



THEMA Die beiden Stadttunnel – Hauptschlagadern von Stuttgart 21 SEITE 26
INTERVIEW Olaf Drescher komplettiert die Geschäftsführung SEITE 4
PORTRÄT Vier Gesichter der Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm SEITE 18







INHALT

PERSÖNLICH	31
KURZ NOTIERT	30
THEMA Die Feuerbacher Röhren verlangen den Ingenieuren einiges ab	26
PORTRÄT Nahaufnahmen: Vier Fachleute im Einsatz auf den Baustellen	18
IM BILDE	14
REPORTAGE Die neue Neckarbrücke hat das Zeug zum Wahrzeichen	8
INTERVIEW Olaf Drescher verantwortet das Technische Projektmanagement	4

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V. Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart Telefon: O711/21321 - 200 • E-Mail: kontakt@be-zug.de www.s2Terleben.de • www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

V.i.S.d.P.: Georg Brunnhuber, Vereinsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

 $\label{eq:Bildhachweis:Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 31); DB AG (11); plan b - Agentur für visuelle Kommunikation (13); Arnim Kilgus (14, 15, 16); Achim Birnbaum (14, 15); Marcel Hendrich (21)$

Auflage: 80.000 Exemplare Die nächste Ausgabe erscheint im Juli 2018.

VORWORT

och vor den Sommerferien gibt es im Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gleich zwei Anlässe für größere Feiern: Im Juni wird die Tunnelvortriebsmaschine "Käthchen" im Beisein von DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla ihre zweite Schildfahrt beenden und oberhalb des Filstals am Westende der Filstalbrücke nach 8.806 Metern durch den Berg wieder Tageslicht sehen. Beide Röhren des Boßlertunnels sind dann nicht nur vorgetrieben, sondern auch bereits mit Innenschale ausgestattet. Rund 70 Prozent der 61 Kilometer Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich gegraben. Das zweite große Ereignis feiern wir im Juli im Herzen der Landeshauptstadt Stuttgart mit Dr. Richard Lutz, dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG. Unterm Kriegsberg am Nordkopf des künftigen Durchgangsbahnhofs wird die vierte und letzte Tunnelröhre durchgeschlagen. Nachdem im Dezember 2016 der erste Durchschlag des Cannstatter Tunnels gelang und wir vor etwa einem Jahr mit der zweiten Röhre am Tunnelportal am Kriegsberg ankamen, schlägt in diesem Jahr die Stunde der beiden Röhren des Feuerbacher Tunnels. Vor kurzem haben wir den Durchschlag der ersten Röhre gefeiert, im Juli folgt die zweite. Ein wichtiges Etappenziel im gesamten Projekt und ein großer Erfolg der Tunnelbautechnik.

Nicht zuletzt für viele Stuttgarter Bürger, die infolge der Tunnelbauarbeiten Beeinträchtigungen hinnehmen müssen, sind die wichtigen Fortschritte eine gute Nachricht. Denn infolge der Durchschläge ist es möglich, die Tunnel natürlich zu bewettern, was die Lärmemmissionen vor allem am Zwischenangriff Prag erheblich reduziert. Trotz dieser guten Nachrichten wollen wir nicht einfach so zur Tagesordnung übergehen, nachdem der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn erkennen musste: Stuttgart 21 wird voraussichtlich erst 2025 in Betrieb gehen und bis zu 7,7 Milliarden Euro teuer werden. Anlässlich der zuletzt am Markt festgestellten erheblichen Baupreissteigerungen hatten Aufsichtsrat und Vorstand der Deutschen Bahn AG im Oktober vorigen Jahres durch externe Gutachter eine erneute Untersuchung der Termin und Kostensituation des Projektes Stuttgart 21 in Auftrag gegeben. Sie bestätigen die Notwendigkeit einer Anpassung des Kostenrahmens und der Terminplanung sowie die Belastbarkeit der neuen Planung. Der Konzernvorstand schlug unter Berücksichtigung der gutachterlichen Bewertung vor, den Gesamtwertumfang auf nun 7,705 Milliarden Euro festzulegen. Dies stellt eine Erhöhung um rund 1,2 Milliarden Euro im Vergleich zu der im Jahr 2016 im Auftrag des Aufsichtsrats gutachterlich bestätigten Kostenprognose dar. Neben den eingetretenen Baupreissteigerungen ist der Anstieg der Kostenprognose insbesondere auf







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

deutlich aufwändigere Verfahren beim Tunnelbau im geologisch schwierigen Anhydrit zurückzuführen, zudem auf umfangreiche Genehmigungsverfahren, unter anderem in Folge des Artenschutzes, sowie auf die spätere Inbetriebnahme im Jahr 2025.

propos Artenschutz: Nach einer Untersuchung im Rahmen einer ökologischen Kartierung im Jahr 2014 konnte im Bereich des künftigen Portals des Tunnels Bad Cannstatt bei sechs Bäumen eine Juchtenkäferbesiedlung nicht ausgeschlossen werden. Der damit eingetretene Status als sogenannte Verdachtsbäume hatte ein langwieriges Planänderungsverfahren nach sich gezogen. Um die Bäume fällen zu dürfen und damit das Baufeld für das künftige Tunnelportal frei machen zu können, bedurfte es der Zustimmung der Kommission der Europäischen Union (EU). Diese hatte in letzter Instanz ausnahmslos grünes Licht für die Fällarbeiten gegeben. Auf Grundlage des Bescheids wurden unlängst insgesamt rund 100 Bäume gefällt – darunter auch jene sechs Verdachtsbäume. Gefunden wurden bei aller Vorsicht aber weder krabbelnde Exemplare noch Larven des besonders streng geschützten Juchtenkäfers. Stattdessen wurde im Inneren einer hohlen Robinie eine braune Glasflasche entdeckt, bis oben hin mit Käferkot und anderen Überresten diverser Holzkäferarten gefüllt.

Nach mehreren Untersuchungen unabhängiger Gutachter gehen die Experten zwischenzeitlich davon aus, dass die Spuren "nicht auf natürlichem Weg in den Baum gelangt sind", und haben "keinen Zweifel an einer gezielten Manipulation". Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH hat deshalb rechtliche Schritte eingeleitet und Anzeige gegen Unbekannt wegen Betrugs erstattet. Angesichts der Auswirkungen auf Zeit und Kosten, die mit der Entdeckung der womöglich manipulierten Verdachtsbäume im Rosensteinpark verbunden waren, behält sich die Bahn zudem zivilrechtliche Schritte wegen Schadensersatzes vor. Wir wollen uns nicht an Spekulationen daran beteiligen, wer ein Interesse daran haben könnte, dieses wichtige Infrastrukturprojekt mit dieser Artenschutz-Manipulation weiter zu verzögern oder zu verteuern. Dieser eindeutige Befund zeigt jedoch, welch seltsame Blüten der Artenschutz inzwischen treibt und in welcher Weise er missbraucht werden kann. Das stimmt uns traurig. Denn eine solche Aktion schadet nicht nur dem Projekt Stuttgart 21. Die oder der Täter haben auch dem Artenschutz einen Bärendienst erwiesen. Diese und andere Themen haben wir im aktuellen Magazin aufgegriffen, in dem freilich zuvorderst die Menschen, die dieses Projekt verwirklichen, im Fokus stehen. Sie tun ihr Bestes für das Gute. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

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

INTERVIEW

"Jedes Projekt ist ein Unikat"

In der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH ist Olaf Drescher seit Februar stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung. Zuvor hat Drescher als Leiter des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8 dazu beigetragen, dass die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München erfolgreich in Betrieb ging. Herr Drescher, gerade haben Sie Ende 2017 als Chef das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München, kurz VDE 8 genannt, in Betrieb gehen lassen, schon stürzen Sie sich ins nächste Großprojekt. Was motiviert Sie persönlich, gleich eine neue Herkulesaufgabe schultern zu wollen?

Olaf Drescher: Auch das VDE 8 war ein herausforderndes Großprojekt, aber meine Aufgabe jetzt hier in Stuttgart ist noch mal eine Nummer komplexer. Wie bei VDE 8 gibt es auch beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm eine dichte Abfolge von Tunneln und Brücken, die ingenieurstechnischen Aufgabenstellungen sind in Teilen ähnlich. Stuttgart 21 wird jedoch unter den schwierigen logistischen Bedingungen einer Großstadt gebaut. Zudem stellen in Stuttgart die besondere Geologie mit dem Tunnelbau im Anhydrit und das politische Umfeld besondere Herausforderungen dar. Das ist neu für mich. Ich mag neue Herausforderungen – auch deshalb freue ich mich auf diese reizvolle Aufgabe. Wir werden gemeinsam beweisen, dass wir unser Projektgeschäft exzellent verstehen und auch dieses Projekt erfolgreich in Betrieb nehmen.

Sie sind jetzt wenige Wochen bei der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (PSU) – wie sind Sie aufgenommen worden?

Olaf Drescher: Sehr herzlich, sehr freundlich. Alle Mitarbeiter sind sehr daran interessiert, ihren aktuellen Projektstand und ihr Wissen weiterzugeben. Sie tun das mit einem gewissen Stolz. Und das ist gut so. Denn das zeugt von einer hohen Identifikation mit dem Projekt. Mein Start bei der PSU bekommt die Note Eins plus.

Während der Einarbeitungszeit gilt Ihr Augenmerk zunächst der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, dann kommt Stuttgart 21 hinzu. Die Neubaustrecke soll 2022 fertig sein, wie realistisch ist eine Teilinbetriebnahme drei Jahre vor S 21?

Olaf Drescher: Für eine mögliche vorgezogene Inbetriebnahme der Neubaustrecke hat die DB erste grobe fahrplantechnische Überlegungen angestellt, die positiv verlaufen sind. Dem schließen sich nun vertiefende und detaillierte Fahrplanuntersuchungen an, daran sind auch die verantwortlichen Aufgabenträger beteiligt. Für eine verlässliche Einschätzung einer vorzeitigen Inbetriebnahme ist es also noch zu früh. Ich bin aber davon überzeugt, dass die bisher geleistete Arbeit die Fertigstellung im Jahr 2022 ermöglicht.

Sie haben bereits ein Großprojekt der Bahn in Betrieb genommen. Ist das für Ihre neue Aufgabe ein großer Vorteil? Olaf Drescher: Das ist sicher ein Vorteil, denn Inbetriebnahmen neuer Strecken gehören nicht zum Tagesgeschäft der Deutschen Bahn. Die letzte Inbetriebnahme vor VDE 8 war die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München im Jahr 2006, also vor mehr als zehn Jahren. Meine Erfahrungen mit VDE 8 sind relativ frisch und

INTERVIEW 5





Olaf Drescher ist seit Februar in Stuttgart

beruhen auf dem aktuellen Stand des technischen Regelwerks. Das ist auch für das Projekt Stuttgart-Ulm relevant, da kann ich meine Erfahrungen einbringen. Allerdings muss man immer spiegeln, was angesichts der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten anwendbar ist und was nicht. Jedes Projekt ist ein Unikat.

Worauf kommt es im Hinblick auf eine Inbetriebnahme an?

Olaf Drescher: Es kommt vor allem darauf an, dass der zukünftige Betreiber und die fahrenden Zunft eng zusammenwirken. Beispielsweise muss die digitale ETCS-Signaltechnik im Probebetrieb sorgfältig zwischen Infrastruktur und Fahrzeug abgestimmt werden, damit der Verkehr reibungslos funktioniert. Es müssen viele Rädchen harmonisch ineinander greifen, bevor eine neue Strecke in Betrieb gehen kann.

Die Buchstaben ETCS wirken fast wie eine Zauberformel, um modernen Zugverkehr zu ermöglichen. Was bringt dieses Europäische Zugbeeinflussungssystem?

