Das Verschieben des Flussbettes war eine wichtige Vorabmaßnahme, damit wir pünktlich anfangen können", sagt Nico Hofmann, der als Projektingenieur der Bahn den Planfeststellungsabschnitt 2.1c betreut.

Einerseits war die Verlegung der Lindach also eine schiere Notwendigkeit, die mit den Behörden und dem Esslinger Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz zur allseitigen Zufriedenheit abgestimmt wurde. Andererseits hat sich dabei aber auch die Chance geboten, "einen reichhaltigen Lebensraum zu gestalten", wie Peter Geitz betont. Der Landschaftsarchitekt vom Planungsbüro Geitz und Partner hat zusammen mit seinen Kollegen die Konzeption für den neuen Flussverlauf entworfen, die Gestaltung der neuen Ufer erdacht und die Umsetzung begleitet. "Solche Gelegenheiten, wie wir sie hier haben, gibt es nur sehr selten", sagt Geitz und zeigt auf einen Zaunkönig, der an diesem winterlichen Vormittag am Flussufer nach Insekten pickt. "Der ist schon da, viele weitere werden folgen", prophezeit er.

Seiner Sache sicher ist sich der Landschaftsarchitekt in diesem Punkt, weil die Planer den ökologischen Grundsatz zum obersten Prinzip erhoben haben, alles Vorhandene zu bewahren und fast ausschließlich biologische Baustoffe zu verwenden. So wurde etwa die komplette Sohle des alten Flussbettes sorgfältig abgetragen und umgesetzt, um die darin befindlichen Organismen und Kleinstlebewesen zu erhalten. Zudem wurde entlang der alten Ufer das gesamte Gehölz zurückgeschnitten, mitsamt der Wurzelstöcke ausgegraben und am neuen Standort

THEMA 11





Umgestaltung im Sinne der Natur: Peter Geitz und Nico Hofmann (rechts)

www.be-zug.de/lindach

wieder eingepflanzt. Auch das Holz sei ein wichtiger Lebensraum und vielfach besiedelt, sagt Geitz. Viele der alten Bäume, insbesondere die Erlen und Eschen, würden zudem wieder austreiben und weiter wachsen.

Biologische Impfung nennt der Landschaftsarchitekt diese Methode, bei der aus altem Leben neues erwachsen soll. Um diesem möglichst viel Raum zu geben, fließt die Lindach auf dem neu gestalteten Teilstück nun wesentlich kurvenreicher und damit auch etwas langsamer Richtung Neckar, als das zuvor der Fall war. Im gesamten Bachbett wurden je nach Strömungsrichtung und Fließgeschwindigkeit verschiedenste Bauwerke angelegt, die der Dynamik des Bachs dienen sollen. Gleichzeitig sind diese Habitate ein Paradies für eine Vielzahl von seltenen Tieren und Pflanzen. "Hier wird sich vieles ansiedeln", sagt Peter Geitz.

Weil am Fuße der Schwäbischen Alb Hochwasser keine Seltenheit ist, haben die Planer vorsorglich zudem einige Raffinessen eingebaut. So wurde in zwei Biegungen ein Seitenarm angelegt, ein Abzweig, in dem das Wasser bei normalen Wasserständen still steht. Schwillt der Fluss an, kann das Hochwasser über diese so genannte Flutmulde zusätzlich abfließen. Um die Flussufer dabei gegen die Erosion zu schützen, haben die Planer unterschiedlichste Baustoffe verwendet, die ebenfalls fast alle biologischer Natur sind, wie der Landschaftsarchitekt beim Ortstermin erklärt. Dazu gehören beispielsweise dicke Kokosmatten, zwischen die schnell austreibende Weideäste und Junggehölze eingelegt wurden, die mit ihrem dichten Wurzelgeflecht den Boden dauerhaft "festhalten" sollen.

An anderen Stellen, die besonders gefährdet sind, wurde das Ufer mit so genannten Holzgrünschwellen

befestigt, einer Kombination aus Stämmen als Stützgerüst und verschiedenen Pflanzen. Rund 650 Bäume und Sträucher sind entlang der Ufer gepflanzt worden, allesamt gebietsheimische Arten wie beispielsweise Bergahorn, Esche, Schwarzerle, Haselnuss und Holunder. Als besonderes Schmankerl haben die Planer in einer Außenkurve einen gewaltigen Verbau aus Wurzelstöcken konstruiert, wobei der Rest des jeweiligen Baumstamms umgedreht wie eine Ramme in der Erde steckt und die Wurzelballen einerseits die Uferränder sichern und gleichzeitig als Lebensraum dienen. Ingenieurbiologische Bauweisen nennt sich diese besondere Disziplin. "Was für den Hochbauer Beton und Stahl, sind für uns Erde und lebende Pflanzen", sagt Geitz.

"Hier entsteht ein besonderes Kleinod, das Lebensraum für eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen sein wird."

Obendrein stand beim Flussbettbau jede Menge Juragestein zur Verfügung, das ebenfalls die Natur frei Haus geliefert hat. Der größte Teil des Bachlaufs liegt in der Geologie des schwarzen Juras, dessen Schichten bekannt dafür sind, dass sich darin besonders viele Fossilien finden. Der Holzmadener Schiefer, wie das Gesteinspaket auch genannt wird, prägt nun an einigen Stellen als natürliche geologische Formation die Bodenstruktur des Flussbetts, wobei die Gestalter beim Bau darauf achten mussten, dass keine Barrieren entstehen und jederzeit Wanderbewegungen in alle Richtungen möglich sind. So leben in der Lindach unter anderem Bachforellen, die vorzugsweise in den Oberläufen der Gewässer laichen und je nach Lebensphase entsprechend weit zurückschwimmen müssen. Über 800 solcher Forellen wurden vor der Trockenlegung aus dem alten Teilstück

THEMA 13

abgefischt und stromaufwärts wieder ausgesetzt. Außerdem sind den Biologen auch 40 bis 50 Exemplare der seltenen Steinkrebse ins Netz gegangen, was zweifelsfrei zeigt, so Peter Geitz, "wie gut der gewässerökologische Zustand und die Wasserqualität der Lindach sind".

