APRIL 2016 | AUSGABE 16

Bezug DAS PROJEKTMAGAZIN



THEMA Artenschutz bei Stuttgart 21: Umsiedlung der Eidechsen seine 18

INTERVIEW Ulms neuer OB Gunter Czisch über das Bahnprojekt seite 26 REPORTAGE 30.000 Besucher bei den Tagen der offenen Baustelle SEITE 22 PORTRÄT Die Initiative "Magistrale für Europa" denkt groß seite 4







INHALT

KURZ NOTIERT	30
INTERVIEW Ulms neuer Rathauschef Gunter Czisch im Gespräch	26
REPORTAGE Ingenieure stehen Rede und Antwort auf den Baustellen in Stuttgart	22
THEMA Kostspieliger Artenschutz: über den Umgang mit Eidechsen	18
IM BILDE	14
REPORTAGE High-Tech-Stütze für einen Gebäudeveteranen	10
PORTRÄT Karlsruhes OB Frank Mentrup setzt auf die Magistrale Paris-Budapest	4

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V. Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart Telefon: 0711/ 21 321 - 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 (2, 3, 5, 9, 11 – 13, 14, 23, 24, 25, 27, 29, 31, 32), Laura Matthäus (1), Thomas Niedermüller (2, 14, 15, 23, 30), Cornerstone/pixelio.de (6), Jonathan M/pixelio.de (6), Stuttgart Tourist (6), Petra Dirscherl (7), Mathias Galschick (7), Albrecht E. Arnold (7), Erich Westendarp/pixelio.de (7), Arnim Kilgus (14, 15, 16, 30)

••••••

.....

Auflage: 80.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli/August 2016.

VORWORT

as Bahnprojekt Stuttgart–Ulm stellt Bauingenieure ebenso wie Tunnel- und Brückenbauer vor technische und geologische Herausforderungen. Auf der Schwäbischen Alb bauen sie mitunter im Karst, in der Landeshauptstadt im Anhydrit, und erstmals überhaupt haben die Spezialisten Anfang März mit einem Verkehrsweg den Neckar unterquert. Auch die Erhaltung historischer Bausubstanz fordert die Planer. Der Nordkopf des neuen Durchgangsbahnhofs von Stuttgart 21 verläuft beispielsweise direkt unter der Alten Bahndirektion. Damit das historische Gebäude die Arbeiten unbeschadet übersteht, ist ganze Ingenieurskunst gefragt. Wie das vor sich geht, beschreibt eine Baustellenreportage in dieser Ausgabe des Projektmagazins.

All diesen Herausforderungen sind wir dank vieler Experten gewachsen, die aus ihrem reichen Erfahrungsschatz schöpfen und mit Kreativität erfolgreich nach Innovationen streben, um das Projekt voranzutreiben. Von gut 120 Kilometern Tunnel ist inzwischen über ein Drittel gegraben, davon mehr als 28 Kilometer auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und mehr als 13 Kilometer in Stuttgart. Eine Leistung, auf die wir stolz sein können und für die wir besonders den Mineuren danken, die sich tagtäglich Gefahren unter Tage aussetzen, um dieses für Baden-Württemberg so wichtige Infrastrukturvorhaben zu ermöglichen. Die anspruchsvollen bautechnischen Herausforderungen eines solchen Projekts sind ein Aspekt. Doch immer größere Anstrengungen erfordert heute auch ein Bereich, den man so nicht im Blick hatte, als 1995 die Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 präsentiert wurde. Die Rede ist vom Artenschutz, der zurecht einen hohen Stellenwert in dieser Republik genießt. Inzwischen steht nicht mehr der Juchtenkäfer im Schlossgarten im Fokus, der im Zuge des Stuttgarter Projekts vielen erst bekannt wurde und für dessen Schutz ein riesiger Aufwand betrieben wird. Jetzt sind es Mauereidechsen und Zauneidechsen, besonders geschützte Arten nach dem Bundesnaturschutzgesetz, die uns an vielen Stellen im Projekt begegnen und deren schiere Anzahl uns in einigen Abschnitten vor gewaltige Probleme stellt.

Auf den vorhandenen Gleisfeldern in den Stuttgarter Neckarvororten Unter- und Obertürkheim hat man einige der Tiere behutsam aufgesammelt und in neuen Lebensräumen angesiedelt. Eine Eidechse muss vorschriftsmäßig mit einer Schlinge gefangen werden, damit sie nicht ihren Schwanz verliert. Die Ersatzhabitate müssen den Lebensbedingungen der umgesiedelten Eidechsen entsprechen. Für eine Mauereidechse wird dabei eine Fläche von bis zu 80 Quadratmetern veranschlagt, für eine Zauneidechse 150 Quadratmeter. 35 Zauneidechsen aus Untertürkheim haben wir in der Nähe der







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

Otto-Hirsch-Brücken angesiedelt. Bricht man die Kosten für die Planung, das Absammeln, den Flächenerwerb und das sechsjährige Monitoring herunter auf eine Eidechse, so kostet das 8.599 Euro – für das Umsiedeln einer einzigen Zauneidechse!

as geht durchaus ins Geld. In Untertürkheim müssen wir bis zu 6.000 Eidechsen einfangen und umsiedeln. Dafür sind jedoch Flächen für Ersatzhabitate notwendig, die es bisher noch nicht gibt. Wir suchen händeringend danach, und die Zeit drängt. Denn das Bundesnaturschutzgesetz verbietet es auch, die besonders geschützten Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten erheblich zu stören. Deshalb müssen wir im Frühjahr mit der Umsiedlungsaktion beginnen. Doch wohin mit tausenden von Eidechsen? Unser Projekt ist vom Artenschutzgesetz zwar besonders betroffen, doch dessen Auswirkungen offenbaren sich bei immer mehr Vorhaben der öffentlichen Hand. Im Stuttgarter Stadtteil Hofen hat die Landeshauptstadt den favorisierten Standort eines Flüchtlingswohnheims aufgegeben, weil man auch dort auf Eidechsen stieß. Und die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn, die Calw und den östlichen Nordschwarzwald mit der Schiene an die Region Stuttgart anschließen soll, ist gefährdet von Zwerg- und Bartfledermäusen. Sie leben dort in stillgelegten Bahntunneln. Streng geschützt, haben sie das Potenzial, ein politisch von einer großen Mehrheit gewolltes Projekt zu Fall zu bringen. Artenschutz ist also längst nicht nur beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ein Aspekt, der zu Diskussionen Anlass gibt. Grund genug für uns, diesem wichtigen Thema in der aktuellen Bezug-Ausgabe einen größeren Beitrag zu widmen.

Das Projekt Stuttgart–Ulm hat freilich viele Facetten. Eine davon ist Frank Mentrup besonders wichtig. "35 Millionen Menschen. 16 Millionen Beschäftigte. Eine Schienenverbindung." So lautet der Dreisatz einer Initiative, welcher der Karlsruher OB vorsteht. "Wir halten diese Magistrale für die bedeutsamste West-Ost-Verbindung, die von Frankreich bis in den Donauraum ganz Europa miteinander verbindet", so Mentrup, der im Projekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm einen wichtigen Lückenschluss sieht, der weitere Kräfte freisetzen wird. Ähnlich sieht es sein Amtskollege in Ulm. Für den neuen Oberbürgermeister Gunter Czisch, seit März Nachfolger von Ivo Gönner, ist das Bahnprojekt von großer Wichtigkeit für die Region Ulm, wie er im Interview erklärt. "In den nächsten Jahren wird es mancherlei Anlässe geben, sich im Zusammenhang mit diesem Projekt zu freuen", sagt Czisch. "Da werden wir in Abkehr von unserer schon sprichwörtlichen Bescheidenheit durchaus auch mal ordentlich die Korken knallen lassen." Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieses Magazins.

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

Im Namen der Magistrale

Die Initiative "Magistrale für Europa" engagiert sich seit langem für den Ausbau der Schienenachse zwischen Paris und Budapest. Vorsitzender ist der Karlsruher Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup. Er sieht in dem Projekt Stuttgart–Ulm einen Lückenschluss, der Kräfte freisetzen wird.

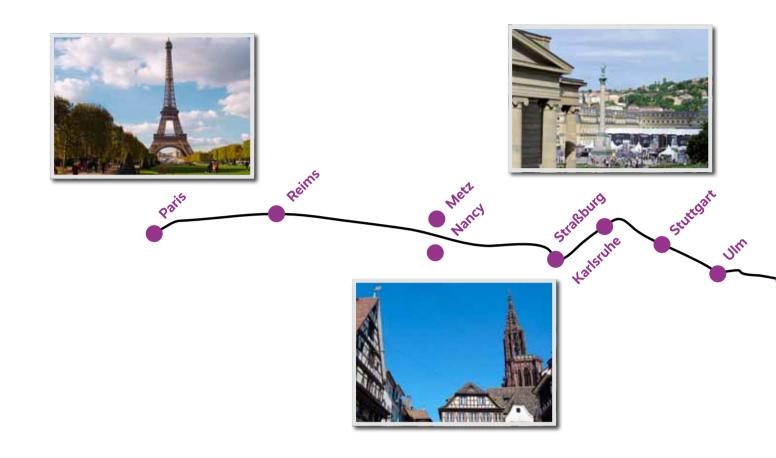
rank Mentrup führt seine Gäste gerne auf den Turmberg und schwärmt von Karlsruhe und der günstigen Lage der Stadt. Vom Hausberg im Karlsruher Stadtteil Durlach reicht der Blick weit über die Rheinebene, bei gutem Wetter bis zum Pfälzerwald und ins Elsass. Mentrup blickt aber nicht nur von hier oben voller Zuversicht in die Zukunft seiner Stadt und der Region. "Für einen Technologie- und Hochschulstandort wie Karlsruhe ist es wichtig, dass die Infrastruktur stimmt und das Thema Mobilität weiterentwickelt wird", betont er.

Um zu sehen, was das konkret bedeutet, braucht Frank Mentrup derzeit nur aus dem Fenster seines Amtszimmers zu schauen. Direkt vor dem Rathaus am Marktplatz wird mit Hochdruck an der neuen unterirdischen Haltestelle gebaut, die an ein Gleisdreieck anschließt und ein bedeutender Bestandteil des neuen Stadtbahntunnels unter der Kaiserstraße und der Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße ist. Durch den Ausbau soll das Nahverkehrsnetz, das derzeit von jährlich mehr als 170 Millionen Fahrgästen genutzt wird, deutlich leistungsfähiger werden und gleichzeitig die Straßen entlasten. "Die Akzeptanz bei den Bürgern und im Einzelhandel ist trotz der enormen Belastung sehr hoch", sagt der SPD-Politiker, der gebürtiger Mannheimer ist und dort viele Jahre Landtagsabgeordneter war.

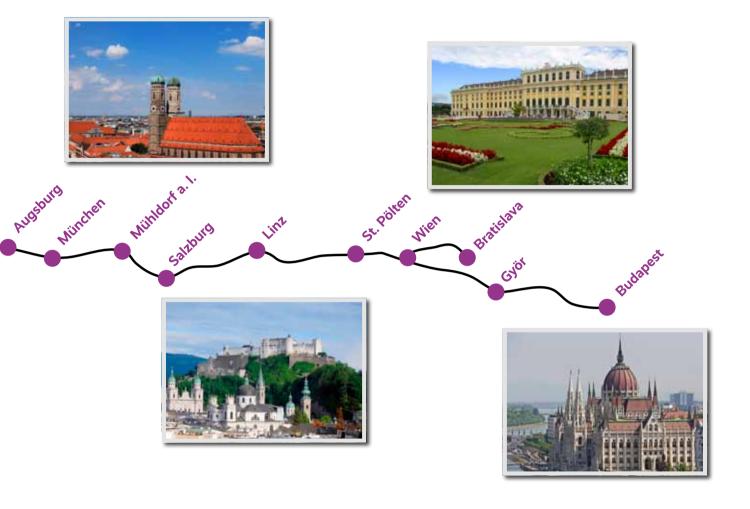
ein neues Amt in Karlsruhe hat Mentrup im März 2013 angetreten – zur feierlichen Zeremonie ließ er sich passenderweise zusammen mit seiner Frau und den vier Kindern von der Straßenbahn abholen, die damals noch direkt vor dem Rathaus hielt. Übernommen hat der studierte Mediziner mit dem Amtsantritt gleichzeitig auch den Vorsitz der Initiative "Magistrale für Europa", die sich seit vielen Jahren schon für die lückenlose Modernisierung und den Ausbau des Schienenkorridors zwischen den Metropolen Paris und Budapest einsetzt, der so genannten West-Ost-Achse. Die Initiative wurde 1990 von zahlreichen Städten und Regionen sowie einigen Industrie- und Handelskammern entlang der Trasse gegründet und insbesondere von Mentrups Vorgänger Heinz Fenrich vorangetrieben, weshalb die Geschäftsstelle schon immer in Karlsruhe angesiedelt war.

"35 Millionen Menschen. 16 Millionen Beschäftigte. Eine Schienenverbindung." So lautet der Dreisatz der Initiative, deren Mitglieder sich in einem Punkt einig sind: "Wir halten diese Magistrale für die bedeutsamste West-Ost-Verbindung, die von Frankreich bis in den Donauraum ganz Europa miteinander verbindet", so Mentrup. Derzeit wechseln sich auf der etwa 1.500 Kilometer langen Strecke durch fünf EU-Staaten mehrgleisige Abschnitte, Hochgeschwindigkeitsstrecken und Durchgangsbahnhöfe mit noch eingleisigen Abschnitten, Langsam-Fahrstrecken und Sackbahnhöfen ab. Um auf der









Ein Schienenkorridor verbindet Europa

Die Initiative "Magistrale für Europa" engagiert sich seit 1990 für den Ausbau des Schienenkorridors Paris-Straßburg-Karlsruhe-München-Wien-Budapest. Geografisch liegt dieser Korridor zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer und stellt die zentrale West-Ost-Achse in Europa dar. Die Europäische Kommission hat die Magistrale im Jahr 1995 als das Projekt 17 in die Planung für die Transeuropäischen Netze (TEN) aufgenommen. Der Ausbau zur Hochleistungsverbindung gilt auch als wesentliche Voraussetzung für die ökonomische, politische und kulturelle Integration von Ost- und Westeuropa. Die Strecke ist etwa 1.500 Kilometer lang und führt durch die fünf EU-Staaten Frankreich, Deutschland, Österreich, Slowakei und Ungarn. Sie verbindet etwa 35 Millionen Menschen und 16 Millionen Beschäftigte. Inzwischen gehören der Initiative 28 Städte, Regionen sowie Industrie- und Handelskammern an, darunter Augsburg, Bratislava, Budapest, Karlsruhe, München, Nancy, Salzburg, Straßburg, Stuttgart, Ulm, Wien, der Verband Region Stuttgart, die Initiative "Airportbahn Südostbayern" sowie die Regionalverbände Mittlerer und Südlicher Oberrhein. Die Geschäftsstelle der Initiative hat ihren Sitz seit der Gründung in Karlsruhe. Vorsitzender ist der Karlsruher Oberbürgermeister Frank Mentrup. Seine Stellvertreter sind Thomas Bopp (Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart), Gerd Finkbeiner (Vize-Präsident der IHK Schwaben) und Willi Kleine (Städtebund Inn-Salzach).

www.magistrale.org

gesamten Strecke Menschen und Güter gleichermaßen schnell und zuverlässig transportieren zu können, müssen noch etliche Lücken geschlossen werden. Die jeweils schwächsten Glieder entlang der Achse zu identifizieren und sich gemeinsam bei den politischen Entscheidungsträgern auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, dass diese Teilstücke entsprechend ausgebaut und angebunden werden, das ist laut Mentrup der rote Leitfaden für die vielfältige Arbeit der Initiative.

m ihre Zielsetzung öffentlichkeitswirksam zu unterstreichen, hat die international besetzte Interessengemeinschaft Ende vergangenen Jahres ein nationales Ausrufezeichen gesetzt und die "Ulmer Resolution" verabschiedet. Darin wird unter anderem der Ausbau der Strecke Ulm-Augsburg als wichtiger Lückenschluss gefordert, außerdem die leistungsfähige Ertüchtigung der "Appenweierer Kurve", die momentan noch das Nadelöhr auf der Bahnstrecke zwischen Baden-Württemberg und Straßburg ist, sowie "die Wiederaufnahme des durchgehend zweigleisigen Ausbaus des grenzüberschreitenden Projektes München/Ost-Mühldorf-Freilassing-Salzburg". Aufgabe und Ziel der Resolution sei, so Mentrup, rechtzeitig vor Veröffentlichung des neuen Bundesverkehrswegeplans an die alten Forderungen zu erinnern. "Wir müssen dafür sorgen", betont er, "dass diese Abschnitte nicht in Vergessenheit geraten, weil andere Projekte momentan wichtiger erscheinen."

Einer der Punkte in der "Ulmer Resolution", unter der neben Mentrups Unterschrift auch die des früheren Ulmer Stadtoberhaupts Ivo Gönner steht, ist an dritter Stelle auch die "Umsetzung von Stuttgart 21 mit der leistungsfähigen Anbindung des Flughafens Stuttgart". In der Realisierung dieses Projekts, einem zentralen Kernstück der Magistrale, sieht der Karlsruher OB einen wichtigen Schritt, der weitere Kräfte freisetzen wird, wie er prophezeit. "Die verschiedenen Infrastrukturprojekte befördern sich gegenseitig. Die Neubaustrecke nach Ulm erhöht den Druck, dass man künftig beispielsweise auch von Karlsruhe schneller nach Stuttgart kommt", sagt Mentrup.

in Beispiel, was durch konsequente Verbesserung und Modernisierung der Infrastruktur erreicht werden kann, ist die Trasse in den Südosten von Frankreich nach Straßburg und weiter nach Paris. Hier hat der französische Staat bereits vieles realisiert. Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke, auf der man mit dem TGV Duplex oder dem neuen ICE 3 eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 320 Stundenkilometern erreicht, dauert die Fahrt von Karlsruhe nach Paris ab diesem Juli nur noch zweieinhalb Stunden. Bisher sind die Züge noch 30 Minuten länger unterwegs. "Die Verbindung nach Frankreich ist enorm wichtig für die Region Karlsruhe", betont Mentrup. Einerseits würden

viele Firmen Wirtschaftsbeziehungen mit Frankreich unterhalten. Gleichzeitig seien französische Unternehmen wie Michelin in Karlsruhe ansässig. "Wenn man morgens um acht Uhr hier in den Zug steigt, kann man um elf in Paris in der Konferenz sitzen", sagt Mentrup. "Dafür lohnen sich die vielen Fachgespräche und unsere ganze politische Überzeugungsarbeit."

Doch nicht nur hierzulande muss an den richtigen Stellen insistiert werden, auch anderswo ist Präsenz zur richtigen Zeit gefragt: In den europäischen Gremien in Brüssel, in denen die entscheidenden Weichen für große Infrastrukturvorhaben wie grenzüberschreitende Schienenprojekte gestellt werden. Dafür zuständig ist der Politikwissenschaftler Markus Lorenz, der seit Februar vergangenen Jahres als Geschäftsführer der Initiative "Magistrale für Europa" amtiert. Sein Büro liegt nur einen Steinwurf vom Karlsruher Rathaus entfernt, häufig ist der bekennende ICE-Fan aber unterwegs im Namen der Magistrale. Zu seinen regelmäßigen Anlaufstationen gehören allen voran die so genannten Korridorforen in Brüssel, bei denen Delegierte aus ganz Europa zusammenkommen, um in fachlichen Diskussionen über notwendige Maßnahmen, Förderrichtlinien oder technische Standards die jeweiligen Interessen zu vertreten. Die Politik der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wird maßgeblich von der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission bestimmt, die immer wieder auf Arbeitsebene einlädt und im konstruktiven Austausch mit Initiativen steht. "Man muss zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein, um im Wettstreit mit anderen Verkehrsträgern, Regionen und Wirtschaftssparten die Fahne hochzuhalten und etwa bei der Verteilung von europäischen Fördermitteln berücksichtigt zu werden", sagt Lorenz.

ufgewachsen ist der 32-Jährige in seiner Heimat ASachsen, studiert hat er in Potsdam, Bordeaux und Sydney und hat praktische Erfahrung in der EU-Kommission sammeln können. Anfang Januar war Lorenz mit Vertretern aus der Slowakei, Ungarn und Österreich bei einem Treffen in Wien, bei dem es um den Ausbau des Teilstücks Wien-Bratislava-Budapest ging. "Entlang der Trasse hilft man sich gegenseitig", sagt der Politikwissenschaftler, der dieses Jahr auch schon in Straßburg, Ulm, München und Freilassing zu tun hatte. Als nächstes steht eine Arbeitskreissitzung in der Landeshauptstadt beim Verband Region Stuttgart an, dessen Präsident Thomas Bopp gleichzeitig stellvertretender Vorsitzender der Initiative ist. "Unsere Aktivitäten zielen auf einen langen Korridor. Daher sind viele Sitzungen und Konferenzen entlang der Strecke notwendig, um mit vereinten Kräften wirklich alle Lücken schließen zu können und auch die Anbindung des Regional- und Nahverkehrs an das Netz voranzutreiben", sagt Lorenz.



abei ist die Stadt Karlsruhe selbst das beste Beispiel dafür, wie lückenlos und komfortabel eine Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr auf der Magistrale aussehen kann. Eine der wichtigsten Vorgaben beim derzeitigen Ausbau des Stadtbahnnetzes sei gewesen, sagt Oberbürgermeister Mentrup, "dass man am so genannten Karlsruher Modell festhalten kann". Dahinter verbirgt sich die Anfang der 80er Jahre erstmals realisierte Idee, mit einer Art überregionalen Stadtbahn auch auf Bundesbahngleisen fahren zu können.

"Tram-Trains" heißt international die Technik dieser Karlsruher Züge, die es möglich machen, dass Pendler aus Pforzheim, Freudenstadt, Germersheim oder Baden-Baden über die jeweilige Bahnstrecke und das Nahverkehrsnetz ohne umzusteigen direkt in die Karlsruher Innenstadt fahren können. Gleichzeitig ist dieser Verbund ein wichtiges Zubringernetz für die Magistrale, die sozusagen an die Karlsruher Stadtbahn angebunden ist. "Mobile Zukunft bedeutet, die verschiedenen Verkehrsträger erfolgreich zu vernetzen", sagt Mentrup. Ob die Initiative in diesem Jahr ihrem Ziel einen großen Schritt nä-

her kommt und die Magistrale weiter Fahrt aufnimmt, hängt insbesondere vom Bundesverkehrswegeplan ab, in den all jene Infrastrukturprojekte aufgenommen werden, für die der Bund Mittel zur Umsetzung einstellt. "Die Veröffentlichung dieser Bedarfsliste wird mit Spannung erwartet. Wenn aus unserer Sicht wichtige Projekte fehlen, haben wir bis zur Verabschiedung im Bundestag noch genügend Zeit, direkt in Berlin tätig zu werden", sagt Mentrup, der überzeugt ist, dass Investitionen in die Infrastruktur zwangsläufig Wachstum zur Folge haben. Zu seinen Zeiten als Landtagsabgeordneter war Mannheim noch die zweitgrößte Stadt in Baden-Württemberg, zwischenzeitlich nimmt Karlsruhe mit knapp 300.000 Einwohnern diesen Platz ein. Für Karlsruhe berge die günstige Doppellage an zwei zentralen europäischen Verkehrsachsen enorme Entwicklungsmöglichkeiten. Die Stadt selbst komme zwar langsam an ihre Grenze, so der Oberbürgermeister, in der Region gebe es aber noch ausreichend Potential. Viel Wachstum habe wiederum viel Verkehr zur Folge. "Umso wichtiger ist es", sagt Frank Mentrup, "dass der Schienenverkehr optimal funktioniert."

Markus Lorenz pusht die Initiative "Magistrale für Europa"

Hohe Kunst am alten Bau

Unter der alten Stuttgarter Bahndirektion entsteht ein Tunnel mit dem nördlichen Bahnhofskopf. Das historische Gebäude soll die Arbeiten unbeschadet überstehen. Da ist Ingenieurskunst gefragt. a steht es, von jugendlichem Stil, in Würde gealtert, voll von Geschichten aus längst vergangenen Zeiten. Vor mehr als einem Jahrhundert ist das Direktionsgebäude der damaligen Deutschen Reichsbahn in der Heilbronner Straße gebaut worden, seither ist viel Wasser den Nesenbach hinabgeflossen, der sein Bett im Stuttgarter Talkessel hat. Zuletzt hatte das alte Gemäuer übergangsweise die Kreativszene der Stadt beherbergt, nachdem es als Bahndirektion ausgedient hatte. Nun wird es sozusagen selbst zum Kunstwerk.

Die Kunstschaffenden von heute tragen schwere Stiefel an den Füßen und weiße Helme auf den Köpfen. Einer von ihnen ist Michael Pradel, seines Zeichens Bauingenieur und als Projektleiter für all das zuständig, was derzeit zwischen der Jägerstraße im Norden und der Sängerstraße im Süden gebaut wird. Knapp 900 Meter lang ist Pradels Abschnitt, in dem auch das Herz von Stuttgart 21 schlägt: Der neue Durchgangsbahnhof mit seinen markanten Kelchstützen, die den beteiligten Betonbauern ihr ganzes Können abverlangen.

licht weniger anspruchsvoll ist die Aufgabe, die Pradel mit seinem Team ein paar Meter weiter im Verborgenen lösen muss: Weil die Alte Bahndirektion zu zwei Dritteln direkt über dem Tunnel mit dem sogenannten Nordkopf liegt, muss das historische Gebäude, für dessen Erhalt sich auch die Landeshauptstadt als Projektpartner von Stuttgart 21 stark gemacht hatte, mit einigem Aufwand und großer Kunstfertigkeit gesichert und mit einem speziellen Verfahren sozusagen zum Schweben gebracht werden. "Die Vorgehensweise hat sich bewährt, das Verfahren wird aber nur sehr selten eingesetzt, vielleicht fünf, sechs Mal pro Jahr in Deutschland", betont Michael Pradel, der mit der Methode seinerseits bereits hinlängliche Erfahrungen bei der Sanierung der Berliner Staatsbibliothek gemacht hat und daher als ausgewiesener Experte gilt.

Der Weg hinab in das "Atelier" der Baukünstler führt vorbei an schwungvollen Geländern, einem geschichtsträchtigen Paternoster in der Haupteingangshalle, geschmiedeten Balkonen, Böden aus Kalkstein, Marmor und Basalt, rosafarbenen Travertinsäulen und einem kleinen Raum im Keller, der den Arbeitern heute als Lager für Werkzeug dient. Vor Jahrzehnten war hier der Legende nach noch der gut bestückte Weinkeller des damaligen Bundesbahnpräsidenten untergebracht, erzählt Michael Pradel. Auch das gehört zum Geist der Geschichte, der durch das Jugendstilgebäude weht.

Ganz unten im Keller weht zwischenzeitlich ein neuer Wind. Es riecht nach frischem Beton und klingt nach Fortschritt, der von schweren Maschinen angetrieben wird. Überall stecken dicke Eisenstäbe in dem alten





Wurzelpfähle und eine Auffangplatte halten das Bauwerk stabil Gemäuer, an dem reihenweise Stahlkörbe mit gelber Plastikfolie hängen. Manche der Körbe sind noch leer, andere bereits mit mausgrauer Betonmasse gefüllt. Die aufwendigen Arbeiten, um das Gebäude unter allen Bedingungen stabil zu halten, sind unübersehbar in vollem Gange. Begonnen wurde damit bereits Anfang vergangenen Jahres, seither folgt alles einer ausgeklügelten Choreografie.

er Künstler Christo hat einst das mächtige Reichstagsgebäude verhüllt, Bauingenieur Pradel bringt die imposante Bahndirektion quasi zum Schweben. Kunst am Bau. Als ersten Schritt habe man die ganzen Fundamente im Gebäude, also die einzelnen Stützen, Stampfbetonsäulen und Wände, bis auf die Maximaltiefe freigegraben, erzählt Pradel. Danach seien hunderte von Löchern waagrecht durch die Fundamente gebohrt worden. Gleichzeitig habe man eine Vielzahl sogenannter Mikropfähle hergestellt, wegen ihrer langen und dünnen Erscheinung umgangssprachlich auch Spaghettipfähle genannt. Knapp sieben Meter lang sind diese Pfähle aus Beton und Stahl, die entlang der Fundamente senkrecht in den Boden getrieben wurden.

Um die hundert Jahre alten Stützen und Wände zu verstärken, haben sie zudem eine Art Ummantelung bekommen. Dazu wurden in einer speziellen Schalung mit Bewährungskörben dicke Platten auf beiden Seiten der Wände betoniert, so genannte Streichbalken. Zuvor werden bei diesem Verfahren noch Eisenstäbe mit Gewinden durch die Löcher in den Fundamenten gesteckt. Nach dem Betonieren werden dann auf beiden Seiten der Stäbe Muttern angezogen, um die ausgehärteten Streichbalken gegen das Fundament in der Mitte zu spannen. "Das bringt enorme Stabilität", sagt Pradel.

Derzeit sind die Spezialisten mit den letzten Schalungsarbeiten beschäftigt, in wenigen Wochen folgt dann bereits die nächste Phase. Dabei muss der Kellerboden in zwei bis drei Meter breiten Streifen weiter ausgehoben wer-

den, damit unter dem gesamten Gebäude nach und nach eine mit Stahl durchsetzte Bodenplatte betoniert werden kann, im Fachjargon auch Auffangplatte genannt. Diese ruht wiederum auf dicken Großbohrpfählen, die bereits um die Alte Bahndirektion herum stehen. Zwischen der neuen Bodenplatte und den Großbohrpfählen sind zusätzlich noch hydraulische Pressen angebracht, die während der Arbeiten im Untergrund mögliche Bewegungen des Gebäudes ausgleichen und die Last gleichmäßig verteilen sollen. "Das alles ist sehr, sehr aufwendig und braucht viel Zeit", betont Projektleiter Pradel.

mmer wieder läuft der ehemalige Leistungssportler, der 1990 noch für die letzte Nationalmannschaft der DDR als Ruderer gestartet ist, durch die vielen Räume im Gebäude und schaut nach möglichen Warnsignalen. Um die Arbeiten überhaupt starten zu können, mussten vor dem Baubeginn aus dem alten Mauerwerk etliche Bohrkerne gezogen werden. Diese wurden im Labor auf ihre Festigkeit untersucht, um sicherzustellen, dass die Arbeiten mit der Statik und Standsicherheit des Gebäudes vereinbar sind, so Pradel. Einzige Auflage sei gewesen, in einigen wenigen Räumen einen zwei Zentimeter dicken Erdbebenputz mit einer Metalmatte aufzubringen, um die betroffenen Wände zusätzlich zu stabilisieren.

Um jede etwaige Bewegung des Gebäudes millimetergenau erfassen zu können, wird die Bahndirektion rund um die Uhr mit einem Theodolitensystem von außen über festgelegte Punkte vermessen. "Wenn ein Grenzwert überschritten wird, werden wir automatisch auf allen Kanälen alarmiert und können die Arbeiten sofort abbrechen", sagt Pradel. Zusätzlich ist im Keller des Gebäudes ständig ein erfahrener Vermesser unterwegs, der mit einem Nivelliergerät von Hand die gesetzten Millimetermarken an den Wänden überprüft. Das ist schon deshalb notwendig, weil das restliche Drittel des Gebäudes, unter dem der Nordkopftunnel nicht verläuft, mit einem speziellen Injektionsverfahren behandelt wird. Bei dieser Methode wird mit Hochdruck Zement in den Boden gepresst, der dort zu einer Art Felsmassiv anwächst. "Man darf dabei aber nicht zu viel Druck ausüben, sonst kommt das Gebäude hoch", sagt Michael Pradel.

Seit er mit seinem Team begonnen hat, die Alte Bahndirektion kunstvoll zum Schweben zu bringen, hat er regelmäßig Besuch aus ganz Deutschland. Immer wieder kommen Delegationen aus Ingenieurbüros und Bauunternehmen nach Stuttgart, um in den Keller hinabzusteigen. "Wir haben sehr viele Anfragen von Fachleuten, die sich unsere Arbeit anschauen wollen", erzählt er. Zu den Stuttgarter Spezialitäten, die Pradels Arbeit besonders kniffelig machen, gehört dabei auch, dass der Deckel des Tunnels direkt unter der neuen Bodenplatte der Alten Bahndirektion liegt. Einige Meter



tiefer im Untergrund verlaufen zudem noch die beiden wegen S 21 umgebetteten Stadtbahntunnel, die bereits im Rohbau fertig sind. "Wir müssen mit unserem Tunnel im Norden direkt zwischen die Bodenplatte der Bahndirektion und den Deckel der Stadtbahnröhren – wie bei einem Sandwich", sagt Michael Pradel.

Bange ist es ihm dabei nicht, dem ehemaligen Leistungssportler, der eine mögliche Teilnahme bei Olympischen Spielen einst seiner beruflichen Laufbahn und dem Studium geopfert hat. Seinen sportlichen Ehrgeiz hat er dabei aber behalten: "Für mich ist Stuttgart 21 mein Olympia", sagt er. Gelegenheiten, um Spitzenleistungen zu zeigen, hat er dabei genug. Drüben am Südkopf gilt es, wegen der gleichzeitigen Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie, vor allem eine organisatorische Herausforderung zu bewältigen. Beim Bau des Bahnhofs muss eine bisher einzigartige und außerordentlich anspruchsvolle Architektur umgesetzt werden. Und bei der Unterfahrung der Bahndirektion braucht es die ganze Ingenieurskunst, wie der Ingenieur Pradel betont.

Wie die Zukunft des Gebäudes aussieht, ob vielleicht Wohnungen hineinkommen, ein Hotel oder Büros, ist derzeit offen und eine Frage der Projektentwicklung. "Das wird die Zeit bringen", sagt Michael Pradel. Für den Bauingenieur ist derzeit nur wichtig, dass die Alte Bahndirektion die Arbeiten unbeschadet übersteht. Um das zu erreichen, hat er sogar die alten Böden im Haus mit dicker blauer Folie abdecken lassen. "Es wäre schade um jedes Detail", betont Pradel und verspricht: "Wir werden alles dafür tun, damit das Gebäude hinterher noch so dasteht wie vor hundert Jahren." \bigcirc www.be-zug.de/nordkopf





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 den Baustellen 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, die unserere Fotografen auf den Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm schießen, auch Bilder von Lesern. Die von der Jury ausgewählten Sieger erhalten jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über Fotos. Diese können Sie per E-Mail senden an: Leserfotos @be-zug.de



IM BILDE 15

1 Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße 2 Technik Grundwassermanagement 3 Arbeiter in der Alten Bahndirektion 3 Zuführung Tunnel Bad Cannstatt und Feuerbach

3 Aushub Trog Tiefbahnhof Baustelle Filderportal Vuführung Tunnel Bad Cannstatt und Feuerbach Kelchstütze Mittlerer Schlossgarten Nachtbaustelle Hauptbahnhof (S. 16/17)

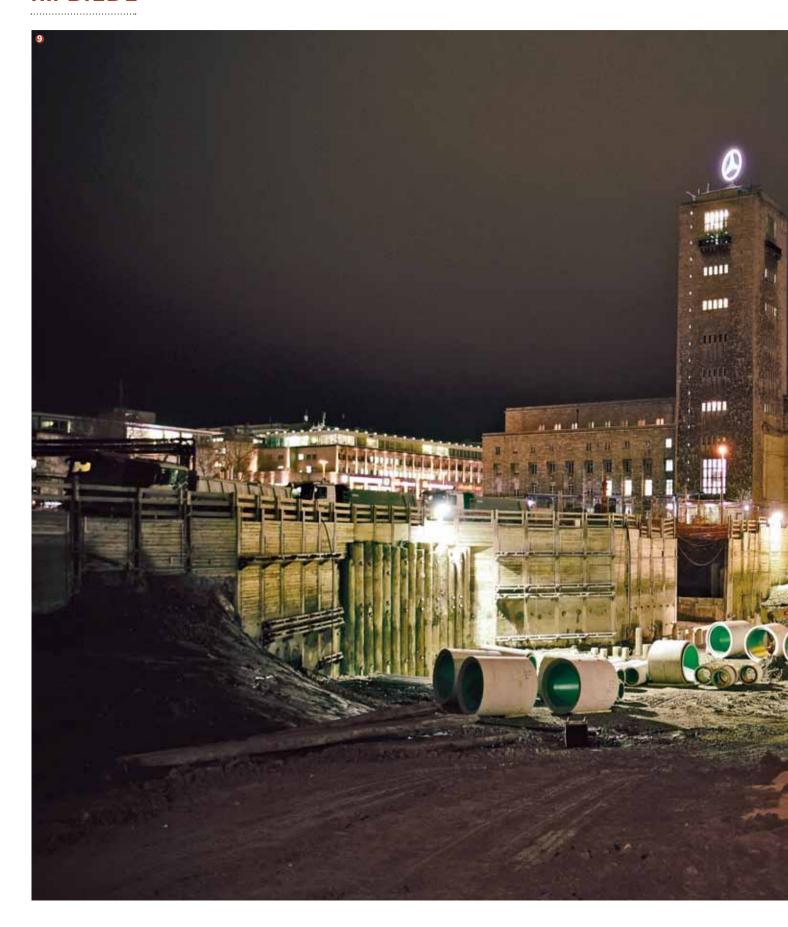


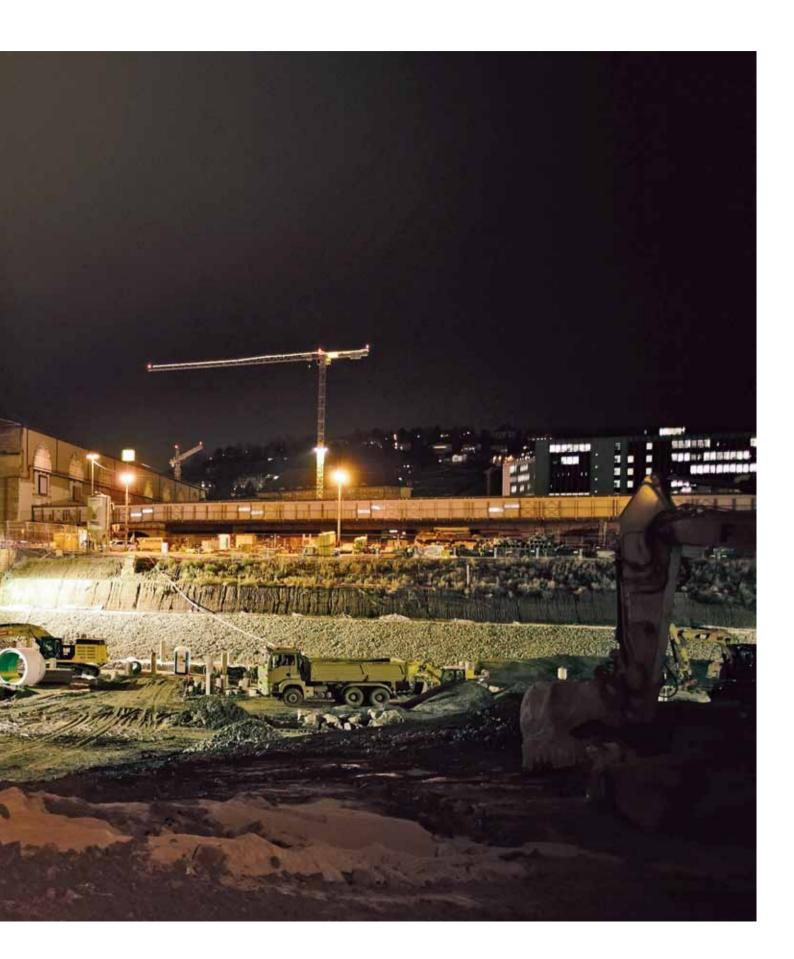






IM BILDE





THEMA

Kleine Tiere, großer Aufwand

Der Umgang mit geschützten Tierarten rückt bei Bauprojekten aller Art zunehmend in den Fokus. Alleine die Umsiedlung von Eidechsen im Stadtgebiet Stuttgart sowie entlang der Neubaustrecke nach Ulm kostet die Bahn vermutlich rund 15 Millionen Euro. ie Natur im Albvorland hat ihre besonderen Reize, denen sich auch Jens Hallfeldt nicht entziehen kann. Die typischen Streuobstwiesen mit ihren knorrigen Bäumen, die tiefen Wälder und Bergweiden, die wildromantischen Flüsschen, die sich durch Biotope schlängeln. Der Bauingenieur wandert gerne durchs Grüne, am liebsten mit der Familie, seiner Frau und seinen beiden Töchtern. "Natur ist einfach etwas Schönes", sagt Hallfeldt.

Neuerdings ertappt er sich mitunter dabei, nach kleinen Tierchen Ausschau zu halten, die ihn derzeit gehörig bei der Arbeit beschäftigen. Sie hören auf den wissenschaftlichen Namen "Lacerta agilis", besser bekannt als: die Zauneidechse. "Die macht uns gerade einigen Kummer, das nimmt man dann natürlich auch mit nach Hause", sagt der 44 Jahre alte Bauingenieur, der in den vergangenen Wochen und Monaten zunehmend zum Biologen umgeschult hat, wie er mit einem Augenzwinkern sagt. Der Grund dafür wird demnächst gleich an mehreren Stellen in seinem Abschnitt aus dem Winterschlaf erwachen. "Wir haben in einigen Bereichen mit Populationen der Zauneidechse zu tun", sagt Hallfeldt.

Der Planfeststellungsabschnitt 2.1, für den der erfahrene Bauingenieur verantwortlich ist, beginnt an der Neckarbrücke in Wendlingen und endet nach knapp 15 Kilometern vor dem Westportal des Boßlertunnels am Albaufstieg. Unter anderem muss Hallfeldt mit seinem Team den rund acht Kilometer langen Albvorlandtunnel bauen, dazu noch einige Brücken. Die Planung sieht zudem vor, die bestehende Zugstrecke Plochingen–Tübingen mit der Wendlinger Kurve an die neue Schnelltrasse anzubinden, was nun aber ins Stocken geraten ist. Bei der Vorbereitung der notwendigen Kabelkanäle im Boden waren Zauneidechsen entdeckt worden, weshalb sämtliche Arbeiten vorübergehend gestoppt werden mussten.

ine weitere Population der europaweit streng geschützten Reptilienart war Anfang September vergangenen Jahres in der Nähe der Lindach bei Holzmaden gesichtet worden, auch dort stehen die Bagger der beauftragten Baufirma seither still. Wann es mit dem Bau der geplanten Eisenbahnüberführung weitergehen kann, ist derzeit noch offen. "Wir müssen uns eine Planänderung genehmigen lassen, geeignete Ersatzflächen suchen und einrichten, die Eidechsen per Ausnahmegenehmigung in den vorgegebenen Perioden Tier für Tier einsammeln und umsiedeln", erklärt Hallfeldt, der nun seinen gesamten Bauablauf anpassen muss, wie er betont. "Wenn alles gut läuft, können wir ein Jahr später als geplant beginnen. Wenn nicht, verlieren wir zwei Jahre."

Auch Sebastian Glöckner gehört neuerdings zu den Projektmitarbeitern mit ausgeprägten Biologiekenntnissen, nebenbei ist er Bauingenieur und als solcher unter

THEMA 19







anderem für den neuen Abstellbahnhof von Stuttgart 21 verantwortlich. Dieser soll auf dem ungenutzen Güterbahnhofareal in Untertürkheim gebaut werden, das zwischenzeitlich allerdings zum Eidechsenland erklärt wurde. Bis zu 6.000 Exemplare werden hier vermutet, was den verantwortlichen Projektleiter vor gewaltige Herausforderungen stellt. Einerseits ist es zeitintensiv, eine solche Menge an Eidechsen einzusammeln, zumal das nur in ganz bestimmten Perioden erlaubt ist, bevor etwa der Nachwuchs schlüpft. Vor allem aber gestaltet sich die Suche nach einer geeigneten Ersatzfläche als schwerwiegendes Problem. Das Artenschutzgesetz verlangt, dass die Populationen in ihrer Gesamtheit umgesiedelt werden müssen, wobei für eine Mauereidechse eine Fläche von bis zu 80 Quadratmetern veranschlagt wird, für eine Zauneidechse sind es 150 Quadratmeter. Zudem muss das Ausweichquartier die gleiche Topografie aufweisen, im natürlichen Verbreitungsraum liegen und möglichst in der Nähe sein. Gleichzeitig dürfe es in dem neuen Lebensraum keine natürlichen Feinde wie etwa bestimmte Nattern geben oder andere heimische Eidechsen, die verdrängt werden könnten, so Sebastian Glöckner. "Das ist die Suche nach der Nadel im Heuhaufen."

uf annähernd 15 Millionen Euro schätzt Florian Bitzer die Gesamtkosten für die Umsiedlung von Eidechsen in den einzelnen Abschnitten des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm, die derzeit betroffen sind. "Wir nehmen die Aufgaben im Natur- und Umweltschutz, die uns der Gesetzgeber auferlegt und die auch in der Planfeststellung verankert sind, sehr ernst und unternehmen alles dafür, dass die Vorschriften und Auflagen erfüllt werden", sagt der Leiter des Bereichs Technische Fachdienste, in dessen Bereich unter anderem auch der Umweltschutz fällt. Kostspielig ist allein schon das eigentliche Einsammeln der Tiere durch Biologen oder andere Experten, die nach den flinken Tierchen mit einer zwei Meter langen Rute nebst kleiner Schlaufe angeln, was viel Geschick und Vorsicht erfordert. Zu den laufenden Posten zählen zudem die Untersuchung und Kartierung des Geländes, das vorgeschriebene Monitoring, ein eventueller Grunderwerb sowie die Gestaltung und Pflege der neuen Flächen.

Zur artengerechten Ausstattung gehören etwa jede Menge Steinhaufen, auf denen sich die Eidechsen sonnen oder darunter verstecken können. Zudem braucht es sandige Bereiche für die Eiablage, trockene Äste, Reisighaufen und Rückzugsräume sowie eine insektenfreundliche Vegetation, damit die Eidechsen genug Nahrung finden. Am Hang des Körschtals bei Nellingen hat Projektleiter Glöckner bereits mit viel Aufwand ein eingezäuntes Übergangsquartier für knapp 400 in diesem Fall Mauereidechsen bauen lassen, die an der Bahnstrecke in Untertürkheim eingesammelt wurden. "Artenschutz ist eine aufwendige Angelegenheit", sagt Bitzer. Alleine die Umsiedlung der

Zauneidechsen aus dem Bereich des Feuerbacher Bahnhofs an den Burgberg in Steinheim an der Murr hat die Bahn 655.000 Euro gekostet, umgerechnet knapp 4.500 Euro pro Tier. Noch kostspieliger sind die Untertürkheimer Zauneidechsen, die im Bereich der Otto-Hirsch-Brücken umgesiedelt wurden. Bricht man die Kosten für die Planung, das Absammeln, den Flächenerwerb und das sechsjährige Monitoring herunter auf eine Eidechse, so kostet das in diesem Fall 8.599 Euro – wohlgemerkt für das Umsiedeln einer einzigen Zauneidechse!

b solch hohe Kosten für den Umzug einer einzelnen Eidechse noch im Verhältnis stehen und zu rechtfertigen sind, diese Frage stellt sich für die Bahn als Bauherrin erst gar nicht, wie Claus Wiltschko betont. "Das Maß der Dinge sind die Richtlinien und Leitfäden", sagt der Geologe, der sich beim Projekt Stuttgart–Ulm als Teamleiter um die Belange des Natur- und Umweltschutzes kümmert. "Das Gesetz kennt keine Grenze", sagt er.

Allerdings ist die Rechtslage durchaus komplex und kompliziert, weshalb über die Auslegung des in der Republik zu Recht hoch bewerteten Artenschutzes immer wieder kontrovers diskutiert und gestritten wird. In Deutschland ist der Artenschutz grundsätzlich im Bundesnaturschutzgesetz geregelt, das zwischen besonders und streng geschützten Arten unterscheidet. Im Europarecht ist die maßgebliche Vorschrift die EU-Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie aus dem Jahr 1992, in der jede Spezies gelistet ist, die einem besonderen Schutz unterliegt. Entscheidend verschärft haben sich Auslegung und Umsetzung des Artenschutzes in der Bundesrepublik Deutschland mit einem Urteil des Europäischen Gerichtshofes, der Anfang 2006 entschieden hat, dass hierzulande die europäische Regelung nicht richtlinienkonform umgesetzt wird. Knackpunkt dabei ist die Frage, ob nur die "absichtliche Tötung" von Tieren ein Straftatbestand ist oder ob auch "unabsichtliches Handeln" gegen den Artenschutz verstößt, wenn etwa Bagger die Erde aufwühlen.

or jenem Urteil des Europäischen Gerichtshofes waren sich die Verwaltungsgerichte der Republik überwiegend einig, dass sich das Verbot nur auf ein zielgerichtetes Vorgehen bezieht, also etwa auf Wilderei. Zwischenzeitlich setzt sich aber mehr und mehr die Ansicht durch, dass auch mit den Arbeiten an Bauprojekten gegen das Tötungsverbot verstoßen werden kann. "Naturschutz ist ein sehr sensibles Thema, das immer mehr Gewicht bekommt. Da will sich niemand angreifbar machen", betont Claus Wiltschko. Im Zweifel für den Artenschutz lautet die Maxime, der aber nicht alle bedingungslos folgen wollen. Auch nicht in der Politik, und auch nicht bei allen Grünen. So sagte Klaus-Peter Murawski, Staatssekretär in Diensten des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann, im Februar 2014 im

THEMA 21

Interview mit Bezug: "Wir sind gut beraten den Artenschutz nicht über alles zu stellen." Und weiter: "Wenn ich jeweils ein Tier absolut setze, das ich irgendwo vorfinde, hinter dem dann große Themen wie die Energiewende zurückstehen müssen, wird das letztlich zu einseitig bewertet. Auch wenn ich als Grüner schon immer für Naturschutz eingetreten bin, so warne ich doch auch ein wenig vor allzu absonderlichen Blüten."

Nicht wenige Experten, darunter auch Umweltschützer, sprechen sich zunehmend für eine stärkere Differenzierung beim Artenschutz aus. "Statt wie bislang Zeit, Energie und knappe finanzielle Ressourcen in ein immer aufwendigeres Begutachtungs- und Monitorings(un)wesen zu stecken und immer komplexere und in ihrer naturschützerisch-planerischen Hybris immer kühnere und nur vermeintlich rechtlich zwingende Kompensationsformen zu entwickeln, sollte ernsthaft über Möglichkeiten eines Deals im Naturschutz nachgedacht werden", schreibt etwa der Rechtswissenschaftler Professor Bernhard W. Wegener in einem Beitrag zum Thema "Europäisches Naturschutzrecht und nationale Infrastrukturentwicklung". Titel der Arbeit des anerkannten Umweltrechtsexperten, der sich auch einen Namen als Direktor des Instituts für Staats- und Verwaltungsrecht gemacht hat: "Ist die Planung noch rational?"

Sicher ist nur eines: Die Liste an schützenswerten Tieren ist lang. Seltene Fledermäuse zählen dazu, Schmetterlinge, Vögel und der berühmte Juchtenkäfer. Im Fokus des Naturschutzes steht aber insbesondere auch die Mauereidechse, die sich oft genau dort ansiedelt, wo Flächen über eine längere Zeit brachliegen, und zum Problem wird, wenn dort eines Tages gebaut werden soll. Das beste Beispiel dafür ist das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes. Bei der Untersuchung des Areals für die Planfeststellung vor vielen Jahren sei nur ein Bruchteil des heutigen Bestandes festgestellt worden, betont Projektleiter Sebastian Glöckner. "Jetzt sind die Mauereidechsen das bestimmende Thema in diesem Abschnitt."

Um es noch etwas komplizierter zu machen als es ohnehin schon ist, muss Fachleuten zufolge bei Mauereidechsen auch noch zwischen autochthonen und allochthonen Exemplaren unterschieden werden, also zwischen heimischen Tieren mit hohem Schutzstatus und aus dem Süden Europas eingewanderten Tieren, die nicht auf der Liste stehen. Projektleiter Glöckner hat daher bei etlichen Eidechsen einen kostspieligen Gentest durchführen lassen. "Es handelt sich überwiegend um eine Mischpopulation. Eine Trennung ist daher nicht mehr möglich", sagt er. Die Folge ist, dass alle Tiere eingesammelt und umgesiedelt werden müssen, aber es sind nicht mehr massenhaft Gentests notwendig, um die Herkunft einzelner Tiere festzustellen. Acht bis zehn Fußballfelder



groß muss das neue Habitat für die Güterbahnhofpopulation sein. "So lange wir keine geeignete Fläche haben, können wir nicht bauen", sagt Sebastian Glöckner.

ie Suche nach einem neuen Lebensraum für die streng geschützten Reptilien gestaltet sich dabei schon deshalb als zunehmend schwierig, weil die Konkurrenz im Land groß ist. Nicht nur die Bahn braucht Flächen für solche Umsiedelungsaktionen, auch Kommunen, Landkreise oder private Investoren suchen regelmäßig nach einem Platz für Eidechsen, damit sie bauen können. So musste in der Landeshauptstadt etwa jüngst der geplante Bau einer dringend benötigten Flüchtlingsunterkunft im Stadtteil Hofen gestoppt werden, weil Eidechsen auf dem Gelände entdeckt wurden. Und auch in Esslingen, Neu-Ulm, Berlin, Haltern am See, Ratingen und vielen anderen Regionen der Republik müssen zuerst Eidechsen kartiert, gezählt, eingesammelt und in ein Ersatzgebiet umgesiedelt werden, bevor ein neues Wohngebiet, eine Justizvollzugsanstalt oder eine Parkand-ride-Anlage gebaut werden kann.

Sebastian Glöckners Suchtrupp hat nach intensiver Fahndung in der Nähe von Pforzheim endlich eine Fläche gefunden, ein ehemaliges Militärgelände, das groß genug für all seine Eidechsen ist und auch von der Topografie geeignet scheint. Derzeit wird noch mit den Behörden vor Ort und den beteiligten Naturschutzverbänden verhandelt. Auch im Stadtgebiet hat der Artenschutz den Bauablauf schon mehrfach durcheinandergewirbelt. "Bauprojekte werden künftig immer mehr auch ein Thema für Biologen und Juristen, sonst bekommt man das nicht mehr in den Griff", glaubt Sebastian Glöckner, der seinerseits hofft, endlich fündig geworden zu sein und irgendwann mit seiner eigentlichen Arbeit beginnen zu können: dem Bau des neuen Abstellbahnhofs.

Manfred Leger (rechts) informiert sich über den Stand der Aktion

Gläserne Baustellen

Heidi Stanullo kommt täglich auf dem Weg zur Arbeit an der Baugrube für den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof vorbei. Dabei hat sie sich oft gefragt, was da unten eigentlich genau passiert. Bei den Tagen der offenen Baustelle hat sie es erfahren. Rund 30.000 Besucher sind wie Heidi Stanullo an einem der drei Tage Anfang Januar gekommen, um sich die Baugruben am Stuttgarter Hauptbahnhof, die Tunnelportale am Kriegsberg und den Nesenbachdüker im Schlossgarten aus nächster Nähe anzuschauen. Ein Event der besonderen Art: Wann kann man schon mal auf Baustraßen und in Bauzonen flanieren, zu denen normalerweise nur Bauarbeiter Zugang haben?

"Die Ausmaße sind absolut gigantisch", staunt Heidi Stanullo, als sie vor den beiden Tunnelröhren am Kriegsberg steht. Auf dem Vorplatz vor den Portalen mit dem gewaltigen Querschnitt stehen Menschentrauben. Heute wird dort nicht gegraben, sondern erklärt. Es gehört zu den Tagen der offenen Baustelle, dass vor Ort auch die beteiligten Ingenieure Rede und Antwort stehen und ihr Expertenwissen für jedermann übersetzen. Thomas Christoph ist einer dieser Ingenieure, nicht zu übersehen mit der orangefarbenen Weste und dem Bauhelm.

Thomas Christoph hat nicht mitgezählt, wie oft er in den letzten Tagen erklärt hat, dass in jeder der beiden Röhren zwei Gleise verlaufen werden. Dass hier bei der Bauweise des Stollens gegraben und nicht gesprengt und auch nicht gebohrt wird. Dass die Wände nach dem Ausbruch der Teilstücke mit Spritzbeton stabilisiert werden. Dass der Grundgips nicht angekratzt wird und die Tunnel oberhalb der Mineralquellen geführt werden. "Das Publikum ist extrem interessiert. Manche waren vier Stunden hier, die hätten eigentlich irgendwann meinen Part übernehmen können", sagt der Ingenieur und lacht herzhaft. Er ist auch am dritten Tag im Erklärmodus noch bester Laune.

Es sind auch viele Gegner des Projekts zu den Tunnelröhren am Verzweigungsbauwerk an der Kriegsbergstraße gekommen. Gut erkennbar sind einige von ihnen an den "Oben bleiben"-Buttons auf den Jacken. Die meisten wollen hier aber nicht streiten, sondern sich informieren. Gegner und Befürworter kommen ins Gespräch. "Der Ton bleibt sachlich", bilanziert Thomas Christoph.

utes Schuhwerk ist gefragt, wenn man sich auf den Baustellen im Stuttgarter Talkessel bewegt. Es geht durch Dreck und Matsch entlang des Bahnhofstrogs. Doch es lohnt sich: die Perspektive ist ungewohnt und spektakulär – so nah kommt man der Baugrube des neuen Durchgangsbahnhofs sonst nicht. Nur an diesen Januartagen darf jedermann bei freiem Eintritt direkt am Bauzaun entlang laufen. Eindrucksvoll sind auch die aufgereihten Baumaschinen, Bagger steht an Bagger. Viele Väter sind mit ihren Kindern gekommen.

Die Sohlen sind dreckig, die Füße kalt. In der Schalterhalle des Bahnhofs kann man sich etwas aufwärmen.











Und sich in eine lange Schlange einreihen: zu den Tagen der offenen Baustelle ist in der Bahnhofshalle ein Holodeck aufgebaut, das noch viele Besucher erleben wollen. Das Holodeck ist eine fünf mal fünf Meter lange graue Fläche, eingerahmt von einem Gerüst mit Sensoren. Darauf bewegt sich an diesem Morgen eine Frau mit einem kleinen Kasten vor den Augen. Die Dame ist in der Zukunft unterwegs: Sie spaziert gerade durch den neuen Durchgangsbahnhof des Architekten Christoph Ingenhoven, läuft an Rolltreppen und Kelchstützen vorbei und an Gleisen entlang. Denn der Kasten vor den Augen ist eine VR-Brille. VR steht für Virtual Reality und zeigt eine visuelle Präsentation der unterirdischen Halle in 3D.

Die eigene Bewegung, das Laufen in diesem Holodeck, verstärkt den Realitätseffekt noch. "Das war einmalig, man erfasst das Raumgefühl und die Höhe", sagt die Besucherin, die gerade die Brille wieder abgezogen hat.

icht ganz so zukunftsgerichtet geht es bei den Tagen der offenen Baustelle bei der Firma Hölscher Wasserbau zu, welche sich vor allem mit der Gegenwart befasst. Besucherschlangen zieht sie mit ihrem Thema Grundwassermanagement aber ebenso an. Alle zehn Minuten wird einer Besuchergruppe in der firmeneigenen Halle erklärt, wie bei den Baugruben rund um den Hauptbahnhof das Grundwasser gereinigt wird. "Grund-



"Ich hatte keine Vorstellung davon, dass der Andrang so groß sein wird. Es kommt extrem gut an, dass wir Ingenieure die Öffentlichkeit vor Ort informieren. Unter den Besuchern sind auch viele Skeptiker, die sich jetzt selbst ein Bild vor Ort machen. Ich habe es öfters in diesen Tagen erlebt, dass die Kritiker mit den Befürwortern diskutieren."

Thomas Christoph, Projektingenieur bei der Deutschen Bahn

"Ich komme aus Tübingen und bin jetzt seit drei Stunden hier unterwegs. Ich wollte die Größe des Projekts einmal vollständig erfassen und mir hier die ganze Baustelle anschauen. Das Grundwassermanagement war hoch interessant, so etwas bekommt man sonst doch nicht zu sehen. Auch die gegossene Kelchstütze aus Beton, die im Gelände ausgestellt ist, hat mich beeindruckt, wie überhaupt die ganzen Ingenieursleistungen, die man hier sieht. Die Erklärungen waren alle sehr gut und auch verständlich."



Monika Schmied, Physiotherapeutin



"Ich finde es spannend, die Stadt aus einer Perspektive zu erleben, die man normalerweise nicht zu sehen bekommt. Sonst kann man ja nicht im Bautrog laufen, nur oben drüber. Auch der Blick in die großen Tunnel ist etwas Besonderes. Die großen Maschinen, die beim Tunnelbau verwendet werden, sind imposant. Ich bin mit meiner Frau und den Kindern hier unterwegs, gestern war ich auch schon bei einer Baustellentour dabei."

Andreas Wickenhäuser, Programmierer

"Warum der Tunnel an dieser Stelle mit Baggern gegraben und nicht gebohrt wird, das haben wir hier gut erklärt bekommen. Die Ausmaße sind schon überraschend: So eine große Röhre für zwei Gleise! Wir wohnen nahe beim Zentrum, meine Frau sieht auf dem Weg zur Arbeit die Baustelle täglich – da möchte man schon genauer wissen, was da tatsächlich unter der Erde passiert."





wasser kann immer verschmutzt sein, nur kommt es ja normalerweise nicht an die Oberfläche. Wenn es aber offen liegt, dann muss es gereinigt werden, bevor es wieder zurückfließen darf", erklärt Lysann Hensel. Die Ingenieurin ist für die Regelungstechnik in der Reinigungsanlage zuständig – und heute für die Besucher.

In der Halle stehen die Tanks, in die das Grundwasser über die blauen Rohre geführt wird. Im ersten Tank senkt sich der Sand aus dem Wasser ab, im zweiten wird es mit Kiesfiltern gereinigt, im dritten mit Aktivkohle. Dann fließt es über eine andere Leitung in den blauen Röhren in einen der 78 Infiltrationsbrunnen und somit

wieder zurück ins Baugelände. Gar nicht so kompliziert, wenn man den Worten der Expertin lauscht. Nur ist es nicht immer leicht, Hensel zuzuhören – in der Halle ist es laut, die Pumpen laufen rund um die Uhr, 80 Kubikmeter Wasser werden in der Stunde gereinigt.

raußen schlägt unterdessen die Stunde der Fotografen. Überall werden die Handys gezückt, um in die Gruben oder auf die Bagger zu halten. Es sind ja auch ganz besondere Bilder, die man hier machen kann. Denn wenn es im nächsten Januar wieder Tage der offenen Baustelle gibt, sieht es rund um den Hauptbahnhof garantiert ganz anders aus. • www.be-zug.de/besichtigung



"Ich habe meine Ausbildung als Kauffrau im Verkehrsservice gemacht. Seit damals, seit 1997, begleitet mich das Projekt, klar will ich mir das jetzt genau anschauen. Die Dimensionen der Tunnel und der hier eingesetzten Maschinen sind für meine Kinder sehr spannend und auch für mich und meinen Mann eindrucksvoll. Vorhin habe ich mir im Hauptbahnhof die Virtual-Reality-Brille aufgesetzt und bin so quasi durch den neuen Bahnhof marschiert – das war ein tolles Erlebnis"

Anja Walter, Übersetzerin

"Ich habe eine kritische Haltung gegenüber Stuttgart 21. Den Tag der offenen Baustelle nutze ich, um die Infos, die man hier hört, mit der eigenen Anschauung in Einklang zu bringen. Und es ist natürlich spannend in einem Tunnel zu stehen, der gerade gebaut wird, das erlebt man nicht alle Tage. Ich möchte die technische Herausforderung bei einer solchen Arbeit verstehen. Für meine beiden Jungs sind besonders die Tunnel und die Maschinen begeisternd, wir sind schon das zweite Mal hier."







"Mir macht es Spaß, den Leuten zu zeigen, was meine Arbeit beim Grundwassermanagement leistet. Aufklärung ist wichtig – wenn ich den Menschen sagen kann, worum es beim Grundwassermanagement geht, kommt das gut an. Mein schönstes Erlebnis war heute, als zwei erklärte Kritiker von Stuttgart 21 nach der Führung zu mir gesagt haben: "Jetzt haben wir es verstanden."

Lysann Hensel, Projektingenieurin, Firma Hölscher Wasserbau

"Wir sind überrascht über den großen Zulauf, solche Tage der offenen Baustelle könnten ruhig jedes Jahr sein! Wir von der Bahnhofsmission wollen Präsenz zeigen für Bauarbeiter und Besucher und haben hier viele gute Gespräche geführt. Für mich persönlich ist die Baustelle nichts Besonderes, ich arbeite ja täglich am Bahnhof. Aber trotzdem habe ich Neues entdeckt: Die bunte Beleuchtung an den Wänden. Die könnte bleiben, sie hat vielen Besuchern ein Lächeln ins Gesicht gezaubert."





INTERVIEW

Die Mobilität von Morgen

Seit März amtiert Gunter Czisch als neuer Rathauschef in Ulm. Der CDU-Mann ist wie sein Amtsvorgänger von der SPD, Ivo Gönner, ein glühender Befürworter des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. "Ein entscheidender Baustein für die Zukunftsfähigkeit der Stadt", sagt er. Ihr Amtsvorgänger galt als ein glühender Befürworter des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Wie stehen Sie dazu? Gunter Czisch: Im Glühen stehe ich nicht nach. Ivo Gönner und ich haben Seite an Seite für dieses Projekt gekämpft. Wenn es um die neue Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm ging, waren wir beide stets auf einer Schiene unterwegs, weil wir beide von der Richtigkeit und Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke sowie dem hohen Nutzen für die Menschen und die Wirtschaft überzeugt waren und sind. Dieses Projekt ist ein entscheidender Baustein für die Zukunftsfähigkeit unserer Stadt. Insofern haben wir da Kontinuität.

Apropos Kontinuität. Sie waren bisher Erster Bürgermeister und mussten folglich nicht weit in die Amtsstube des Rathauschefs umziehen.

Gunter Czisch: Ich musste von meinem bisherigen Büro nur sieben Treppenstufen runtersteigen, um in das Amtszimmer des Oberbürgermeisters zu kommen. Ich hoffe, das ist kein schlechtes Omen. Aber mit der Kontinuität haben Sie schon recht. Ich habe zu Ivo Gönner inhaltlich wie persönlich ein sehr gutes Verhältnis. Wir gehen hier im Ulmer Rathaus sehr kollegial miteinander um. Das war bei ihm so und das wird auch bei mir so sein. Diese persönliche Kollegialität ist ganz wichtig. Nur so können wir das gewaltige Investitionsprogramm und die vielen kleinen und großen Herausforderungen bewältigen.

Von welcher Größenordnung reden Sie?

Gunter Czisch: Wir haben derzeit insgesamt 170 Bauprojekte am Laufen. Das ist ungefähr das Doppelte dessen, was für eine Stadt unserer Größenordnung üblich wäre. Das schafft man nur, wenn man sich im Rathaus konzentriert und intensiv mit dem Geschäft befasst und – ganz wichtig – gemeinsam marschiert. Das erwartet auch die Bürgerschaft.

Gemeinsam sind auch die Altvorderen marschiert. Im Juni 1850, als der erste Zug auf der neuen Filstalbahn von Stuttgart über Untertürkheim, Plochingen und Göppingen bis Ulm gefahren ist, nahm der Raum Ulm im Besonderen durch die Bahn wirtschaftlich einen Aufschwung. Welche Hoffnungen gehen mit der neuen Schnellbahnstrecke von Stuttgart nach Ulm einher?

Gunter Czisch: Vor 165 Jahren hat der Bau der schwäbischen Eisenbahn von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen die Basis für die Industrialisierung und heutige positive Entwicklung des Wirtschaftsraums geschaffen. Damals war Ulm das "Zonenrandgebiet" der Württemberger. Die Bahnstrecke wirkte damals wie eine neue "Lebensader" für Ulm. Davon haben alle profitiert. Auch heute hegen wir ähnliche Hoffnungen, dass die Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Pulsfunktion hat, und deshalb kommt der Anbindung an das europäische

INTERVIEW 27



Hochgeschwindigkeitsnetz eine enorme Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Region zu. Ohne Übertreibung geht es um eine Jahrhundertchance und wir haben uns natürlich längst darauf eingestellt.

Inwiefern?

Gunter Czisch: Wir entwickeln beispielsweise das Projekt City-Bahnhof, das in erster Linie kein Verkehrs-, sondern ein Stadtentwicklungsprojekt für die gesamte westliche Innenstadt ist und das Areal zwischen Neutorstraße, Ludwig-Erhardt-Brücke, B 10 und Innenstadt mit dem neugestalteten Bahnhof im Zentrum neu definieren und gestalten wird. Wir bauen zugleich eine weitere Straßenbahnlinie quer durch die ganze Stadt von der Universität bis zum Schulzentrum auf dem Oberen Kuhberg. Das alles dient dem Ziel, die Infrastruktur auch im Hinblick auf die Neubaustrecke auf den neuesten Stand zu bringen. Insgesamt werden in Ulm mehr als 500 Millionen Euro in diesem Bereich investiert.

Was hat der Bürger konkret davon?

Gunter Czisch: Eine ganze Menge. Die Mobilität bekommt in Ulm und darüber hinaus eine ganz neue Perspektive. Konkret geht es nicht nur darum, über die Neubaustrecke schnell nach Stuttgart oder zum Flughafen auf den Fildern zu kommen. Es geht vor allem auch darum, den Verkehrsknoten Ulm zu stärken, wovon nicht nur unsere Stadt profitiert, sondern die gesamte Region. Über die Chancen, die sich aus alledem ergeben, werden wir künftig verstärkt auch in der Stadtpolitik diskutieren. Da wird es viele Optionen geben, auch und gerade in der neuen Definition von Mobilität und in der intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Hier geht es beispielsweise um die lohnende Frage, wie sich urbane Mobilität mit ländlicher Mobilität noch besser verzahnen lässt.

Was erwartet man hier von der neuen Drehscheibe?

Gunter Czisch: Man muss da drei Kreise ziehen. Der erste umfasst Ulm. Von hier aus ist man künftig in einer halben Stunde am Flughafen und in Stuttgart. Der zweite Kreis umfasst die Erschließung der näheren Stadt, also Neu-Ulm oder Blaustein. Da spielt das Thema Straßenbahn eine große Rolle. Wir arbeiten das Thema gerade in einem Nahverkehrsplan grundlegend auf. Und der dritte Kreis ist die Region um Ulm, wo die Südbahn oder die Ertüchtigung der Strecke in Richtung Lindau sowie die Regio-S-Bahn eine wichtige Rolle spielen. Es geht letztlich um ein Einzugsgebiet, das sich von Heidenheim bis in den bayerischen Landesteil erstreckt. In diesem Großraum leben mehr als zwei Millionen Menschen, die von der Drehscheibe um den Fernbahnhof profitieren werden. Wir in Ulm sind dabei wie die "Spinne im Netz"- ein Netz, an dem wir noch weiter knüpfen müssen. Auch deshalb, weil sich Mobilität und deren Bedarf verändert. Da wird sich noch vieles tun. Und einiges tut sich schon.

Nämlich?

Gunter Czisch: Wir haben beispielsweise dazu beigetragen, dass die Schienenstrecke Senden-Weißenhorn reaktiviert werden konnte. Den Kern bildet die vom Kreis Neu-Ulm, den betroffenen Kommunen, dem Regionalverband und den Stadtwerken Ulm/Neu-Ulm vorangetriebene Reaktivierung eines vormals stillgelegten Schienenstrangs. Daran kann man sehen, was möglich ist, wenn Gemeinden und Landkreise zusammenwirken. Voraussetzung ist und bleibt jedoch, dass es eine gute und schnelle Schienenverbindung im Zentrum gibt, von der alles ausgeht.

Gar nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass Sie um ein Haar mit leeren Händen dagestanden wären...

Gunter Czisch: Wie meinen Sie das?

Ulm hat lange gegen die sogenannte Krittian-Trasse gekämpft, die vorgesehen hatte, dass die schnellen Züge ... Gunter Czisch: ... an Ulm vorbeifahren ...

... richtig. Stattdessen wird jetzt die Heimerl-Trasse verwirklicht, die Ulm einbindet. Müssten Sie dem guten Herrn Heimerl nicht eines Tages ein Denkmal errichten? Gunter Czisch: Professor Gerhard Heimerl ist ein kluger Kopf, dem wir in Ulm viel zu verdanken haben. Das größte Denkmal hat er sich mit der Trasse schon gesetzt. Er hat stets mit den besseren Argumenten für die bessere Variante gekämpft, die entlang der Autobahn führt, die auch den Vorteil bietet, dass sie den Stuttgarter Flughafen mitnimmt. Der Kampf für diese Trasse, der über viele Jahre ging, hat sich gelohnt, weil diese Lebensader jetzt durch unsere Stadt führen wird und nicht an ihr vorbei. Nicht von ungefähr baut unmittelbar am Bahnhof ein Investor 100 Wohnungen. Der Standort ist hoch attraktiv. Die Wohnungen sind Teil der "Sedelhöfe", die man sich wie ein eigenes neues Stadtquartier vorstellen muss, mit 18.000 Quadratmetern neuer Einkaufsfläche, verteilt auf mehrere Gebäude, mit den eben erwähnten Wohnungen und zahlreichen Dienstleistungsangeboten. Citybahnhof und Sedelhöfe bilden ein gewaltiges Projekt, das diese Stadt noch zwanzig Jahre beschäftigen wird.

In Stuttgart gibt es immer noch eine Widerstandsbewegung, die zwar stetig kleiner wird, aber sich noch immer bemerkbar macht. Wie steht es in Ulm aktuell mit der Akzeptanz des Gesamtprojekts?

Gunter Czisch: Die Ulmer stehen diesem Projekt ganz überwiegend positiv gegenüber. Sie haben früh die Chancen erkannt, die in diesem Projekt stecken. Deshalb gab es hier auch bei der Volksabstimmung eine INTERVIEW 29



Wurde am 29. Februar in Ulm vereidigt: Gunter Czisch

besonders große Zustimmung. Gleichwohl ist es so, dass man in einer Demokratie auch jene respektieren muss, die dagegen sind. Alle gemeinsam sollten wir das Ergebnis demokratischer Verfahren respektieren. Deshalb sind jetzt auch alle verpflichtet, im Sinne des Votums zu handeln und den Bau zügig voranzubringen und konstruktiv zu begleiten. Die Diskussion, ob das Projekt verwirklicht wird, ist eine Diskussion von gestern. Das Thema heute heißt: Was machen wir daraus?

Wenn es darum geht, was man machen kann, fehlt es nicht an hübschen Ideen ...

Gunter Czisch: ... dann lassen Sie mal hören!

Der ehemalige Präsident der Uni Ulm hat einst die Idee gemeinsamer Vorlesungen mit Stuttgarter Kollegen ins Spiel gebracht. Er sprach von der Chance, die Unistandorte Ulm, Stuttgart, Hohenheim und Tübingen zusammenzubringen und dachte laut darüber nach, im Bereich des Flughafens gemeinsame Vorlesungen und Seminare durchzuführen. Ein Hirngespinst oder realistisches Vorausdenken?

Gunter Czisch: Hirngespinste waren schon öfters Vorstufen von Innovationen. Bei aller digitalen Technik, deren großer Fan ich bin, bleibt der Wunsch der Menschen, sich persönlich zu begegnen. Gerade auch für die Wissenschaft ist das von Bedeutung. Der Bildungsbetrieb Ulm mit seinen 15.000 Studenten ist Teil einer boomenden Wissenschaftsstadt. Weltfirmen wie Daimler, Siemens, Nokia und BMW haben sich mit ihren Forschungslaboren und Unternehmen hier angesiedelt. Wir hören immer wieder aus der Wissenschaftsstadt, dass es dort auf verschiedenen Ebenen um die Frage geht, wie man führende Köpfe nach Ulm bekommt. Und da kommt es auf die sogenannten harten Faktoren verstärkt an. Jemand, der weltweit unterwegs ist oder seine Familie irgendwo in Europa hat, der fragt sich natürlich, wie schnell er am Flughafen

ist. Und da gibt es künftig eine unglaubliche Verbesserung. Bisher braucht man von Ulm über Stuttgart zum Flughafen mehr als eineinhalb Stunden. Künftig kann man zwei Drittel dieser Zeit einsparen.

Das Mietpreisniveau, das derzeit in Ulm noch deutlich unter dem der Landeshauptstadt liegt, könnte sich in absehbarer Zeit spürbar nach oben entwickeln. Sehen Sie darin eine Gefahr für den Standort?

Gunter Czisch: Wir sind eine wachsende Stadt mit derzeit 120.000 Einwohnern und haben gerade – wie in vielen Städten und nicht zuletzt verstärkt durch die Flüchtlingsströme – eine Debatte über eine Wohnbauoffensive. Der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum steigt an. Wir müssen dafür sorgen, dass möglichst viel gebaut wird, damit wir den Druck aus dem Kessel kriegen und keine Verteilungskonflikte auftreten. Daran arbeiten wir. Die Stadt, und da ist Ulm durchaus eine Besonderheit, ist bei uns die größte Grundstückseigentümerin und achtet seit Jahrzehnten darauf, dass bei diesem Thema die Balance stimmt. Das werden wir auch weiter so halten. Jeder soll bei uns die Möglichkeit bekommen, seinen Platz zu finden.

Wie langfristig planen Sie eigentlich in Ihrem Kalender? Gunter Czisch: Ich plane für die nächsten acht Jahre. So lange geht meine Amtszeit. Warum fragen Sie das?

In die Amtszeit könnte, so Gott will, die Einweihung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm fallen. Ist das vermerkt?

Gunter Czisch: Da brauchen wir den Herrgott nicht anrufen. Ich glaube auch so daran. In den nächsten Jahren wird es mancherlei Anlässe geben, sich im Zusammenhang mit diesem Projekt zu freuen. Da werden wir in Abkehr von unserer schon sprichwörtlichen Bescheidenheit durchaus auch mal ordentlich die Korken knallen lassen.

KURZ NOTIERT



Interesse an den Baustellen wächst beständig

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2015 zurück.

So konnten die auten Besucherzahlen des Jahres 2014 nochmals um 15.000 Besucher auf insgesamt rund 245.000 Besucher gesteigert werden. Auch die Attraktivität der Führungen im Turmforum (2015: 859; 2014: 602) und auf den Baustellen (2015: 468; 2014: 84) spiegeln sich anhand der großen Nachfrage 2015 wider. "Damit zeigt sich, dass der eingeschlagene Weg, Bürgerinnen und Bürger direkt vor Ort und unterhaltsam zu informieren, angenommen wird", resümiert der Vereinsvorsitzende Georg Brunnhuber. In diesem Jahr stand gleich eine publikumsträchtige Veranstaltung auf dem Programm. Zu den drei Tagen der offenen Baustelle kamen im Januar mehr als 30.000 Besucher. "Wir waren davon überzeugt, dass unser Konzept gut ist und von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen wird", so Brunnhuber. "Umso mehr freuen wir uns über die Bestätigung und das Lob der Gäste." Zahlreiche positive Rückmeldungen seien bei den Ingenieuren, Fachleuten und Veranstaltern eingegangen und oftmals sei der Wunsch nach einer Wiederholung im nächsten Jahr geäußert worden. "Das Bahnprojekt ist also nicht nur in der Stadt sichtbar angekommen, es wird auch von der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger mit Interesse angenommen", so Brunnhuber. "Wir werden auch 2017 wieder die Tore öffnen, denn direkte Informationen über aktuelle und anstehende Baumaßnahmen liegen den meisten Besuchern mehr am Herzen als rückwärtsgewandte Diskussionen." A propos rückwärtsgewandt: Ziemlich schnell vorwärts und vor allem aufwärts ging es am Samstag, 12. März, beim ersten "TurmRun", den der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm im Bahnhofsturm veranstaltet hat. Rund 150 Teilnehmer stellten ihre läuferische Kondition unter Beweis und konnten dabei mit beachtlichen Zeiten punkten. Zudem nutzten die Damen des Stuttgarter Rugby Club e. V. und die Feuerwehren von Nürtin-



gen, Degerloch-Hoffeld und Riedenberg den Lauf als eine Extratrainingseinheit. Seinem Ruf gerecht wurde Thomas Dold, mehrmaliger Gewinner des Empire State Building Treppenlaufes: Er legte außer Konkurrenz eine Richtzeit vor und lief die 314 Stufen und 58 Meter bis zur Plattform in weniger als einer Minute (0:59,4 Min.). "Mit nur 314 Stufen war der TurmRun für mich eine absolute Sprintstrecke", zog Thomas Dold rückblickend Bilanz. "Die enge Wendeltreppe machte den Lauf auch für mich so besonders."

www.be-zug.de/turmforum

Durchschlag in vierzig Metern Tiefe

Grund zum Feiern hat es Ende Februar beim Bau des 5.490 Meter langen Albabstiegstunnels auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gegeben. Zwischen dem Tunnelportal in Dornstadt und dem Zugangsstollen im Lehrer Tal sprengten die Mineure und Tunnelbauarbeiter in der Weströhre, in der später das Gleis Stuttgart-Ulm verläuft, den letzten Felsblock mit einer Stärke von rund zwei Metern behutsam beiseite. Durch den Durchschlag in vierzig Metern Tiefe besteht nun eine durchgängige Tunnelverbindung. Aus Richtung des Portals in Dornstadt waren zuvor rund 1.700 Meter, aus Richtung Lehrer Tal rund 1.600 Meter Tunnelröhre hergestellt worden. Dr. Stefan Kielbassa, DB-Projektleiter für die Neubaustreckenabschnitte Albhochfläche, Albabstiegstunnel sowie Hauptbahnhof Ulm, und Matthias Abele, Projektleiter der Arbeitsgemeinschaft aus den Firmen Züblin und Max Bögl, bedankten sich bei Mineuren, Tunnelbauarbeitern und Ingenieuren: "Dank Ihrer soliden Arbeit liegen wir weiterhin sehr gut im Fahrplan." Der Durchschlag in der parallelen Oströhre wird absehbar folgen. Der große Durchschlag am Südportal in Ulm könnte – nach dem augenblicklichen Terminplan - im April 2017 erfolgen. Von den zu erbringenden Vortriebsleistungen am Albabstiegstunnel sind derzeit bereits über 80 Prozent hergestellt. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm unterquert im 5,9 Kilometer langen Albabstiegstunnel die Rommelkaserne, führt südwestlich an Ulm-Lehr vorbei und unterfährt das Lehrer Tal, bevor sie die Gleisanlagen des Hauptbahnhofs in Ulm erreicht. Der Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Tunnelröhren, die in Abständen von 500 Metern durch elf Querschläge miteinander verbunden werden. Im Albabstiegstunnel mit dem Nordportal bei Dornstadt und dem Südportal in Ulm überwindet die Strecke von der Albhochfläche bis hinunter zu den Gleisanlagen im Hauptbahnhof Ulm einen Höhenunterschied von etwa 95 Metern. Der Tunnel wird in Spritzbetonbauweise gebaut. Neben den Vortriebsarbeiten vom Nordportal in Dornstadt in Richtung Ulm hat die Bahn im Lehrer Tal einen 390 Meter langen Zugangsstollen gebaut, von dem aus der Vortrieb sowohl in Richtung Dornstadt als auch in Richtung Ulm erfolgt. Das Kostenvolumen liegt bei rund 250 Millionen Euro. www.be-zug.de/albabstiegstunnel



PERSÖNLICH



Sorgt dafür, dass die Züge fahren können:

Dr. Ali Akbar Elahwiesy, 49, Projektleiter für Bahntechnik, Oberbau und Inbetriebnahme

Was macht eigentlich ... Herr Elahwiesy?

Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Ich bin als Projektleiter für die Bereiche Bahntechnik und Oberbau zuständig. Dazu gehören die Gleise und Weichenkonstruktionen, die Signaltechnik, die Stromversorgung, die Kommunikationstechnik, Oberleitungsanlagen, Trafostationen, Tunnelsicherheitsbeleuchtung, Alarmierungsanlagen ...

... also offenbar alles, was man braucht, um einen Zug fahren zu lassen. Für welchen Abschnitt sind Sie zuständig?

Mein Team und ich planen und realisieren den gesamten Bereich des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm, also jeden einzelnen Meter von Feuerbach bis zum Ulmer Hauptbahnhof mit allen Tunnelabschnitten, Brücken und sonstigen Bauwerken.

Das hört sich nach viel Arbeit an. Wie viele Schienenkilometer müssen Sie denn verlegen?

Das sind knapp 220 Kilometer Gleise. Momentan sind wir noch dabei, einen Teil unserer Ausführungsplanung für einige Rohbauabschnitte zu erstellen. Bei diesem Großprojekt haben die Rohbau-Arbeiten in einigen Bereichen historisch bedingt einen Vorsprung, den wir aufholen müssen. Wir arbeiten daher in zwei Richtungen parallel, erstellen rohbaurelevante Daten und die Ausschreibung für unsere eigenen Gewerke gleichzeitig. So können wir Terminverzögerungen vermeiden.

Können Sie das etwas konkreter erläutern. Was genau müssen Sie für die Rohbauabschnitte planen? Wenn man einen Tunnel baut, muss man etwa wissen, wo die Ankerschienen zur Befestigung der Oberleitungen und Signalanlagen gesetzt werden müssen und wie viele Kabelleerrohre und Schächte benötigt werden. Fehlt hinterher einer, haben wir ein Problem. Das gleiche gilt für die Gründungsarbeiten oder die Fahrleitungsmasten. Auch dafür brauchen die Projektleiter der Rohbauabschnitte konkrete Vorgaben von uns, damit wir die Technik und Gleisanlagen montieren können.

Was haben Sie vor diesem Projekt gemacht?

Ich arbeite seit Februar 2002 für die Bahn und war zuletzt für ein Projekt der DB International in Saudi-Arabien. Dort war ich Projektleiter beim Bau der Metro Mekka, einer 17 Kilometer langen zweigleisigen Strecke mit neun Stationen, die überwiegend als Hochbahn auf einem Viadukt verläuft. Wir haben auf der Baustelle zeitweise bis zu 28.000 Leute gehabt. Die Metro hat zwei Milliarden Euro gekostet, ist aber nur eine Woche im Jahr in Betrieb. Dafür brauchen die Pilger für die Strecke nur noch zwölf Minuten statt bis zu zehn Stunden. Die Bahn kann 72.000 Menschen in der Stunde transportieren.

Beeindruckend. Was hat Sie dann an Stuttgart 21 angezogen?

Ich hatte nach Saudi-Arabien einige Möglichkeiten weltweit, in Südafrika, China, Kroatien und Katar. Aber ich wollte unbedingt hierher, denn dies ist das größte Infrastrukturprojekt in Europa. Und meine Erwartungen sind voll erfüllt worden, es ist faszinierend und wird einfach nie langweilig.

Ich versteh' Bahnhof...



"Die Planungen habe ich von Anfang an verfolgt und bin bis heute davon überzeugt, dass Stuttgart und Baden-Württemberg in jedem Fall von dem Projekt profitieren."

Dieter Schwinge, Pensionär