

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



## **PORTRÄT** Wie die Kelchstützen den Hauptbahnhof prägen SEITE 4

**INTERVIEW** Bahnvorstand Ronald Pofalla über Stuttgart 21 SEITE 18

**THEMA** Die neue SSB-Haltestelle Staatsgalerie SEITE 22

**REPORTAGE** Zwei Tunnelbohrer in Kirchheim/Teck SEITE 10



10



18



26

## INHALT

### PORTRÄT

Stuttgarter Kelchstützen:  
anspruchsvolle Konstruktion,  
aufwendige Verschalung **4**

### REPORTAGE

Das doppelte Lottchen  
für den Albvorlandtunnel **10**

### IM BILDE

**14**

### INTERVIEW

Schlüsselressort Infrastruktur:  
Bahnvorstand Pofalla im Gespräch **18**

### THEMA

Eine neue Drehscheibe entsteht:  
die SSB-Haltestelle Staatsgalerie **22**

### REPORTAGE

Regionaldirektorin Nicola Schelling  
und die Mobilität von Morgen **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.s21erleben.de • www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.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, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 23, 24, 25, 27, 31);  
Arnim Kilgus (2, 11, 14, 15); DB AG/Max Lautenschlaeger (2, 19, 21);  
Achim Birnbaum (5, 7, 14); Martin Stollberg (29)

Auflage: 80.000 Exemplare  
Die nächste Ausgabe erscheint im Herbst 2017.

## VORWORT

Ende Mai war es so weit: Bergfest bei Stuttgart 21 – über die Hälfte von knapp 59 Kilometern Tunnel waren gegraben. Einige Wochen zuvor, im März, haben wir die Halbzeit beim Gesamtprojekt Stuttgart–Ulm mit 60 von insgesamt 120 Kilometer Tunnelvortrieb gefeiert. Gar nicht hoch genug sind dabei die Leistungen der Ingenieure und Mineure zu bewerten, zumal Tunnelbau in einer Großstadt ganz besonderen verkehrlichen und logistischen Herausforderungen unterliegt. Das weiß auch der neue Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Ronald Pofalla, der seit 1. Januar im Amt ist und sich jetzt erstmals in einem Bezug-Interview zum Bauprojekt Stuttgart–Ulm äußert, das für ihn zu den „Top Five“ des Unternehmens gehört. „In der Tat ist Stuttgart 21 eines unserer größten und vermutlich auch bekanntesten Projekte – aber beileibe nicht unser einziges. Stand heute managen wir bundesweit ein Projektvolumen von rund 85 Milliarden Euro“, so Ronald Pofalla.

Über einen hohen „Bekanntheitsgrad“ innerhalb des Projekts verfügen die 28 Kelchstützen, die mit ihren Glasaugen das Markenzeichen des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs sind, weshalb ihnen in dieser Ausgabe eine Geschichte gewidmet ist. Bei dem vom Büro Ingenhoven in Düsseldorf entworfenen Dach samt der dazu gehörenden Kelchstützen handelt es sich um eine noch nie gebaute Betonschalenskonstruktion. Die beteiligten Planer, Ingenieure sowie die Mitarbeiter auf der Baustelle meistern hier eine große bautechnische Herausforderung. In der ersten Kelchstütze, deren Durchmesser im oberen Bereich rund 32 Meter beträgt, befinden sich etwa 350 Tonnen Bewehrungsstahl. Der Kelchfuß besteht aus 35 Kubikmeter, der darauf befindliche Kelch aus 650 Kubikmeter Beton. Insgesamt müssen pro Kelchstütze über 1.000 Quadratmeter Fläche geschalt werden. Für den Kelchfuß werden dabei vier vorgefertigte, dreidimensional gekrümmte Schalblöcke verspannt. Für den eigentlichen Kelch werden 60, für die aufgesetzte Hutze noch einmal 24 Schalelemente benötigt. Im Endzustand ist dabei keine Stütze wie die andere. Die erste gebaute Stütze steht im Bauabschnitt 16 in der dem Mittleren Schloßgarten zugewandten Stützenreihe – also just dort, wo im September 2016 die Grundsteinlegung für den künftigen Hauptbahnhof stattfand.

Der Entwurf des Architekten Christoph Ingenhoven sieht für die Bahnhofshalle eine luftige, helle Atmosphäre vor. Tagsüber soll sich das Tageslicht über Öffnungen im Dach, die sogenannten Lichtaugen, gleichmäßig in der Bahnsteighalle verteilen. Bei Nacht wiederum soll der weiße Sichtbeton des Schalendachs und der Kelchstützen die Bahnsteigbeleuchtung reflektieren. Diese Vorgaben stellen besondere Anforderungen an die



Georg Brunnhuber  
Vereinsvorsitzender  
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.



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

Betonrezeptur und die Art und Weise der Schalung. Unter anderem muss ein dauerhaft weißes Erscheinungsbild des Betons gewährleistet sein. Zudem muss der Werkstoff porrenfrei und feuerbeständig sein. Einen großen Anteil daran, dass die spätere Betonkonstruktion diesen hohen Anforderungen tatsächlich gerecht werden kann, hat der weltweit anerkannte Baustoffexperte Professor Dr.-Ing. Bernd Hillemeier, der auch Vorsitzender des Beirats der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH ist. Der Entwurf, der jetzt gebaut wird, hat seinen Ursprung übrigens im Jahr 1997. Damals war er im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs, zu dem 118 Planer ihre Arbeiten eingereicht hatten, präsentiert worden. Das 32-köpfige Preisgericht, dem neben zahlreichen Fachleuten auch der damalige Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster und Vertreter aller Fraktionen des Stuttgarter Gemeinderats angehörten, entschied sich damals einstimmig für den Entwurf des Büros Ingenhoven. „Ein großes städtebauliches Zeichen wird in den Stadtgrundriss eingeschrieben, ohne jegliche Monumentalität und ohne dem Bonatzbau in irgendeiner Weise Konkurrenz zu machen“, hieß es in der Begründung der Jury.

Keine Frage, wir bauen einen Bahnhof, auf den die Welt blicken und auf den Stuttgart stolz sein wird. Aber nicht nur in Stuttgart, sondern auch an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geht es zügig voran, hier auch dank des Einsatzes von riesigen Tunnelvortriebsmaschinen. Käthchen, die XXL-Maschine, mit welcher der Boßlertunnel aufgefahren wird, befindet sich seit April auf ihrer zweiten Schildfahrt. Das 11,39 Meter durchmessende Schneidrad nahm bei Aichelberg die rund 8.800 Meter lange Weströhre in Angriff. Analog zur parallel verlaufenden Oströhre, die die Tunnelvortriebsmaschine im November 2016 fertiggestellt hatte, wird der 110 Meter lange und 2.480 Tonnen schwere Koloss rund 4.400 Tunnelringe aus etwa 30.800 Betonfertigteilen verbauen. Die Planungen sehen vor, dass die Maschine im Herbst 2018 am anderen Ende des Tunnels oberhalb des Filstals bei Mühlhausen im Täle wieder das Tageslicht erblickt. Vielleicht auch vorher, wenn Käthchen weiterhin so viel Fahrt macht. Auf einen ähnlich guten Vortrieb hoffen wir auch beim 8.176 Meter langen Albvorlandtunnel, der zwischen Kirchheim und Wendlingen parallel von zwei Tunnelvortriebsmaschinen in zwei Röhren aufgefahren wird. Anfang Oktober, so die Planung, werden die beiden Maschinen ihre Arbeit beginnen. Sie sind jeweils rund 120 Meter lang, wiegen rund 2.300 Tonnen und haben einen Durchmesser von 10,82 Metern. Die Antriebsleistung liegt bei 4.400 Kilowatt je Maschine. Auch über diese Wunderwerke der Technik können Sie in diesem Magazin mehr erfahren. Wir wünschen viel Freude bei der Lektüre der 20. Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

---

## PORTRÄT

---

# Stützen werfen sich in Schale

---

**In Stuttgart haben die Arbeiten an den markanten Kelchstützen begonnen, die einmal das Bahnhofsdach mit seinen Lichtaugen tragen werden. Um die anspruchsvolle Konstruktion im Sinne des Architekten betonieren zu können, braucht es eine aufwendige Verschalung.**

Die Morgensonne sorgt für eine Bilderbuchkulisse an diesem jungen Tag, der nicht nur den Sommeranfang markiert, sondern auch ein weiterer Moment für die Geschichtsbücher ist. Ein Meilenstein in der Projektgeschichte und ein überaus emotionaler Augenblick, auf den die Beteiligten lange hingearbeitet haben. Um Punkt sieben Uhr fließt an diesem Morgen erstmals Beton in eine jener aufwendig gearbeiteten Verschalungen, mit deren Hilfe die markanten Kelchstützen des neuen Durchgangsbahnhofs gebaut werden.

Die erste der insgesamt 28 Säulen, die einmal das Dach der neuen Durchgangsstation tragen werden, steht dabei genau dort im Mittleren Schloßgarten, wo im September vergangenen Jahres bereits der Grundstein für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof gelegt worden ist. Zu den Festgästen seinerzeit gehörte auch der Bahnhofsarchitekt Christoph Ingenhoven, der ein Tragwerk entworfen hat, das mit kühnem Schwung für die Poesie des Bauens steht und so bisher nirgendwo sonst zu sehen ist. Soll der geniale Konstrukteur bei solchen Gelegenheiten die Idee erklären, von der die Station getragen wird, spricht er gerne von lichtdurchfluteten Räumen, von schneeweißen Betonkonstruktionen und gotischen Kathedralen, die ihn inspiriert haben. „Der Bahnhof soll ein Ort sein, an dem sich die Menschen gerne aufhalten. Ein Ort mit viel Tageslicht, der weder Heizung noch Kühlung benötigt“, so Ingenhoven, der sich in seinem Bauen längst der Nachhaltigkeit und Ökologie verschrieben hat.

Der Gegenpol zur Leichtigkeit der Ingenhoven'schen Baupoesie ist derweil die bautechnische Herausforderung, die bei der Realisierung des preisgekrönten Entwurfs gemeistert werden muss. „Ein großes städtebauliches Zeichen wird in den Stadtgrundriss eingeschrieben, ohne jegliche Monumentalität und ohne dem Bonatzbau in irgendeiner Weise Konkurrenz zu machen“, urteilte seinerzeit einstimmig das 32-köpfige Preisgericht, dem neben zahlreichen Fachleuten auch Stuttgarts damaliger Oberbürgermeister Wolfgang Schuster sowie Vertreter aller Fraktionen des Stuttgarter Gemeinderats angehörten. Der Entwurf des Architekten sieht für die Bahnhofshalle eine luftige, helle Atmosphäre vor. Tagsüber soll sich das Tageslicht über Öffnungen im Dach, die Lichtaugen, gleichmäßig in der Bahnsteighalle verteilen. Bei Nacht wiederum soll der weiße Sichtbeton des Schalendachs und der Kelchstützen die Bahnsteigbeleuchtung reflektieren.