Auf rund eine Million Euro beläuft sich das Auftragsvolumen für die Verlegung des Flussbettes. Die Bagger haben dafür knapp 30.000 Kubikmeter Erde und Gestein aus dem Boden geholt. Der neue Verlauf konnte dabei besonders exakt nach den Vorgaben der Planer gegraben werden, weil sozusagen mit System gebaggert wurde. Das Bauunternehmen Fischer Weilheim GmbH, der Hauptauftragnehmer, hatte für die Maßnahme modernste Bagger mit GPS-gestützter Maschinensteuerung eingesetzt, die sich ohne jegliche Vermessungspunkte in der Landschaft präzise nach den digitalen Geländedaten der Planunterlagen durch den Boden graben können. Als Vorgabe diente das Geländemodell der zweidimensionalen hydraulischen Berechnung, das der Hydrauliker des Planungsbüros für die Berechnung der neuen Fließstrecke aufgestellt hatte. "Das ist die beste Methode. Genauer und schneller kann man das nicht machen", sagt Diplom-Ingenieur Nico Hofmann.

Im Spätherbst vergangenen Jahres konnte der Hebel bereits umgelegt werden, seither fließt die Lindach auf neuen Wegen. Bevor das alte Flussbett gesperrt und das neue geflutet werden konnte, musste noch eine Brücke gebaut werden, ein 13 Meter langer Überweg für Spaziergänger, Jogger und Radfahrer, der die Wege links und rechts der Lindach verbindet. Der alte Steg war mit der Umgestaltung abgerissen worden. In der ursprünglichen Planung für den Brückenbau war ein Konstrukt von doppelter Länge vorgesehen, das zudem noch eine zusätzliche Stütze mitten im Flussbett benötigt hätte. Ein Fremdkörper im Biotop. "Wir haben die Planung auf größtmögliche Naturnähe hin optimiert und den Übergang auch im Sinne der Wasserwirtschaft so unauffällig wie möglich gehalten", sagt Nico Hofmann.

Das erste heftige Hochwasser hat der neue Streckenabschnitt derweil schon hinter sich, kurz vor dem Jahreswechsel, die erste bestandene Bewährungsprobe. Zwar fließt die Lindach seither etwas anders als ursprünglich geplant um eine kleine Insel herum, das sei aber auch durchaus gewollt, betont Landschaftsarchitekt Peter Geitz. Die Natur soll sich in dem neuen Verlauf ihren eigenen Weg suchen dürfen, natürlich in einem vorgegebenen Rahmen. "Der Bach darf hier machen, was er will", sagt Geitz, der sich sicher ist, "dass hier ein besonderes Kleinod entstehen wird, das Lebensraum für eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen sein wird". Eine Vorstellung, die auch dem naturverbundenen Dichter Hauff und seinem Riesen Heim ganz sicher gefallen hätte.







IM BILDE







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 15











IM BILDE





INTERVIEW

"Die Welt dreht sich weiter"

Was bringt das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm für die Wirtschaft des Landes? Ein Gespräch mit den IHK-Präsidenten Georg Fichtner aus Stuttgart und Peter Kulitz aus Ulm über die Chancen einer verbesserten Infrastruktur.

Herr Fichtner, die IHK Stuttgart hat sich in der Vergangenheit recht eindeutig für das Projekt Stuttgart 21 ausgesprochen. Hat sich der Einsatz gelohnt?

Georg Fichtner: Die Interessen unserer Mitglieder zu vertreten, ist unsere zentrale Aufgabe. Die Stuttgarter Kammer hat seit Beginn der ersten Überlegungen die Diskussion unter unseren Mitgliedsunternehmen unterstützt und immer wieder Informationsveranstaltungen organisiert, bei denen das Projekt auch kritisch hinterfragt wurde. Mit der Entscheidung der Vollversammlung, Stuttgart 21 grundsätzlich zu befürworten, hat sich die IHK dann mit einem festen Standpunkt in den Diskurs eingebracht.

Wie stehen Sie persönlich dazu?

Georg Fichtner: Natürlich hat es mich gefreut, dass der Volksentscheid eine mehrheitliche Akzeptanz für das Projekt erbracht hat.

War die Ulmer Kammer in der Vergangenheit ähnlich stark gefordert, Herr Kulitz?

Peter Kulitz: Wir sind sicher die Region, die mit am stärksten von der Schnellbahnstrecke profitieren wird. Daher waren wir auch die Region in Baden-Württemberg, die am meisten für Stuttgart 21 mobilisiert hat. Das Bemerkenswerte am Widerstand ist, dass er die schweigende Mehrheit zum Reden gebracht hat. Es kann nur gut sein, wenn sich die Bürger ernsthaft mit solchen Themen befassen. Man muss für seine Überzeugungen eintreten, was wir immer getan haben. Die Ulmer IHK steht von Anfang an einhellig hinter dem Projekt.

Worin sehen Sie die messbaren Folgen für die Region um die Stadt Ulm?

Peter Kulitz: Laut Prognosen soll die Wirtschaftskraft durch die starke Reisezeitverkürzung dauerhaft um 500 Millionen Euro pro Jahr zulegen. Gleichzeitig ist von bis zu 9.500 zusätzlichen Vollerwerbsstellen auszugehen. Davon wird das ganze Land Baden-Württemberg profitieren, insbesondere aber eben auch die Region Ulm, die mit ihrer ohnehin schon zentralen Lage zwischen den Metropolen München und Stuttgart noch weiter aufgewertet wird.

Welche Erwartungen verknüpfen Sie mit dem Projekt für die Wirtschaft des Landes, Herr Fichtner?

Georg Fichtner: Wir erwarten, dass der Standort weiter gefestigt und gestärkt wird. Das Projekt muss zunächst die verkehrliche Anbindung der Region Stuttgart deutlich verbessern. Und dazu muss die Bahn die Zusagen einhalten, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens gegenüber der jetzigen Situation deutlich zu steigern. So steht es in den Vereinbarungen.

INTERVIEW 19





Peter Kulitz, Präsident der IHK Ulm

Seit der Entscheidung, einen neuen Bahnhof und eine Trasse von Mannheim über Stuttgart nach München zu bauen, sind fast 30 Jahre ins Land gezogen. Haben wir zu lange Planungszeiten in Deutschland?

Georg Fichtner: Natürlich haben wir in Deutschland zu lange Planungszeiten. Zumindest aus Sicht derjenigen, die solche Projekte realisieren wollen, aus Sicht von Planern und Unternehmern. Und wenn Großprojekte dann noch Gegenstand einer intensiven gesellschaftlichen und politischen Auseinandersetzung über ganz grundsätzliche Fragen werden, dauert es noch länger.

Sehen Sie einen Ausweg aus der Misere?

Georg Fichtner: Wenn es uns nicht gelingt, große Infrastrukturprojekte in einer vernünftigen Zeit umzusetzen, wird das gravierende Folgen für die Wirtschaft haben. Wir können nicht aus jedem Bauvorhaben eine Grundsatzdiskussion machen. Es gibt verschiedene gute Ansätze, um die Verfahren zu beschleunigen, mit rechtzeitiger Bürgerbeteiligung, Mediationsprozessen und anderen erprobten Instrumenten. Gleichzeitig müssen aber beispielsweise auch die Kosten von Beginn an ehrlich benannt werden, es darf keine Salamitaktik geben. Wenn wir damit eine Kultur schaffen, in der Entscheidungen wieder respektiert werden, sind wir auf dem richtigen Weg.

