

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE

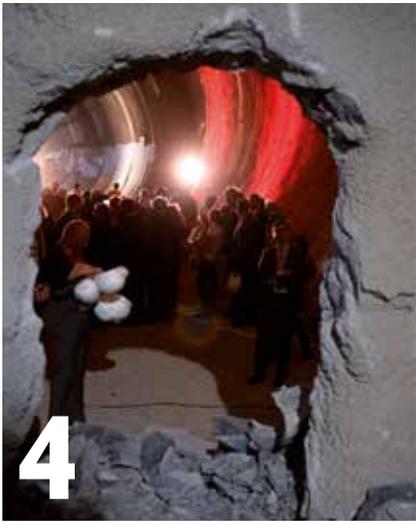
Durchschlagender Erfolg im Boßlertunnel auf der Alb

SEITE 22

PORTRÄT Ein Zeppelin überfliegt Stuttgart 21 **SEITE 18**

THEMA Der Bahnchef zu Gast beim Festakt im Talkessel **SEITE 4**

INTERVIEW 20 Jahre Turmforum im Hauptbahnhof **SEITE 8**



INHALT

THEMA

Meilenstein des Projekts: der Tunnel
Feuerbach erreicht die Innenstadt **4**

INTERVIEW

Georg Brunnhuber und David Böisinger
über 20 Jahre Turmforum **8**

IM BILDE

14

PORTRÄT

Im Zeppelin unterwegs
zwischen Stuttgart und Ulm **18**

REPORTAGE

Das Käthchen von der Alb
ist am Ziel angekommen **22**

THEMA

Jäger fast verlorener Schätze
auf den Fildern und in der City **26**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 / 21 3 21 - 200 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.s21erleben.de • www.bahnprojekt-stuttgart-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, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 23, 24, 25, 27);
Deutsche Zeppelin-Reederei, Michael Häfner (2, 19, 20, 21); Konrad Kobiela (14, 15);
Achim Birnbaum (14); Arnim Kilgus (15, 16); Landesamt für Denkmalpflege (28, 29);
Sommerhaus Filmproduktion GmbH (30)

Auflage: 80.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im Dezember 2018.

VORWORT

Es kommt nicht alle Tage vor, dass Archäologen ein Gräberfeld aus der Bronzezeit untersuchen können. Zwischen Plieningen und Bernhausen ist vor einiger Zeit ein Kleinräberfeld gefunden worden, eines mit 15 letzten Ruhestätten. Dabei war es „ein interessierter Laie“ gewesen, der während eines Spaziergangs am Ackerrand zwei Steinhäufen bemerkt hatte. Also informierte er das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart und die Experten fuhren auf die Filderebene, um sich selbst ein Bild zu machen. Schnell war klar, dass man unweit der Autobahn und in unmittelbarer Nähe des Flughafens während der vorbereitenden Arbeiten zur ICE-Trasse für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm auf Geschichtsträchtiges gestoßen war. „Ein Zufallsfund“, sagt der Archäologe Jan König und ist froh, dass es umgehend zu einer Kooperation mit der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH kam. Gut lief die Zusammenarbeit, da für die Bahn als Bauherrin solche historisch relevanten Fundorte Alltag sind, und für die Archäologen können sie gar von unschätzbarem Wert sein. Mehrere Wochen lang, aufgeteilt über den Zeitraum einiger Monate, konnten sich anschließend der Grabungstechniker und seine Mitarbeiter den Relikten aus der Vergangenheit widmen.

Ein Beispiel für gutes Teamwork. Gemeinschaftlich und gut gearbeitet wird derzeit auch an vielen Stellen des Projekts. So ist beim Tunnelvortrieb mittlerweile der Endspurt angebrochen. 41 von 59 Kilometern sind gegraben, gemeißelt, gesprengt oder mit Tunnelvortriebsmaschinen aufgefahren. Unter den schwierigen verkehrlichen und logistischen Bedingungen einer Großstadt, in Stuttgart zudem verbunden mit besonderen geologischen Herausforderungen, ist dies ein Zwischenergebnis, auf das wir stolz sein können. Bei der Durchschlagsfeier der vierten und letzten Röhre am Fuß des Kriegsbergs im Bereich des Nordkopfs des künftigen Hauptbahnhofs am 17. Juli hat der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG vor viel Prominenz die Leistung der Planer, Ingenieure und Mineure besonders gewürdigt. Diesem Dank schließen wir uns gerne an. Dr. Richard Lutz betonte bei der Feier den verkehrlichen Nutzen des Projekts: Mehr als zehn Millionen Fahrgäste in ganz Deutschland sollen jährlich vom Ausbau des Bahnknotens samt Neubaustrecke nach Ulm profitieren. Der letzte Durchschlag am Kriegsberg markiert auch bautechnisch einen besonderen Meilenstein. Denn damit ist der Vortrieb für die wohl derzeit anspruchsvollsten Tunnelbauten in Deutschland erfolgreich abgeschlossen. Alle relevanten Anhydritlinsen in den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt sind ohne nennenswerte Hebungen erfolgreich durchfahren worden. Nur wenige Tage nach dem Durchschlag am Nordkopf gab es ein spektakuläres Ereignis am Südkopf des



Georg Brunnhuber
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.



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

künftigen Hauptbahnhofs: Tunnelvortriebsmaschine „Suse“ kam nach 9.468 Meter langer Schildfahrt, die im April 2016 am 153 Meter höher gelegenen Filderportal begonnen hatte, im Talkessel beim Wagenburgtunnel an. Der 120 Meter lange Koloss wird jetzt zum Teil auf Luftkissen in einer riesigen Kaverne gewendet und beginnt im Herbst seine vierte und letzte Schildfahrt knapp dreieinhalb Kilometer hinauf zum bereits bergmännisch aufgefahrenen mittleren Fildertunnel. Da dank der Konstruktion der Vortriebsmaschine die Tunnelinnenschale in einem Zug mit eingebaut wird, kann der längste Tunnel des Projekts im nächsten Jahr im Rohbau fertiggestellt sein.

Nicht vergessen wollen wir die Fortschritte auf der Neubaustrecke: Im Juni hat Tunnelvortriebsmaschine „Käthchen“ 80 Meter über dem Filstal in nur 14 Monaten die zweite Röhre des 8.806 Meter langen Boßlertunnels erfolgreich aufgefahren, der jetzt im Rohbau nahezu fertiggestellt ist. Auch beim 8.176 Meter langen Albvorlandtunnel kommen die beiden Vortriebsmaschinen gut voran, mehr als zwei Kilometer haben sie jeweils bereits von Kirchheim unter Teck in Richtung Wendlingen zurückgelegt und dabei erfolgreich die A8 unterquert. Auf der Neubaustrecke sind 49 von 61 Kilometern Tunnelvortrieb und somit rund 80 Prozent geschafft, am Jahresende werden die ersten Tunnelabschnitte für den Ausbau mit Bahntechnik und Oberbau übergeben. Eine vorzeitige Inbetriebnahme der Neubaustrecke von Ulm über Wendlingen und Plochingen nach Stuttgart im Jahr 2022 wird derzeit von Fahrplanexperten geprüft und gilt als wahrscheinlich.

Kritisch geprüft wurde schon viel bei Stuttgart 21, und stets hat sich das Projekt dabei als ausgesprochen robust erwiesen. Solche und andere Themen sind nicht nur in Zeitungsarchiven dokumentiert, sondern auch im Turmforum. Am 15. Juni 1998 öffnete die Ausstellung im Bahnhofsturm zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm die Türen zum ersten Mal. Unter dem Titel „Turmforum Stuttgart 21“ zeigte die zentrale Informationsplattform auf zunächst drei Ebenen die grundlegenden Vorteile des Projekts: den Bau der neuen und schnelleren Infrastruktur, die Gestaltung des preisgekrönten Durchgangsbahnhofs und die städtebaulichen Möglichkeiten. Dass die Gründungsmitglieder, die Bahn und die Landeshauptstadt, damit eine Erfolgsgeschichte zum Leben erweckten, konnte damals niemand vorhersagen: Über vier Millionen Besucher haben sich in der Ausstellung und bei über 10.000 Führungen informiert. Grund genug, in der 23. Ausgabe des Projektmagazins „Bezug“ neben den Tunnelprojekten auch das 20-jährige Bestehen des Turmforums ausführlich zu würdigen. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

THEMA

Ankunft in der Stadt

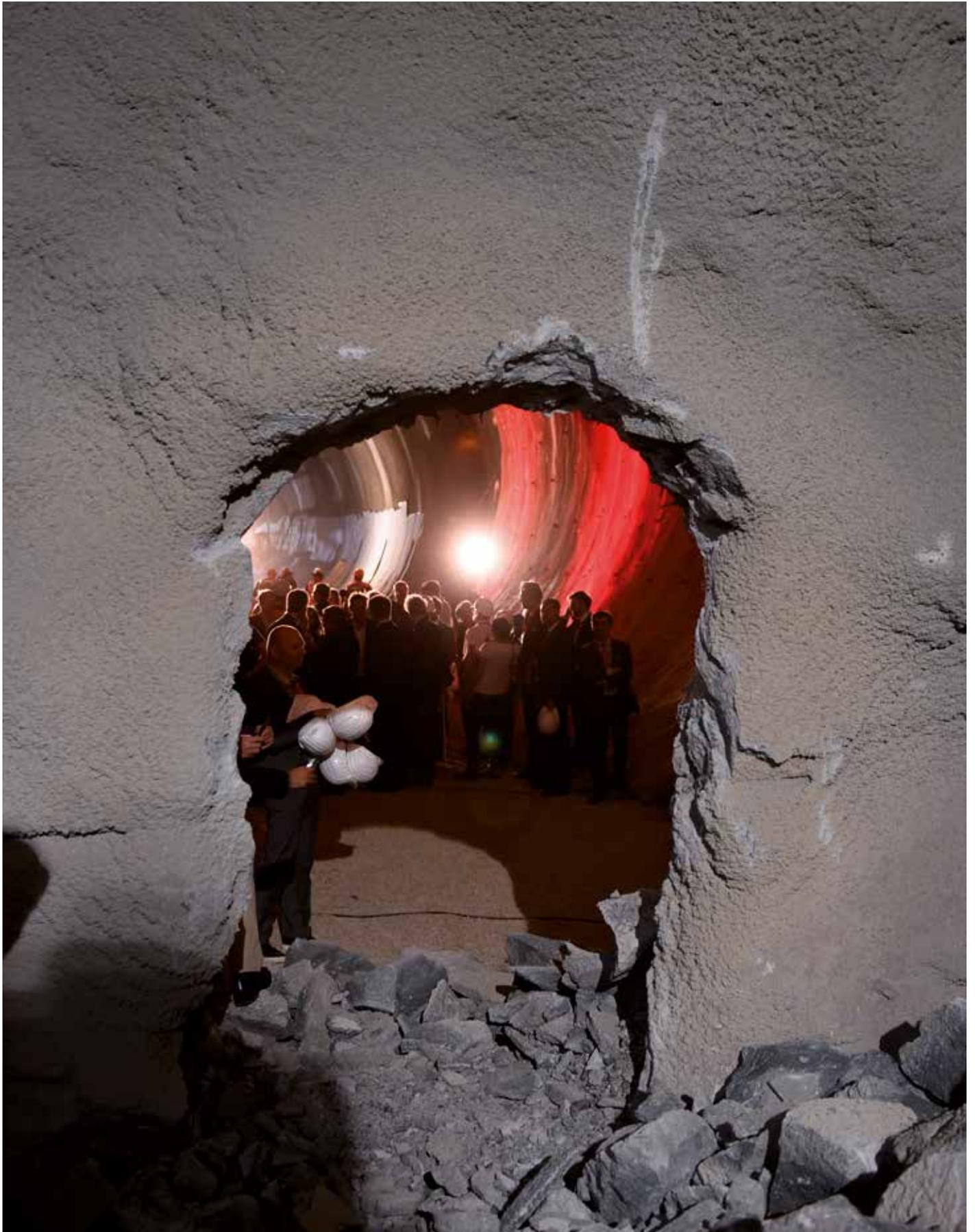
Der Tunnel Feuerbach, durch den später der Fernverkehr zum Hauptbahnhof fahren wird, gilt als das ingenieurmäßig anspruchsvollste Bauwerk seiner Art in Deutschland. Jetzt hat die zweite Röhre die Innenstadt erreicht, was im Beisein des Bahnchefs gebührend gefeiert wurde.