Für Bernd Hillemeier, emeritierter Professor der Technischen Universität Berlin und Vorsitzender des Projektbeirats von Stuttgart 21, ist der Bahnhof mit seinen Kelchstützen zudem ein Kunstwerk, „von dem der normale Bauingenieur sagt, dass man es eigentlich gar nicht bauen kann“, wie der weltweit gefragte





Betonexperte erklärt, der auf jedem Kontinent spezielle Rezepturen für diffizile Bauwerke entwickelt und dabei viel gesehen hat. „Solch eine Form ist noch nie zuvor hergestellt worden. Das ist eine Meisterleistung“, sagt er.

Das Lob gilt dabei einerseits der Stuttgarter Baufirma Züblin, deren Experten bereits einen Prototyp betoniert und dabei bewiesen haben, dass die Kelchstützen nach den Vorstellungen des Architekten gebaut werden können. Insbesondere zielt das Lob aber auf jenen Teil der Arbeit, der später einmal nicht mehr zu sehen sein wird: Die Herstellung der Schalungskörper, mit deren Hilfe die komplizierten Formen der Stützen erst betoniert werden können – und das möglichst ohne sichtbare Fugen und porenfrei, also mit glatter Oberfläche, die noch dazu schneeweiß sein soll. „Ein solches Bauwerk ist immer das Abbild der Schalung, darauf kommt es an“, sagt Ottmar Bögel, Sonderbeauftragter bei Züblin für Großprojekte.

„Ein großes städtebauliches Zeichen wird in den Stadtgrundriss eingeschrieben, ohne jegliche Monumentalität und ohne dem Bonatzbau in irgendeiner Weise Konkurrenz zu machen.“

Die Fahrt zu den Holzkünstlern, die sich bestens auf dieses spezielle Handwerk verstehen, führt in das bayerische Städtchen Aichach, das mit seinen knapp 20.000 Einwohnern im Städtedreieck München, Augsburg, Ingolstadt am Flüsschen Paar liegt. Gut 180 Kilometer von der Baugrube in Stuttgart entfernt, steht Andreas Amorth in einer großen Industriehalle und zeigt auf einen orangefarbenen Roboterarm, der sich hinter einer dicken Scheibe durch einen zusammengeleimten Block aus Holz fräst und dabei mehr und mehr hinter einer dichten Wolke von Spänen verschwindet. Kollege Roboter erinnert dabei an den automatisierten Karosseriebau der Automobilindustrie – und genau dafür ist er eigentlich auch konstruiert worden. Stattdessen führt der eigens umgebaute Roboterarm nun eine Fräse mit bis zu 18.000 Umdrehungen und höchster Präzision durchs Holz, gesteuert von einem Computerprogramm, wie der Gruppenleiter und Produktmanager von Züblin Timber erklärt.

Das Unternehmen mit Sitz in Aichach, das sich auf Holzkonstruktionen aller Art spezialisiert hat und in seinem Werk unter anderem bis zu 600 Bausätze für komplette Holzfertighäuser im Jahr produziert, hat die Herausforderung angenommen. Wo die besondere Schwierigkeit dabei liegt, die Schalungsteile für den

Durchgangsbahnhof herzustellen? „Eigentlich überall“, sagt Amorth und lacht dabei. Der Anspruch liegt einerseits darin, dass die geometrischen Anforderungen überaus komplex sind, weshalb anders als bei gewöhnlichen Schalungen dreidimensionale Holzteile gefertigt werden müssen. „Freiformbearbeitung“ nennen die Fachleute diese veritable Kunst. Erschwerend kommt gleichzeitig hinzu, dass die 28 Kelchstützen in ihrer Form variieren und auch unterschiedlich lang sind.

Für eine einzige Kelchstütze müssen etwa tausend Quadratmeter Fläche verschalt werden, eine echte Mammutaufgabe. Alleine für den ersten sogenannten Kelchfuß, in den 35 Kubikmeter Beton fließen, wurden vier dreidimensional gekrümmte Schalblöcke verspannt. Für den eigentlichen Kelch werden weitere 60 Schalungsteile zusammengepuzzelt und um die aufgesetzte Hutzte zu betonieren, braucht es noch einmal 24 Schalelemente. Fünf Monate dauert es laut Ottmar Bögel von Züblin, bis ein einziger Kelch fertig gebaut ist. Geplant sei, pro Bauabschnitt jeweils zwei Kelschstützen parallel zu bauen. Keine der Stützen, die tausend Tonnen schwer und bis zu 13 Meter hoch sind, sei im Endzustand wie die andere.

Dementsprechend groß ist der Aufwand, der bei Züblin Timber in Aichach betrieben wird – und im Zuge der Vorbereitung auf die neue Aufgabe betrieben wurde, wie Andreas Amorth erzählt. Einzigartige Aufträge sind indes nichts Ungewöhnliches für das Unternehmen, das 1867 als Merk Holzbau gegründet wurde und zwischenzeitlich zum Stuttgarter Baukonzern Züblin gehört. So haben die Holzbauexperten aus dem Bayerischen beispielsweise die Bauteile für das viergeschossige Verwaltungsgebäude der Stadtwerke Lübeck geliefert und montiert, dem derzeit europaweit wohl größten Holzgebäude im Passivhaus-Standard. Für die Region Stuttgart hat das Unternehmen einige hölzerne Lade- und Mietstationen für E-Bikes gefertigt, die mit ihrem futuristischen Design in die mobile Zukunft weisen. Auf der Referenzliste stehen zudem die Dachkonstruktion der olympischen Schwimmhalle in London, der Konzertsaal des Mariinsky Theaters in St. Petersburg sowie der spektakuläre Metropol Parasol, eine wagemutige Holz-Stahl-Konstruktion, die sich über einen zentralen Platz im südspanischen Sevilla spannt. Das neue Wahrzeichen von Sevilla ist rund 150 Meter lang, 70 Meter breit, 26 Meter hoch und gilt derzeit als die größte Holzkonstruktion der Welt.

Trotz dieser hinlänglichen Erfahrungen im Holzbau, unter anderem werden in Aichach auch komplette Bausätze für Holzfernhäuser jedweder Art gefertigt, hat das Projekt Stuttgart 21 den Spezialisten einiges an Tüftelararbeit abverlangt. Knapp zweieinhalb Jahre hat es gedauert, bis nach vielen theoretischen Überlegungen und detaillierten Modellrechnungen, Freilandversuchen und







Gesprächen mit Experten der komplette Herstellungsprozess in der heutigen Form entwickelt war. Gleichzeitig musste das Unternehmen einiges in die Maschinentechnologie investieren, um die komplexen Formen herstellen zu können, wie Andreas Amorth betont. So hat das Unternehmen unter anderem auch einen 3-D-Scanner angeschafft, der die frisch gefertigten Schalungsteile mit den Soll-Werten aus der Planung vergleicht und dabei millimetergenau ermittelt, ob die Vorgaben exakt erfüllt worden sind oder ob nachgearbeitet werden muss.

**P**assen die gefrästen Formen, gehen die Holzteile zur Oberflächenbeschichtung, was eine Wissenschaft für sich ist. Denn die klare Vorgabe des Architekten lautet, dass sich die raue Holzstruktur keinesfalls im Beton abbilden darf, was üblicherweise der Fall ist. Um eine porenfreie und glatte Oberfläche zu erzeugen, müssen die Teile mit einer Mischung aus Harzen beschichtet werden, die eigens dafür entwickelte Rezeptur fällt unter die Rubrik Betriebsgeheimnis, so Amorth, der nur verraten will, dass man sich Anregungen aus dem Schiffs- und Flugzeugbau geholt und Gespräche mit den Experten einiger Chemieunternehmen geführt habe. Auch die Lackierstraße, in der die Teile nun beschichtet werden, gehört zu den Anschaffungen, die das Unternehmen eigens für den Stutt-

garter Bahnhof getätigt hat. „Es hat lange gedauert und einiges gekostet, alle Anforderungen erfüllen zu können“, betont der Produktmanager. 500 Schalungsteile werden nun in den nächsten Monaten nach dem bewährten Verfahren gefertigt und in den Mittleren Schloßgarten geliefert. Einige davon sind so groß, dass sie mit Spezialtransportern und Polizeibegleitung gebracht werden müssen. „Manche der Schalungsteile sind größer als das, was wir üblicherweise in diesem Bereich hergestellt haben und auch die Gewichte von über fünf Tonnen erfordern eine besondere Behandlung“, sagt Amorth.

Eines der ersten Projekte in der Freiformbearbeitung war die Holzachterbahn im Heide Park Soltau, für die der Betrieb die Schienen geliefert hat. „Seither haben wir uns immer mehr auf die Freiformbearbeitung spezialisiert“, erzählt Amorth, der glaubt, dass diese Art des Bauens immer mehr Schule machen wird. Die Computerprogramme von heute würden anders als früher zunehmend ungewöhnliche Formen ermöglichen. Dass es möglich ist, auch bisher einzigartige Formen in Beton abzubilden, werde derzeit in Stuttgart vorgeführt, sagt Amorth. „Wir haben viel gelernt bei diesem Projekt“, betont er. „Auf diese Art und Weise wird man künftig fast jede Form in Beton gießen können.“ [www.be-zug.de/kelchstuetzen](http://www.be-zug.de/kelchstuetzen)

- ANZEIGE -


Wasserhaltung | Brunnenbau | Umwelttechnik | Grundwassermanagement



## STUTTGART 21

Unser bestes Beispiel  
für zuverlässiges  
Grundwassermanagement



 Hölscher Wasserbau GmbH  
Hinterm Busch 23  
49733 Haren (Ems)

Telefon 05934 707-0  
info@hoelscher-wasserbau.de  
www.hoelscher-wasserbau.de

Neue Wege beschreiten!  
Mit Hölscher Wasserbau.

---

## REPORTAGE

---

# Das doppelte Lottchen

---

**Neben der A8 laufen in diesen Tagen die letzten Vorbereitungen für den Bau des Albvorlandtunnels, der von Kirchheim unter Teck hinab nach Wendlingen am Neckar führt. Erstmals kommen zwei XXL-Maschinen im Projekt zum Einsatz.**

Noch ruhen die beiden tonnenschweren Motoren unter dicken Planen, während ein paar Meter weiter zwei gewaltige Schneidräder aus Stahl auf ihren Einsatz im Untergrund warten. Bis dahin ist allerdings noch einiges zu tun für die Monteure, Schweißer, Elektrotechniker, Hydrauliker und anderen Spezialisten, die derzeit direkt neben der A 8 bei Kirchheim damit beschäftigt sind, aus einer Vielzahl an weiß lackierten Puzzleteilen ein wahres Wunderwerk der Technik zu bauen – und das gleich in doppelter Ausführung. „Diese Maschinen zum Laufen zu bringen, ist eine Kunst für sich“, sagt Michael Frahm, der als Teamleiter für die Bahn den Bau des Albvorlandtunnels steuert.