Jedes Jahr Verzögerung würde bei Stuttgart 21 viele Millionen kosten. Wird dieses Projekt vor diesem Hintergrund von der Politik ausreichend gefördert?

Peter Kulitz: Seit dem klaren Ergebnis des Volksentscheids ist die doch sehr ablehnende Haltung von Tei-

len der baden-württembergischen Landesregierung einer gewissen Neutralität gewichen. Dennoch kann gerade der Verkehrsminister seine ideologische Gesinnung nicht immer verbergen. Insofern sind die Möglichkeiten der Unterstützung ganz sicher noch längst nicht ausgeschöpft. Hier würde ich mir wesentlich mehr Einsatz und Bewegung für das Land wünschen.

Pardon: Auf den Fildern hat der besagte Verkehrsminister Winfried Hermann nun ausdrücklich wieder Bewegung in die Diskussion gebracht. Der richtige Schritt?

Peter Kulitz: Absolut. Es wäre ein Unding, wenn am Flughafen nicht die beste Lösung realisiert werden würde, selbst wenn es 200 Millionen Euro mehr kostet. Da darf auch das Land nicht auf stur schalten. Es geht um die Zukunft der nächsten Generationen – dabei ist kein Platz für parteipolitische Spielchen und Feilschereien. Die Experten, wenn es welche sein wollen, müssen in der Lage sein, die beste Variante zu finden. Und dann muss die Frage der Finanzierung schnell geklärt werden. Wir werden ganz genau hinschauen, wer dabei welche Bereitschaft mitbringt.

Inzwischen wird überall gegraben und die Zahl der Baustellentouristen übersteigt die der Demonstranten bei weitem. Überwiegt auch unter Ihren Mitgliedern das Interesse am Baufortschritt? Wie ist die Stimmung?

Georg Fichtner: Zunächst einmal herrscht Genugtuung darüber, dass es endlich voran geht und dies auch im Stuttgarter Talkessel sichtbar wird. Und wenn die Partner Land, Stadt, Region und Bahn jetzt auch noch am Filderbahnhof eine bessere Lösung finden, werden das unsere Unternehmen sehr begrüßen.

Waren Sie selber auch schon Baustellentourist?

Georg Fichtner: Als Chef eines weltweit tätigen Ingenieurunternehmens kenne ich viele Großbaustellen. Natürlich ist es immer beeindruckend, wenn eine gigantische Bohrmaschine einen Tunnel gräbt. Aus technischer Sicht ist das, was hier passiert, aber eher etwas Normales als etwas Besonderes.

Peter Kulitz: Auf einer Baustelle entlang der Neubaustrecke war ich noch nicht, bei den Umbauarbeiten am Ulmer Bahnhof natürlich schon. Ich kenne und schätze den Tunnelbauunternehmer Martin Herrenknecht, dessen Tunnelbohrmaschinen bei dem Projekt im Einsatz sind. Es ist faszinierend für mich, was mit Technik alles möglich ist.

Was ist für Sie als Mann vom Fach das Faszinierende an dem Projekt, Herr Fichtner?

Georg Fichtner: Mich wird vor allem faszinieren, wenn Bürger, die das Projekt derzeit noch unverändert vehement bekämpfen, nach dessen Fertigstellung einräumen werden, dass das Ganze doch sinnvoll gewesen ist. INTERVIEW 21

Mit dem Ausbau der Infrastruktur wird Stuttgart künftig an der Technologie-Achse Süd und damit in einer zentraleren Lage als bisher München liegen. Das Niveau auf dem wirtschaftlichen Sektor ist ohnehin schon sehr hoch in der Region Stuttgart, gibt es noch genügend Entwicklungs- und Wachstumspotential?

Georg Fichtner: Das gibt es immer, denn die Welt dreht sich ständig weiter. Natürlich tun sich zunächst auch Engpässe auf, etwa bei brauchbaren Logistikflächen, Fachkräften oder durch die geographische Lage im Talkessel. Umso mehr bedarf es auch angesichts der weltweiten Konkurrenz und dynamischen Entwicklung in Fernost großer Anstrengungen, wenn wir auf Dauer unsere heutige gute Position halten wollen. Dazu brauchen wir eine leistungsfähige Infrastruktur und Unternehmen, denen der Staat steuerlich ausreichend Spielraum gibt, um zu investieren.

Peter Kulitz: In Ulm haben wir mit der Wissenschaftsstadt auf dem Eselsberg, in dem sich Weltfirmen wie Daimler, Audi, Nokia oder BMW angesiedelt haben, einen bedeutenden Entwicklungs- und Forschungsstandort. Wenn Ulm künftig noch besser und schneller erreichbar ist, wird das die Attraktivität dieses Standorts weiter steigern. Die voranschreitende Globalisierung betrifft nicht nur die großen Unternehmen, sondern vermehrt auch kleinere und mittlere Betriebe. Insofern ist eine gute Anbindung an den Luftverkehr elementar. Gleichzeitig ist die neue Flughafenanbindung aber auch gut für die Umwelt. Denn anders als heute ist die Anreise mit der Bahn dann schneller als eine Autofahrt und der Zug wird somit zu einer echten Alternative für die Menschen aus dem Osten des Landes.

In Ulm gibt es nicht nur eine überaus prosperierende Wissenschaftsstadt, sondern auch das Münster mit dem höchsten Kirchturm der Welt, dessen 125. Geburtstag dieses Jahr groß gefeiert wird. Glauben Sie, dass die Verkürzung der Reisezeiten einer Stadt wie Ulm künftig auch mehr Touristen bringen wird?

Peter Kulitz: Die Stadt investiert gerade allein in der Innenstadt mehr als 300 Millionen Euro. Die gesamten Investitionen des Großprojekts lösen einen Hebeleffekt von etwa 1,3 aus. Das bedeutet 30 Prozent zusätzliche Wertschöpfung. Wir alle erwarten, dass es durch die schnelle Anbindung insgesamt einen richtigen Aufschwung geben wird. Es wird dann auch problemlos möglich sein, in Ulm zu wohnen und in Stuttgart zu arbeiten, denn die Fahrzeiten sind künftig ja deutlich kürzer. Dies gilt natürlich aber auch andersherum und gleichermaßen für Touristen.