Olaf Drescher: ETCS ist der Einstieg in die Digitalisierung des Betriebs der Bahn. Dieser neue Standard ermöglicht eine starke Vereinheitlichung der signaltechnischen Ausrüstung der Strecken und Züge in Europa und sorgt damit für einen reibungsloseren internationalen Verkehr und ein Senkung der Infrastrukturkosten. ETCS bildet auch die Grundlage für den zukünftigen automatischen Zugbetrieb.

In wenigen Wochen sind Sie erstmals bei einem Projekt-Highlight dabei: die Tunnelvortriebsmaschine "Käthchen" beendet auch ihre zweite 8.806 Meter lange Schildfahrt

und kommt dort aus dem Berg, wo die Filstalbrücke beginnt. Ein besonderer Moment für Sie persönlich?

Olaf Drescher: Tunneldurchschläge sind immer ein Highlight. Das Stakkato von Tunnel-Brücke-Tunnel-Brücke kenne ich auch von dem VDE 8. Damit ist immer ein großer Aufwand für die Logistik und das Rettungskonzept verbunden. Die Filstalbrücke ist mit einer Höhe von 85 Metern die dritthöchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Das ist eine besondere Herausforderung. Dafür ist sie mit 485 Metern nicht ganz so lang. Die Saale-Elsterbrücke auf der VDE 8 ist 8,6 Kilometer lang, fast genau so lang wie der Boßlertunnel. Wir können in Deutschland also lange Eisenbahntunnel und -brücken bauen, und wenn es sein muss, auch in 85 Meter Höhe. In puncto Ingenieurskunst brauchen wir uns letztlich vor niemandem auf der Welt zu verstecken.

Sie sind jetzt 58 Jahre alt, wenn Stuttgart 21, wie jetzt geplant, im Dezember 2025 in Betrieb geht, werden Sie 66 sein. Das Projekt beschäftigt Sie also bis zur Rente?

Olaf Drescher: (Lacht) Offizielles Renteneintrittsjahr ist bei mir erst 2026 – da kann ich also nach Stuttgart 21 durchaus noch ein bisschen etwas anderes tun.

Sie sind in Dresden geboren und hatten lange Jahre in Leipzig Ihr Büro. Erleben wir Sie als Wochenendpendler oder verlegen Sie auch Ihren Wohnsitz nach Stuttgart?

Olaf Drescher: Mein Pendler-Dasein wird zum Glück im August ein Ende haben. Wir haben uns in Stuttgart ein Haus gekauft und ziehen dort so termingerecht ein, dass meine beiden sechs und acht Jahre alten Kinder nach den Sommerferien in Stuttgart zur Schule gehen können. Dass ich auch unter der Woche mit meiner Familie zusammen sein kann, ist für mich sehr wichtig.

Und die ganze Familie war happy, nach Stuttgart zu ziehen? Mal ehrlich, wie haben Sie die Botschaft aufgenommen, als DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla sagte, Sie sollen VDE 8 zu Ende bringen und dann Stuttgart 21 bauen?

Olaf Drescher: Ich war erstmal im Schockzustand. Jahrelang hieß es in der Branche: Bloß nicht nach Stuttgart, da gibt's außer Backpfeifen nichts zu erben. Also zunächst alles andere als ein Traumjob. Andererseits liegt aber ja genau darin auch ein Reiz eines solchen Projekts: Es zu bauen und zu beweisen, dass man es erfolgreich beenden kann. Dann begann der Abwägungsprozess gemeinsam mit der Familie. Dabei war klar, dass ein Pendlerdasein ausgeschlossen sein muss. Und jetzt freue ich mich, in Stuttgart zu sein und die Familie auch bald hier zu haben.

Seither hatten Sie als VDE 8-Chef das alleinige Sagen, künftig sind Sie in einem Vierer-Team. Kann das gutgehen? Olaf Drescher: Wenn die Außenwahrnehmung bei VDE 8 so war, dann stimmt sie nicht. Als Technischer Leiter

INTERVIEW 7

und Sprecher hatte ich einen Kaufmännischen Leiter an meiner Seite, auch das Projekt VDE 8 stand also unter kollektiver Leitung. In einem Vierer-Team zu arbeiten ist allerdings eine neue Erfahrung. Ich bin jedoch überzeugt, dass es zu viert besser wird als zu dritt, wenn jeder seine Kompetenzen einbringt. Die ersten Wochen bestätigen: Das wird eine gute Zusammenarbeit!

Bei Ihrer Vorstellung vor den PSU-Mitarbeitern erzählten Sie, dass das neue vierblättrige Kleeblatt der Geschäftsführer eine gemeinsame Leidenschaft verbindet: der Fußball... Olaf Drescher: Ja, das ist richtig. Allerdings hält es jeder von uns mit einem anderen Verein...

... was es dann wieder etwas schwieriger macht. Für welchen Verein schlägt Ihr Herz?

Olaf Drescher: Für einen erfolgreichen: RB Leipzig.

Timo Werner und Ralf Rangnick hat's von Stuttgart zu RB Leipzig verschlagen, dafür sind Sie nach Stuttgart zur PSU gekommen – ein guter Tausch für die Schwaben?

Olaf Drescher: Jedenfalls ein günstiger, und das müsste den Schwaben ja ihrer sparsamen Mentalität entsprechend gefallen. Denn die beiden Herren dürften deutlich mehr kosten als ich. Aber im Ernst: Der Austausch von Erfahrungen von Menschen aus verschiedenen Regionen ist doch sehr bereichernd. Der Austausch zwischen unterschiedlichen Kulturkreisen hat noch nie geschadet, auch international. Davon konnte ich früher in der DDR drei Jahrzehnte lang nur träumen.

Sie haben inzwischen fast so viele Jahre nach dem Mauerfall erlebt wie zuvor in der DDR. Ihre Kinder wachsen in einer ganz anderen Welt auf als Sie früher. Was sind nach Ihrer Wahrnehmung die größten Unterschiede?

Olaf Drescher: Die Freiheiten, die meine Kinder haben, sind ganz andere als wir sie damals hatten. Das heißt nicht zwingend, dass wir damals als Kinder unglücklich waren, denn wir kannten es ja nicht anders. Später haben wir natürlich gemerkt, dass wir in einer fast geschlossenen Welt lebten. Es geht aber nicht nur um räumliche Freiheit, sondern noch mehr darum, dass sich meine Kinder heute frei nach ihren eigenen Vorstellungen entwickeln können. Deshalb lässt sich andererseits auch sehr viel schwerer vorhersagen, was einmal aus ihnen wird. Bei den vielen Möglichkeiten, die es gibt, muss man sich sehr genau angucken, was man will, bevor man sich festlegt.

Ihre Vita ist auch insofern interessant, als Sie über den zweiten Bildungsweg Karriere gemacht haben: erst Mittlere Reife, dann Ausbildung zum Elektrosignalmechaniker, dann erst Studium an der Fachhochschule mit Abschluss Diplomingenieur. In dieser Gesellschaft wird heute nicht selten beklagt, dass allzu viele Eltern ihre Kinder aufs Gymnasium und

dann möglichst auf eine Hochschule oder eine Universität schicken. Fehlen unserer Gesellschaft die Praktiker?

Olaf Drescher: Um ehrlich zu sein, ich hatte Zoff im DDR-System. Dort ging es einem am besten, wenn man sich fügte und opportunistisch war. Das war aber nicht mein Ding, ich galt als eher schwer anpassungsfähig. Und deshalb konnte ich zunächst nur die Oberschule absolvieren und folglich auch nicht gleich auf die Hochschule. In meinem speziellen Fall war das aber schließlich von Nutzen, weil ich mir aus der Berufserfahrung heraus anwendungsbezogen für die Praxis vorstellen konnte, was uns im Studium gelehrt wurde. Heute ist es oft so, dass Hochschulabsolventen keine Vorstellung davon haben, was sie im Beruf erwartet.

Was erwarten Sie von Mitarbeitern – was geht gar nicht?

Olaf Drescher: Alle sollen genauso professionell arbeiten wie bisher. Was ich bereits gesehen habe – à la bonne heure! Dort, wo es möglich ist, wollen wir natürlich noch einen Zacken zulegen. Dazu gehört auch, dass wir offen und vorurteilsfrei bei der Umsetzung von Plänen diskutieren und dann schnell entscheiden. Was ich überhaupt nicht mag, sind Alleingänge und eigenbrötlerische Entscheidungen. Wir wollen das Wir-Gefühl noch stärker entwickeln. Jeder ist wichtig für unser Projekt, vom Sachbearbeiter bis zum Abschnittsleiter. Ein Team, ein Weg, ein Ziel – diesem PSU-Motto kann ich mich voll und ganz anschließen.

Neue Aufgabenverteilung bei der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Im Zuge des Projektfortschrittes bei Stuttgart 21 werden einerseits die technischen und betrieblichen Projektanforderungen immer komplexer. Andererseits nimmt das externe Projekt- und das Stakeholder-Management deutlich zu. Deshalb hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG entschieden, die Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH um ein viertes Ressort "Stellvertretender Vorsitzender" zu erweitern. Diese Aufgabe hat zum 1. Februar 2018 Olaf Drescher übernommen. Er hat als Leiter des Großprojekts VDE 8 in den vergangenen zehn Jahren maßgeblich dazu beigetragen, dass dieses zum 10. Dezember 2017 erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Manfred Leger bleibt weiterhin Sprecher der Geschäftsführung, deren Verantwortungsbereiche mit Dienstantritt von Olaf Drescher einen etwas veränderten Zuschnitt erfahren haben. Manfred Leger pflegt als "Außenminister des Projekts" wie bisher den direkten Kontakt zum DB Konzern, zur Politik, zur Öffentlichkeit und zu den Medien. Darüber hinaus verantwortet er die Qualitätssicherung. Auch die Abteilung Kommunikation/Presse ist nunmehr ihm zugeordnet. Olaf Drescher verantwortet das Technische Projektmanagement, zudem wird er die Bereiche Projektsteuerung, Zentrale Baulogistik, Technische Systemintegration übernehmen und für den Austausch mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig sein. Peter Sturm verantwortet wie bisher das Chancen- und Risikomanagement sowie das Vertragsmanagement und ist zudem zuständig für die Schnittstelle Einkauf und Recht, die Zusammenarbeit mit Projektpartnern sowie für den Austausch mit Behörden und Trägern öffentlicher Belange. Harald Klein verantwortet weiterhin das Geschäftsfeld Finanzen/Controlling, Personal mit den Zuständigkeitsbereichen Unternehmenscontrolling, Projektcontrolling, Finanzierung, Personal, Kaufmännische Services (IT. Facility Management, Dokumentation), Zudem pflegt Harald Klein als Betriebsleiter auch weiterhin den Austausch mit den Interessensvertretern der Mitarbeiter.

