

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

## **PORTRÄT** Den der Berg ruft: Martin Herrenknecht **SEITE 8**

**THEMA** Brückenbau für Stuttgart 21 **SEITE 26**

**INTERVIEW** Wirtschaftsförderer Walter Rogg **SEITE 18**

**REPORTAGE** Käthchen im Boßlertunnel **SEITE 4**



## INHALT

### REPORTAGE

Logistisches Meisterwerk  
am Boßlertunnel bei Aichelberg **4**

### PORTRÄT

Die Geschichte des  
Martin Herrenknecht **8**

### IM BILDE

**14**

### INTERVIEW

Wer Spitze sein will, braucht  
Infrastruktur, sagt Walter Rogg **18**

### SERIE

Zwei junge Ingenieure  
mit reichlich Berufserfahrung **22**

### THEMA

Eine neue Eisenbahnbrücke,  
die ihresgleichen sucht **26**

### 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, 2, 3, 7, 9 – 11, 19 – 21, 23 – 25, 28, 29, 31, 32);  
Büro Schlaich, Bergemann und Partner (2, 27); Arnim Kilgus (5, 6, 14, 15, 16);  
Herrenknecht AG (12); Robert Pufleb (13)

Auflage: 80.000 Exemplare  
Die nächste Ausgabe erscheint im November/Dezember 2016.

## VORWORT

Am Abend erst schätzt man das Haus“, schrieb einst Goethe. Was das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm betrifft, ist es zwar noch nicht Abend, aber gebaut wird an vielen Orten zugleich, was zahlreiche Menschen, die sich zu den Baustellen begeben, immer wieder fasziniert. Beindruckt sind viele Zaungäste von der Dimension der Bauten, von der Leistung der Ingenieure, vom Teamgeist der Mineure unter Tage. Allen Beteiligten sei Dank, dass wir in der ersten Jahreshälfte 2016 einige Tunnelbau-Meilensteine setzen konnten und bis Anfang nächsten Jahres weitere setzen werden: Auf der Neubaustrecke haben wir inzwischen über die Hälfte von 61 Kilometern Tunnel gegraben, werden voraussichtlich im Herbst mit dem 8,8 Kilometer langen Boßlertunnel ins Filstal durchbrechen, Anfang 2017 mit dem Alabstiegstunnel am Ulmer Hauptbahnhof ankommen und im Frühjahr 2017 Tunnelanstich am 8,2 Kilometer langen Albvorlandtunnel feiern können. Grund genug, sich in dieser Ausgabe des Projektmagazins mit dem aktuellen Stand der Arbeiten am Boßlertunnel zu beschäftigen. Dort werden jeden Tag bis zu 10.000 Tonnen Gestein aus dem Berg befördert und abgefahren. Ein logistisches Mammutprojekt.

Auch in der baden-württembergischen Landeshauptstadt geht es unter Tage gut voran. Dort sind inzwischen über ein Viertel der 59 Kilometer Tunnel vorgetrieben. Um die Jahreswende erwarten wir gleich zwei Tunneldurchbrüche am künftigen Hauptbahnhof: Aus Richtung Bad Cannstatt erreicht eine Röhre den Nordkopf am Fuß des Kriegsbergs, und vom Stadtteil Wangen her erwarten wir eine Röhre am Südkopf unterhalb des Kernerviertels. Damit die Bürger in der Innenstadt so wenig wie möglich von diesen Bauten mitbekommen, erfolgt der Abtransport des Erdaushubs in aller Regel über ein Baustraßennetz auf Bahngelände und dann mit Güterzügen zur Entsorgung oder Verwertung. Trotz dieser Herausforderungen unter den Bedingungen einer Großstadt, trotz des Bauens unter rollendem Rad, wie wir sagen, und trotz teils technisch anspruchsvoller Bauverfahren im Anhydrit sind die Tunnelbauten auch in Stuttgart auf gutem Wege.

Höchste Ansprüche stellt auch der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof an Planer, Ingenieure und Bauarbeiter. Der mehrfach preisgekrönte Bahnhof des Architekten Christoph Ingenhoven ist ein einzigartiges Bauwerk, ja mit seinem Schalendach aus Kelchstützen sogar ein Kunstwerk. So hat es jedenfalls Professor Bernd Hillemeier, weltweit anerkannter Experte für Betonbau, bei unserer Podiumsveranstaltung „FaSzination 21“ ausgedrückt. Ein Kunstwerk allerdings, das auch den funktionstechnischen Anforderungen an einen neuen Bahnknoten genügen muss. Und somit ein Bauwerk, für das es beim Eisenbahn-Bundesamt keine Referenzdaten gibt. Ein



**Georg Brunnhuber**  
Vorstandsvorsitzender  
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.



**Manfred Leger**  
Vorsitzender der Geschäftsführung der  
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH

Beispiel dafür sind die aufwändigen Prüfprozesse etwa für die Statik und den Brandschutz. Inzwischen hat die Betonmischung für die Kelchstützen ihre Feuerprobe bestanden und in der Brennkammer 1.200 Grad ausgehalten. Viele Jahre vor der Inbetriebnahme haben wir aus brandschutzrechtlicher Sicht den Nachweis, dass wir den Bahnhof so bauen können. Infolge all dieser immer wieder veränderten und verschärften Anforderungen im Laufe der langen Planungszeit ist das zentrale Bauwerk von Stuttgart 21 in Verzug geraten: Zwei Jahre müssen wir aufholen, um wie geplant 2021 in Betrieb gehen zu können. Doch auch hier werden wir bald Anlass zum Feiern haben: Nach der Genehmigung der Betonage der Bodenplatte ist die Grundsteinlegung geplant – großer Bahnhof für einen großartigen Bahnhof.

Das wir vorankommen, gerade auch unter Tage, liegt nicht zuletzt auch an den Mineuren und an den Tunnelvortriebsmaschinen aus dem Hause Herrenknecht, die überall auf der Welt zum Einsatz kommen. Martin Herrenknecht, dem ein großes Porträt in dieser Ausgabe gewidmet ist, zeigt sich häufiger auch in Stuttgart auf den Baustellen, wobei dieses Projekt bei weitem nicht das Schwierigste oder Größte seines Unternehmens ist. In Doha hat sich Herrenknecht neulich im Guinnessbuch verewigt. Für den stadtübergreifenden Neubau von vier Metrolinien, die im Rahmen eines gigantischen Infrastrukturplans bis 2022 fertiggestellt werden, hat die Firma insgesamt 21 Tunnelvortriebsmaschinen nach Katar geliefert. In nur zweieinhalb Jahren werden dort 111 Kilometer neue Tunnel hergestellt.

Martin Herrenknecht profitiert nicht zuletzt von der sich weltweit durchsetzenden Erkenntnis, dass eine gute Infrastruktur im Wettbewerb von entscheidender Bedeutung ist. Das weiß auch Walter Rogg, Chef der Wirtschaftsförderung im Ballungsraum am Mittleren Neckar. „Wir haben im Jahr 2,8 Milliarden Wege, die von Menschen in der Region Stuttgart zurückgelegt werden. Dabei kommen 15 Milliarden Kilometer zusammen. Und bis 2030 wird der Verkehr laut Prognosen um ein Drittel zunehmen“, sagt Rogg im Interview. Was die Situation in zwanzig Jahren betrifft, hat er schon jetzt ein Bild vor Augen: „Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist zum Knotenpunkt der Region geworden: Bahnreisende sind acht Minuten zuvor vom Flugplatz oder knapp eine halbe Stunde zuvor in Ulm gestartet, das zum Stuttgarter Quasi-Vorort geworden ist. Weiter kommen sie mit der S-Bahn, der U-Bahn oder mit dem Leih-E-Bike. Oder sie legen die restlichen Kilometer auf dem Radschnellweg nach Esslingen zurück, der als Leuchtturmprojekt der Internationalen Bauausstellung 2027 in der Region Stuttgart entstanden ist und das neue Rosensteinviertel vorbildlich anbindet.“ Ein schönes Bild, wie wir finden. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre der neuen Ausgabe unseres Projektmagazins „Bezug“.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

---

## REPORTAGE

---

# Ein Bahnhof im Nirgendwo

---

**Am Boßlertunnel ist die Vortriebsmaschine bereits mehr als sechs Kilometer im Berg. Ein Rad greift an der Neubaustrecke ins andere – und der Berg ist gnädig gestimmt. Das spart Zeit und damit auch Geld.**

**D**roben in Aichelberg, wo Schwerlasten die Autobahn hinaufdieseln, gibt es einen kleinen Bahnhof, den keiner kennt. Der DB-Ingenieur und Teilprojektleiter Jörg Rainer Müller, gesegnet mit einer Berliner Schnauze und reichlich Erfahrung im österreichischen Tunnelbau, steht dort neben Holzpaletten, Förderbandkonsolen und Fettfässern, die tief drinnen im Berg gebraucht werden. „Diese Garnitur muss bis zu 150 Tonnen bewegen“, sagt Müller und verweist auf den Taktverkehr, der an diesem Ort längst praktiziert wird. Fast jede Stunde fährt ein neuer Zug am Verladebahnhof ab, bestückt mit den vorgefertigten Tübbing, die für den Boßlertunnel gebraucht werden. Und das sind eine ganze Menge.

Es ist Mitte Juni. Vom kleinen Bahnhof aus hat man einen guten Blick über das Gelände der Großbaustelle. Früher grasten hier Schafe, jetzt verrichten Maschinen ihr Tagwerk, damit die Gigantin im Berg, die Tunnelvortriebsmaschine namens Kätchen, immer genug Futter hat. Die Lorenbahn, welche die vorgefertigten Betonteile zu ihr sechs Kilometer weit hinein in den Boßler bringt, wird von zwei kräftigen Loks angetrieben, eine vorne und eine hinten, beide je 35 Tonnen schwer.

