NOVEMBER 2017 | AUSGABE 21

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

MIT BEILEGER S21 UND DIE NEUBAUSTRECKE KOMPAKT

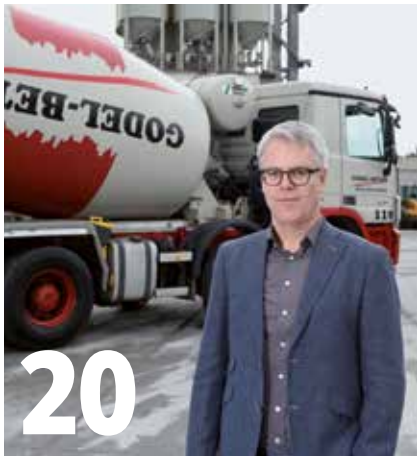
## Jubiläumsausgabe des Projektmagazins

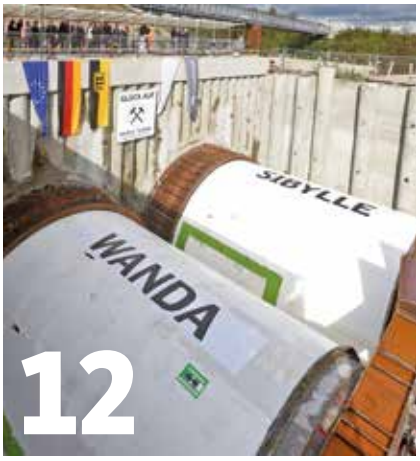
**PORTRÄT** Stephan Godel ist der Herr über den Beton **SEITE 20**

**REPORTAGE** Im besten Wortsinn überragend: die Filstalbrücke **SEITE 26**

**THEMA** Am Steinbühltunnel startet die Renaturierung **SEITE 30**

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.




# INHALT

**THEMA**
21 Stimmen zur kleinen Jubiläumsausgabe **4**

**REPORTAGE**
„WANDA“ und „Sibylle“ graben den Albvorlandtunnel **12**

**IM BILDE** **16**

**PORTRÄT**
Stephan Godels Beton genügt höchsten Anforderungen **20**

**REPORTAGE**
Hohe Ingenieurskunst im malerischen Filstal **26**

**REPORTAGE**
Am Steinbühltunnel gewinnt die Natur wieder die Oberhand **30**

**KURZ NOTIERT** **34**

**PERSÖNLICH** **35**

# 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-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, 6, 7, 9, 10, 11, 13–15, 16, 18, 21–25, 27–29, 31–33, 35); DB (6, 17, 34); Staatsministerium Baden-Württemberg (7); Maks Richter (10), Dennis Kupfer (11); Arnim Kilgus (16, 17); Thomas Niedermüller (16, 17, 34)

**Auflage: 80.000 Exemplare**
**Die nächste Ausgabe erscheint im März 2018.**

# VORWORT

21 – für Stuttgart 21 ist dies eine geradezu magische Zahl. Und deshalb beglückwünschen wir die Bezug-Redaktion an dieser Stelle zunächst einmal zum 21. Heft: 21 Bezug-Ausgaben voll mit Reportagen, Porträts, Ansichten, Hintergrundberichten, Spitzenfotos rund ums Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. 21 Hefte, die umfassend informieren, aber auch eindrucksvoll dokumentieren. 21 Magazine, die Menschen und Maschinen zeigen, die journalistisch beleuchten, was es bedeutet, ein Jahrhundertprojekt auf die Schiene zu setzen. Ein herzliches Dankeschön für starke Inhalte einer starken Redaktion, die angesichts der kleinen „Jubiläumsausgabe" ganz aktuell 21 Ansichten zum Projekt abdruckt.

Hinter der Redaktionsarbeit wollen wir mit unserem Megaprojekt nicht zurückstehen: Der Beileger in diesem Heft vermittelt eindrucksvoll in Text und Bild, welch' große Herausforderungen bereits gemeistert worden sind. In den vergangenen Wochen gab es gleich mehrfach Grund zum Feiern: Ein herausragendes Ereignis war Anfang Oktober der symbolische Start für den Albvorlandtunnel bei Kirchheim unter Teck. Es ist der letzte große Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Als einziger Tunnel im Gesamtprojekt Stuttgart–Ulm wird der Albvorlandtunnel mit zwei Tunnelvortriebsmaschinen gleichzeitig gebaut. Damit lassen sich die Vortriebsleistungen deutlich erhöhen. Wir erwarten eine durchschnittliche Vortriebsleistung von 15 bis 20 Metern pro Tag und Maschine – und zwar komplett mit Innenschale. Das ist ein Mehrfaches dessen, was im konventionell bergmännischen Tunnelvortrieb möglich ist – ohne Innenschale. Grund genug, diesem Tunnelprojekt eine Geschichte in der „Jubiläumsausgabe" zu widmen.

Wir sind zuversichtlich, dass der Albvorlandtunnel in eineinhalb Jahren fertig gestellt ist. Mit 8.176 Metern wird er der zweitlängste Tunnel auf der Neubaustrecke und einer der zehn längsten Eisenbahntunnel in Deutschland sein. Die Ausführung der Tunnelarbeiten wurde Ende 2015 mit einem Auftragsvolumen von rund 380 Millionen Euro an die schweizerische Firma Implenia vergeben. Für die Außenschale des Tunnels werden rund 54.000 Tübbingsteine verbaut. Die Tübbinge werden in einer Fabrik, nur einen Steinwurf vom Tunnelportal in Kirchheim unter Teck entfernt, produziert. Das ist wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll. Ohnehin ist der Albvorlandtunnel ein in hohem Maße ökologisches Vorhaben: Statt entlang der Autobahn nahe an Kirchheim und Dettingen, fahren die ICE später unterirdisch. So werden Menschen und Landschaft geschont. Neben dem maschinellen Vortrieb von Kirchheim aus werden die Tunnel von der Westseite her in bergmännischer Bauweise vorangetrieben. Außerdem werden die Güterzuganbindung sowie

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

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

der Tunnel der Kleinen Wendlinger Kurve erstellt. Apropos Wendlinger Kurve: Das Land versucht doch noch, die Große Wendlinger Kurve zu ermöglichen und ist mit Planungskosten von einer Million Euro in Vorleistung getreten. Die DB unterstützt dieses Vorhaben, hat aber deutlich gemacht, dass es außerhalb des Projekts Stuttgart 21 finanziert werden muss. Denn die im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 vereinbarten Leistungen erbringt das Projekt nachweislich auch ohne die Erweiterung mit der Großen Wendlinger Kurve. Um buchstäblich noch die Kurve zu kriegen, müssen nun alle Beteiligten aufs Tempo drücken.

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist das größte Ausbaukonzept für den öffentlichen Schienenverkehr in Baden-Württemberg seit dem 19. Jahrhundert. Mit der Neukonzeption des Bahnknotens verwirklichen die Deutsche Bahn, das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Airport sowie der Bund und die Europäische Union eines der umfassendsten Bahnprojekte Europas. Faszinierend ist immer wieder, welchen Herausforderungen sich die Ingenieure stellen. So wie an der Filstalbrücke, über die in dieser Ausgabe berichtet wird. 85 Meter hoch und 485 Meter lang – dieses Tragwerk ist im besten Wortsinn überragend. Während dort noch viel zu tun ist, sind wir in anderen Teilbereichen bereits weit vorangekommen. Wer auf der A 8 nach Ulm fährt, sieht auf der Albhochfläche fertige Brücken, fertige Tunnelportale – und auch die ersten Renaturierungsarbeiten. Der Innenausbau der Tunnel ist zum Teil schon weit fortgeschritten. Für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind deutlich über 60 Prozent der Tunnel ausgehoben und vorgetrieben: über 38 von 61 Kilometern. Und wenn die beiden Tunnelvortriebsmaschinen erst einmal laufen, werden die Prozentpunkte sicher rasch zulegen.

Auch in Stuttgart geht es in großen Schritten voran mit diesem so wichtigen Infrastrukturprojekt: Mehr als 33 von insgesamt 59 Tunnelkilometern sind gegraben – auch hier also rund 60 Prozent. Am künftigen Hauptbahnhof am Fuße des Kriegsbergs ist nun auch die zweite Röhre des Cannstatter Tunnels durchgeschlagen und auch auf der anderen Seite der Talquerung ist ein eindrucksvolles Bauwerk fertig gestellt: die Wendekaverne mit den Ausmaßen einer Kathedrale für die Tunnelvortriebsmaschine des Fildertunnels, die dort Mitte nächsten Jahres erwartet wird und dieser Tage ihre dritte Schildfahrt beginnt. Zudem können wir nun die ersten Kelchstützen für den künftigen Durchgangsbahnhof wachsen sehen. Auch davon können Sie sich übrigens bei den Tagen der offenen Baustelle vom 5. bis 7. Januar 2018 selbst ein Bild machen. Dort ist es möglich, bereits auf Teilen der künftigen Bahnsteige zu gehen – wir laden Sie gerne dazu ein!

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

THEMA

# Bezüglich Bezug

**Dies ist die 21. Ausgabe des Projektmagazins Bezug. Im Laufe der Jahre ist einiges an Stoff zusammengekommen. Grund genug für uns, ein wenig aus dem redaktionellen Nähkästchen zu plaudern – und 21 Stimmen zum Projekt Stuttgart–Ulm einzufangen.**

Das Staatsministerium zu Stuttgart ist ein Ort, an dem man nicht nur weit schauen, sondern manchmal auch tief blicken kann. Es begab sich im März 2014, als ein Interview mit dem Chef der Staatskanzlei, Klaus-Peter Murawski, auf der redaktionellen Agenda stand. Der Grüne trug ein schwarzes Hemd – und das Herz auf der Zunge, weshalb sich ein lebhaftes Gespräch über die Gelbbauchunke entwickelte und darüber, dass Artenschutz ein hohes Gut sei. Manchmal allerdings gibt es, nun ja, seltsame Phänomene. Davon jedenfalls kündete der Grünen-Politiker Murawski, als er auf den Roten Milan zu sprechen kam, einen bedrohten mäusebussardgroßen Greifvogel, der nach Einschätzung des Staatssekretärs in Diensten der Landesregierung „neuerdings in Baden-Württemberg bevorzugt dort auftaucht, wo wir Windkraftanlagen bauen wollen". So oft, wie er zuletzt in Erscheinung getreten sei, fügte Murawski spitzbübisch hinzu, „wundert man sich fast ein bisschen, dass er vom Aussterben bedroht ist".

Seit die erste Ausgabe im Mai 2012 erschienen ist, angestoßen vom damaligen Projektsprecher Wolfgang Dietrich, hat es mancherlei Interviews gegeben, in denen überraschende Sichtweisen offenbar wurden, die später auch andernorts für Gesprächsstoff sorgten. Das Magazin wird gelesen, vielleicht nicht von jedem gerne, aber es wird gelesen. Davon künden mancherlei Leserzuschriften und Anrufe. So meldete sich neulich Herr K. in der Redaktion mit der Bitte, ihm eine ältere Ausgabe zuzuschicken. Er habe, so der Leser, alle Ausgaben gesammelt, nur eben diese eine, die habe er leider nicht erhaschen können. Herr K. merkte noch an, dass er die Porträts und Interviews besonders gerne lese, was vielleicht daran liegt, dass es den Bezug-Machern wichtig ist, ihren Gesprächspartnern den nötigen Raum zu gewähren. Es darf gesagt werden, was zu sagen ist. Zensur gibt es nicht, weder bei denen, die dem Projekt kritisch gegenüber stehen, noch bei jenen, die sich als glühende Befürworter verstehen. So hat es die Redaktion von Anfang an gehalten. Ob Winfried Kretschmann, Ingo Rust, Fritz Kuhn, Gunther Czisch, Wolfgang Schuster, Claus Schmiedel, Walter Rogg oder Boris Palmer, um nur einige zu nennen – sie alle stellten sich den Fragen und sagten, was sie zu sagen haben.