Was beim Tunnelbau unter dem Kriegsberg alles passieren kann, darüber ist in den vergangenen drei Jahren reichlich spekuliert worden: Senkungen, Hebungen, Wassereintritte, unkontrolliertes Aufquellen der anhydrithaltigen Gesteinsschichten. Die Warnungen sind dabei durchaus begründet gewesen. Denn bei kaum einem anderen Tunnelprojekt in Deutschland und Europa sind die geotechnischen Verhältnisse derart anspruchsvoll und herausfordernd, wie bei der unterirdischen Zuführungsstrecke nach Feuerbach. „Eine Herausforderung, die viel Sorgfalt und Know-how erfordert“, sagt Walter Wittke.

Der emeritierte Professor für Geotechnik und Felsmechanik zählt zu den weltweit führenden Experten, deren Rat immer dann gefragt ist, wenn es schwierig und anspruchsvoll im Berg wird. Nach getaner Arbeit einen erfolgreichen Tunneldurchschlag zu feiern, ist daher beileibe keine neue Erfahrung für den zwischenzeitlich 84 Jahre alten Bauingenieur. Dieser festliche Sommertag am Kriegsberg ist aber dennoch auch für ihn etwas ganz Besonderes. Nach drei Jahren Bauzeit hat auch die zweite Röhre des knapp drei Kilometer langen Tunnels Feuerbach die Stuttgarter Innenstadt erreicht, als letzte von insgesamt vier Tunnelröhren am Nordkopf des künftigen Hauptbahnhofs.

Welche Bedeutung diese Ankunft in der Stadt für das Infrastrukturprojekt hat, ist unter anderem auch daran zu ersehen, dass Bahnchef Richard Lutz als erster Gratulant bei der Feier im Tunnelportal die zahlreichen Ehrengäste und Arbeiter begrüßt. Es ist der erste Tunneldurchschlag bei Stuttgart 21 für den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, „ein herausragendes Ereignis“, wie er betont. Stuttgart 21 werde erheblich dazu beitragen, mehr Reisende auf die grüne Schiene zu bekommen. Nach der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Berlin stehe nun der nächste Quantensprung für den Schienenverkehr bevor. „Ich freue mich darauf“, so Lutz, „dass Millionen Fahrgäste von kürzeren Reisezeiten, neuen Direktverbindungen und mehr Zügen profitieren werden.“

Der Bahnchef ist sichtlich gut gelaunt an diesem lange geplanten Feiertag, woran auch ein ungeplanter Zwischenfall nichts ändern kann. Die beiden Stuttgarter Stadträte Hannes Rockenbach und Tom Adler (SÖS-Linke-Plus) skandieren mitten hinein in die Grußworte die hinlänglich bekannten Parolen „Oben bleiben“ und „Umstieg jetzt“, bevor sie aus dem Portal im Kriegsberg nach draußen gegangen sind. „Ich bleibe hier oben, wenn es recht ist“, kontert Lutz gelassen vom Podium aus. Heiteres Lachen und Applaus. Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn (Grüne) hat derweil eine vollkommen andere Sicht auf das Projekt





als die beiden Mitglieder des Gemeinderats, die vor Beginn der Feier oben auf der Jägerstraße noch an einer Demonstration gegen das Projekt teilgenommen hatten. „Unser Dank und die Anerkennung gelten heute in besonderem Maße den Mineuren, die mit großer Erfahrung und Respekt vor dem Berg ihre schwere Arbeit im Tunnel leisten“, betont Kuhn in seinem Grußwort. Im Gemeinderat sei oft über die Gefahren des Anhydrits geredet worden und die Sorgen seien teilweise groß gewesen. Nun könne man endlich gemeinsam diesen ganz besonderen Durchschlag feiern, worüber er sehr froh sei. Zwar habe er als Landtags- und später auch als Bundestagsabgeordneter durchaus gegen das Projekt argumentiert, so Kuhn. Nun gelte es aber, Realitäten und Abstimmungen anzuerkennen. „Es gibt in einer Demokratie nichts Wichtigeres und Höheres als einen Volksentscheid“, erklärt er. Die Stadt sei daher bestrebt, das Beste daraus zu machen. Mit dem verbesserten Gäubahnanschluss am Flughafen, dem beschlossenen Ausbau der großen Wendlinger Kurve und dem Ausbau des Bahnhofs Vaihingen zum Regionalbahnhof sei das auch gelungen.

Mit Blick auf die gestiegenen Kosten appelliert Kuhn in seiner Rede gleichzeitig an den Bund, der an diesem Tag in Stuttgart unter anderem durch den Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Bilger vertreten ist, dass dieser „seine Verantwortung künftig noch stärker übernimmt als bisher“. Sprich: Dass die finanzielle Beteiligung seitens des Bundes angesichts der strategischen Bedeutung des Projekts und der Kostensteigerung höher als ursprünglich geplant ausfallen müsse. Das sei notwendig, so Kuhn, „damit nicht hinter jedem Bagger drei Juristen stehen müssen“.

Ein Grund für die veränderte Kostenprognose der Bahn ist nicht zuletzt auch die schwierige Geologie im Feuerbacher Tunnel, der nur mit zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen aufgefahren werden konnte. Zu dem verordneten Reigen an Sicherheitsmaßnahmen zählt der strikte Verzicht auf Wasser. Im Anhydrit muss grundsätzlich trocken gebohrt und auf jeglichen Wassereinsatz verzichtet werden, der ansonsten zum Kühlen der Geräte oder gegen die Staubentwicklung üblich ist.

Stattdessen haben sich die Mineure mit Sprengladungen, Baggern und reichlich Fingerspitzengefühl durch das Gebirge und die bei Tunnelbauern gefürchteten Formationen des Anhydrits gearbeitet – auf Schritt und Tritt begleitet vom erfahrenen Felsenforscher Walter Wittke und seinem Team. Wittke, der schon seit 40 Jahren im Stuttgarter Untergrund tätig ist und unter anderem den Bau des Heselbacher Tunnels im Süden der Stadt, des Hasenbergstunnels und der unterirdischen S-Bahn-Haltestelle Schwabstraße im Westen begleitete,



hat eigens dafür ein spezielles Verfahren entwickelt. Dieses sieht beispielsweise vor, Polyurethan und Acrylatgele in kleine Spalten und Klüfte zur Abdichtung ins Gestein zu injizieren, um möglichen Wasserzutritt im Anhydrit zu verhindern. Denn dieser hat bekanntermaßen die unliebsame Eigenschaft, beim Kontakt mit Wasser deutlich an Volumen zuzulegen und aufzuquellen wie ein Hefeteig. Gleichzeitig sind die Tunnelwände wesentlich dicker als sonst üblich betoniert und mit sehr viel Stahl verstärkt worden.

Dank dieser und etlicher anderer Vorkehrungen ist es letztlich gelungen, die drei Kilometer langen Röhren ohne größeren Zwischenfall durch den Kriegsberg mit seinem vielschichtigen und komplizierten Innenleben zu führen. Gleich einer Hauptschlagader, die zum pulsierenden Herzen führt. Durch den Tunnel werden später die Züge aus Richtung Mannheim, Karlsruhe oder auch Paris in die Durchgangsstation im Stuttgarter Talkessel fahren, die künftig zahlreiche neue umsteigefreie Verbindungen im Regionalverkehr ermöglicht und damit auch die für die Region so wichtige S-Bahn deutlich entlasten wird. Insgesamt sind damit bereits mehr als 70 Prozent der notwendigen Tunnel im Stadtgebiet Stuttgart vorgetrieben, alles zusammen rund 41 Kilometer. Mit dem Durchschlag des Tunnels Feuerbach sei ein weiterer wichtiger Schritt ge-

macht, findet auch Baden-Württembergs Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut, die immer wieder gerne zu solchen Anlässen kommt, wie sie betont.

Wie wichtig und zukunftsweisend Infrastrukturprojekte dieser Art seien, zeige die neue Zugstrecke zwischen München und Berlin. Bis Ende 2018 würden geschätzte 3,6 Millionen Fahrgäste das neue Angebot nutzen. „Das übertrifft alle Erwartungen und an die Probleme am Anfang denkt längst keiner mehr“, so die CDU-Politikerin und Unternehmerin. Ein gutes Angebot führe zwangsläufig zu einer gesteigerten Nachfrage. „Wir müssen den Mut haben, Großprojekte dieser Art zu realisieren. Sonst verlieren wir als Wirtschaftsstandort den Anschluss.“ Bahnstrecken, Straßen und Datenleitungen seien die Lebensadern der Wirtschaft, so Nicole Hoffmeister-Kraut: „Die dürfen nicht verstopfen und deswegen investieren wir auch weiterhin in sie. Am erfolgreichen Fortschritt des Projekts haben wir daher ein hohes Interesse.“

Ein solches Interesse hat natürlich allen voran auch Bahnchef Richard Lutz, der das Vorhaben aus „tiefster Überzeugung“ unterstützt, wie er an diesem Tag vor den versammelten Festgästen noch einmal betont, bevor das Signal zum eigentlichen Durchschlag gegeben wird.

» www.be-zug.de/feuerbach

Bahnchef Richard Lutz mit Gerhard Heimerl (links oben) und mit Tunnelpatin Selma Kreutzer

INTERVIEW

„Den Blick freimachen“

Mehr als vier Millionen Menschen haben in den vergangenen 20 Jahren das Stuttgarter Turmforum besucht, das seit 1998 über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm informiert. Ein Interview mit Georg Brunnhuber und David Böisinger über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Herr Brunnhuber, Sie sind seit Februar 2015 Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm und damit auch oberster Chef der Ausstellung. Welche strategische Bedeutung hat die Schau aus Ihrer Sicht?