Georg Fichtner: Schauen Sie doch, wie viele Stuttgarter zwischenzeitlich mit dem französischen TGV nach Paris fahren, seit es eine schnelle und bequeme Anbindung mit dem Zug gibt. Wenn es solche Möglichkeiten gibt, werden sie auch genutzt.



Und diese Möglichkeiten werden sich vielen bieten. 75 Prozent der Bürger im Land leben in Kreisen, die durch kürzere Fahrzeiten, mehr Züge oder umsteigefreie Verbindungen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm profitieren. Wird dies in der öffentlichen Debatte ausreichend gewürdigt?

Peter Kulitz: Nein, leider nicht, was wohl an dem schwerwiegenden Kommunikationsfehler liegt, der begangen wurde. Die Projektnamen suggerieren, dass es lediglich um Stuttgart und allenfalls noch UIm geht. Insofern darf man sich über so manche Einschätzung nicht wundern. Erst viel zu spät wurde versucht, mit dem Projektnamen Baden-Württemberg 21 die enorme Bedeutung für das ganze Land herauszustellen. Zusammen mit der breiten Aufklärung vor dem Volksentscheid ist das noch einigermaßen gelungen. Insgesamt bleibt die Würdigung aber unzureichend.

Georg Fichtner, Präsident der IHK Region Stuttgart



Der Rektor der Uni Ulm, Professor Ebeling, denkt schon laut über gemeinsame Nutzung von Speziallaboren und Vorlesungen der Hochschulen von Stuttgart, Tübingen, Ulm und Karlsruhe an einem zentralen Standort nach, etwa am Landesflughafen. Wird es solche Zusammenführungen auch in der Wirtschaft geben?

Peter Kulitz: Wohin solche Vernetzungen führen können, erleben wir in unserer Wissenschaftsstadt, in der auf Weltniveau geforscht und entwickelt wird. Mit dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm wird nun ein Teilstück der Technologie-Achse Süd geschlossen, die von Karlsruhe über Stuttgart, Ulm, Augsburg und München bis zur Grenze nach Österreich führt. Auf die 41 Städte und Landkreise entlang dieser Achse fallen schon heute 46 Prozent der Bruttowertschöpfung in Süddeutschland und ein Drittel aller deutschen Patentanmeldungen und Forschungsaufwendungen. Durch das Zusammenrücken wird sich dieser Effekt noch weiter verstärken.

Laut Prognos-Studie werden ein Viertel der Menschen, die innerhalb Deutschlands umziehen oder ins Land einwandern, sich für einen Standort entlang dieser Technologie-Achse entscheiden. Gibt es verlässliche Prognosen, wie sich die Wirtschaftskraft in der Region nach Inbetriebnahme der Strecke entwickeln wird?

Georg Fichtner: Das Innenministerium des Landes hat mit seiner gesamtwirtschaftlichen Bewertung im Jahr 2009 festgestellt, dass das Projekt auf jeden Fall positive volkswirtschaftliche Effekte haben wird. Daran hat sich nichts geändert. Positiv auswirken wird sich Stuttgart 21 aber insbesondere dann, wenn die gelungene und zügige Realisierung des Projekts beweist, dass deutsche Ingenieurskunst doch ihren Wert hat.

Wie meinen Sie das?

Georg Fichtner: Ich werde im Ausland immer wieder gefragt, was wir eigentlich treiben. Wenn wir der Welt nicht mehr zeigen können, dass deutsche Ingenieure komplexe Vorhaben realisieren können, wird es für uns in Zukunft immer schwerer werden, im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu sein. Auch dabei ist Stuttgart 21 ein Projekt mit enormer Strahlkraft und Bedeutung für das ganze Land.

INTERVIEW - PLUS 23

Den Unternehmen verpflichtet, dem Fortschritt verbunden

Organisation Die Industrie- und Handelskammern (IHK) sind Körperschaften des öffentlichen Rechts. Alle Gewerbetreibenden und Unternehmen mit Ausnahme reiner Handwerksunternehmen, Landwirtschaften und Freiberufler, die nicht im Handelsregister eingetragen sind, gehören ihnen per Gesetz an. Die IHKs informieren und beraten ihre Mitgliedsunternehmen zu allen wirtschaftlichen Fragen und vertreten gleichzeitig die Interessen der Unternehmen gegenüber politischen Verantwortungsträgern in Land, Bund und EU. Ziel ist die Durchsetzung guter Rahmenbedingungen für freies unternehmerisches Handeln. Zudem übernehmen die Kammern für den Staat zahlreiche Aufgaben in der beruflichen Aus- und Weiterbildung, die Ausstellung von Zolldokumenten oder die Organisation der Prüfungen für die Ausübung genehmigungspflichtiger Tätigkeiten. Die IHK Region Stuttgart mit ihren fünf Bezirkskammern (Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr) ist mit mehr als 150.000 Mitgliedsunternehmen eine der größten der rund 80 IHKs in Deutschland. Der IHK Ulm gehören nach aktuellem Stand etwa 30.000 Mitgliedsunternehmen an.

Zur Person

Georg Fichtner (Jahrgang 1957) wurde am 6. Februar 2013 zum Präsidenten der Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart gewählt. Präsidiumsmitglied ist er seit dem Jahr 2001, seit 2009 führt er den Vorsitz im Bauausschuss. Der gebürtige Stuttgarter hat in Konstanz und Freiburg Jura studiert und ist zugelassener Anwalt am Landgericht Stuttgart. 1989 wurde er Personalleiter im Familienunternehmen Fichtner GmbH & Co. KG. Seit 1999 ist er Vorsitzender der Geschäftsführung und Hauptgesellschafter des Unternehmens. Die Fichtner-Gruppe zählt im Bereich Ingenieurwesen zu den größten unabhängigen Planungs- und Beratungsunternehmen in Deutschland. Sie unterhält ein weltweites Netzwerk von Niederlassungen, Projektbüros und Beteiligungsunternehmen in mehr als 50 Ländern mit rund 2.000 Beschäftigten.

Zur Person

Peter Kulitz (Jahrgang 1952) wurde 2003 zum Präsidenten der Industrie- und Handelskammer Ulm gewählt, seit dem Jahr 2010 hat er auch das Amt des Präsidenten des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertages inne. Zudem ist er unter anderem Mitglied im Mittelstandsbeirat des Landes Baden-Württemberg und Begründer der Internationalen Schule Ulm/Neu-Ulm. Der gebürtige Mindelheimer hat an den Universitäten Tübingen und München Rechts- und Wirtschaftswissenschaften studiert und 1983 mit dem Thema "Unternehmensspenden an politische Parteien" zum Dr. jur. promoviert. 1983 gründete er die Ulmer Anwaltskanzlei Dr. Kulitz & Kollegen, deren Senior Partner er noch heute ist. Seit 1997 ist er Geschäftsführender Gesellschafter der ESTA Apparatebau GmbH & Co. KG, einem der führenden Unternehmen im Bereich der Absaugtechnik mit Sitz in Ulm und Senden. Am Ulmer Standort sind etwa 150 Mitarbeiter beschäftigt.