Jörg Müller beobachtet vom Lagerplatz der Tübbinge aus, die gleich neben der Station auf ihren Abtransport warten, deren Verladung. „Alle elf Minuten wird ein Stein hier in der Halle direkt vor Ort produziert und anschließend gelagert“, sagt er. Sieben Steine ergeben zusammen einen Tunnelring. 1.100 dieser Ringe können auf dem Platz gelagert werden, wobei es sich dabei um Schwerstarbeit im besten Wortsinn handelt. Ein Tübbingring misst zwei Meter, hat einen Innendurchmesser von 10,04 Metern, ist zwischen 45 und 65 Zentimeter dick und ein Stein allein wiegt bis zu 17 Tonnen. 3.125 Ringe und damit 21.875 einzelne Tübbinge sind bis zu diesem Tag von den Zügen in den Berg gekarrt und im Boßlertunnel verbaut worden. 61.600 dieser Fertigbetonteile werden es am Ende für beide Tunnelröhren sein. Mehr als 6.250 von insgesamt 8.800 Metern sind bereits aufgeföhren worden. „Wir schaffen derzeit annähernd 24 Meter pro Tag“, sagt Müller. „Das ist schnell.“

**E**in Rad muss dafür ins andere greifen, droben am Boßler, und damit es möglichst keine Reibungsverluste gibt, werden auf den Gleisen mit der schmalen Spurbreite von 900 Millimetern insgesamt vier bullige Züge betrieben, von denen meistens zwei gleichzeitig im Berg sind. „Einer fährt raus und einer fährt rein“, sagt Müller. Bis die Tübbinge vorne am Tunnel bei der nach Tübbing hungrigen Vortriebsmaschine angekommen sind, dauert es bei 30 Stundenkilometern erlaubter Zuggeschwindigkeit mehr als 30 Minuten. Jede Abweichung kostet Zeit. Und die ist auf dieser Großbaustelle in bares Geld umzurechnen.





Das 110 Meter lange und 2.500 Tonnen schwere Käthchen war im April vergangenen Jahres am Portal Aichelberg gestartet und hat sich auf den Weg in Richtung Filstalbrücke gemacht. Und dabei ist sie schnell unterwegs. Angetrieben von 13 Motoren, die es auf 6.200 Pferdestärken bringen, fräst sich der Bohrer mit einem Durchmesser von 11,39 Metern durchs Gestein. Ein Meisterwerk der Technik, bestehend aus 56 Einzelschneidrollen und vier Doppelschneidrollen im Zentrum, ausgestattet mit 196 Schälmessern und 16 Räumern. Durch die Drehbewegung lösen Schälmesser und Schneidrollen den Boden. Eine Förderschnecke transportiert das abgebaute Material aus der Abbaukammer auf das Nachläuferband, während zugleich die herantransportierten Tübbinge aus Stahlbeton vom sogenannten Erektor an ihre Position gesetzt werden. Präzisionsarbeit vorne, perfekte Logistik hinten.



Angetrieben von 13 Motoren, die es auf 6.200 Pferdestärken bringen, fräst sich der Bohrer mit einem Durchmesser von 11,39 Metern durchs Gestein.

Drei Monate zuvor, im März, hatten die Tunnelbauer am Boßler einen Meilenstein gefeiert. Damals standen die Ingenieure wie Turner nach dem Abgang vom Reck vor der Bohrmaschine, gespannt und durchaus stolz, die Füße im Betonstaub, den Kopf im Technikhimmel. Dabei befanden sie sich 250 Meter unter Tage an einem unwirklichen Ort, der ein bisschen an „Apokalypse Now“ erinnerte, den Weltuntergangsfilm von Francis Ford Coppola. Käthchen war nahezu auf den Millimeter genau in einen Tunnelabschnitt gesteuert worden, der herkömmlich bereits zuvor von einem 948 Meter langen Zugangsstollen im Umpfental bei Gruibingen aus gebaut worden war. Für gewöhnlich sehen die Tunnelbauer ihre Maschine nur hinter dem Schneidrad. Diesmal fräste sich dieses punktgenau durch den Spritzbeton und war dann auch von vorne zu sehen. Ein besonderer Moment selbst für erfahrene Ingenieure.



Auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist der Boßlertunnel der Längste. Die beiden 8,8 Kilometer langen Röhren werden von dem neben der A 8 liegenden Portal Aichelberg aus nach oben getrieben. Sie münden in die Filstalbrücke bei Mühlhausen, ehe die Trasse dann im Steinbühlertunnel auf die Hochfläche der Alb bei Hohenstadt geleitet wird. Im Boßlertunnel konnten die Experten in diesem Abschnitt nicht nur Zeit, sondern auch Geld sparen. Ursprünglich war geplant, dass die Tunnelbohrmaschine nur auf rund 2,8 Kilometern das Gestein herausbricht, der Rest des Tunnels sollte herkömmlich und damit aufwändiger



und langsamer gebaut werden. Die geologischen Bedingungen erwiesen sich nach einer Reihe weiterer Erkundungsarbeiten jedoch günstiger als erwartet. Nun muss die gewaltige Tunnelvortriebsmaschine nicht schon wie zunächst vorgesehen mitten im Berg zum Portal zurückgezogen werden, sondern kann fast durch den ganzen Boßlertunnel eingesetzt werden.

**W**ährend Käthchen drinnen rund um die Uhr arbeitet, türmen sich vor dem Tunnelmund die Gesteinsberge. Lastwagen transportieren die Fracht ab. „Hier arbeiten 150 LKW-Fahrer, die im 1,5-Minuten-

Takt fahren“, sagt DB-Teilprojektleiter Müller und zeigt auf vier Radlader, die permanent Gestein auf Ladeflächen wuchten. „Bis zu 10.000 Tonnen Gestein werden jeden Tag aus dem Berg befördert“, bilanziert Müller. Im Herbst soll Käthchen das Filstal erreicht haben. Die Maschine wird dann noch im Tunnel zerlegt und durch den Tunnel zurück ans Portal transportiert. Dort möbeln sie Spezialisten auf und machen sie fit für die zweite Schildfahrt durch den Boßler. „Ende 2018 wird sie auch diesen Job erledigt haben“, sagt Müller. Dann ist der größte Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm betonierte Realität. [www.be-zug.de/bossler](http://www.be-zug.de/bossler)

---

## PORTRÄT

---

# Von Schwanau bis Shanghai

---

**Martin Herrenknecht hat viele Hüte auf. Familienvater ist er, Mäzen, Ingenieur und vor allem Unternehmer. Porträt eines Mannes, dessen Tunnelbohrmaschinen die Welt verändern – auch in Stuttgart.**

**M**anchmal müssen Geschichten mit einem donnernden Schlag beginnen, ähnlich wie bei Sprengungen im Tunnel, wobei es jener, dem dieses Stück gewidmet ist, weniger mit Sprengstoff als mit Hightechmaschinen hat, wenn es darum geht, Löcher in einen Berg zu graben. Wie sind wir jetzt ins Plaudern gekommen? Ach ja: Donnerschlag. Ein solcher kann einen ereilen, wenn man dem kompakten Patron unvermittelt irgendwo begegnet. Plötzlich und unerwartet taucht er aus der Menge auf und – krawumm – donnert eine kräftige Hand auf das Rückgrat, dass einem für eine Sekunde die Luft wegbleibt. So und ähnlich pflegt der Unternehmer Martin Herrenknecht seine Mitmenschen zu begrüßen, wenn er sich über ein Wiedersehen freut. Einen Chiropraktiker zur Lösung von Blockaden braucht man danach fürs Erste jedenfalls nicht mehr.

Martin Herrenknecht ist, wie beschrieben, ein zupackender Typ, der in seinem Besprechungsraum auch selbst zur Kaffeekanne greift und sämtliche Tassen um ihn herum füllt. Gut gefüllt ist obendrein sein Anekdotenarchiv, also steht einer amüsanten Sprechstunde nichts entgegen, wobei dazu gewiss auch der Umstand beiträgt, dass er nicht lange um den heißen Brei herumredet, was ihm schon manche Schlagzeile der unerfreulicheren Art eingebracht hat. Dergleichen kümmert ihn nicht. Wo gehobelt wird, da fallen Späne, oder um es auf sein Metier herunterzubrechen: Wenn man durch den Fels will, muss man gelegentlich schon mal durch die Wand. In beiden Fällen werden dazu Köpfe gebraucht – und seiner ist durchaus mit dem Prädikat „hart wie Granit“ zu versehen.

Wo also soll man beginnen, wenn man diesen Unternehmer im besten Wortsinn in seinem 74. Frühling beschreiben will? Vielleicht am Besten im Kleinen, dort, wo jeder gleich ist, also beispielsweise im Schwimmbad. Es begab sich 1980 auf einer Dienstreise in Miami. Im wohltemperierten Nass planschte eine hübsche Kolumbianerin, bei welcher der damals noch mit mehr Haupthaar gesegnete Ingenieur aus Deutschland einen bleibenden Eindruck hinterließ. Beherzt sprang er in den Pool und teilte der verdutzten Dame mit, dass von jetzt an keine Gefahr mehr bestünde. Er sei nämlich von Haus aus Bademeister, was zwar nicht ganz stimmte, aber immerhin seinen Zweck erfüllte. Zwei Jahre später hat sie ihn geheiratet, womit ein Wesenszug von Martin Herrenknecht hinlänglich beschrieben ist. Die Rede ist von einem fröhlichen Pragmatismus, der ihn bis heute ausmacht.

**D**ieser Pragmatismus hat ihn bereits als jungen Ingenieur gespeist und wahrscheinlich schon als Schulbub. Herrenknecht, Jahrgang 1942, studiert Maschinenbau an der Fachhochschule Konstanz, derweil sein älterer Bruder den Familienbetrieb übernimmt, eine Sattlerei in seinem Heimatort Allmannsweier.





Als junger Ingenieur heuert Martin Herrenknecht in der Schweiz an, wo er 1971 zum Leiter des maschinen-technischen Dienstes der Großbaustelle Huttegg beim Bau des neun Kilometer langen Seelisbergtunnels mit der damals größten Tunnelbohrmaschine weltweit bestellt wird. „Das könnte ich besser machen“, mag er sich gedacht haben, was auch damit zu tun hat, dass die seinerzeit verwendete Maschine namens „Big John“ nicht nur ein Mal im Fels stecken bleibt. Angetrieben von unerschütterlicher Zuversicht macht er sich 1975 ans Werk – und mit einem Ingenieurbüro selbständig. Zwei Jahre später gründet er die Herrenknecht GmbH im naheliegenden Schwanau, wofür ihm seine Mutter ein Startkapital von 25.000 Mark pumpen muss, denn der Filius hat es in dieser Zeit nicht eben dicke.

Seine erste Maschine für den Untergrund hat einen Durchmesser von 1,20 Meter. Vier Jahre später erwirtschaftet Herrenknecht mit sechs Mitarbeitern die erste Umsatzmillion. Heute baut er über 400 Meter lange Bohrgiganten, hat mit seinem Konzern die maschinelle Tunnelvortriebstechnik revolutioniert und fährt einen Jahresumsatz von rund 1,2 Milliarden Euro ein. Weltweit beschäftigt die Herrenknecht AG mehr als 5.000 Mitarbeiter, 2.200 davon in Schwanau. Die Tüftler des Hauses konstruieren und bauen modernste Tunnelbohranlagen für alle Baugründe und in allen Durchmessern – die kleinste Maschine hat einen Durchmesser von zehn Zentimetern, die größte ist mehr als 19 Meter hoch. 95 Prozent des Umsatzes erzielt Herrenknecht mittlerweile im Ausland, wobei sich für ihn vor wenigen Wochen in der Schweiz, wo er sich einst sein Rüstzeug geholt hat, ein Kreis schloss. Beim Jahrhundertprojekt Gotthard-Basistunnel, mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel auf diesem Planeten, frästen sich gleich vier gigantische Vortriebsmaschinen mit seinem Logo durch

den Berg. Mehr als 10,5 Millionen Kubikmeter Gestein wurden dabei abtransportiert. „Eine Schweizer Präzisionsarbeit“, bemerkte der stolze Firmengründer, als er dieser Tage mit reichlich Prominenz im ersten offiziellen Zug saß, welcher in der neuen Röhre unterwegs war.

Wo Herrenknecht auftaucht, bleibt kein Stein auf dem anderen. Das war so, das ist so und das soll möglichst noch lange so bleiben, wie er sagt. Im vorigen Jahr konnten die Herrenknecht'schen Riesenmaschinen mit dem erfolgreichen Durchbruch des Eurasia-Straßentunnels in Istanbul einen weiteren historischen Meilenstein verbuchen. Nie zuvor war ein so großer Tunnel unter derart extremen Bedingungen unter Wasser gebaut worden: Am tiefsten Punkt bei 106 Metern unter dem Bosphorus musste der Tunnelbohrer mit 13,66 Metern Durchmesser einem Druck von bis zu 11 Bar sicher standhalten.

Natürlich wurde der Patron auf dieser Baustelle ebenso gesichtet wie bei den Scheichs. In Doha, oha, hat sich Herrenknecht nebenbei gleich im Guinnessbuch verewigt. Für den stadtübergreifenden Neubau von vier Metrolinien, die im Rahmen eines gigantischen Infrastrukturplans bis 2022 fertiggestellt werden, hat die Firma insgesamt 21 Tunnelvortriebsmaschinen nach Katar geliefert. „Dieses Projekt ist eines der ambitioniertesten Vorhaben weltweit und es wurden bereits beeindruckende Vortriebsergebnisse erzielt“, sagt er. Dies treffe sowohl auf die vorgegebenen Bauzeiten als auch den erforderlichen operativen Fortschritt zu – in lediglich zweieinhalb Jahren werden 111 Kilometer neue Tunnel hergestellt.

Straßen, Ölpipelines, Leitungen – alle XXXL-Projekte aufzuzählen, an denen Herrenknecht beteiligt war und ist, hieße Eulen nach Athen tragen. Rio, Abu Dhabi, London, Delhi, Atlanta, Petersburg, Shanghai – die Liste der Orte, an denen Herrenknechts Maschinen gefragt sind, Technik in die Tiefe geht, liest sich wie eine Karte der Weltmetropolen. Nicht schlecht für einen, der aus dem Nichts begonnen hat. Das Besondere an seiner Firma ist, dass sie trotz ihrer Ausmaße irgendwie immer noch sympathisch geblieben ist, was nicht zuletzt mit dem Chef zu tun hat, der sich fast noch kindlich freuen kann über neue Eisenbahntunnel. Da geht es ihm ganz ähnlich wie Horst Seehofer in seinem Keller vor der Modelleisenbahn.

Herrenknechts Modelle sind ein bisschen größer. Acht Tunnelbohrmaschinen des Konzerns waren unlängst beim Bau der Crossrail-Eisenbahnverbindung im Großraum London auf einer Länge von zwei Mal 21 Kilometern im Einsatz. Die Zwillingröhren führen quer unter dem Stadtzentrum Londons hindurch, auch die Themse wird passiert. In Europa ist Herrenknecht außerdem am Ausbau der Metro in den Hauptstädten Paris, Moskau, Kopenhagen und Berlin beteiligt. In Deutschland gewann

der Konzern im vergangenen Jahr den Auftrag zur Lieferung der Vortriebsmaschinen zum Bau des 4,3 Kilometer langen Rastatter Eisenbahntunnels, der das gesamte Stadtgebiet unterquert. Und dann ist da natürlich auch noch das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Am Boßlertunnel und am Fildertunnel und demnächst auch im Albvorland ist Herrenknecht mit insgesamt vier Maschinen präsent. Die Zukunft gehöre der Hochgeschwindigkeitsbahn, sagt er, und auch den Durchgangsbahnhöfen, und man könnte denken, dass einer wie er so etwas sagen muss, aber Martin Herrenknecht sagt seit je was er meint, egal, ob sie ihn dafür später in der Stuttgarter Lokalpostille grillen oder nicht.

Dieses Projekt in der baden-württembergischen Landeshauptstadt ist dem CDU-Mitglied, der die SPDler Schröder und Steinmeier unter seinen Vorbildern zu den Wichtigsten zählt, ziemlich wichtig. Auch wenn die Firma andernorts größere und schwierigere Projekte wuppt, liegt ihm Stuttgart besonders am Herzen. Geht es um technisch aufwändige Bohrungen in der Heimat, mag der global agierende Tunnelbohrmaschinen-Unternehmer eben nicht gerne in die Röhre schauen. An diesem Punkt ist er empfindlich. Das zupft an den Rezeptoren der Eitelkeit. In seinem Revier, da lässt Herrenknecht nicht gerne anderen den Vortritt. Das bekam auch schon der Gemeinderat im heimatlichen Schwanaue-Allmansweiler zu spüren, wo eine der Hauptstraßen nach „Dr. Martin Herrenknecht“ benannt ist. Als das Ratsgremium vor Jahren einer auswärtigen Firma den Zuschlag für einen Kanalbau auf technisch weniger anspruchsvolle Art gab, sah sich der Ehrenbürger genötigt, das Firmenplakat an seiner Fassade mit der Aufschrift „Tunnelvortriebsmaschinen aus Schwanaue – weltweit im Einsatz“, durch rote Buchstaben weithin sichtbar um einen kleinen, aber feinen Zusatz zu ergänzen: „außer in Schwanaue“.

In solchen Fällen kann der von Haus aus gutmütige Badener zum Furor werden, der mit donnernder Sprachgewalt jene geißelt, die nicht erkennen wollen, was Fortschritt bedeutet oder zumindest Fortkommen mit Hilfe von Tunnelvortriebstechnik made in Schwanaue. Auch in der heißen Phase des Kampfes um Stuttgart 21 hat er sich lautstark eingebracht und sich zu der steilen These verstiegen: „Wer gegen dieses Projekt ist, der ist auch gegen mich.“ Dabei geht es zwischen Stuttgart und Ulm eigentlich weniger um Personen, als vielmehr um schnellere Züge. „Ich habe für dieses Projekt gekämpft, das für die Infrastruktur für dieses Land sehr wichtig ist“, sagt Herrenknecht diplomatisch. „Wer die beste Infrastruktur hat, wird am Ende die Nase vorne haben.“

Das Fluidum der Faszination Bauen hat bei dem knurrigen Maschinenbauingenieur nichts von seiner hochprozentigen Konzentration verloren. Und doch gibt es da

auch noch eine andere Seite bei ihm. „Die großen Taten sind nicht die, welche lärmen“, hat Adalbert Stifter einmal gesagt. Die weniger lärmende Seite des Unternehmers Martin Herrenknecht, der in Schwanaue der größte Arbeitgeber ist und der größte Steuerzahler sowieso, ist in der Öffentlichkeit eher unterbelichtet. Weitgehend im Stillen gibt er Geld für die Forschung, unterstützt sein altes Gymnasium, finanziert Stiftungsprofessuren in Karlsruhe und Berlin, um die Forschung voranzubringen. Und „heiliger Bimbam“, wenn es denn sein muss, sponsert der Heimatverbundene mit Blick auf die Jugend





## Stolz wie Bolle: der Patron im Gotthardtunnel

im Flecken auch noch die von der klammen Landeskirche gestrichene Pfarrstelle in Schwanau-Allmannsweier. Das macht er übrigens privat, nicht über die Firma.

**H**eimat ist ihm wichtig. War es immer. „Wenn ich von einer Dienstreise in Amerika nach Hause komme und dort eine Woche lang Weißbrot gegessen habe, dann freue ich mich aufs Schwarzbrot in Allmannsweier und auf Apfelmost und Speck“, sagt Herrenknecht. Die Leute der Gegend, die mag er. Den Metzger, den Schornsteinfeger und den Kneipenwirt im Anker und überhaupt die vermeintlich einfacheren Leut', die es gar nicht sind, wenn man sich ihnen in der Tiefe widmet. Und Martin Herrenknecht ist ein Spezialist für Tiefe.

Auch im engeren Zirkel, wenn es um Freunde geht, ist er eher einer der Stillen, was sich etwa bei Lothar Späth offenbarte, der lange den Aufsichtsrat der Herrenknecht AG geführt hat. Als es dem früheren Ministerpräsidenten schlechter ging, als er dement wurde und gepflegt werden musste, vergaß ihn Herrenknecht nicht wie andere ihn vergessen hatten. Mit der Familie besuchte er Späth. „Für mich war er ein Vorbild“, sagt Herrenknecht mit brüchiger Stimme. „Wir haben genug Politiker, die arschglatt durch die Gegend laufen. Wir brauchen wieder mehr Typen wie Lothar Späth einer war, die klare Kante zeigen.“ Wer so über einen Freund redet, der schämt sich auch seiner Tränen nicht beim Abschied. Drei Männer haben bei der bewegenden Trauerfeier von Landesbischof Frank Otfried July in der Stuttgarter Stiftskirche gesprochen, als das Land Abschied nahm von Lothar Späth.

Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne), Günther Oettinger, ehemaliger CDU-Ministerpräsident, seit 2010 EU-Kommissar, und eben Martin Herrenknecht. „Mir ging das unwahrscheinlich nah“, sagt Herrenknecht. „Ich habe einen sehr guten Freund verloren.“

Ans Aufhören denkt er selbst noch längst nicht. Sein jüngster Sohn Martin-Devid hat Maschinenbau studiert, arbeitet neuerdings in der Firma mit und gehört auch dem Familienstiftungsrat an. Ein Nachfolger wäre also in Sicht. Aber der Senior ist noch nicht reif für die Insel. „Ich weiß selbst nicht, wo diese Energie herkommt“, sagt Martin Herrenknecht. „Aber was sollte ich auch sonst machen? Zu Hause bleiben? Kochen kann ich nicht. Putzen möchte ich nicht. Da gehe ich lieber in die Firma.“

**A**lso fliegt er weiter um die halbe Welt und fährt Tausende von Kilometern durchs Land. Besonders freut er sich, wenn er zwischen Ulm und Stuttgart unterwegs ist und sein Blick auf die Berge von Gestein fällt, die seine Maschinen aus dem Berg transportiert haben. „Da schlägt mein Herz höher“, sagt er. Folgerichtig will er selbstverständlich wie neulich auch in der Schweiz am neuen Gotthard-Basistunnel in einigen Jahren in Stuttgart im ersten Zug sitzen, der vom neuen Durchgangsbahnhof nach Ulm fährt. Wobei er sich eine kleine Spitze nicht verkneifen mag. „Die wenigen Projektkritiker, die jetzt noch dagegen sind“, frotzelt Herrenknecht, „die werden bei der Einweihung im ersten Zug hocken und wahrscheinlich leise zu ihren Nebensitzern sagen, dass sie schon immer von dem Projekt überzeugt waren.“ [www.be-zug.de/fildertunnel](http://www.be-zug.de/fildertunnel)



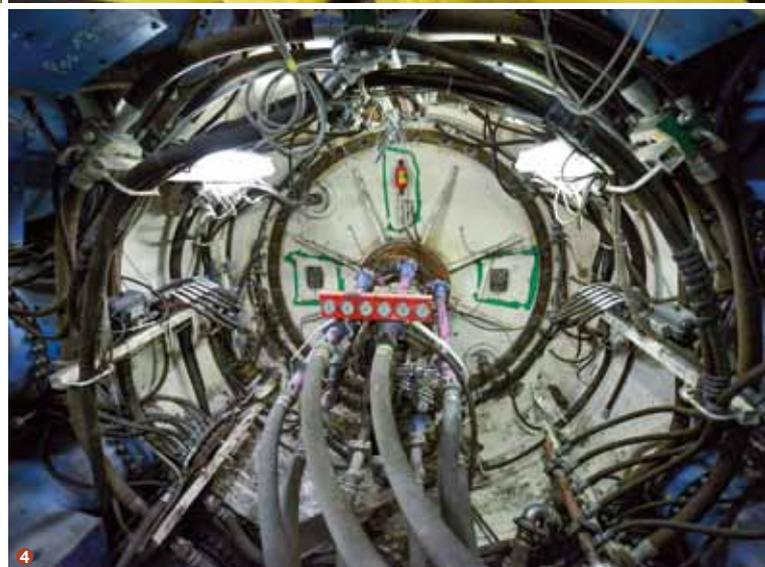
## IM BILDE



### 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 unsere 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](mailto:leserfotos@be-zug.de)



- ❶ Luftaufnahme Baustelle Filderportal    ❷ und ❸ Tag der offenen Baustelle am Fildertunnel    ❹ Arbeiter im Boßlertunnel    ❺ Tunnelbohrmaschine „Käthchen“  
 ❻ Die heilige Barbara am Eingang des Boßlertunnels    ❼ Baustelle mit InfoCenter Ulm    ❽ Schwenkarm der Förderanlage am Portal Aichelberg    ❾ Baustellen im und am Hauptbahnhof (S. 16/17)



❸



❻

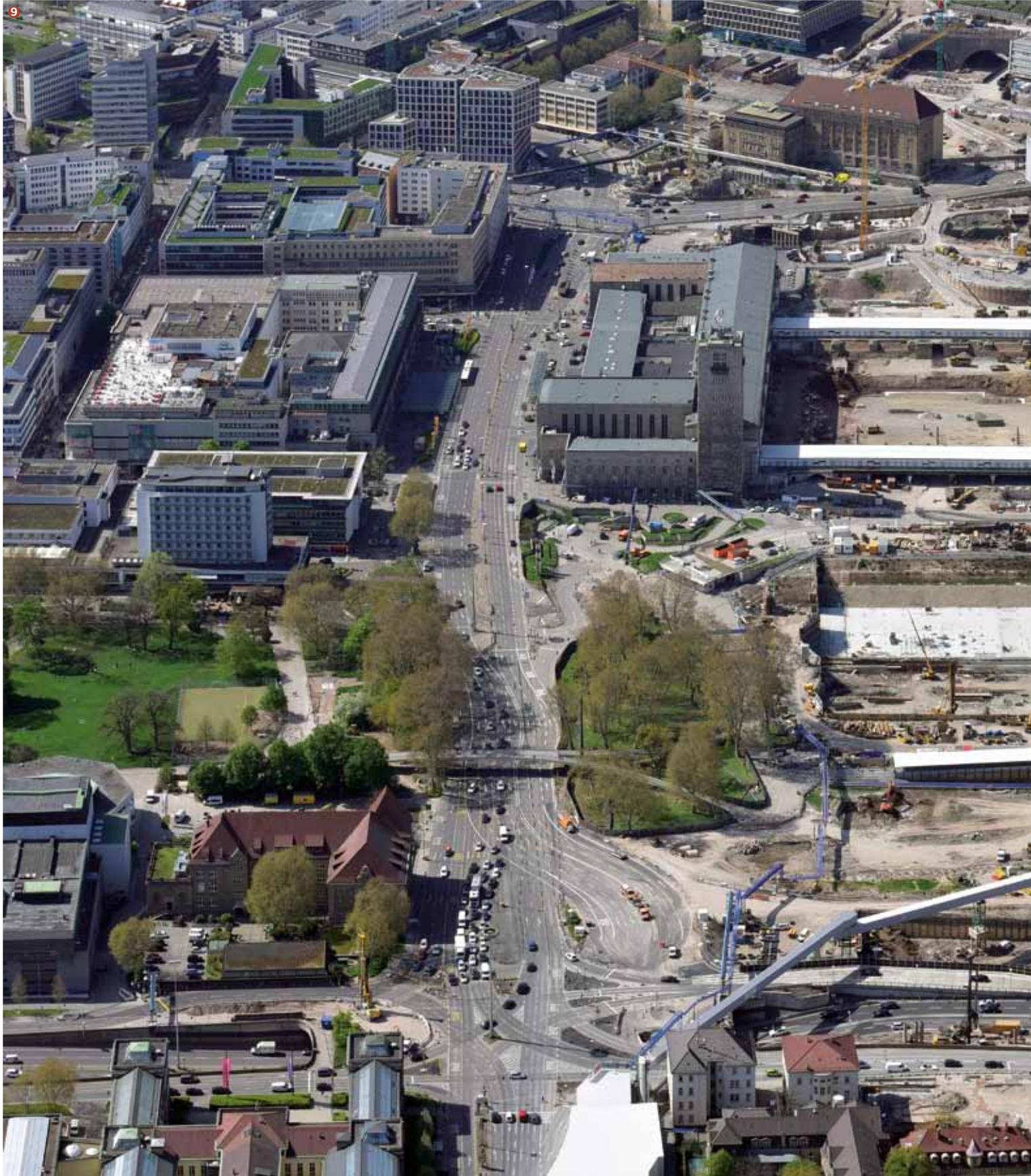


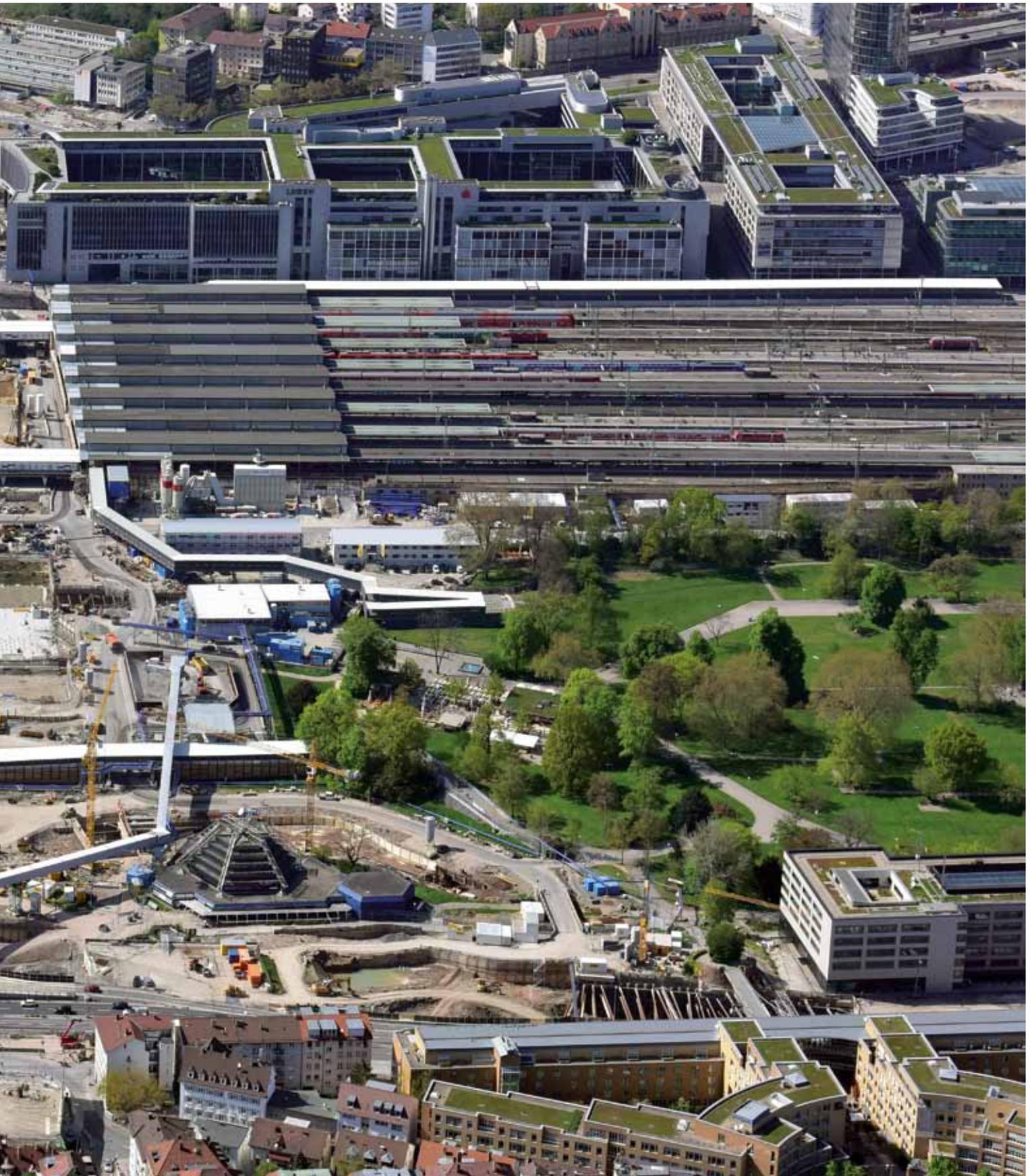
❼



❽

IM BILDE





---

## INTERVIEW

---

# „Hirnschmalz und Hightech“

---

**Für den Chef der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, Walter Rogg, ist für einen prosperierenden Ballungsraum wie Stuttgart Infrastruktur von elementarer Bedeutung. Der Vordenker warnt davor, sich auf den Lorbeeren der Vergangenheit auszuruhen.**

**Herr Rogg, wann sind Sie zuletzt mit der Bahn gefahren?**

**Walter Rogg:** Das war vor einigen Wochen auf einer Dienstreise nach Brüssel. Es war eine sehr komfortable Fahrt und mit dem Flugzeug ist man auf dieser Strecke insgesamt nicht schneller unterwegs.

**Wie wichtig ist der öffentliche Nahverkehr für einen Ballungsraum wie Stuttgart oder München?**

**Walter Rogg:** Grundvoraussetzung für unseren wirtschaftlichen Erfolg ist unter anderem, dass die Beschäftigten morgens zur Arbeit kommen und abends nach Hause. Etwa drei Viertel der Berufstätigen in unserer Region arbeiten nicht an ihrem Wohnort, sind also Pendler. Wenn die alle auf der Straße unterwegs wären, würde das öffentliche Leben auf der Stelle kollabieren. Deshalb achtet die Regionalpolitik beim Projekt Stuttgart 21 verstärkt auf eine gute Entwicklung des ÖPNV.

**Wie attraktiv ist der stauträchtige Ballungsraum am Neckar aktuell für Spitzenkräfte?**

**Walter Rogg:** Annähernd 2,7 Millionen Menschen aus 180 Nationen leben hier und arbeiten bei weltbekannten Firmen wie Daimler, Porsche, Bosch, Festo, Mahle, Kärcher, Stihl oder Trumpf, um nur einige zu nennen. Diese Global Player bilden ein eng geknüpfted Netz mit vielen kleineren, hochinnovativen Unternehmen, die häufig selbst weltweit agieren. Um unseren Ruf als Stauhauptstadt loszuwerden, müssen wir uns aber von der Automobilregion zur Mobilitätsregion entwickeln. Innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen sind zudem weltweit in Ballungsräumen nachgefragt.

**Was erwartet die hiesige Wirtschaft von der Politik in Sachen Infrastruktur für die Zukunft?**

**Walter Rogg:** Der wirtschaftliche Erfolg der Region ist der Tatkraft und dem Einfallsreichtum ihrer Menschen zu verdanken. Fast ein Viertel der Beschäftigten arbeitet in Hochtechnologie-Branchen, mehr als sechs Prozent der Wirtschaftsleistung fließen in Forschung und Entwicklung. Damit hat die Region das Ziel der EU, die Forschungsintensität europaweit auf drei Prozent zu erhöhen, schon heute weit hinter sich gelassen. Künftige Produkte intelligenter und effizienter zu machen, steht dabei im Mittelpunkt. Viele Unternehmen in der Region Stuttgart setzen auch neue Maßstäbe für eine ressourcenschonendere Zukunft. Gerade die kleinen und mittleren Firmen sind dabei auf Kooperationen mit den vielen exzellenten Hochschulen und wissenschaftlichen Einrichtungen angewiesen, die Zugang zu neuesten Forschungsergebnissen wie auch zu den besten Fachkräften bieten. Unterstützung erhalten sie dabei von der regionalen Wirtschaftsförderung und ihren technologieorientierten Netzwerken. Wir fördern neue Kooperationsmodelle, sorgen für regen Austausch zwischen Wirtschaft und Wissenschaft





► [www.be-zug.de/nutzen](http://www.be-zug.de/nutzen)

und unterstützen Unternehmen dabei, gute Ideen rasch in gute Produkte zu übersetzen. Unsere Initiative Hochschul- und Wissenschaftsregion Stuttgart trägt zudem dazu bei, die Qualitäten des Forschungsstandorts auch international besser bekannt zu machen.

#### **Was droht einem Ballungsraum, wenn er die Entwicklung der Zukunft in der Mobilität verschläft?**

**Walter Rogg:** Das lässt sich am besten in Detroit besichtigen. Detroit war bis Mitte des 20. Jahrhunderts die bedeutendste Industriestadt der Welt und stolze Wiege der US-Autoindustrie. Die drei großen Autobauer General Motors, Ford und Chrysler produzierten an diesem Ort Fahrzeuge für die Welt, viele Zulieferer siedelten sich in einer Stadt an, die sich gerne mit dem Attribut „Motor City“ schmückte. So legte sich Detroit in den fünfziger Jahren einen gewaltigen Speckgürtel zu, 1,8 Millionen Einwohner hatten hier ihr Zuhause. Das ist noch gar nicht so lange her. Heute ist Detroit freilich nur noch ein Schatten seiner selbst. Nur noch 700.000 Menschen wohnen in der Autostadt, Tendenz fallend. Fast 80.000 Gebäude stehen leer. Der Zahn der Zeit nagt an vielen Bauten, Risse klaffen an den Wänden, Fenster sind zerbrochen. Fast ein Drittel des Stadtgebiets gilt inzwischen als unbewohnbar. Auch die Region Stuttgart lebt im Kern vom Auto, namhafte Firmen haben hier ihren Sitz, viele Zulieferer partizipieren an einer Autoregion, in welcher die Arbeitsplätze von mehr als 190.000 Menschen unmittelbar vom

Wohl der Mobilitätsindustrie abhängen. Keine Angst: Stuttgart ist nicht Detroit. Auf absehbare Zeit sind weder die Arbeitsplätze noch der Wohlstand gefährdet. Aber gilt das auch in zehn oder zwanzig Jahren noch?

**Was unternimmt die Wirtschaftsförderung in der Region konkret gegen ein solches Szenario?**

**Walter Rogg:** Wir müssen Lösungen für die wichtigsten Zukunftsfragen anbieten: Wie kommen wir künftig möglichst komfortabel und effizient von A nach B? Wie organisieren wir Verkehr, damit auch Millionenmetropolen lebenswert bleiben? Wie lenken wir wachsende Warenströme, ohne noch mehr Ressourcen zu verbrauchen? Antworten auf diese globalen Fragen kommen aus der Region Stuttgart. Denn in der Geburtsregion des Automobils wird an der Zukunft der Mobilität gefeilt – mit Hightech und Hirnschmalz.

**Wie also lautet Ihr Befund?**

**Walter Rogg:** Die Basis für neue Antworten ist bestens. Die Region Stuttgart ist Europas Innovationsregion Nummer eins: Fast ein Viertel aller Beschäftigten arbeitet in einer Hochtechnologiebranche, mehr als in allen anderen Regionen Europas. Der Geist, etwas besser, einfacher, schneller, effizienter zu machen: Darauf gründet unser wirtschaftlicher Erfolg. Öffentliche Förderprogramme wie das Schaufenster LivingLab bei der Elektromobilität, die hier einen hohen Stellenwert hat, tragen viel zum Wandel bei. Das Schaufenster dient zunächst dazu, Produkte, Projekte und Ideen vorzustellen, die zeigen, wie Elektromobilität im Alltag funktioniert. In einem verkehrsreichen Ballungsraum wie der Region Stuttgart ist das Thema nachhaltige Mobilität existenziell wichtig. Wir haben im Jahr 2,8 Milliarden Wege, die von Menschen in der Region zurückgelegt werden. Dabei kommen 15 Milliarden Kilometer zusammen. Und bis 2030 wird der Verkehr laut Prognosen um ein Drittel zunehmen. Wir müssen also schon allein aus ökologischen Gründen auf E-Mobilität und intermodalen Verkehr setzen.

**Nehmen wir den Wandel einer Automobilregion zur Mobilitätsregion einmal genauer unter die Lupe...**

**Walter Rogg:** ... da passiert schon einiges. In den hiesigen Firmen, Forschungseinrichtungen sowie auch in den Städten und Gemeinden werden Konzepte für eine neue Mobilität erdacht und in die Tat umgesetzt. Mit dem E-Bike zur Ladestation an der S-Bahn und am Zielort nahtlos weiter mit dem geteilten Elektroauto – das ist in der Region Stuttgart schon heute Realität. Die „Moovel“-App aus dem Hause Daimler kombiniert Angebote von ÖPNV, Carsharing, Taxis, Mietfahrrädern und Deutscher Bahn für eine bestimmte Route und bietet gleich ein Bezahlverfahren an. Wichtige Vorarbeit dafür hat dabei das Bundesförderpro-



gramm „Mobilist“ in der Region geleistet. Die Firmen wissen: Zukunftsweisende Ideen für nachhaltige Mobilität sind die Exportschlagere der Zukunft.

**Lassen Sie uns daran teilhaben, wie die Zukunft im Ballungsraum Stuttgart in zwanzig Jahren aussehen könnte.**

**Walter Rogg:** Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist zum Knotenpunkt der Region geworden: Bahnreisende sind acht Minuten zuvor vom Flughafen oder knapp eine halbe Stunde zuvor in Ulm gestartet, das zum Stuttgarter Quasi-Vorort geworden ist. Weiter kommen sie mit der S-Bahn, der U-Bahn oder mit dem Leih-E-Bike. Oder sie legen die restlichen Kilometer auf dem Radschnellweg nach Esslingen zurück, der als Leuchtturmprojekt der Internationalen Bauausstellung 2027 in der Region Stuttgart entstanden ist und das neue Rosensteinviertel vorbildlich anbindet.

**Zur Person**

Walter Rogg, Jahrgang 1957, leitet die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (WRS) seit ihrer Gründung im Oktober 1995. Nach dem Fall der Mauer zog es den gelernten Journalisten nach Dresden, wo er die Wirtschaftsförderung Sachsen mit aufgebaut hat, anschließend wechselte er nach Stuttgart. Rogg gilt als einer der profiliertesten Kenner des Ballungsraums und als profunder Netzwerker, von dessen Ideen viele Firmen profitieren haben.



---

**SERIE**

---

# Bauen unter rollendem Rad

---

**Sie tragen auf den Baustellen die Hauptverantwortung und sind zuständig für Hunderte von Arbeitern. In loser Folge stellen wir führende Köpfe des Bahnprojekts vor. Heute: Christoph Lienhart und Sebastian Glöckner.**



Christoph Lienharts  
Abschnitt umfasst  
15,5 Kilometer.



**D**roben an der Stresemannstraße stehen Baucontainer zwischen idyllischen Lauben in Schrebergärten. Hinter dem Portal des himmelblauen Containerbüros hängen Bauhelme von Mineuren und Bauüberwachern, daneben reihen sich Leitz-Ordner mit Gutachten und Plänen. Dazwischen steht ein Mann im feinen Zwirn, der weiß, wo er herkommt und vor allem, wo er hin will: **Christoph Lienhart**, Österreicher, Jahrgang 1978 und Projektleiter für einen Abschnitt von zentraler Bedeutung für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm.

Lienhart steht vor Plänen, die an der Wand hängen und diskutiert mit zwei Ingenieuren. Der Planfeststellungsabschnitt 1.5, für den er verantwortlich ist, beinhaltet einen Großteil des Bauvolumens von Stuttgart 21 und hat eine Gesamtlänge von 15,5 Kilometern. Er umfasst im Wesentlichen die westlich aus Feuerbach und Bad Cannstatt einmündenden Zuführungsstraßen zum neuen Hauptbahnhof Stuttgart. Die vier Hauptbauwerke des PFA 1.5 sind die zweiröhrigen Fernbahntunnel Feuerbach und Cannstatt, der S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt sowie eine viergleisige Eisenbahnbrücke über den Neckar. In den Leistungen zusätzlich enthalten sind der Haltepunkt Feuerbach und die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße auf Höhe des heutigen Abstellbahnhofs.

„Der Bau der Eisenbahnüberführung über den Neckar ist ingenieurtechnisch und baubetrieblich eine große Herausforderung“, sagt DB-Projektleiter Lienhart. „Er ist deshalb besonders anspruchsvoll, weil die Brücke zum einen auf den drei Hauptpfeilerreihen in Längsrichtung unverschiebbar gelagert ist und zum anderen Sonderstähle mit großen Blechpaketdicken von bis zu

250 Millimetern zum Einsatz kommen. Hinzu kommt, dass wir bedeutende Verkehrswege überspannen – eine Bundeswasserstraße, zwei Hauptverkehrsstraßen sowie eine Stadtbahnlinie – und uns bei alledem in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bauvorhaben B10-Rosensteintunnel der Landeshauptstadt Stuttgart befinden.“

Das Bauwerk entsteht in dem stadtbildprägenden Umfeld von Neckar, Wilhelma und Schloss Rosenstein. „Die besondere Herausforderung liegt darin, dass es viele Projektbeteiligte und Anlieger gibt, die ganz unterschiedliche Interessen haben“, sagt der Ingenieur. „Da muss man sich um viele Dinge gleichzeitig kümmern.“ 45 Mitarbeiter umfasst sein Team, mehr als 1000 Arbeiter, Ingenieure und Planer werden in diesem zentralen Bauabschnitt eingesetzt. Vor einer derartigen Mammutaufgabe könnte man vor Ehrfurcht erstarren. Christoph Lienharts Sache ist das nicht. Der passionierte Ski- und Motorradfahrer ist gerne in Bewegung und setzt bei seiner neuen Aufgabe auf die Kraft seiner Erfahrung. In seiner jungen Karriere ist Lienhart weit herumgekommen, war in Österreich, Deutschland, Spanien und der Schweiz tätig, kennt die planende ebenso wie die ausführende Seite. Über Jahre arbeitete er in verantwortungsvoller Position für die Österreichischen Bundesbahnen am Bau des neuen Hauptbahnhofs in Wien mit, der durchaus Parallelen aufweist zum Projekt Stuttgart 21. Bei diesem Projekt hat der Ingenieur, der an der Technischen Universität in Graz studiert hat, wichtige Erfahrungen gesammelt. „Mich hat es immer interessiert, Großprojekte über viele Leistungsphasen hinweg zu betreuen“, erzählt Lienhart, der im vorigen Jahr nach Stuttgart gezogen ist und hier mit seiner Partnerin lebt, die als Ärztin arbeitet. „Wir wollen hier auch unsere Freizeit genießen und Stuttgart und das Land Baden-Württemberg besser kennenlernen“, sagt er. „Es ist bei einem solchen Job wichtig, ein gutes Gleichgewicht zwischen Beruf und Privatem zu finden.“

**P**rojektsteuerung bewegt sich im Schnittpunkt von Umwelt, Technik, Politik, Finanzen und dem Faktor Mensch. Dabei wertet es Lienhart durchaus als Vorteil, dass viele der am Projekt beteiligten Tunnelbauer und Mineure aus dem südlichen Nachbarland kommen, wo der Tunnelbau eine besondere Tradition hat. „Ich bin der Meinung, dass diese kulturellen Nuancen einen Mehrwert fürs Projekt darstellen“, sagt Lienhart. „Ein großes Infrastrukturvorhaben wie dieses lebt davon, dass hier geballte Kompetenz angesiedelt ist.“ Mit seinem Team ist der Ingenieur in großen Schritten unterwegs. „Jeder Meter, den wir uns weiter unserem Ziel nähern, ist für mich eine Quelle, aus der ich Energie schöpfe“, sagt er. Dabei trägt ihn vor allem, dass er überzeugt ist, sich jeden Tag aufs Neue für ein gutes Werk einzusetzen. „Wir bauen nicht um des Bauens willen“, sagt Lienhart, „sondern, um einen Mehrwert für künftige Generationen zu schaffen.“

Ein paar Kilometer entfernt arbeitet in Untertürkheim ebenfalls ein vergleichsweise junger Bauingenieur an einer großen Aufgabe. Er gilt als ausgewiesener Experte für innerstädtisches Bauen unter dem rollenden Rad. **Sebastian Glöckner**, Jahrgang 1977, ist als Projektleiter dafür zuständig, dass die Stuttgart-21-Strecken vom Hauptbahnhof nach Ober- und Untertürkheim und auch der Abstellbahnhof an die bestehenden Strecken angebunden werden. Zudem betreut der Ingenieur auch noch den Haltepunkt Feuerbach. Auch das ist eine Mammutaufgabe. Glöckner ist für 30 Ingenieure in seinem Team verantwortlich und wacht über ein Budget von rund 300 Millionen Euro.

Draußen vor dem Fenster seines Büros rumpelt ein Güterzug vorbei. Drinnen erzählt ein sympathischer Mann von seiner Mission. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs entsteht im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 1.6b der neue Abstellbahnhof Untertürkheim. Die kompakte, nach modernen Grundsätzen organisierte Anlage ersetzt den Abstellbahnhof am Rosensteinpark. Auf dem rund 1,5 Kilometer langen Betriebsbahnhof entstehen 13 Abstellgleise mit einer Gesamtlänge von acht Kilometern sowie Anlagen zur Außen-/Innenreinigung und Wartung der Fahrzeuge.

Glöckners Abschnitt ist einer der letzten, die noch planfestgestellt werden müssen. Anspruchsvoll ist das Werk nicht zuletzt wegen der dort vorkommenden 5.000 bis 6.000 Eidechsen, die eingesammelt und umgesiedelt werden müssen, bevor gebaut werden kann. „Wir haben in meinem Bereich sehr viele dieser Tiere“, sagt Ingenieur Glöckner. Im Anbindungsbereich wurden bereits einige in ein Habitat auf Zeit versetzt und sollen nach den Arbeiten wieder zurückgebracht werden. Ein gewaltiges und durchaus auch kostspieliges Umsiedlungsprojekt.

Eine besondere Herausforderung liegt auch in der Anbindung des neuen Ober- und Untertürkheimer Tunnels an die bestehende Hauptstrecke nach Ulm sowie den Haltepunkt Feuerbach. Der besondere Anspruch liegt darin, dass unter laufendem Betrieb gebaut wird. Unter Sebastian Glöckners Regie werden neue Bauwerke in bestehende Gleisanlagen integriert, wofür partiell der ohnehin eng getaktete Zugverkehr unterbrochen werden muss, was langfristig anzumelden ist und also organisatorisch einen entsprechenden Vorlauf hat.

„Wir bauen mitten in der Stadt, haben entsprechend wenig Platz und sind an neuralgischen Punkten unterwegs“, beschreibt der Ingenieur im Kern die Herausforderung. Am Ende muss sein Werk gelingen, damit der Bahnbetrieb reibungslos funktionieren kann und die vorhandenen Kapazitäten am Abstellbahnhof ausreichen, um in Nebenzeiten genügend Regionalverkehrs-



Sebastian Glöckner kümmert sich um den Abstellbahnhof.

züge, S-Bahnen und Fernzüge abstellen zu können, damit sie zur Hauptverkehrszeit wieder schnell auf der Strecke sind. Für diese Aufgabe weiß sich der gebürtige Magdeburger durch seine bisherigen Stationen bestens gerüstet. Ehe Sebastian Glöckner bei der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH angefangen hat, verdiente er sein Geld viele Jahre lang als Ingenieur in der freien Wirtschaft, hat in Norwegen Autobahnen, in Magdeburg Kanäle und in Berlin Straßen gebaut, bevor er in München als Abschnittsbauleiter im Bahnbau landete. Dabei wirkte er mit an der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-München: klassisches Bauen unter rollendem Rad. „Dieses Projekt hat mich besonders geprägt“, sagt Glöckner und lächelt. „Dort habe ich auch meine Frau kennengelernt und Polterabend auf der Baustelle gefeiert.“

Seit 2009 ist er Gastdozent an der Fachhochschule Stuttgart, seit 2013 Projektleiter. „Diesen Abschnitt von Stuttgart 21 zu betreuen ist mit Sicherheit die bisher spannendste und interessanteste Aufgabe“, sagt Glöckner, der Bauingenieurwesen an der Fachhochschule in Magdeburg studiert hat. In Stuttgart hat er sich eine kleine Wohnung genommen, um das gewaltige Pensum bewältigen zu können. Wann immer es möglich ist, fährt er 1,5 Stunden nach Hause, um bei seiner Frau und den drei Töchtern zu sein. „Wir leben zwischenzeitlich schon seit zehn Jahren in Crailsheim und das werden wir wohl auch noch, wenn Stuttgart 21 längst in Betrieb genommen wurde“, sagt er. So lange will er auf jeden Fall beim Projekt bleiben. „Es ist unglaublich faszinierend, an Stuttgart 21 mitzuwirken, nicht nur als Ingenieur, sondern auch als Mensch“, sagt Sebastian Glöckner zum Abschluss. „Es gibt so viele Begegnungen, und das macht mir unglaublich Spaß.“ [www.be-zug.de/koepfe](http://www.be-zug.de/koepfe)

---

**THEMA**


---

# Verbindendes Kunstwerk

---

**Die neue Eisenbahnbrücke über den Neckar hat das Zeug, zu einem weithin sichtbaren Wahrzeichen von Stuttgart 21 zu werden. Erdacht hat sich das markante Bauwerk der geniale Konstrukteur Jörg Schlaich.**

Die Segel gespannt, von eleganter Gestalt, stilprägend, filigran und verbindend. So steht sie da, die neue Neckarbrücke, gleich einer stählernen Skulptur. Auf der einen Seite erstreckt sich der Seilerwasen mit seinem Stadtstrand. Auf der anderen thront auf einem grünen Hügel Schloss Rosenstein in klassizistischem Charme. Und unten drunter folgt unermüdlich der Neckar seinem Lauf, hinunter nach Marbach, dann Richtung Heilbronn und weiter nach Mannheim, wo er in den Rhein fließt.

Auf der Brücke wiederum gibt der Takt der Fahrpläne den Rhythmus vor: Die rund 345 Meter lange Überführung wird eines nicht allzu fernen Tages von Zügen und S-Bahnen befahren werden, die auf dem Weg zur neuen Durchgangsstation von Stuttgart 21 sind oder von ihr abfahren. Knapp viereinhalb Jahre Bauzeit haben die Planer veranschlagt, spätestens Ende 2019 soll die Brücke vollendet sein. Bis es soweit ist, bleibt es den Animationen und Visualisierungen der Tragwerksplaner vorbehalten, den Betrachter erahnen zu lassen, was hier am Neckar gerade entsteht: Eine Brücke, die ihresgleichen sucht in der Eisenbahnlandschaft, wie Philipp Wenger sagt. „Wir bauen hier etwas Einzigartiges.“

Ein Urteil, das aus berufenem Mund kommt: Der 45-jährige Freiburger ist nicht nur Bauingenieur und erfahrener Brückenplaner, in dessen fachlicher Vita sich eine Vielzahl an Projekten in aller Herren Länder findet – von Belgien über Griechenland und die Türkei bis Hongkong, China, Indien, Vietnam, Südkorea und die Vereinigten Arabischen Emirate. Philipp Wenger ist zudem auch oberster Projektverantwortlicher im Stuttgarter Ingenieurbüro Schlaich, Bergermann und Partner, dessen Firmenlogo die Brückenentwürfe zielt. In den vergangenen Jahren hat Wenger unter anderem die Ausführungsplanung vorangetrieben und sich intensiv mit den technischen Herausforderungen beschäftigt, die mit der besonderen Gestalt des Bauwerks verbunden sind. „Es ist in vielerlei Hinsicht ein sehr komplexes und kompliziertes Vorhaben“, betont er.

Der Bauingenieur sitzt an diesem Vormittag in einem der lichtdurchfluteten Büros in der Schwabstraße, die sich die Ingenieure vor ein paar Jahren von den Stuttgarter Innenraumdesignern Ippolito Fleitz haben einrichten lassen. Unten im Eingangsbereich werden die Besucher von einer beeindruckenden Sammlung an Auszeichnungen, Awards und Preisen empfangen. Oben in den Besprechungsräumen und Büros gewährt die Glasfassade des Eckhauses einen atemberaubenden Blick über die Dächer der Stadt, die Philipp Wenger ans Herz gewachsen ist und die er schon seit seiner Kindheit kennt. Aufgewachsen ist er zwar in Freiburg, als kleiner Junge habe er aber oft seine Großeltern in Stuttgart besucht, erzählt er. In guter Erinnerung geblieben



ist ihm dabei vor allem auch die Märklin-Eisenbahn im Stuttgarter Hauptbahnhof, mit der er als Kind leidenschaftlich gerne gespielt hat, wie er freudig erzählt.

Die Miniatur-Eisenbahn von einst steht noch heute in der Eingangshalle des Bahnhofs, doch Philipp Wengers Passion für Technik hat längst andere Maßstäbe angenommen. Er ist mit Leib und Seele Brückenbauer, seit er im zweiten Praxissemester an der Hochschule Konstanz erstmals Erfahrungen mit jenen Bauwerken gemacht hat, die über Hindernisse hinwegführen. Zum Reigen seiner jüngsten Projekte gehört neben einer Hängebrücke über den Bosphorus und einigen Bauwerken in Belgien auch die Grubentalbrücke bei Erfurt, die Teil der Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg–Erfurt–Berlin ist und Tempo 300 standhalten muss. „Jede Brücke hat ihre eigenen Anforderungen und Ansprüche, das ist einfach faszinierend“ sagt Wenger, der seit nunmehr zehn Jahren in dem Stuttgarter Ingenieurbüro arbeitet und nach etlichen Stufen auf der Karriereleiter zwischenzeitlich zur erweiterten Geschäftsleitung gehört.

In dieser Zeit und in den Jahren bei Leonhardt, Andrä und Partner hat der Brückenbauer einen reichen Erfahrungsschatz angehäuft, trotz vieler komplexer Projekte stehe die Neckarbrücke in der Kategorie „Anspruchsvoll“ aber weit oben, betont er. Fest machen lässt sich das insbesondere an den markanten Segeln, an denen vieles hängt. Weil die Stahlbleche, die dafür verbaut werden, teilweise dicker sind als in den Standard-Regelwerken von Bahn und Eisenbahn-Bundesamt vorgesehen, mussten von der DB Netz AG Gutachten in Auftrag gegeben und zusätzliche Genehmigungen eingeholt werden, erzählt Wenger.

Neben dem Halt sollen die Segel der Brücke nicht nur eine einzigartige Gestalt geben, die für innovative Baukunst steht. Die Idee dahinter ist zudem, den Betrachtern das Tragprinzip sichtbar zu machen. „Wenn man sich die Brücke von der Seite anschaut, kann man sich gut vorstellen, wie sie mit ihrem Gewicht in den Segeln hängt, die wiederum an Masten befestigt sind“, erklärt Wenger.

Erdacht hat sich die markante Stahlsegelbrücke einst der Stuttgarter Bauingenieur Jörg Schlaich, dessen Name weltweit für unkonventionelle Ingenieursbauten steht – von der filigranen Fußgängerbrücke über hohe Stahltürme bis zu raffinierten Seilnetzkonstruktionen, die den modernen Stadionbau revolutioniert haben. Am Anfang einer langen Reihe zukunftsweisender und revolutionärer Entwürfe steht das Dach des Münchner Olympiastadions, das Schlaich als junger Ingenieur im Büro seines Kollegen und Fernsehurm-Planers Fritz Leonhardt ausgetüftelt hat. Eine Vielzahl weiterer Beispiele für eine neue und ästhetische Architektur folgten.

Vor ein paar Jahren hat sich der geniale Konstrukteur und „beste Brückenbauer der Welt“, als der er immer wieder bezeichnet wurde, aus dem Berufsleben zurückgezogen und seinen Wohnsitz nach Berlin verlegt. Zu seinen zahllosen Werken auf der ganzen Welt gehören unter anderem die Hoogly-Brücke in Kalkutta oder auch die wunderbar leichte Fußgängerbrücke am Max-Eyth-See, liebevoll „Golden Gatele“ genannt. Fast drei Jahrzehnte hat der heute 81-jährige Ingenieur an der Universität Stuttgart als Professor das Institut für Entwerfen und Konstruieren geleitet. Die besondere Ästhetik des Ingenieurbaus, die Suche nach leichten, eleganten, von Effizienz und



Ökologie geprägten Konstruktionen, die sich wie selbstverständlich in ihre Umgebung einfügen, war ihm dabei immer ein wichtiges Anliegen. In dieser Tradition steht auch der Entwurf der Neckarbrücke aus dem Jahr 1998, aus der auf ausdrücklichen Wunsch der Stadt Stuttgart kein Standardwerk werden sollte. „Es sollte eine innovative und ansehnliche Brücke werden, die in den landschaftlichen und städtebaulichen Kontext passt“, sagt Wenger.

Entsprechend waren die Vorgaben für den damaligen Planungswettbewerb, bei dem das Büro Schlaich, Bergemann und Partner die Jury aus Architekten sowie Vertretern von Land, Stadt und Bahn mit seinem „neuartigen und technisch anspruchsvollen Entwurf“ überzeugen konnte. Im Oktober 2006 wurde für den Bau der Schlaich'schen Brücke der Planfeststellungsbeschluss erteilt, nachdem die Bahn den Entwurf zuvor unter Beteiligung der Öffentlichkeit in das Genehmigungsverfahren eingebracht hatte. Knapp 15 Meter liegen an der höchsten Stelle zwischen dem Neckar und der Brücke, auf der zwei zweigleisige Strecken verlaufen werden: die der Fernbahn zum neuen Durchgangsbahnhof von Stuttgart 21 und die der S-Bahn, die über die neue Station Mittnachtstraße ebenfalls den Hauptbahnhof anfährt.

Gebaut wird die markante Eisenbahnüberführung von der Firmengruppe Max Bögl aus Neumarkt in der Oberpfalz, die im November vergangenen Jahres den Zuschlag dafür erhalten hat. Zu den vorbereitenden Arbeiten, die bereits begonnen haben, gehört auch der Rückbau des hölzernen Fußgängerstegs über den Neckar, der zur Bundesgartenschau 1977 gebaut und vom damaligen Oberbürgermeister Manfred Rommel zusammen mit Bundespräsident Walter Scheel eingeweiht worden war. Lange her. Nach fast vier Jahrzehnten treuer Dienste wäre in nächster Zeit ohnehin eine umfassende und kostspielige Sanierung der Holzbrücke fällig gewesen, nun wird sie stattdessen Stück für Stück mit Hilfe eines annähernd 60 Meter hohen Krans abgebaut und teilweise direkt auf Lastschiffe verladen. Dass so mancher Stuttgarter dennoch an dem alten Steg hängt, kann Philipp Wenger durchaus nachvollziehen. Die neue Neckarbrücke, an der unten noch ein viereinhalb Meter breiter Überweg für Fußgänger und Radfahrer hängt, sei aber mehr als nur eine Entschädigung, findet er.