Natürlich ging es in den 21 Ausgaben nicht nur um Politik, sondern auch und gerade um anspruchsvolle bautechnische Herausforderungen. Dabei war und ist es der Anspruch, komplexe Ingenieurskunst für ein breites Publikum aufzubereiten. Um möglichst nahe am Geschehen zu sein, waren Fotografen und Redakteure nicht selten tief unter Tage im Einsatz, dort, wo kein Licht vor der Hacke ist, wie die Bergleute sagen. Wobei die Hacke im Alltag nahezu ausgedient hat. Das Grobe verrichten fleißige Mineure und Riesenmaschinen, auf die sich Martin Herrenknecht mit seinem Unternehmen

Bezug
DAS PROJEKTMAGAZIN
REPORTAGE
Im Testtunnel für Stuttgart 21
REPORTAGE
Stuttgart 21 und die Brücken ins Land
PORTRÄT
Der Bohrgigant für Stuttgart 21
REPORTAGE
Stuttgart 21 auf Wiener Art
REPORTAGE
Die Tunnelbaustelle am Albaufstieg
REPORTAGE
Das Feuerwerk der Mineure
REPORTAGE
Die neue Drehscheibe auf den Fildern
PORTRÄT
Gerhard Heimerl, der Planer hinter Stuttgart 21
REPORTAGE
Startklar auf den Fildern: die XXL-Bohrmaschine
REPORTAGE
Die Bergmänner aus der Alpenrepublik
REPORTAGE
Stuttgarts Hauptbahnhof zwischen Gruben und Gleisen
REPORTAGE
Tonne für Tonne: die Logistik des Projekts Stuttgart 21
REPORTAGE
Die Gäubahn und das Projekt Stuttgart 21
THEMA
In die Röhre gucken bei Stuttgart 21
REPORTAGE
Christoph Ingenhoven und die Kelchstützen für Stuttgart 21
THEMA
Artenschutz bei Stuttgart 21: Umsiedlung der Eidechsen
PORTRÄT
Den der Berg ruft: Martin Herrenknecht
REPORTAGE
Grundstein für Bahnhof der Zukunft gelegt
REPORTAGE
Faszination Stuttgart 21: junge Fachkräfte bauen mit
PORTRÄT
Wie die Kelchstützen den Hauptbahnhof prägen

spezialisiert hat. Die Begegnung mit dem Patron, dessen Schöpfungen die Welt verändern, hatte für den Berichterstatter spürbare Folgen. Einige Wochen nach dem Interview begegnete ihm der Badener bei einem Termin. Plötzlich tauchte der hemdsärmelige Firmenchef aus der Menge auf und – krawumm – donnerte eine kräftige Hand auf das Rückgrat des Schreibers, welchem für eine Sekunde die Luft wegblieb. So und ähnlich pflegt 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.

Aber nicht nur jene, die einen klingenden Namen haben, sind für das Projekt wichtig. In „Bezug" sollen vor allem auch jene gewürdigt werden, die jeden Tag ihren Job machen, ohne dass sie das Licht der Öffentlichkeit streift. Ingenieure, Kranführer, Mineure, Baggerfahrer. Menschen, wie der Embacher Franz, der sich aufs Tunnelbauen versteht und aus seiner Heimat Österreich ins Ländle reist, um dort an der Zukunft mitzubauen. Gäbe es ein Bilderbuch für seine Spezies, er hätte einen festen Platz darin. Auf dem Kopf ein verschrammter Bauhelm, schwere Schuhe mit Stahlkappen an den Füßen und um den Hals eine Goldkette, an der zwei gekreuzte Hämmer baumeln, das Bergwerkszeichen. „Das hat Tradition bei uns", sagte Franz Embacher, der aus den Zillertaler Alpen stammt und vom Takt seiner Welt erzählte, die ihren eigenen Regeln und Ritualen folgt. Embacher hat mehr als vierzig Berufsjahre in den Knochen, was er nicht ohne Stolz erzählte. Ihm ist kein Untergrund mehr fremd und auch sonst kaum etwas. Als Bergmann ist der Tiroler allerdings ein bisschen aus der Art geschlagen, wie er vor Ort flachste. „Fast alle Tunnelbauer bei uns kommen aus Kärnten oder der Steiermark", sprach der Embacher Franz und zeigte auf die rot-weiß-rot beflaggten Nummernschilder der staubbedeckten Autos, die vor dem Containerdorf neben der Autobahn standen. Spittal, Sankt Veit, Villach, Murau, Leibnitz. Zu Gesicht bekamen sich die Stubenkameraden während ihrer Arbeitseinsätze eher selten. „Wenn der eine schläft, arbeitet der andere", erzählte Embacher. Zehn Stunden dauert eine solche Schicht, zehn Tage am Stück. Dann geht es für fünf Tage auf Heimaturlaub, in den viele gemeinsam fahren, weil sie eh aus der gleichen Ortschaft kommen.

Menschen, die am größten Ausbaukonzept für den öffentlichen Schienenverkehr in Baden-Württemberg seit dem 19. Jahrhundert mitwirken, sollen auch in Zukunft im Projektmagazin „Bezug", das drei Mal pro Jahr erscheint, zu Wort kommen. Ebenso wollen wir weiter über einzelne Bauabschnitte, aktuelle Konzepte und faszinierende Ingenieurskunst berichten, und auch mit den politisch Handelnden und Betroffenen über aktuelle Themen reden. Der Gesprächsstoff, so viel steht fest, geht bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nicht aus.

**21 Ausgaben, 21 Statements – aus gegebenem Anlass haben wir uns für die Jubiläumsausgabe umgehört.**

**Ronald Pofalla**
Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG

**„Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm hat für die DB AG einen besonderen Stellenwert: Der Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm stellen eines der größten Infrastrukturprojekte der Bundesrepublik Deutschland dar, und mit der Inbetriebnahme fällt ein seit Jahrzehnten bestehender Engpass im europäischen Schienennetz weg."**

**Gerlinde Kretschmann**
Tunnelpatin und First Lady des Landes
**„Die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm trägt dazu bei, dass der Schienenverkehr weiter an Attraktivität gewinnt. Ich freue mich, dass die Reisenden zwischen den beiden Städten und im ganzen Land davon profitieren werden."**

**Roger Kehle**
Präsident des Gemeindetags Baden-Württemberg
**„Das Projekt ist ein Meilenstein in Richtung zukunftsfähige Mobilität – eine der größten Herausforderungen der Gegenwart und der Zukunft. Davon werden der Nah- und Fernverkehr in der gesamten Region profitieren. Beeindruckend ist auch, dass Architekten, Ingenieure und Handwerker in der Stadtmitte von Stuttgart eine herausragende Bau- und Infrastruktur schaffen. "**

**Tülây Schmid**
Tunnelpatin
**„Ich begleite das Projekt seit Jahren und freue mich immer wieder über die guten Nachrichten der Mineure. Ich hoffe, dass der neue Bahnhof die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllen wird und wünsche mir, dass wir weiterhin gut im Zeitplan bleiben, damit es in Stuttgart wieder weniger Baustellen gibt."**

**Gunter Czisch**
Oberbürgermeister Stadt Ulm
**„Mit großem Rückhalt aus der Bürgerschaft hat Ulm viele Jahre lang für die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm geworben und gekämpft. Umso mehr freuen wir uns nun, dass deren Bau so zügig und planmäßig vorangeht. Der Tag der Fertigstellung wird für uns ein Festtag!"**

## Fritz Kuhn

Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart

**„Ich freue mich auf das künftige Rosenstein-Quartier, das wir zu einem lebendigen Stadtquartier für Wohnen, Arbeiten und Kultur entwickeln werden mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität.“**

## Nikolaus Hebding

Leiter Bahnhofsmanagement Stuttgart

**„Ich freue mich auf den Tag der Eröffnung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes. Zusammen mit dem dann grundsanierten historischen Bonatzbau gehen ein eindrucksvolles Bauwerk und ein moderner Verkehrsknotenpunkt in Betrieb.“**

## Andreas Schwarz

Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag von Baden-Württemberg

**„Ich wünsche mir, dass der Stuttgarter Bahnhof pünktlich fertig gestellt wird und dass es zu keinen weiteren Kostensteigerungen kommt. Wichtig ist nun, dass sich der Bund am zweigleisigen Ausbau der Wendlinger Kurve beteiligt, damit es nicht zu Engpässen kommt.“**

## Andrea Klöber

Tunnelpatin und Bezirksvorsteherin Stuttgart-Feuerbach

**„Die Menschen in Stuttgart und der Region werden durch den besseren und schnelleren Nah- und Fernverkehr profitieren, ebenso wie unsere Wirtschaftsunternehmen.“**

## Thomas S. Bopp

Vorsitzender Verband Region Stuttgart

**„Als Projektpartner wünschen wir uns eine möglichst rasche Inbetriebnahme des für den Regionalverkehr so wichtigen Projektes. Aber nicht nur die verkehrlichen Verbesserungen für den Schienenknoten Stuttgart mit seinen drei neuen Bahnhöfen sind hervorzuheben. Die Vorteile des Projektes liegen auch in den Chancen für den Städtebau und die Regionalentwicklung, die wir jetzt rasch kreativ ergreifen müssen.“**

## Martin Herrenknecht

Vorstandsvorsitzender der Herrenknecht AG

**„Wir zehren schon zu lang von der Substanz, gerade bei der Schiene. Die Bahn ist das grünste Verkehrsmittel. Diejenigen, die am Anfang heftige Kritik geäußert haben, werden bei der Jungfernfahrt im ersten Wagen sitzen und behaupten, dass sie schon immer dieses wegweisende Projekt unterstützt haben. Damit verlagert sich der Verkehr von der Straße auf die Schiene. Ulm wird als Nahverkehrszone zu Stuttgart aufgebaut.“**

## Beate Dietrich

Tunnelpatin und Bezirksvorsteherin Stuttgart-Wangen

**„Als Tunnelpatin ist mein liebster Platz auf der Baustelle, hier bekomme ich alle Informationen zu Baufortschritt, Problemen und Erfolgen. Die Arbeit der Ingenieure und Mineure ist einzigartig und beeindruckt mich immer wieder.“**

## Karl-Ulrich Knecht

Rentner, Bezug-Leser der ersten Stunde

**„Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist für mich als Bestandteil besserer Zugverbindungen in Europa unverzichtbar. Ich verfolge seit Jahren jede Entscheidung und jeden Fortschritt mit größtem Interesse. Das Magazin Bezug ist sehr gut gemacht, ich habe begeistert alle Ausgaben von Anfang an gesammelt. Vor allem die Porträts und die Blicke hinter die Kulissen finde ich sehr beeindruckend und toll recherchiert.“**

## Manfred Leger

Vorsitzender der Geschäftsführung
der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH

**„Mit seiner Entscheidung, das Projekt Stuttgart–Ulm durch eine eigenständige Projektgesellschaft zu führen, hat der Aufsichtsrat der DB die Weichen gestellt, das komplexe Projekt effizient und professionell und im Sinne aller Projektpartner zu managen.“**

## Gerhard Heimerl

Verkehrswissenschaftler, geistiger Vater von Stuttgart 21

**„Die Bahn braucht die Magistrale Stuttgart–Ulm mit dem leistungsfähigen Knoten Stuttgart für den Fernverkehr und den Regionalverkehr zur zukunftsorientierten Entwicklung Baden-Württembergs, zum Wohle seiner Bürger und seiner Wirtschaft. Stuttgart 21 umfasst heute viel mehr als ich 1988 vorgeschlagen hatte, aber es enthält alles, was ich seinerzeit wollte.“**

## Walter Schoefer

Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH

**„Wir wollen, dass der Flughafen schnellstmöglich an das Fernbahnnetz angeschlossen wird – und freuen uns, wenn die Bauarbeiten zügig voranschreiten. Mit 359 Millionen Euro leisten wir unseren Gesamtbeitrag zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, mit dem wir Prognosen zufolge über eine Million neue Passagiere gewinnen werden.“**