Georg Brunnhuber: Die Ausstellung ist ein wichtiges Schaufenster, in dem das größte Infrastrukturprojekt des Landes mit all seinen Facetten und wesentlichen Vorteilen dargestellt ist. Seit dem Start vor 20 Jahren lautet das erklärte Ziel, die Menschen sachgerecht und objektiv zu informieren. Und das hat sich absolut bewährt. Ohne die Ausstellung wäre die Volksabstimmung 2011 vielleicht nicht so positiv ausgefallen.

Also geht es dabei auch um Überzeugungsarbeit?

Georg Brunnhuber: So kann man das auch sagen. Es geht einfach darum, den Menschen die Zusammenhänge des sehr komplexen Projekts zu erklären, worin die großen Vorteile liegen und ein Gesamtbild zu vermitteln. Die Wahl der Mittel hat sich im Laufe der Jahre geändert. Heute setzen wir modernste Technologien ein, um Bautechnik nachvollziehbar zeigen zu können. Dank virtueller Realität können die Besucher beispielsweise schon jetzt durch den neuen Bahnhof flanieren und mit unseren 360°-VR-Filmen quasi „live“ beim Tunnelbau zusehen. Diese Möglichkeiten begeistern viele, das spüren wir immer wieder.

Sie sind seit fast zehn Jahren dabei, Herr Böisinger und leiten die Ausstellung. Wie sieht Ihre Zwischenbilanz aus?

David Böisinger: Wir haben in den vergangenen 20 Jahren mehr als vier Millionen Besucher in unserem Stuttgarter Turmforum begrüßen können. Das ist eine ganz enorme Zahl für solch eine projektbegleitende Ausstellung und zeigt, wie groß das Interesse der Menschen tatsächlich ist. Im Laufe der Zeit haben wir dabei immer wieder deutlich gespürt, wann das Interesse besonders hoch ist. Gleich zur Eröffnung hatten wir natürlich enormen Zulauf, aber auch während der Schlichtung oder vor der Volksabstimmung sind die Zahlen nach oben gegangen. Das bisherige Rekordjahr aber ist 2016 mit insgesamt 260.000 Besuchern. Damit liegen wir weit oben in der Stuttgarter Museumsbilanz, direkt hinter den beiden großen Automuseen. Das macht uns ein wenig stolz.

Sie verantworten schon seit einigen Jahren die konzeptionelle Gestaltung und waren auch maßgeblich an der Modernisierung der Schau im Jahr 2013 beteiligt. Wie lautet das Erfolgsrezept des Turmforums?

David Böisinger: Das ist ein Zusammenspiel verschiedener Faktoren. Zum einen hat sich unsere Idee bewährt, Stuttgart 21 von Architekten, Ingenieuren, Bauplanern und anderen Experten erklären zu lassen, die mit dem Projekt bestens vertraut sind. Diesen direkten Kontakt schätzen unsere Besucher sehr. Sie bekommen hier aus vielen kleinen Mosaiksteinen ein Gesamtbild



zusammengesetzt und können dann selber entscheiden, was sie davon halten sollen. Und seit 2014 können sie sich auch die Baustellen direkt anschauen, im Tunnel teilweise bis ganz nach vorne zur Ortsbrüst gehen oder eine der frisch betonierten Kelchstützen anschauen. Das ist für viele ein beeindruckendes Erlebnis, für das sie teilweise von weither anreisen.

Auch von außerhalb Baden-Württembergs?

David Bösing: Wir haben Besucher aus der ganzen Welt, aus der Schweiz, Österreich, aus Schweden, Polen und anderen Ländern. Aus dem Schwarzwald und von der Schwäbischen Alb sowieso. Zwischenzeitlich werden sogar Delegationen aus Japan und den USA durch die Ausstellung geführt. Die sind natürlich nicht extra wegen der Ausstellung angereist, interessieren sich aber trotz des großen Angebots in der Region Stuttgart für das Turmforum mit seiner Ausstellung.

Wer sich bisher noch nicht sonderlich dafür interessiert hat, ist Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann. Ärgert Sie das insgeheim ein bisschen?

Georg Brunnhuber: Ich halte es jedenfalls für einen großen Fehler. Denn nahezu alle, die bisher unsere Ausstellung besucht haben, sind mit der klaren Erkenntnis nach Hause gegangen, dass hier ein gutes Projekt realisiert wird. Das Verkehrsministerium war im Übrigen schon mehrfach hier, nur eben ohne Minister. Auch der Verkehrsausschuss des Bundestags steht auf der Besucherliste, genauso das Innenministerium und Fraktionen des Landtags. Günther Oettinger hat sich

als EU-Kommissar schon zwei Mal in der Ausstellung über den Stand der Dinge informiert. Ich gehe davon aus, dass wir eines Tages auch den baden-württembergischen Verkehrsminister begrüßen können.

Hat sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten der Fokus der Besucher verändert?

David Bösing: Zwischenzeitlich können sich die Besucher nicht mehr nur anhand von Modellen, Plänen und Skizzen informieren, sondern direkt vor Ort den Baufortschritt aus nächster Nähe anschauen. Das war natürlich sehr hilfreich für uns. Seit das möglich ist, haben wir unser Konzept umgestellt. Wir beginnen alle Führungen im Bahnhofsturm und gehen dann von hier aus auf die Baustellen. Diese Baustellenbesuche werden wir künftig noch weiter ausbauen. Ich denke, dass wir bis Jahresende auf etwa 2.000 Führungen im Jahr kommen werden. Gleichzeitig haben wir 2013 die Ausstellung komplett neugestaltet. Seither hatten wir in keinem Jahr weniger als 200.000 Besucher.

Was hat die Schau aktuell zu bieten?

David Bösing: Im Laufe der Jahre hat sich eine enorme Menge an Detailinformationen angesammelt, getrieben durch Ereignisse wie Volksabstimmung, Stresstest oder Filderdialog. Man hat quasi den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr gesehen und der Blick auf das große Ganze war ein wenig verloren gegangen. In der aktuellen Ausstellung konzentrieren wir uns wieder auf die wesentlichen Aspekte. Auf der untersten Etage bekommen die Besucher über interaktive Bildschirme einen schnellen Gesamtüberblick, Stuttgart 21 in 21 Minuten sozusagen. In den Etagen darüber gehen wir dann ins Detail, dort sind auf unterschiedliche Weise die Themen Infrastruktur, Architektur und Städtebau aufbereitet. Mit jedem Stockwerk kann sich der Besucher mehr Wissen aneignen. Von der Plattform ganz oben hat er dann einen Überblick über die Baustellen rund um den Stuttgarter Bahnhof. Das ist gewissermaßen unser roter Faden durch die Ausstellung und das Motto: den Blick freimachen für das Wesentliche – die Baustellen.

Allerdings werden die Besucher nicht mehr allzu lange in den Genuss der guten Aussicht vom Bahnhofsturm kommen. Die Ausstellung muss wegen der Umbauarbeiten im Hauptbahnhof umziehen. Wo ist der neue Standort?

Georg Brunnhuber: Die Idee ist, den Abgang an Gleis 16, wo gerade noch die blauen Container der Bahnhofsmission stehen, mit einem fünfstöckigen Pavillon zu überbauen. Dort wären die Besucher noch näher an den Baustellen und es soll oben auf dem Gebäude auch wieder eine Aussichtsplattform geben. Fest steht für uns, dass es auch weiterhin eine solche Schau auf hohem Niveau geben muss. Die Neugier der Menschen ist so groß, dass wir nicht darauf verzichten können. Zudem ändert sich

Stehen hinter dem Turmforum: Georg Brunnhuber (links) und David Bösing



das Interesse mit dem Baufortschritt. Wir merken beispielsweise, dass Themen wie Fahrzeitverkürzung und die städtebaulichen Aspekte für die Zukunft immer stärker in den Vordergrund rücken, je mehr sich der Zeitplan der Fertigstellung nähert. Diese Aspekte sollen am neuen Standort entsprechend Platz bekommen.

Und wie ist der Zeitplan?

Georg Brunnhuber: Wir sind derzeit noch in der Vorbereitung und werden demnächst die Baugenehmigung einreichen. Parallel dazu verhandeln wir mit unseren Partnern, also dem Verband Region Stuttgart, der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg über eine mögliche Finanzierung des Gebäudes. Der Verein selber hat dafür über die Jahre Rücklagen gebildet. Der Umzug des Turmforums ist dann für Sommer nächsten Jahres geplant.

Mit dem Auszug aus dem denkmalgeschützten Bahnhofsturm werden auch Sie sich verabschieden vom Turmforum und der Ausstellung. Fällt Ihnen dieser Schritt schwer?

Georg Brunnhuber: Ich bin mit dem Projekt schon verhandelt, seit ich vor Jahrzehnten als Abgeordneter für die Heimerl-Trasse gestimmt habe. Mein Ehrgeiz war eigentlich, das Projekt bis zur Vollendung im Jahr 2021 in meinem jetzigen Amt zu begleiten. Nun wird der Bau bis 2025 dauern und ich wäre dann im 78. Lebensjahr. Das will ich weder mir noch all jenen zumuten, die mit mir zusammenarbeiten würden. Ich fahre jeden Morgen anderthalb bis zwei Stunden aus Oberkochen nach Stuttgart und abends wieder zurück. Der Umzug der Ausstellung und die neuerliche Umgestaltung bedeuten einen großen Schnitt und ich sehe darin den richtigen Zeitpunkt, um sich zu verabschieden und den Stab der Verantwortung weiterzugeben. Der Nachfolgerin oder dem Nachfolger bleiben dann noch sechs Jahre, in denen man viel bewegen kann und auch muss.

Was wünschen Sie sich für die neue Ära?

Georg Brunnhuber: Dass die Ausstellung wie bisher die Menschen begeistert von einem Projekt, das seinesgleichen sucht. In München braucht man vom Hauptbahnhof eine Stunde bis zum Flughafen, in Berlin 45 Minuten, in Frankfurt eine halbe Stunde. In Stuttgart werden es acht Minuten sein. So etwas sollte allen klar sein, die unsere Ausstellung verlassen.

David Böisinger: Ich wünsche mir, dass unsere Ideen und Angebote weiterhin so gut angenommen werden wie bisher. Wir tun auch künftig alles dafür, um das komplexe Bahnprojekt auf unterhaltsame Art und Weise mit seinen wesentlichen Punkten zu vermitteln. Dabei werden wir noch mehr auf digitale Technologien setzen. Wenn eines Tages alles fertig gebaut ist, da bin ich mir absolut sicher, dann werden ohnehin alle begeistert sein.