Knapp 170 Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Bahnverbindung über den Neckar ist das neue Bauwerk, das die bestehende Rosensteinbrücke etwas südlich ersetzen wird, bereits die vierte Eisenbahnüberführung in Bad Cannstatt. „Die wahrscheinlich spektakulärste und aufwendigste“, wie Philipp Wenger sagt. Denn nicht nur die Brücke selbst ist ein komplexes und kompliziertes Gebilde von Menschenhand, auch das Umfeld hat es in sich. Unter dem Lettenkeuper, in dem



die Stützen der Brücke stehen werden, sprudelt das wertvolle Cannstatter Mineralwasser, weshalb bei den Arbeiten höchste Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden müssen. So dürfe beim Brückenbau immer nur an einer Stelle für die Gründungen gebohrt werden, erklärt Philipp Wenger. „Der Schutz der Heilquellen hat oberste Priorität“, sagt er, „auch wenn es dadurch länger dauert.“

Rund 35 Millionen Euro wurden für die Brücke veranschlagt, die im so genannten Taktchiebeverfahren gebaut wird und im vierten Quartal 2019 fertiggestellt sein soll. Schon jetzt freut sich Philipp Wenger auf diesen Tag. Bis es so weit ist, will der Bauingenieur die Gunst der kurzen Wege zwischen dem Stuttgarter Westen und Bad Cannstatt nutzen und möglichst häufig auf der Baustelle am Neckar vorbeischaun. „Es wird ein großartiger Moment für uns alle sein“, sagt er. „Endlich zu sehen, wie die Brücke in voller Größe in der Landschaft steht.“ Die Segel gespannt, von eleganter Gestalt, stilprägend, filigran und verbindend. [www.be-zug.de/neckarbruecke](http://www.be-zug.de/neckarbruecke)

## KURZ NOTIERT



### SUSE zieht Besucher in ihren Bann

Das Interesse an Baustellenbesichtigungen wächst. Der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm hat im April erneut die Tore zur Baustelle für alle Interessierten geöffnet. Die Bürger bekamen am 23. April die Möglichkeit, sich auf der Baustelle des Fildertunnels in Stuttgart-Fasanenhof direkt vor Ort ein Bild von der Bautechnik und der High-Tech-Tunnelmaschine SUSE („Stuttgart Ulm Schneller Erreichen“) zu machen. Darüber hinaus standen ein Dutzend Ingenieure bereit, Fragen zum „Mineursalltag“ und zur Technik zu beantworten. „Bereits 2014 sind über 5.000 Bürgerinnen und Bürger unserer Einladung auf die Baustelle gefolgt“, freut sich Georg Brunnhuber, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. „Dass es dieses Mal trotz des schlechten Wetters fast 8.000 sind, zeigt, dass das Interesse an dem Projekt ungebrochen anhält und sogar noch wächst.“ Die Tage der offenen Baustelle sind Teil des Infotainmentkonzepts des Vereins, das den Interessierten Informationen auf unterhaltsame Weise präsentiert. Neben der rund 120 Meter langen und rund 2.000 Tonnen schweren Maschine konnten die Besucher auch den bereits fertiggestellten Teil des Tunnels der Oströhre begutachten. Ebenfalls gezeigt wurden einige Tübbingsegmente. Nachdem bereits am Jahresanfang über 30.000 Gäste die Baustelle rund um den Bahnhof besucht hatten und die letztjährigen Aktionen wie der Streetfoodmarket oder die Tage der offenen Baustelle von knapp 40.000 Menschen besucht wurden, sind wir auf einem guten Weg, unser selbstgestecktes Ziel von 100.000 Besuchern bis Jahresende zu erreichen“, so Brunnhuber weiter. [www.be-zug.de/suse](http://www.be-zug.de/suse)

### Bürger befassen sich mit neuem Quartier

Am Samstag, 18. Juni, hat die zweite öffentliche Veranstaltung der informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein im Stuttgarter Rathaus stattgefunden. „Lassen Sie uns im Rahmen der Bürgerbeteiligung ausloten, ob wir für das künftige Rosensteinquartier ein Thema für eine Internationale Bauausstellung entwickeln können“, sagte OB Fritz Kuhn zur Begrüßung. Auch die Weissenhofsiedlung sei 1927 im Rahmen einer Bauausstellung entstanden. „Der Bau ist damals als Gesellschaftsprozess verstanden worden und hat Maßstäbe gesetzt“, so Kuhn: „Deshalb sollten wir prüfen, was zum 100. Jahrestag sinnvoll und möglich ist.“ In zwei Fachvorträgen ging es um die Themen Wohnen und Klima. Highlights aus der erstmals veranstalteten Kinderwerkstatt und aus der Arbeit an den Thementischen wurden am Ende der Veranstaltung im Großen Sitzungssaal zusammengetragen. Die Kinder zeigten anhand eines selbst gebastelten Modells, dass sie besonders viel Wert legen auf Freiflächen, Wasserlandschaften und abwechslungsreiche Spielgeräte. In den Arbeitsgruppen wurde deutlich, dass die Themen Vielfalt und Wohnen für viele von zentraler Bedeutung sind. Die Teilnehmer wünschen sich eine soziale Mischung im neuen Viertel mit einem Austausch der Kulturen und einem generationsübergreifenden Miteinander. Angeregt wurde, Naturerlebnisse im urbanen Raum zu ermöglichen und naturnahe Flächen zu schaffen. Die dritte öffentliche Veranstaltung im Beteiligungsprozess wird am 24. September 2016 in den Wagenhallen stattfinden.

### Stuttgart 21 hier und jetzt

Im Turmforum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm können Besucher schon jetzt einen Blick in den neuen Durchgangsbahnhof werfen und ihn auf virtuellen Pfaden erkunden.

„Wie sehen die Lichtaugen genau aus?“ „Wie komme ich aus dem Bonatzbau zu den neuen Gleisen?“ „Wo stehen die Anzeigetafeln für abfahrende Züge?“ Diese Fragen stellen viele Besucher des Turmforums im Stuttgarter Bahnhofsturm. Antworten liefert ein neuer virtueller Rundgang. In Kooperation mit zwei Stuttgarter Unternehmen hat der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm die auf aktueller Simulationstechnologie basierende virtuelle Umgebung geschaffen, die es den Besuchern des Turmforums und des InfoCenters in Ulm erlauben wird, den Bahnhof selbstständig zu erkunden. [www.s21erleben.de](http://www.s21erleben.de)

### Noch besserer Service im Internet

Im Juli startet ein neues Angebot des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Es richtet sich an Menschen, die das Projekt persönlich oder übers Internet erleben wollen.

Unter [www.s21erleben.de](http://www.s21erleben.de) geht es schwerpunktmäßig um Baustellenführungen, Termine für Veranstaltungen rund um die Baustellen sowie um besondere Events. Kompakt, übersichtlich und ansprechend gestaltet ist der neue Internetauftritt, der dem Besucher einen schnellen Überblick über die gesamte Angebotspalette des Vereins ermöglicht. In neuem Glanz erstrahlt zudem die bewährte, zentrale Informationsplattform des Bahnprojekts unter [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de). Eine neue, elegante Gestaltung erleichtert die Navigation für die Nutzer, außerdem wurde die Seite für die Nutzung auf Smartphones und Tablets optimiert. Die vielen hundert Seiten, auf denen Informationen und Details rund um das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm zur Verfügung gestellt werden, sind in eine logische Struktur eingeordnet und über eine Vorschaufunktion sehr einfach zugänglich. Seit 2009 verzeichnete die Informationsplattform insgesamt mehr als 4,9 Millionen Besuche und 24,5 Millionen Seitenaufrufe. Jeder Besucher informierte sich im Durchschnitt über fünfzehn Minuten lang auf der zentralen Informationsplattform.

[www.s21erleben.de](http://www.s21erleben.de)

[www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de)



## PERSÖNLICH



Kümmert sich um die Belange der Natur:

**Dr. Stephan Blum, 47,**  
**Projektingenieur**  
**Natur- und Artenschutz,**  
**Fachbereich Umwelt**

# Was macht eigentlich ... Herr Blum?

### Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Ich bin seit April 2014 als einer von vier Mitarbeitern im Fachbereich Umwelt für den gesamten Bereich Natur- und Artenschutz zuständig. Wir kümmern uns darum, dass in den Projektabschnitten die gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden und die Umwelt durch die Baumaßnahmen nicht zu Schaden kommt. Dazu gehört der Schutz von Tieren und Pflanzen, der Böden, Bäume und Gewässer gleichermaßen.

### Das ist ja ein weites Feld. Wofür genau sind Sie zuständig?

Mein Bereich ist der Abschnitt von Wendlingen, also dem Albvorland, bis nach Ulm. Zudem betreue ich auch den Abstellbahnhof in Untertürkheim, der ja mit der Baustelle im Abschnitt 2.1 die derzeit größte Herausforderung für uns ist.

### Womit wir bei den Eidechsen wären. Ist eine Lösung in Sicht?

Auf jeden Fall. Wir konnten bereits etliche Tiere in verschiedenen Bereichen einsammeln und in Ersatz- und Übergangshabitats umsiedeln, was ein aufwendiges Prozedere ist. Zum einen braucht man geeignete Flächen, außerdem können die Tiere nur in ganz geringen Zeiträumen abgesammelt werden. Direkt nach dem Winterschlaf, bevor sie Eier legen, und im Spätherbst. Im Albvorland, wo letztes Jahr Eidechsen im Bereich der Bestandsstrecke kartiert wurden, sind wir nun so weit, dass die Arbeiten am Tunnelportal beginnen können. Für die Eidechsen, die auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs leben, prüfen wir gerade zwei Ersatzflächen in der Nähe von Pforzheim und Esslingen.

### Wie läuft die Zusammenarbeit mit den Projektverantwortlichen vor Ort, für die ein Besuch von Ihnen oft zusätzliche Arbeit und Verzögerungen bedeuten können?

Die Zeiten, in denen Umweltschützer vielleicht als Bremser angesehen werden, sind lange vorbei. Der Artenschutz ist ein durchaus komplexes Thema und die Deutsche Bahn leistet sich eine eigene Abteilung Umweltschutz ja deshalb, damit beim Bauen kein Umweltschaden entsteht. Dazu decken wir ein breites ökologisches Spektrum ab. Ich selber bin Agraringenieur, eine Kollegin ist Geologin, eine andere Landschaftsarchitektin. Die Kunst liegt dabei auch darin, frühzeitig Probleme vorhersehen und durch fachliche Beratung verhindern zu können. Natürlich passiert immer wieder auch Unvorhersehbares, wenn etwa plötzlich Eidechsen auftauchen.

### Haben Sie im Rahmen des Projekts auch schon die Bekanntschaft mit anderen Tieren gemacht?

Ich komme ja aus der Pfalz, also der Rheinebene, in der vor allem Amphibien wie Kröten und Frösche beheimatet sind. Das Land Baden-Württemberg wiederum ist tatsächlich schwerpunktmäßig einer der Lebensräume von Mauereidechsen. Aber wir haben es entlang der Strecke auch mit seltenen Schmetterlingen, Fischen, Steinkrebsen, Fledermäusen und diversen Insektenarten zu tun, nicht zu vergessen den berühmten Juchtenkäfer. Und wir kümmern uns auch um die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, wenn etwa ein Wald aufgeforstet oder eine Streuobstwiese angelegt wird. So lange gebaut wird, geht uns die Arbeit nicht aus.

Ich verstehe  
Bahnhof...



„Dieses Projekt wurde durch visionäre  
Ingenieurkunst ermöglicht, die in  
zukunftsorientierter Architektur Menschen  
miteinander verbinden wird.“

Florian Seliger, Student