PORTRÄT

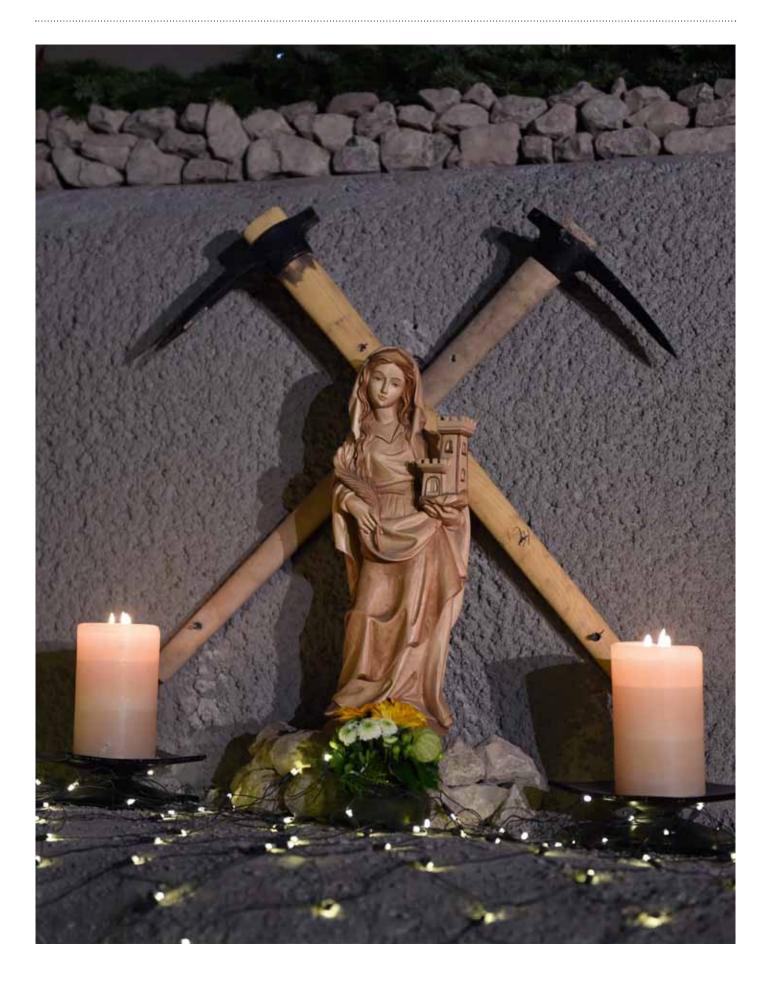
Die Aura der Barbara

Tunnelbau ist ein gefährliches Geschäft. Nicht von ungefähr gibt es das Amt der Schutzpatronin. Eine bedeutsame Aufgabe, die weit mehr ist als religiöse Folklore. when eines nicht mehr fernen Tages die ersten Züge unter dem Rosensteinpark hindurch in den neuen Tiefbahnhof rollen, dann auch deshalb, weil Simone Herrmann einen gewichtigen Beitrag dazu geleistet hat. Nicht nur, dass der Tunnel zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt ihren Namen trägt, weil sie das Amt der Schutzpatronin übernommen hat, der irdischen Vertreterin der Heiligen Barbara. Sie war es auch, die eine Schutzheilige aus Holz eigenhändig 25 Meter tief in den Untergrund gebracht und in eine Nische am Stolleneingang gestellt hat, wo die Heilige Barbara seither über allen und allem wacht. "Ich bin sehr stolz darauf, dass ich für dieses Amt gefragt wurde und Namensgeber für den Tunnel bin", sagt die Architektin.

Die irdische Vertreterin der Heiligen Barbara. Dass damit viel mehr verbunden ist als religiöse Folklore, ist Simone Herrmann seit ihrer Inthronisierung längst bewusst geworden und an diesem feierlichen Nachmittag überall zu spüren. In allen Tunnelröhren entlang der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, auf den Fildern und im Stuttgarter Talkessel sind die Mineure und Ingenieure in ihrer Festtagsmontur zusammengekommen, um sie zu feiern, die Heilige Barbara, die Glück bringen und ihre schützende Hand über die Bergleute halten soll. "Die Menschen haben ein ehrliches Interesse am persönlichen Kontakt und es ist ihnen wichtig, dass ich regelmäßig da bin und mit ihnen rede", sagt die engagierte Tunnelpatin. Oder, wie es Kapo Günther ausdrückt, an dessen mitunter ausufernde Kärntner Mundart sich Simone Herrmann erst etwas gewöhnen musste: "Koa Barbara, koa Tunnel,"

wischenzeitlich verstehen sie sich prächtig untereinander, was sich etwa auch darin zeigt, dass Simone Herrmann zu ihrem Geburtstag jede Menge Mails und Handynachrichten geschickt bekommen hatte, beste Wünsche von ihren Bergleuten. Im Gegenzug bringt sie bei ihren Besuchen unter Tage immer eine Kleinigkeit mit. Das Interesse für die anspruchsvolle Arbeit der Bergleute ist bei der Diplom-Ingenieurin ohnehin vorhanden, es wurde ihr sozusagen in die Wiege gelegt: Der Vater führte einst ein Rohbauunternehmen, sie selbst betreibt seit vielen Jahren zusammen mit ihrem Mann, dem Regionalpräsidenten Thomas Bopp, ein Architekturbüro, weshalb sie häufig auf Baustellen aller Art anzutreffen ist. Mit einem Krankorb 25 Meter in die Tiefe gelassen und von erfahrenen Mineuren in die Kunst des Tunnelbaus eingeführt zu werden, war aber dennoch etwas ganz Besonderes für sie. "Jetzt kann ich wirklich erahnen", sagt sie, "was es bedeutet, hier zu arbeiten."

Auch Gerlinde Kretschmann, Tülay Schmid, Beate Dietrich, Susanne Ramsauer, Selma Gutscher und die anderen Patinnen haben zwischenzeitlich eine Ahnung **PORTRÄT**







Haben den Dreh raus: die Patinnen Simone Herrmann und Gerlinde Kretschmann (re) davon. "Der Tunnelbau ist bis heute eine hohe Kunst. Auf der Baustelle sind unheimlich viele verschiedene Berufe vertreten und alle müssen an einem Strang ziehen, um diese gewaltige Aufgabe zu bewältigen", sagt beispielsweise Gerlinde Kretschmann, die Frau des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann. Das Patenamt sei eine verantwortungsvolle Aufgabe, die sie gerne übernommen habe. "Ich werde an die vielen schönen Begegnungen mit den Mineuren denken", sagt sie, "wenn ich eines Tages mit dem Zug durch meinen Tunnel brause."