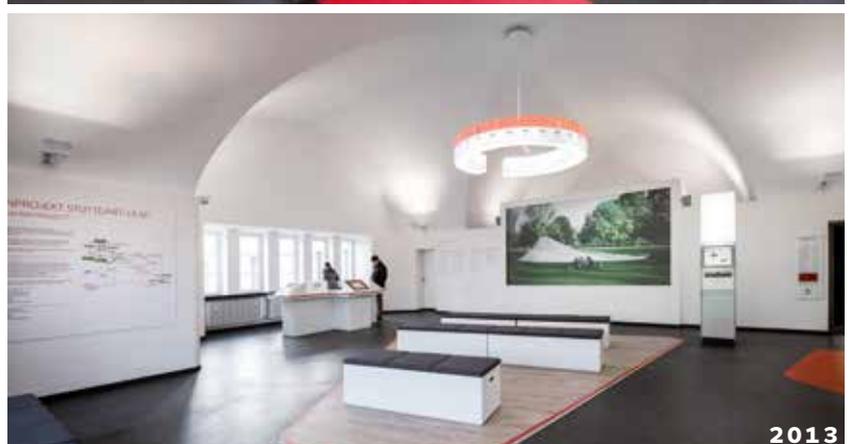
1999



1999



2013



2013

THEMA – 20 JAHRE TURMFORUM

„Wie wichtig war und ist das Turmforum für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm?“



Wolfgang Drexler

Von 2009 bis 2010 Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm

„Das Turmforum existierte bereits seit elf Jahren, als das Kommunikationsbüro des Bahnprojekts im Jahr 2009 gegründet wurde. Es wurde damals ja überdeutlich, dass die Ausstellung um eine Kommunikationseinrichtung ergänzt werden musste, um die Bürgerinnen und Bürger über das Bahnprojekt – und seinen Baubeginn damals – umfassender zu informieren. Zu jeder Zeit war und ist das Turmforum dabei eine sehr wichtige Einrichtung auch zur kritischen Auseinandersetzung mit dem Projekt gewesen – das zeigen ja auch die Besucherzahlen. Ich wünsche dem Turmforum weiterhin einen so großen Erfolg.“



Wolfgang Schuster

Von 1997 bis 2013 Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart

„S21 ist ein bedeutendes und komplexes Bahn- und Städtebauprojekt, bei dem es unerlässlich ist, ein öffentliches Informationszentrum für jedermann einzurichten. Da weder die Komplexität noch die Chancen des Projekts in der Bevölkerung ausreichend vermittelt wurden, habe ich als neugewählter Oberbürgermeister 1997 dem damaligen Bahnchef Heinz Dürr vorgeschlagen, den Bahnhofsturm zu einem gemeinsamen Infozentrum umzugestalten. Das Turmforum hat in all den Jahren wesentlich dazu beigetragen, dass die Bürger weit über Stuttgart hinaus das Projekt Stuttgart 21 verstehen konnten.“



Eckart Fricke

Von 2011 bis 2015 Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für Baden-Württemberg

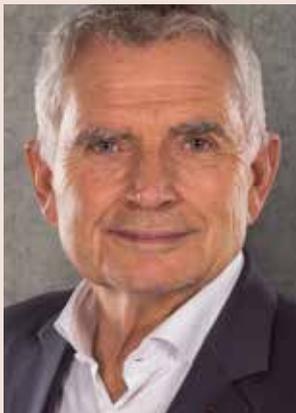
„Das Projekt Stuttgart 21 lehrt uns: Legal genehmigt reicht nicht und auch eine Volksabstimmung antwortet nicht auf Emotionen. Großprojekte brauchen eine breite Legitimation in der Öffentlichkeit. Frühzeitige Bürgerbeteiligung im Planungsprozess sowie ein respektvoller Dialog mit dem festen Willen aller zur bestmöglichen Lösung führen dabei zum Erfolg.“



Thomas Bopp

Seit 2007 Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart

„Der Verband Region Stuttgart hat von den ersten Überlegungen an das Projekt Stuttgart 21 mit breiter Mehrheit unterstützt und als Projektpartner den Verein und das Turmforum gefördert. Verein und Forum haben auch in turbulenten Zeiten der Schlichtung und Volksabstimmung das Projekt objektiv dargestellt und damit dem für unsere Region so wichtigen Projekt zur Realisierung verholfen. Dass das Turmforum schon 20 Jahre besteht, zeigt allerdings auch, wie lange Infrastrukturprojekte heute leider dauern. Ich gratuliere dem Turmforum dankbar für die 20-jährige Arbeit.“



Wolfgang Dietrich

Von 2010 bis 2015 Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm

„Aus der bewegten Geschichte um das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm können viele Lehren gezogen werden. Eine Lehre ist, dass komplexe Großprojekte, deren Planungen und Ausführungen oft Jahrzehnte in Anspruch nehmen, kontinuierlich und professionell kommunikativ begleitet werden sollten. Bereits vor der Gründung des Kommunikationsbüros, in welchem in einer sehr intensiven Projektphase die Kommunikation aller Projektpartner gebündelt wurde, bildete das Turmforum eine tragende Säule der Öffentlichkeitsarbeit. Viele Vorbehalte und Ängste konnten durch faktenbasierte und transparente Informationen über die Jahre abgebaut werden. Dass sich das Turmforum in den vergangenen zwei Jahrzehnten zu einer der meist besuchten Ausstellungen in Stuttgart entwickelt hat, unterstreicht seine Notwendigkeit. Und es zeigt, dass das Interesse an der technischen Meisterleistung, die hinter dem Bahnprojekt steckt, ungebrochen ist. In diesem Sinne gratuliere ich dem Turmforum zum 20-jährigen Bestehen und wünsche ihm weiterhin viele interessierte Gäste!“



Udo Andriof

Von 2010 bis 2011 Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm

„Als ich 2003 zu einer Anhörung eingeladen hatte, hieß es in der Stuttgarter Zeitung: ›Die Zahl der Protestierenden ist nicht sehr groß. Nach einem Jahrzehnt des Planens, nach vielen Debatten, nach einem Raumordnungsverfahren und nach zusätzlichen Informationen, ist die Akzeptanz des Bahnprojekts gestiegen.‹ Die emotionale Wucht und die Stärke des Protests nach dem Baubeginn 2010 hat deshalb viele überrascht. Umso wichtiger war es, umfassend zu informieren. Dabei hat das Turmforum einen wichtigen Beitrag geleistet.“

IM BILDE



- ❶ Baustelle am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz ❷ Kelchstütze am Hauptbahnhof ❸ Baustelle Albvorlandtunnel ❹ Baustelle Haltestelle Staatsgalerie ❺ Baustelle Neckarbrücke Bad Cannstatt
 ❻ Zwischenangriff Rosenstein an der Ehmannstraße ❼ Reinigung der Tunnelvortriebsmaschine im Boßlertunnel ❽ Tunneldumper ❾ Blick auf den Nordkopf des künftigen Hauptbahnhofs