REPORTAGE

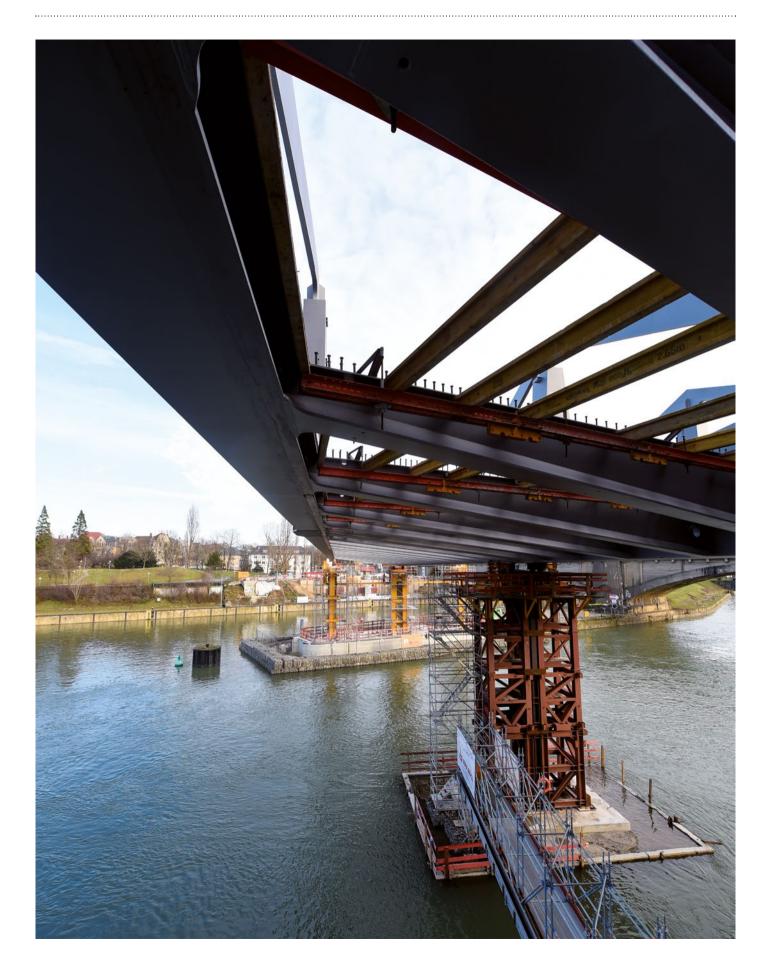
Bauen in neuen Dimensionen

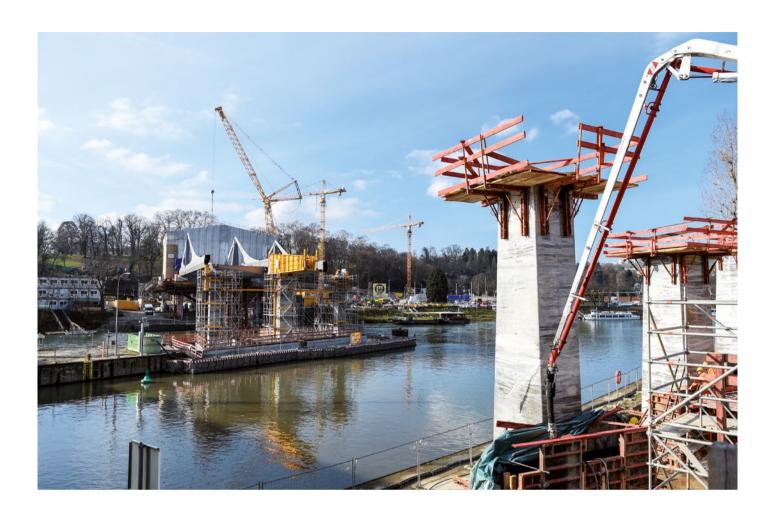
Die Neckarbrücke am Rosensteinpark gehört zu den stilbildenden Elementen von Stuttgart 21. Bei ihrem Bau wird eine dreidimensionale Planungsmethode erprobt, die in die Zukunft weist. Ganz neue Erfahrungen hat die Bahn in diesem Bereich auch beim Artenschutz gemacht. ie ersten Segel sind gesetzt über dem Neckar, frisch verschweißt und im Farbton DB-Eisenglimmer lackiert. An den nächsten Masten wird bereits gearbeitet, überall in der 15 Meter hohen Montagehalle an der Neckartalstraße fliegen gehörig die Funken. Und das rund um die Uhr. Weil die einzelnen Stahlteile der neuen Eisenbahnbrücke ohne Unterbrechung zusammengeschweißt werden müssen, sind mitunter fünf Teams jeweils zwölf Stunden lang Schicht für Schicht auf den Gerüsten im Einsatz, um eine einzige Schweißnaht zu vollenden. Ein Job für Profis. "Am oberen Teil der Segel ist von Freitagmorgen bis Sonntagnacht ohne Pause geschweißt worden", erzählt Sebastian Heer.

Der junge Ingenieur ist als Teamleiter im Planfeststellungsabschnitt 1.5 unter anderem mitverantwortlich dafür, dass die vom Stuttgarter Bauingenieur Jörg Schlaich entworfene Eisenbahnbrücke nicht nur im vorgegebenen Zeit- und Kostenrahmen gebaut wird, sondern gleichzeitig auch genau so, wie Schlaich sich das vorgestellt hat: Elegant, stilprägend, filigran und verbindend, gleich einer stählernen Skulptur, die ihresgleichen sucht. "Wir bauen hier etwas Einzigartiges", sagt Heer, der in seinem Abschnitt auch für Umweltthemen aller Art zuständig ist. Eine Aufgabe, die den gebürtigen Bad Hersfelder gleich an mehreren Stellen enorm gefordert hat. Zum einen waren an beiden Ufern Populationen von streng geschützten Eidechsen entdeckt worden, die vor Beginn der Arbeiten für einigen Aufwand sorgten. Gleichzeitig hat Heer sich lange Zeit intensiv mit sechs sogenannten Juchtenkäferverdachtsbäumen beschäftigt, die bereits 2014 auf der Strecke von Bad Cannstatt zum neuen Hauptbahnhof im Bereich des künftigen Rosensteinportals entdeckt worden waren.

wischenzeitlich sind die Bäume zusammen mit anderen gefällt worden, wofür sich die Deutsche Bahn nach einem langen und intensiven Austausch mit verschiedenen Behörden letztlich die Zustimmung aller 28 Kommissionsmitglieder der Europäischen Union hatte einholen müssen. Diese hatten ausnahmslos grünes Licht für die Fällarbeiten gegeben, was aufgrund der komplexen Rechtslage notwendig gewesen war. Der Rosensteinpark ist Teil des 3.800 Hektar großen Fauna-Flora-Habitats Glemswald und Stuttgarter Bucht, das in der europäischen Rechtsprechung als Schutzzone für besonders gefährdete Tiere und Pflanzen ausgewiesen ist. Erst nach der Zustimmung durch die EU-Kommission hatte das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Genehmigungsbehörde nach zweieinhalb Jahren Anfang Februar den sofort vollziehbaren Planänderungsbescheid erteilen können. Um das Baufeld für das künftige Tunnelportal herzustellen. das an die Neckarbrücke anschließt, wurden im Rosensteinpark auf Grundlage des Bescheids insgesamt

REPORTAGE





rund 100 Bäume und Gehölze gefällt – darunter auch jene sechs Verdachtsbäume. Fachlich begleitet und kontrolliert wurden die Arbeiten von der ökologischen Bauüberwachung, die unter anderem vorgegeben hatte, die Bäume in überschaubar kleinen Teilen mit Hilfe von Hubsteigern zu fällen. Gefunden wurden bei aller Vorsicht aber weder krabbelnde Exemplare noch Larven des besonders streng geschützten Juchtenkäfers. "Die Experten haben alles sorgfältig untersucht, aber keinerlei Spuren entdecken können, die auf eine Population hinweisen könnten", sagt Florian Bitzer, der als Leiter des Bereichs Technische Fachdienste auch für den Bereich Umweltschutz bei der Projektgesellschaft zuständig ist.

Anstelle von Juchtenkäfern, die vorzugsweise in großen alten Bäumen in Höhlen aus Mulm leben, haben die Experten im Inneren einer hohlen Robinie allerdings etwas anderes Interessantes entdeckt: Eine braune Glasflasche, bis oben hin gefüllt mit Käferkot und andere Überreste diverser Holzkäferarten. Nach mehreren Untersuchungen unabhängiger Gutachter sind die Experten zwischenzeitlich sicher, dass die Spuren "nicht auf natürlichem Weg in den Baum gelangt sind", sondern von einer Manipulation ausgegangen

werden muss. In einer Expertise eines unabhängigen Gutachterbüros für Stadt- und Landschaftsökologie heißt es unter anderem wörtlich: "Es ist völlig auszuschließen, dass die Chitinreste und Kotpillen auf natürlichem Weg in die Flasche gelangten. Die Vielzahl dieser Chitinreste und das Arteninventar lassen hier keinen Zweifel an einer gezielten Manipulation."

Zwar wurden im Hohlraum eines Baumes einige Wenige Kotpillen von Rosenkäfern gefunden, die oftmals gemeinsam mit Juchtenkäfern siedeln und von Umweltschützern aus diesem Grund als Verdachtsmoment bewertet werden. Allerdings konnten die Experten weder die typischen Höhlen entdecken noch irgendwelche anderen Besiedlungsspuren der geschützten Insekten. "Auch hier ist davon auszugehen", heißt es in dem Gutachten, "dass es sich um eine Manipulation handelt und die Kotpillen nicht auf natürlichem Weg in den Stammfuß gelangt sind."

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat vor diesem Hintergrund rechtliche Schritte eingeleitet und Anzeige gegen Unbekannt wegen Betrugs erstattet. Angesichts der teils gravierenden Auswirkungen auf REPORTAGE 11

Zeit und auch auf Kosten, die mit der Entdeckung der womöglich manipulierten Verdachtsbäume im Rosensteinpark verbunden waren, behält sich die Deutsche Bahn AG zudem zivilrechtliche Schritte wegen Schadensersatzes gegen mögliche Verursacher vor. "Wer immer für diese Manipulation verantwortlich ist, hat nicht nur dem Projekt einen enormen Schaden zugefügt, sondern auch den Artenschutz missbraucht und sein Image beschädigt", betont Florian Bitzer.

Intdeckt worden waren die sechs vermeintlichen Verdachtsbäume im Zuge einer ökologischen Kartierung im Jahr 2014 im Bereich des künftigen Tunnelportals im Rosensteinpark. Weil aufgrund der damals gefundenen Spuren eine Juchtenkäferbesiedlung nicht ausgeschlossen werden konnte, war als unmittelbare Folge davon ein langwieriges Planänderungsverfahren mit einer Vielzahl an Anhörungen, Untersuchungen, Gesprächen mit Behörden und anderen Maßnahmen in Gang gesetzt worden. Erst mit der Zustimmung durch die Brüsseler EU-Kommission im Februar dieses Jahres konnte das aufwändige Verfahren abgeschlossen und das Baufeld im Rosensteinpark frei gemacht werden.

Trotz der gravierenden Beeinflussung im Rosensteinpark und womöglich auch in anderen Baufeldern sind die Projektverantwortlichen zuversichtlich, den Brückenschlag über den Neckar im ursprünglichen Zeitplan vollenden zu können. Rund 35 Millionen Euro wurden für die Brücke veranschlagt, über die nach ihrer Fertigstellung auf jeweils zwei Gleisen Fernzüge und S-Bahnen fahren werden. Zu dem filigranen Bauwerk gehört zudem noch ein viereinhalb Meter breiter Steg für Fußgänger und Radfahrer, der unter der Brücke hängt. Knapp viereinhalb Jahre Bauzeit haben die Planer angesetzt, spätestens Anfang 2020 sollen auch die finalen Fahrbahnarbeiten abgeschlossen sein. "Wir liegen gut im Plan", sagt Sebastian Heer.

ut ein Drittel der Eisenbahnbrücke ist bereits über den Neckar geschoben, im Spätsommer oder Frühherbst werde man die andere Uferseite erreicht haben, so Heer. Vorangetrieben wird der Brückenbau dabei auch mit Hilfe einer neuen Planungsmethode, die derzeit noch in der Pilotphase ist, aber nach Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eines nicht mehr allzu fernen Tages zum digitalen Standard in Deutschland erhoben werden soll. "Building Information Modeling" (BIM) nennt sich das Verfahren, das den Planungs- und Bauprozess sowie den Betrieb eines Bauwerks auf digitalem Weg begleitet. Grundlage für den Prozess sind exakt abgebildete 3D-Modelle, die unterschiedliche Ansichten eines Bauwerks ermöglichen und zudem mit weiteren Dimensionen wie dem Zeitverlauf oder der Kostenentwicklung kombiniert werden









Dr. Florian Bitzer leitet den Bereich Technische Fachdienste. Nach dem Fund einer Glasflasche, die in einem Baum lag und gefüllt war mit Kot des Juchtenkäfers, haben unabhängige Gutachter "keinen Zweifel an einer gezielten Manipulation".







Sebastian Heer ist im Planfeststellungsabschnitt 1.5 als Teamleiter eingesetzt. Er sorgt dafür, dass die Realität am Ende mit den virtuellen Ansichten (rechts) übereinstimmt.

können. Durch die digitale Vernetzung aller Bauphasen und Bereiche werden sämtliche Änderungen in Echtzeit angepasst und auf alle betroffenen Bereiche umgesetzt. So ändert eine Konstruktionsveränderung im Plan etwa auch die übrigen vernetzten Projektdaten, wodurch beispielsweise Stückzahlen und damit verbunden auch die Kalkulation automatisch angeglichen werden.

in weiterer großer Vorteil der mehrdimensionalen Planung ist, dass zudem die Umgebung und eventuelle Nachbarbauwerke in dem Modell abgebildet werden können. Im Falle der Neckarbrücke haben die Planer auch den städtischen Rosensteintunnel erfasst, der unter äußerst beengten Bedingungen zeitgleich in unmittelbarer Nähe gebaut wird. Der Trog des Tunnels liegt dabei teilweise auf dem Fundament der Brücke auf, was eine exakte Planung der einzelnen Baumaßnahmen erforderlich macht. "Es gibt zwischen den beiden Projekten etliche Kollisionspunkte, die wir in unserem Modell über die gesamte Bauphase hinweg exakt berechnen und zeitlich planen können", sagt Christoph Lienhart, der als Projektleiter auch für den Bau der Neckarbrücke verantwortlich ist und jüngst Besuch vom Fernsehsender Arte hatte, der eine Dokumentation über das revolutionäre Planungsverfahren gedreht hat. "Das ist Bauen in neuen Dimensionen", sagt er: "In spätestens zehn Jahren werden komplexe Bauwerke vermutlich nur noch auf diesem Weg realisiert."

Um weitere Erfahrungen mit der Methode zu sammeln, hat die Bahn neben der Neckarbrücke auch noch den Albvorlandtunnel und die Filstalbrücke als Modellprojekte ausgewählt, um die zukunftsweisende Technologie unter verschiedenen Aspekten zu testen. Teamleiter Sebastian Heer berichtet daher regelmäßig von seinen Erfahrungen, die ausgesprochen gut sind, wie er betont. "BIM ist vor allem bei komplexen Bauten ein gutes Werkzeug, um Risiken in allen Projektphasen zu verringern und so auch die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen", sagt der Bauingenieur, der am Karlsruher Institut für Technologie studiert und in dieser Zeit als Trainee im Stockholmer Södermalmstunnel bereits erste Erfahrungen mit Großprojekten gemacht hat. In Stuttgart ist er nun mitverantwortlich dafür, dass die neue Eisenbahnbrücke im Zeitplan Takt für Takt über den Neckar geschoben wird. Derzeit haben die Brückenbauer den sechsten Takt erreicht, insgesamt zwölf sind vorgesehen. Dazu kommen noch die Endstücke an den beiden Ufern, die direkt eingehoben werden, so Sebastian Heer, den bei aller Begeisterung für die Ingenieurskunst auch die Motivation antreibt, einen Beitrag zur städtebaulichen Verbesserung Stuttgarts zu leisten, wie er sagt: "Wenn man sieht, wie aus den Plänen Realität wird, dann muss man einfach beeindruckt und fasziniert sein."

www.be-zug.de/neckarbruecke

REPORTAGE 13

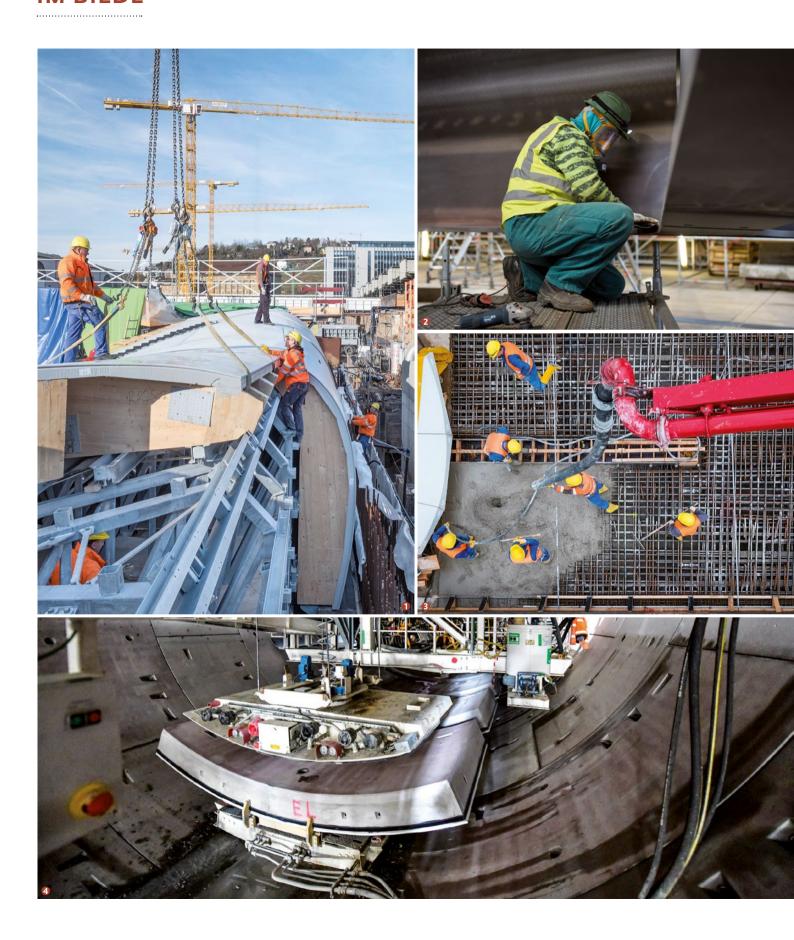








IM BII DE



IM BILDE 15

1 Montage der Schalung für einen Kelchfuß 2 Arbeiter an der Neckarbrücke am Rosensteinpark 3 Betonarbeiten am Hauptbahnhof 4 Tübbingtransport am Albvorlandtunnel











IM BILDE





PORTRÄT

Gesichter der Baustellen

6.000 Menschen arbeiten derzeit am Infrastrukturprojekt Stuttgart 21 und an der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm. Vier davon stellen wir vor.



Lothar Senf – Baggerfahrer auf der Alb

Sie sind nicht zu sehen. Jedenfalls nicht bei 120 km/h, wenn man aus dem Autofenster schaut und bei Merklingen von der A8 aus erkennen will, wie es beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm vorangeht. Doch sie sind da, wahre Baumonster. Mit riesigen Schaufeln graben sie sich auf der Schwäbischen Alb voran. Auf die Ladeflächen von imposanten Lastwagen mit fast mannshohen Rädern wird der Erdaushub verladen und weiter transportiert. Ein Megabetrieb herrscht auf dem Geländeeinschnitt

nur wenige Meter unterhalb der Autobahn Richtung München. Mitten unter den XL-Maschinen des Straßen- und Schienenbaus steht ein eher unscheinbarer roter Radbagger. Aus der Kabine wird gegrüßt, von einem Mann mit kahlem Haupt, einem Spitzbärtchen am Kinn und Lächeln im Gesicht. Gestatten, Lothar Senf, 48 Jahre alt, Baggerfahrer.

Auf ein förmliches "Sie" legt der Thüringer keinen Wert. Er ist der Lothar. So nennt ihn jeder hier auf der Baustelle bei Scharenstetten, am Bauabschnitt 2.3 der 60 Kilometer langen Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm. Hier entsteht die Hochgeschwindigkeitstrasse, die 20 Kilometer oberirdisch an der A8 entlangführt – über die Albhochfläche. Ein Ort, an dem im Winter klirrende Kälte herrscht, eisiger Wind pfeift und sich häufig Nebel über die Landschaft legt und den Menschen aufs Gemüt schlägt. "Da muss man eben mit einem schönen Spruch aufwarten, wenn jemand nicht so gut drauf ist", sagt Lothar über die vergangenen Monate, in denen es zwar wenig geschneit, aber viel geregnet hat. Sein Rezept gegen den Wetterblues: die Laune heben, damit das Arbeitsklima auf der rauen Alb wärmt.

Lothar Senf begegnet den Männern aus dem insgesamt 40-köpfigen Bautrupp stets mit einem offenen Ohr. Wie lange er sich als Betriebsratsmitglied des Bauunternehmens Stutz schon um die kleinen und großen Sorgen der Kollegen kümmert, weiß er nicht. Zehn oder zwölf Jahre? Nebensächlich. Wichtig ist Lothar, die Probleme vor Ort möglichst schnell und unbürokratisch zu lösen. Dreimal im Jahr sitzt er auch in größerer Runde mit Unternehmensvertretern zusammen. In konstruktiver Atmosphäre. "Die Firma Stutz ist ein Familienbetrieb. Da kennt der Chef noch alle Mitarbeiter beim Namen", sagt er.

Rund 200 Angestellte sind es, in der vierten Generation wird die Firma von Hans-Georg und Björn Stutz im osthessischen Kirchheim geführt und Lothar Senf gehört schon lange dazu. Seit 26 Jahren ist er auf dem Bau tätig, 19 davon für Stutz auf Montage. Das bedeutet von Montag bis Freitag tagsüber einen harten Job erledigen, die Abende im dreigeschossigen Containerdorf verbringen und dann zum Wochenende ab nach Hause. Zuhause ist in der Nähe von Eisenach im Osten der Republik. Dort wartet

seine Frau Kathleen, dort haben sie sich vor 14 Jahren ein Haus gebaut, dort ist die Tochter mittlerweile erwachsen geworden. "Die Familie muss so ein Arbeitsleben natürlich mittragen. Ansonsten wird es schwierig, denn ich verbringe ja mehr Zeit mit den Kollegen als mit der Familie", sagt Lothar. Doch das ist sein Rhythmus. Täglich zehn Stunden sitzt Lothar Senf im Führerhaus seines Stammbaggers, betätigt geschickt die Steuerknüppel und Knöpfe. "Einen Baggerfahrer wie ihn findet man heute nur noch selten. Er könnte bei einer Weltmeisterschaft mitmachen", sagt Matthias Scholl, sein Polier. Auf den Zentimeter genau kann er eine Fläche abziehen. Mit Unterstützung von GPS-Daten, aber eben auch nur mit Fingerspitzengefühl und Erfahrung. "Wenn du anfängst, kannst du erst einmal nichts", sagt Lothar. Er hat sich im Laufe der Jahre viel von den Älteren abgeschaut.

usgebildet wurde der Thüringer einst noch zu DDR-Zeiten in der Landwirtschaft. Er ist gelernter Traktorist. Nach der Wende musste sich Lothar Senf dann beruflich neu orientieren. Ein Nachbar schlug ihm damals vor, sich als Maschinist bei einem Bauunternehmen zu bewerben. Bei Wiegand im Westen. Also fuhr er die 20 Kilometer ins Hessische, sprach vor und legte los.

Auf allen möglichen Maschinen saß Lothar Senf anschließend, ehe die Firma in Konkurs ging und er mit Matthias Scholl zu Stutz weiterzog. Seither bilden der Polier und sein Baggerfahrer ein Team. Spezialisten für Straßen- und Schienenbau sind sie und seit 2013 an der Neubaustrecke nach Ulm tätig. Dabei fordert die Schwäbische Alb die routinierten Bauarbeiter in besonderem Maße. "Das ist das Härteste, das ich je mitgemacht habe", sagt Lothar. Fels-Lehm-Fels-Lehm – die Beschaffenheit des Bodens wechselt ständig von hart zu weich. Baggerbiss für Baggerbiss fressen sich Lothar und die Baumonster durch das Erdreich auf der Schwäbischen Alb. Der Großteil der Gesamtstrecke ist geschafft. Anfang nächsten Jahres soll mit dem bahntechnischen Ausbau begonnen werden. Lothar hat sein Werk dann erledigt.

www.be-zug.de/albhochflaeche





Karsten LeunertBautaucher am Bahnhof in Ulm

s geht abwärts. Nur vier Meter tief am Ulmer Bahnhof, aber das spielt keine Rolle, wenn ein Taucher schon nach 40 Zentimetern unter Wasser kaum noch die Hand vor Augen sieht. "Das ist etwas ganz anderes als Schönwettertauchen", sagt Karsten Leunert. Und der 56-jährige Sachse muss es wissen. Er hat sich schon unzählige Male in einen Neoprenanzug gezwängt, die wasserdichten Reißverschlüsse zugezogen, sich den Helm aufsetzen lassen und das Druckluftgerät sowie die Sprechverbindung geprüft. Dann ist Karsten Leunert in diese unfassbare Dunkelheit einer Baugrube hinabgestiegen, die selbst vom Licht einer Helmlampe kaum durchdrungen wird. "Das ist so, als würde man im allerdichtesten Nebel seinen Autoscheinwerfer anmachen – da wird die Sicht auch nicht zwingend besser."

Karsten Leunert ist Chef der gleichnamigen Industrie-Tauchfirma, die im brandenburgischen Bad Saarow ihren Sitz hat. Er ist im Alltag oft auch über Wasser am Werk. "Ich fahre durch das ganze Land, um Aufträge einzuholen und Problemlösungen zu besprechen", sagt der Unternehmensgründer. Acht gleichlaufende Baustellen sind für ihn und seine Crews keine Seltenheit. Bei Großprojekten in Berlin, Frankfurt oder auch München waren sie ebenso schon im Einsatz wie an Kraftwerken, Kläranlagen, Schleusen oder an Talsperren.

Jetzt also Ulm, genauer das Trogbauwerk am Bahnhof. Eine "Flachwasser-Baustelle", wie sie Karsten Leunert nennt. Dennoch gehört der Bauabschnitt 2.5a1 insgesamt zu den kompliziertesten auf der Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Für die harten Jungs in ihren Trockenanzügen sind Extreme jedoch normal. Es scheint keinen Ort zu geben, an den sie sich nicht hinuntertrauen. Manchmal kann es bis in 80 Meter Tiefe gehen, oft genug in engen Schächten – und immer erwartet die Industrietaucher eine große Ungewissheit. "Wir haben schon Kandidaten gehabt, die abgewunken haben, als wir ihnen den Helm aufgesetzt haben", sagt Leunert. Platzangst, noch ehe es nass wird. Er erzählt aber auch über den besonderen Stolz seiner Mitarbeiter, wenn sie ihren Auftrag voller Action mit Erfolg erledigt haben.

Schlammabsaugen, Aushubarbeiten, Vermessungen, Betonierungen – die Unterwasserspezialisten sind handwerkliche Allzweckwaffen. Sie bohren, sie schleifen, sie schweißen, sie schrauben. Denn wofür über Wasser in der

Regel mehrere Trupps engagiert werden, erledigt unter Wasser ein kleines Team. Ein Mann hält den Funkkontakt und sichert die Druckluftversorgung, ein zweiter muss dem Taucher zur Hand gehen können und ein dritter steht parat, um im Notfall ins Wasser zu steigen.

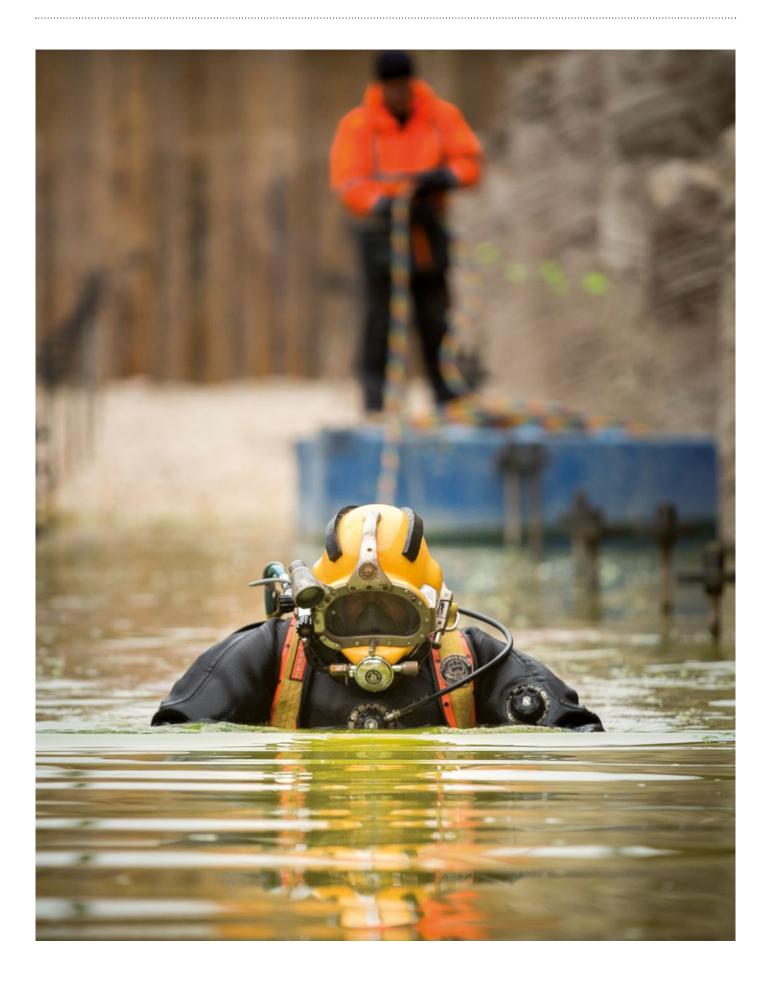
In Ulm ist die Mission mittlerweile erfüllt. Dort wurde die Baugrubensohle für das Trogbauwerk der Neubaustrecke unter Wasser hergestellt. Auf einer Strecke von 200 Meter galt es zunächst, die Baugrube unter Wasser auf Solltiefe auszubaggern, dann die Spundwände, die Querschotten und die Sohle umlaufend zu reinigen sowie Pfahlköpfe herzurichten. Am Ende wurde die 1,60 Meter dicke Platte unter Wasser betoniert. "Wir setzen den Deckel von unten", sagt Kartsten Leunert. Zu jeder Jahreszeit, da seine Mannen bis zu einer Wassertemperatur von ein Grad Celsius ihr Ding durchziehen. In der Vergangenheit haben sie auch schon mal Löcher in Eisflächen geschlagen, um hinab zu tauchen – und trotz der bitteren Kälte kommt es vor, dass ein Bautaucher seinen Handschuh auszieht, um einen Riss zu ertasten. Das ist nur was für Hartgesottene.

Viel Erfahrung und noch mehr Fingerspitzengefühl erfordert ein solches Vorgehen. Für Karsten Leunert, der eine Schlosserlehre absolviert und Maschinenbau studiert hat, ist aber ein anderer Punkt ebenso wichtig: "Ich muss mich auf die Aussage des Tauchers absolut verlassen können." Ungesehen, ansonsten kann es für den Taucher gefährlich und für den Unternehmer teuer werden. "Die Folgen unter Wasser sind viel krasser als über Wasser", sagt Karsten Leunert, der 1977 mit dem Sporttauchen anfing und 1986 mit fünf anderen eine Berufstauchergruppe am Kraftwerk Boxberg gründete.

Mittlerweile beschäftigt er 40 Mitarbeiter. Zwei waren es, als Karsten Leunert mit seiner Firma startete, damals 1989, nach der Wende. Spannende, aber auch schwere Zeiten waren das, wie er sagt, zumal die Auftragslage unklar war und die Ausrüstung deutlich mehr wog. Doch mit dem Bauboom in Berlin wuchs die Firma und mit den Jahren verbesserte sich die Technik. "Auch die Sicherheitsstandards sind gigantisch gestiegen", sagt Karsten Leunert. Ebenso sein Personalbedarf, er sucht ständig neue Leute, obwohl es sich bei der Leunert GmbH um einen Ausbildungsbetrieb handelt. Hobbytaucher und ehemalige Kampfschwimmer der Bundeswehr probieren es mit dem Handwerk in trüben Tiefen. Doch die Erfahrung hat den Chef gelehrt, dass von zehn Lehrlingen höchstens drei Industrietaucher übrigbleiben - die anderen zieht es bald wieder nach oben.

www.be-zug.de/ulm

PORTRÄT





Ion Ceausoaia Schweißer an der Neckarbrücke in Stuttgart

on Ceausoaia ist ein Bär von Mann. Ein Hüne mit sanften Augen, kräftig gebaut und gesegnet mit einem festen Händedruck. Wenn er seine Arbeitsmontur überzieht, dann sieht er aus, als sei er einem Abenteuerfilm entstiegen. Denkbar ist er an der Seite des Hollywoodstars Bruce Willis, der mal wieder die Welt retten muss und sich für seine Mission eine eigenwillige Spezialistentruppe zusammengesucht hat. Ion Ceausoaia, der 30-jährige Rumäne, hätte in diesem Team vermutlich die Rolle des sanften Riesen, der nicht viel redet, aber zuverlässig seinen Job erledigt – mit einem Schweißgerät in der Hand.

Im wirklichen Leben arbeitet Ion Ceausoaia für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm an der Neckarbrücke in Bad Cannstatt. Es geht voran, Meter für Meter. Zuletzt wurden 1.200 Tonnen Stahl verschoben, wie es im Fachjargon heißt. Die Hälfte des Flusses ist bereits mit Stahl überspannt und der Mann in dem dicken Lederanzug hat seinen Teil dazu beigetragen. Dabei schützt ihn die hellbraune Arbeitskluft vor dem Funkenflug, im Winter aber auch vor der Kälte. Im Sommer ist das freilich anders: Da kommt der Schweißer gehörig ins Schwitzen, noch ehe er die Flamme anwirft, die bei Temperaturen von etwa 1.530 Grad Celsius das Metall schmelzen lässt.

Seit Oktober des vergangenen Jahres ist Ion Ceausoaia an den Stahlarbeiten der insgesamt 345 Meter langen Brücke in Sichtweite zur Stuttgarter Wilhelma beteiligt. Er gehört zu den Mitarbeitern, die das Bauunternehmen Max Bögl extra eingestellt hat. Vier Schweißer, alle stammen sie aus Rumänien, alle gelten sie als ausgewiesene Spezialisten. Marian Voinea, Cristian Ciobanu und Viorel Serbu gehören noch dazu. "Sie sind für mich fast schon wie ein Teil der Familie", sagt Ion Ceausoaia, da er mit zwei von ihnen seit sieben Jahren für den nötigen Halt an diversen Konstruktionen gesorgt hat.

So hat er Marian Voinea im Jahr 2007 beim Stadionbau in Bukarest kennengelernt. Von dort zog es die beiden zu "Weldfire", einer bulgarischen Firma, die von einem Deutschen gegründet wurde. Ausschließlich Brückenbau betreiben sie seither. Im Internet schauten sie, wo es für sie noch etwas zu tun geben könnte. Danach ging es tatsächlich nach Deutschland – das gelobte Land, da im Osten Europas derzeit nur wenige infrastrukturelle Großprojekte umgesetzt werden. Am Neckar ist ihre Fachkraft indes gefragt. "Die neue Brücke wird sehr schön", sagt Ceausoaia über die Gestaltung der imposanten Stahlsegelbrücke, "und sie verlangt uns Schweißern alles ab."

Handwerkliches Geschick, eine sichere Hand und auch ein sehr gutes Auge. Das alles muss im Stehen, in schrägen Körperpositionen und manchmal auch im Liegen präzise funktionieren. Die Über-Kopf-Arbeit, trotz der Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen, ist die besondere Herausforderung für die Schweißer. "Sie sind in ihrem Bereich wie Künstler", sagt Ion Theuerkauf. Er ist der Leiter Montage für den Stahl- und Anlagenbau bei Max Bögl. Für die Firmengruppe aus der Oberpfalz ist er international tätig und weiß, wovon er spricht.

eausoaia und Co. sind wahre Meister auf ihrem Gebiet, solche, die gelegentlich auch in beengten Verhältnissen ihrer Arbeit nachgehen. Extrembedingungen sind das. Dabei hat Ion Ceausoaia zwar eine Schweißerlehre, aber darüber hinaus keine spezielle Ausbildung genossen. Er ist sogar erst über einen Umweg zu seinem Beruf gekommen. Nach der Schule war er zunächst als LKW-Fahrer unterwegs. Zwei Jahre lang donnerte er mit seinem Lastwagen über Europas Autobahnen. Viele Kilometer auf dem Tachometer ergab das, aber zu wenig Geld im Portemonnaie, wie Ion Ceausoaia sich erinnert. Dabei hatte sein Vater, ebenfalls ein Schweißer, ihm geraten, ein Handwerk zu erlernen. Am besten Schweißer. Daran hat sich der Sohnemann schließlich mit Verspätung gehalten. Zwölf Monate dauerte die Lehrzeit in Bukarest. "Der Rest ist letztlich Erfahrung", sagt Ion Ceausoaia.

Mittlerweile verbindet der Rumäne seit zehn Jahren stählerne Bauteile unter extremer Hitze miteinander. "Ich liebe es, mit den eigenen Händen etwas herzustellen", sagt Ion Ceausoaia und zeigt auf eine 80 Millimeter breite Schweißnaht, die sich über mehrere Meter nach oben erstreckt. Daran hat er zuletzt gearbeitet, während der Neckar in der Landeshauptstadt träge unter ihm weiterfloss und der Verkehr auf der parallel verlaufenden Bundesstraße 10 immer wieder stockte.

Einen Blick für die Umgebung hat Ion Ceausoaia an diesem sonnigen Nachmittag unter seiner Maske nicht. Konzentration ist gefragt und nahezu rund um die Uhr arbeiten die Teams. Die Tagschicht beginnt um sieben Uhr morgens und geht acht bis zehn Stunden lang. Acht Schweißer sind dann im Einsatz. In der Nachtschicht sind es, je nach Bedarf, vier bis fünf Männer, die von 18 Uhr an bis um fünf Uhr in der Früh schweißen. Über drei Wochen geht es in diesem Takt. Von Montag bis Samstag, anschließend erhalten die Schweißer eine Woche frei. Zeit für die Familie. Zeit für die nötige Regeneration von Körper und Augen. Die Stadt Bukarest ist dafür ein guter Ort. Dort warten seine Frau und die zwei kleinen Kinder auf Ion Ceausoaia.

www.be-zug.de/neckarbruecke

PORTRÄT





Jasmin TraxlerBauleiterin am Stuttgarter Hauptbahnhof

mmer wieder bleiben Zugreisende stehen. Trotz höchster Eile. Es ist ja auch zu verlockend auf dem Weg zu seinem Bahnsteig einen Blick zu riskieren – durch die kleinen Sichtfenster auf die große Baustelle am Stuttgarter Hauptbahnhof. Alle paar Meter gibt es diese "Gucklöcher" an den Seiten der zwei Brücken, die das Baufeld überspannen und die Reisenden von der Bahnhofshalle zu ihren Gleisen führen. Wer hier von Fensterchen zu Fensterchen geht, der muss sich fast vorkommen wie einst die Kandidaten bei Dalli-Klick, dem heiteren Bildratespiel jener Fernsehsendung aus den 80er Jahren.

Der legendäre Showmaster Hans Rosenthal ließ die Kandidaten damals Ausschnitt für Ausschnitt ein Bild im Kopf zusammenfügen. Ähnlich verläuft es nun für Außenstehende im Herzen der Schwabenmetropole. Stuttgart 21 nimmt Form an. Abschnitt für Abschnitt. Jasmin Traxler steht mittendrin im Geschehen und ist voll dabei. Sie hat die gesamte Baustelle vor dem inneren Auge, vom Tunnel Nordkopf bis zum Tunnel Südkopf, vom Fuße des Kriegsbergs bis zum Wagenburgtunnel. Neun Kräne sind hier aufgestellt, Bagger erledigen die Aushubarbeiten, Rampen werden gebaut, Lastwagen fahren, das eigens installierte Förderband läuft beständig und transportiert Erde und Gestein zur Logistikfläche am Mittleren Schlossgarten.

Reges Treiben herrscht im Talkessel. In ihrem Büro, das in einer vergleichsweise ruhigen Nische der Großbaustelle liegt, breitet Jasmin Traxler reichlich Papier auf einem Arbeitstisch aus. Einsatzpläne, Zeitpläne, Ausführungspläne. Die 30-jährige Bauingenieurin aus Neidlingen ist für das Bauunternehmen FISCHER Weilheim GmbH als Bauleiterin tätig, verantwortlich für die Erdbau- und Abbrucharbeiten bei der Talquerung des Großprojekts S21. Soll heißen: jeden Tag aufs Neue setzt sie das Puzzle zusammen, wieviele Arbeiter wo mit welchen Maschinen eingesetzt werden. "Kein Tag ist wie der andere", sagt Jasmin Traxler.

Ständig verändern sich die Begebenheiten auf der Baustelle: Wetter, Krankheitsausfälle, Maschinendefekte. Dennoch muss der Betrieb weiterlaufen, das ist der Alltag. Historische Funde sind dagegen die Ausnahme, aber sie kommen vor und beeinflussen gleichfalls die Abläufe, wie die Bauingenieurin beim Spaziergang über

die Baustelle erzählt. Aus gegebenem Anlass, da gerade ein Archäologen-Team aus einem Baufeld steigt. Es ist vor Kurzem auf eine alte Mauer gestoßen, in der Folge liegen die Bauabschnitte 18 bis 20 für die Bauarbeiter erst einmal brach, wie Jasmin Traxler erklärt.

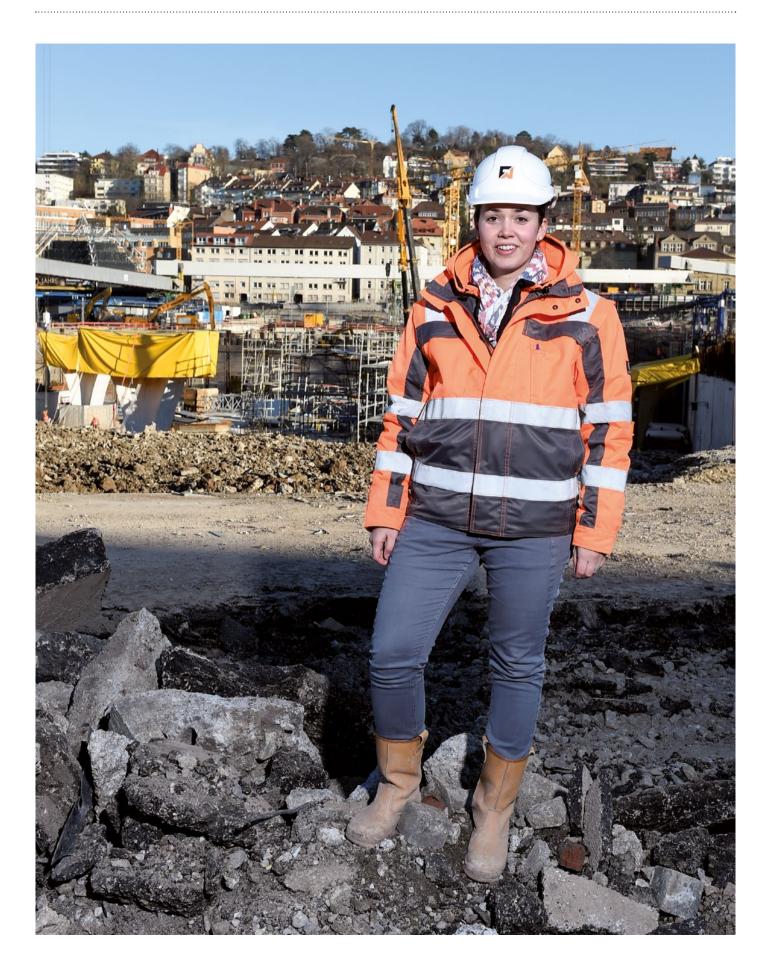
elassen zu reagieren und flexibel zu agieren - das ্রী ist Teil der Herausforderung. "Die Aufgaben hier sind sehr vielfältig. Ich habe bis zu 20 unterschiedliche Ansprechpartner auf der Auftraggeberseite", sagt Jasmin Traxler. Der Reiz für sie ist es, an einem Großprojekt beteiligt zu sein und dennoch täglich zu sehen, wie etwas entsteht. "Da weiß man, wofür man arbeitet", sagt sie. Und wenn man so will, wächst die junge Fachkraft mit jedem Baufortschritt mit. Seit 2014 arbeitet sie für die Firma FISCHER Weilheim GmbH. Gleich nach dem Studium wurde Jasmin Traxler von dem Unternehmen aus ihrem Nachbarort am Fuße der Schwäbischen Alb angestellt. Offenbar hatte sie während ihrer Baustudententätigkeit dort einen guten Eindruck hinterlassen, denn Jasmin Traxler wurde umgehend von Weilheim, dem Sitz des Unternehmens mit annähernd 400 Angestellten, nach Stuttgart beordert.

"Ich bin zunächst in der zweiten Reihe mitgelaufen", erzählt Jasmin Traxler in ihrer unkomplizierten Art und ist noch heute froh, dass ein erfahrener Polier ihr anfangs einiges beigebracht hat. Da sie zudem mit offenen Augen über die Baustelle schritt, merkte sie schnell, dass es einen erheblichen Unterschied gibt zwischen der Theorie, die ihr auf der Hochschule für Bauingenieurwesen in Biberach vermittelt wurde, und der Praxis vor Ort. "Es ist etwas ganz anderes, ob ich etwas per Formel ausrechnen kann oder ob ich weiß, wie lange es tatsächlich dauert, 10.000 Kubikmeter Erde aus einer Baugrube zu schaffen", sagt Jasmin Traxler.

Sie kennt nun längst beide Seiten des Geschäfts und hat sich damit Respekt verschafft. Jasmin Traxler habe in ihrem Tätigkeitsbereich den Hut auf, heißt es anerkennend auf der Baustelle. Inmitten einer Männerwelt. Die junge Frau kennt auch hinlänglich diese Debatten über Klischees und Vorurteile. Es sind nicht ihre. Sie begegnet den Mitarbeitern mit großer Offenheit und natürlicher Autorität. "Ich hatte diesbezüglich noch nie Probleme", sagt die Bauingenieurin, "man darf da, auf gut Schwäbisch, eben nicht verschrocken sein." Ohne jede Scheu verlässt sie bei jedem Wetter ihr Büro, um zu schauen, wie es draußen auf der Baustelle läuft.

www.be-zug.de/stuttgarter-hbf

REPORTAGE 25



THEMA

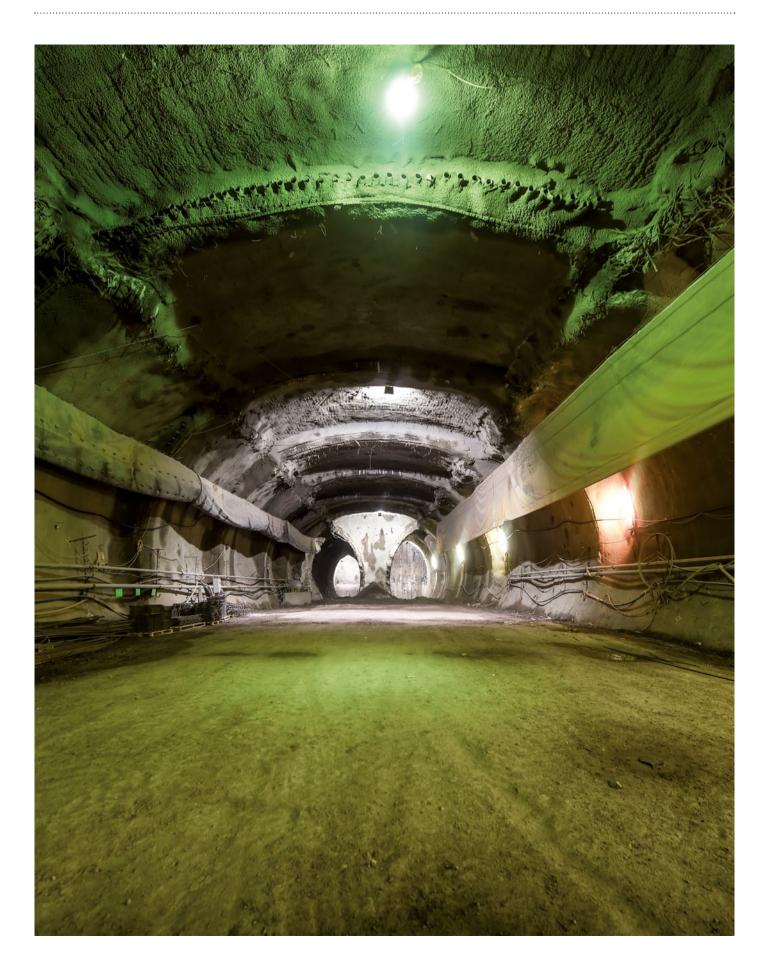
Hauptschlagader von Stuttgart 21

Die beiden Stadttunnel, die den neuen Hauptbahnhof mit Feuerbach und Bad Cannstatt verbinden, zählen aufgrund ihrer Geologie zu den diffizilsten Bauprojekten dieser Art in Europa. In Christoph Lienhart trägt ein Ingenieur die Verantwortung, der vielfältige Erfahrungen mitbringt. Wenn der neue Durchgangsbahnhof mit seiner markanten Architektur das pulsierende Herz von Stuttgart 21 ist, dann könnte man Christoph Lienhart als eine Art Chirurg bezeichnen, der die lebensspendende Aorta verlegt. Als zuständiger Projektleiter verantwortet er in seinem Abschnitt unter anderem die beiden innerstädtischen Tunnel, die am sogenannten Nordkopf der Station angeschlossen werden und den achtgleisigen Bahnhof im Stuttgarter Schlossgarten mit den Bestandsstrecken in Feuerbach und Bad Cannstatt verbinden. "Eine sehr komplexe und anspruchsvolle Aufgabe", wie Christoph Lienhart erläutert.

Als Hauptschlagader im System fungieren die Tunnel in seinem Abschnitt auch deshalb, weil durch die Feuerbacher Röhre eines Tages ein Großteil der Streckenausrüstung angeliefert wird, angefangen von den Schienen, die für den Ausbau des Durchgangsbahnhofs gebraucht werden. Später einmal fließt hier der Fernverkehr Richtung Hauptbahnhof. Der Planfeststellungsabschnitt 1.5, für den Lienhart seit Sommer 2015 als Projektleiter verantwortlich ist, umfasst einen Großteil des Bauvolumens von Stuttgart 21 und erstreckt sich über eine Gesamtlänge von knapp 17 Kilometern. Zu den zentralen Bauwerken gehören neben den Zuführungen aus Feuerbach und Bad Cannstatt auch der S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt sowie die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße. Zudem wird in dem Abschnitt auch die viergleisige Neckarbrücke zwischen dem Seilerwasen und dem Rosensteinpark gebaut. "Eigentlich alles, was nördlich des neuen Hauptbahnhofs gebaut wird", sagt Lienhart und zeigt auf einen Plan, der in seinem Büro in der Räpplenstraße hängt.

und 45 Mitarbeiter im eigenen Projektteam. Hunderte Mineure, Schweißer, Baggerführer und andere Spezialisten im gesamten Abschnitt, ein gewaltiges Gesamtbudget. Ein durchaus beeindruckendes Zahlenwerk, bei dem es Christoph Lienhart aber keinesfalls schwindelig wird. Der 39 Jahre alte Bauingenieur aus der Steiermark ist trotz seiner vergleichsweise noch jungen Karriere schon weit herumgekommen und bringt einen beachtlichen Fundus an Berufserfahrung mit. Er war in verschiedensten Positionen und Verantwortungsbereichen in Österreich, Deutschland, Spanien und der Schweiz tätig und hat gleichermaßen die planende wie die ausführende Seite von großen Infrastrukturprojekten kennengelernt. Unter anderem war Lienhart für die Österreichische Bundesbahn, in deren Diensten er sieben Jahre stand, in verantwortlicher Position am Bau des neuen Hauptbahnhofs in Wien und des Lainzer Tunnels im Einsatz. Zwei bedeutende Projekte, die wie das Bahnprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm Teil der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse Paris-Budapest sind, der neuen Magistrale für Europa.

THEMA 27





Christoph Lienhart

ienhart weiß deshalb nur zu gut, welche Anforderungen mit Großprojekten dieser Art verbunden sind, insbesondere dann, wenn mitten in der Stadt gebaut wird. "Die besondere Herausforderung liegt darin, dass es unzählige Projektbeteiligte mit den unterschiedlichsten Interessen gibt", sagt der Österreicher, zu dessen Aufgaben es auch gehört, mit betroffenen Bürgern und Interessensvertretern zu reden und sich deren Sorgen und Ängste anzuhören.

Der Bauingenieur steht zwischenzeitlich an jenem Ort, an dem im Jahr 2014 alles begonnen hat: Dem Portal am Wartberg, von dem aus die Tunnel Richtung Feuerbach und Hauptbahnhof vorangetrieben werden. Nach Beginn der Arbeiten hatten sich seinerzeit immer wieder Anwohner aus dem Wohngebiet oberhalb des Portals beklagt, dass die Lüftungsanlage am sogenannten Zwischenangriff Prag, über die Frischluft in den Tunnel transportiert wird, um einiges zu laut sei. Mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen Abhilfe zu schaffen, gehörte zu den ersten Aufgaben, die Lienhart als neuer Projektleiter zu managen hatte. "Seither hat sich die Situation hier deutlich entspannt", erzählt der Ingenieur, der in den vergangenen zwei Jahren an der Central European University in Budapest berufsbegleitend seinen Master of Business Administration abgelegt hat, Schwerpunkt strategisches Management.

ie eigentlichen Herausforderungen liegen derweil einiges tiefer im Berg und sind mit dafür verantwortlich, dass die Zuführungsstrecken nach Feuerbach und Bad Cannstatt zu den derzeit wohl komplexesten und diffizilsten Tunnelprojekten in Europa gehören. In beiden Fällen müssen die Mineure den Stollen durch Schichten aus Anhydrit vorantreiben, was alles andere als ein Kinderspiel ist. Anhydrit, der im unausgelaugten Gipskeuper vorkommt, hat die unliebsame Eigenschaft, beim Kontakt mit Wasser deutlich an Volumen zuzulegen und aufzuguellen. Jeglicher Einsatz von Wasser ist folglich ein absolutes Tabu. "Die geologischen Verhältnisse im Stuttgarter Baugrund sind zweifellos äußerst anspruchsvoll", sagt Christoph Lienhart beim Fußmarsch durch die staubtrockenen Tunnel. Zum Einsatz kommt die "Neue Österreichische Tunnelbauweise", bei der sich die Mineure mit Sprengungen, Baggern und viel Fingerspitzengefühl durchs Gebirge arbeiten. Eine Aufgabe, für die der junge Ingenieur aus Österreich genau der Richtige ist. Schließlich hat er während seines Studiums an der Technischen Universität Graz die Kunst des gefühlvollen konventionellen Vortriebs vom Enkel des Hochschulprofessors und Tunnelbaupioniers Ladislaus von Rabcewicz persönlich gelernt, jenem Meister seines Fachs also, der die Methode aus Österreich einst maßgeblich entwickelt hat. Wohl auch deshalb laufen die Arbeiten trotz hohen Anspruchs ausgesprochen gut, worauf der junge Österreicher sehr stolz ist. So konnte die Cannstatter Oströhre bereits im Dezember 2016 durchgeschlagen werden, in der Weströhre wurde im Oktober vergangenen Jahres zur großen Feier geladen. Einer der persönlichen Höhepunkte im bisherigen Projektverlauf, wie Lienhart sagt. "Es ist einfach ein unbeschreibliches Gefühl, am Ziel anzukommen."

Spätestens Mitte Juli, so schätzt Christoph Lienhart, werde auch die zweite Feuerbacher Röhre vollendet und am Ziel angekommen sein. Im Zuge des aufwändigen Innenausbaus, der aus Stabilitätsgründen mit viel Stahl und einer teilweise meterdicken Schale um einiges massiver als bei anderen Tunnelprojekten üblich ausfällt, seien zwar noch intensive Injektionsarbeiten

THEMA 29

notwendig, um Klüfte im Fels zu versiegeln. Ansonsten sei der anspruchsvolle Anhydrit dann aber durchfahren. "An diesem Tag haben wir hier allen Grund zum Feiern", sagt Christoph Lienhart, dessen Bekanntheitsgrad in Österreich deutlich gestiegen ist, seit der TV-Sender ORF vergangenen Sommer ein Kamerateam nach Stuttgart geschickt hat, um jenen Landsmann zu porträtieren, der eine solch verantwortungsvolle Aufgabe beim Bau von Stuttgart 21 übernommen hat.

wortung für die große Durchschlagsfeier im Juli übertragen, zu der auch Bahnchef Richard Lutz erwartet wird, dann wäre wohl mit einem Auftritt des legendären Austropop-Trios STS in Stuttgart zu rechnen. Die drei Musiker kommen wie Lienhart selbst aus der Steiermark, genauer aus Fürstenfeld, was sie in dem gleichnamigen Hit ausgiebig besungen haben. Auch Christoph Lienhart zieht es immer mal wieder "hoam nach Fürstenfeld", zurück in die alte Heimat, in der er zur Schule gegangen und aufgewachsen ist. Ansonsten verbringt der Steirer seine Freizeit meist in den Bergen, wahlweise auf Skiern, beim Bergsteigen oder auf seinem Motorrad.