Der Ingenieur steht an diesem Sommertag auf dem zehn Hektar großen Baufeld neben der Autobahn, auf dem später einmal der Aushub für den Abtransport zwischengelagert wird. Knapp 3,6 Millionen Tonnen Erde und Gestein fallen beim Bau des Albvorlandtunnels an, dessen beide Röhren auf einer Länge von 8.176 Meter von Wendlingen am Neckar hinauf nach Kirchheim unter Teck führen. Momentan lagern hier indessen noch all jene Teile, die vor einiger Zeit aus dem badischen Schwannau per Tieflader angeliefert worden sind. Darunter echte Schwergewichte. Rund 2.300 Tonnen wiegt eine Tunnelbohrmaschine, alleine der Antrieb bringt es auf 220 Tonnen. Herzstück aber ist das Schneidrad mit seinen Rollenmeißeln und Räumern, das eigens für die speziellen geologischen Bedingungen im Albvorland kreiert wurde. „Eine Kunst für sich“, wiederholt der Ingenieur, der über seinem Schreibtisch im Baubüro ein Bild des englischen Malers William Turner hängen hat.

Der gerahmte Kunstdruck ist ein Geschenk seiner Frau und zeigt ein abgewracktes Schlachtschiff mit gerafften Segeln, das von einem Dampfboot von hoher See zurück in den Hafen geschleppt wird. „Die letzte Fahrt der Téméraire“ hat Turner sein Gemälde genannt, mit dem er seinerzeit den Atem einer neuen Epoche in Öl tauchte: Den Beginn des Dampfzeitalters. So gesehen hängt das Bild am richtigen Platz, denn auch im Albvorland beginnt demnächst ein neues Zeitalter. Mit bis zu 250 Stundenkilometern werden die Schnellzüge einmal durch die Röhren an den Albrand und weiter nach Ulm und München fahren. Bisher quälen sich die Züge mit allenfalls Tempo 70 die Steige bei Geislingen hinauf. Allein auf der Strecke Stuttgart–Ulm halbiert sich durch diese enorme Beschleunigung nahezu die Fahrzeit auf rund eine halbe Stunde. „Mit der Neubaustrecke beginnt hier eine neue Ära im Zugverkehr“, sagt Frahm.

Einen wesentlichen Anteil daran hat der Albvorlandtunnel, der gleich mit mehreren Besonderheiten aufwartet. Zum einen ist die acht Kilometer lange Doppelröhre das letzte unterirdische Bauwerk größerer Art, mit dem





diesen Herbst begonnen wird. Im Boßlertunnel hat die Vortriebsmaschine namens Käthchen bereits Ende vergangenen Jahres das Filstal und damit das Tageslicht erreicht. Und auch im Steinbühlentunnel sowie im Albabstiegstunnel in Ulm hat die Bahn längst zu Durchschlagsfeiern geladen. Insgesamt haben die Mineure schon mehr als die Hälfte der knapp 59 Kilometer im Untergrund vorgetrieben. Eine Besonderheit ist der Albvorlandtunnel aber vor allem deshalb, weil für den Bau der beiden Röhren erstmals im gesamten Projekt gleich zwei Tunnelbohrmaschinen im Parallelbetrieb zum Einsatz kommen. Die Kosten für die baugleichen Zwillinge mit den Typenbezeichnungen S-1024 und S-1025 fallen zwar höher aus, dafür kann der Tunnel wesentlich schneller gebaut werden, was wiederum Zeit und damit Geld spart. Etwa zwei Jahre haben die Planer als Bauzeit angesetzt, um die Röhren vom Portal Ost bei Kirchheim nach Wendlingen aufzufahren. Los geht es dort im Herbst mit der einen Röhre, mit etwas Abstand fährt dann der zweite Bohrgigant auf der anderen Seite hinterher.

Die knapp 20 Meter tiefe Startbaugrube ist bereits gegraben und mit etwa 40 Pfählen seitlich zur Autobahn gesichert, was in der ursprünglichen Planung gar nicht vorgesehen war. Doch weil auf dem Bauareal entlang der Böschung zur A 8 einige Exemplare der streng geschützten Zauneidechse entdeckt wurden, musste kurzfristig umgeplant und das Baugelände verändert werden, was einiges an Zeit und eine halbe Million Euro zusätzlich gekostet hat, wie Frahm betont. „Der Naturschutz hat bei solchen Projekten aber immer Vorrang“, sagt er. Als Nächstes wird nun das Fundament betoniert, über das die schweren Vortriebsmaschinen, die mit dem Nachlauf 120 Meter lang sind, in den Berg gefahren werden.

Rund 500 Arbeiter werden zu Spitzenzeiten auf der Baustelle beschäftigt sein, unter Tage wird rund um die

Uhr im Dreischichtbetrieb gearbeitet. „Die Maschinen müssen laufen“, betont Frahm, der in Aalen aufgewachsen ist, in Stuttgart studiert hat und hier auch mit seiner Frau und einer kleinen Tochter lebt, wie er erzählt. Nach getaner Arbeit ist die Familie am Abend sein Ruhepol, tagsüber schlägt sein Herz aber für den Tunnelbau, den Albvorlandtunnel, der unter anderem unter dem Kirchheimer Stadtteil Lindorf und auf etwa anderthalb Kilometern Länge direkt unter der Autobahn verläuft. Bei bis zu 70.000 Fahrzeugen, die an Werktagen die A 8 zu einer der meist befahrenen Autobahnen in Deutschland machen, ist auch hier die ganze Kunst der Ingenieure und Statiker gefragt. „Jeder Tunnel hat spezielle Anforderungen, die bei der Planung und der Vorgehensweise berücksichtigt werden müssen“, sagt Frahm, der seit zehn Jahren für die Deutsche Bahn im Tunnelbau tätig ist. Zuletzt war der Ingenieur am Boßlertunnel bei Aichelberg und am Steinbühlentunnel bei Hohenstadt im Einsatz, also am anspruchsvollen Alaubaufstieg. Reichlich Erfahrungen hat er zuvor zudem im Katzenbergtunnel gesammelt, der zur Neubaustrecke Karlsruhe–Basel gehört. „Am Alaubaufstieg bin ich als Ingenieur groß geworden“, sagt der 38-Jährige, der auf diesem Abschnitt alle Phasen erlebt hat, von der Entwurfsplanung über die Ausschreibung bis hin zum Baubeginn und den Durchschlagsfeiern.

Auf 380 Millionen Euro beläuft sich das Volumen, das Frahm mit seinem Team aus zwölf Mitarbeitern nun zwischen Wendlingen und Kirchheim zu verantworten hat. „Tunnelbau ist Teamwork und wir haben hier eine unglaublich gute Mannschaft“, sagt er. Zum Abschnitt des Teamleiters gehören neben dem Albvorlandtunnel noch ein knapp 500 Meter langer Tunnel an der sogenannten Kleinen Wendlinger Kurve sowie die unterirdische Güterzuganbindung bei Wendlingen, vor der Frahm einigen Respekt hat, wie er sagt. Die Röhre ist mit knapp 200 Metern zwar nur kurz, verläuft aber mit nur geringer Überdeckung direkt unter der Autobahn. „Da darf es zu keinen Setzungen kommen“, sagt er.

Gebaut wird die knifflige Güterzuganbindung wie die anderen Röhren auch vom Schweizer Unternehmen Implanzia, das vor knapp zwei Jahren die Tiefbau- und Tunnelsparte des Mannheimer Bau- und Dienstleistungskonzerns Bilfinger übernommen hat. Das Unternehmen mit Sitz im Kanton Zürich hatte sich Ende 2015 gegen sieben weitere Bieter durchgesetzt und den Zuschlag für die Tunnelarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 2.1 erhalten. Zur Ausführungsplanung des Unternehmens gehört auch eine Fabrik in unmittelbarer Nähe im Kirchheimer Industriegebiet, in der die Betonringe für den Innenausbau des Tunnels produziert werden. Die Tübbinge werden aus sieben Einzelsegmenten zusammengesetzt, bei insgesamt 56.000 Segmenten, die in den beiden

Röhren verbaut werden, würde einiges an Lieferverkehr zusammenkommen. Weil die frisch gebackenen Betonfertigteile in diesem Fall aber mit Spezialfahrzeugen direkt über eine Brücke auf die andere Seite gebracht werden können, bleibt den umliegenden Gemeinden einiges an schwerem Transportverkehr erspart. „Die größte logistische Herausforderung beim Tunnelbau ist, das Material rein und raus zu schaffen. Solche kurzen Wege wie hier sind der Idealfall für alle Beteiligten“, sagt Frahm.

Die umliegenden Kommunen freuen sich jedenfalls über diese umweltfreundliche Lösung bei der Tübinglogistik, zumal der sonstige Baustellenverkehr natürlich deutlich spürbar sein wird. Zu den betroffenen Strecken wird unter anderem die B 465 zwischen Dettingen und Kirchheim gehören, die ins Lenninger Tal führt. Bis zu 500 Lastwagen können zu Spitzenzeiten den Aushub in verschiedene Deponien im Land abtransportieren, was für etliche Anwohner kaum zu überhören sein wird. Priorität hat laut Regierungspräsidium Stuttgart dabei die Autobahn, dann kommt die B 465. Für beide Abtransportrichtungen sind neue Aus- und Einfahrten gebaut worden, etwa auf Höhe des Gießnaubachs, wo ein neuer Autobahnzubringer für die Tunnelbaustelle eingerichtet wurde. Gleiches gilt für die Bundesstraße südlich der Autobahnmeisterei, auf der die Mittelleitplanke durchtrennt wurde, damit die Transporter mittels Ampelschaltung in die ebenfalls neu gebaute Baustellenstraße einbiegen können.

Durchhaltevermögen ist an manchen Tagen zweifellos von den betroffenen Kommunen und Anwohnern gefordert, wobei etwa Dettingens Bürgermeister Rainer Haußmann vielmehr die Zukunft wichtig ist, wie er jüngst auf einer der Bürgerinfoveranstaltungen betont hat, zu der die Bahn die Anwohner im Albvorland regelmäßig einlädt. Haußmann gehört zu jenen Amtsträgern, die sich entgegen der ursprünglichen oberirdischen Planungsvariante für einen Tunnel ausgesprochen und intensiv eingesetzt hatten. Damit verbunden ist nun der Abtransport des Gerölls. Dafür ist es nach der Bauzeit dauerhaft ruhig und es wird nichts von den Zügen zu hören sein. Zu den betroffenen Gemeinden gehört auch die jahrhundertealte Stadt Owen, die seit vielen Jahren von Bürgermeisterin Verena Grötzinger geführt wird. Zu ihrer Gemarkung zählt die schon heute vom Verkehr stark belastete Bundesstraße B 465. Ihr und ihren Bürgermeisterkollegen im Lenninger Tal ist es daher wichtig, dass die während der Bauzeit vom Transportverkehr belasteten Bürger gut informiert werden.

Wichtig ist der Rathauschefin zudem ein zügiger Bauverlauf, für den die beiden Tunnelbohrmaschinen stehen, die sich mit doppelter Kraft durch den Berg arbeiten – das doppelte Lottchen sozusagen. Was



noch fehlt, ist die traditionelle Namensgebung. Die Maschine im Fildertunnel wurde nach zahlreichen eingereichten Vorschlägen Suse getauft, ihre Schwester im Boßlertunnel hört auf den Namen Käthchen. Bis zur feierlichen Taufe bleibt derweil Zeit, noch bestehen die Bohrgiganten aus vielen Einzelteilen. Jenseits der Namensfindung ist für Michael Frahm freilich entscheidend, dass die Maschinen zuverlässig arbeiten, wovon der Ingenieur felsenfest überzeugt ist. Dort, wo die Tunnelvortriebsmaschinen gebaut werden, hatte er während seines Studiums regelmäßig Vorlesungen. Sein Professor war Leiter der Forschung und Entwicklung im Schwanauer Werk von Herrenknecht. Nach den Theoriestunden im werkseigenen Hotel ging es zum Praxisteil raus an die Maschinen, erzählt er. Seither weiß er unter anderem, dass die Schneidräder das Gestein nicht zersägen, sondern durch den Anpressdruck von 25 Tonnen regelrecht zersprengen. „Diese Maschinen sind ein Wunderwerk der Technik“, sagt Frahm. „Die kommen einfach überall durch.“ [www.be-zug.de/doppelmaschine](http://www.be-zug.de/doppelmaschine)

## 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)



- 1 2 Arbeiten an der neuen Filstalbrücke 3 Zwei Bauabschnitte des Stuttgarter Hauptbahnhofs 4 Armierungsarbeiten an der ersten Kelchstütze  
5 Fundamente für die neue Neckarbrücke in Bad Cannstatt 6 Auf der Baustelle zum Albvorlandtunnel 7 8 Baustelle SSB-Haltestelle Staatsgalerie 8 Eisenbahnüberführung Denkendorf



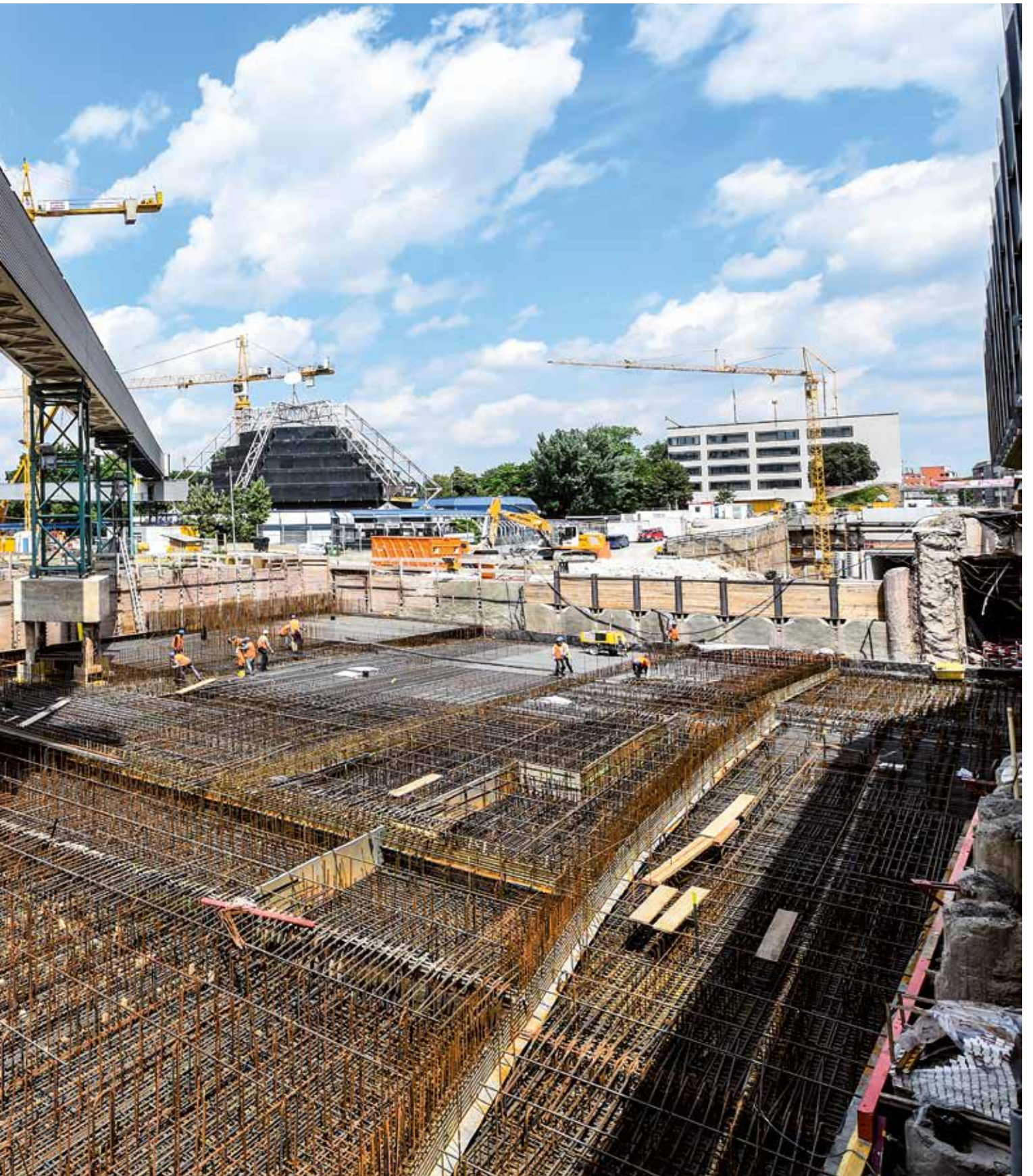
---

## IM BILDE

---







---

## INTERVIEW

---

# Draht zu den Menschen

---

**Die Infrastruktur ist für den Bahnverkehr das Schlüsselressort. Geführt wird es bei der Bahn seit Januar von Ronald Pofalla, der auch für das Projekt Stuttgart–Ulm zuständig ist. Ein Gespräch über Kosten, Herausforderungen, runde Tische und eckige Themen.**

**Herr Pofalla, Sie sind von Haus aus nicht nur Jurist, sondern auch Sozialpädagoge. Mal ehrlich: Welche der beiden Qualifikationen ist wichtiger, wenn man bei der Deutschen Bahn AG für Stuttgart 21 zuständig ist?**

**Ronald Pofalla:** Ich denke, dass ich durch meine bisherige Lebens- und Berufserfahrung ein gewisses Verständnis für politische und öffentliche Prozesse entwickelt habe und weiß, wie man damit umgeht, wenn unterschiedliche Interessen berücksichtigt werden müssen. Mein Eindruck ist, dass dies bei der Bahn und insbesondere im Ressort Infrastruktur durchaus hilfreich sein kann.

**Ihr juristischer Sachverstand könnte von Vorteil sein, wenn es um die Verteilung der Projektkosten geht, der Pädagoge ist vermutlich in den Lenkungsgruppensitzungen gefragt?**

**Ronald Pofalla:** Als Anwalt habe ich viele Erfahrungen mit großen und lang andauernden Prozessen gesammelt. Dies hat mich im Zusammenhang mit der Klage auf Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten dazu veranlasst, dem Konzernvorstand vorzuschlagen, die Zuständigkeit für das juristische Verfahren in Absprache mit der Projektgesellschaft aus Stuttgart abzuziehen. Darum kümmern sich nun Konzernjuristen. Es kann nicht sein, dass in Stuttgart vormittags dieselben Experten einvernehmlich Lösungen in einzelnen Bauabschnitten verhandeln und sich nachmittags mit strittigen Schriftsätzen beschäftigen müssen. Den Lenkungskreis nehme ich persönlich als Gremium wahr, in dem fachlich fundiert und ausführlich über das Projekt informiert und diskutiert wird. Wir Projektpartner arbeiten hier sehr professionell zusammen, das zumindest ist mein Eindruck nach der ersten Sitzung des Lenkungskreises, an der ich im April teilgenommen habe. Wenn ich mit meinen Erfahrungen einen Beitrag dazu leisten kann, dass dies auch weiterhin so bleibt, will ich das gerne tun.

**Seit Jahresbeginn leiten Sie das Ressort Infrastruktur mit fast 80.000 Mitarbeitern. Dies ist gewissermaßen das Herz des Bahnkonzerns. Wo liegen die großen Herausforderungen?**

**Ronald Pofalla:** Die Infrastruktur ist für den Bahnverkehr das Schlüsselressort. Hier werden die Grundlagen für einen sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Bahnverkehr gelegt. Für die Jahre 2015 bis 2019 haben wir ein gewaltiges Investitionsprogramm mit einem Volumen von über 35 Milliarden Euro allein für das Netz gestartet. Eine Herausforderung besteht darin, den Investitionsstau durch möglichst effizientes Bauen schnell aufzulösen und die damit verbundenen Auswirkungen auf den laufenden Bahnverkehr zu minimieren. Wir haben dabei schon deutliche Fortschritte erzielt, sehen aber auch die Notwendigkeit, hier noch besser zu werden. Dabei hilft uns unter anderem der Ende vergangenen Jahres eingerichtete „Runde Tisch Baustellenmanagement“.



**Was genau passiert denn in diesem Gremium?**

**Ronald Pofalla:** In diesem Gremium sind die Branchenverbände, das Bundesverkehrsministerium, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Aufgabenträger des Regionalverkehrs sowie die DB Netz AG vertreten. Erklärtes Ziel aller Beteiligten ist es, Konzepte und Empfehlungen zu erarbeiten, die das System Schiene leistungsfähiger machen und Kapazitäts- und Qualitätseinbußen während der Bauphasen auf ein vernünftiges und für alle Seiten akzeptables Niveau zu reduzieren. Darüber hinaus wollen wir die Nutzung digitaler Technologien weiter konsequent vorantreiben. Das ist bei einem historisch gewachsenen Rad-Schiene-System wie der Bahn nicht immer ganz leicht, bietet aber gewaltige Potentiale zur Verbesserung unserer Qualität und Verlässlichkeit.

**Zurück zu Stuttgart 21: 2016 fand eine große Bestandsaufnahme statt. Die nächste Prüfung soll 2018 erfolgen. Was wird Ihrer Einschätzung nach dabei rauskommen? Bleibt es beim geplanten Termin und den Kosten?**

**Ronald Pofalla:** Zunächst einmal bleibt es beim bisherigen Stand. Die Projektgesellschaft hat 2016 festgestellt, dass gegenüber dem bisherigen Zeitplan zwei Jahre aufzuholen sind. Ein Jahr glauben wir schaffen zu können. Wir arbeiten aber daran, weitere Zeit gutzumachen. Und in den kommenden zwölf Monaten sehen wir dann klarer, was die Eröffnung angeht. Der Hintergrund dafür sind unter anderem noch größere Vergaben, die bis zum Beginn des nächsten Jahres anstehen und mit einem Zeitplan unterlegt sein müssen. Mit derselben Bestandsaufnahme hat die PSU auch festgestellt, dass das Projekt Stuttgart 21 selbst dann im Finanzierungsrahmen von 6,526 Milliarden Euro bleibt, wenn alle bislang identifizierten Risiken eintreten würden. Ein vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG im Jahr 2016 beauftragtes unabhängiges Gutachten zur Kosten- und Terminalsituation bestätigt diese Angaben im Wesentlichen.

**Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ein deutschlandweit bekanntes Projekt. Welche Bedeutung hat es für Sie im Kontext aller Infrastrukturmaßnahmen und Großprojekte und welchen Stellenwert hat es für Sie ganz persönlich?**

**Ronald Pofalla:** In der Tat ist Stuttgart 21 eines unserer größten und vermutlich auch bekanntesten Projekte – aber beileibe nicht unser einziges. Stand heute managen wir bundesweit ein Projektvolumen von rund 85 Milliarden Euro. Aber Sie haben Recht, Stuttgart 21 und die Neubaustrecke haben für mich den Stellenwert, zu den „Top Five“-Bauprojekten der Bahn zu gehören. Wir haben über die Jahre viele Erfahrungen gesammelt, zum Beispiel wie wichtig eine frühzeitige und umfassende Information der Öffentlichkeit ist. Dies kommt uns heute bei vielen Projekten zugute.

**Träumen Sie eigentlich manchmal nachts auch von aufquellendem Anhydrit im Untergrund?**

**Ronald Pofalla:** Wenn ich schlafe, schlafe ich tief und fest und ansonsten bin ich mir sicher, dass wir das Bauen im Anhydrit mit unseren Fachleuten im Griff haben. Mittlerweile haben wir über drei Viertel aller relevanten Anhydridlinsen erfolgreich durchfahren.

**Wie ist aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit mit der schwarz-grünen Landesregierung in Baden-Württemberg und dem grünen Rathauschef in Stuttgart?**

**Ronald Pofalla:** Diese Frage möchte ich gerne mit Verweis auf den Lenkungskreis Stuttgart 21 beantworten. Im April habe ich zum ersten Mal an einer Sitzung dieses Gremiums teilgenommen. Es wurde fachlich fundiert und ausführlich über das gesamte Projekt informiert. Kritische Fragen wurden im Sinne der Projektpartnerschaft auf Augenhöhe diskutiert und beantwortet. Über dieses Selbstverständnis hatte ich bereits im Vorfeld des Lenkungskreises ausführlich mit Verkehrsminister Hermann und Oberbürgermeister Kuhn gesprochen. Wir sind uns einig, unsere bewährte Form der Zusammenarbeit auch in Zukunft fortzusetzen.

**Fehlt Ihnen eigentlich in Bezug auf Ihre berufliche Vita nicht manchmal die politische Bühne?**

**Ronald Pofalla:** Als Vorstand der Deutschen Bahn verantworten wir zum Beispiel, dass tagtäglich über fünf Millionen Bahnkunden ihre Ziele sicher und zuverlässig erreichen – mehr als jedes andere vergleichbare Verkehrsmittel. Ein funktionierendes Bahnsystem ist also maßgeblich dafür, dass unser Land funktioniert. Dazu als Infrastrukturvorstand der Bahn einen wesentlichen Beitrag leisten zu können, bereitet mir viel Spaß und füllt mich voll und ganz aus.

**Sie haben einen internen Lenkungskreis für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm eingerichtet, der die verschiedenen Bauabschnitte und die Inbetriebnahme aufeinander abstimmen soll. Was erwarten Sie als zuständiger Bahnvorstand von dieser Maßnahme?**

**Ronald Pofalla:** Bei einem so komplexen Projekt können wir gar nicht früh genug damit beginnen, uns auf die Inbetriebnahme vorzubereiten. Schließlich können wir nicht eines schönen Tages einfach das Signal auf Grün stellen – und alle Züge fahren von alleine. Selbstverständlich werden wir alle relevanten Themen, die wir im internen Lenkungskreis diskutieren, auch mit unseren Projektpartnern in Stuttgart besprechen. Da passiert nichts hinter deren Rücken. Einen vergleichbaren Lenkungskreis gibt es übrigens auch beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8, der Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München, die wir im Dezember in Betrieb nehmen werden. Wir haben damit sehr gute Erfahrungen gesammelt.



**Sie stammen aus einfachen Verhältnissen, Ihr Vater war Fabrikarbeiter. Vom Hauptschüler im nordrhein-westfälischen Weeze haben Sie es bis zum Kanzleramtsminister und jetzt an die Spitze des größten europäischen Mobilitätskonzerns geschafft. Hilft Ihnen die persönliche Erdung, wenn es um Gespräche mit Eisenbahnern geht?**

**Ronald Pofalla:** Die Deutsche Bahn AG mit ihren annähernd 190.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern allein in Deutschland bildet einen Querschnitt unserer Gesellschaft. Insofern sind mir meine Herkunft und meine beruflichen Erfahrungen sicher eine Hilfe. Dort wie hier müssen Sie letztlich einen Draht zu den Menschen finden und zuhören können.

### Seit Januar Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn

Ronald Pofalla ist seit dem 1. Januar 2017 Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG. Ronald Pofalla wurde am 15. Mai 1959 in Weeze geboren. Nach einem Studium der Sozialpädagogik studierte er Rechtswissenschaften an der Universität zu Köln (Erstes Staatsexamen). Am Landgericht Kleve absolvierte er das Rechtsreferendariat (Zweites Staatsexamen). Seine Niederlassung als Rechtsanwalt erfolgte 1991. Ronald Pofalla war von 1990 bis 2014 Mitglied des Deutschen Bundestages. Von 2002 bis 2004 war er Justiziar der CDU/CSU-Fraktion, 2004 bis 2005 Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag für den Aufgabenbereich Wirtschaft und Arbeit. 2005 bis 2009 übernahm er die Funktion des Generalsekretärs der CDU Deutschland und wurde 2009 Chef des Bundeskanzleramtes und Bundesminister für besondere Aufgaben (bis 2013). 2015 wechselte er als Generalbevollmächtigter für politische und internationale Beziehungen zur Bahn (Januar bis Juli 2015). Von August 2015 bis Dezember 2016 war er bei der DB Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung.

---

**THEMA**


---

# Ein neues Drehkreuz

---

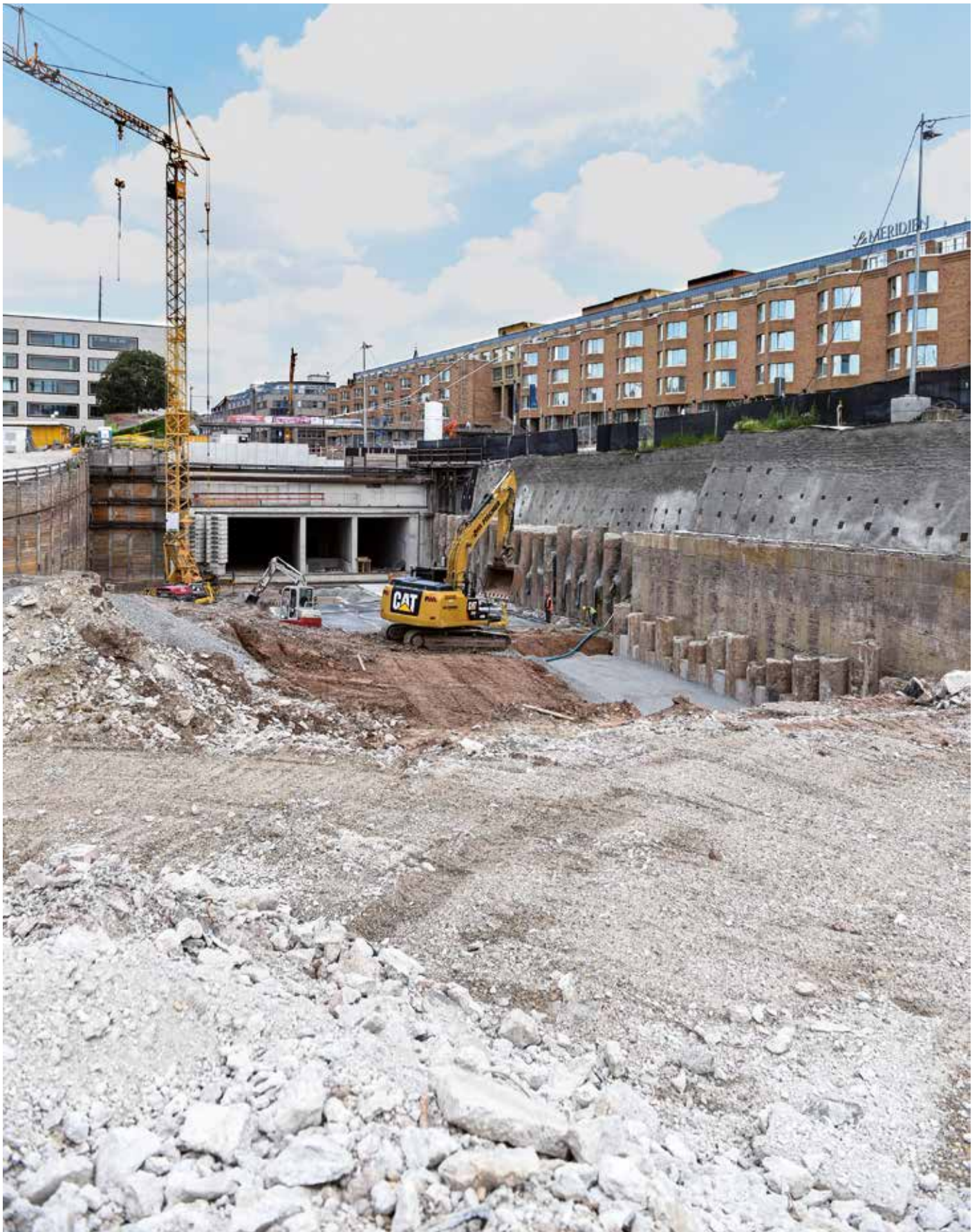
**Die neue Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie spielt eine durchaus wichtige Rolle für den öffentlichen Nahverkehr. Im Dezember beginnen die Arbeiten am Rohbau des lichtdurchfluteten Bauwerks. SSB-Vorstand Wolfgang Arnold sagt ihm eine große Zukunft als neues Drehkreuz vorher.**

Über dem schwungvollen Haltestellendach wölbt sich der blaue Sommerhimmel, während darunter eine gelbe Stadtbahn heransaust. Auf der anderen Seite der drei Bahnsteige kündigt die Anzeigetafel derweil die Linie U 14 nach Heslach Vogelrain an, noch zwei Minuten bis zur Abfahrt. Zeit genug also für ein junges Paar, das gerade aus dem Mittleren Schloßgarten zur Haltestelle schlendert. Noch ist dieses Szenario nur eine bunte Animation auf einem Baustellenschild, wobei seit geraumer Zeit mit Hochdruck daran gearbeitet wird, die virtuelle Vorgabe Stück für Stück in die Realität umzusetzen. Seit Ende 2014 laufen in der Landeshauptstadt die vorbereitenden Arbeiten an der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, die sozusagen die kleine Schwester des Durchgangsbahnhofs von Stuttgart 21 ist. Auch sie wurde vom Düsseldorfer Architekten Christoph Ingenhoven entworfen und in einem Schwung mit der benachbarten Station kreiert. Formschön und lichtdurchflutet, wie SSB-Urgestein Wolfgang Arnold sagt: „Im Vergleich zu unserer alten Haltestelle ist das ein Quantensprung in eine neue Ära und ein riesen Gewinn für alle.“

Wer den Technischen Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) kennt, der weiß, dass Wolfgang Arnold nicht zu üppiger Verwendung von Superlativen neigt und auch kein Schönredner ist. Der erfahrene Nahverkehrsplaner ist vielmehr ein relativ nüchterner Analytiker, der die Sachverhalte lieber einmal mehr auf den Prüfstand stellt, um abzuwägen. Dass die neue Haltestelle Staatsgalerie ein großer Wurf ist und einen erheblichen Nutzen für den Nahverkehr in Stuttgart mit sich bringt, steht für ihn aber außer Frage. „Dieses Projekt ist von enormer Bedeutung, insbesondere auch für den künftigen Regional- und Fernverkehr“, betont er.

Der SSB-Vorstand hat an diesem Vormittag zur Baustellenführung geladen, die auf dem sogenannten Wullesteg über der sechsspurigen B14 beginnt, von der aus man einen unverstellten Blick auf das Baustellengelände und die künftige Lage der Haltestelle hinter dem Planetarium hat. Der Ausblick zeigt dabei insbesondere auch, dass die neuen Verbindungswege wesentlich kürzer werden. Denn während die heutige Haltestelle tief unter der Erde vergraben ist, liegt die neue offene Station nicht nur einige Meter weiter oben, sondern auch wesentlich näher am Schloßgarten und damit am neuen Durchgangsbahnhof. Aufgrund dieser bevorzugten Lage hält Arnold die Haltestelle Staatsgalerie künftig für einen weiteren zentralen Umsteigepunkt, den vor allem jene Berufspendler und Reisende nutzen werden, die mit Regionalbahnen und Fernzügen am Stuttgarter Hauptbahnhof ankommen.

Erst jüngst wurden im Stuttgarter Gemeinderat Ergebnisse einer Studie vorgestellt, die von SSB und VVS





gemeinsam beim Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart in Auftrag gegeben wurde. Darin werden unter anderem gewaltige Zuwächse im Regionalverkehr und insbesondere auch im Bereich der neuen Metro-  
 polexpresslinien prognostiziert, deren Ausbau erst mit Stuttgart 21 und dem Fildertunnel möglich wird. „Die Studie hat unsere Erwartungen deutlich mit Zahlen bestätigt“, sagt Arnold. Alleine in den letzten zehn Jahren habe sich am Hauptbahnhof die Zahl der Umsteiger, die von einem Regionalzug oder ICE zur Stadtbahn wechseln, nahezu verdoppelt. Im Zuge der Metro-  
 polexpresslinien würden künftig zunehmend auch Fahrgäste aus Heilbronn, Tübingen und anderen Städten im Umland nach Stuttgart kommen. Die meisten davon, so Wolfgang Arnold, seien mit Blick auf die Feinverteilung und Weiterfahrt im Stadtgebiet wesentlich stärker auf die Stadtbahn als beispielsweise auf die S-Bahn angewiesen. Und da die künftige Haltestelle Staatsgalerie um einiges näher am Durchgangsbahnhof liege als die Station unter dem Arnulf-Klett-Platz, habe sie in der nahen Zukunft eine besondere Bedeutung als Drehkreuz.

**D**ass die alte unterirdische Stadtbahnhaltestelle verlegt werden muss, die im Mai 1972 mit der Eröffnung des Streckenabschnitts zwischen Charlottenplatz und Stöckach in Betrieb ging, liegt derweil am neuen Hauptbahnhof von Stuttgart 21, für den Platz geschaffen werden muss. Der sogenannte Südkopf der neuen Station liegt direkt unter der künftigen Haltestelle, was die Ingenieure und Planer vor einige Herausforderungen bei der Umsetzung stellt. Ein solch komplexes Vorhaben ist mit reichlich Abstimmungsarbeit verbunden, was an anderer Stelle aber bereits reibungslos funktioniert hat,

wie Arnold betont. Denn auf der anderen Seite, am Nordkopf, ist die Situation genau andersherum: Hier musste die Stammstrecke der Stadtbahn zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Stadtbibliothek um einige Meter tiefer gelegt werden, damit der neue Durchgangsbahnhof darüber Platz hat. Durch die beiden neuen Röhren fahren bereits seit einigen Monaten die Stadtbahnen. Im Dezember geht dann auch die Abzweigung für die Linie U 12 in Betrieb, für die im Europaviertel die neue Haltestelle Budapester Platz gebaut wurde. „Die Zusammenarbeit zwischen SSB und Bahn ist auf allen Ebenen äußerst konstruktiv und verlässlich“, sagt Arnold.

**V**erlässlichkeit ist dem SSB-Vorstand wichtig, insbesondere auch mit Blick auf das Angebot im Streckennetz. Die Fahrgäste sollen sich zu jeder Zeit darauf verlassen können, an ihrer gewohnten Stadtbahnhaltestelle anzukommen. Ein nicht ganz einfaches Unterfangen in Zeiten, in denen eine Großbaustelle auf die nächste folgt und daher immer wieder die Fahrpläne angepasst werden müssen. Seit über einem Jahr ist die Verbindung zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz aufgrund der Arbeiten am neuen Tunnelabschnitt bereits gekappt, was nicht ohne Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr bleibt. Um dennoch alle Haltestellen bedienen zu können, hatte die SSB vergangenes Jahr das Netz 2016 mit einem neuen Linienplan eingeführt – und das mit Erfolg. „Unser Anspruch ist, unter allen Bedingungen ein Angebot aufrechtzuerhalten, das allen Ansprüchen genügt“, betont Arnold. Sprich: Kein Stadtbahn-Fahrgast soll auf die S-Bahn, den Bus oder das Auto umsteigen müssen, weil gerade eine neue Haltestelle gebaut wird.

**I**m Dezember geht die derzeit unterbrochene Strecke etwas später als geplant wieder in Betrieb, gleichzeitig muss dafür aber für längere Zeit die Verbindung zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof unterbrochen werden. Die nächste Herausforderung für die Planer der SSB, die dann erneut neue Verbindungen im ohnehin komplexen und komplizierten Netz schaffen müssen. Gleichzeitig beginnen zu diesem Zeitpunkt dann auch der Abriss der alten Haltestelle und die Arbeiten am Rohbau der neuen Stadtbahnstation, für die sich der Architekt Ingenhoven ein schwungvoll geöffnetes Schalendach erdacht hat, das die Formgebung der benachbarten Durchgangsstation mit ihren Lichtaugen aufnimmt und das Warten auf die Stadtbahn im Vergleich zu vorher zu einem Freiluftlebnis der besonderen Art macht. Die Haltestelle selbst und die Tunnelanschlüsse werden in offener Bauweise erstellt, teilweise unter Behelfsbrücken oder Deckeln, die von Bohrpfehlen getragen werden. „Dieses Verfahren hat sich beim Bau der U 15 durch Zuffenhausen bewährt und hat den Vorteil, dass die Fahrspuren für den Verkehr kaum oder nur kurz



reduziert werden müssen“, sagt Wolfgang Arnold. „In einer Stadt wie Stuttgart ist das ein wichtiger Aspekt.“

Als gebürtiger Stuttgarter kennt er die speziellen Probleme der deutschen Stauhauptstadt nur zu genau, auch wenn er mit seiner Frau zwischenzeitlich schon lange in Bietigheim wohnt. Ohnehin versteht sich der Nahverkehrsplaner als Kind der Region, wie er sagt. In seinem Job sei es wichtig, einen Bezug zur gesamten Region mit ihren speziellen Anforderungen zu entwickeln und zu wissen, auf welchem Weg und warum sich die Infrastruktur so entwickelt hat, wie sie heute ist. Teilweise weiß er das schon deshalb nur zu genau, weil er selber an der Entwicklung beteiligt war. So hat Arnold Mitte der 1970er Jahre beispielsweise am Verkehrswissenschaftlichen Institut an einer groß angelegten Untersuchung gearbeitet, welche der Frage nachging, wie das Universitätsgelände in Vaihingen an die S-Bahn angeschlossen werden kann. Das Resultat war, dass die Uni entgegen der ursprünglichen Planung mit einer eigenen Haltestelle direkt erschlossen wurde. Zunächst war vorgesehen, die S-Bahn aus dem Hasenbergtunnel heraus früh auf die Gäubahn zurückzuführen und die Uni von einer Haltestelle Dachswald mit einem Zubringersystem anzubinden. „Die Entscheidung, die S-Bahn-Trasse zu verlängern und die Station Universität zu bauen, war goldrichtig“, sagt Arnold.

Sein Mentor am Institut war damals der berühmte Eisenbahnprofessor Gerhard Heimerl, der Arnold

zwei Wochen vor Beginn der Referendarzeit bei der Straßenbauverwaltung des Landes angerufen und ihm den öffentlichen Verkehr schmackhaft gemacht hatte. Also tauschte er kurzerhand die Straße gegen die Schiene. „Das war die klassische Weichenstellung“, sagt Wolfgang Arnold, der Heimerls Ruf folgte und für vier Jahre dessen erster Assistent wurde. Von dort ging es dann zum Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, wo der Bauingenieur mit Vertiefungsrichtung Verkehr sich direkt von der Uni als Planungsabteilungsleiter bewährte, bis ihn die SSB Ende der 1980er Jahre in die Zentrale nach Möhringen holte.

Als technischer Vorstand, der er seit 2000 ist, verantwortet er die Bereiche Betrieb und Infrastruktur sowie die Schienenfahrzeug- und Buswerkstätten, was ihn zu einem Exoten in den Vorstandsetagen deutscher Verkehrsbetriebe macht. „Es ist in diesem Unternehmen nicht mehr selbstverständlich, dass es einen Technischen Vorstand gibt“, sagt Wolfgang Arnold, auf den Ende nächsten Jahres der wohlverdiente Ruhestand wartet. Dem Nahverkehr in der Region, so viel ist gewiss, wird er aber auch weiterhin verbunden bleiben. Als Nutzer sowieso, aber auch als Fachmann mit reichem Erfahrungsschatz, wird er die weitere Entwicklung interessiert, aber nüchtern analysierend begleiten. Was aber nicht heißt, dass kein Platz für spürbare Begeisterung ist. „Wir werden hier eine Haltestelle bekommen“, sagt er zum Abschied, „die ihresgleichen sucht.“

SSB-Vorstand  
Wolfgang Arnold  
an der Baustelle



---

## REPORTAGE

---

# Mobilität in der Moderne

---

**Immer mehr Deutsche wollen in den großen Metropolen leben, was zunehmend zu einer Herausforderung für die Verkehrsplaner wird. In den Szenarien, die sich mit der Mobilität von Morgen beschäftigen, spielt der Schienenverkehr eine tragende Rolle.**

Schlechte Luft, permanenter Lärm, endlose Staus, viel zu wenig Grün: So sieht das eher düstere Bild der Städte von Morgen aus, das nur wenig gemein hat mit den lebenswerten Metropolen zahlreicher Zukunftsszenarien und Publikationen, in denen die Menschen nur noch umweltfreundlich unterwegs sind und das Motto Lebensraum statt Parkraum gilt. Doch davon sind die meisten Metropolen weit entfernt, wovon viele geplagte Menschen ein Lied singen können. Fakt ist: Niemals zuvor gab es so viele Pendler in Deutschland, wie das Bundesinstitut für Raumforschung jüngst ermittelt hat. Demnach fahren im vergangenen Jahr 60 Prozent aller Arbeitnehmer in eine andere Stadt oder Gemeinde zur Arbeit. Fakt ist auch: Schon heute fahren mehr als 44 Millionen Autos auf deutschen Straßen. Und die Prognose der Experten lautet: Bis zum Jahr 2050 soll sich der Autoverkehr verdreifachen.

Wie also sehen sie aus, die Städte von Morgen, wohin wird der Wandel der Mobilität führen und welche Rolle wird der moderne Schienenverkehr angesichts der aktuellen Übermacht der Autos dabei spielen? Nicola Schelling vom Verband Region Stuttgart gehört zu jenen, die sich intensiv mit Zukunftsfragen dieser Art beschäftigen. Die Regionaldirektorin gibt sich dabei erst gar nicht der Illusion hin, dass der sogenannte Individualverkehr künftig weniger werden könnte. Ganz im Gegenteil. „Wir werden künftig immer mehr Verkehr haben, also werden wir auch mehr Straßen brauchen“, betont sie. Mobilität sei ein Grundbedürfnis der Menschen und Grundbedarf eines wirtschaftsstarken Ballungsraums wie der Region Stuttgart. Alleine die Alltagslogistik spiele eine immer größere Rolle. „Just in Time war früher ein herausragendes Merkmal in der Produktion und Verarbeitung von Unternehmen. Heute gilt dieses Prinzip für jeden“, sagt sie. „Selbst das Abendkleid für die Oper wird erst kurz vor der Aufführung angeliefert.“

Das Ergebnis dieser Entwicklung ist gerade in Stuttgart täglich erlebbar: Die Stadt wird vom Feinstaub geplagt wie kaum eine andere Metropole und auch in den Staucharts der Republik belegt die baden-württembergische Landeshauptstadt regelmäßig einen Spitzenplatz – noch vor Städten wie Hamburg, München oder Köln. Von einem Fahrverbot, über das angesichts der teilweise beängstigenden Luftwerte auch innerhalb der grün-schwarzen Landesregierung diskutiert wird, hält Nicola Schelling derweil herzlich wenig, wie sie betont. Das Land sei zwar gehalten, auf die Überschreitungen der Grenzwerte bei Feinstaub und Stickoxiden zu reagieren. „Die innovativste und wirtschaftsstärkste Region in Europa muss aber eine andere Antwort finden als simple Fahrverbote. Das passt nicht zu einer Technologieregion, die zudem für jeden erreichbar sein muss“, so die Regionaldirektorin.



Sie plädiert daher vielmehr dafür, den Einsatz moderner Technologien voranzutreiben und nicht aus dem Blick zu verlieren, was in einigen Jahren sein wird. Anders als heute, davon ist sie überzeugt, wird die Elektromobilität in naher Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Einerseits werde sich die Reichweite der emissionsfreien E-Mobile immer mehr erhöhen, die Technologie also immer alltagstauglicher sein, so Nicola Schelling, die selber seit geraumer Zeit einen Stromer als Dienstwagen fährt. Gleichzeitig ist der Verband gerade dabei, den Ausbau der Ladeinfrastruktur voranzutreiben, wofür er eine Masterplanstudie in Auftrag gegeben hat, die alle notwendigen Daten dazu liefern soll. Jeder Bewohner in der Region Stuttgart, ganz egal wo er wohnt, soll maximal fünf bis zehn Minuten brauchen, um die nächste Schnellladestation anzufahren.

Herzstück der Mobilität von Morgen aber ist die Schiene, auch das steht für Nicola Schelling außer Frage. Als Finanzier des S-Bahn-Verkehrs in der Region gibt der Verband dabei auch den Takt vor. „Wir sind ständig dabei, die S-Bahn zu verbessern und in die Infrastruktur zu investieren“, so die Regionaldirektorin. Bereits heute nutzen mehr als 400.000 Fahrgäste täglich dieses Verkehrsmittel, Tendenz steigend. Um den Ansturm abwickeln zu können und die Kapazitäten im ohnehin ausgelasteten Netz zu erhöhen, hat der Verband Region Stuttgart unter anderem zehn neue Fahrzeuge gekauft, den Takt verbessert und die Züge verlängert. Auch die Grundsatzentscheidung für die stufenweise Einführung eines 15-Minuten-Takts während des Tages ist mittlerweile getroffen. Zudem sei man mit der Bahn und dem Land im Gespräch, den Einsatz der neuen Signaltechnik ETCS auf der Stammstrecke zu prüfen, da diese einen kürzeren Abstand zwischen den Bahnen ermöglicht und damit weiter Zeit spart. Käme das Leit- und Sicherungssystem ETCS in einem S-Bahn-System zum Zug, wäre das ein Pilotprojekt in Deutschland, aber auch andere europäische Metropolen wollen ihren Regionalverkehr auf diesem Weg optimieren.

Ohnehin sieht Nicola Schelling im gezielten Einsatz neuer Technologien den Schlüssel, um die Mobilität von Morgen verträglich und nachhaltig zu organisieren. Dazu gehört auch, alle S-Bahnen mit freiem WLAN auszustatten, um die Attraktivität weiter zu erhöhen und die Autofahrer zum Umstieg zu bewegen. Insbesondere denkt sie dabei aber an selbstregulierende Verkehrssysteme, die zu einer erheblichen Verflüssigung führen, an Parksensoren, die über eine App freie Plätze melden, an ein regionales Verkehrsmanagement, das bei Bedarf Umgehungsstraßen freischalten kann und eine Mobilfunkversorgung via leistungsstarkem Breitband entlang der Hauptachsen. „Nur wenn Informationen fließen, fließt auch der Verkehr“, betont sie.

Schon im Jahr 2014 wurde in der Region Stuttgart der sogenannte ÖPNV-Pakt mit dem Ziel geschlossen, mindestens 20 Prozent mehr Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen – ein in dieser Konstellation bundesweit einzigartiger Zusammenschluss. Zwischenzeitlich haben die Beteiligten die Vereinbarung um ein „Zukunftskonzept Infrastruktur“ für den regionalen Schienenverkehr ergänzt. Dabei geht es allen voran auch um die Möglichkeiten, die für den städtischen Nahverkehr durch Stuttgart 21 eröffnet werden. So will das Land in Zukunft auf vielen Strecken Metropol-expresszüge einrichten, mit denen Pendler aus Heilbronn, Tübingen und anderen Städten im Umland durch die neuen Tunnel direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof fahren können. Auf diesem Weg soll einerseits der Regionalverkehr aufgewertet werden, gleichzeitig versprechen sich die Beteiligten davon eine deutliche Entlastung der S-Bahn, die im Zuge des neuen Angebots wieder freie Kapazitäten bekommt, um Pendler von der Straße auf die Schiene zu holen, wie Nicola Schelling sagt.

Für Entlastung sorgt die neue Infrastruktur von Stuttgart 21 zudem im Bereich des bisherigen Hauptbahnhofs, weil künftig eine Trennung zwischen S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr erfolgen wird. Weil diese Strecken, auf denen die Zugreihenfolge bisher am dichtesten ist, künftig nicht mehr gemeinsam genutzt werden, werde sich auch die Pünktlichkeit der S-Bahn stabilisieren, hofft Nicola Schelling. Eine spürbare Verbesserung bringt zudem auch die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße, die an der Nahtstelle zwischen dem Nordbahnhofviertel und dem neuen Stadtquartier Rosenstein an das Netz angeschlossen wird. Unter anderem werden sich durch die Station die Fahrzeiten für täglich 20.000 S-Bahn-Fahrgäste zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt verkürzen, weil der bisherige Umweg über den Stuttgarter Hauptbahnhof eingespart und die zentrale Station weiter entlastet wird.

Ein gut ausgebaute öffentlicher Nahverkehr ist bei alledem das Kernelement – diese These wird auch vom Umweltbundesamt (UBA) propagiert. Die Behörde hatte im März dieses Jahres über 300 Teilnehmer zum Umweltforum nach Berlin geladen, um im Rahmen der Veranstaltung „mobil & nachhaltig“ darüber zu diskutieren, wie eine Stadt der Zukunft aussehen kann, die lärmarm und grün ist und in der die Menschen umweltfreundlich unterwegs sind. „Der öffentliche Personennahverkehr ist das Rückgrat der Stadtmobilität. Er muss aber gestärkt werden und vor allem ausreichend finanziert sein. Wenn wir umweltschädliche Subventionen endlich abbauen und die Gelder in den ÖPNV umschichten, gelingt das auch“, so die UBA-Präsidentin Maria Krautzberger: „Saubere Luft, Ruhe und mehr Grün in der Stadt – das geht nur mit mehr Bussen und Bahnen und mit weniger Autos.“



Möglich wäre das indessen: Die vergleichsweise umweltschädlichen Subventionen des Verkehrssektors belaufen sich derzeit auf mehr als 28 Milliarden Euro pro Jahr. Für einen leistungsstarken ÖPNV wären nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen pro Jahr nur rund elf Milliarden Euro nötig. Eine aktuelle Studie des Umweltbundesamtes zeigt außerdem: Um eine uneingeschränkte Mobilität zu erreichen, benötigen Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern nicht mehr als 150 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Wären diese als Carsharing-Fahrzeuge unterwegs, könnten sie jederzeit bei Bedarf genutzt werden. Gleichzeitig wären bei diesem Szenario nahezu keine öffentlichen Stellplätze mehr notwendig. Straßen und Parkplätze könnten nach und nach in Grünflächen, Aufenthaltsplätze oder zu Bauland umgewandelt werden, um innerstädtischen Wohnraum zu schaffen. Zudem wäre mehr Platz für Radfahrer und auch der ÖPNV könnte sich weiter entwickeln.