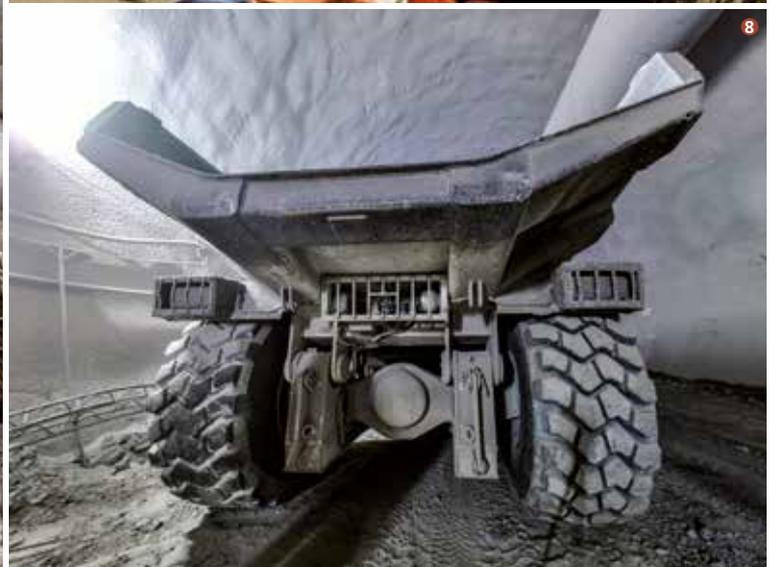
❺



❻

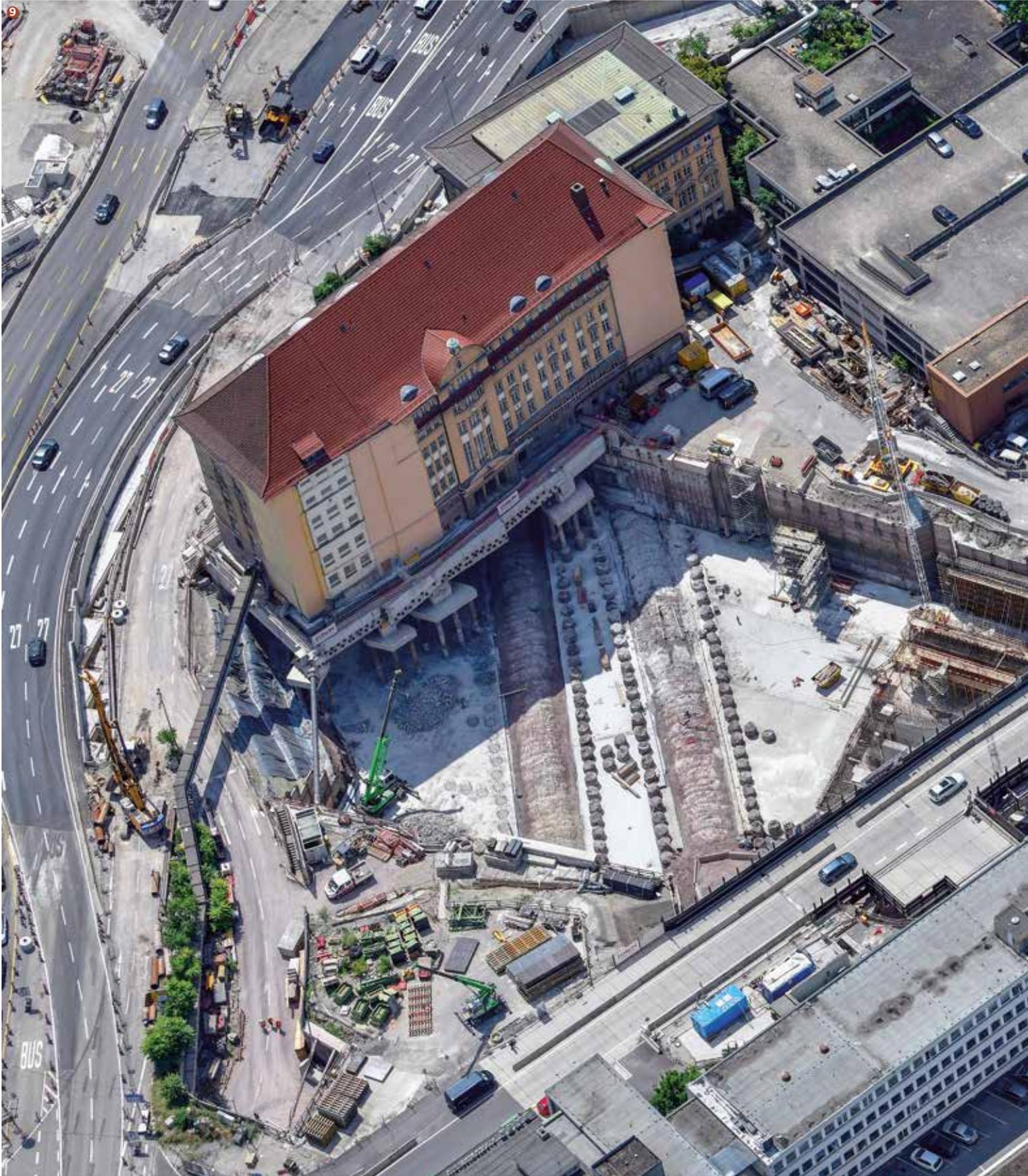


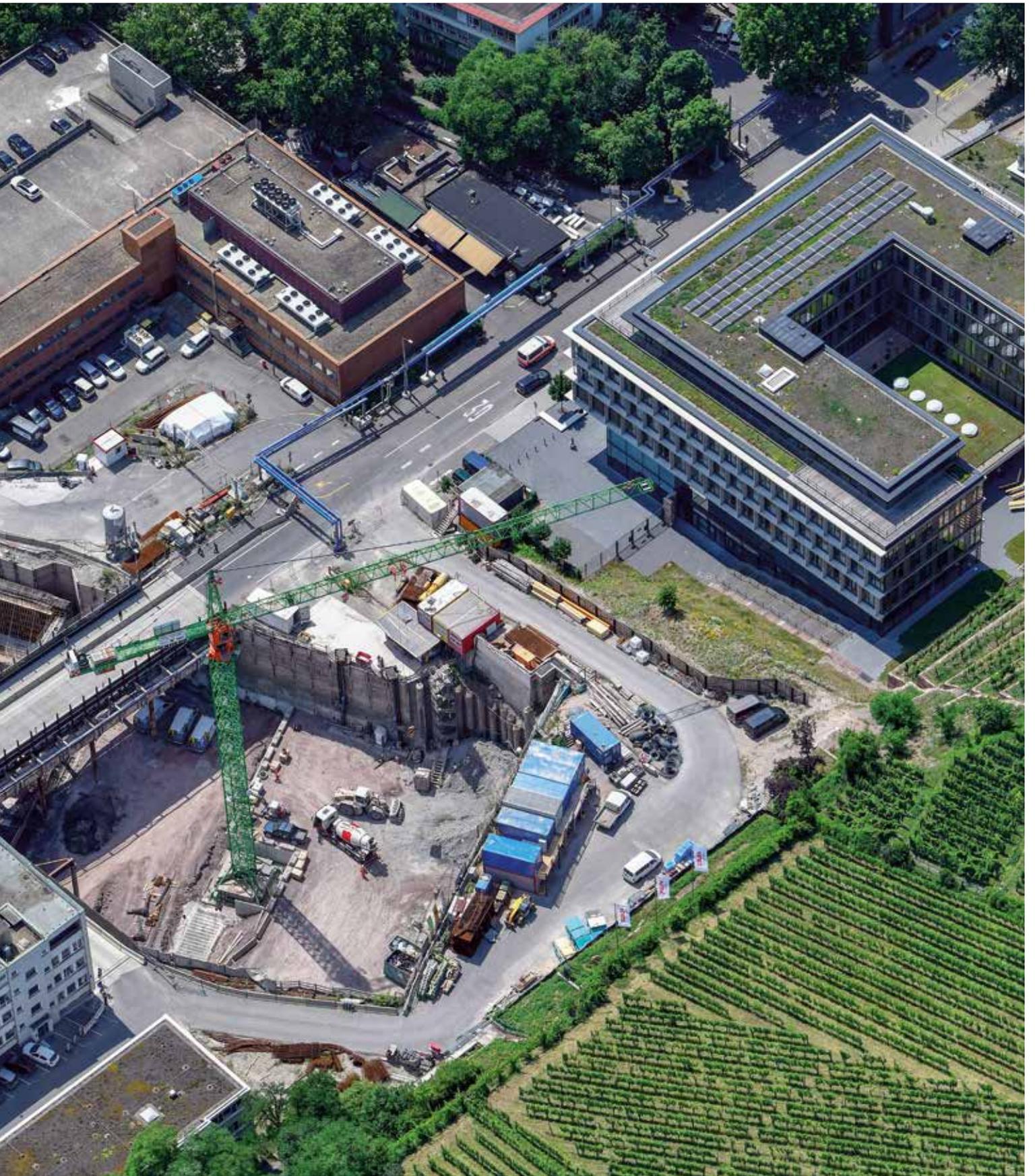
❼



❽

IM BILDE





PORTRÄT

Beste Sicht aufs Bahnprojekt

Unvergessliche Eindrücke, besondere Bilder: vom Zeppelin aus konnten einige Glückspilze das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm in Augenschein nehmen. Nicht nur für Freunde gehobener Ingenieurskunst ein himmlisches Vergnügen.

Eckhard Breuer ist viel unterwegs, schon von Berufs wegen. Dabei führen ihn seine Dienstreisen häufig von Friedrichshafen nach Ulm und Stuttgart. Viele Stunden verbringt er dann auf der Straße oder der Schiene und bekommt doch immer nur Bruchstücke des Ganzen mit: ein sich wandelnder Hauptbahnhof in der Landeshauptstadt, mächtige Tunnelportale am Alaufstieg, eine filigran konstruierte Brücke über dem Filstal, eine sich über Kilometer schlängelnde ICE-Trasse, deren Anfang oder Ende man aber nie genau sieht.

Wie Schnapsschüsse haben sich diese Bilder des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm in Breuers Kopf festgesetzt, bis ihm auf dem Heimweg ins Rheinland dieser ungewöhnliche Gedanke kam: Wie wäre es, diese gesammelten Einzeleindrücke einmal in ihrer kompletten Linienführung aus der Luft in Augenschein zu nehmen? Und das Gute an seinem Job ist ja, dass er eine solche Idee durchaus in die Tat umsetzen kann. Eckhard Breuer ist Geschäftsführer der Zeppelin Luftschifftechnik und deren Tochtergesellschaft, der Deutschen Zeppelin-Reederei, mit Sitz in Friedrichshafen.

Dort am Bodensee werden zwei sogenannte Zeppeline NT (Neue Technologie) betrieben, und als der Herr über den größten und einzigen für den Passagierbetrieb zugelassenen Luftschiff-Typ mit seinem Plan montags in den Hangar kam, ging es im Stakkato weiter: „Morgens haben wir gecheckt, ob die Route mit dem Zeppelin überhaupt machbar ist. Mittags hatten wir schon alle Genehmigungen eingeholt und damit im Grunde grünes Licht, und abends ging der geplante Sonderflug in den Verkauf“, erzählt Eckhard Breuer.

24 Stunden später waren alle zehn Plätze an Bord ausgebucht. Als hätten die Zeppelin-Fans nur auf diese Chance gewartet – trotz des exklusiven Preises von 999 Euro pro Ticket. „Die meisten Menschen erleben einen solchen Flug nur einmal im Leben. Oft ist er ein Geschenk“, weiß Eckhard Breuer, der sich die knapp fünfstündige Flugpremiere unlängst nicht entgehen ließ und nun immer noch von den einmaligen Impressionen schwärmt. „Ich bin schon viel in meinem Leben geflogen“, sagt der Mann, der Luft- und Raumfahrttechnik studiert und als Zeitsoldat bei der Luftwaffe gedient hat, „aber das war sicher eines der herausragenden Erlebnisse.“

Um acht Uhr startete an einem schönen April-Tag die Mission mit dem Titel „Schwäb'sche Eisenbahn und Stuttgart 21“, und der 54-jährige Unternehmensboss aus Mönchengladbach kann die an das Volkslied angelehnte Streckenführung noch immer auswendig aufzählen: „Schtuegert, Ulm und Biberach...“. In Ulm umkreiste die fliegende Zigarre dreimal das Münster, ehe es in 300 Meter Höhe die Schwäbische Alb hinauf ging.





„Ich bin schon viel in meinem Leben geflogen, aber das war sicher eines der herausragenden Erlebnisse“, sagt Eckhard Breuer

Dicht an der Autobahn entlang schwebte der Zeppelin auch über die Filstalbrücke. „Es ist faszinierend zu sehen, wie das Bahnprojekt Gestalt annimmt und sich vorzustellen, wie dort künftig die Schnellzüge mit Tempo 250 über die Brücke rasen werden“, sagt Eckhard Breuer.

Der Ingenieur spricht in diesem Moment aus ihm, und Eckhard Breuer zeigt sich beeindruckt von der Tatsache, dass die ICEs in nur sieben Sekunden über die Filstalbrücke fahren werden. Vom Boßler-

den Steinbühlntunnel. Per Zeppelin ging es von dort weiter über den Segelflugplatz Hahnweide in Kirchheim unter Teck Richtung Wendlingen am Neckar und nach einem Rechtsmanöver ins Neckartal hinab – aus dem ländlichen Raum in eine industrielle Region. Hoch über dem guten Stern in Untertürkheim und der benachbarten Mercedes-Benz-Arena in Bad Cannstatt glitt das Luftschiff des Typs LZ N07-101 – und doch tief genug über den Baugruben am Hauptbahnhof, um die Betriebsamkeit drunten am Boden zu erfassen. Auf diesem Sonderflug stets begleitet von einer kleinen Cessna mit einem Fotografen an Bord, der die außergewöhnlichen Stationen des Zeppelins aus 450 Metern in Bildern festhielt.

Wir sind die beste Aussichtsplattform am Himmel“, sagt Eckhard Breuer über die sich bietenden Perspektiven. Gut war das Wetter und herrlich die Aussicht aus dem Panoramafenster. Wie meistens zwischen März und Oktober. Sichtflugbedingungen müssen für einen Zeppelin herrschen, da weder Wolken noch Nebelfelder durchfliegen werden dürfen. Rein statistisch ist das an zwei Dritteln der Saisontage möglich und die Buchungen belegen, dass der Wunsch nach einem solchen Erlebnis wächst. Im August 2001 ging es mit den ersten Rundflügen am Bodensee los und von 12.000 Passagieren im Jahr 2012 hat sich die Zahl zuletzt bis 2017 verdoppelt. Tendenz weiter steigend.

Mehr als 250.000 Menschen sind insgesamt weltweit schon in die Passagiergondel eines Zeppelin NT gestiegen. Anders als im Flugzeug ist es möglich, kleinere Fenster während des Fluges zu öffnen. Frische Luft und ein Hauch von Freiheit dringt dann für gewöhnlich ins Innere, wo an jenem Tag zwei Piloten und eine Flugbegleitung die Crew bildeten, die anschließend Kurs auf den Stuttgarter Flughafen nahm. „Unter dem Gejohle der Mitarbeiter aus der Flugsicherung sind wird dann quer über die Start- und Landebahnen geflogen“, erinnert sich Eckhard Breuer.

Aber alles unbedenklich, denn Sicherheit steht auch bei solchen Luftnummern an erster Stelle. Die Zeppelin-Reederei ist als kommerzielle Fluggesellschaft zugelassen und unterliegt somit der strengen Überwachung des Luftfahrtbundesamtes – wie Maschinen der Lufthansa. Zudem erlaubt der Luftraum über Stuttgart im Gegensatz zu Frankfurt sogar Ausnahmen wie die Ausflüge des 75 Meter langen Gefährts mit seiner markanten mit Helium gefüllten Hülle. Ein beachtliches Volumen von 8.425 Kubikmetern ergibt das. Doch losgelöst von seinen technischen Daten ist und bleibt der Zeppelin vor allem ein Mythos – und Eckhard Breuer kann sich durchaus vorstellen, diesen unter dem Motto „Schwäb'sche Eisenbahn und Stuttgart 21“ schon bald mal wieder abheben zu lassen.