Ihr Name hängt über dem Portal des Albabstiegstunnels, ihrem Patenkind, das auf knapp sechs Kilometern Länge hinab führt von der Albhochfläche nach Ulm. Fasziniert ist die First Lady im Ländle insbesondere von den gewaltigen Maschinen, wie sie sagt, mit denen die Arbeiter millimetergenaue Präzisionsarbeit verrichten. Besonders spannend fände sie dabei, so die ehemalige Grundschullehrerin, "dass die Mineure bei ihrer Arbeit in Bereiche vorstoßen, in denen zuvor noch nie jemand war".

Auch Gerlinde Kretschmann selber ist in ihrem Amt bereits in solche Bereiche vorgestoßen – oder besser gesagt gezogen worden: Bei der Tunneltaufe im Juni vergangenen Jahres wurde sie kurzerhand von einem Baggerfahrer geschnappt und auf den Fahrersitz manövriert, wo sie dann die Hebel der Maschine bedienen musste. "So ein riesiger Bagger, mir haben damals ganz schön die Knie gezittert", sagt sie noch heute.

Wie wichtig die Tradition um die Heilige Barbara im Bergbau ist, zeigt sich schon daran, dass am Barbaratag trotz Termindruck in sämtlichen Tunnelröhren die Maschinen stillstehen. Die Hauptdarsteller, um die sich an diesem Tag alles dreht, sind die Patinnen, die unter Tage mit warmem Applaus empfangen werden, unzählige Hände schütteln, Blumensträuße bekommen, Geschenke mitbringen, mit schönen Reden bedacht werden, selber die richtigen Worte finden und vor allem die Herzen der Bergleute rühren müssen. Gerlinde Kretschmann etwa hat an diesem Tag auch "ihren" Baggerfahrer von einst wieder getroffen, was eine überaus herzliche Begegnung war, wie sie betont: "Inzwischen sind mir Marek und seine Kollegen richtig ans Herz gewachsen."

Mitgebracht hat Gerlinde Kretschmann zum Festakt im Albabstiegstunnel mit 250 Bergleuten und zahlreichen Ehrengästen etliche Hefezöpfe, im Fildertunnel wird den Mineuren zur gleichen Zeit Kirschkuchen gereicht. Zwei Bleche voll hat Tülay Schmid davon gebacken, eines davon trägt zur Feier des Tages ihr Ehemann Nils PORTRÄT 27



Nimmt ihr Amt auch jenseits des Barbaratags durchaus ernst: Tülay Schmid

Schmid in den Tunnel, der baden-württembergische Finanzminister. Die Beurener Süßkirschen habe sie selber im Garten der Oma gepflückt, erzählte die Schutzpatronin in ihrem Grußwort, was den Bergleuten gefällt. Persönlich und herzlich soll es sein, das Verhältnis zwischen ihnen und ihrer Schutzpatronin. "Für die Leute ist es enorm wichtig, dass sie eine gute Beziehung zu ihrer Tunnelpatin haben", sagt Robert Pechhacker, der zuständige Projektleiter seitens der Arbeitsgemeinschaft ARGE ATCOST21 für den Fildertunnel. Es sei im Bergbau lange Tradition, dass jeder Tunnel eine Patin bekomme, so der Bauingenieur aus Niederösterreich: "Um uns allen Glück zu bringen."

ine Portion Fortune gehört auch beim Bergbau dazu, in dem es gemeinhin dunkel vor der Hacke ist. Überwiegend ist in dem Geschäft freilich Können gefragt. Mit welch' ausgefeilter Technik Tunnel ins Gestein und durch unterschiedlichste geologische Formationen gebohrt werden, hat Tülay Schmid zur Vorbereitung auf die Barbarafeier ausgiebig in Erfahrung gebracht, wie sie sagt. "Als Tunnelpatin darf man jederzeit die Baustelle besuchen und fragen, was einem einfällt", erzählt sie. "Wie bei der Sendung mit der Maus." Der ehrenwerten Festgesellschaft verrät sie dann in ihrem Grußwort, dass sie aus dem Staunen nicht mehr heraus-

gekommen sei. "Etwas Großes nimmt hier seinen Lauf." Bei Sätzen wie diesen glänzen die Augen der Bergleute, die ihre Patin längst ins Herz geschlossen haben. Aus ihrer Familiengeschichte wisse sie, was es bedeute, "wenn man die Heimat verlässt, um sein Brot zu verdienen und die Familie zu ernähren", erzählt sie den Arbeitern, die überwiegend aus Österreich kommen, aus Kärnten oder der Steiermark. Tülay Schmid ist die Tochter türkischer Eltern, eine gläubige und bekennende Muslima, die weltoffen und aufgeschlossen genug ist, einem christlich geprägten Ritual wie dem Barbaratag beizuwohnen. Auch das beeindruckt die Bergleute, denen sie von der "ausgeprägten Willkommenskultur dieses gesegneten Landes" berichtet. Und noch etwas verbindet die Juristin mit ihrer Patenrolle. "Ich komme aus einer Arbeiterfamilie, mein Vater war Schriftsetzer", betont sie: "Dadurch spüre ich einen emotionalen Bezug zu diesem Amt."

erade diese emotionale Auseinandersetzung mit der Patenschaft, die starke Gefühlsverbundenheit, zeichnet die Tunnelpatinnen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke aus, wie sie auch heißen. "Es ist eine große Ehre für mich, dieses Amt ausüben zu dürfen und ich habe großen Respekt vor der Arbeit der Mineure, weil ich weiß, wie beschwerlich und gefährlich die Arbeit unter Tage ist", sagt Selma Gutscher, die Patin des Feuerbacher



Zwei Frauen, eine Mission: Selma Gutscher (oben) und Beate Dietrich

Tunnels ist und Ingenieurin der Projektgesellschaft. Um die Verdienste aller Beteiligten zu würdigen, sei hier ausnahmsweise keine Prominente aus Politik oder Wirtschaft zur Schutzpatronin gemacht worden, "sondern eine Frau aus den eigenen Reihen", erklärt sie. Ihre Kollegen hätten sie für dieses Amt vorgeschlagen. "Ich habe mich riesig gefreut, dass die Wahl auf mich gefallen ist", sagt die Ingenieurin, die sich auf den "Gänsehaut-Moment" freut, wenn sie eines Tages durch ihren Tunnel fährt. Gebaut mit dem Segen der Heiligen Barbara. "Ich finde es toll, dass dieses Brauchtum auch in unserer heutigen Zeit noch gepflegt wird", sagt sie. "Es bringt die Sehnsucht der Mineure nach göttlichem Schutz bei ihrer Arbeit zum Ausdruck."