So sieht die Vision aus, die das Umweltbundesamt mit seiner „Stadt für Morgen“ entwickelt hat. Die Re-

alität indessen kennt andere Zahlen: Aktuell liegt der Schnitt in deutschen Großstädten mit über 100.000 Einwohnern bei etwa 450 Autos pro 1.000 Einwohner. Ein Zustand, der Katrin Dziekan ganz und gar nicht gefällt. „Es gibt zu viele Autos in unseren Städten und sie nehmen wertvollen Platz weg. Das kann so nicht weiter gehen“, so die Leiterin des Fachgebietes Umwelt und Verkehr. In einem Forschungsprojekt hat sich das UBA daher aktuell mit der Verknüpfung der Verkehrsträger beschäftigt und dabei festgestellt, dass Carsharing besonders gut funktioniert, wenn es mit ÖPNV und Leihfahrrädern verknüpft ist. Auch Nicola Schelling plädiert schon lange für diesen multimodalen Weg, wie sie sagt. „Jeder Pendler muss alle Möglichkeiten haben, um auf verschiedene Art und Weise ans Ziel zu kommen. Dieses Angebot müssen wir ausbauen.“ Umweltfreundlich mobil zu sein, sei letztlich nur mit einem gut ausgebauten und leistungsstarken ÖPNV und einem sinnvoll angeschlossenen Zugverkehr möglich. „Genau daran wird hier mit Hochdruck und Verstand gearbeitet“, sagt sie. „Die Region Stuttgart ist auf dem besten Weg, eine moderne Mobilitätsmetropole zu werden.“

## KURZ NOTIERT

### Direkter Draht zum Erlebnisangebot

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist jetzt auch auf Facebook und Instagram zu finden. Mit den Kommunikationskanälen [www.facebook.com/s21erleben](http://www.facebook.com/s21erleben) und [www.instagram.com/s21\\_erleben](http://www.instagram.com/s21_erleben) erweitert der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. seine Kontaktmöglichkeiten mit den Bürgern. „Facebook als das größte soziale Netzwerk der Welt bietet eine sehr gute Möglichkeit, gerade auch jüngere Menschen zu erreichen“, erläutert Georg Brunnhuber, Vereinsvorsitzender des Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., den Social-Media-Start. „Unsere Erfahrung zeigt, dass die Zeit reif ist für diesen Schritt. Das Bahnprojekt bietet viele positive emotionale Momente und fachliche Einblicke, die wir gerne teilen wollen. Bei unseren Baustellenführungen und -events machen wir seit Jahren positive Erfahrungen damit – das wollen wir jetzt auch im Netz anbieten.“ Damit werde der direkte Draht zum Erlebnis- und Infotainmentangebot des Vereins weiter ausgebaut. „Die Gruppe der 20- bis 40-Jährigen sind diejenigen, die mit am meisten von dem Bahnprojekt profitieren. Diese erreichen wir derzeit nicht so, wie wir uns das vorstellen. Deshalb setzen wir auf Facebook und Instagram“, so Brunnhuber weiter. „Wir wollen durch die neuen Kommunikationskanäle insbesondere die jungen, internetaffinen Stuttgarter in einem emotionalen Umfeld ansprechen“, ergänzt Tanja Sehner, Leiterin Marketing und Event. „Unser Konzept zielt darauf, Informationen mit Erlebnis zu ‚Infotainment‘ zu verbinden. Wir wollen, dass die Menschen sich über die Möglichkeiten, das Projekt aus nächster Nähe anzuschauen, informieren können. Beispielsweise im Rahmen von Tagen der offenen Baustelle, Baustellenführungen oder Führungen in der Ausstellung.“ Auf den Plattformen werden Fotos und Videos, aber auch Wissenswertes von der Baustelle angeboten, zudem Eventtermine angekündigt. „Über die Social-Media-Kanäle können wir Stimmungen in Echtzeit wahrnehmen und unmittelbar darauf reagieren. Damit erhalten wir ein direktes Feedback von den Usern zu den Vereinsprodukten“, so Sehner weiter. Das Bahnprojekt sei fester Bestandteil der Stadt und des Stuttgarter Stadtlebens – bereits heute und ganz gewiss in Zukunft. „Es gibt so viel Spannendes zu sehen und zu erleben im Projekt und auf der Baustelle – das wollen wir zugänglich und erlebbar machen.“ Auf Facebook und Instagram wird es Einblicke in die Baustelle und hinter den Bauzaun geben, unter anderem mittels Bildern von der Baustelle, Drohnenflügen, Zeitrafferfilmen. Interessante Hintergrundinfos sowie Live-Statements von Baustellenbesuchern und Berichte von Feierlichkeiten vermitteln darüber hinaus einen „Blick hinter die Kulissen“. [www.be-zug.de/facebook](http://www.be-zug.de/facebook) · [www.be-zug.de/instagram](http://www.be-zug.de/instagram)



### Fotografische Rundreise über die Baustellen

Der erste Bildband über die Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm liegt druckfrisch vor. Mehr als 120 Bilder machen in acht Kapiteln die Vielfalt der Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm sichtbar und gewähren informative Einblicke in ein Projekt, das nicht zuletzt mit Blick auf künftige Generationen verwirklicht wird. Für das Projekt sind 120 Kilometer Tunnel und 55 Brücken zu bauen sowie 110 Kilometer Gleise zu verlegen. Meisterlich ins Bild gesetzt haben die beteiligten Fotografen nicht nur riesige Maschinen, sondern auch die ausgefeilte Logistik eines Großprojekts, das in Europa seinesgleichen sucht, oder die ganz eigene Arbeitswelt der Mineure tief im Berg. Der Bildband „Facetten 21 – Bilder der Baustellen. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm 2012 bis 2017“ ist zum Preis von 14,90 Euro im Buchhandel oder auch direkt im Turmforum zu beziehen. [www.be-zug.de/bildband](http://www.be-zug.de/bildband)

### Nach Injektionsarbeiten am Tunnel bekommt SG 07 Untertürkheim den Fußballplatz zurück

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat der SG 07 Untertürkheim fristgerecht ihren neuen Kunstrasenplatz übergeben. Die Bahn hatte die Fläche für Injektionsarbeiten in Anspruch nehmen müssen, um nach einem Wassereintritt beim Vortrieb den Überdeckungsbereich des künftigen Tunnels Obertürkheim abzudichten. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Maßnahme hat die Firma Bonasch Sportstättenbau das Kunstrasenspielfeld termingerecht wieder hergestellt. Der Platz-



Von links: Hilmar Meier (Vorsitzender SG 07 Untertürkheim), Peter Reichert (Leiter VfB-Traditionsmannschaft), Andreas Dörfel (Teamleiter DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH)

sperre vorausgegangen war ein Stopp der Vortriebsarbeiten im Tunnel Obertürkheim in diesem Bereich. Die Vortriebsmannschaft war am Abend des 3. September 2016 unter der Albert-Dulk-Straße auf Grundwasser führende Schichten gestoßen, mit der Folge, dass Wasser in die Röhre eindrang. Um die von der Tunnelfirste aus gemessen 18 Meter hohe Überdeckung abzudichten, musste die Bahn das Fußballfeld und angrenzende Tennisplätze der SG 07 Untertürkheim in Anspruch nehmen. Um den Untergrund zu stabilisieren, wurde Zementpaste injiziert. Die Maßnahme verlief zügiger als angenommen und war bereits am 24. März beendet. Die Übergabe des Platzes an die Firma Bonasch Sportstättenbau erfolgte deshalb früher als geplant. Dank der Unterstützung der benachbarten Vereine konnte der Spiel- und Trainingsbetrieb von zwei aktiven Teams und neun Jugendmannschaften in der Saison 2016/2017 aufrechterhalten werden. Dafür wurde mit Unterstützung der Bahn ein Bus-Transfer eingerichtet. „Die Bahn war und ist für uns ein verlässlicher Partner“, sagt Hilmar Meier, Vorsitzender der SG 07 Untertürkheim. „Das offizielle Einweihungsspiel für den neuen Platz gegen die VfB-Traditionself wird sicher ein Höhepunkt in unserer Vereinsgeschichte.“

## PERSÖNLICH



Sorgt dafür,  
dass gebaut  
werden kann:

**Thomas Türk, 35,  
Teamleiter Zusammenarbeit  
Projektbeteiligte,  
Fachdienst Planfeststellung**

## Was macht eigentlich ... Herr Türk?

### **Sie sind Teamleiter im Bereich „Zusammenarbeit Projektbeteiligte“ – was genau ist Ihr Job dabei?**

Unsere Aufgabe ist es zunächst einmal, für ein gutes Miteinander zwischen den Projektpartnern, den Behörden und dem Projekt zu sorgen und dabei den Kontakt zu allen Beteiligten zu halten. Außerdem kümmern wir uns auch intensiv um die Belange von Anwohnern und anderen Betroffenen. Unser Fachbereich wird daher auch gerne als Außenministerium des Projekts bezeichnet. Als solches koordinieren wir auch alle anstehenden Planrechtsverfahren.

### **Was bedeutet das konkret für Sie und Ihr Team?**

Um einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erreichen, begleitet unser Team aus Stadtplanern, Ingenieuren und Juristen sämtliche Verfahren, die zur Erlangung der Baugenehmigungen bei den Behörden eingereicht werden müssen. Dazu gehört etwa die Beratung der Kollegen in den Projektabschnitten, die solche Anträge erstellen müssen. Zudem versuchen wir all jene Konflikte zu lösen, die im Rahmen solcher Planfeststellungsverfahren entstehen. Gleichzeitig bereiten wir die Erörterungsverfahren vor und sind Ansprechpartner für die Genehmigungsbehörde, also das Eisenbahn-Bundesamt.

**Das von Ihnen angesprochene Eisenbahn-Bundesamt ist ja öffentlich immer wieder kritisiert worden, weil manche Verfahren sehr lange dauern. Wie sehen Sie das?**

Das Problem ist, dass sich die Rechtslage in den vergangenen Jahren sehr verändert hat. Die Auflagen im Bereich Arten- und Naturschutz sind viel komplexer geworden, gleiches gilt für den Brandschutz. Das bedeutet, dass es bei solchen Bauprojekten viel mehr zu bedenken und zu berücksichtigen gibt. Davon betroffen sind nicht nur wir als Antragsteller, sondern eben auch die Mitarbeiter in den Behörden, die im Zweifelsfall auch dicke Bücher wälzen müssen. Grundsätzlich gilt aber: Je besser die Unterlagen vorbereitet werden, desto schneller ist auch die Genehmigung da.

### **Was war Ihr kompliziertestes Verfahren bisher?**

Zweifelloos die 7. Planänderung im Bereich des Hauptbahnhofs für das Grundwassermanagement, bei dem es darum ging, die Erlaubnis dafür zu bekommen, die abzupumpende Menge zu erhöhen. Wir hatten nicht gedacht, dass bei einem solchen Thema zehntausend Einwendungen von Bürgern eingehen. Die Stimmung war seinerzeit sehr aufgeheizt und ein Dialog nur schwer möglich. Aber das ist letztlich Vergangenheit.

### **Und was bringt die Zukunft?**

Aktuell haben wir das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.3b vorbereitet, also die Gäubahnführung. Die Unterlagen liegen seit dem 19. Juni in allen betroffenen Kommunen aus. Als nächstes folgt dann als letztes großes Verfahren die Planfeststellung für den Untertürkheimer Abstellbahnhof.

# Highspeed

**2 leistungsstarke Herrenknecht-TBM**  
für die Bahnverbindung Stuttgart-Ulm.  
Teilstrecke einer 1.500km langen High-  
speed-Magistrale quer durch Europa.

# Hightech

**Erste Maschine am Fildertunnel im Einsatz.**  
Höchste Sicherheit in anspruchsvoller Geologie  
erfordert präzise Vortriebstechnik: Die umbaubare  
Herrenknecht Multi-Mode-TBM (ø 10,82m) bohrt  
mit Schneckenförderung oder Förderbandaustag.

# Highlights

**Gotthard, Hallandsås, Crossrail, S21:**  
Herrenknecht-Vortriebstechnik schafft  
einzigartige Bahnverbindungen.

#### Kunden:

- Fildertunnel ARGE ATCOST 21 / Boßlertunnel ARGE ATA
- › Porr Bau GmbH Tunnelbau
  - › G. Hinteregger & Söhne Baugesellschaft m.b.H.
  - › Östu-Stettin Hoch- und Tiefbau GmbH
  - › Swietelsky Baugesellschaft m.b.H.

## Pioneering Underground Technologies

› [www.herrenknecht.com](http://www.herrenknecht.com)