REPORTAGE

Das Käthchen von der Alb

Mit dem Durchschlag der zweiten Röhre des Boßlertunnels ist nunmehr der längste Tunnel der Neubaustrecke durch den Berg getrieben. Bahnvorstand Ronald Pofalla sprach von einem „Quantensprung“ für den Bahnverkehr in Deutschland und Europa.

Der Weg hinauf führt vorbei an mächtigen Stützen, auf denen in nicht allzu ferner Zukunft die Filstalbrücke in 85 Meter Höhe ruhen wird. Oben angekommen, öffnet sich ein weiter Blick über das Tal. Auf der einen Seite liegt das Städtchen Wiesensteig, malerisch eingebettet in die steilen Abhänge des Albtraufs. Auf der anderen Seite schlängelt sich die Landstraße Richtung Mühlhausen im Täle. Direkt gegenüber blickt der Berg durch zwei weit geöffnete Augen in die Landschaft, die beiden Portale des Steinbühltunnels, in den die Züge einmal mit Tempo 250 eintauchen werden. Gerade einmal sieben Sekunden wird es nach der Inbetriebnahme dauern, die knapp 480 Meter lange Brücke zwischen den beiden Tunneln in luftiger Höhe zu passieren.

An diesem Sommertag ist solch eine Fahrt zwar noch Zukunftsmusik, dafür wird mit Unterstützung einer Musikkapelle ein weiterer wichtiger Meilenstein gefeiert: Der Durchschlag der zweiten Röhre des Boßlertunnels, der mit 8,8 Kilometern der längste Tunnel der gesamten Neubaustrecke ist. Mehr als drei Viertel der unterirdischen Bauwerke sind damit auf dem 60 Kilometer langen Abschnitt zwischen Wendlingen und Ulm bereits vorangetrieben. „Nach der Schnellfahrtstrecke Berlin–München bereiten wir mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nun den nächsten Quantensprung im Bahnverkehr in Deutschland und Europa vor“, sagt Ronald Pofalla, nachdem der erste Stück des Musikvereins Stadtkapelle Laichingen verklungen ist: „Mit dem heutigen Durchschlag des Boßlertunnels kommen wir diesem Ziel einen deutlichen Schritt näher.“

Zur Feier des Tages trägt der Infrastruktur-Vorstand der Deutschen Bahn einen staubgrauen Anzug, der Trendfarbe am Tunnelportal, die sich beim Festakt hoch über dem Filstal wie ein Schleier über die ersten Reihen der Ehrengäste legt. Die Modeschöpferin in diesem Fall hört auf den Namen Käthchen, deren Schneidrad sich vor den Augen der Festgäste die letzten Zentimeter durch den Berg dreht und dabei ordentlich Staub aufwirbelt. Der spektakuläre Anblick entschädigt derweil voll und ganz für den ungewollten Anstrich: Wer kann schon einer Tunnelbohrmaschine zusehen, wie sie nach 14 Monaten Bauzeit unter lautem Gepolter wieder das Tageslicht erblickt? Die ungewohnte Vorderansicht des gewaltigen Schneidrads ist dann auch das beliebteste Fotomotiv an diesem Tag. Selbst Martin Herrenknecht, in dessen Werk in Schwanaue die gewaltigen Tunnelbohrmaschinen konstruiert werden, lässt sich das Spektakel nicht entgehen. „Immer wieder schön so ein Moment“, sagt der umtriebige Unternehmer und Firmenpatron, dessen XXL-Produkte sich auf der ganzen Welt durch den Untergrund fräsen. Zuvor hatte sich bereits Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann in die Schar der Festredner





Bahnvorstand
Ronald Pofalla
spricht von
einem wichtigen
Meilenstein.

eingereicht und dabei insbesondere die herausragende Bedeutung des Projekts betont. Die Neubaustrecke sei nicht nur für das Land Baden-Württemberg wichtig, so der Grünen-Politiker, das Infrastrukturprojekt habe vielmehr auch eine bundes- und europaweite Bedeutung. Mit dem Boßlertunnel sei nun ein weiteres Verbindungsstück auf der strategisch wichtigen Ost-West-Schiene geschaffen. Angesichts der Gesamtbedeutung des Projekts sei das Land bereit, so Hermann, „alles Mögliche zu einer Verbesserung zu unternehmen“. Mit dem zusätzlichen Bahnhof in Merklingen und dem zweigleisigen Ausbau der Wendlinger Kurve zur Anbindung der Neckartalbahn seien zwei konkrete Verbesserungen bereits vereinbart worden, sagt Verkehrsminister Hermann. Zudem werde das Land notwendige Züge bereitstellen. „Wenn wir zusammenarbeiten, dann kommen wir auch gut voran.“

Gut vorangekommen sind in den vergangenen 14 Monaten unbestreitbar die Mineure, die „das Käthchen von der Alb“ planmäßig und sicher im Schichtbetrieb durch anspruchsvollstes Terrain gesteuert haben: Einen Berg voller Klüfte, Hohlräume und kalkhaltigem Gestein. Das Ergebnis ist ein Meisterwerk an Technik und Präzision, das von allen Festrednern gewürdigt wurde – vom obersten Projektleiter Manfred Leger bis hin zu Gabriele Breidenstein, der Patin der Tunnelvortriebsmaschine. Sie habe viel gelernt über eine Welt, „die mir ohne das Amt verborgen geblieben wäre“, so Gabriele Breidenstein. Es reiche beileibe nicht aus, auf den roten Knopf zu drücken. Ein Tunnel sei ein sehr fordernder Arbeitsplatz, wer darin sein Werk verrichte verdiene allen Respekt, so die Frau des DB-Projektleiters Matthias Breidenstein: „Nur durch



die erfahrenen und hochspezialisierten Tunnelbauer ist es möglich, ein Bauwerk dieser Komplexität zu errichten. Erst die Tunnelbauer haben Käthchen zum Leben erweckt und eindrucksvoll gezeigt, welche beachtlichen Ergebnisse man gemeinsam erreichen kann.“

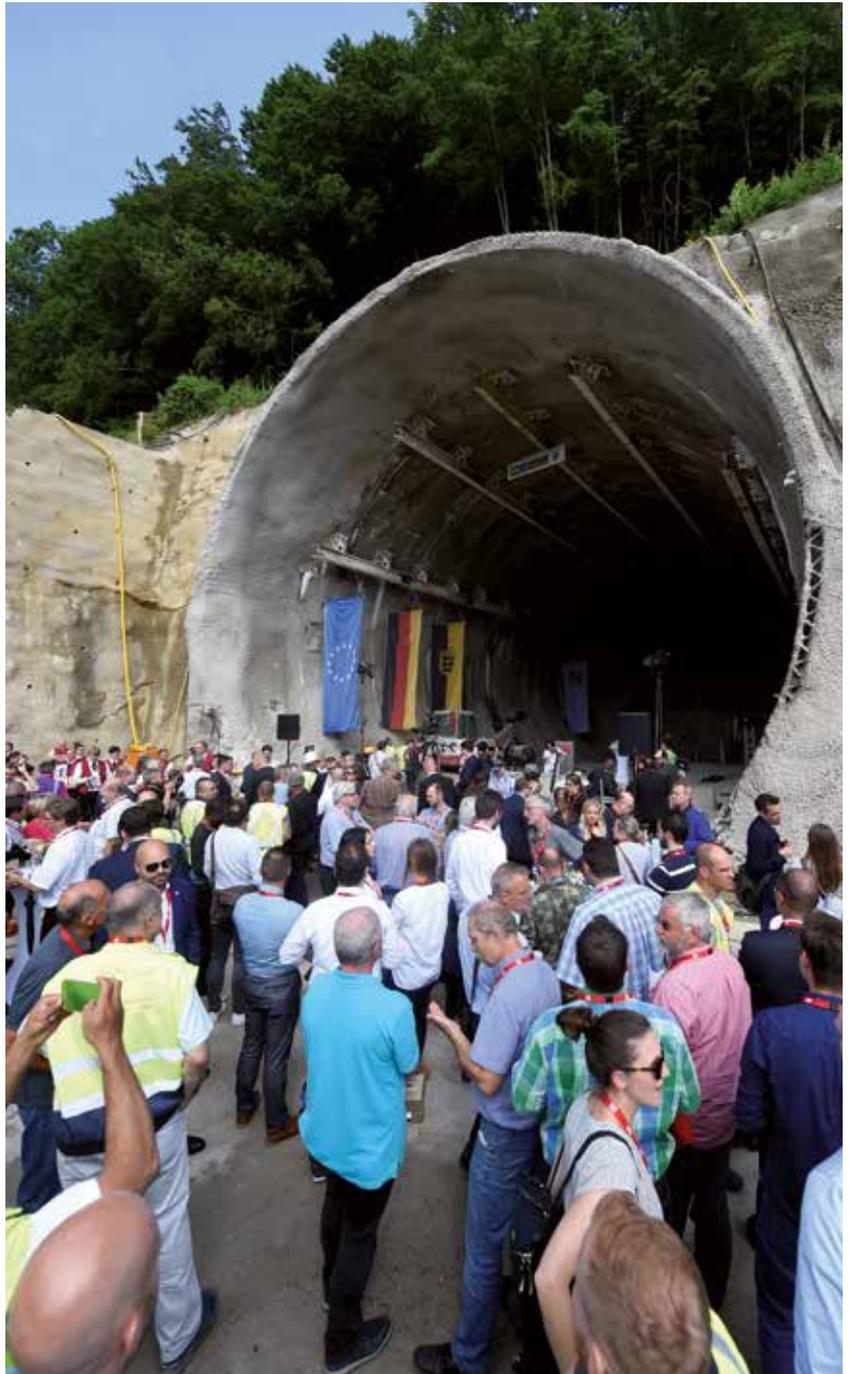
Im April 2017 war der 110 Meter lange und 2.500 Tonnen schwere Koloss unten am Portal Aichelberg zum Bau der zweiten Röhre gestartet. Zuvor hatte die Tunnelvortriebsmaschine bereits von April 2015 bis November 2016 die Oströhre gebohrt, in der später die Züge von Ulm in Richtung Stuttgart unterwegs sein werden. Von bisher 55 Minuten wird sich die Fahrzeit dann auf rund 30 Minuten nahezu halbieren. Ein Quantensprung in der Beziehung der beiden Metropolen, die im Zuge der enormen Beschleunigung ein ganzes Stück näher zusammenwachsen werden.

Ein guter Teil der Arbeit ist auf dem Weg dorthin bereits getan: Etwa 49 der insgesamt 61 Tunnelkilometer sind zwischenzeitlich entlang der Neubaustrecke bereits aufgefahren. „Damit sind wir zuversichtlich, die Neubaustrecke 2020 in Betrieb nehmen zu können“, so Manfred Leger, der als Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH an oberster Stelle den Fortschritt verantwortet. Vor dem Boßlertunnel waren bereits der Steinbühlertunnel hinauf auf die Albhochfläche, der Alabstiegstunnel zum Ulmer Hauptbahnhof sowie etliche kleine Tunnelbauwerke fertiggestellt worden. Und beim knapp acht Kilometer langen Albvorlandtunnel, der sich bei Wendlingen anschließt und südlich an Kirchheim unter Teck vorbeiführt, haben die beiden Tunnelmaschinen mit Namen Wanda und Sibylle bereits ein Drittel der Strecke hinter sich gebracht.