## Simone Herrmann

Tunnelpatin

**„Als Tunnelpatin bin ich immer wieder beeindruckt von der Arbeit und dem Engagement der Mineure. Nach meinen vielen Besuchen auf den Baustellen bin ich sicher, dass das Projekt bei ihnen in guten Händen ist. Ihre Arbeit ist wichtig für die Menschen in der Region und im ganzen Land.“**

## Renate Beigert

Leitung Kirchliche Bahnhofsmission Stuttgart

**„Die Bahnhofsmission begleitet Reisende und Menschen mit Mobilitätseinschränkung seit Beginn der Bauarbeiten sicher über den Bahnhof. Auch für unsere Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen sind die weiten Wege eine Herausforderung.“**

## Roland Klenk

Oberbürgermeister Leinfelden-Echterdingen

**„Ich gehe davon aus, dass die versprochenen Verbesserungen auch im Nahverkehr verwirklicht werden, und zusätzliche Belastungen wie Lärm und Erschütterungen vermieden werden. So könnte Stuttgart 21 mehr Akzeptanz gewinnen.“**

## Walter Wittke

Bauingenieur, emeritierter Professor, Tunnelbauexperte

**„Ich freue mich auf die Inbetriebnahme dieses herausragenden Projekts der Verkehrsinfrastruktur. Um den Nachwuchs für den Beruf des Bauingenieurs zu motivieren, wünsche ich mir öffentliche Anerkennung für die mit dem Projekt verbundenen großartigen Ingenieursleistungen.“**

## Wolfgang Dietrich

ehemals Projektsprecher, heute VfB-Präsident

**„Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie im Mai 2012 die erste Bezug-Ausgabe erschienen ist. Jetzt erscheint die 21. Ausgabe. Respekt den Machern, die das Projekt seit fünf Jahren journalistisch begleiten. Es war der Mühe wert. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke werden das Land zum Guten verändern.“**

REPORTAGE

# Zwei durch dick und dünn

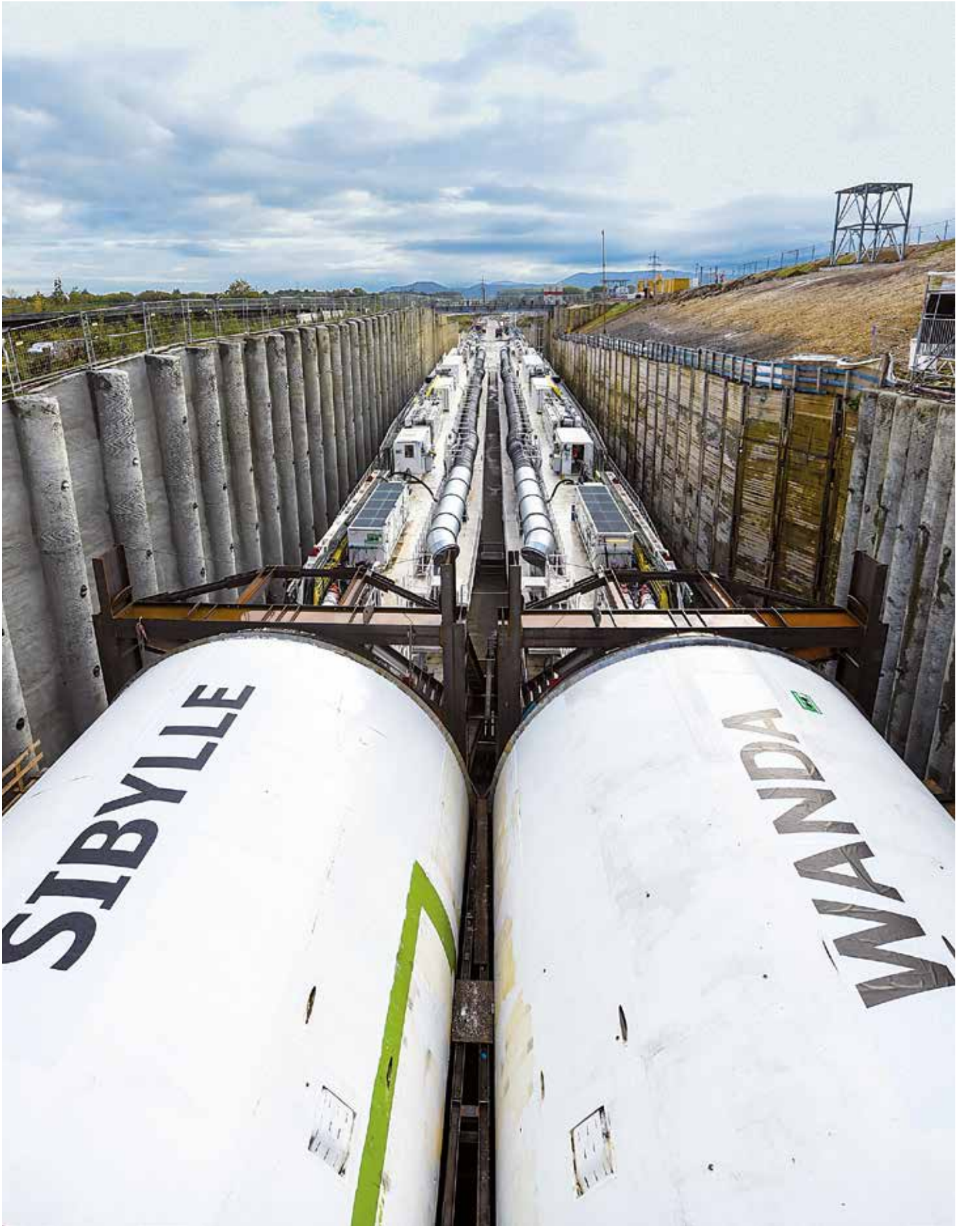
**Für den Albvorlandtunnel setzt die Bahn erstmals in der Geschichte des Projekts zwei XXL-Bohrmaschinen gleichzeitig ein. Auf ihrer Reise durch den Berg werden „WANDA“ und „Sibylle“ von guten Wünschen begleitet.**

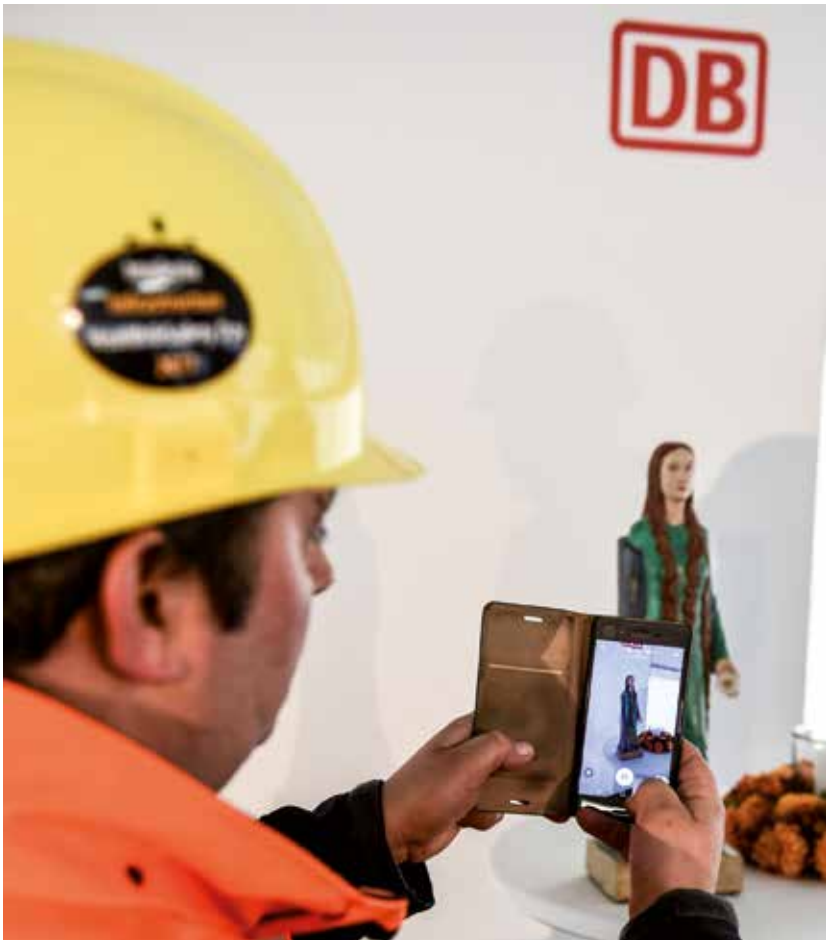
Oben auf dem Steg stehen die Festgäste in bester Feiertagslaune und gespannter Erwartung, unten ruhen Seite an Seite die beiden Schwergewichte, um die sich alles dreht an diesem Tag. Ein wenig sehen sie aus wie zwei gigantische weiße Wale, die sich anschicken, ihre Bahnen zu ziehen. Auf dem einen steht in schwarzen Lettern „WANDA“, der andere hört auf den symbolträchtigen Namen „Sibylle“. Nass sind die beiden auch schon, nicht vom Wasser allerdings, sondern vom Schaumwein, der gerade über sie vergossen wurde. Eine Taufe nach Bergmannsart, unter den Augen der heiligen Barbara, die für den nötigen Beistand sorgen soll.

Eine gute Portion Respekt vor den Naturgewalten schwingt trotz modernster Technologie immer mit, wenn Tunnel gegraben werden und Menschen ihren Fuß dorthin setzen, wo vor ihnen noch niemand war. Das ist überall zu spüren an diesem Tag, und das ist auch gut so, wie etwa auch Nicole Hoffmeister-Kraut findet, die baden-württembergische Wirtschaftsministerin und Namensgeberin für den Albvorlandtunnel, dessen Baubeginn an diesem Tag gefeiert wird. Der Eisenbahnbau stehe schon immer für Fortschritt und Wohlstand, schon deshalb stehe sie mit ihrem Namen gerne als Patin bereit, so die CDU-Politikerin in ihrem Grußwort vor gut 400 geladenen Ehrengästen. „Einen Tunnel zu bauen ist harte Präzisionsarbeit, für die es viel Wissen, Geschick und auch Mut braucht. Das gute Gelingen liegt dabei aber nicht ausschließlich in der Hand von Menschen.“

Als Tunnelpatin ist es dabei auch an ihr, die notwendige Zuversicht auszustrahlen und ein wenig das Glück heraufzubeschwören, das all jene begleiten soll, die in den nächsten anderthalb Jahren ihre Arbeit unter Tage verrichten. „Ich bin mir der großen Tradition und Bedeutung bewusst, gerade deshalb habe ich das Amt sehr gerne übernommen“, sagt die Ministerin Nicole Hoffmeister-Kraut an die Adresse der Mineure gerichtet, die gleich darauf das Steigerlied singen, das für die Hoffnung steht, nach der harten und mitunter gefährlichen Arbeit im Berg wieder unbeschadet das Tageslicht zu sehen. „Glück auf, Glück auf, der Steiger kommt.“

An guten Wünschen und segnenden Worten fehlt es nicht an diesem Tag, der ein ganz besonderer ist in der Geschichte des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Zum einen ist der rund acht Kilometer lange Albvorlandtunnel das letzte unterirdische Bauwerk größerer Art, mit dem nun auf der Neubaustrecke begonnen wurde. Im Boßlertunnel hat die Vortriebsmaschine namens „Käthchen“ bereits Ende vergangenen Jahres das Filstal und damit das Tageslicht erreicht. Und auch im Steinbühltunnel sowie im Albabstiegstunnel in Ulm hat die Bahn längst zu Durchschlagsfeiern geladen. Eine Besonderheit ist der Albvorlandtunnel aber vor allem deshalb, weil für den Bau


SIBYLLE
WANDA




der beiden Röhren erstmals im gesamten Projekt gleich zwei Tunnelbohrmaschinen im Parallelbetrieb zum Einsatz kommen. Annähernd 20 Millionen Euro kosten die baugleichen Zwillinge aus dem Hause Herrenknecht jeweils, „dafür kann der Tunnel wesentlich schneller vorangetrieben werden", betont denn auch Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn, der den Reigen der Redner eröffnet. „Es ist ein Projekt der Superlative, das immense verkehrliche Vorteile bringen wird!"

Zuvor hatte der Bahnvorstand unter anderem Martin Herrenknecht begrüßt, den Unternehmer und Firmenpatron aus Schwanau, dessen Vortriebsmaschinen sich 15 bis 20 Meter pro Tag tiefer in den Berg graben sollen. Etwa anderthalb Jahre haben die Planer als Bauzeit angesetzt, um die Röhren vom Portal Ost bei Kirchheim nach Wendlingen aufzufahren. In der Südröhre beginnen die Arbeiten zuerst, mit etwa vier Wochen Abstand folgt der zweite Bohrgigant auf der rechten Seite hinterher. Mehr als 600 Mineure, Ingenieure, Planer, Geologen und andere Fachkräfte gehören zum Team, das verantwortlich ist für den Bau des Albvorlandtunnels, der hinterher zu den zehn längsten Tunnelbauwerken in Deutschland gehören wird. Die Baukosten belaufen sich auf 380 Millionen Euro. Einen guten Teil dieses Geldes steuert das Land Baden-Württemberg mit seinem Anteil an der Neubaustrecke bei, so Guido Wolf, der als Minister der Justiz und für Europa die Landesregierung beim Festakt in Kirchheim vertritt. Das Geld sei gut angelegt, so Wolf. Schließlich handele es sich bei der Neubaustrecke um ein „Bahnprojekt von europaweiter Bedeutung", von dem insbesondere die Menschen in Baden-Württemberg profitieren würden. Zudem würde ein großer Teil der Mittel im Land bleiben, was ihn natürlich ganz besonders freue. Neben großen Unternehmen wie Herrenknecht seien auch viele mittelständische Betriebe entlang der Neubaustrecke zum Zug gekommen.

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 den Albaufstieg bei Geislingen hinauf. Alleine auf der Strecke Stuttgart–Ulm halbiert sich durch diese enorme Beschleunigung die Fahrzeit auf rund eine halbe Stunde. Nach dem kompletten Ausbau der West-Ost-Trasse, von der die Neubaustrecke ein wichtiges Teilstück ist, werde sich die Fahrzeit von Paris nach Bratislava von zwölf auf nur noch acht Stunden verkürzen. „Das ist eine echte europäische Erfolgsgeschichte", sagt Minister Guido Wolf.

Dem können sich die anderen Redner des Tages nur anschließen, darunter Norbert Barthle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und offizieller Vertreter der Bundesregierung in Kirchheim unter Teck. Die Neubaustrecke sei gleichzeitig die entscheidende Weichenstellung für ein modernes Schienensystem in Deutschland, betont er. „Mit dem heutigen Baubeginn kommen wir erneut ein großes Stück auf der Strecke Wendlingen–Ulm voran", so der CDU-Politiker, der als gebürtiger Schwabe schon bei etlichen Tunnelanstichen zu Besuch in seiner alten Heimat war. „Ich komme immer wieder gerne zu solchen Gelegenheiten, wenn es wie hier um ein Bauwerk der Superlative geht", sagt er. Am Ende heiße es: „Kürzere Fahrzeiten für Personenzüge und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr."

Ein Fortschritt, hinter dem auch die Kirchheimer Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker und der Wendlinger Rathauschef Steffen Weigel trotz der vielen Baustellen in ihren Kommunen uneingeschränkt stehen, wie beide vor Ort betonen. Das gute Miteinander sorge dafür, dass die Belastungen im Rahmen bleiben, sagt Steffen Weigel. Und Angelika Matt-Heidecker wünscht sich von der Bevölkerung, wie sie sagt, das Projekt trotz der vorübergehenden Einschränkungen mitzutragen. Gleichwohl nutzen die Kommunalpolitiker aus den angrenzenden Städten die Gelegenheit, um ihren politischen Wünschen für die Zukunft Nachdruck zu verleihen: Den Bau der Großen Wendlinger Kurve und den Ringschluss

des S-Bahn-Netzes von Kirchheim auf die Filder und insbesondere zum Landesflughafen in Angriff zu nehmen. „Wir unterstützen den Bau des Albvorlandtunnels als wichtiges Schienenprojekt und wünschen einen guten, unfallfreien Verlauf“, erklärt Bürgermeister Steffen Weigel: „Darüber hinaus erhoffen wir uns als Kommune in der dicht besiedelten Region Stuttgart auch Impulse für den schienengebundenen Nahverkehr.“

Die Botschaft ist auch bei der Landesregierung angekommen. „Straßen, Schienen und Wasserwege sind und bleiben die Lebensadern einer prosperierenden Wirtschaft“, sagt Nicole Hoffmeister-Kraut. Als Wirtschaftsministerin und Tunnelpatin leiste sie daher gerne ihren Beitrag dazu, das Bewusstsein für die Bedeutung großer Infrastrukturprojekte wie etwa der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und Stuttgart 21 weiter zu schärfen. Der Bau des Albvorlandtunnels, der Ende 2015 an das Schweizer Unternehmen Implenia vergeben wurde, ist dabei ein ganz zentraler Teil der Neubaustrecke, der wesentlichen Anteil an der Beschleunigung hat.

Zu dem Abschnitt gehören neben den beiden Röhren selbst auch noch ein knapp 500 Meter langer Tunnel an der so genannten Kleinen Wendlinger Kurve sowie die unterirdische Güterzuganbindung bei Wendlingen. „Wir freuen uns, einen Beitrag zur neuen Strecke zwischen Stuttgart und Ulm leisten zu können, eine echte Alternative zum Auto und Flugverkehr“, sagt Anton Affentranger, CEO der Implenia AG, die vor knapp zwei Jahren die Tiefbausparte des Mannheimer Bau und Dienstleistungskonzerns Bilfinger übernommen hat und als größter Baukonzern der Schweiz unter anderem auch am Gotthard-Basistunnel in Sedrun aktiv war.

Nun bohrt das Unternehmen zum ersten Mal in seiner Geschichte einen Tunnel durch die geologischen Formationen der Schwäbischen Alb, die ihre eigene Geschichte hat. Unter anderem geht es auf dem Weg hinunter nach Wendlingen durch schwarzen Jura, der vor 200 Millionen Jahren aus Meeresablagerungen entstanden ist. Kein Problem für die speziell gefertigten Schneidräder der beiden Bohrgiganten, die das Gestein nicht etwa zersägen, sondern durch den hohen Anpressdruck von 25 Tonnen regelrecht sprengen. Ein Wunderwerk der Technik – das gleichwohl gute Wünsche und segensreiche Worte gerne mitnimmt auf seinem Weg. „WANDA“ hat ihren Namen dabei im Rahmen eines Wettbewerbs von der Klasse 8b der Johannes-Kepler-Realschule in Wendlingen erhalten. Ein Akronym, das für „Wendlingen am Neckar durchs Albvorland“ steht. Die zweite Maschine wiederum hat ihren Namen von einer bekannten Sagengestalt aus der Region, der wohltätigen „Sibylle von der Teck“.

www.be-zug.de/albvorlandtunnel

# IM BILDE

1

2

3

4

**Von Stuttgart nach Ulm zieht sich eine der größten Baustellen Europas. Grund genug, den Gang der Dinge zu dokumentieren.**

Es begab sich am 8. Dezember 1921, als Fred R. Barnard in einer englischen Zeitschrift für den Gebrauch von Bildern in Werbeaufdrucken auf Straßenbahnen warb. Er tat es mit den Worten: „One look is worth a thousand words." Diese Erkenntnis setzte sich bald schon überall auf der Welt durch: „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte." Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist in ungezählten Zeitungsspalten beschrieben und kommentiert worden. Seit die Bagger auf den Baustellen sind, sieht man zunehmend Passanten mit Fotoapparaten. Sie machen Schnappschüsse, dokumentieren den Fortgang der Arbeiten und konservieren ihre Eindrücke.

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

❶ Neubaustrecke an der A 8 bei Dornstadt ❷ Fachwerkbrücke Ulm ❸ Hobbybaggerfahrer beim Tag der offenen Baustelle ❹ Führung im Boßlertunnel ❺ Blick auf die Baustelle im Filstal
❻ Baustelle Neckarbrücke in Bad Cannstatt ❼ Tunnelbohrmaschinen bei Kirchheim/Teck ❽ Tag der offenen Baustelle, Albvorlandtunnel ❾ Licht am Ende des Steinbühltunnels

## IM BILDE

PORTRÄT

# Es ist angerührt

**Bereits als Student hat Stephan Godel in den frühen 90er Jahren sein erstes Betonwerk gebaut. Heute gehört sein Unternehmen zu den Branchenführern. Auch für Stuttgart 21 sind seine Rezepturen derzeit gefragt.**

Es gibt nicht viele, die ihr Meisterstück schon als Praktikant abliefern. Noch seltener kommt es vor, dass solche außergewöhnlichen Menschen in aller Bescheidenheit und eher beiläufig davon erzählen. Im Falle von Stephan Godel, der dieser seltenen Spezies zweifellos angehört, geht es immerhin um ein ausgewachsenes Betonwerk, dass er Anfang der neunziger Jahre während der beiden Praxissemester seines Bauingenieurstudiums Strich für Strich konstruiert und gezeichnet hat. Ein volles Jahr hatte der junge Student über seinen ambitionierten Plänen gesessen, die eigentlich ein Fall für Maschinenbauer sind. Abgehalten hat das den werdenden Bauingenieur derweil nicht. „Wenn man Spaß an der Sache hat und Interesse mitbringt, dann kommt auch etwas dabei heraus“, sagt er.

Bei Stephan Godel ist von beidem reichlich vorhanden, weshalb er es auch nicht bei der reinen Zeichnerei belassen hat. Noch während des Studiums an der Fachhochschule Stuttgart ließ er die Anlage auf einem Grundstück seiner Eltern in Stuttgart-Weilimdorf exakt nach seinen Plänen praxistauglich bauen. Und im achten Semester begann er zwischen Vorlesungen und Prüfungen nebenbei, in seiner eigenen Mischanlage im großen Stil Beton zu produzieren.

Mehr als 25 Jahre liegt die Geburtsstunde seines Unternehmens im Jahr 1991 zwischenzeitlich zurück, aus dem Studenten von einst ist mit der Zeit ein ungewöhnlich erfolgreicher Firmenchef geworden, der sich in einer hart umkämpften Branche nicht nur bundesweit einen viel beachteten Namen gemacht hat. Sein selbst konstruiertes Betonwerk, dem im Laufe der Zeit zahlreiche weitere folgten, verrichtet mit seinen markanten Silos noch heute zuverlässig seinen Dienst. „Als erstes seiner Art ist es natürlich etwas ganz besonderes für mich“, sagt Godel, der die Anlage vor einiger Zeit hat komplett überholen lassen. „Der Teileverschleiß in solch einer Anlage ist enorm“, sagt er.

Trotz voller Auftragsbücher lässt es sich der viel beschäftigte Firmenchef an diesem Vormittag nicht nehmen, selber über das Betriebsgelände in Weilimdorf zu führen und zu erklären, worauf es beim Anrühren des grauen Konstruktionsbaustoffs ankommt, an dem sich in trockenem Zustand selbst Betonköpfe vergeblich abarbeiten. Beton ist nicht gleich Beton. Das Grundrezept ist im Prinzip einfach. Was man für Beton braucht, das liefert die Natur: Zement aus Kalkstein und Ton und als so genannte Gesteinskörnung Sand, Kies, Splitt und schließlich Wasser. Der Zement spielt dabei die entscheidende Rolle, denn er bildet zusammen mit dem Wasser den Zementleim, der die Gesteinskörnung verbindet und dadurch erst ein hartes Gestein entstehen lässt. Auf die Mischung kommt

BETON

es also an. Denn durch die Vielfalt der Mischungen lassen sich die Eigenschaften des Betons den jeweiligen Anforderungen anpassen. Unterschiedliche Betonzusammensetzungen ergeben folglich verschiedene Betonarten. Wie schwer oder leicht, druckfest oder wärmedämmend Beton jeweils sein muss, hängt in erster Linie davon ab, welche Eigenschaften gefordert sind: Tragfähigkeit oder Sicherheit, Wärmeschutz, Feuchteschutz, Brand- oder Schallschutz.

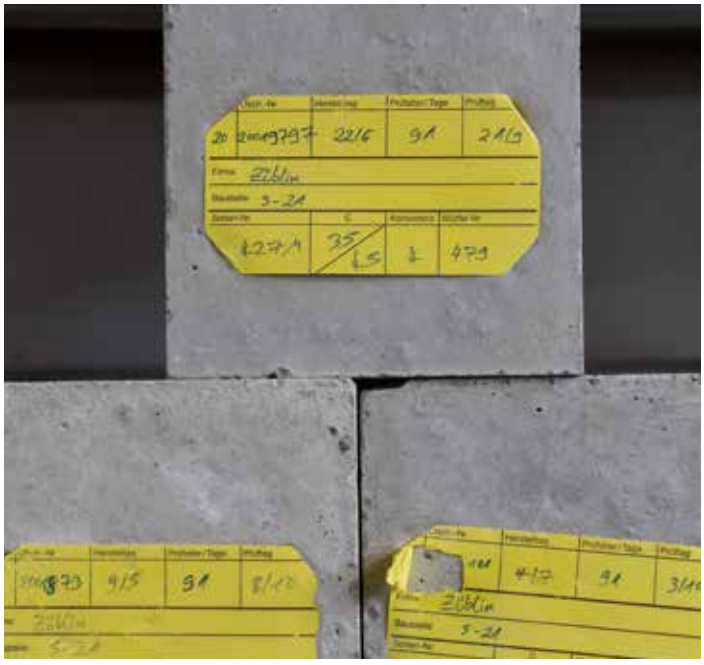
Bis zu 120 Kubikmeter Beton pro Stunde können in Godels Anlage aus den Rohstoffen zusammengemischt werden. Knapp acht Kubikmeter passen in einen Betonmischer, mit dem die schnell verderbliche Ware angeliefert wird. Maximal 90 Minuten Zeit bleiben, um den angerührten Betonbrei an seinem Bestimmungsort zu verarbeiten. Mitunter auch weniger. Rohstoffe wie Sand, Kies oder Zement könne man auch aus der Ferne vertreiben und zur Not aus Indonesien liefern lassen, sagt Godel. Im Betongeschäft müsse man so nah wie möglich an der Materie sein und über jedes Detail Bescheid wissen. Vom Loch, in das der Beton gegossen wird, bis hin zum aktuellen Stau, der den beiden Mitarbeitern in der Schaltzentrale der Mischanlage auf den Monitoren angezeigt wird.

Die Aufträge, die tagtäglich in den Godelschen Anlagen im Großraum Stuttgart abgearbeitet werden, reichen von der Gartenmauer eines Privatmanns bis zum Großprojekt bei Daimler. 15 eigene Betonwerke betreibt das Unternehmen mittlerweile in der Region um die Landeshauptstadt, zwei Drittel der Produktion aus diesen Werken werden im Raum Stuttgart verbaut. Der Rest wird im erreichbaren Umkreis im Südwesten ausgeliefert, von Metzingen über Reutlingen bis Heilbronn. Zu diesem Standardliefergebiet, das von den festen Werken aus erreichbar ist, kommen so genannte mobile Betonmischanlagen, die Stephan Godel überall dort aufbauen lässt, wie er sagt, wo Großprojekte abgewickelt werden.

Die Referenzliste, auf die der 49 Jahre alte Unternehmer zwischenzeitlich verweisen kann, liest sich dabei wie das Who is Who der prominenten Gebäude und berühmten Bauwerke. Die Landesmesse auf den Fildern, das Stuttgarter Mercedes-Museum, die Europäische Zentralbank in Frankfurt, das Kernkraftwerk Neckarwestheim, die Königsbaupassagen in Stuttgart, das Porsche-Museum, die neue Stadtbibliothek der Landeshauptstadt, die Porsche-Arena, EnBW-City im Fasanenhof – all das und vieles mehr wurde mit Beton aus dem Hause Godel gebaut. In fast allen Fällen haben sich die Tüftler aus der Forschungsabteilung dafür eigene Rezepturen erdacht, um die individuellen Anforderungen bestmöglich erfüllen zu können. Besonders anspruchsvoll war beispielsweise der Bau des Emscher-Abwassertunnels im Ruhrgebiet, mit 40 Kilometer Länge Europas größtes Projekt dieser Art, für den die Firmenforscher zusammen mit der Universität Berlin einen säurewiderstandsfähigen Beton entwickelt haben. Für die drei Stützen des Porsche-Museums wiederum, auf denen das markante Gebäude ruht, war ein hochfester und selbstverdichtender Beton gefragt. Dank dieser Neuentwicklung konnte auf sonst obligatorische Rüttler verzichtet werden. „Wir haben die Stützen am Stück betoniert, ohne dass der Beton zwischendurch verdichtet werden musste. Heute ist das Verfahren weit verbreitet“, sagt Stephan Godel.

Strahlend weiß, porenlos rein und erhöht brandbeständig – so lauten die Anforderungen an den Beton, den Stephan Godel derzeit in größeren Mengen in den Stuttgarter Talkessel liefern lässt. Eigens kreiert worden ist diese Spezialrezeptur für die stilprägenden Kelchstützen des neuen Durchgangsbahnhofs von Stuttgart 21, den sich der Düsseldorfer Architekt Christoph Ingenhoven erdacht hat. Feinster Sand vom Rhein, Splitt aus Stuttgart, spezielle Bindemittelmischungen aus Weißzement, hochgeschlackter Normalzement und helle Zusatzstoffe gehören zu den überwiegend regionalen Zutaten, aus denen der Beton für die bautechnisch anspruchsvollen Kelchstützen angerührt wird. Auch das Bahnhofsbauwerk selbst mit seinem Süd- und Nordkopf wird aus Godelbeton gebaut. Gleiches gilt unter anderem für den Cannstatter Tunnel im Planfeststellungsabschnitt 1.5, die neue Brücke über den Neckar sowie den Tunnel bei Denkendorf.

Knapp 2,5 Millionen Kubikmeter Beton werden auf den Stuttgart-21-Baustellen im Stadtgebiet insgesamt verbraucht, gut die Hälfte davon stammt aus den beiden mobilen Mischanlagen von Stephan Godel, die im Stadtgebiet aufgebaut wurden, um den Beton schnell und umweltfreundlich über eigene Baustraßen anliefern zu können. Dass er damit der Hauptlieferant von Beton für das Bahnprojekt Stuttgart 21 ist,



freut den Unternehmer aus dem Schwabenland ganz besonders und erfüllt ihn mit einer guten Portion Stolz, wie er sagt. „Wir gehören zu dieser Stadt und sind von ganzem Herzen Stuttgarter“, sagt der Firmenchef, „das ist bei uns im ganzen Unternehmen zu spüren“.

Wirklich verwunderlich ist dieser Aufstieg zu einem der wichtigsten und gefragtesten Betonlieferanten im Land derweil nicht, wenn man die frühen Kindergeburtstage von Stephan Godel als Maßstab nimmt. Als Sohn einer Bauunternehmerfamilie aus Vaihingen-Enz hatte er zu solchen Anlässen mit seinen kleinen Gästen meist Baustelle oder Betonwerk gespielt, wobei er schon damals stets der Chef war, wie er erzählt. Seine Cousins und Cousinen waren die fleißigen Mitarbeiter, die er disponiert und mit einem Lieferzettel zum Sand holen in den Keller geschickt hat. „Ich bin mit all dem aufgewachsen“, sagt er.

Als Schüler jobbte Godel später in einem Steinbruchbetrieb, einem seiner heutigen Lieferanten, und half dabei schon früh, im Baustofflabor neue Rezepturen zu entwickeln. Mit 16 Jahren wurde er nachts und an Wochenenden bereits als Mischmeister eingesetzt. „Das waren sehr lehrreiche und sehr prägende Jahre“, sagt Godel, der heute dank seiner Erfolgsrezeptur einiges erreicht hat: 270 Mitarbeiter, knapp 200 Lastwagen, 22 Mischanlagen und ein Produktionsvolumen von etwa 1,5 Millionen Kubikmeter Beton pro Jahr. Zum Vergleich: In ganz Deutschland werden jährlich rund 45 Millionen Kubikmeter produziert. Dominiert wird der Markt dabei von einigen wenigen großen Zementkonzernen, die als Global Player weltweit tätig sind. „Von den mittelständischen Familienunternehmen stehen wir bundesweit mit an der Spitze.“

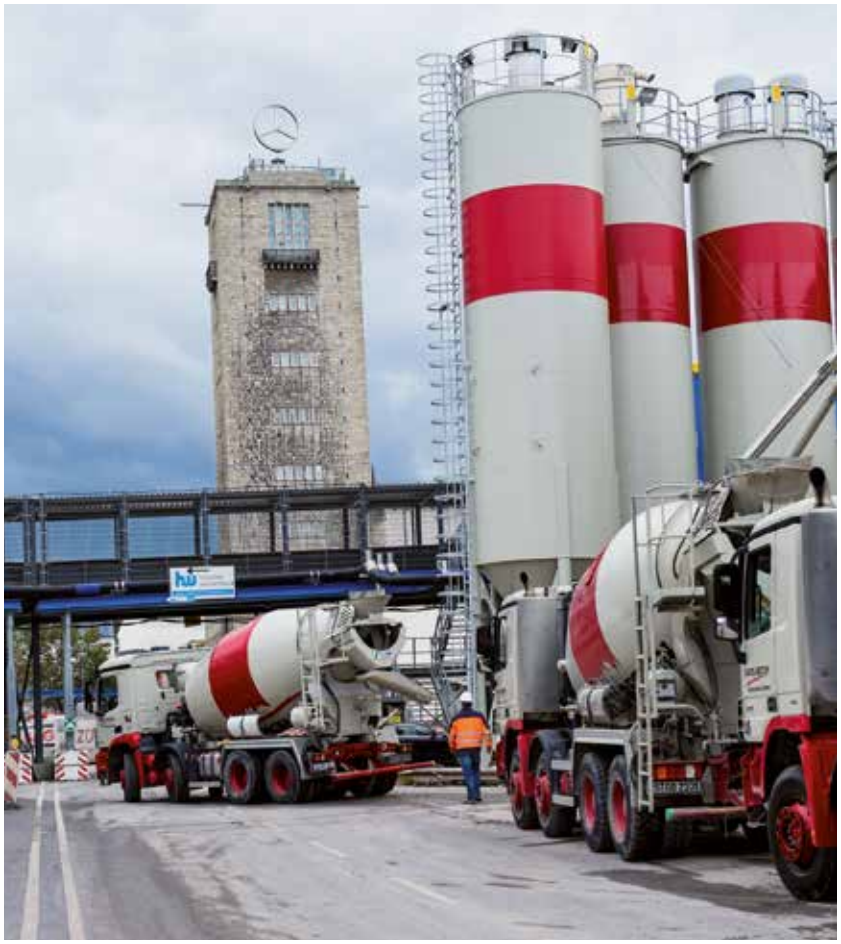
Erobert hat sich das Stuttgarter Unternehmen diesen Platz mit einer gehörigen Portion Leidenschaft, die den Firmenchef seit jeher antreibt und auf die Mitarbeiter übertragen wird. Der Anspruch sei, das beste Preis-Leistungs-Verhältnis anbieten zu können, das insbesondere durch die individuelle Betreuung der Kunden und die Qualität des Produkts erzielt werde, so Stephan Godel. Im Unterschied zu den großen Konzernen könne sein Unternehmen schnell und flexibel reagieren, zudem sei er als Entscheider jederzeit erreichbar. „Wenn irgendwo der falsche Beton eingefüllt wurde, ist nicht viel Zeit, um eine Entscheidung zu treffen, was jetzt zu tun ist“, betont Godel, bei dem das Telefon mitunter auch nachts um drei klingelt.

Er schätzt in solchen Fällen die kurzen Wege, weshalb er mit seiner Frau und seinen beiden Kindern direkt hinter dem Firmensitz in Weilimdorf wohnt. Andererseits scheut er aber auch nicht davor zurück, sein Erfolgsrezept an einem beliebigen anderen Ort auf der Welt zu erproben. So hat Stephan Godel beispielsweise jüngst mit seinen Mitarbeitern innerhalb von drei Wochen auf den Philippinen eine Feldfabrik hingestellt, die zwischenzeitlich in Betrieb genommen wurde. In den nächsten zwei Jahren werden dort Tübbinge für einen Tunnel in Manila produziert. Zu den entlegeneren Standorten gehört zudem das Nachbarland Polen, in dem das baden-württembergische Unternehmen eine eigene Niederlassung betreibt.

Sich auf fremdem Terrain zurechtzufinden, hat Godel schon früh gelernt. Anfang der 90er Jahre, also kurz nach dem Mauerfall, baute er als junger Unternehmer zu Zeiten des Wiederaufbaus zwei Betonwerke in Dresden und betrieb diese zusammen mit einem Bauunternehmen aus Stuttgart. Anders als der Großteil der Konkurrenz verkaufte er die Werke aber rechtzeitig genug, um nicht von der plötzlichen Bauflaute erwischt zu werden. Die Gunst der Stunde nutzte der findige Unternehmer dann, um seine Marktposition in der Region Stuttgart auszubauen, während viele der Mitbewerber mit Nachwuchsproblemen und gegen den Konkurs kämpften. Einen kleinen Teil des notwendigen Startkapitals hatte Godel unter anderem auf dem Konto, weil er noch zu Studentenzeiten seine ersten Konstruktionspläne mitsamt bereits gefertigter Teile an einen Zementkonzern verkaufen konnte, der direkt nach der Wende ein Betonwerk bauen wollte. Ein willkommener Glücksfall zur damaligen Zeit.

Zum Gegenteil hätte sich indessen ein Vorwurf auswachsen können, der vor einigen Jahren gegen das Stuttgarter Unternehmen erhoben wurde: minderwertigen Beton zu liefern und mit den Rezepturen zu tricksen. Dass der Weg zu immer neuen Ufern mitunter außerhalb der zementierten Normen führt, liegt für Stephan Godel in der Natur der Sache. Worte wie Gewinnmaximierung führt er hingegen nicht in seinem Firmenvokabular. „Wir sind uns unserer Verantwortung, bei allem was wir tun, bewusst“, sagt er. Heute hat der Familienvater genug Abstand zu der „medialen Hetzkampagne“, wie er sagt. Damals hat er etliche schlaflose Nächte verbracht. Schließlich war Beton für ihn nie eine zähe graue Masse, sondern immer schon mehr. „Ich lebe und verstehe das Produkt Beton, es ist in mir und ein Teil von mir“, sagt Godel, den immer noch die gleiche Leidenschaft antreibt, mit der er einst als Student sein erstes Betonwerk konstruiert und gezeichnet hat. Das Meisterwerk eines Praktikanten.

**www.be-zug.de/godel**



REPORTAGE

# Monument für die Zukunft

**85 Meter hoch und 500 Meter lang: die Bahnbrücke über das Filstal wird im besten Wortsinn überragend. Eine Augenweide auf der Schwäbischen Alb soll sie werden. Ein Baustellenbesuch.**

Alles fügt sich in die Landschaft. Die riesigen Pfeiler in die steile Hanglage. Der Überbau, der das Tal überspannt, durch das sich gemächlich die Fils schlängelt. Futuristisch mutet es an, wenn der Zug aus dem Tunnelportal gleitet, über das neue Bauwerk schwebt und Sekunden später im nächsten Tunnel verschwindet.

Tunnel – Brücke – Tunnel, das ist der Dreiklang der Filstalbrücke. Igor Zaidman kennt diese Bilder. Er hat sie ja schon oft gesehen – die 3D-Animationen, die eindrücklich vor Augen führen, wie anmutig der Brückenschlag in die Zukunft an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm einmal sein wird. Die Gegenwart ist allerdings noch eher grau, jedenfalls an diesem Spätseptember-Nachmittag. Und der Projektteamleiter Technik sitzt nicht im Kino, sondern bewegt sich in der Wirklichkeit, genauer auf einer anspruchsvollen Großbaustelle. In Händen hält er einen Bauplan. Zweidimensional im Maßstab von 1:750 und sauber foliert, damit der Regen das Papier nicht aufweichen kann.

Vom Portal Buch aus lässt Zaidman seinen Blick von der Nordwestflanke aus über die mächtige Baustelle zwischen der Gemeinde Mühlhausen im Täle und der Stadt Wiesensteig schweifen. Hier werden einmal, einen Steinwurf vom stockenden Autobahnverkehr entfernt, die Züge vom Boßlertunnel mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 Stundenkilometern über das Filstal in den Steinbühltunnel fahren. Eine Vision, mit der sich schon zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts Ingenieure beschäftigt haben, als Stuttgart 21 bei Weitem noch kein Thema war. Schon damals kursierten Zeichnungen für eine Eisenbahnbrücke über das Filstal, wie jene des Baubüros Wiesensteig von 1934. Damals freilich scheiterte die Umsetzung an technisch nicht zu bewältigenden Schwierigkeiten. Inzwischen ist die Ingenieurskunst weiter gediehen.

Ein fürwahr faszinierendes Projekt, auch und gerade für Igor Zaidman. Mit einem Ortstermin, so erinnert er sich, begann die Vision Filstalbrücke konkret für ihn. Seit dem Ausschreibungsverfahren ist der 42-jährige Ingenieur, der in Katar einst an der Erstellung eines sechs Kilometer langen Einkaufszentrums beteiligt war, bei Stuttgart 21 dabei. Im Sommer 2012 war es, als er mit seinen Bauingenieurskollegen dort unten im Grünen stand und vor lauter Bäumen die Autobahn nicht sah. Nur zu hören waren die Autos und Lastwagen, die den berüchtigten Albaufstieg bewältigten. Das Rauschen der A 8 ist geblieben. Zum Soundtrack inmitten der Schwäbischen Alb gehört aber ebenso das Blöken der Schafe, die noch immer hier weiden. Zu sehen ist nun nach der Rodung und den vielen Vorarbeiten nicht nur die Blechkarawane, wie sie von Stuttgart Richtung Ulm zieht. „Wir haben alle

infrastrukturellen Vorabmaßnahmen erledigt, auch die sieben Baugruben sind nahezu komplett ausgehoben und sämtliche Tiefgründungen der Pfeilerfundamente erstellt“, sagt Igor Zaidman. Ein kleines Netz von asphaltierten Baustraßen, die an die B 466 und L 1200 angeschlossen sind, umspannt die Baustelle. Ein Radweg wurde verlegt, eine Behelfsbrücke über die Fils hochgezogen. Alles umweltgerecht im sensiblen Bereich eines Naherholungs- und Wasserschutzgebietes.

Auch der erste Brückenpfeiler steht, der zweite wird demnächst fertig. Imposant ragt der Hauptpfeiler mit seinen 40 Metern in den Himmel. Doch im Grunde ist das nicht einmal die halbe Wahrheit. Bis zu 85 Meter hoch wird die Filstalbrücke mit ihren Aufbauten sein. Damit zählt sie zu den drei höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland und stellt alle Beteiligten vor gewaltige Herausforderungen. Architekten, Bauingenieure, Statiker, Geologen, Bauspezialisten – sie alle sind enorm gefordert. „Das Besondere an der Filstalbrücke ist die semi-integrale Bauweise“, sagt Zaidman. Das bedeutet, dass die Pfeiler monolithisch mit dem Überbau verbunden sind und das knapp 500 Meter lange Bauwerk robust machen. Schließlich muss dieses auch die Vollbremsung eines Schnellzugs aushalten. Die Horizontalkräfte, die dabei entstehen, sollen unter anderem mit Hilfe von hydraulischen Bremsdämpfern über Widerlager in den Baugrund abgetragen werden.

Eine maximale Tiefe von 25 Metern in die Erde hinein ist bei den Gründungen der letztlich zehn Brückenpfeiler vorgesehen. Eigentlich sind es sogar 18 Stützen. Acht Hilfspfeiler aus Stahlgitterkonstruktionen werden aber wieder abgebaut, sobald sie ihren Dienst erfüllt haben. Stehen bleiben auf jeder Seite jeweils zwei Pfeiler mit dem typischen Merkmal einer sogenannten Y-Bogen-Brücke. Denn zu den Besonderheiten der Filstalbrücke gehört auch, dass sie quasi doppelt gebaut wird, weil es sich bei dem Gesamtkunstwerk um zwei eingleisige Brücken handelt. Die eine führt die Eisenbahn auf schnellstem Wege von Stuttgart auf die Albhochfläche hinauf, um nach München zu gelangen – und die andere wieder herunter.

Ingenieur Igor Zaidman (rechts) im Gespräch mit Polier Uli Auer

Insgesamt 30 Meter liegen die Gleise auseinander. „Durch diese extrem schlanke Bauweise ist es auch sehr schwierig, dort oben mit dem Material umzugehen oder es zu lagern“, sagt Uli Auer. Er muss es wissen. Seit 1984 arbeitet der mittlerweile 57-jährige Polier für das Bauunternehmen Max Bögl, das 2013 den Zuschlag für das 53-Millionen-Euro-Projekt erhalten hat. Altgedient ist Auer also, aber eine solch’ logistische Dimension wie im Filstal ist selbst für ihn neu.

Rund 55.000 Kubikmeter Beton, 7.700 Tonnen Stahl sowie 800 Tonnen Spannstahl werden für den Bau offiziell angegeben. Ein Baurädchen muss da ziemlich genau ins andere greifen, wenn es vorwärtsgehen soll. „Meine Erfahrungen sind bisher sehr positiv. Wir werden nicht alleine gelassen, wenn ein Problem auftaucht“, sagt Auer. In wenigen Wochen, wenn es im sogenannten Vorschubverfahren freischwebend mit dem Überbau in 50-Meter-Abschnitten weiter vorangeht, wird dann auch der Laie eine Brücke erkennen können. Dazu wird neben den beiden schon betriebenen Riesenkränen im Planungsabschnitt 2.2 des Infrastrukturprojekts demnächst ein dritter aufgestellt: 95 Meter hoch, um bis zu knapp 70 Tonnen schwere Elemente der Vorschubrüstung heben zu können.

Schwindelerregende Zahlen und Aussichten sind das, weshalb so manche Besucher schon bei der Anfahrt über die letzte steile Rampe blass geworden sind. „Aber die Bauarbeiter wachsen mit der Baustelle mit“, sagt Auer über die Hochbauartisten, die in 80 Meter Höhe zu Werke gehen. Nie würde der Polier jedoch einen der Männer zwingen, dorthin zu klettern, wo es einem den Atem verschlagen kann. Trotz Mehrfachsicherung ist ihm das zu gefährlich, weshalb sich der Brückenroutinier auf seine Erfahrung verlässt: Zum Glück gibt es Spezialisten im Team, die den heiklen Part freiwillig übernehmen und jedem Wetter trotzen.

Wind, Regen und Kälte setzen den unbekannten Helden des Brückenbaus im Herbst und Winter zu. In Spitzenzeiten werden es indes bis zu 150 Menschen sein, die an der Filstalbrücke nahe der Autobahnausfahrt Gruibingen beschäftigt sind. Ein enormer Personalaufwand, wobei ein Ziel alle Beteiligten an Baukilometer 48 verbindet: die Fertigstellung eines Traums. Im Jahr 2021 soll es soweit sein. Dann sollen die Züge nicht mehr virtuell über die Filstalbrücke fahren, sondern ganz real über das filigrane Monument.

**www.be-zug.de/filstalbruecke**

THEMA

# Natur bald wieder pur

**Am Albaufstieg verschwinden schon wieder die ersten Baugruben. Dort wird sichtbar, wie ein Großprojekt im Einklang mit ökologischen Belangen realisiert wird. Während drunten im Berg die Tunnel vollendet werden, beginnt darüber bereits die Renaturierung der Landschaften.**

Das Feld ist bereitet, droben in Hohenstadt, wo das Leben dem Rhythmus der Natur folgt. Auf einem der höchsten Punkte der Alb gelegen, hat man von hier aus nicht nur eine unverstellte Fernsicht über das Tal und die heimatliche Alblandschaft, die vom rauen Klima geformt wurde. An klaren Tagen sieht man vom beliebten Aussichtspunkt des Städtchens sogar die Zugspitze mitsamt der Alpenkette herübergrüßen. Gesegnet ist die malerische Landschaft zudem mit ihren Bodenschätzen, die sich in Gestalt von Äckern und Wiesen aneinanderreihen und das Fundament sind, auf dem hier seit Generationen viele Existenzen gründen. „Wir sind sehr froh, dass wir bald einen Teil dieser einzigartigen Landschaft an die Menschen zurückgeben können“, sagt Jörg-Rainer Müller.

Der Bauingenieur, der als Projektleiter für den gesamten Albaufstieg verantwortlich ist, hat an diesem Vormittag an jenen Ort geladen, der sinnbildlich für den rasanten Fortschritt des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm steht: Die einstige Baugrube Pfaffenäcker in Hohenstadt, in der im Frühjahr 2013 Spezialisten aus Österreich und Deutschland mit dem Bau des ersten Tunnels für die Zugtrasse zwischen Wendlingen und Ulm begonnen haben, dem 4847 Meter langen Steinbühltunnel, der durch karstiges Gestein hinunterführt Richtung Aichelberg. Knapp vier Jahre später ist nichts mehr zu sehen von der 25 Meter tiefen Grube, die zwischenzeitlich wieder aufgefüllt wurde. Noch in diesem Jahr soll auch der ursprüngliche Mutterboden wieder aufgetragen werden. „Die Renaturierung der beanspruchten Flächen ist ein enorm wichtiges Thema für uns, das wir mit sehr viel Aufwand und Sorgfalt betreiben“, betont Müller.

Gleiches gilt natürlich auch für die Arbeiten im Berg selber, die zwischenzeitlich weit vorangeschritten sind. Bereits Ende 2015 konnte einiges vor der Zeit der Durchschlag der Röhren gefeiert werden. Seither wird der Innenausbau des Steinbühltunnels vorangetrieben. Die Weströhre ist bereits fertig, in der Oströhre sollen bis Ende des Jahres die Arbeiten an der sogenannten Innenschale abgeschlossen werden. Anschließend müssen noch links und rechts die Bankette betoniert werden, in denen unter anderem die Rohre und Leitungen für den Bahnbetrieb verlaufen. Bis Mitte 2019 soll auch die letzte Ausbaustufe abgeschlossen sein, einschließlich der knapp 800 Meter langen Freistrecke, die sich an das Tunnelportal in Hohenstadt anschließt. „Der Steinbühltunnel ist ein Paradebeispiel für technische Perfektion und gute Zusammenarbeit aller Beteiligten“, so der gebürtige Berliner, der an der Technischen Universität München studiert und zuletzt viele Jahre für die Österreichische Bundesbahn am Semmering-Basistunnel mitgearbeitet hat. Seit knapp zwei Jahren gehört er nun zum Team am Albaufstieg.

Projektleiter Jörg-Rainer Müller (links) und Biologe Mathias Oesker

Ein Mann der ersten Stunde am Albaufstieg, an dem bis zu tausend Planer, Mineure, Fahrer und Bauingenieure ihren Teil beitragen, ist Dr. Mathias Oesker. Der 45-jährige Biologe hat die Landschaft rund um Hohenstadt schon im Jahr 2012 erkundet, lange bevor der erste Baum gefällt und der Boden zur Seite geschoben wurde. Sein Job im Projekt ist es, als ökologischer Bauüberwacher die Belange der Natur zu vertreten und die möglichen Auswirkungen der einzelnen Baumaßnahmen im Blick zu haben. Sein Arbeitsfeld umfasst dabei nicht nur den direkten Bereich der Baustellen selbst, sondern auch die Flächen drumherum. „Es ist vorteilhaft, die Landschaften im ursprünglichen Zustand gesehen zu haben, um die ökologische Funktion zu bewahren und sie später wiederherstellen zu können“, so Oesker, der als Mitarbeiter eines von der Bahn beauftragten Ingenieurbüros und Teil der Bauüberwachung die Natur im Blick hat.

Im Falle der Baugrube Pfaffenäcker oben in Hohenstadt wurden im Vorfeld der Arbeiten unter anderem zahlreiche Bodenproben entnommen, um den Humusgehalt und die einzelnen Schichtdicken zu bestimmen. Während der gesamten Projektphase haben die Bauüberwacher zudem das Monitoring fortgesetzt, das im Zuge des Planfeststellungsverfahrens begonnen wurde. Die Landschaft von Hohenstadt sei geprägt von Heckenstrukturen, die auch ein wichtiger Windschutz sind auf der rauen Alb. Einige dieser Hecken seien teilweise direkt über der Baugrube verlaufen, so Oesker. Um diesen wertvollen Lebensraum für Vögel und andere Tiere zu erhalten, habe man die Hecken umgepflanzt.

Diese und viele andere Maßnahmen werden allesamt festgeschrieben in der sogenannten Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung, die im Detail mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt und dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde vorgelegt wird. Unter anderem ist darin auch genau aufgeführt, welche Saatgutmischungen beim Wiederherstellen der Wiesen verwendet werden und mit welcher Technik der Boden später wieder eingebracht wird. Die Kunst liegt darin, die Kulturfähigkeit des Bodens zu erhalten und seine Strukturen nicht zu zerstören. So darf der zur Seite geschobene Oberboden maximal zwei Meter hoch zwischengelagert werden, damit nicht zu viel Druck entsteht und es zu Verdichtungen kommt. Der Unterboden, der zur anderen Seite geschoben wurde, kann bei dieser Methode maximal fünf Meter hoch gelagert werden. Wichtig sei zudem, so Oesker, dass der Boden nicht zu feucht wird und das Wasser ablaufen kann. Aus diesem Grund habe man auf dem Hohenstadter Originalboden eine Luzernen-Gras-Mischung gesät, da die Luzerne sehr tief wurzelt und das Wasser aus dem Boden zieht.

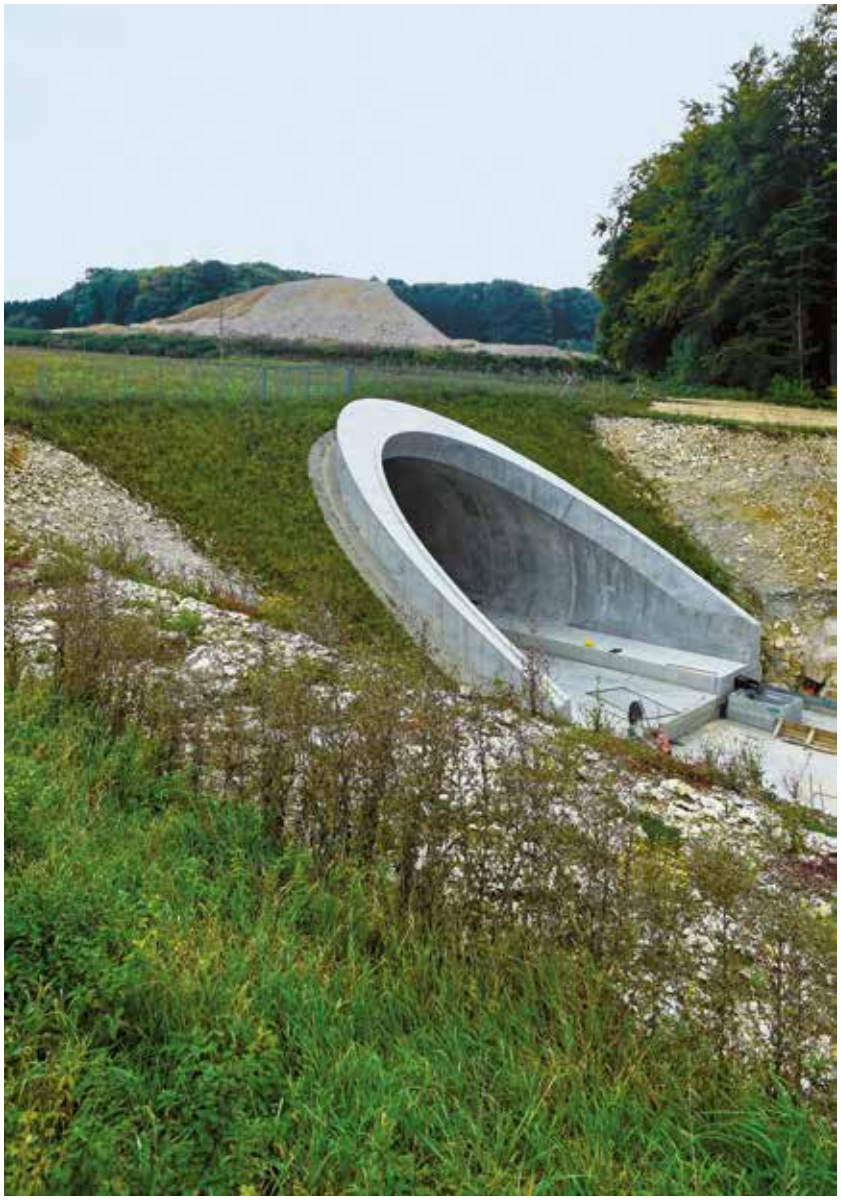
Derzeit liegt die Ausführungsplanung noch bei den Naturschutzbehörden zur Abstimmung. Ab Ende des Jahres, so hofft der engagierte Biologe, könne der Boden dann möglichst schonend wieder über der einstigen Baugrube aufgetragen werden. Wie schnell sich die Natur von Eingriffen erholt und im Zuge einer durchdachten und gelungenen Renaturierung zurückkommt, hat Mathias Oesker unter anderem im Bereich der Filstalbrücke erfahren, wo vor einiger Zeit auf einer Streuobstwiese ein Regenrückhaltebecken in den Boden eingelassen wurde. Im Herbst habe man den Boden wieder aufgetragen und die neuen Bäume gesetzt. Und im Juni habe er dort bereits die ersten streng geschützten Zauneidechsen gesehen, erzählt er.

Beispiele für gelungene Renaturierungen gibt es zwischenzeitlich etliche entlang der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm, von kleineren Maß-

nahmen, wie beim Tunnelportal Widderstall, bis hin zur umfangreichen Modellierung von ganzen Landschaften. So wurden im Zuge der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die je nach Flächenverbrauch vorgeschrieben sind, unter anderem größere Bereiche von Heideflächen befreit sowie Grasflächen angelegt. Gleichzeitig wurde am Albaufstieg ein Nadelwald in einen Laubwald umgewandelt und der Erlenbach renaturiert. All diese Maßnahmen sind bereits weitgehend erfolgreich abgeschlossen, an anderer Stelle wartet indes noch eine ganze Menge Arbeit auf die Landschaftsbauer. Dabei geht es insbesondere um das Umpfental bei Gruibingen, von dem aus ein 930 Meter langer Zwischenangriffsstollen für den Boßlertunnel gegraben wurde. Einerseits habe man von dort aus Erkundungsbohrungen durchgeführt, um Einblicke in die geologischen Formationen zu bekommen, erklärt Projektleiter Müller. Andererseits sei der Tunnel von dort aus ein kleines Stückchen vorgetrieben worden.

Zwischenzeitlich ist der Stollen bereits wieder mit Aushubmaterial verfüllt und von oben mit einer Betonplombe gesichert worden. Nun werden die Straßen und sonstigen Einrichtungen der Baustadt im Umpfental abgebaut. Auch hier ist detailliert und quadratmetergenau dokumentiert worden, wie die Landschaft vor dem Eingriff ausgesehen hat. Unter anderem haben die Biologen dazu Trollblumen und Traubenhyazinthen entnommen und über die Jahre kultiviert, um sie wieder auf ihrem Heimatboden anzusiedeln. „Dieses Tal wieder zurückzubauen und seinen ursprünglichen Zustand herzustellen, ist eine gewaltige Aufgabe und ein großer Schritt in Richtung Renaturierung“, betont Biologe Mathias Oesker.

Rund 750 Millionen Euro beträgt das Gesamtvolumen am Albaufstieg, ein Teil davon fließt in die Landschaften am Albaufstieg und ihre Pflege. „Es wird zurecht sehr viel Aufwand betrieben, damit die Natur zu ihrem Recht kommt“, sagt Projektleiter Jörg-Rainer Müller, seit knapp einem Jahr stolzer Vater. Der Sohnemann führt dem Bauingenieur seither immer wieder vor Augen, dass die Heutigen eine Verantwortung für die nachkommenden Generationen haben. „Es ist unsere Verpflichtung, das ökologische System bestmöglich zu erhalten“, sagt Müller, dessen Aufgabe es gleichzeitig ist, den Fortschritt bestmöglich voranzutreiben. Im Boßlertunnel gelingt das derzeit mit Riesenschritten, nachdem in der Oströhre bereits im November vergangenen Jahres der Durchschlag gefeiert wurde. Bis zu 30 Meter Vortrieb pro Tag schaffen die Mineure nun in der Weströhre, seit Mitte April dieses Jahres mit der zweiten Schildfahrt begonnen wurde. Fast vier Kilometer steht die Maschine bereits im Berg. „Das sind gewaltige Strecken“, sagt der Projektleiter.



Knapp fünf Millionen Tonnen Gestein werden insgesamt für die beiden Röhren aus dem Berg geholt. Viel Material, das in diesem Fall anderswo gut gebraucht werden kann: Annähernd 50 Prozent des Tongesteins aus dem Boßlertunnel am Albaufstieg wird an die Ziegelindustrie des nahegelegenen Freistaats Bayern geliefert, die den tonhaltigen Aushub von der Alb bei der Herstellung von Mauerziegeln für den Häuserbau beimischt. „So bleibt das Material im Kreislauf erhalten und anderswo können Ressourcen gespart werden“, sagt Projektleiter Jörg-Rainer Müller, der mit seinem Team eigens einen Besuch in der Ziegelfabrik anberaumt hat, um den Aushub aus dem Boßlertunnel auf dem Weg zu einem Tonziegel zu begleiten, wie er sagt. „Der Gedanke, dass dieser wertvolle Rohstoff nicht einfach irgendwo in eine Grube gekippt wird, gefällt uns sehr.“ www.be-zug.de/renaturierung

# KURZ NOTIERT

## Mehr als 10.000 Besucher beim Tag der offenen Baustelle am Albvorlandtunnel

**Die beiden Tunnelbohrmaschinen „WANDA“ und „Sibylle“ waren im Oktober nicht nur für die Prominenz bei der Andrehfeier der Hingucker, sondern auch beim anschließenden Tag der offenen Baustelle.** Am Albvorlandtunnel nutzten mehr als 10.000 Besucher die Chance, sich die Technik aus der Nähe zu besehen und darüber hinaus mit Ingenieuren und Arbeitern ins Gespräch zu kommen. Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. hatte zusammen mit der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH und der schweizerischen Baufirma Implenia die Tore für einen Tag geöffnet, bevor die beiden Maschinen die Arbeit am rund 8,2 Kilometer langen Albvorlandtunnel aufnehmen. „Sich von einer Baustelle dieser Dimension direkt vor Ort sein eigenes Bild zu machen, ist für die meisten Besucher ein einzigartiges, ein einmaliges Ereignis“, ist sich Georg Brunnhuber, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., sicher. „Die Maschinen, die Technik und das Know-how der Arbeiter begeistern die Menschen und schaffen so Vertrauen in die Baukunst.“ Das Bahnprojekt lädt seit 2012 interessierte Gäste auf die Baustellen. Bis heute fanden sich mehr als zweihunderttausend Interessierte auf den Baustellen ein. Gefragt ist der Baustellentourismus auch in Mühlhausen, wo sich im Oktober beim Bürgertag 40 Vereine und Institutionen präsentierten. Im Foyer des Rathauses standen Mitarbeiter des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. als Ansprechpartner zur Verfügung. Zudem wurden Shuttlebusse eingesetzt, um Führungen auf der Baustelle an der Filstalbrücke zu ermöglichen. Mitarbeiter der Deutschen Bahn und der Baufirmen standen annähernd 800 Besuchern Rede und Antwort. **www.be-zug.de/albvorlandtunnel**

## Sonderführung für „Bezug“-Leser

**21 Ausgaben des Projektmagazins „Bezug“ – 21 Leser mit Freunden auf die Baustelle:** Unter dieses Motto haben wir eine Aktion gestellt, die am Donnerstag, 4. Januar 2018 um 11 Uhr, stattfindet. An diesem Tag gibt es exklusiv eine zweistündige Führung über die Baustellen rund um den Hauptbahnhof Stuttgart. Wer dabei sein möchte, kann sich mit jeweils neun Freunden oder Begleitern vormerken lassen unter: events@s21erleben.de. Anmeldeschluss ist der 19. November 2017, 22 Uhr. Es entscheidet der Eingangszeitpunkt der E-Mails. Im Vorfeld der traditionellen Tage der offenen Baustelle vom 5. bis 7. Januar 2018 (jeweils von 10 bis 16 Uhr), erleben die 210 Gäste die Baustellen exklusiv und können sich mit Fachleuten unterhalten. Für das leibliche Wohl wird gesorgt. Einfach bewerben und wir organisieren den Rest. **E-Mail: events@s21erleben.de**

## Durchschlag in der zweiten Röhre des Tunnels Bad Cannstatt

**Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat im Oktober den Durchschlag in der zweiten Röhre – der Weströhre – des Tunnels Bad Cannstatt gefeiert.** Damit sind nach rund dreieinhalb Jahren die beiden Röhren der Zuführung Bad Cannstatt vom Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs bis zum Zwischenangriff Rosenstein komplett aufgefahren, insgesamt rund 5.100 Tunnelmeter. Dazwischen liegt der Zwischenangriff Nord, von wo aus der Vortrieb in beide Richtungen erfolgt ist. „Ich habe größte Hochachtung vor den Menschen, die hier arbeiten, ob nun als Ingenieure, Mineure, Elektriker, in der Werkstatt oder im Lager. Tunnelbau kann nur gelingen, wenn alle mitziehen und zusammenarbeiten. Ich finde es immer wieder schön zu spüren, dass sich hier alle Beteiligten als Gemeinschaft verstehen“, sagte Tunnelpatin Simone Herrmann. Der Durchschlag stellt einen weiteren Meilenstein bei der Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens dar – auch weil die Durchgängigkeit beider Röhren unter schwierigen geologischen Bedingungen erfolgte: Die Vortriebsmannschaften der Arge Tunnel Cannstatt (ATC) haben die Röhren teilweise in quellfähigem Gestein, dem sogenannten Anhydrit, aufgefahren. Nun sind über 80 Prozent der relevanten Anhydrit-Bereiche in den zusammenhängenden Tunneln Bad Cannstatt und Feuerbach durchfahren. „Um einen im späteren Eisenbahnbetrieb sicheren Tunnel herzustellen – und das für die Dauer von mindestens 100 Jahren – haben wir uns beim Tunnelbau generell und beim Tunnelbau im quellfähigen Gestein im Besonderen, für Maßnahmen entschieden, die zwar sehr aufwendig sind, die aber Sicherheit und Standfestigkeit für die gesamte Lebensdauer gewährleisten“, sagte Manfred Leger, der Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. **www.be-zug.de/cannstatt**

Verschiebt eine Menge Erde:
**Wolf-Dieter Tigges, 56, Leiter Zentrale Baulogistik**

# Was macht eigentlich … Herr Tigges?

**Lastwagen und Erdmassen charakterisieren Ihren Arbeitsplatz: leben Sie den Traum kleiner Jungs?**
Ja, vielleicht ist es ein kleiner Traum, hier in der Zentralen Baulogistik zu arbeiten. Für uns ist das Thema Entsorgung von Baumaterial mittlerweile sehr groß geworden. Sechs Züge, beladen mit Erde und Gestein, verlassen täglich das Gelände am Nordbahnhofviertel. Das sind 7.000 Tonnen abzutransportierender Erdaushub. Dazu sind 5,4 Kilometer an Baustraßen mit dem entsprechenden Leitstand zu verwalten.

**Wie viel Erde haben Sie schon über Ihr Logistiksystem in der baden-württembergischen Landeshauptstadt bewegt?**
Veranschlagt sind insgesamt acht Millionen Tonnen Erdmaterial, die aus Stuttgart abtransportiert werden müssen. Bisher haben wir annähernd fünf Millionen Tonnen aus dem Talkessel herausgefahren – überwiegend mit dem Zug. Nur 1,5 Prozent der Entsorgung lief über Lastwagen. Das bedeutet verkehrstechnisch eine Einsparung von 190.000 Lastwagen, die eben nicht durch Stuttgart gefahren sind.

**Wie schaffen Sie diese Unmengen an Erde beiseite?**
In erster Linie geht das über Container. Wir haben ein spezielles Transportkonzept entwickelt, das auch schon prämiert worden ist. Es nennt sich „Intermodaler Einsatz von mit Schüttgut beladenen Wechselbehältern für das Bauprojekt Stuttgart–Ulm“. Es reduziert Emissionen, schont die Umwelt. Anders gesagt, geht es darum, die Belastungen durch Staub und Lärm für die Anwohner möglichst gering zu halten. Das erreichen wir durch den Einsatz von speziellen Wechselbehältern beim Transport von Erdaushub. Diese Behälter kann man relativ leicht umheben. Das hat nebenbei den Vorteil, dass kein Staub aufgewirbelt wird.

**Wohin wird die ganze Erde gefahren?**
Wir arbeiten aktuell deutschlandweit mit neun Deponien zusammen. Ein Auswahlkriterium ist dabei natürlich die Aufnahmekapazität. Hauptsächlich geht es aber um die Deklaration des Materials. Die Zentrale Baulogistik kümmert sich jedoch nicht nur um das Thema Entsorgung, sondern auch um die Versorgung der Baustellen. Wenn Material ankommt, dann tragen wir dafür Sorge, dass dieses zur rechten Zeit am richtigen Ort ist. Auch nachts und ganz gleich, ob das große Betonpumpen, Stahl-, Kran- oder Bohranlieferungen sind.

**Sie scheinen sich auf ein gutes Team stützen zu können?**
Auf jeden Fall. Am Erfolg des DB Awards, den wir erhalten haben, sind aber auch noch andere Konzernfirmen beteiligt: DB Fahrwegdienste, DB Transa und DB Fuhrparkservice. Das Preisgeld von 3.000 Euro haben wir übrigens an die Betriebs-Seelsorge gespendet, die im Gegenzug für uns ein Fest ausgerichtet hat. Bemerkenswert ist, dass der Bahn-Vorstand entschieden hat, unser umweltschonendes Transportsystem bei allen Großprojekten des Konzerns einzuführen. Damit haben wir in Stuttgart in der Baulogistik also Maßstäbe gesetzt.

S21 ERLEBEN
BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

# Tage der offenen Baustelle

**Am Stuttgarter Hauptbahnhof**

**Freitag 05. bis Sonntag 07. Januar 2018**

**jeweils von 10 bis 16 Uhr**

**INNOVATIV. EINZIGARTIG. BEEINDRUCKEND.** Erleben und entdecken Sie Stuttgarts bekannteste Baustelle hautnah. Das neue Stuttgarter Wahrzeichen – die bahnhofsprägende Kelchstütze – ist an den drei Tagen der offenen Baustelle, die traditionell rund um Heilig Drei König stattfinden, genauso wie die anschließenden Tunnelröhren zum Greifen nah. Ein Tag voller Eindrücke für Sie, Ihre Familie und Freunde. Garantiert. Wir freuen uns auf Sie.

Besuchen Sie uns auch auf: #s21erleben

**www.s21erleben.de**