uch Beate Dietrich, Bezirksvorsteherin von Stuttgart-Wangen und Tunnelpatin der Zuführung Ober-/
Untertürkheim, spürt eine gewisse Ehrfurcht, wann immer sie ihrer Baustelle in der Ulmer Straße einen Besuch abstattet. Sie ist sozusagen die Schutzpatronin der ersten Stunde: Ihr Tunnel war der erste innerhalb des Projekts, der im Dezember 2013 auf Stuttgarter Boden in Angriff genommen wurde. Ein Meilenstein in der Geschichte von Stuttgart 21. "Ich habe Steine angefasst, die zuvor noch niemand berührt hat und bin auf einer Stelle gestanden, auf der noch kein Mensch vor mir stand", sagt sie.

Um zu diesem Erlebnis der besonderen Art zu kommen, hat Beate Dietrich sogar ihre persönlichen Grenzen überwunden. Sie absolvierte eigens für die Tunneltouren ein Höhenangsttraining, um sich mit dem Korb 37 Meter in die Tiefe hieven lassen zu können, was zwischenzeitlich vollkommen problemlos funktioniert. Mit einem Bagger ist sie auch schon gefahren und sie hat selber eine Sprengung ausgelöst. "Das sind unglaubliche Erfahrungen, die man sonst nicht machen kann", sagt sie. Was die Be-

zirksvorsteherin an ihrem "hohen Amt" noch schätzt, sind die Informationen, die sie bei ihren Besuchen "aus erster Hand bekommt", wie sie sagt. "Das ist sehr hilfreich für mich und wichtig für die Bürger in meinem Stadtbezirk", so die 57-jährige Stuttgarterin. "Ich nehme die Betroffenheiten der Anwohner und Bürger sehr ernst und gehe schon deshalb häufig auf die Baustelle."

auhelm, Grubenlampe, Stiefel, Jacke und orangefarbene Hose hängen in ihrem Büro, ihre Matschhose, wie ihre Enkeltochter immer sagt. Für die praktische Ausrüstung hat Beate Dietrich sich bei den Bergleuten unter anderem mit einem Topf selbstgemachtem Gulasch bedankt, seither sind die Mineure auf den Geschmack gekommen. "Je mehr man weiß, umso neugieriger wird man", sagt die Patin, die ihr Amt durchaus als Privileg sieht und längst Gefallen gefunden hat an der "einmaligen Chance", die sie neben der Verantwortung als Schutzpatronin hat. "Vorher habe ich fast gar nichts gewusst über den Tunnelbau und die Sitten und Bräuche im Berg. Jetzt weiß ich sehr viel darüber", sagt Beate Dietrich, die es bewusst nicht mit ienem Unterhändler aus Schillers Wallenstein hält, dem der Dichter jenes berühmte Zitat in den Mund gelegt hat: "Ich habe hier bloß ein Amt und keine Meinung." Sie sei absolut davon überzeugt, sagt Beate Dietrich stattdessen, "dass hier das Richtige getan wird."



PORTRÄT 29



KURZ NOTIERT



Archäologische Funde auf der Bahnhofsbaustelle

Stuttgart 21 steht für eine neue Zeit. Lange bevor die ersten Züge durch den Tiefbahnhof rollen, haben sich Archäologen mit der Vergangenheit befasst, und das ziemlich gründlich.

Dort, wo der Trog für den neuen Bahnhof entsteht, haben die Experten bei Ausgrabungen mancherlei Spuren früher Besiedelungen konserviert. Darum wird es bei einem Vortrag am 7. Mai um 18.30 Uhr im Stuttgarter Turmforum gehen. Anmeldungen unter veranstaltungenæturmforum.de mit dem Betreff "Denkmalschutz". Darüber hinaus sind weitere Aktivitäten des Turmforums geplant. So wird es in der Osterzeit eine Reihe von Führungen auf den Baustellen geben. Am Dienstag nach Ostern stehen die Bauleute am Fildertunnel Rede und Antwort. Am Ostersamstag führen Mitarbeiter die Baulogistik vor. Die Führungen werden zwischen 9 und 16 Uhr stattfinden. Interessenten können sich vormerken lassen unter veranstaltungen@turmforum.de mit dem Betreff "Führungstag Fildertunnel" oder "Baulogistik". Das Team des Stuttgarter Turmforums freut sich über Ihre Post. www.be-zug.de/ausgrabungen

Auf der Albhochfläche geht es weiter voran

Die Deutsche Bahn AG hat bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auf der Albhochfläche den Auftrag für den Streckenabschnitt Merklingen-Hohenstadt an eine Arbeitsgemeinschaft der Bauunternehmen Leonhard Weiss aus Göppingen und Bauer Spezialtiefbau aus Schrobenhausen vergeben. Das Auftragsvolumen liegt bei rund 87 Millionen Euro. "Wir legen beim Bau der Neubaustrecke auf der Albhochfläche ein hohes Tempo vor", sagt Dr. Stefan Kielbassa, der DB-Projektleiter für die Abschnitte Albhochfläche, Albabstieg und die Einbindung in den Hauptbahnhof Ulm. Für den mit 21 Kilometern längsten Abschnitt des Projekts ist damit der letzte von vier großen Bauaufträgen vergeben. Der Streckenabschnitt zwischen Merklingen und Hohenstadt enthält zwei besondere Herausforderungen: den 394 Meter langen Tunnel Merklingen und die 378 Meter lange Unterfahrung der Autobahn bei Hohenstadt. "Mit beiden Tunneln werden keine topografischen Hindernisse durchquert. Wir bauen die zweigleisigen Tunnel in offener Bauweise, um bestehende Straßen zu unterfahren. Die Herausforderung für die Ingenieure liegt hier in der Gleichzeitigkeit von Bauen und Aufrechterhalten der Straßenverkehre", erklärt Kielbassa. Beim Merklinger Tunnel betrifft dies sowohl die Autobahnanschlussstelle Merklingen der Fahrtrichtung München sowie die Landstraße 1230, im Bereich von Hohenstadt unterquert der Tunnel direkt die Bundesautobahn A8 Karlsruhe-München. Im ersten Streckenabschnitt der Albhochfläche zwischen Dornstadt und Temmenhausen haben die Projektpartner im Mai 2012 den Spatenstich für die Neubaustrecke zusammen mit dem sechsstreifigen Ausbau der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm-West gefeiert. Seither wurden an insgesamt neun Stellen, an denen die Neubaustrecke bestehende Straßenverbindungen kreuzt, die entsprechenden Brückenbauwerke fertiggestellt: sechs Straßenüberführungen und drei Eisenbahnüberführungen. Www.be-zug.de/albhochflaeche