Die Feier hoch über dem Filstal fügt sich ein in den Reigen. Musica gloriosa. Zu den Fanfarenklängen des Lai-chinger Bläserorchesters werden an diesem Tag zahlreiche Hände geschüttelt und Anzugsjacken abgeklopft, nachdem sich der Staub der letzten Meter wieder gelegt hat. Ein Teil der Mineure hat es sich nicht nehmen lassen, durch das gewaltige Schneidrad hinaus ins Freie zu klettern, begleitet von buntem Konfettiregen und dem Beifall der Zuschauer. Die Stimmung könnte besser kaum sein bei den vielen Arbeitern und auch den „Kollegen von der Krawattenburg“, wie Diakon und Baustellen-Seelsorger Peter Maile sie in seinem ökumenischen Segenswort begrüßt. Seine Gratulation zum Ausdruck gebracht hat auch Andreas Boschen von der Europäischen Kommission, die den Ausbau mit „beträchtlichen Mitteln fördert“, wie der Abteilungsleiter Connecting Europe Facility bei dieser Gelegenheit betont. „Diese Strecke auf dem Rhein-Donau-Korridor ist ein wichtiger Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die Kapazitätserhöhung und Verkürzung der Reisezeit wird die Attraktivität und die Effizienz des Schienenverkehrs deutlich erhöhen“, sagt Andreas Boschen.

Mit der 3,7 Milliarden Euro teuren Neubaustrecke auf der Alb, an der auch das Land Baden-Württemberg mit knapp 950 Millionen Euro beteiligt ist, wird insbesondere die inzwischen 160 Jahre alte Geislinger Steige umfahren. Statt mit bisher 70 Stundenkilometern sind die Schnellzüge auf der neuen Trasse mit Tempo 250 unterwegs, was die Fahrzeit enorm verkürzt und ganze Regionen näher zusammenrücken lässt. Entsprechend groß ist das Interesse am Fortschritt auf den Baustellen der Neubaustrecke, was in den Tagen nach der Durchschlagfeier am Boßler zu spüren ist.



Mehr als 10.000 Besucher folgen der Einladung der Bahn, sich die beiden Großbaustellen am Alaufstieg anzuschauen. Rund 635 Millionen Euro sind für den Boßler- und den Steinbühlentunnel veranschlagt, die Filstaltalbrücke, die in etwa einem Jahr fertig sein soll, kostet 54 Millionen Euro. Zwei der Bauwerke sind Superlative für sich und ein Grund zum Staunen. Die Filstaltalbrücke wird nach Vollendung eine der höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland sein. Der Boßlertunnel wiederum, in dem insgesamt 60.000 Tübbinge verbaut wurden, ist einer der fünf längsten Eisenbahntunnel der Republik. www.be-zug.de/bossler

THEMA

Schätze aus der Vergangenheit

Ein Gräberfeld aus der Bronzezeit und ein barocker Wasserkanal – die Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm haben sich einmal mehr als historische Fundgruben erwiesen. Für die Archäologen sind diese Entdeckungen von großem Wert.

Die Toten haben jetzt wieder ihre Ruhe. Wie in den vielen Jahrhunderten zuvor, als die ansässigen Bauern über Generationen dieses Feld bestellten und nur der Wind des Vergessens über die Filder blies. Auch jetzt weht eine leichte Brise und lässt die Gerste zwischen Plieningen und Bernhausen hin- und herwiegen, als wäre nichts gewesen. Doch noch vor kurzem war hier der Archäologe Jan König mit seinem Team am Werk. Gegraben haben sie, in der Hoffnung auf historische Funde. In der Erde haben sie gescharrt, um menschliche Überreste freizulegen. Und immer wieder haben sie über ihre Entdeckungen gestaunt.

Ein Kleingräberfeld ist dort gefunden worden, eines mit 15 letzten Ruhestätten. Jan König hat sie auf seinem Lageplan verzeichnet. An einer Stelle, wo niemand sie je vermutet hatte – bis „ein interessierter Laie“, wie ihn der Fachmann König bezeichnet, während seiner Spaziergänge am Ackerrand zwei Steinhaufen bemerkte, die nach seinem Gefühl dort nicht hingehörten. Also informierte er das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart und Jan König fuhr auf die Filderebene, um sich selbst ein Bild zu machen.

Schnell war klar, dass man unweit der Autobahn und in unmittelbarer Nähe des Flughafens während der vorbereitenden Arbeiten zur ICE-Trasse für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm auf Geschichtsträchtiges gestoßen war. „Ein Zufallsfund“, sagt Jan König und ist froh, dass es umgehend zu einer Kooperation mit der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH kam. Gut lief die Zusammenarbeit, da für die Deutsche Bahn als Bauherrin solche historisch relevanten Fundorte Alltag sind, und für die Archäologen können sie gar von unschätzbarem Wert sein. Mehrere Wochen lang, aufgeteilt über den Zeitraum einiger Monate, konnten sich anschließend der Grabungstechniker und seine Mitarbeiter den Relikten aus der Vergangenheit widmen.

Bis zu 70 Zentimeter tief lagen die Gräber unter dem Filderboden verborgen. Teils waren es Plätze mit einfachen Steinplatten, teils architektonische Konstruktionen, auf welche die Toten gebettet wurden. Vor 4.000 Jahren müssen sie entstanden sein, wie Jan König vermutet. „Die Hypothese lautet“, sagt der Archäologe. Einige wenige Bronzestücke wurden gefunden, allerdings keine Beigaben aus Keramik, wie sie damals üblich waren. Manche Gräber waren ganz leer, und die vier entdeckten Skelette mussten mit besonderer Vorsicht behandelt werden, da die Konsistenz der Knochen nicht mehr die beste war. In stundenlangender Kleinarbeit wurden die Gerippe von den Fachleuten behutsam freigekratzt. Es hat sich gelohnt, wenngleich es nicht für eine eigene Ausstellung reicht.



Auf der Baustelle am Hauptbahnhof werden alte Kanalsysteme freigelegt



Subterrestrische Erkundungen bei Plieningen

Dessen ungeachtet gingen Zähne, Schädel- oder auch Oberschenkelknochen einzeln verpackt und fein säuberlich beschriftet zu den Anthropologen, um weitere Informationen zu sichern. „Sie können Alter, Geschlecht und womöglich auch Krankheiten bestimmen“, sagt Jan König über die Expertise seiner wissenschaftlichen Kollegen. Neue Erkenntnisse über die damalige Lebensweise könnten sich aus den Untersuchungen ergeben, da nicht viel darüber bekannt ist, wie es vor 4.000 Jahren auf den Fildern zuing.

Jan König selbst hat sich dann mehr den Steinen zugewandt. „Es klingt vielleicht verrückt“, sagt der 42-jährige Spezialist, „aber ich bin tatsächlich dagesessen, habe Steine gezählt und gewogen.“ Mit einer Waage, die er vor Jahren für 2,50 Euro auf einem Flohmarkt erstanden hat und die ihm seither wertvolle Dienste leistet. Auf 68 Kilogramm bringt es der dickste Brocken und aus rund 200 Steinen bestehen die großen Gräber – mit einem Gesamtgewicht von 1,4 Tonnen. Alles sauber dokumentiert, mit Bildern und in 3-D-Modellen, die am

Rechner erstellt wurden. „Das sind für uns spannende Befunde“, sagt Jan König, der sich zum Beispiel die Frage stellt, woher die Steine eigentlich stammen. Aus dem hiesigen Tal jedenfalls nicht – so viel ist ihm klar. Sie mussten also angeschleppt werden, was nur eines der Rätsel aus der damaligen Zeit darstellt.

Als Jäger der vergrabenen Schätze ist auch Andreas Thiel tätig. Sein Revier liegt knapp 20 Kilometer von dem Kleingräberfeld auf den Fildern entfernt. Thiel arbeitet am Stuttgarter Bahnhofstrog – im Zentrum der Baumaßnahmen für Stuttgart 21, wo bereits 2014 Teile eines barocken Kanals entdeckt wurden. Auf einer Länge von 25 Metern wurde die historische Konstruktion aus Schilfsandsteinen vor vier Jahren freigelegt. Doch die Ausgrabungen mussten wegen des Anlegens einer Fuß- und Radwegerrampe über die Stuttgarter Bahnhofsbaustelle unterbrochen werden. Nicht ohne die Vereinbarung zu treffen, die Tätigkeiten in den Bau-feldern 18 bis 20 archäologisch überwachen zu dürfen, um zu gegebener Zeit wieder eingreifen zu können.

Kürzlich war es dann so weit. „In den vergangenen Monaten konnten wir mit unseren Arbeiten gezielt in die Tiefe gehen und die Konstruktion voll aufdecken“, sagt Andreas Thiel vom Landesamt für Denkmalpflege. Auf einen zweiten Kanal sowie drei historische Nesenbach-Bette sind die Archäologen im Mittleren Schloßgarten gestoßen. Gut erhalten und mit der Besonderheit ausgestattet, dass die Steinfassungen auf mächtigen Holzpalisaden ruhen. Sie sollten verhindern, dass die Kanäle in den weichen Untergrund absinken. Durch ihre Arbeit versprechen sich die Spezialisten deshalb nicht nur Erkenntnisse über die Entwicklung des historischen Schlossgartens, sondern ebenso Einblicke in die Umweltgeschichte, da weitere Pfähle gefunden wurden. Und irgendwoher muss das Holz vor 400 Jahren ja gekommen sein.

Schönbuch oder Schwarzwald? Das ist eine der Fragen, die es zu klären gilt. Insgesamt weisen weitere Befunde aber schon jetzt darauf hin, dass die Stuttgarter aufgrund der topografischen Lage ihrer Stadt bereits vor Jahrhunderten den Kampf mit dem Hochwasser aufgenommen haben. „Ich stelle mir das so vor, dass der Nesenbach sich bei Starkregen zu einem reißenden Strom entwickeln konnte und die Hänge herunterschoss“, sagt Andreas Thiel. Schriftliche Hinweise von 1659 gibt es für diese Annahme, und der Experte hat auch Zeitzeugen aus dem 20. Jahrhundert befragt, um sich auf diese Weise ein komplettes Bild von der ursprünglichen Kraft des Nesenbachs zu machen.

