

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



REPORTAGE

Christoph Ingenhoven und
die Kelchstützen für Stuttgart 21 **SEITE 18**

INTERVIEW Wie Oberbürgermeister Fritz Kuhn zum Projekt steht **SEITE 4**

THEMA Durchbruch am Steinbühlentunnel nach nur 28 Monaten Bauzeit **SEITE 24**

PORTRÄT Europas größte Felsfräse wirbelt reichlich Staub auf **SEITE 10**



INHALT

INTERVIEW

„Der Dialog hat sich verbessert“:
OB Fritz Kuhn über Stuttgart 21 **4**

PORTRÄT

Zerknirschend und PS-stark:
Herrn Teufels gewaltige Felsfräse **10**

IM BILDE

14

THEMA

Nach 18 Jahren blickt der Architekt
freudig auf die erste Kelchstütze **18**

REPORTAGE

Eine Baustelle zum Anfassen:
Am Alaufstieg geht's schnell voran **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

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, Vereinsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 3, 5 – 13, 14, 15, 19 – 28, 30 – 32),
Arnim Kilgus (14, 15, 25, 26), Moritz Kraemer (16),
Gerald Ramsbacher (30)

Auflage: 80.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Frühjahr 2016.

VORWORT

Es gibt Momente im Leben, die so besonders sind, dass sie sich tief ins Gedächtnis einbrennen. Franz Beckenbauer, der schon bessere Tage hatte, stand beispielsweise 1990 auf dem Rasen im Olympiastadion von Rom, als seine Mannschaft den Weltmeistertitel gewonnen hatte. Die Hände in den Hosentaschen vergraben, hielt er inne und dachte nach über das, was er geschafft hatte und vermutlich auch über den langen Vorlauf dieses Werks. Ganz ähnlich erging es in etwas kleinerer Dimension jüngst dem Düsseldorfer Architekten Christoph Ingenhoven, als er zum ersten Mal vor der frisch betonierten Kelchstütze auf der Baustelle im Mittleren Schlossgarten stand. „Das war ein wirklich bewegender Moment für mich“, sagt der Baumeister über diesen Augenblick. Er hatte lange auf ihn warten müssen, weshalb er den Musterkelch prompt mit seinem Smartphone fotografierte. Das kann man gut verstehen, wenn man die Projektgeschichte aus Ingenhovens Warte betrachtet. Im Jahr 1997 hat sein Düsseldorfer Architekturbüro den Wettbewerb zur Gestaltung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs mit einem Entwurf gewonnen, in dessen Zentrum die besagten Kelchstützen und jene viel zitierten Lichtaugen stehen, welche das Bauwerk prägen werden. Inzwischen ist Ingenhoven 18 Jahre älter und hat viele weitere Wettbewerbe gewonnen und so manches neue Gebäude verwirklicht. Allein in Stuttgart währte seine Mission ein bisschen länger, was nichts daran ändert, dass sich der Architekt jetzt ungemein freut, als er den Prototyp seiner markanten Kelchstützen besichtigen durfte, von dem er durchaus angetan war.

Jede der 28 Kelchstützen für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof wiegt annähernd 1.000 Tonnen, jede muss maßgenau gefertigt werden, jede wird mit Spezialbeton gegossen, damit an der Oberfläche möglichst wenige Poren, so genannte Lunker, zu sehen sind. So jedenfalls lautet die Vorgabe des Architekten, dem die Genußtuung im Angesicht des sichtbaren Fortschritts beim Vor-Ort-Termin durchaus anzumerken war. Wortreich schwärmte Ingenhoven vor Pressefotografen und Ingenieuren von poetisch lichtdurchfluteten Räumen, von schneeweißen Betonkonstruktionen und gotischen Kathedralen, um die Idee zu erklären, die hinter der neuen Station steckt. „Der Bahnhof soll ein Ort sein, an dem sich die Menschen gerne aufhalten. Ein Ort mit viel Tageslicht, der weder Heizung noch Kühlung benötigt“, sagte der weitgereiste Rheinländer, der sich in seinem Bauen der Nachhaltigkeit und Ökologie verschrieben hat. Grund genug, dem Baumeister und seinen prägenden Kelchstützen eine größere Geschichte in der 15. Ausgabe des Projektmagazins Bezug zu widmen. Christoph Ingenhoven denkt bereits weiter und stellt sich wie auch der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn die Frage,



Georg Brunnhuber
Vorstandsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.



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

wie es künftig weiter geht rund um den neuen Hauptbahnhof oder genauer gesagt – über ihm. Schließlich hat Stuttgart die Chance, sich ein Stück weit im Herzen neu zu erfinden, wenn die Gleisanlagen, welche heute die Stadt zerschneiden, nicht mehr gebraucht werden. Das Bahnhofsdach wird der Übergang zum Park und zu einem neuen Stadtteil. Doch wie sieht dieser aus? Wenn es nach Christoph Ingenhoven geht, wird die weitere Bebauung im Bereich der heutigen Gleisflächen beispielhaft und vorbildlich sein, und zwar in ökologischer, soziologischer und stadträumlicher Hinsicht.

Ein Ansatz, den auch der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn im Herzen bewegt, was er jetzt auch im Interview mit dem Projektmagazin deutlich gemacht hat. Der Rathauschef hat sich vorgenommen, das Beste aus einem Projekt zu machen, das von seinen Amtsvorgängern Wolfgang Schuster und Manfred Rommel aufs Gleis gesetzt worden ist. Kuhn muss es nun zum Fahren bringen – und hat dabei eine ganz pragmatische Sicht. „Es wird immer Menschen geben, die um den alten Bonatzbau mit seinen Flügeln und als Kopfbahnhof trauern“, sagt er im Interview. „Wenn man sich aber im Landtag oder im Gemeinderat oder bei einer Volksabstimmung entschieden hat, etwas Neues zu beginnen, dann muss man diesem Neuen auch eine Chance einräumen.“

In Stuttgart, wo unter laufendem Bahnbetrieb gebaut wird und zahlreiche Tunnel unter der Stadt gegraben werden müssen, nimmt das Neue mehr und mehr Konturen an. Noch schneller sind die Arbeiter auf der Albhochfläche vorangekommen. Dort ist nach nicht einmal 28 Monaten Bauzeit im Steinbühlentunnel der Durchschlag zum Filstal gefeiert worden – ein halbes Jahr früher als geplant. Es war ein Moment für die Geschichtsbücher, der an diesem Nachmittag von zahlreichen Handykameras für immer festgehalten worden ist. Grund genug, auch diesen besonderen Tag in Text und Bild zu würdigen. Der exakt 4.847 Meter lange Steinbühlentunnel, der als erster Tunnel der Neubaustrecke am 19. Juli 2013 symbolisch angeschlagen worden war, ist fertig gegraben. Auch viele interessierte Bürgerinnen und Bürger haben sich davon am Tag der offenen Baustelle vor Ort ein Bild gemacht. Ein recht gutes Fotomotiv gibt freilich auch jenes gelbe Ungetüm ab, das ein wenig an einen stählernen Riesen-Maulwurf erinnert. Seit einigen Wochen wirbelt der Gigant abseits der A 8 jede Menge Staub auf. Ein Anblick, den man nicht alle Tage zu sehen bekommt – schon gar nicht in diesen Dimensionen: Es ist Europas größte Fels- und Grabenfräse, die momentan auf der Albhochfläche die Arbeiten an der Neubaustrecke vorantreibt und dabei den bisherigen Vortrieb aus Bohren und Sprengen abgelöst hat. Auch dieser besonderen Maschine widmen wir eine Geschichte in dieser Ausgabe. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre des Magazins.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

INTERVIEW

„Dem Neuen eine Chance“

Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn über Stuttgart 21 und dessen städtebauliche Dimension, über den neuen Umgang mit einem Projekt, das seine Vorgänger aufs Gleis gesetzt haben – und über die Notwendigkeit von Bürgerbeteiligung in seiner Stadt.

Herr Kuhn, in kaum einer anderen Stadt wird gerade so viel gebaut wie in Stuttgart. Überwiegt bei Ihnen die Freude über die hohe Wertschöpfung und Wertschätzung oder aber die Sorge über die negativen Begleiterscheinungen des Bauens?

Fritz Kuhn: Für unsere Wirtschaft und die Unternehmen ist es immer gut, wenn sich in einer Stadt viel bewegt. Andererseits finden nicht wenige Bürgerinnen und Bürger, dass derzeit an zu vielen Stellen gleichzeitig gebaut wird. Stuttgart 21 und später auch das Rosensteinquartier sind mit riesigen Baubewegungen verbunden, die unmittelbar Folgen für die Bürger in Bezug auf Baustellenverkehr, Lärm und Luftverschmutzung haben. Die Beschlüsse zum Bau von Stuttgart 21 sind jedoch demokratisch gefällt worden, auch unter direkter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger selbst. Und wenn in solchen Dimensionen gebaut wird, hat das eben Auswirkungen. Umso wichtiger ist es, dass die Deutsche Bahn dafür sorgt, die Belastungen der Bürger zu minimieren.

Hat das Beschwerdemanagement im Stuttgarter Rathaus wegen der vielen Umleitungen, Lärmbelastungen und Staus mehr zu tun als sonst?

Fritz Kuhn: Wir haben generell einen großen Zulauf bei unseren Gelben Karten, auf denen Anliegen und Beschwerden an uns herangetragen werden. Darunter sind natürlich auch Karten aus jenen Stadtquartieren, die bei der Bautätigkeit von Stuttgart 21 besonders berührt sind. Wenn in Wangen in der Nacht gesprengt oder gemeißelt wird oder in Untertürkheim eine Ramme im Einsatz ist, dann mehren sich natürlich die Klagen, die ...

... Sie an die Bahn oder die Baufirmen weiterreichen?

Fritz Kuhn: Zunächst einmal sind die Gelben Karten ein Kommunikationsinstrument zwischen den Bürgern und der Stadt Stuttgart. Wir beantworten jedes einzelne Anliegen selber. Wir können präzise erklären, warum es zu Beeinträchtigungen kommt, wer zuständig ist und an wen sich die Betroffenen wenden können, wenn sie ein spezielles Anliegen haben. Hervorragende Arbeit macht unsere Bürgerbeauftragte für Stuttgart 21, Alice Kaiser, die sich um alle Probleme und Fragen der Bürgerinnen und Bürger rund um das Projekt kümmert. Ihre Arbeit – auch in einer Vielzahl von Bürgerversammlungen – hat sich bewährt. Sie hat bei den Leuten einen guten Stand.

Wie ist ihr das gelungen?

Fritz Kuhn: Frau Kaiser genießt ein hohes Ansehen, weil sie glaubwürdig kommuniziert und nichts verspricht, was nicht gehalten werden kann. Sie hat beispielsweise vorgeschlagen, den unmittelbar von unzumutbarem nächtlichen Lärm Betroffenen Übernachtungen im Hotel anzubieten. Das war ein





Vorschlag, dem die Bahn gefolgt ist, was sehr hilfreich war für die Menschen, die sich große Sorgen wegen der nächtlichen Lärmbelastung gemacht hatten. Voraussetzend Angebote zu machen, Transparenz und Offenheit sind wichtige Faktoren, was wir gegenüber der Deutschen Bahn auch immer wieder betonen.

Wie gestaltet sich mittlerweile die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit der Bahn?

Fritz Kuhn: Der Dialog hat sich verbessert, was unbedingt notwendig war und bei der Ausführung hilft. Mit Manfred Leger wurde ein Geschäftsführer eingesetzt, der weiß, dass es klug ist, mit der Stadt gut zu kooperieren. Gelegentlich werden wir noch enttäuscht, wenn wir eine Information zu spät bekommen, was etwa bei den Problemen mit der Bodenplatte des Tiefbahnhofs oder dem Widerspruch beim Monitoringverfahren für den Grundwasserschutz der Fall war. Man baut in einer Stadtgesellschaft immer am besten, indem man so gut wie möglich mit allen Beteiligten kommuniziert. Wenn man die Bürger nicht einbezieht, insbesondere beim sensiblen Thema Lärmschutz, dann kostet es am Ende des Tages Zeit, wenn es zu Einsprüchen und neuen Verfahren kommt. Transparenz ist ein guter Baumeister.

Welche Bedeutung hat der neue Bahnknoten mit dem Tiefbahnhof für die Landeshauptstadt?

Fritz Kuhn: Das Projekt hat zunächst natürlich große verkehrliche Auswirkungen auf Stuttgart und die gesamte Region. Gleichzeitig hat das Projekt für uns eine enorme städtebauliche Dimension. Wenn Stuttgart 21 in Betrieb gegangen ist und die alten Gleise abgebaut sind, verfügen wir mitten im Herzen der Stadt über ein beträchtliches Areal – und das in einer Stadt, die unter

großem Flächenmangel leidet. Wir haben uns wegen der herausragenden Bedeutung des neuen Rosensteinquartiers für die Stadtentwicklung dazu entschlossen, im nächsten Jahr eine informelle Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung des künftigen Quartiers durchzuführen. Dafür ist die Zeit jetzt gekommen. Wenn der neue Tiefbahnhof 2021 in Betrieb geht und in der Folge das heutige Gleisfeld geräumt sein wird, wird die Stadt ihre Hausaufgaben zur Entwicklung und Bebauung des neuen Quartiers gemacht haben.

Zur Entwicklung des Quartiers hat es ja schon vor vielen Jahren einen Wettbewerb gegeben, der Siegerentwurf liegt seither in der Schublade. Was wird damit?

Fritz Kuhn: Die alten Überlegungen liegen zwischenzeitlich einfach sehr weit zurück. Wir haben neue Fragen, die uns beschäftigen: Was macht eine nachhaltige Stadt aus und was ist damit verbunden? Wie können wir bezahlbaren Wohnraum in der Landeshauptstadt schaffen? Wie wollen wir in Stuttgart leben? Die Antworten auf diese und viele andere Fragen wollen wir zusammen mit den Bürgern der Stadt suchen.

Was ist der nächste Schritt dabei?

Fritz Kuhn: Wir haben inzwischen ein Unternehmen ausgewählt, das den Prozess der Bürgerbeteiligung entwickeln und begleiten wird. Jetzt werden wir gemeinsam darüber beraten, wie das Beteiligungsverfahren konkret aussehen wird. Die Gespräche darüber haben begonnen. Fest steht, dass wir am Ende des Verfahrens Szenarien haben werden, die uns als Grundlage für Entscheidungen und Wettbewerbe dienen.

Werden Sie von anderen Oberbürgermeistern beneidet um diese Gestaltungsmöglichkeiten mitten in der Stadt?

Fritz Kuhn: Amtskollegen aus anderen Städten schauen ganz genau hin, was in Stuttgart passiert. Und sicherlich wünscht sich der eine oder andere auch freie Flächen in seiner Stadt. So eine Chance hat man natürlich nicht oft. Wir wollen hier nicht irgendwie irgendein Quartier entwickeln, sondern mit einem klugen und durchdachten Konzept zum Wohl der Stadt Stuttgart beitragen. Mein Job ist es, dafür zu sorgen, dass dies so gut wie möglich gelingt.

Ihr Vorgänger Wolfgang Schuster hat eine Philharmonie am Bahnhof vorgeschlagen, andere wünschen sich ein Kongresszentrum. Haben Sie schon konkrete Vorstellungen, wie das Quartier gestaltet werden könnte?

Fritz Kuhn: Wenn ich von einer informellen Bürgerbeteiligung spreche, dann meine ich das ernst. Wir wollen ja gerade offen in das Verfahren gehen, ohne Vorgaben. Da verbietet es sich, zuvor in der Öffentlichkeit lauter Ideen zu verbreiten. Gleichwohl wird das Thema einer auch kulturellen Nutzung aber eine

wichtige Rolle spielen – die Räumlichkeiten im Lindenmuseum entsprechen zum Beispiel nicht mehr den Anforderungen an ein modernes ethnologisches Museum. Ebenso die Frage, ob Stuttgart ein weiteres Tagungs- und Versammlungscenter braucht. Und wenn wir länger nachdenken, fallen uns noch viel mehr Sachen ein. Die Entwicklung dieses neuen Quartiers ist aber kein Wunschkonzert, und auch nicht alles, was sonst nirgendwo Platz findet, kommt automatisch ins Rosensteinquartier. Vielmehr müssen wir uns zuvorderst die Frage stellen, was wir wollen – deswegen die informelle Bürgerbeteiligung – und was uns das wert ist. Denn gute Architektur kostet Geld.

Christoph Ingenhoven, der als sehr guter Architekt gilt, hat neulich für Wirbel gesorgt, weil er mehr Aktivitäten seitens der Stadt gefordert hat. Um nicht zehn Jahre lang auf eine Brache zu starren, wenn der Bahnhof in Betrieb gegangen ist, müssten jetzt die notwendigen Diskussionen geführt werden. Wie gehen Sie mit solcher Kritik aus beruflichem Mund um?

Fritz Kuhn: Diese Äußerungen haben mich zunächst tatsächlich irritiert, zumal ich kurz zuvor noch ein Gespräch mit Herrn Ingenhoven zu diesem Thema geführt hatte. Wir haben dann telefoniert, und das Ganze ist zwischenzeitlich ausgeräumt. Herr Ingenhoven weiß, dass wir uns sehr ernsthafte Gedanken darüber machen, was rund um den Bonatzbau passieren soll.

Strittig ist dagegen noch das Thema Internationale Bauausstellung, das unter anderem vom Verband Region Stuttgart ins Gespräch gebracht wurde. 88 Jahre nach der letzten Bauausstellung, die der baden-württembergischen Landeshauptstadt die Weißenhofsiedlung hinterlassen hat, könnten von einer Neuauflage hinter dem Hauptbahnhof ähnliche Impulse wie damals ausgehen und zentrale Fragen zum Thema „Modernes Wohnen“ angesprochen werden. Wie stehen Sie dazu?

Fritz Kuhn: Das ist gar nicht strittig. Wir machen uns auf den Weg. Dabei stellt sich eine zentrale Frage: Gibt es ein Thema, das zur Stadtkultur passt, das für anspruchsvolles Bauen steht und in die Zukunft weist? Denn nur mit solch einem tragfähigen Thema kann man eine Internationale Bauausstellung bestreiten. Mit dem Thema Entwicklung eines nachhaltigen Quartiers brauchen wir dabei nicht zu kommen, das ist Stand der Technik und wird sowieso von allen gefordert. Was wir brauchen, ist eine inhaltliche Fragestellung, die vollkommen neu ist.

Was könnte solch ein Thema sein?

Fritz Kuhn: Nur als Beispiel, ich könnte mir ein Konzept unter der Überschrift „arm und reich“ vorstellen. Kann es gelingen, dass Menschen mit völlig unterschiedlichem Einkommen in einem Quartier so zusammenle-



ben, dass es zu einer gesellschaftlichen Bereicherung für alle führt? Das könnte ein spannendes Thema sein, das mit vielen Fragen verbunden ist, nicht zuletzt mit der Finanzierungsproblematik. Ich halte absolut nichts davon, in solch einem neuen Quartier nur hochpreisige Eigentumswohnungen zu schaffen ...

... wie das in Stuttgart ja bereits andernorts geschehen ist.

Fritz Kuhn: Beispielsweise das benachbarte Europaviertel, das vornehmlich nach Renditeerwartungen entwickelt wurde. Übrigens stellt sich hier die Frage, wie der Übergang zwischen den beiden Quartieren gestaltet werden kann. Aber zurück zum Weißenhof, die damalige Bauhausbewegung hatte auch ein gesellschaftliches Verständnis vom Bauen, nicht nur von der Ästhetik. Die Architekten und Gestalter waren gleichzeitig auch Sozialreformer. Das ist noch heute in der Weißenhofsiedlung zu sehen und zu spüren. So etwas müssen wir auch hinbekommen, wenn wir eine Internationale Bauausstellung nach Stuttgart holen wollen.

Wer ist an diesen Überlegungen alles beteiligt?

Fritz Kuhn: Zu diesem Thema wird es Gespräche mit Experten unterschiedlicher Disziplinen, mit dem Gemeinderat und mit dem Verband Region Stuttgart geben. Aber auch mit den Bürgerinnen und Bürgern, denn das Thema Bauausstellung wird bei der Bürgerbeteiligung mitdiskutiert. Da erhoffe ich mir wichtige Impulse. Eine Internationale Bauausstellung macht aber eben nur Sinn, wenn man ein herausragendes Thema hat, das auch noch in zehn Jahren bedeutend ist. Die Diskussion darüber jedenfalls muss breit angelegt sein. Vielleicht gelingt es dann ja, zum hundertjährigen Jubiläum der Weißenhofsiedlung eine Internationale Bauausstellung zu bekommen.



Nachdem nun über so konkrete Maßnahmen diskutiert wird, nehmen viele das Projekt Stuttgart 21 anders wahr, als noch zu den Hochzeiten des Protests. Was hören Sie aus der Bürgerschaft in Stuttgart?

Fritz Kuhn: Es gibt Leute, die sind noch immer heftig dagegen. Andere sagen, jetzt schauen wir wenigstens, dass auf den freiwerdenden Flächen was Gescheites passiert. Unsere Bürgerbeteiligung ist da eine gute Gelegenheit, Appetit darauf zu machen. Ich gehe fest davon aus, dass dieses Interesse noch deutlich zunehmen wird, wenn die Bürger den Prozess als Partizipation erleben, wenn sie sich einbringen und mitreden können. In der Vergangenheit sind in diesem Punkt viele Fehler gemacht worden. Ich glaube nicht, dass man heutzutage noch ein großes Quartier ohne Bürgerbeteiligung entwickeln kann. Jedenfalls sollte man das nicht tun, wenn einem Qualität und Akzeptanz wichtig sind.

Anfangs haben viele die Fahne für die Vision Stuttgart 21 geschwenkt – darunter auch und insbesondere Ihre beiden Vorgänger Manfred Rommel und Wolfgang Schäfer. In Ihre Amtszeit fällt nun die Umsetzung des Projekts. Ist das eher eine Freude oder eine Bürde?

Fritz Kuhn: Meine Vorgänger haben die Beschlüsse und Finanzierungsverträge vorangetrieben. Ich werde mit Blick auf die städtebaulichen Chancen nun schauen, dass etwas Gutes dabei herauskommt. Das muss unbedingt gelingen, und zwar in allen Bereichen. Daher setze ich mich auch gerne und mit aller Energie dafür ein, Verbesserungen zu erreichen, wie etwa jetzt beim Filderbahnhof, für den mit einem dritten Gleis eine gute Lösung gefunden wurde. Und Lösung bedeutet in diesem Fall, dass auch die Finanzierung gesichert ist. Es muss im Interesse aller sein, ein optimales Ergebnis zu erreichen, droben auf den Fildern und hier unten in der Stadt. Wir müssen hier ein Quartier mit einer hohen gestalterischen Qualität bauen, das eine positive ästhetische Anmutung hat, die keine Modeerscheinung ist, sondern über einen langen Zeitraum hält. Das ist eine sehr anspruchsvolle Aufgabe.

Stuttgart 21 ist kein Projekt der Landeshauptstadt allein. Welche Bedeutung haben Stuttgart 21 und die Neubaustrecke für Baden-Württemberg?

Fritz Kuhn: In der Metropolregion wollen sich täglich fünf Millionen Menschen von A nach B bewegen, wofür die Straßen längst zu geringe Kapazitäten haben. Wir brauchen daher deutliche Zuwächse beim Öffentlichen Nahverkehr, der zudem gut vertaktet sein muss. Die Zukunft der Mobilität ist eindeutig auf der Schiene zu sehen. Es geht darum, schnell und bequem von einer Stadt in die andere zu kommen. Das ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Es gibt doch heute schon viele Menschen, die beispielsweise in Stuttgart arbeiten und in Mannheim wohnen. Entfernungen werden nicht mehr zuvorderst nach Kilometern beurteilt, sondern nach der Zeit, die es braucht, eine Strecke zurückzulegen. Daran gemessen liegt Mannheim durch den schnellen ICE eben näher an Stuttgart als beispielsweise ein Vorort von Heilbronn.

Zwischen den Stuttgarter Stadtbezirken Degerloch und Weilimdorf liegen nur ein paar Kilometer. Im Feierabendverkehr kann die Fahrt auf dieser kurzen Strecke schon mal zwei Stunden dauern. Wie wollen Sie den Verkehr in ihrer Stadt in den Griff bekommen?

Fritz Kuhn: Also mit dem Auto vielleicht zwei Stunden, aber mit der Stadtbahn schaffen Sie's in einer guten halben Stunde von Degerloch nach Weilimdorf. Ich bleibe dabei, das Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs in Stuttgart und der Region ist die S-Bahn. Und in Stuttgart, teilweise auch über die Stadtgrenzen hinaus, ist unsere Stadtbahn ein sehr

zuverlässiges und bequemes Verkehrsmittel, das hoch geschätzt wird. Eine große Schwäche ist derzeit leider die Unpünktlichkeit der S-Bahn. Hier machen wir mit dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger dem Betreiber Deutsche Bahn aber Druck. Wir bauen das Stadtbahnnetz auch aus, aktuell die U 12, die künftig von Dürrolewang über Vaihingen, die Innenstadt, den Hallschlag bis Remseck fährt. Hinzu kommen wird die Verlängerung der U 6 bis zum Flughafen. Dazu setzen wir auf einen gesunden Mix der Verkehrsmittel, inklusive dem Radverkehr, der mit Hinweisen auf die vielen Hügel in Stuttgart in der Vergangenheit vernachlässigt wurde. Diese Ausrede zieht in Zeiten von Pedelecs nicht mehr. Wir müssen schon aus Umweltschutzgründen mehr für den ÖPNV tun und die Luftqualität in der Innenstadt verbessern. Gleichzeitig muss die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger vereinfacht und modernisiert werden, was in Zukunft über das Smartphone geschehen wird. Die Schwierigkeit dabei ist, möglichst einfache Benutzeroberflächen zu entwickeln, was wir als Stadt gerade intensiv betreiben.

Wo sehen Sie die Fallstricke für die kommenden Jahre des Bauens von Stuttgart 21?

Fritz Kuhn: Entscheidend ist, dass die Bahn die versprochenen und vorgegebenen Zeiten einhält. Die Bahn baut Stuttgart 21, und sie ist für den Fertigstellungstermin 2021 verantwortlich. Dann schwebt über dem Projekt ja immer die Finanzierungsfrage. Der Vertrag aus dem Jahr 2009 nennt dabei feste Summen. Die Deutsche Bahn hat ihrerseits die so genannte Sprechklausel ins Spiel gebracht, will Mehrkosten unter den Projektpartnern verteilen. Unsere Haltung ist, dass die Bahn die Last tragen muss. Das sind die Schwierigkeiten, die es zu überwinden gilt. Ich bin zuversichtlich, dass dies gelingen kann.

Unabhängig von den Kosten ist eine wachsende Faszination festzustellen, die mit dem Bauen einhergeht. Auch in Berlin strömten einst die Massen, als der Potsdamer Platz umgebaut worden ist. Die Nachfrage nach Führungen wächst. Liegt darin touristisch eine Chance?

Fritz Kuhn: Das Interesse an solchen Baustellen ist sehr groß. Das spüren wir auch als Stadt. Ich finde es gut, wenn Menschen sich für das Bauprojekt und die städtebaulichen Entwicklungschancen interessieren, wenn sie Baustellenführungen unternehmen oder den Fortschritt aus nächster Nähe erleben wollen.

Beim Neubau der Messe auf den Fildern gab es vor Jahren heftigen Protest und die betroffene Stadt Leinfelden-Echterdingen hat einen Millionenbetrag aufgewendet, um das Projekt „Landesmesse“ zu verhindern. Heute nennt sie sich Messestadt und die meisten haben ihren Frieden

mit dem Bauwerk gemacht. Können Sie sich aus heutiger Sicht vorstellen, dass es so einmal auch in Stuttgart mit dem umstrittenen Durchgangsbahnhof laufen wird?

Fritz Kuhn: Es wird immer Menschen geben, die um den alten Bonatzbau mit seinen Flügeln und als Kopfbahnhof trauern. Oder eben um die Filderböden. Ich halte es zunächst einmal für verständlich, Altes bewahren zu wollen. Beispielsweise die guten Böden auf den Fildern, die zu den besten in Deutschland gehören. Wenn man sich aber im Landtag oder im Gemeinderat oder bei einer Volksabstimmung entschieden hat, etwas Neues zu beginnen, dann muss man diesem Neuen auch eine Chance einräumen. Das ist zumindest meine Haltung, mit der ich auch dem Durchgangsbahnhof beuge.

👉 www.be-zug.de/stadtentwicklung



REPORTAGE

Die Größte ihrer Art

Auf der Albhochfläche zwischen Dornstadt und Temmenhausen wird mit Europas größter Felsfräse die Schnellbahnstrecke vorangetrieben. Eine Methode, die sich in schwierigem Terrain bewährt hat.

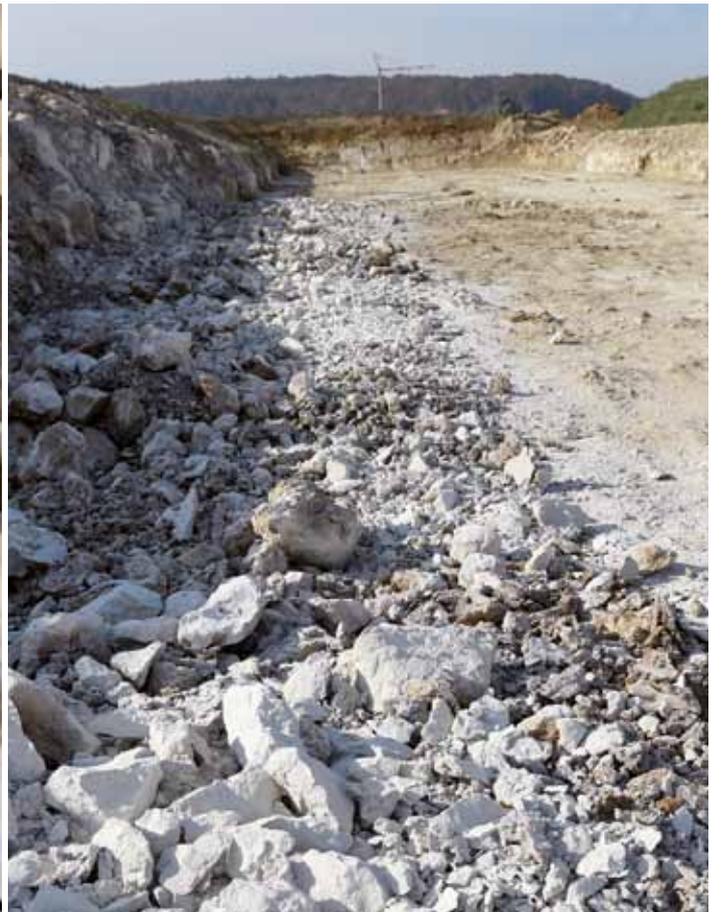
Auf der Anhöhe drehen sich die Windräder unbeirrt im rauen Albwind, während sich im Graben darunter ein gelbes Ungetüm mit lautem Getöse durch das harte Juragestein wühlt. Ratabum. Ratabum. Ratabum. Mit seinen mächtigen Grabwalzen am langgestreckten Kopfteil und dem plumpen Rumpf dahinter erinnert diese ungewöhnliche Maschine ein wenig an einen stählernen Riesen-Maulwurf. Seit einigen Wochen wirbelt der Gigant abseits der A 8 jede Menge Staub auf.

Ein Anblick, den man nicht alle Tage zu sehen bekommt – schon gar nicht in diesen Dimensionen: Es ist Europas größte Fels- und Grabenfräse, die momentan auf der Albhochfläche entlang der Autobahn zwischen Stuttgart und München die Arbeiten an der Neubaustrecke zerknirschend vorantreibt und dabei den bisherigen Vortrieb aus Bohren und Sprengen abgelöst hat. Der Boden auf der Albhochfläche ist durchsetzt mit einem Gemisch aus schweren Felsbrocken und Lehm, was das plangenaue Arbeiten mit konventioneller Methode schwierig macht. „Unsere Fräse ist für dieses schwierige Gelände bestens geeignet und hinterlässt gleichzeitig Material, das direkt weiterverarbeitet werden kann“, betont Gerhard Teufel.

Der Unternehmer aus Straßberg, einer kleinen Gemeinde im Zollernalbkreis, ist der Vater der mächtigen Maschine, die an diesem Nachmittag ihr aufwühlendes Werk auf Höhe des Dörfchens Temmenhausen am westlichen Rand der Ulmer Alb verrichtet. Dicht gebündelt mit der Autobahn führt die neue Schnellbahntrasse von hier aus weiter bis nach Dornstadt, bevor sie durch den knapp sechs Kilometer langen Albstiegstunnel ihren Weg weiter zum Ulmer Hauptbahnhof nimmt. Etwa 150.000 Kubikmeter Jurafels müssen auf dem fast sieben Kilometer langen Abschnitt auf der Hochfläche zerkleinert werden, was für die Riesenfräse nahezu ein Kinderspiel ist. Vorne dreht sich die schwere Metallwalze mit ihren 168 Zahnsitzen, hinten kommt ein gleichmäßiger Schotterteppich heraus, der beispielsweise zum Verfüllen verwendet werden kann. „Das ist mein Kind“, sagt Gerhard Teufel mit väterlichem Stolz und bedeutet dem Mann im Führerhaus auf dem Rücken des Maulwurfs mit einer Handbewegung, dass er die Maschine stoppen soll, um sie aus der Nähe beäugen zu können.

So mächtig sie ist, die derzeit größte Felsfräse auf dem europäischen Kontinent, so sehr erfordert der Umgang mit ihr eine gehörige Portion an Fingerspitzengefühl und Erfahrung, wofür Daniel Gajo zuständig ist. „Man muss spüren, was gerade unter der Trommel verarbeitet wird und mit welcher Drehzahl sie laufen muss“, sagt der 29 Jahre alte Pole, der im Umgang mit Maschinen dieser Art bestens geübt ist: Er hatte beim Landmaschinenhersteller Vermeer gearbeitet und war von Unternehmer Gerhard Teufel als Maschinenführer und Wartungsspezialist gleich mit





verpflichtet worden. Jeden Tag muss er etliche der Zahnspitzen austauschen und die Technik aufs Genaueste inspizieren. „Der Verschleiß bei dieser Arbeit ist groß“, sagt er.

Die 110 Tonnen schwere Maschine aus dem Haus des US-amerikanischen Herstellers Vermeer hat viel Geld gekostet, dafür steht nun ein echtes Unikat im ohnehin großen Maschinenpark von Gerhard Teufel. Der 63-jährige Schwabe ist Geschäftsführer des Familienunternehmens Schotter Teufel, dessen Geschichte im Jahr 1927 mit einer fahrbaren Steinbrechanlage begann. Zwischenzeitlich produziert das Unternehmen mit Sitz in Straßberg unter anderem Schotter und Transportbeton für die Bauwirtschaft, übernimmt im ganzen Land Abbrucharbeiten, betätigt sich im Straßenbau und im Tiefbau und hat sich mit der Bioenergiegesellschaft Zollernalb auf die Herstellung von Holzhackschnitzeln als Brennstoff für große Heizkraftanlagen und für private Haushalte als Alternative zu Pellets spezialisiert.

Mit Hilfe der Fräse T1255, so der offizielle Name, will sich das schwäbische Unternehmen nun neue Wege erschließen, wie Teufel sagt. Damit die Spezialmaschine möglichst oft zum Einsatz kommen kann, hat der Unternehmer zu dem Flächenfräskopf noch einen zweiten Aufsatz angeschafft, eine so genannte Grabenfräse. Mit dem fast zehn Meter langen Schwert kann ein bis zu 1,30 Meter breiter und fast fünf Meter tiefer Graben gefräst werden – auch diese Dimensionen sind in Europa bisher einzigartig.

Auf den Geschmack gekommen war der Schotterexperte einst auf der Steinexpo im hessischen Städtchen Nieder-Ofleiden, der größten Demonstrationssmesse ihrer Art in ganz Europa. Das Messegelände liegt mitten im Basaltsteinbruch Hochberg, in dem alle drei Jahre eine Vielzahl von Maschinen aller Art vorgeführt werden, darunter seinerzeit eben auch eine echte Felsfräse. „Diese Maschine hat mich sofort fasziniert“, sagt Gerhard Teufel über diese erste Begegnung.

Die Einsatzpremiere folgte wenig später: Ein Großauftrag für den neuen Sprengplatz der Bundeswehr in Stetten am kalten Markt, um den sich Gerhard Teufel beworben hatte. 45.000 Kubikmeter Fels mussten für den zehn Millionen Euro teuren Platz auf dem Truppenübungsgelände im Spitalwäldle ausgehoben werden – und das weitgehend erschütterungsfrei, weil das Gebiet als Wasserschutzzone II ausgewiesen ist und der Fels daher nicht weggesprengt werden durfte. Für den Auftrag hatte Teufel seinerzeit die gleiche Felsflächenfräse angemietet, die zwischenzeitlich weiter nach Libyen verschifft wurde, wo einige dieser Maschinen im Minenabbau eingesetzt werden. Weltweit sind derzeit etwa 80 solcher Maschinen im Einsatz, unter anderem auch in den großen Bergminen Australiens. „So eine Maschine ist



eine technisch sehr interessante Alternative im Felsabbau, viel schonender als Sprengungen“, betont Teufel.

Seit dem Frühjahr 2015 hat er nun seine eigene Felsfräse im Einsatz, die mit dem Schiff aus den USA nach Rotterdam und von dort mit zwei Sattelschleppern auf die Schwäbische Alb transportiert worden war. Dort wühlt sich der staubgelbe Riesen-Maulwurf seither computer-gesteuert und mit GPS-Koordinaten gespeist durch das harte Juragestein. Die Arbeitshöhe, also wie viel Boden abgetragen werden soll, könne mit dieser Methode genau eingestellt werden, erklärt Teufel, der als Subunternehmer für die Planarbeiten entlang der Autobahn verpflichtet wurde, nachdem seine Maschine die Verantwortlichen bei einer Vorführung ihrer Künste überzeugt hatte.

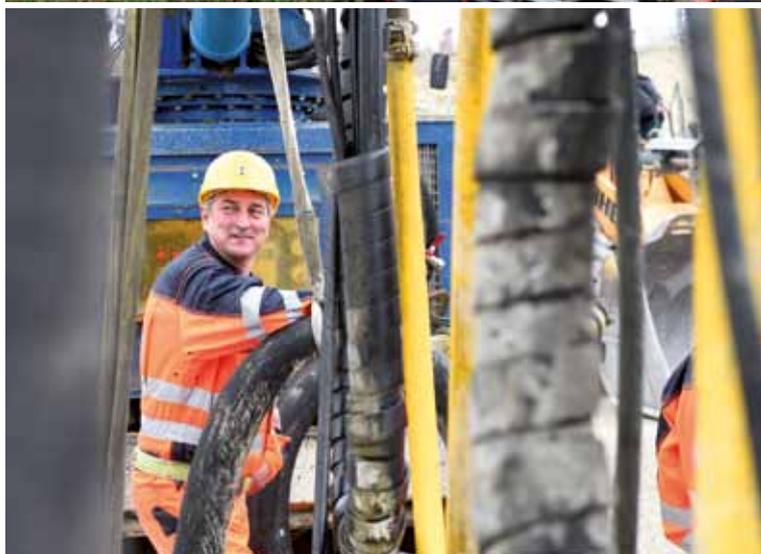
Zwischenzeitlich, nachdem ein Großteil der Arbeit erledigt ist, sind bereits weitere Einsätze bei den Arbeiten an der Neubaustrecke angedacht. Kein Zweifel: die Felsfräse hat sich auch im Juragestein der Schwäbischen Alb bewährt. Unternehmer Gerhard Teufel freut das natürlich, zumal er das „Projekt Felsflächenfräse“ seinerzeit zur obersten Chefsache gemacht hatte. „Das hier ist mein Kind“, wiederholt er zum Abschied mit Stolz. Daniel Gajo, der Maulwurf-Bändiger, klettert zurück in seine Führerkabine. Gleich darauf staubt es wieder mächtig in der Grube neben der Autobahn, während sich auf der Anhöhe darüber lautlos die Rotoren der Windräder im Abendwind drehen. www.be-zug.de/albhochflaeche

Gerhard Teufel hält große Stücke auf die Maschine.

Die größte Felsfräse Europas...

- ... wird von einem 600 PS starken Turbo-Dieselmotor angetrieben
- ... hat ein Gewicht von 110 Tonnen
- ... ist 12,80 Meter lang
- ... hat eine Fräsbreite von 3,80 Meter
- ... schafft zwischen 80 und 130 Kubikmeter Gestein in der Stunde

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.

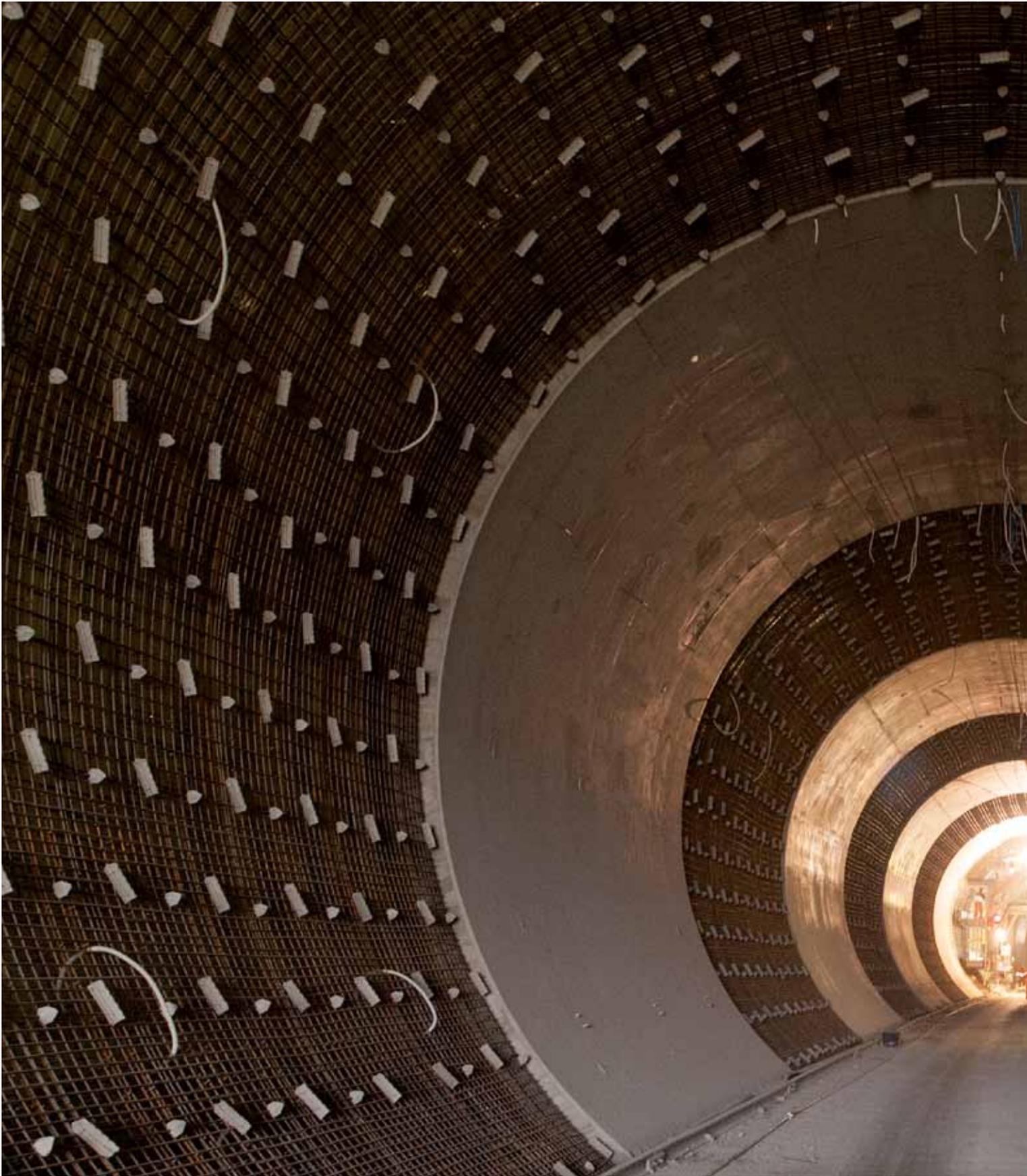
Auf dieser Seite drucken wir neben den Bildern unserer Fotografen auch Bilder von Lesern. Die von der Jury ausgewählten Sieger bekommen jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über Ihre Fotos. Diese können Sie per E-Mail senden an:

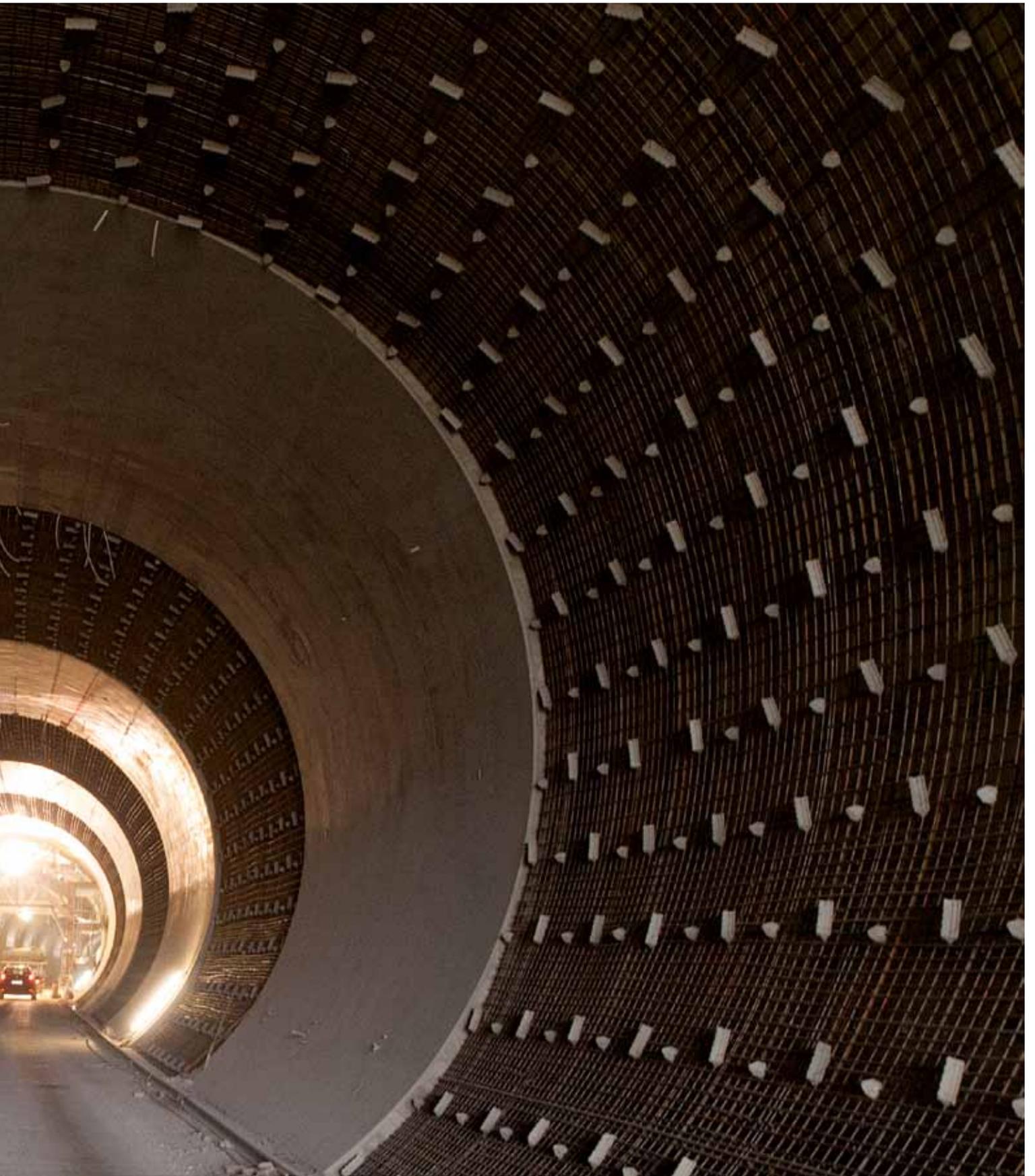
➤ leserfotos@be-zug.de





IM BILDE





REPORTAGE

Ein Kunstwerk aus Stahlbeton

Auf der Baustelle im Schlossgarten ist der Prototyp einer jener Kelchstützen betoniert worden, die später einmal das Dach des neuen Hauptbahnhofs tragen werden. Der Architekt Christoph Ingenhoven hat das Werk begutachtet und für gut befunden.

Die kleine Anekdote, die Christoph Ingenhoven erzählt, spricht für sich. Der Stararchitekt aus Düsseldorf ist ein eher seltener Gast in der Landeshauptstadt, weshalb sich die Fotografen an diesem Vormittag im Stuttgarter Schlossgarten um ihn drängen, um ein Paar abzulichten, das es in der Öffentlichkeit so bisher noch nicht zu sehen gab: den Architekten und eine jener Kelchstützen, die später das markante Dach des neuen Durchgangsbahnhofs mit seinen Lichtaugen tragen werden.

Es ist zwar nur ein Muster und auch nur ein Teil des Ganzen, der schwungvoll ausgerichtete Stahlbeton mit seiner filigranen Linienführung lässt aber schon jetzt erahnen, von welcher prägnanter und außergewöhnlicher Architektur das neue Bauwerk im Herzen der Stadt einmal sein wird. Betoniert worden ist der Prototyp entgegen der ursprünglichen Planung, um einerseits Erfahrungen zu sammeln und andererseits sicherzustellen, dass die Stützen später hinsichtlich ihrer Festigkeit, Farbe und Oberflächenbeschaffenheit den Visionen und Anforderungen des Architekten entsprechen. „Das kommt schon sehr nah an das heran, wie ich mir das vorstelle“, sagt Ingenhoven. „Das ist ein großer Schritt vorwärts, ich bin sehr zufrieden mit der Form und der Ausführung.“

Und dann erzählt der Düsseldorfer Baumeister, wie er sich gefühlt hat, als er vor einigen Wochen zum ersten Mal vor der damals frisch betonierten Kelchstütze auf der Baustelle im Mittleren Schlossgarten stand: Wie einst Franz Beckenbauer auf dem Rasen von Rom, als er in sich versunken zu begreifen versuchte, das Deutschland soeben Weltmeister geworden war. „Das war ein wirklich bewegender Moment für mich“, sagt Christoph Ingenhoven, der diesen Augenblick mit seinem Smartphone festgehalten und spontan ein Foto von seiner Stütze gemacht hat. Insgesamt 18 Jahre nach dem Realisierungswettbewerb, den er mit seinem Düsseldorfer Architekturbüro 1997 gewonnen hatte.

„Es ist nicht zu wenig Zeit, die wir haben, sondern es ist zu viel Zeit, die wir nicht nutzen“, hat der römische Philosoph Lucius Annaeus Seneca einmal gesagt. Der Satz könnte aber auch von Christoph Ingenhoven stammen. Nachdem er so lange warten musste auf diesen Moment, an dem seine Pläne und Konstruktionen Gestalt annehmen und mit kühnem Schwung für die Poesie des Bauens stehen, ist dem Architekten die Freude an dem sichtbaren Fortschritt anzumerken. Er spricht von poetisch lichtdurchfluteten Räumen, von schneeweißen Betonkonstruktionen und gotischen Kathedralen, um die Idee zu erklären, die hinter der neuen Station steckt. „Der Bahnhof soll ein Ort sein, an dem sich die Menschen gerne aufhalten. Ein Ort mit viel Tageslicht, der weder Heizung noch Kühlung benötigt“, erklärt Ingenhoven, der sich in seinem Bauen längst der Nachhaltigkeit und Ökologie verschrieben hat.





Bei aller Freude und Begeisterung vergisst der preisgekrönte Architekt aber auch jene nicht, die entscheidend geholfen haben bei der Konstruktion eines Bauwerks, dem renommierte Kollegen wie etwa der Stuttgarter Architekt und Tragwerksplaner Werner Sobek neidlos attestieren, dass es „in dieser Form nichts auf der Welt gibt“. Die frühen Forschungsarbeiten von Frei Otto hätten ihn entscheidend inspiriert, eine solche Form zu finden, erzählt Ingenhoven. Der Dank und die Anerkennung würden daher auch ihm gelten, jenem architektonischen Vordenker, der im März dieses Jahres starb. Einen Monat, bevor er mit dem Pritzker-Preis die bedeutendste Architekturauszeichnung der Welt hätte entgegennehmen können. „Wir dachten damals, dass er genau der Richtige wäre, um so etwas zu entwickeln und sind auf ihn zugegangen“, sagt Ingenhoven, der das Ergebnis der kongenialen Zusammenarbeit bildhaft so beschreibt: „Es ist, als ob wir das Olympiastadion mit dem Zeltdach von Frei Otto auf den Kopf stellen würden.“

Anspruchsvoller wäre solch ein Vorhaben vermutlich auch nicht, denn die Konstruktion des Stuttgarter Tiefbahnhofs steckt voller Raffinessen und schwierigen Details, die es zu beachten gilt. „Diese Kelchstütze ist ein Kunstwerk, von dem der normale Bauingenieur sagt,

dass man es eigentlich gar nicht bauen kann“, betont Bernd Hillemeier, emeritierter Professor der Technischen Universität Berlin und Vorsitzender des Beirats der Projektgesellschaft. Der auf der ganzen Welt gefragte Betonexperte hat spezielle Rezepturen für diffizile Bauwerke auf jedem Kontinent entwickelt und dabei viel gesehen. „Solch eine Form ist noch nie zuvor hergestellt worden. Das ist eine Meisterleistung“, betont er.

Das Lob gilt in diesem Fall der Stuttgarter Baufirma Züblin, deren Experten den Prototypen betoniert und die aufwendige Verschalung dafür gebaut haben. „Ein solches Bauwerk ist immer das Abbild der Schalung, darauf kommt es an“, sagt Ottmar Bögel, Sonderbeauftragter bei Züblin für Großprojekte. Ziel der aufwändigen Übung sei es gewesen, Erfahrungen mit der Technik und dem Material zu sammeln. Denn Beton sei durchaus ein schwieriger Baustoff. „Es kommt dabei auf viele Komponenten an, auf die richtige Mischung, die Temperatur und die Fließfähigkeit“, erklärt Bögel.

Die Mischung machts, wofür in diesem Fall die Spezialisten im firmeneigenen Labor zuständig waren. Um alle Anforderungen des Architekten an das Bauwerk erfüllen zu können, wurde in dem betongrauen Gebäude am



Rande des Weilmündorfer Gewerbegebiets eine eigene Rezeptur für die in der Landeshauptstadt benötigten Kelchstützen entwickelt, die sich nun beim Bau des Probekelchs bestens bewährt hat. „Die Anforderungen an den Beton werden immer höher, für dieses Projekt haben wir eine ganz besondere Mischung zusammenstellen müssen“, erzählt Werner Bruss, Bauingenieur und Laborleiter.

Zu den Spezialitäten gehört auch, dass der Beton vor der Verarbeitung im Sommer auf etwa zwanzig Grad heruntergekühlt und im Winter auf rund zwanzig Grad erwärmt wird, damit er auf einen Rutsch in die Schalung fließen kann. Eine gleichmäßige Temperatur ist wichtig, um ein gleichmäßiges Ergebnis zu erreichen. Und so lautet die Vorgabe des Düsseldorfer Architekten: Jede der insgesamt 28 Kelchstützen, die das luftige Bahnhofsdach später einmal tragen werden, soll von gleichmäßig weißer Gestalt sein, mit einer glatten und porenfreien Oberfläche und ohne sichtbare Fugen. „Das sind sehr hohe Ansprüche“, sagt Ottmar Bögel.

Order, um es mit dem Physiker und Nobelpreisträger Wolfgang Pauli zu sagen, den der Betonexperte Hillemeier an diesem Tag im Schlossgarten aus gegebenem Anlass zitiert: „Gott hat das Volumen der Festkör-

per geschaffen, seine Oberfläche aber wurde vom Teufel gemacht.“ Es sind viele Faktoren, die das Ergebnis später beeinflussen können: Das Licht, die Feuchtigkeit, der Sauerstoffgehalt. Besonders widerstandsfähig soll der Weißbeton auch durch die Zugabe von Hüttensand werden, einem Nebenprodukt der Roheisenherstellung. „Je größer die Verdichtung, desto dunkler die Farbe“, sagt Bernd Hillemeier, der sogar schon zu seinem Friseur gegangen ist, wie er erzählt, um dort eine Flasche Wasserstoffperoxid zu besorgen. Was er um Himmels willen damit wolle, habe ihn dieser besorgt gefragt: „Beton färben“, lautete Hillemeiers lapidare Antwort. „Es gibt genügend Möglichkeiten, damit der Beton später so weiß wird, wie es sich der Architekt vorstellt.“

Die Farbe ist vor allem deshalb von so großer Bedeutung, weil im Falle des Tiefbahnhofs die Konstruktion selbst das eigentliche Bauwerk ist, das architektonische Herzstück der Station. „Es wird keine Fassade geben, die Stützen selber sind das Bauwerk. Das ist das Ungewöhnliche daran“, betont Manfred Leger, der an diesem Tag von einem Meilenstein spricht, der erreicht wurde: „Dass sich unser Architekt mit dem Musterteil zufrieden zeigt, ist ein großer Schritt in die richtige Richtung“, so der Vorsitzende der Geschäftsführung der



🔗 www.be-zug.de/lichtaugen Projektgesellschaft Stuttgart-UIm. Ursprünglich sei es gar nicht vorgesehen gewesen, ein Musterexemplar herzustellen. „Wir sind aber froh, dass wir es gemacht haben und nun ein so gutes Ergebnis erzielen konnten“, so Leger.

Etwa ein Achtel einer ganzen Kelchstütze steht nun als Muster im Mittleren Schlossgarten, als weithin sichtbarer Schwung aus Stahlbeton, der dem Tiefbahnhof eine konkrete Gestalt gibt und ihm seine Abstraktheit nimmt. 28 solcher Stützen werden in den nächsten Jahren auf der Baustelle entstehen, mehr als tausend Tonnen schwer, bis zu 13 Meter hoch. Zwei bis drei Monate dauere es, so Bögel, bis ein Kelch fertig betoniert sei. In einer kompletten Stütze werden etwa 310 Tonnen Bewehrungsstahl verbaut und 500 Kubikmeter Beton. Zunächst wird die Konstruktion noch mit Stahlträgern abgestützt, später wird sie miteinander verbunden und stützt sich gegenseitig. Die erste richtige Kelchstütze soll dann im nächsten Jahr in Beton gegossen werden.

Die Arbeiten laufen in der Landeshauptstadt auf Hochtouren. Mehr und mehr werden in Stuttgart die Dimension und die Lage des neuen Tiefbahnhofs aus der Vogelperspektive sichtbar. Ein Rad greift ins andere. Auch bei den Betonexperten. Um die Qualität während der gesamten Bauzeit auf gleichem Niveau zu halten, wird der speziell für die Kelchstützen kreierte Beton jede Woche mehrfach von Baustoffprüfern des firmeneigenen Labors von Züblin kontrolliert. Einerseits werde direkt vor Ort die Konsistenz des Betons überwacht, bevor er frei gegeben werde, erklärt Laborleiter Werner Bruss. Zudem würden Proben in Würfel formen gegossen und mitgenommen, um sie später im Labor verschiedenen Tests zu unterziehen, um etwa die Druckfestigkeit zu überprüfen. Auch für ihn und seine etwa 20 Kollegen im Labor ist der Stuttgarter Tiefbahnhof eine ganz besondere Aufgabe, die hohe Anforderungen an die Rezeptur und die Prüfungen stellt, wie er sagt. „Das ist kein Projekt wie jedes andere.“

Auch für Christoph Ingenhoven ist der Stuttgarter Tiefbahnhof etwas ganz besonderes, wengleich der Düsseldorfer Architekt längst überall auf der Welt baut, beispielsweise in Tokio, Sydney oder auch Singapur. Dort, mitten im Herzen von Singapurs neuem Finanzviertel, wird gerade nach den Plänen des vielgefragten Gestalters an dem Projekt Marina One gebaut, einem Gebäudekomplex mit zwei Bürotürmen und zwei Wohntürmen, 30 Stockwerke hoch und flankiert von großen Stadtparks. Mit seinem nachhaltigen Design, das bereits mehrfach ausgezeichnet wurde, will Ingenhoven die Vision von einer „Stadt im Garten“ erlebbar machen.

Auch für Stuttgart hat der Sohn eines Architekten eine solche Vision im Sinn. Die weitere Bebauung an der Stelle der heutigen Gleisflächen müsse beispielhaft und vorbildlich sein, und zwar in ökologischer, soziologischer und stadträumlicher Hinsicht, betont Christoph Ingenhoven, dessen Philosophie des Bauens sich im patentierten Slogan seines Büros widerspiegelt: „Supergreen“. Supergrün soll er nach seinen Vorstellungen werden, der neue Innenstadtbereich rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof. Er sieht einen großen Platz auf dem Bahnhofsdach, der direkt in den Schlossgarten übergeht, Straßen, die zurückgebaut werden und durch einen Park führen, Fußgänger und Radfahrer, die Vorfahrt haben. „Wir müssen das beste und fortgeschrittenste an städtischer Architektur mit lebendigem städtischen Leben für die nächste Generation entwerfen, das sich denken lässt. Besser als in Kopenhagen und Amsterdam“, betont Christoph Ingenhoven, dessen Überlegungen und Ideen für das neue Quartier im Herzen Stuttgarts sich um eine zentrale Frage drehen, wie er sagt: „Wie kann man eine Stadt bauen, die Menschen dafür begeistert, mitten in der City zu wohnen.“



THEMA

Durchbruch mit Signalwirkung

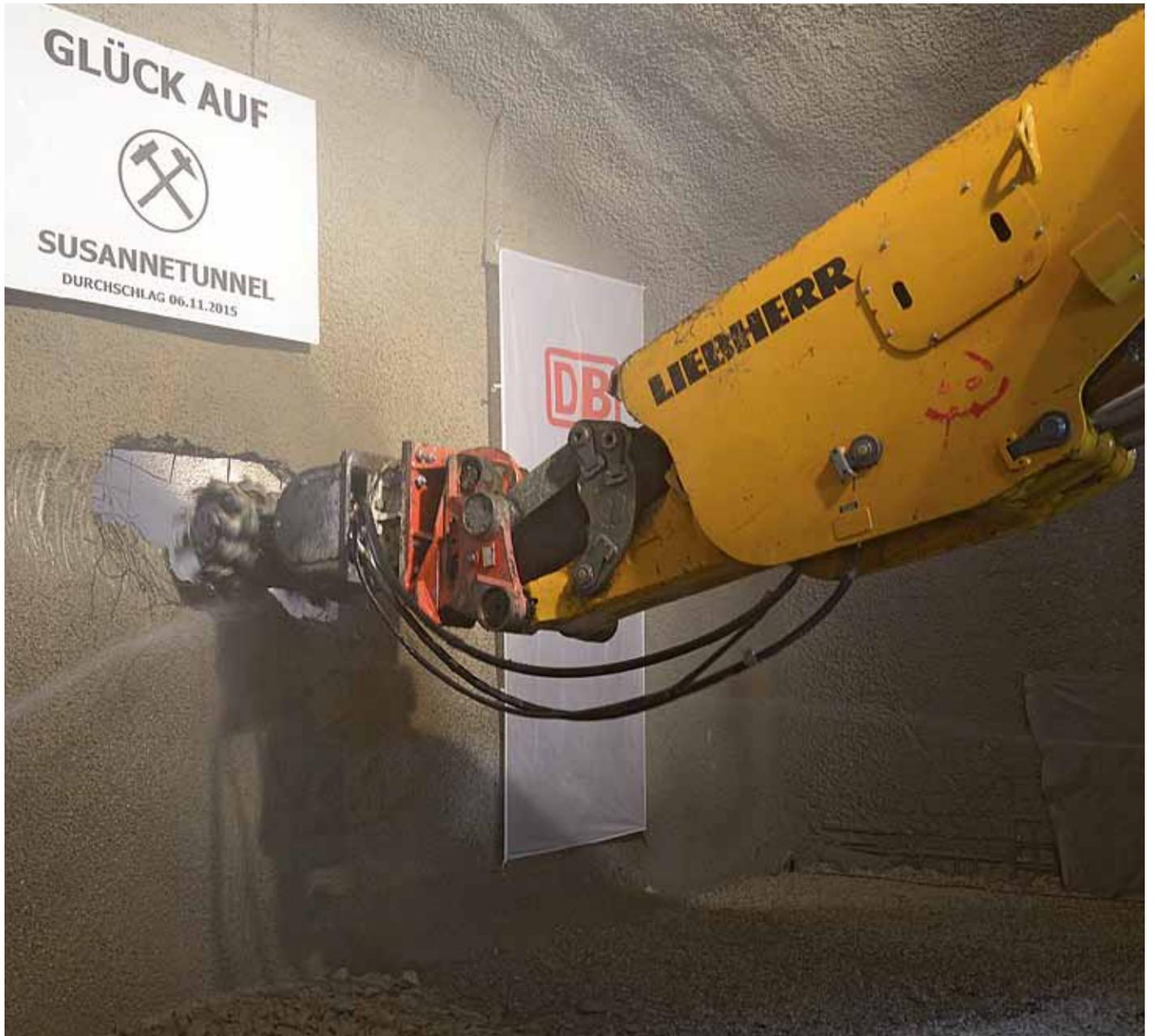
Im Steinbühltunnel ist nach nicht einmal 28 Monaten Bauzeit der Durchschlag zum Filstal gefeiert worden – ein halbes Jahr früher als geplant. Wirtschaftsminister Nils Schmid sieht darin einen Beleg für die Bau- und Ingenieurskunst im Land.

Es ist ein Moment für die Geschichtsbücher, der an diesem Nachmittag von zahlreichen Handycameras für immer festgehalten wird. Gefilmt von Mineuren und Ministern gleichermaßen, die miteinander weiß behelmt in einer kleinen Staubwolke stehen und sichtlich ergriffen sind von der Bedeutung des Augenblicks. „Glück Auf“ prangt auf dem weißen Schild an der Wand, an der ein mächtiger Bagger so lange rüttelt, bis erste Lichtstrahlen hineinfallen in den Susannetunnel. Wenig später ist der Durchbruch geschafft und die Delegation schreitet feierlich durch das Portal ins Freie, begleitet von Fernsehkameras und einer Hymne, die großen Momenten vorbehalten ist: „We are the Champions“.

Eine Stunde zuvor waren die Ehrengäste und Arbeiter bereits mit Pauken und Trompeten auf der Tunnelbaustelle in Hohenstadt empfangen worden, dem mit 746 Metern höchsten Punkt der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Es ist ein Festtag, an dem nicht gearbeitet, sondern ordentlich gefeiert wird, wozu es allen Grund gibt: Der exakt 4.847 Meter lange Steinbühltunnel, der als erster Tunnel der Neubaustrecke am 19. Juli 2013 symbolisch angeschlagen worden war, ist fertig gegraben. Und das auch noch einiges schneller als geplant. „Wir sind ein halbes Jahr zu früh dran – und das ist Ihr Verdienst“, ruft Georg Brunnhuber in die Festrunde, nachdem die Wiesensteiger Straßenmusikanten die Bühne frei gegeben haben für die Redner des Tages.

Der Dank und das Lob des Vorsitzenden des Projektvereins und seiner Nachfolger am Mikrofon gilt an diesem Tag jenen Männern in orangefarbenen Overalls und gelben Bauhelmen, die ganz am Rande des weißen Festzelts Platz genommen haben, indessen aber im Mittelpunkt stehen: den Mineuren aus Österreich, Polen und Deutschland, die den Steinbühltunnel in nicht einmal 28 Monaten von dessen Ostseite in Hohenstadt hinunter ins Filstal getrieben haben, wo sich auf der Westseite die Filstalbrücke und der Boßlertunnel an das Portal Todsburg anschließen.

Der gesamte Abschnitt zwischen den Örtchen Aichelberg und Hohenstadt umfasst den so genannten Albauftieg, der sich hervorragend als Vorzeigebispiel für die geballte Bau- und Ingenieurskunst im Land eignet, wie Nils Schmid findet, Minister für Finanzen und Wirtschaft und einer der Redner des Festtags. „Dass wir hier schneller vorangekommen sind, ist ja nichts Neues. Wir sind in Baden-Württemberg gerne mal unserer Zeit voraus. Ich glaube, der heutige Durchbruch wird weitere Durchbrüche nach sich ziehen“, betont der SPD-Politiker in seiner Ansprache, die sich an die Bürger und die Vertreter aus Wirtschaft und Politik gleichermaßen richtet. Das Land investiere aus gutem Grund 950 Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur. Denn durch die



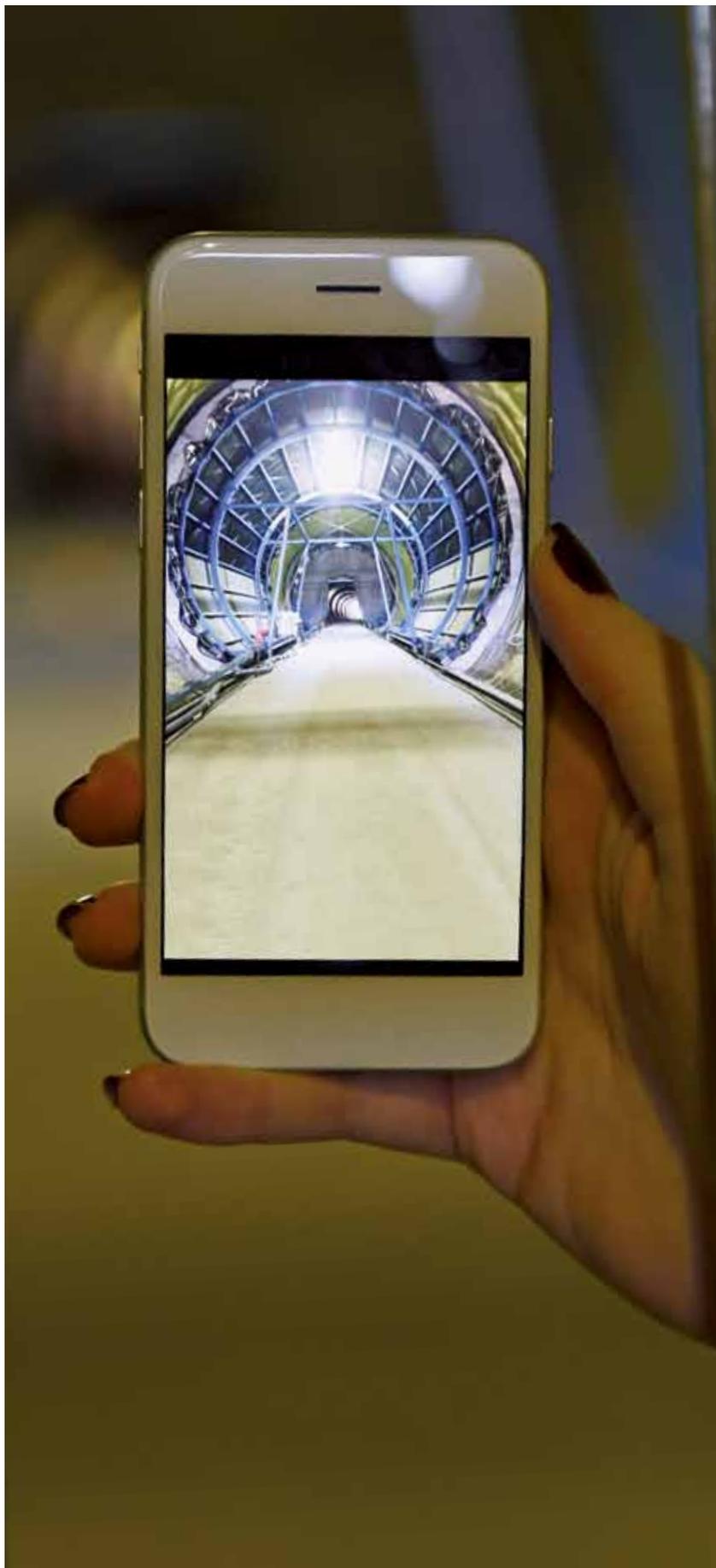


Fahrzeitverkürzung werde unter anderem eine bessere Beziehung zwischen zwei wichtigen Ballungsräumen und Wirtschaftsregionen ermöglicht, so Minister Schmid: „Das Geld ist goldrichtig angelegt. Unser starker Standort braucht eine leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur – gerade auf Schienen.“

Gerhard Heimerl weiß das schon lange, weshalb der „Eisenbahnprofessor“ und ehemalige Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart schon vor 30 Jahren jene Schnellfahrstrecke entworfen hat, die seither seinen Namen trägt: die Heimerl-Trasse. Auch der zwischenzeitlich 82 Jahre alte Verkehrsexperte ist an diesem denkwürdigen Tag hinaufgekommen nach Hohenstadt. Es ist ihm dabei nicht darum gegangen, den berechtigten Applaus für seine Verdienste entgegenzunehmen, als vielmehr „mit Freude und Stolz dabei zu sein bei diesem wichtigen Schritt und Meilenstein“, wie er schwärmt. „Das Projekt hat mich und mein Team über die Jahre sehr beansprucht“, sagt Gerhard Heimerl ohne jeglichen Groll. „Umso schöner ist es nun, solche Anlässe feiern zu können.“

Mit der 3,3 Milliarden Euro teuren Neubaustrecke auf der Alb, an der das Land Baden-Württemberg mit knapp 950 Millionen Euro beteiligt ist, wird die inzwischen 160 Jahre alte Geislinger Steige als Bremsklotz ersetzt. Statt mit bisher 70 Stundenkilometern sind die Schnellzüge auf der neuen Trasse mit Tempo 250 unterwegs, was die Fahrzeit enorm verkürzt und ganze Regionen näher zusammenrutschen lässt. Ulm wird mit einer Fahrzeit von nur noch 30 Minuten im Fernverkehr sozusagen zum Vorort der Landeshauptstadt und ihrem Flughafen auf den Fildern, wo ein Verkehrsdrehkreuz entsteht, das seinesgleichen sucht in der Bundesrepublik. Und auch im Regionalverkehr werden Reisende zwischen Stuttgart und Ulm künftig nur noch 41 Minuten unterwegs sein. Derzeit dauert die Fahrt noch mindestens eine Stunde.

Pünktlich zum Jahr 2021 sollen die ersten Züge auf der neuen Strecke fahren, an der momentan in nahezu allen Abschnitten mit Hochdruck gearbeitet wird. Nach einiger Eingewöhnungszeit und zwischenzeitlich fortgeschrittenen Verhandlungen mit Landwirten und Grundstücksbesitzern hat sich das Miteinander entlang der Neubaustrecke eingespielt und funktioniert gut, was sich auch daran zeigt, dass zum Festakt nach Hohenstadt sämtliche Bürgermeister der umliegenden Kommunen gekommen sind: aus Gruibingen, Merklingen, Mühlhausen und Wiesensteig. Allen voran ist an diesem Tag natürlich auch Günter Riebort dabei, als Schultes von Hohenstadt sozusagen der Gastgeber, der von zahlreichen Beispielen weiß, die für regelrechte Freundschaften zwischen den 800 Hohenstadtern und den 120 Arbeitern stehen, wie er zur Feier des Tages erzählt. So hätten beim





ersten gemeinsamen Ablauf, der 2013 in seiner Gemeinde organisiert worden war, noch zehn Teilnehmer mitgemacht. Jetzt seien es 130 Läuferinnen und Läufer gewesen, sagt Riebort, den das Bauprojekt seit seinem Amtsantritt im Jahr 2008 begleitet. „Ich bin sehr froh darüber“, betont er, „wie gut die Arbeit bisher gelaufen ist.“

Das gilt naturgemäß insbesondere auch für Manfred Leger, der als Chef der DB-Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm für die Einhaltung der Kosten und des Zeitplans verantwortlich ist. Dass die Arbeiten an der Neubaustrecke trotz der anspruchsvollen Topografie auf der Schwäbischen Alb so zügig vorangehen, liege auch an den besseren Rahmenbedingungen, betont er: „Hier sind wir nicht den Restriktionen des Bauens in einer Stadt unterworfen. Außerdem haben die Bevölkerung vor Ort und die Politik eine sehr realistische Einstellung zum Projekt.“ Von großem Vorteil sei zudem, wie Leger betont, dass es auf der Alb auch keine Auflagen zur Nacht- und Wochenendarbeit gebe. Von den 60 Tunnelkilometern entlang der Neubaustrecke seien zwischenzeitlich bereits knapp 24 Kilometer aufgeföhren. Die gute Nachricht laute daher, so Manfred Leger: „Baufortschritt und Budget sind im Plan.“

Wie sehr sich die Bürger auf der Alb zwischenzeitlich für die Fortschritte auf den Baustellen der Neubaustrecke interessieren, bekommen die Projektverantwortlichen derweil einen Tag nach der großen

Feier zu spüren, beim Tag der offenen Baustelle. Mehr als 8.000 Besucher wollen sich die Chance nicht entgehen lassen, an diesem ungewöhnlich warmen Herbsttag in die Röhre zu gucken und den versammelten Tunnelexperten Fragen zu stellen, was einmal mehr eine logistische Herausforderung bedeutet. Im 15-Minuten-Takt pendeln die voll besetzten Busse zwischen dem nahe gelegenen Flughafen Laichingen und der Baustellenstadt. Und auch zwischen dem Ulmer Hauptbahnhof und Hohenstadt werden den ganzen Tag über alle 20 Minuten Shuttlebusse eingesetzt, um jeden zur Baustelle auf der Alb zu bringen, der sich für die Kunst des Tunnelbaus interessiert.

Was alles dazu gehört und worauf es dabei ankommt, können die knapp 50 Experten der beteiligten Baufirmen bestens erklären, was sie in ihren orangefarbenen Jacken vor interessiertem Publikum auch unermüdlich tun. Was ist ein Bewehrungswagen, welcher Struktur folgt der Tunnelbau, wozu braucht man Stahlmatten, wie werden Sprengladungen berechnet? Es wird gefragt, gefachsimpelt und gestaunt ob der gigantischen Dimensionen, die an diesem Tag aus nächster Nähe zu sehen sind. Und natürlich wird an allen Ecken und Enden fotografiert und gefilmt. Viele der Besucher posieren dazu vor der großen Informationstafel, die ein Bild vom Tunneldurchbruch am Tag zuvor zeigt – jenem großen Moment für die Geschichtsbücher. www.be-zug.de/steinbuehltunnel



KURZ NOTIERT



Tunnelvortriebsmaschine beendet erste Schildfahrt

Die gewaltige Tunnelvortriebsmaschine, die den Fildertunnel auffährt, hat ihre erste Schildfahrt beendet. Die auf den Namen SUSE getaufte Maschine stand im November in der Oströhre, in der später das Streckengleis Ulm–Stuttgart verläuft, auf der Marke von 4.080 Tunnelmetern. Bis hierher in den Stuttgarter Stadtteil Hoffeld hat sie 1.967 Tübbingringe verbaut, bestehend aus sechs großen Fertigbetonteilsegmenten und einem kleinen sogenannten Schlussstein. Die Maschine samt Schneidrad wird nun im Tunnel demontiert. Ihr Schildmantel, in dem der Tunnel aus den Fertigbetonteilsegmenten hergestellt wurde, bleibt im Tunnel. Die angehängten Nachläufer werden aus dem Tunnel herausgezogen. In der Baugrube vor dem Filderportal wird die Tunnelvortriebsmaschine für die anstehende Schildfahrt in der Weströhre vorbereitet, die dann voraussichtlich im Frühjahr 2016 starten wird. www.be-zug.de/schildfahrt

Millionen für den Lärmschutz in der Landeshauptstadt

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH ist bestrebt, die Beeinträchtigungen für die Bürger infolge der Stuttgart-21-Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten. Deshalb investiert die Bahn auch im Stadtbezirk Stuttgart-Nord mehr als 20 Millionen Euro in den Immissionsschutz. So wird am Zwischenangriff Prag, von dem aus der Tunnel Feuerbach gebaut wird, ein 5.500 Quadratmeter großes Lärmschutzdach errichtet, um die Anwohner vor dem Lärm der für den Abtransport des Tunnelaushubs notwendigen Arbeiten zu schützen. Der Sprengvortrieb für die Tunnelröhren in Richtung Hauptbahnhof und in Richtung Feuerbach soll dort Anfang nächsten Jahres beginnen. Insgesamt belaufen sich die Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Planfeststellungsabschnitte 1.1 (Talquerung mit Hauptbahnhof) und 1.5 (Zuführungen Feuerbach und Bad Cannstatt mit S-Bahn) auf 20 bis 30 Millionen Euro. Für den Bereich der offenen Bauweise in der Ehmmanstraße ist ein Planänderungsverfahren auf den Weg gebracht worden. Dieses wird es nicht nur ermöglichen, von Juchtenkäfern besiedelte Bäume stehen zu lassen, sondern auch die Erdaushubtransporte mit Lastwagen in erheblichem Maße zu reduzieren. Zur Entlastung des öffentlichen Straßennetzes ist ein rund sechs Kilometer langes Baustraßennetz in Betrieb, das an die zentrale Baulogistikfläche angebunden ist. Dort wird der Erdaushub auf Waggons verladen und mit Güterzügen abtransportiert. Auch im Bereich der Baulogistik legt die Bahn großen Wert auf Immissionsschutz: An der Rosensteinstraße ist eine Schallschutzwand errichtet worden, die Baustellenfahrzeuge sind mit einem Lärminderungspaket ausgerüstet, die Verlademaschinen auf der zentralen Baulogistikfläche sind mit Rußpartikelfiltern ausgestattet, an den Ausfahrten sind Reifenwaschanlagen in Betrieb und auf der gesamten Fläche sind Bewässerungsfahrzeuge gegen die Staubentwicklung sowie Kehmaschinen im Einsatz. www.be-zug.de/immissionsschutz

Grundwasser ist durch das Projekt Stuttgart 21 nicht gefährdet

Viele Bürger sorgen sich um die Qualität des Stuttgarter Grundwassers. Dieses hohe Gut ist infolge des Projektes Stuttgart 21 nicht gefährdet. Dafür sorgt die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH unter anderem mit einem strengen Monitoring im Rahmen des Grundwassermanagements laut Planfeststellungsbeschluss. Zusätzlich wurden im Jahr 2014 auf Anordnung des Eisenbahn-Bundesamts im Zeitraum vom 18. August bis 17. Oktober insgesamt 320 Parameteranalysen an den Infiltrationsbrunnen im Bereich des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs (PFA 1.1) durchgeführt, ohne dass Überschreitungen der Einleitgrenzwerte festgestellt wurden. Gleiches gilt für bereits vorher auf Bitten des Eisenbahn-Bundesamts vorgenommenen Analysen an den Proben vom 22. Mai 2014 und vom 25. Juni 2014 sowie für die Analysen am Ablauf der Wasseraufbereitungsanlage.

Premiere: Baustellen um den Bahnhof von 4. bis 6. Januar für Besucher geöffnet

Das Interesse an den Baustellen rund um den neuen Bahnknoten in Stuttgart sowie an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wächst. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger wollen aus der Nähe sehen, wie gebaut wird und welche Fortschritte die Arbeiter und Ingenieure machen. Darauf stellt sich auch der Verein ein, der die Führungen organisiert und für das nächste Jahr plant, insgesamt rund hunderttausend Besucher auf die Baustellen zu bekommen. Vom 4. bis 6. Januar 2016 sind in Stuttgart „Tage der Baustelle“ rund um den Hauptbahnhof geplant. Erstmals werden die Baustellen vom Kriegsberg bis zum Kernerviertel für Interessierte geöffnet. Auch die Baugruben im Mittleren Schlossgarten inklusive der ersten Kelchstütze können besichtigt werden. Für die Bürger besteht damit die Möglichkeit, die komplette Dimension des neuen Bahnhofs im Ansatz zu sehen. Im Frühjahr soll es zudem an der Baustelle am Fildertunnel aufgrund der gestiegenen Nachfrage einen Tag der offenen Baustelle geben. Dann steht die Tunnelvortriebsmaschine aufgebaut vor der zweiten Röhre, um ihre erneute Talfahrt aufzunehmen.



PERSÖNLICH



Ist der
„Außenminister“
von Stuttgart 21:

Florian Bitzer, 40,
promovierter
Bauingenieur und Experte
für Verkehrswesen

Was macht eigentlich ... Herr Bitzer?

Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Da muss ich etwas ausholen. Der Aufgabenbereich beginnt bei der Zusammenarbeit mit den Projektpartnern Land, Stadt und Region sowie den Bauherren von Stuttgart 21. Zudem sind wir für die Abstimmung mit den Behörden bei Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren zuständig, wir koordinieren die Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen durch das Projekt und kümmern uns um die Projekthotline BauInfo ...

... können Sie auch in einem Satz erklären, was Sie machen?

Ich kann es gerne versuchen: Manche sagen, ich sei so etwas wie der „Außenminister“ des Bahnprojekts.

Wie läuft die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten über die Grenzen der Projektgesellschaft hinweg?

Das Miteinander mit den Projektbeteiligten und Behörden funktioniert zwischenzeitlich sehr gut, wenn Sie das meinen. Wir arbeiten dabei insbesondere mit dem baden-württembergischen Verkehrsministerium eng zusammen, wenn es etwa darum geht, die Themen für den nächsten Lenkungsreis vorzubereiten oder einzelne Abläufe zu optimieren.

Welche Rolle spielen Sie intern? Sie sind Leiter des Fachbereichs Projektbeteiligte und Umwelt, der Mitte Juli dieses Jahres neu geschaffen wurde. Was war der Grund?

Die Strukturen der Projektgesellschaft sind weiter optimiert worden, um noch effektiver arbeiten zu können. Dabei sind

einige Aufgaben in meinem Fachbereich neu zusammengefasst worden. Beispielsweise begleiten wir Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren jetzt nicht mehr nur gegenüber den Behörden, sondern auch gegenüber den Projektpartnern und den Bauherren bei der Deutschen Bahn.

Der Umweltschutz fällt demnach auch in Ihren Bereich: Was sind dort aktuell die brennenden Themen?

Beim Natur- und Artenschutz beschäftigen uns unverändert vor allem die Eidechsen, die in verschiedenen Projektabschnitten artgerecht behandelt werden müssen, was ein gewaltiger Aufwand ist. Bei einer Umsiedlung muss letztlich jedes einzelne Tier sorgsam eingefangen und in ein neues Habitat gebracht werden. Und auch der bestens bekannte Juchtenkäfer beschäftigt uns durchaus noch hin und wieder.

Die Arbeit geht Ihnen demnach nicht so schnell aus?

In meinem Fachbereich kommen viele arbeitsintensive Aufgaben zusammen. Alles in allem sind hier insgesamt 20 Mitarbeiter beschäftigt, ein besonders personalintensiver Bereich ist dabei das Thema Umweltschutz, zu dem auch die Aspekte Immissionsschutz und Abfallmanagement gehören. Manchmal stehen wir bei alledem ganz schön unter Druck, aber dafür ist die Arbeit sehr ergiebig und man hat immer das Gefühl, einen wichtigen Beitrag zum großen Ganzen leisten zu können. Und was gibt es Schöneres, als einer Arbeit nachgehen zu dürfen, die wirklich sinnstiftend ist.

Ich verstehe
Bahnhof...



„Durch Stuttgart 21 wird die Stadt attraktiver
und reiht sich ein in die verlockendsten
Metropolregionen Deutschlands!“

Roya Awarzamani, Studentin