Mustervertrag regelt die Entschädigung von betroffenen Immobilieneigentümern

Die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und der Stuttgarter Haus- und Grundbesitzerverein haben sich auf einen Muster-Gestattungsvertrag verständigt, der den Eigentümern für die Unterfahrung ihrer Grundstücke für das Projekt Stuttgart 21 künftig angeboten werden soll. "Der bilaterale Austausch war für alle Seiten ein Gewinn", so Peter Sturm, Geschäftsführer der Projektgesellschaft und Dr. Klaus Lang, Vorsitzender von Haus & Grund Stuttgart. "Die Eigentümer erhalten eine Vertragsvorlage, die die Belange der Beteiligten berücksichtigt und zufrieden stellt." Der Mustervertrag regelt unter anderem die Entschädigung der Eigentümer für die Unterfahrung des Grundstücks beispielsweise durch einen Tunnel. Die Entschädigungshöhe wird mit Hilfe eines eigens für die Stuttgarter Verhältnisse erstellen Gutachtens von Prof. Ingold vom Freiburger DIA-Institut ermittelt. Das Gutachten beruht in den Grundsätzen auf dem bundesweit anerkannten sogenannten "Münchner Verfahren". Der Vertrag bietet die Möglichkeit, die von der Bahn vorgeschlagene Entschädigung zu akzeptieren und bis zu fünf Jahre später die endgültige Entschädigung in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren behördlich ermitteln zu lassen. "Mit dieser Option stellt sich kein Eigentümer schlechter, wenn er die von der Bahn angebotene Entschädigung jetzt annimmt", so Geschäftsführer Peter Sturm. "Wir haben – im Gegensatz zu manch anderen – nie in Abrede gestellt, dass die Bahn grundsätzlich Anspruch auf die Gestattung der Unterfahrung hat." Bezüglich des Bewertungsansatzes hat Haus & Grund insbesondere in zwei Punkten aber andere Ansätze. "Wir meinen, dass nicht nur der reine Bodenwert, sondern auch die Gebäude mit einzubeziehen sind, zudem dürfen nicht nur Teilflächen, sondern es muss das gesamte Grundstück entschädigt werden", erläutert Geschäftsführer Ulrich Wecker die Position von Haus & Grund Stuttgart, dessen 20.000 Mitglieder allein in Stuttgart 70.000 Wohnungen haben. Dwww.be-zug.de/entschaedigung

PERSÖNLICH



Baut einen neuen Abstellbahnhof: **Sebastian Glöckner, 37.**

Bauingenieur und
Projektabschnittsleiter

Was macht eigentlich ... Herr Glöckner?

Was genau ist ihr Job bei der Bahn?

Ich bin als Projektleiter dafür verantwortlich, dass die Stuttgart-21-Strecken vom Hauptbahnhof nach Ober- und Untertürkheim und auch der Abstellbahnhof an die bestehenden Strecken angebunden werden. Bevor ich hier angefangen habe, war ich etliche Jahre Ingenieur in der freien Wirtschaft, habe in Norwegen Autobahnen gebaut und vieles mehr. In Sachen Bahnprojekte bin ich seit fünf Jahren unterwegs. Diesen Abschnitt von S 21 zu betreuen ist aber mit Sicherheit die bisher spannendste und interessanteste Aufgabe.

Was ist die größte Herausforderung dabei?

Der Abstellbahnhof in Untertürkheim ist sicher das Highlight in meinem Bereich. Der Abschnitt ist einer der letzten, die noch planfestgestellt werden müssen. Ende vergangenen Jahres haben wir dafür neue Unterlagen zur Genehmigung eingereicht. Die Bahn hat zudem das Betriebskonzept noch einmal optimiert, damit können wir zwei große Überwerfungsbauwerke einsparen. Das ergibt Vorteile bei den Kosten und vermeidet den Lärm in der Höhe. Weil sich aber nun sämtliche Gleise auf einer Ebene über Weichen kreuzen, mussten wir den gesamten Betrieb neu planen.

Die verkehrlichen Konflikte, die an Kreuzungsstellen entstehen, sind viel diskutiert worden...

... wir haben mit einer Simulation zweifelsfrei nachgewiesen, dass ein konfliktfreier Betrieb möglich ist und die

Kapazität ausreicht, um in Nebenzeiten genügend Regionalverkehrszüge abstellen zu können, damit sie zur Hauptverkehrszeit wieder schnell auf der Strecke sind. Kniffliger in diesem Bereich ist eher das Thema Artenschutz.

Wo liegt das Problem?

Auf dem Areal des neuen Abstellbahnhofs leben etwa 4000 Eidechsen, die alle eingesammelt und umgesiedelt werden müssen, bevor wir dort bauen können. Das ist nur im Frühjahr und Spätsommer möglich, weshalb die Biologen vermutlich zwei bis drei Absammelperioden brauchen werden.

Wann ist der geplante Baubeginn?

Wir gehen davon aus, dass die Erörterung noch in diesem Jahr durchgeführt wird, Mitte/Ende 2017 wollen wir dann mit dem Bauen beginnen. Gleichzeitig gehört zu unserem Abschnitt ja noch die Anbindung des neuen Obertürkheimer Tunnels an die bestehende Hauptstrecke nach Ulm. Deren besonderer Reiz liegt darin, dass sie unter laufendem Betrieb gebaut werden muss, unter rollendem Rad, wie wir sagen.

Wie gefällt es Ihnen als Globetrotter im Schwabenland?

Die Region hier gefällt mir nicht nur, ich habe hier mit meiner Frau und unseren drei Mädels eine neue Heimat gefunden. Wir leben zwischenzeitlich schon seit zehn Jahren in Crailsheim und das werden wir wohl auch noch, wenn Stuttgart 21 längst in Betrieb genommen worden ist.

Tunnelbohrmaschinen

werden aktuell für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm eingesetzt.

553 000 Tübbingsteine

werden bei Stuttgart 21 für die Auskleidung der Wände im Fildertunnel benötigt.

20 Millionen Tonnen

Steine und Erde fallen entlang der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm als Aushub an.

230_0000 Besucher

zählte das Turmforum im Stuttgarter Hauptbahnhof im Jahr 2014.