Für seine neue Wahlheimat findet er nur lobende Worte. "Stuttgart ist eine tolle Stadt, in der man sehr viel unternehmen und erleben kann", sagt Lienhart, dem es zudem auch die "wunderbaren Landschaften im Umland" angetan haben. Der Bauingenieur ist absolut überzeugt davon, sich hier für ein gutes Werk einzusetzen. "Wir bauen nicht um des Bauens willen", betont er. "Es geht darum, einen Mehrwert für künftige Generationen zu schaffen."

eder Meter, den er mit seinem Team vorankommt, bringt ihn diesem Ziel näher. "Das ist der Antrieb, sich jeden Tag aufs Neue mit ganzer Kraft einzusetzen", sagt er. Hinter knapp 50 Prozent der Arbeiten ist bereits ein Haken gemacht. Eine Mammutaufgabe bleibt der Abschnitt aber dennoch. Alleine am Bahnhof Feuerbach, wo die Fernzüge künftig unterhalb der bisherigen Bahnstrecke und der Stadtbahntrasse in den neuen Tunnel Richtung Hauptbahnhof eintauchen, müssen im Zuge der Arbeiten die S-Bahn-Gleise noch einige Male verschwenkt werden. Derartige Eingriffe in den laufenden Betrieb müssen bereits zwei Jahre vorher angemeldet werden, die einzelnen Bauphasen sind daher eng getaktet. "Viel Spielraum für Verzögerungen haben wir hier nicht", sagt Lienhart, für den der Bereich um den Feuerbacher Bahnhof noch aus einem anderen Grund eine Besonderheit ist. Knapp 150 Meter hinter dem alten Bahnhofsgebäude liegt die Projektgrenze, hier nimmt alles seinen Anfang, an dieser Stelle beginnt der Streckenabschnitt von Stuttgart 21. Wie eine Hauptschlagader, die direkt zum Herzen führt.







KURZ NOTIERT

Durchschlag im Tunnel Feuerbach

In der insgesamt 2.560 Meter langen Weströhre des Tunnels Feuerbach wurde der Durchschlag gefeiert. Nach weniger als dreieinhalb Jahren ist die erste der beiden eingleisigen Röhren zwischen dem Bahnhof Feuerbach und dem Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs aufgefahren. Der Durchschlag stellt einen weiteren wichtigen Schritt bei der Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens dar – auch weil der Vortrieb der Röhren unter schwierigen geologischen Bedingungen erfolgte und immer noch erfolgt: Die Vortriebsmannschaften der Arge Tunnel Feuerbach fahren ebenso wie ihre Kollegen im Tunnel Bad Cannstatt den Tunnel teilweise in quellfähigem Gestein, dem sogenannten Anhydrit, auf. "Der Tunnelbau im Anhydrit ist anspruchsvoll und bedarf technisch und baubetrieblich besonderer und komplexer Maßnahmen, um einen für die nächsten 100 Jahre sicheren und gebrauchstauglichen Tunnel herzustellen. Wir haben inzwischen so gut wie alle relevanten Anhydritlinsen erfolgreich durchfahren, ohne dass es zu nennenswerten Hebungen gekommen ist, sagte Olaf Drescher, der stellvertretende Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. "Die Mineure haben mir bei meinen Baustellenbesuchen immer wieder die Gelegenheit gegeben, ihnen bei der Arbeit über die Schulter zu schauen. Ich habe allergrößten Respekt vor ihrer Leistung", sagte Selma Kreutzer, die als Mitarbeiterin der Projektgesellschaft im Jahr 2014 die Tunnelpatenschaft übernommen hatte. Gegraben werden muss für den Tunnel Feuerbach nun noch der Rest der Oströhre – etwa 300 Meter – und ein Teil des zweigleisigen Tunnelabschnitts Richtung Feuerbach. "Ein Tunneldurchschlag markiert für uns alle einen wichtigen Meilenstein im Proiekt. Wir sehen ab heute das Licht am Ende des Tunnels. Dies wurde durch die harte Arbeit unserer Mineure erreicht", sagte der Vorsitzende der Geschäftsleitung der Baresel GmbH, Claude-Patrick Jeutter. Beide Gleise der Zuführung Feuerbach verlaufen unter dem Kriegsberg und dem Killesberg hindurch und erreichen vor dem Bahnhof Feuerbach die Erdoberfläche. Etwa unter dem Höhenfreibad Killesberg vereinigen sich die beiden eingleisigen Röhren Richtung Feuerbach zu einem zweigleisigen Tunnel. Das Verzweigungsbauwerk, in dem sich die Äste in Richtung Bad Cannstatt und Feuerbach aufspalten, befindet sich vom Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs aus gesehen etwa 200 Meter im Kriegsberg. Der Tunnel für die Fern- und Regionalzüge von und nach Feuerbach wurde in der Neuen Österreichischen Tunnelbauweise (NÖT) hergestellt. Die zwei eingleisigen Tunnelröhren sind zur Sicherheit für Notfälle alle 500 Meter mit einem Verbindungsbauwerk miteinander verknüpft.









Zusätzliche Baustellenführungen

Das Interesse am größten und bekanntesten Projekt des Landes ist ungebrochen. "Das Bahnprojekt bewegt die Menschen noch immer – auf die eine oder andere Weise", stellt Georg Brunnhuber (Foto), Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, fest. Nach wie vor sei vielen Menschen daran gelegen, sich ein eigenes Bild von den Baustellen zu machen. "Besonders nachgefragt waren 2017 die Führungen im Turmforum und auf den Baustellen", so Brunnhuber. "Hier haben wir einen Zuwachs zwischen sieben und knapp 30 Prozent zum Vorjahr erzielt." Das Angebot an allen Führungen des Vereins wurde rund 1.750 Mal nachgefragt und stieg somit um 19 Prozent (280 Führungen mehr als 2016 mit 1.470 Führungen). Die Anzahl an Baustellenführungen wird in aktuell von elf auf 17 Angebote pro Woche ausgebaut, um der Nachfrage standzuhalten. Die Preise liegen weiterhin je nach Tour zwischen fünf bis 20 Euro.

Mehr als 40.000 Besucher gezählt

Mit mehr als 40.000 Besucher haben die diesjährigen Tage der offenen Baustelle rund um den Hauptbahnhof die erfolgreichen Veranstaltungen der vergangenen beiden Jahre noch übertroffen. Von 5. bis 7. Januar 2018 konnten sich Besucher direkt vor Ort ein eigenes Bild von den Bauwerken machen und mit Ingenieuren und Mitarbeitern ins Gespräch kommen. An dreizehn Stationen konnten sich die Gäste über zahlreiche Themen, unter anderem den Tunnelbau, den verkehrlichen Nutzen oder die Arbeitsweise der Grundwassermanagementanlage informieren. Auch die Projektpartner waren mit Informationsständen vertreten. "Unser Schwerpunkt lag darauf, den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, wo wir die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten sehen, was wir als Stadt gemacht haben, was die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung waren, welche Ideen es dazu gibt, was wir in nächster Zeit planen und wie es weiter geht", umfasste der Bürgermeister für Städtebau und Umwelt, Peter Pätzold, das Informationsangebot der baden-württembergischen Landeshauptstad. "Wir wollen, dass die Menschen in der Region die S-Bahn mit moderner Mobilität verbinden. Und unser Anspruch ist, die Attraktivität stetig zu verbessern. Stuttgart 21 wird da einen gewaltigen Schub geben", resümierte Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der S-Bahn Stuttgart.

PERSÖNLICH



Stammt aus
Besigheim und ist
schon seit sieben
Jahren mit
von der Partie:
Benjamin Denk, 38,

Benjamin Denk, 38,
Technischer Projektleiter
Filderbereich

Was macht eigentlich ... Herr Denk?

Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Ich bin mit meinem Team für das technische Projektmanagement im Filderbereich zuständig. Wir begleiten sämtliche Bauwerke wie Tunnel und Brücken von der Entwurfsplanung über das Ausschreibungsverfahren bis zur Realisierung.

Was ist das Charakteristische an Ihrem Abschnitt?

Die Strecke, für die wir verantwortlich sind, ist zehn Kilometer lang und reicht vom Flughafen bis nach Wendlingen am Neckar. Das Besondere ist einerseits, dass diese zehn Kilometer Schienentrasse in acht verschiedene Bauverträge unterteilt sind, der Abschnitt also in vergleichsweise kleine Tranchen unterteilt ist. Das wurde bewusst so gemacht, um es auch Unternehmen aus dem regionalen Mittelstand zu ermöglichen, sich an dem Projekt zu beteiligen. Für uns bedeutet das natürlich einen höheren Steuerungsaufwand. Gleichzeitig verläuft die gesamte Strecke direkt an der Autobahn, zunächst nördlich der A8 und ab Denkendorf auf der Südseite. Diese unmittelbare Nähe zu einer der meist befahrenen Autobahnen der Bundesrepublik stellt uns in vielerlei Hinsicht jeden Tag aufs Neue auf die Probe.

Worin liegen konkret die Schwierigkeiten?

Wir haben insgesamt 24 Brücken in unserem Abschnitt, außerdem einen Tunnel und zwei Anschlussstellen, die neu geordnet werden müssen – und alles, ohne die bestehende Verkehrssituation zu beeinflussen. Auf der A8 sind täglich rund 80.000 Fahrzeuge unterwegs, auf der B313 bei Wendlingen weitere 30.000. Allein in diesem Bereich müssen wir sechs Brücken bauen, eine davon im Taktschiebeverfahren direkt über der B313. Und auch im Bereich der Anschlussstelle Esslingen verdrängt die Neubaustrecke bestehende Infrastruktur. Das alles im laufenden Betrieb umzugestalten und dabei auch noch neue Straßen zu bauen, erfordert ein Maximum an Baustellenlogistik. Zudem haben wir sehr hohe Sicherheitsanforderungen, die permanent angepasst werden müssen, weil die Baustellen wachsen und sich ständig neue Situationen und Berührungspunkte mit der Autobahn ergeben.

Was stehen in diesem Jahr für Meilensteine an?

Vor kurzem konnten wir den Auftrag für die gesamten Erdbauarbeiten vergeben, was zweifellos ein Meilenstein ist. Insgesamt müssen fast eine Million Kubikmeter Aushub bewegt werden, damit die Schnelltrasse später durchgehend in der gleichen Höhenlage wie die Autobahn liegt. Im kommenden Herbst können die Arbeiten losgehen. Gleichzeitig läuft derzeit das Vergabeverfahren für die Neuordnung der Anschlussstellen Esslingen und Wendlingen. Auch in diesem Bereich wollen wir noch vor Jahreswechsel mit den Arbeiten beginnen. Zudem werden mit der Brücke Denkendorfer Tal und dem Tunnel Denkendorf zwei weitere Bauwerke fertig. Es passiert also eine ganze Menge in diesem Jahr.





Weil Erfolg nur im Miteinander entstehen kann.

Die Ed. Züblin AG ist Mitglied des STRABAG-Konzerns und im Hoch- und Ingenieurbau führend. Wir bringen Bauprojekte weltweit zum Erfolg, indem wir die richtigen Menschen, Baumaterialien und Maschinen zur richtigen Zeit am richtigen Ort versammeln. Werden Sie Teil unseres Teams!

Wir glauben an die Kraft des Teams. Und daran, dass genau das den Unterschied für unsere Auftraggeberschaft ausmacht, um Außergewöhnliches entstehen zu lassen.

Für unsere zahlreichen neuen, sehr interessanten und anspruchsvollen Projekte suchen wir laufend neue begeisterungsfähige und motivierte Kolleginnen und Kollegen, u. a. für den Bereich Bau- und Projektleitung, Bauausführung, Tragwerksplanung, BIM- und LEAN-Anwendung, Kalkulation, Prozeßplanung und vieles mehr.

www.stuttgart.zueblin.de

Ed. Züblin AG.

Direktion Stuttgart
Personalentwicklung
Albstadtweg 5
70567 Stuttgart/Deutschland
Tel. +49 711 7883-168
dietmar.schweitzer@zueblin.de