Thiel geht davon aus, dass sich die Stuttgarter mit steigendem Siedlungsdruck bereits ab 1550 darum bemühten, durch Bauten das Wasser bei Bedarf in den Neckar umzuleiten. Aber nicht nur dorthin. Weitere Quellen der Archäologen weisen darauf hin, dass der entdeckte Kanal als Teil des herzoglichen Lustgartens diente. „Dieser Hofgarten war zu jener Zeit europaweit ein Begriff“, sagt Andreas Thiel – und musste zum einen hochwasserfrei gehalten werden, zum anderen aber auch repräsentativ sein. Die Theorie der mit den Arbeiten betrauten Archäologen lautet deshalb vereinfacht: Bei der Entdeckung handelt es sich wahrscheinlich um einen Mühlkanal des ausgehenden 16. Jahrhunderts. Dieser betrieb ein Wasserrad, das Quellwasser in einen Turm nach oben pumpte. Abends ließ man dann gerne mal einen Schwall hinunterschießen, um sich an den Springbrunnen zu erfreuen. „Um den Nesenbach entsprechend zu stauen, wurde offenbar ein außergewöhnlich großer technischer und finanzieller Aufwand betrieben“, sagt Andreas Thiel, der sich nach den Ausgrabungen nun an die Schreibtischarbeit macht, während die Arbeiten am Bahnprojekt weiter auf Hochtouren laufen. Schriften, Pläne und Skizzen aus der damaligen Zeit müssen in Thiels Büro



gesichtet und mit den Funden aus dem Schlossgarten verglichen werden. Ein Wasserturm, der auf alten Plänen eingezeichnet ist und etwa 200 Meter außerhalb des Bahnhofareals liegt, dient dabei als Orientierungspunkt. „Wenn wir das alles datieren können, dann können wir es auch mit der Stadtchronik vergleichen“, sagt Andreas Thiel, der davon ausgeht, dass der herzogliche Lustgarten einst unter einer verheerenden Schlammlawine begraben wurde – und darunter liegen gewiss noch andere Schätze. www.be-zug.de/funde

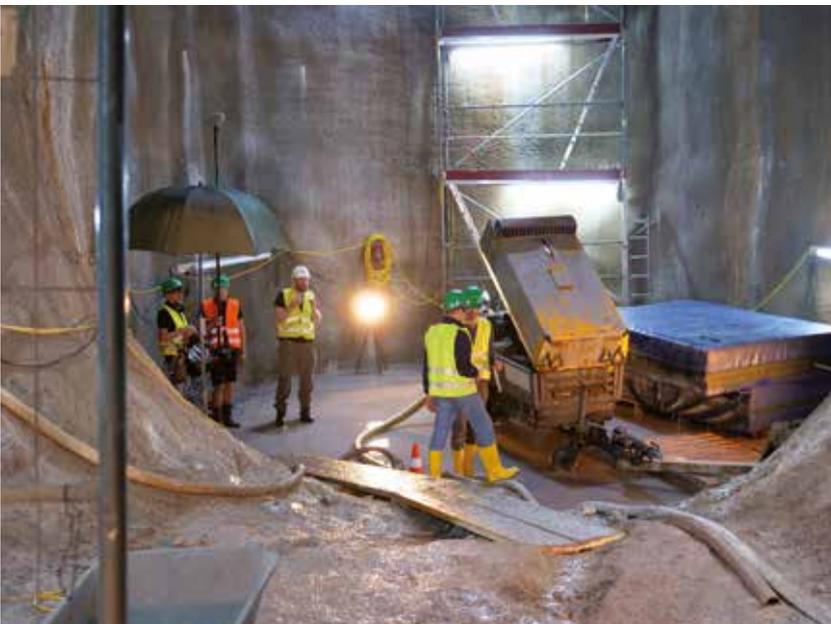
Handarbeit im
Dienste der
Archäologie

KURZ NOTIERT



Kamera läuft: Dreharbeiten für Spielfilmproduktion

Stuttgart 21 stößt nicht nur in TV-Redaktionen regelmäßig auf großes Interesse. Der Tunnel nach Obertürkheim und der Zwischenangriff Ulmer Straße in Stuttgart-Wangen waren Anfang Juli Kulisse für eine aufwendige Spielfilmproduktion. Für die Neuverfilmung des Romans „Berlin Alexanderplatz“, in der die Handlung aus der Zeit der Weimarer Republik ins Hier und Jetzt verlegt wird, wurden Szenen auf einer Tunnelbaustelle benötigt. Das Filmteam um Regisseur Burhan Qurbani (Foto oben), ein Absolvent der Filmakademie Baden-Württemberg in Ludwigsburg, war schon bei der ersten Begehung der Örtlichkeiten in Wangen begeistert. Dank moderner Computertechnik wird sich im fertigen Film die Szenerie in Wangen mitten in Berlin befinden. Auch die Riege der Darsteller kann sich sehen lassen. Es finden sich darin so prominente Mimen wie Jella Haase, die aus den „Fack ju Göhde“-Filmen vor allem Jüngeren ein Begriff ist, und Joachim Król, vielen noch geläufig als Frankfurter „Tatort“-Kommissar. „Film ab!“, hieß es in Wangen, das für zwei Tage ein Teil der Bundeshauptstadt war. Wenn der Streifen 2019 in die Kinos kommt, weiß ganz Deutschland: Unser Projekt ist filmreif. www.be-zug.de/film



Erstes Dachteil betoniert

Für die Bahnhofshalle des künftigen Hauptbahnhofs ist der erste Teil des Schalendachs betoniert worden.

„Zusehends lässt sich erahnen, welch spektakuläre Dachkonstruktion sich einmal über die Gleise und Bahnsteige wölbt“, sagt Manfred Leger, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. Für den 1.100 Tonnen schweren Restkelch, wie die Kelchstütze am Rand der Bahnhofshalle genannt wird, wurden insgesamt 460 Kubikmeter Beton verfüllt und rund 170 Tonnen Stahlbewehrung verlegt. Um die hohen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamts an den Brandschutz zu erfüllen, ist die Bewehrung nicht nur sehr dicht verlegt, sondern zudem für die einzigartige Form des künftigen Bahnhofsdachs auch besonders aufwendig mit bis zu 32 Millimeter dicken und bis zu 60 Kilogramm schweren Betonstreben konstruiert. Jeder Stab der Bewehrung weist dabei eine genau vorgegebene Krümmung auf und hat seine vorher festgelegte Position, welche die Eisenflechter wie bei einem riesigen 3-D-Puzzle exakt justieren mussten, ehe der Beton zwischen das Geflecht gegossen werden konnte. Der 13 Meter hohe Restkelch ist das erste Dachelement der zukünftigen Bahnhofshalle. www.be-zug.de/dach

SUSE erreicht Stuttgart

Tunnelvortriebsmaschine „SUSE“ hat beim Bau des Fildertunnels ihre dritte Schildfahrt gemeistert und ist am Südkopf des künftigen Hauptbahnhofs angekommen. Damit ist die Weströhre des 9.468 Meter langen Fildertunnels im Rohbau fertiggestellt. Für die Oströhre müssen aus dem Talkessel noch bis zum mittleren Fildertunnel 3.400 Meter aufgefahren werden. Dafür wird „SUSE“ in einer eigens gebauten Kaverne im Berg gewendet. Die 120 Meter lange und 4.200 kW starke Tunnelmaschine wird zuerst in der Weströhre des Fildertunnels in mehrere Teile zerlegt, teilweise auf Luftkissen durch die Wendekaverne transportiert und danach in Gegenrichtung wieder aufgebaut. Im Herbst wird die Maschine dann eine vierte und letzte Schildfahrt machen. Der Fildertunnel verbindet den künftigen Hauptbahnhof mit der Filderebene. Er ist der längste Tunnel des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm und wird der drittlängste Eisenbahntunnel in Deutschland sein. www.be-zug.de/suse

Digitales 3-D-Modell

Der komplette neue Stuttgarter Hauptbahnhof kann im Turmforum sowie am heimischen Computer und am Smartphone interaktiv betrachtet werden. 20 Panoramapunkte erlauben einen 360°-Blick in die Zukunft, mit dem Smartphone oder einer entsprechenden Brille auch in VR („virtuelle Realität“). Unter vr.s21erleben.de ist das überaus reizvolle Modell für jedermann zu jeder Zeit abrufbar.

PERSÖNLICH



Kümmert sich um das Seelenheil der vielen Arbeiter:

Peter Maile, 57, Seelsorger auf allen Baustellen des Projekts Stuttgart-Ulm

Was macht eigentlich ... Herr Maile?

Worin genau sehen Sie Ihre Aufgabe bei dem Projekt?

Dafür zu sorgen, dass die vielen Arbeiter auf den Baustellen und in den Büros einen neutralen Ansprechpartner haben, zu dem sie mit allen Sorgen kommen können. Und die Menschen zusammenzubringen, um miteinander zu reden.

Auf den Baustellen arbeiten Menschen unterschiedlicher Nationen, Kulturen und Religionen. Wie finden Sie Zugang?

Zunächst einmal ist es wichtig, den Menschen das Kostbare zu schenken, was man geben kann: seine Zeit. Das wird als wichtige Wertschätzung empfunden. Dabei ist es entscheidend, glaubwürdig zu sein, die Menschen und ihre Anliegen ernst zu nehmen und auf sie zuzugehen. Damit habe ich in den sechs Jahren, die ich jetzt schon als Diakon das Projekt begleite, sehr gute Erfahrungen gemacht.

Welche Sorgen und Nöte treiben die Arbeiter um?

Ich habe mit der ganze Bandbreite zu tun, die das Leben zu bieten hat. Als Betriebsseelsorger geht es mir zunächst mal darum, für eine würdige und gute Arbeit einzutreten. Wird der tarifliche Lohn bezahlt, wie sind die Unterkünfte, droht ein Lagerkoller? Zudem haben die Arbeiter, die oft lange Zeit fern der Heimat leben, auch ganz private Sorgen. Etwa eine Beziehungskrise, einen Trauerfall, mit dem sie klarkommen müssen oder einfach nur Heimweh. Da ist es wichtig, dass sie ihr Herz ausschütten und darüber reden können.

Können Sie sich an besonders bewegende Begegnungen in den vergangenen Jahren und Monaten erinnern?

Davon gibt es viele. Einer der Arbeiter, ein Vermesser, hat mich zum Beispiel gebeten, ob ich ihn und seine Frau trauen kann. Er würde nur dann seine Natascha heiraten, hat er gesagt, wenn ich die kirchliche Trauung im Wienerwald übernehme. Das habe ich natürlich gerne gemacht. Zwischenzeitlich erwarten die beiden Nachwuchs und ich werde wohl auch das Kind taufen. Das kommt immer wieder vor. Auf Bitten der Mineure habe ich auch schon Häuser gesegnet und Gedenkgottesdienste für verstorbene Angehörige gehalten.

Wie groß ist Ihre Baustellengemeinde?

Ich betreue sämtliche Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm, wobei ich versuche, alle zwei Wochen jede dieser Baustellen zu besuchen. Meine Gemeinde, wenn man so will, hat insgesamt rund 6.000 Mitglieder, so viele Menschen sind derzeit für das Projekt im Einsatz. Dazu kommen noch die jeweiligen Anliegergemeinden, in denen ich mitunter Gottesdienste halte und versuche, Kontakte zu knüpfen. Anfangs waren viele skeptisch, was ein Kirchenmann wohl auf einer Baustelle zu suchen hat. Ich begegne im Projekt sehr engagierten und kompetenten Menschen. Ich ziehe meinen Helm vor ihrer Arbeit. Inzwischen freuen sich die meisten und rufen „Hallo Peter“ oder „Gott sei Dank, bist du wieder da“. Daraus ziehe ich persönlich meine Kraft für die Arbeit.



ERLEBEN

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM