

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE

Ein Arbeitsplatz hoch droben über der Filstalbrücke

SEITE 4

INTERVIEW Die neue Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart SEITE 10

THEMA Aufwändige Konstruktion: die Kelchstützen für Stuttgart 21 SEITE 18

PORTRÄT Stefan Kielbassa hat pünktlich geliefert SEITE 22



INHALT

REPORTAGE

- Die Brückenbaustelle im Filstal
aus der Vogelperspektive **4**

INTERVIEW

- Stabwechsel: die alte und die
neue Bürgerbeauftragte der Stadt **10**

IM BILDE **14**

THEMA

- Ein außergewöhnliches Bauwerk
nimmt Konturen an **18**

PORTRÄT

- Ein Projektleiter mit perfektem
Zeitmanagement: Stefan Kielbassa **22**

REPORTAGE

- Arbeiter aus unterschiedlichsten
Ländern und Kulturkreisen **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 – 8, 11 – 13, 14, 15, 19, 21, 23, 24, 27 – 29, 31);
Achim Birnbaum (2, 14, 20); Arnim Kilgus (9, 14, 15, 16, 17, 25, 30);

Auflage: 80.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im März 2019.

VORWORT

Es ist vollbracht – die erste Kelchstütze für das Dach des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist im Rohbau fertiggestellt. Unter großem medialen Interesse wurde die trichterförmige, zwölf Meter hohe Stütze im Oktober betoniert. Einen Monat später entfernte ein eigens dafür entwickeltes Spezialfahrzeug die Schaltürme vom ausgehärteten Beton der Kelchblüte, dem oberen Teil der Stütze. Der Blütenkranz, die sogenannte Hutze, ist schließlich planmäßig in den vergangenen Tagen betoniert worden. Die zweite der 28 Kelchstützen wird derzeit, für Reisende von den Verbindungsstegen aus gut sichtbar, zwischen dem Bonatzbau und dem Querbahnsteig des Hauptbahnhofs geschalt und bewehrt, auf dass der Beton auch hier bald fließt.

Die vom Büro ingenhoven architects entworfene Beton-schalenskonstruktion stellt ein einzigartiges, in dieser Form noch nie hergestelltes Bauwerk dar. Architekten, Ingenieure und Baukolonnen meistern dabei große technische Herausforderungen. Für jede der charakteristischen Kelchstützen werden über 1.000 Quadratmeter Fläche geschalt. In einem kompletten Kelch befinden sich insgesamt 360 Tonnen Bewehrungsstahl, die sich auf 32.000 Einzelstäbe verteilen. Ein Kelchfuß besteht aus 35 Kubikmeter Beton, der darauf befindliche obere Abschnitt ist in rund 780 Kubikmeter Beton gegossen.

Für Stuttgart 21 ist die erfolgreiche Betonage des ersten Kelches ein weiterer wichtiger Meilenstein bei der Realisierung dieses Jahrhundertprojekts. Einer, auf den wir besonders stolz sind, steht er doch am Ende eines langen Prozesses. Der Bau des künftigen Bahnhofs hat im Jahr 1997 im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs seinen Anfang genommen. Das 32-köpfige Preisgericht wählte damals aus 126 eingereichten Vorschlägen einstimmig den Entwurf des Büros Ingenhoven aus. Doch vom Siegerentwurf bis zum Bau des ersten Kelches war es ein langer und steiniger Weg: Zwar datiert der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, der gemeinhin einer Baugenehmigung gleichkommt, bereits aus dem Jahr 2005. Doch damals gab es noch keinen Finanzierungsvertrag für das Projekt. Er wurde 2009 geschlossen. Weitere Jahre gingen ins Land, in denen unter Protest bis hin zum Schwarzen Donnerstag zunächst das Baufeld für den künftigen Durchgangsbahnhof freigemacht werden musste, die Schlichtung unter Heiner Geißler 2010 zur Befriedung der Situation beitrug und schließlich die Volksabstimmung 2011 für die endgültige politische Legitimation für das Projekt sorgte.

In all den Jahren haben sich viele Normen und Vorschriften für öffentliche Bauten verschärft, insbesondere beim Brandschutz. Bei den bestehenden Planfeststellungen



Georg Brunnhuber
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.



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

musste nachgebessert werden. Damit verbunden waren äußerst aufwändige Planänderungsverfahren. Das letzte wichtige Verfahren für den Bau des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs betraf die Verlegung der Fluchttreppenhäuser von der Mitte der Bahnsteige in die Bahnhofsköpfe im Norden und im Süden. Die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts erging in diesem Frühjahr. Erst damit war klar, dass die erste Kelchstütze so in Beton gegossen werden durfte, wie sie heute zu sehen ist: vom Siegerentwurf 1997 bis zur ersten Kelchstütze 2018 – oder 21 Jahre bis zum ersten Markenzeichen von Stuttgart 21.

Als ein Trost für die lange Zeit bis zum Bau des einstigen Entwurfes kann dienen, dass man ein so komplexes Bauwerk Ende vergangenen Jahrtausends noch gar nicht hätte bauen können. Die verschärften Brandschutzaufgaben hatten eine Bewehrungsdichte an Stahlstreben zur Folge, deren Gesamtkonstruktion einem gigantischen 3D-Puzzle gleicht: Nur maximal drei der 32.000 Streben haben dieselbe Form, für jede einzelne muss die Statik und Biegung berechnet, markiert und auf der Grundlage von 390 Einzelplänen pro Kelchstütze letztlich passgenau montiert werden. Ohne die Unterstützung der heute möglichen Kapazität des Hochleistungsrechners in Stuttgart-Vaihingen wäre ein solches Unterfangen wohl zum Scheitern verurteilt gewesen. So setzt die erste Kelchstütze nicht nur einen Meilenstein in unserem Projekt, sondern auch neue Maßstäbe in der Ingenieurskunst weltweit: Noch nie zuvor ist eine derart komplexe Konstruktion in Beton gegossen worden. Grund genug, sich in diesem Magazin damit zu befassen.

Bei all der Begeisterung über die Fortschritte beim Bau des zentralen Elements von Stuttgart 21 wollen wir freilich das Schwesterprojekt nicht außer Acht lassen. Denn auch bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm tut sich Bemerkenswertes: Vom Steinbühlntunnel bis zum Albstiegstunnel ist der Rohbau fertig gestellt, dieser Tage werden diese Streckenabschnitte an die Kollegen von Bahntechnik und Oberbau übergeben. Unser Dank gilt Abschnittsleiter Stefan Kielbassa und seinem Team, dem ein Porträt in dieser Bezugsausgabe gewidmet ist, die beim Rohbau eine Punktlandung hingelegt haben. Die Ausrüstung mit den Elementen, ohne die keine Züge fahren können, beginnt. Wir sind auf Kurs, die Neubaustrecke wie geplant 2022 in Betrieb nehmen zu können. Zu denen, die den Baufortschritt in besonderer Weise vor Augen haben, gehören die Kranführer. Einer von ihnen hat Einblicke gewährt und so sind am Filstal spektakuläre Bilder aus der Vogelperspektive entstanden. Ein Arbeitsplatz von vielen bei diesem faszinierenden Projekt. Wir wünschen Ihnen interessante Eindrücke und viel Freude bei der Lektüre des Magazins.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

REPORTAGE

Hoch droben über dem Tal

Teodor Hodorogea hat einen Arbeitsplatz mit Weitsicht. Der Kranführer arbeitet an der Filstalbrücke der Neubaustrecke. 170 Meter geht es unter ihm in die Tiefe. Kein Job für schwache Nerven.

Morgens um sieben ist die Welt in Ordnung. Um diese Uhrzeit hat Teodor Hodorogea die erste seiner zwei täglichen Kletterpartien hinter sich gebracht. Beachtliche 85 Meter ist er nach oben gestiegen auf seinen knallroten Kran, im Gepäck eine große Wasserflasche und Proviant für den Arbeitstag über dem Filstal. Gut zehn Minuten braucht der Kranführer jeden Morgen, um die Leitern zu erklimmen, die in einer Art Käfig aus Metallstreben gesichert sind.

Schwindelfrei muss ein Kranarbeiter wie Hodorogea sein, und mit Einsamkeit sollte er auch keine Probleme haben. Der Mann ist zwar immer auf Empfang, über Funk plaudert er mit seinen Kollegen, die unten am Boden den Kran beladen. Besuch bekommt Hodorogea aber kaum. „Da will keiner von uns gerne hochsteigen“, sagt der Polier Max Semler, der zusammen mit seinem Team darauf hinarbeitet, dass der ehrgeizige Zeitplan für den Bau des Tragwerks eingehalten wird. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm überquert am Albaufstieg bei Mühlhausen im Tälle auf einem 485 Meter langen, filigranen Brückenbauwerk das Filstal. In einer Höhe von bis zu 85 Metern überspannt der Koloss das Tal. Die Brücke wird damit nach der Müngstener Brücke und der Rombachtalbrücke die dritthöchste Eisenbahnbrücke in Deutschland sein.

Rund 53 Millionen Euro sind für das einzigartige Bauwerk veranschlagt. Insgesamt 55.000 Kubikmeter Beton, 7.700 Tonnen Stahl sowie 800 Tonnen Spannstahl werden hier verbaut. Ein gewaltiger Brückenschlag in die Moderne. Gerade mal sieben Sekunden lang werden die Zugpassagiere einmal die Aussicht ins obere Filstal genießen können. So kurze Zeit nämlich werden die schnellsten Züge auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm brauchen, um die schlanke Stahlbetonkonstruktion zu passieren.

Teodor Hodorogea hat länger Zeit für die Aussicht. Er stammt aus Rumänien und ist abgehobene Arbeitsplätze gewohnt. Der Kranführer arbeitet in seinem gut geheizten Kabuff, in dem er sich häuslich eingerichtet hat, und blickt etwa 170 Meter in die Tiefe, denn der Kran steht am Hang oberhalb des Filstals. Popmusik dudelt aus einem kleinen Radio, SWR 1. Eben läuft der Song „Juke Box Hero“ von Foreigner. Unten quälen sich permanent Autos und Lastwagen die Autobahn A8 hinauf. Klein wie Matchboxautos sehen die Fahrzeuge aus, die ein permanentes Rauschen erzeugen. Dieser Sound gehört zu Hodorogeas Tagwerk wie der schweißtreibende Aufstieg zu seinem Arbeitsplatz.

Der Kranführer trägt an diesem warmen Herbsttag eine kurze Hose zu seinem T-Shirt – und ein Lächeln im Gesicht. Kein Wunder, bei diesem grandiosen Panorama.





Der Mann sieht weiter als alle anderen auf der Baustelle. Er hat freie Sicht auf Mühlhausen und Wiesensteig und auch auf die Kollegen in den anderen Kränen auf der Baustelle. Bei alledem scheint Teodor Hodorogea in der Luft zu schweben, denn seine Kabine ist vorne fast komplett verglast. Klar, der Mann muss ja immer ganz genau sehen, wohin er die Ladung dirigiert.

Die schwindelerregenden Zahlen des Bauwerks kennt Teodor Hodorogea nicht. Er sitzt hoch oben in seinem Führerhaus, blickt konzentriert in die Tiefe und folgt den Anweisungen seiner Kollegen am Boden.

Max Semler, der Polier, hat vor dem Aufstieg noch kurz erklärt, dass das Arbeitsgerät Hodorogea ein ziemlich gewöhnlicher Kran sei, der auch auf der Baustelle eines Hochhauses zum Einsatz kommen könnte. Außergewöhnlich sei allerdings der Standort mit Fernsicht über das Filstal. Der Kran könne „auf der Spitze“, also ganz vorne, bis zu vier Tonnen Ladung bewegen. Bei starkem Wind schwanke er kaum, wohl aber, wenn schwere Lasten transportiert würden, dann bewege sich das Führerhaus drei oder sogar vier Meter hin und her. Das muss man mögen. Hodorogea mag es. Der Mann aus Rumänien arbeitet montags bis freitags von sieben bis 18 Uhr auf der imposanten Baustelle am Alaufstieg. Die Mittagspause verbringe er oben, zweimal Klettern, das reiche ihm. Sagt's und lächelt. Zusammen mit zurzeit rund 100 Kollegen soll Hodorogea die Filstalbrücke an Baukilometer 48 fertigstellen. Für 2022 ist die Inbetriebnahme geplant. Seit August arbeitet er auf der Baustelle nahe der Autobahnauffahrt Mühlhausen. Das erzählt Hodorogea im Führerhaus, wobei ihm manchmal ein wenig die deutschen Vokabeln fehlen. Mit den meisten Kollegen kann er sich indes blendend verständigen, sie sind Landsleute. Sie arbeiten in der Regel zwei bis drei Monate lang am Stück, und machen dann ein paar Wochen lang Pause daheim bei der Familie. „Sehr schön“ sei dieser abgehobene Arbeitsplatz, sagt Hodorogea und grinst ganz zufrieden. Zuvor habe er auf einer Baustelle an einer Autobahn in der Nähe von Limburg gearbeitet. Hat ihm auch gefallen dort. Aber hier sei er noch mehr obenauf, um im Bild zu bleiben. Höher hinaus kommt er eher selten.

Mit seinem Kran hat er einiges zu tun. Die Zeit drängt. In etwa vier Jahren werden die Züge mit bis zu 250 Stundenkilometern vom Boßlertunnel kommend über die Filstalbrücke und dann in den Steinbühlentunnel sausen. Erste Überlegungen und







sogar Pläne für so eine Brücke über das Tal gab es übrigens schon 1934, wie aus historischen Zeichnungen des Baubüros Wiesensteig hervorgeht. Damals freilich scheiterte die Umsetzung an technisch nicht zu bewältigenden Schwierigkeiten. Die Ingenieurskunst der Gegenwart vermag Grenzen zu verschieben. Die fünf Pfeiler einer Brücke ragen bis zu 32 Meter tief in die Erde. Sicher ist sicher. Das knapp 500 Meter lange Bauwerk muss schließlich einiges aushalten, notfalls auch die Vollbremsung eines Schnellzugs.

Die Filstalbrücke wird es quasi doppelt geben. Hodorogea und seine Kollegen bauen zwei eingleisige Brücken, auf der einen fährt die Bahn auf direktem Weg von Stuttgart auf die Albhochfläche und weiter bis nach München, auf der zweiten in die Gegenrichtung. Verbaut werden 55.000 Kubikmeter Beton, 7.700 Tonnen Stahl und 800 Tonnen sogenannter Spannstahl. Im

Jahr 2013 hatte das Bauunternehmen Max Bögel den Zuschlag für das 53-Millionen-Euro-Projekt erhalten.

Die schwindelerregenden Zahlen kennt Teodor Hodorogea nicht. Er sitzt oben in seinem Führerhaus, blickt in die Tiefe und befolgt akribisch alle Anweisungen der Kollegen am Boden. Die Klimaanlage läuft und bläst leise surrend ständig warme Luft in den kleinen Raum, den der Mann erst wieder verlassen wird, wenn es längst dunkel ist. In der Mittagspause mache er auf seinem Sitz- und Arbeitsplatz mitunter ein Schläfchen, manchmal telefoniere er mit den Lieben daheim, mit der Frau oder mit dem 22-jährigen Sohn. Und was tut der Mann in luftiger Höhe, wenn er mal muss? Der Bauarbeiter guckt für einen Augenblick ernst, dann grinst er wieder und deutet auf eine 1,5-Liter-Wasserflasche. Nach Feierabend, sagt Hodorogea, nimmt er die Flasche mit hinunter. Was sein muss, muss sein. www.be-zug.de/filstalbruecke

INTERVIEW

Mehr als ein Kummerkasten

Fast zehn Jahre lang hat Alice Kaiser als Bürgerbeauftragte für Stuttgart 21 die Interessen von Anwohnern vertreten, zwischen Betroffenen und Beteiligten vermittelt und Infoveranstaltungen in den Stuttgarter Stadtteilen organisiert. Nun übergibt sie den Stab an Ronja Griegel.

Frau Kaiser, es hat stürmische Zeiten gegeben in den vergangenen Jahren – Stichwort: Schwarzer Donnerstag, Schlichtung oder auch Filderdialog. Ist es stimmungsmäßig zwischenzeitlich ruhiger geworden?

Alice Kaiser: Die Zeiten waren rückblickend teilweise sehr stürmisch, das stimmt. Ich habe im Dezember 2009 als Bürgerbeauftragte angefangen, ein paar Monate später wurde der Nordflügel abgerissen. Damit verbunden waren die ersten größeren Protestbewegungen. Im Oktober 2010 hat dann die Baumfällaktion im Mittleren Schloßgarten begonnen, was zu massiver Unruhe und Massenprotesten geführt hat. Am Tag, als die Bäume gefällt wurden, haben 30.000 Menschen demonstriert, alle waren sehr aufgewühlt. Das Bild, wie sich Polizei und Demonstranten im Park gegenüberstehen, hat sich mir bis heute tief eingeprägt. Das war schon heftig, so kurz nach Beginn als Bürgerbeauftragte. Heute ist die Stimmung eine andere, es ist ruhiger in der Stadt.

Kürzlich war in einer hiesigen Zeitung zu lesen, dass die Bürgerbeauftragte für das Projekt eine Art lebendiger Kummerkasten sei. Sehen Sie das auch so?

Alice Kaiser: Nein. Es geht bei dieser Arbeit nicht nur darum, dass Anwohner von Baustellen und andere betroffene Menschen ihre Anliegen und Beschwerden loswerden können. Unsere Mission ist vielmehr, etwas zu bewirken, spürbare Verbesserungen für die Menschen zu erreichen. Dieser Anspruch hat mich immer angetrieben, ich wollte etwas bewegen. Eine Bürgerbeauftragte ist weit mehr als ein Kummerkasten, sie verleiht dem Projekt ein Gesicht. Genau das wollte die Stadt Stuttgart.

Was haben Sie denn beispielsweise bewirkt?

Alice Kaiser: Beispielsweise, dass die Kommunikation deutlich besser läuft, also der Kontakt zwischen den Bürgern und der Bahn. Wir haben maßgeblichen Anteil, dass von der Bahn die BauInfo als 24-Stunden-Telefon für Anliegen eingeführt wurde. Ein anderes Beispiel sind die Hotelübernachtungen für Anwohner in Wangen, die ich wegen anhaltend lauter Nacharbeiten vorgeschlagen habe und welche die Bahn den Betroffenen dann angeboten hat. Ein weiteres Thema war der Umbau der akustischen Warnsignale der Baufahrzeuge. Das Piepsen nervte auf Dauer. Da der Betrieb auf einigen Baustellen des Projekts Stuttgart 21 auch nachts stattfand, wurde dort in Zusammenarbeit mit der BauInfo und mit zahlreichen weiteren Beteiligten nach möglichen geräuschärmeren Alternativen gesucht. Das Ergebnis war, dass das Piepsen bei den Baufahrzeugen durch einen anderen akustischen Warnton ersetzt wurde, den die Anwohner als weniger störend empfanden. Darüber hinaus habe ich mit Behindertenverbänden gesprochen, Bündnisse geschlossen und Diskussionsrunden etabliert, die bis heute noch wirken. Die Liste für weitere Beispiele ist lang.





Alice Kaiser war fast zehn Jahre als Bürgerbeauftragte für das Projekt zuständig. Jetzt arbeitet sie für die IBA 2027

Heute ist es etwas ruhiger geworden, Frau Griegel, was aber nicht zwangsläufig so bleiben muss. Haben Sie sich das gut überlegt, Bürgerbeauftragte zu werden?

Ronja Griegel: Das habe ich, absolut. Ich bin gerade dabei, in alle Richtungen Kontakte zu knüpfen und einige Ansprechpartner kommen von selber auf mich zu. Ich habe das Gefühl, dass ich mit offenen Armen empfangen werde. Vor kurzem hatte ich das erste Gespräch mit den Behindertenverbänden, mit denen wir sehr eng in Kontakt stehen. Das läuft bisher alles sehr gut an.

Was die Bauarbeiten betrifft, sind Sie ja vom Fach...

Ronja Griegel: So gesehen ja. Ich habe an der Universität Stuttgart Immobilientechnik und Immobilienwirtschaft studiert und mich schon in der Bachelorarbeit mit Stuttgart 21 und seinen Aspekten und Dimensionen beschäftigt. In meiner Masterarbeit habe ich dann die Einbindung verschiedener Gruppierungen in das Projekt thematisiert. Diese Arbeit und meine Tätigkeit im Turmforum während des Studiums hat dann auch die Verbindung zur Bürgerbeauftragten hergestellt. Ich wusste also von vornherein durch den Austausch mit Frau Kaiser ziemlich genau, was auf mich zukommen kann.

Sie sind seit Mitte August offiziell im Amt – noch keine allzu lange Zeit angesichts der vielen Themen. Sind Sie noch in der Einarbeitung oder haben Sie schon konkret mit offenen Baustellen zu tun, also im übertragenen Sinn gesprochen?

Ronja Griegel: Das können sie wörtlich nehmen. Spannend ist derzeit der anstehende Umbau des Bonatzbaus, der zwar nicht direkt mit Stuttgart 21 zu tun hat, aber natürlich mit dem Bauablauf im Planfeststellungsabschnitt 1.1 abgestimmt werden muss. Gerade geht es darum, die neue Wegführung zu planen. Wir führen Gespräche mit allen möglichen Verbänden, um die Belange der Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Orientierungsfähigkeit so gut wie möglich zu berücksichtigen.

Auf welchen verschiedenen Wegen läuft denn die Kommunikation zwischen der Bürgerbeauftragten und dem Rest der Welt - gibt es eine Art Sprechstunde?

Ronja Griegel: Die Kommunikation läuft auf allen möglichen Kanälen, per Mail, Telefon und über persönliche Kontakte auf Veranstaltungen. Das kommt auch auf die Altersgruppe an. Grundsätzlich kann mich jeder anrufen.

Alice Kaiser: Dazu kommen auch noch viele persönliche Gespräche, für die man sich Zeit nehmen muss. Ich saß in all den Jahren oft bei Menschen im Wohnzimmer, die mich angerufen und um einen Besuch gebeten hatten. Nach dem Motto: Wir haben da ein Problem, können Sie nicht mal kommen. Da muss man einfach flexibel sein. Es ist wichtig für die Arbeit einer Bürgerbeauftragten, nah an den Menschen zu sein und sich mit der jeweiligen Situation und dem Problem vertraut zu machen. Nur wer selber vor Ort ist, kann sich ein Bild davon machen, wie weit die Baustelle weg ist oder wo der Tunnel verläuft. Das ist auch für die Vorbereitung der Veranstaltungen wichtig. Wenn man gut informiert, kann man Dinge anschaulich machen und Befürchtungen nehmen. Die Betroffenheiten werden davon zwar nicht geringer, aber das Wissen hilft, besser damit umzugehen.

Sind Sie auch schon aus dem Bett geklingelt worden, wenn es mal irgendwo besonders laut war?

Alice Kaiser: Das ist tatsächlich einmal passiert. Ich hatte in meinem Büro mein Telefon auf mein Handy umgeleitet und am Abend vergessen, die Weiterleitung wieder auszuschalten. Mitten in der Nacht hat dann plötzlich mein Handy auf dem Nachttisch geklingelt. Ich habe mich dann ziemlich verschlafen gemeldet und hatte einen Bürger am Telefon, der im Bereich Wartberg wohnte und sich über laute Tunnelarbeiten beschweren wollte. Eigentlich wollte er nur auf Band sprechen und so seinen Frust loswerden. Er war dann überrascht, dass er mitten in der Nacht die Bürgerbeauftragte am Telefon hatte. Statt sich zu beschweren hat er sich dann tausendmal entschuldigt. Aber wie gesagt, es war eher ein Versehen, dass mich der Anruf nachts direkt erreichte, denn für solche Fälle gibt es das 24-Stunden-Telefon der BauInfo.

Wie bekommen Sie mit, auf welcher Baustelle als nächstes welche Arbeiten anstehen, die vielleicht Betroffenheiten auslösen und Beschwerden verursachen könnten?

Ronja Griegel: Wir stehen in einem sehr engen Austausch mit den Projektverantwortlichen der Deutschen Bahn. Wenn wir das Gefühl haben, Informationen zu brauchen, können wir jederzeit direkt mit den jeweiligen Abschnittsleitern sprechen. Sie kommen im Übrigen auch von selber auf mich zu, um über größere Maßnahmen zu informieren. So können wir gut abschätzen, in welchem Bereich vielleicht verstärkt Anfragen kommen könnten und wo wir Veranstaltungen vorbereiten sollten.

Alice Kaiser: Zudem gibt es regelmäßige Treffen mit allen Beteiligten, etwa zum Thema Lärmschutz. Dort wird besprochen, was auf die Bürger zukommt und was zu tun ist, um sie zu schützen. Die Bahn ist in diesem Bereich zwischenzeitlich sehr sensibilisiert und gut aufgestellt.

Eine Bürgerbeauftragte für ein einzelnes Bauprojekt zu ernennen, war seinerzeit ein Novum. Hatten Sie auch Besuch aus anderen Städten, die sich für Ihre Erfahrungswerte interessiert haben?

Alice Kaiser: Es waren in all den Jahren tatsächlich sehr viele Delegationen zu Besuch, aus der ganzen Republik und auch aus dem Ausland, beispielsweise aus Schweden. In Göteborg sollte ein Referendum durchgeführt werden und die Verantwortlichen haben sich bei uns in der Landeshauptstadt Eindrücke geholt, wie wir vor Ort kommunizieren. Dieser internationale Austausch war immer sehr interessant, weil man gegenseitig profitieren und immer etwas für sich mitnehmen kann.

Die Anfänge liegen fast zehn Jahre zurück. Ist es auch heute noch wichtig, dass es rund um die Baustellen einen zentralen Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger gibt?

Ronja Griegel: Auf jeden Fall. Es ist ein Signal, das die Stadt an ihre Bürger senden möchte: Wer ein Anliegen hat, kann sich an die Bürgerbeauftragte wenden. Außerdem stehen ja noch etliche neue Baumaßnahmen an. Auf den Fildern steht der Bau des Flughafenabschnitts noch aus, also der Planfeststellungsabschnitt 1.3. Unten im Tal geht es mit dem Umbau des Bonatzbaus weiter und der Abstellbahnhof in Untertürkheim muss auch noch begonnen werden. All das sind Arbeiten, die viel Koordination und Kommunikation erfordern. Wir müssen weiterhin am Ball bleiben. Die Bürger brauchen jemanden, der sich für ihre Anliegen einsetzt.

Was verbirgt sich hinter Ihrem Wechsel, Frau Kaiser?

Alice Kaiser: Dass ich eine neue Aufgabe gefunden habe, die wie maßgeschneidert zu mir passt. Ich habe ja an der Uni Stuttgart Architektur und Stadtplanung studiert, unter anderem bei Professor Pesch. Danach hatte ich zunächst zehn Jahre als Architektin gearbeitet und dabei auch Beteiligungsformate begleitet, bevor ich ganz in Richtung Kommunikation umgeschwenkt bin und Bürgerbeauftragte wurde. Durch diese Arbeit habe ich jetzt ein detailliertes Bild von der Stadtgesellschaft, ich kenne die Prozesse innerhalb der Stadtverwaltung, die Bezirksvorsteher, die Gremien und vieles mehr. Man könnte sagen, dass ich Stuttgart wie meine Westentasche kenne. All das kann ich jetzt mitnehmen für die Internationale Bauausstellung 2027, für die ich künftig arbeite.

Was genau ist dort Ihr Job?

Alice Kaiser: Ich koordinierte die verschiedenen Projekte der IBA 2027 für Stuttgart und bin seitens der Stadt zent-



rale Ansprechperson, etwa für den Intendanten Andreas Hofer. Die Bauausstellung wird sich ja in der gesamten Region entfalten, die Landeshauptstadt spielt in der Konzeption aber eine ganz gewichtige Rolle. Wir wollen uns daher sehr intensiv einbringen und auch Antworten finden auf die Frage, wie wir im Jahr 2027 und darüber hinaus leben, wohnen und arbeiten.

Wenn Sie so viel mitnehmen, müssen Sie aber auch etwas zurücklassen für Ihre Nachfolgerin. Was könnte das sein?

Alice Kaiser: Das sind zunächst einmal meine allerbesten Wünsche für die spannende und immer abwechslungsreiche Arbeit. Langweilig wird es einem dabei nie. Zu meiner Zeit war es mitunter ein Partykiller, zu sagen, dass man Bürgerbeauftragte von Stuttgart 21 ist. Viele haben gesagt, dass sie mich nicht um den Job beneiden. Ich selber habe das nie so gesehen. Die Arbeit hat mir immer sehr viel gegeben. Es ist ein Privileg, an einem Projekt mitzuarbeiten, das die Gesellschaft derart prägt. Auch diese Überzeugung gebe ich gerne weiter. Ich denke, es ist ein guter Zeitpunkt für einen Wechsel. Es sind neue Zeiten, die auch neue Möglichkeiten eröffnen. Da ist es gut, einen anderen Blick auf die Dinge zu haben.

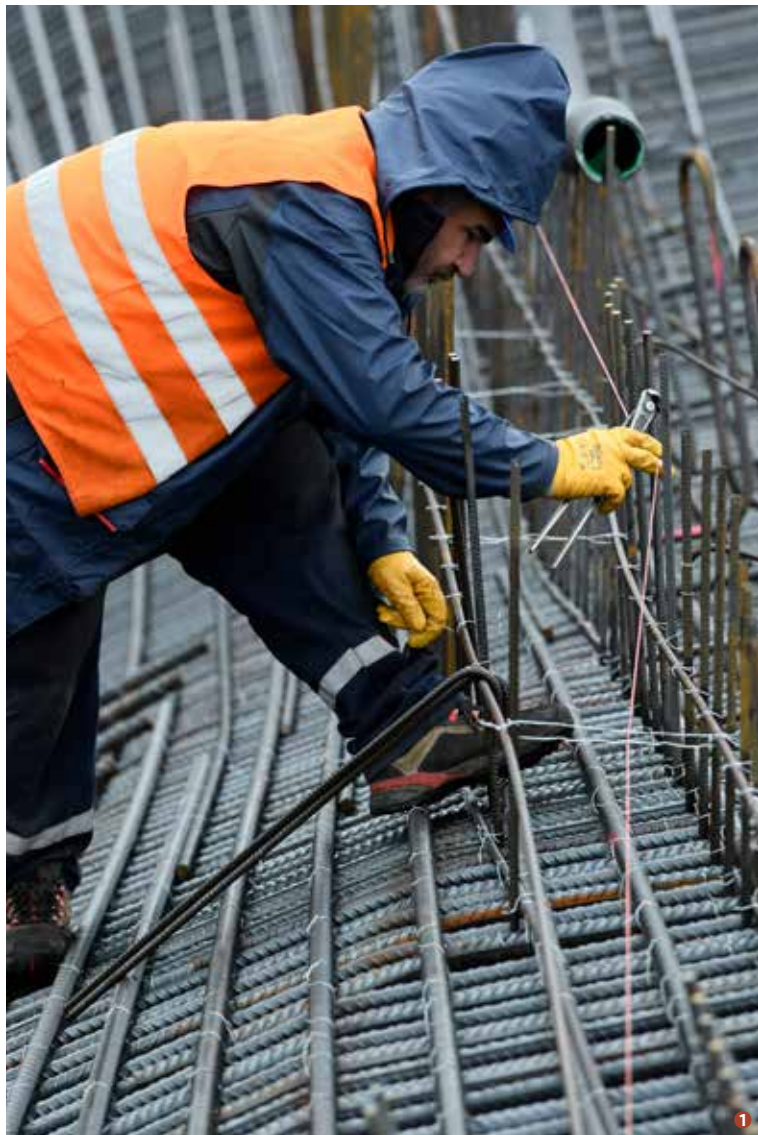
Ronja Griegel: Vielen Dank für die guten Wünsche und die Unterstützung. Für mich ist die Stelle der Bürgerbeauftragten genau die Aufgabe, die ich wollte. Es ist immer mein Wunsch gewesen, mit Menschen zusammenzuarbeiten und ihnen zu helfen. Sicherlich wird es einige Neuerungen geben, dafür ist aber noch Zeit.

Ronja Griegel Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart
0711/216-80889 · ronja.griegel@stuttgart.de

BauInfo der DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm GmbH
0711/21321-212 · bauen@stuttgart-uhl.de

Ronja Griegel
kümmert sich als
Nachfolgerin von
Alice Kaiser im
Dienste der Stadt
um die Anliegen
der Bürger.

IM BILDE



- 1 Armierungsarbeiten am Hauptbahnhof 2 Die neue Neckarbrücke, Bad Cannstatt 3 Letzter Bauabschnitt am Südkopf 4 Baustelle rund ums Planetarium 5 Pfeiler der Filstalbrücke
6 Vermessungen für den neuen Durchgangsbahnhof 7 Blick von oben auf die Kelchstützen 8 Baustellen rund um den Bahnhofsturm im Scheinwerferlicht



IM BILDE





THEMA

Überragende Architektur

Auf der Baustelle am Hauptbahnhof steht die erste der Kelchstützen, die einmal das neue Bahnhofsdach mit seinen Lichtaugen tragen werden. Die Konstruktion hat den Experten der Stuttgarter Baufirma Züblin einiges abverlangt. „Wir bewegen uns bei jedem Schritt auf Neuland“, sagt der zuständige Projektleiter Ottmar Bögel.

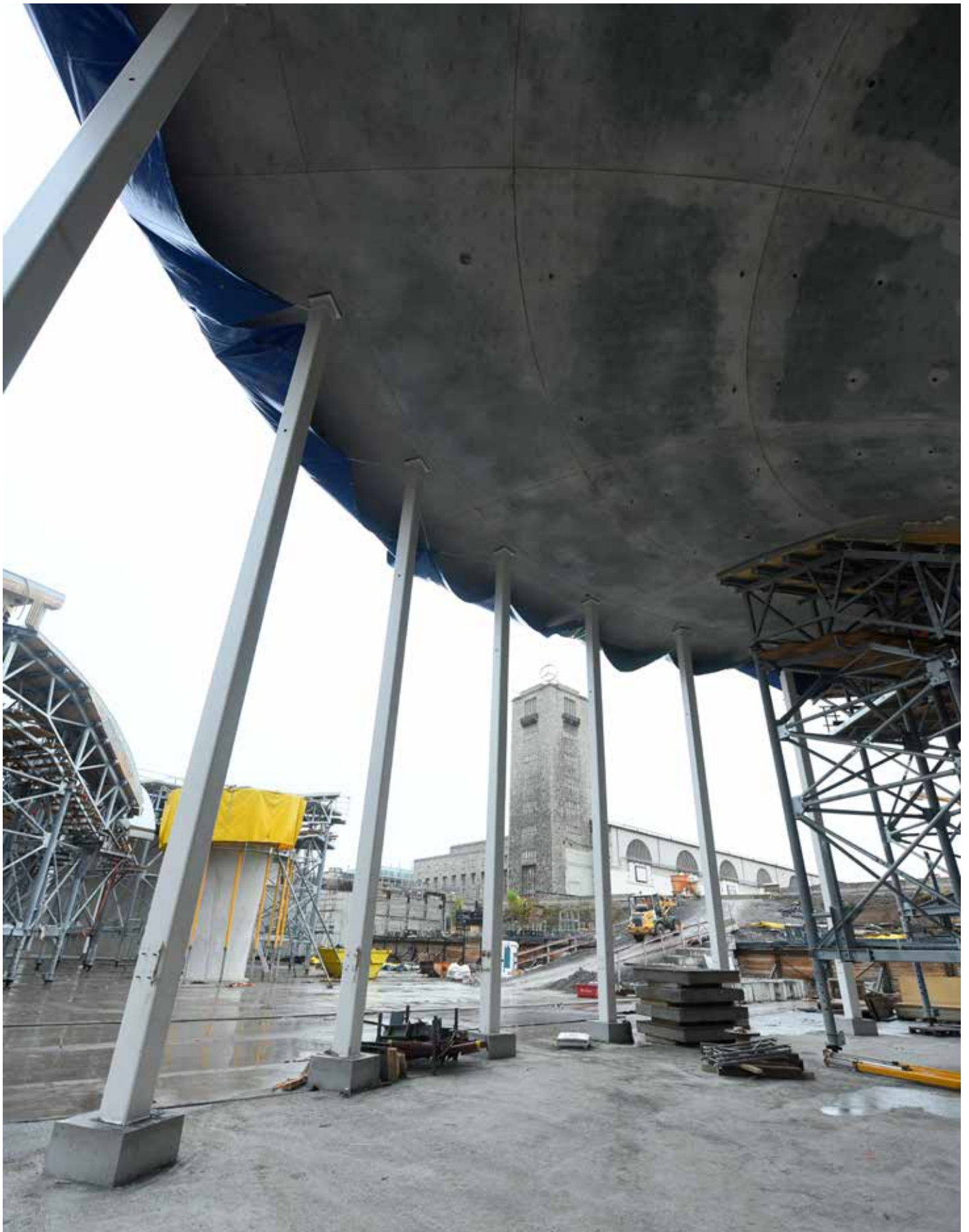
Um das Wesentliche immer im Blick zu haben, teilt sich Ottmar Bögel sein Büro auf der Baustelle im Schlossgarten mit einer kurvenreichen Erscheinung: einem schneeweißen Modell einer jener Kelchstützen, die später einmal das markante Dach des neuen Durchgangsbahnhofs mit seinen Lichtaugen tragen werden. Die schwungvoll ausgerichtete Form und filigrane Linienführung lassen jetzt schon erahnen, von welcher prägnanter und außergewöhnlicher Architektur das neue Bauwerk im Herzen der Stadt einmal sein wird. „Etwas in dieser Art haben wir bisher noch nicht gebaut“, sagt Bögel, der bei der Stuttgarter Baufirma Züblin als Gesamtprojektleiter für den Bahnhofsneubau zuständig ist.

Das Pendant zum Modell in seinem Büro steht in deutlich größerer Ausführung ein paar Meter weiter mitten auf dem Baufeld: Die erste komplett fertig betonierte Kelchstütze, die in vielerlei Hinsicht alles um sie herum überragt. Die Zahlen, die in dem außergewöhnlichen Bauwerk stecken, beeindrucken dabei erklärte Laien und ausgewiesene Experten gleichermaßen.

Mehr als 32.000 einzeln vermessene und gefertigte Stahlstreben stecken in der Stütze, allein diese Bewehrung bringt es auf rund 360 Tonnen Gewicht. Dazu kommen im oberen Teil der Stütze noch annähernd 780 Kubikmeter Beton, die über zehn Stunden lang in die aufwändige Konstruktion geflossen sind. Zuvor mussten über 1.000 Quadratmeter Fläche verschalt werden, was eine Kunst für sich ist bei einem Freiformgebilde, das keine Geraden kennt.

Entsprechend konzentriert waren auch die 15 Männer der Betonierkolonne zu Werke gegangen, immer im Bewusstsein, dass eine Betonschalenskonstruktion wie jene von Architekt Christoph Ingenhoven zuvor noch nie gefertigt wurde. „Wir bewegen uns hier bei jedem Schritt auf Neuland“, betont Ottmar Bögel. Allein in der Bauleitung von Züblin sind rund 70 Mitarbeiter auf der Baustelle beschäftigt, um die komplexe Planung für die Herstellung der Kelchstützen zu koordinieren. Praktisch alles am neuen Bahnhof ist besonders, angefangen von den üblichen Bewegungsfugen, die man in den Plänen des Architekten vergeblich sucht. Beispielsweise sei ein 450 Meter langes Fundament ohne Fugen absolut außergewöhnlich und stelle hohe Anforderungen an die Tragwerksplaner, betont Bögel. Um mögliche Zwangsspannungen auf anderem Weg abzufangen, müsse sehr viel mehr Bewehrungsstahl als sonst verbaut werden, mehr als 400 Kilo pro Kubikmeter Beton.

Außergewöhnlich ist dabei aber nicht nur die große Menge an Eisenstäben, die im Inneren in Beton gegossen werden. Auch die Geometrie, der das Stahlgebilde folgt, hat ihre speziellen Raffinessen. Kaum einer der





Stäbe, die zwölf Meter oder länger sind, ist wie der andere. Gebogen werden sie in einem Werk des Stahllieferanten in Denkendorf, von jeder Form gibt es im Schnitt nur zwei bis drei identische Exemplare. Nach der Qualitätskontrolle via Lasertechnologie werden die Stäbe zu Bündeln geschnürt und mit sogenannten Positionsschildern gekennzeichnet, auf denen unter anderem der Durchmesser, die Länge und Stückzahl angegeben ist. 180 LKW-Ladungen an solchen Bündeln stecken in der fertigen Kelchstütze, die Kunst dabei sei, so berichtet Fachmann Ottmar Bögel, jeden einzelnen Eisenstab genau dort zu montieren, wo er hingehört.

Damit der Kran zum richtigen Zeitpunkt den richtigen Stab an die richtige Stelle bringen kann, waren etliche Arbeiter nur damit beschäftigt, die angelieferten Bündel auf der Baustelle zu sortieren und die Positionsschilder zu kontrollieren. 13 Lagen und mehr wurden für die aufwändige Konstruktion übereinander gebunden. „Wenn dabei mal etwas falsch läuft, passt

hinterher die Schalung nicht und wir können von vorne beginnen“, erläutert Ottmar Bögel. Um das zu verhindern, hat ein Konstrukteur über Wochen ein eigenes Drehbuch für das Verlegen der Stäbe geschrieben, an das sich türkische Eisenflechter penibel halten mussten. Einerseits bilden die Stäbe den Kraftverlauf ab, was für die Statik des Bauwerks von elementarer Bedeutung ist. Andererseits muss auch deshalb millimetergenau gearbeitet werden, damit die Eisenkonstruktion exakt der Geometrie der Stütze folgt und nicht zu breit oder zu hoch wird. In diesem Fall wäre nicht mehr ausreichend Platz für die notwendige Betondeckung.

Dessen nicht genug, sorgt die besondere Form der Kelchstützen noch für eine weitere Schwierigkeit: Da es nur Rundungen gibt, haben die Eisenflechter keinerlei Bezugspunkt, an dem sie sich beim Montieren der Stäbe orientieren können. „Sie wissen nicht, wo sie die Stäbe anbringen müssen. Mit einem Meterstab kommt man in diesem Fall nicht weiter“, sagt Ottmar Bögel.

Stattdessen hat das Unternehmen Züblin einen eigenen Vermessungstrupp im Einsatz, der in geometrischen Modellen am Rechner die Koordinaten für sogenannte Bezugsstäbe errechnet, für deren Anfangs- und Endpunkte. Diese Stäbe werden dann gemeinsam ausgerichtet und dienen als Messpunkt für die folgenden Eisen. „Ohne den Vermessungstrupp, der ständig alles kontrolliert, geht hier gar nichts“, sagt Bögel.

Keine Frage: die Konstruktion des Stuttgarter Bahnhofs steckt voller Raffinessen und schwieriger Details, was der emeritierte Professor der Technischen Universität Berlin und Vorsitzende des Projektbeirats von Stuttgart 21, Bernd Hillemeier, einst so beschrieben hat: „Diese Kelchstütze ist ein Kunstwerk, von dem der normale Bauingenieur sagt, dass man es eigentlich gar nicht bauen kann.“ Der auf der ganzen Welt gefragte Betonexperte hat spezielle Rezepturen für diffizile Bauwerke auf fast jedem Kontinent entwickelt und dabei viel gesehen. „Solch eine Form ist noch nie zuvor hergestellt worden. Das ist eine Meisterleistung“, betont er.

Das Lob gilt dabei insbesondere der Stuttgarter Bau-firma Züblin, deren Experten nun gezeigt haben, dass die Kelchstützen nach den Vorstellungen des Architekten gebaut werden können. Neue Wege mussten dabei auch bei der Herstellung der Holzverschalungen gegangen werden, mit deren Hilfe die komplizierten Formen der Stützen erst betoniert werden können – und das möglichst ohne sichtbare Fugen und porenfrei, also mit glatter Oberfläche, die noch dazu schneeweiß sein soll. „Ein solches Bauwerk ist immer das Abbild der Schalung, darauf kommt es an“, sagt Ottmar Bögel.

Um die gewünschte Oberfläche zu schaffen, müssen die Holzverschalungen mit einer speziellen Mischung aus Harzen beschichtet werden, wie es beispielsweise im Schiffs- und Flugzeugbau üblich ist. Gleichzeitig soll diese Versiegelung auch verhindern, dass sich die Stahlbewehrung in die Oberfläche der Schalung drücken kann. Für die Holzschalung selbst wurde eine helle Farbe gewählt, die nach der Arbeit der Eisenflechter allerdings gar nicht mehr so hell war. „Die Arbeiter haben mit ihren Sicherheitsschuhen schwarze Streifen hinterlassen, die hinterher wochenlang wegpoliert werden mussten“, erzählt Bögel. Im Zuge der Arbeitsoptimierung wurden daher nach etlichen Recherchen weiße Sicherheitsschuhe für die Eisenflechter beschafft, die ansonsten in Fleischereibetrieben getragen werden. „Jetzt gibt es keine schwarzen Streifen mehr, die sich vielleicht auf den Beton übertragen können“, sagt Ottmar Bögel. „Wieder etwas dazugelernt.“

Eineinhalb Jahre hat es insgesamt gedauert, die allererste Kelchstütze herzustellen. 28 solcher Stützen, von



denen keine wie die andere ist, werden insgesamt auf der Baustelle entstehen. Die vielfältigen Erfahrungen, die man nun gemacht hat, sollen bei den weiteren Arbeiten mit Blick auf den Zeitplan helfen, die Abläufe zu optimieren und deutlich zu beschleunigen. Mit etwa fünf Monaten Bauzeit pro Kelchstütze rechnet Züblin. Geplant ist, jeweils drei Kelchstützen parallel zu fertigen, an einigen weiteren wird bereits gearbeitet. Zu den Spezialitäten bei der Herstellung gehört auch, dass der Beton vor der Verarbeitung im Sommer auf etwa zwanzig Grad herunter gekühlt und im Winter auf zwanzig Grad erwärmt wird, damit er in einem Rutsch in die Schalung fließen kann. Eine gleichmäßige Temperatur sei wichtig, um ein gleichmäßiges Ergebnis zu erreichen, betont Gesamtprojektleiter Bögel. Jede der insgesamt 28 Kelchstützen, die das luftige Bahnhofsdach später einmal tragen werden, soll von gleichmäßig weißer Gestalt sein. So weiß und formschön wie jene kurvenreiche Erscheinung, mit der sich Ottmar Bögel sein Büro teilt. www.be-zug.de/kelch

Ottmar Bögel
überwacht die
Arbeiten an einem
besonderen
Bauwerk

PORTRÄT

Mister Zuverlässig

Die ersten beiden Bauabschnitte der Neubaustrecke sind bereits im Rohbau fertig. Nicht nur pünktlich, sondern auch im Kostenrahmen hat Projektleiter Stefan Kielbassa die Herkulesaufgabe mit seinem Team gemeistert. Ein Mann, der höchste Ansprüche stellt und Termintreue schätzt.

Es ist nur eine kleine Zahl, aber sie hat es Stefan Kielbassa angetan. Die Sieben. Das ist insofern bemerkenswert, als der Mann als Projektleiter auf der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm nicht nur enorme Verantwortung trägt, sondern auch mit großen Zahlen, nämlich hunderten von Millionen an Baukosten, haushalten muss. Gemessen daran arbeitet er in einem recht bescheidenen Büro in der Stuttgarter Rapplenstraße. An der Tür hängt ein verblasstes Filmplakat: Die glorreichen Sieben. Stefan Kielbassa mag den Westernklassiker von 1960 auch deshalb, weil er ihm und seinen Mitstreitern als Motivation dient.

In sieben Projektabschnitte ist die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm unterteilt – und mit einem Augenzwinkern verstehen sich Kielbassa und Co. auf Projektabschnitt 7 wie Yul Brynner und seine Kumpane: Sie trotzen den Widerständen, begegnen dem Unvorhergesehenen mit großer Entschlossenheit und erfüllen ihre Mission. Auf den knapp 30 Kilometern ihres Zuständigkeitsbereichs jeder ein Stück weit für sich, aber letztlich alle gemeinsam, um das große Ziel am Hauptbahnhof der Münsterstadt zu erreichen.

Die Aussicht, dass in nicht allzu ferner Zukunft die ICE-Fahrt von der Landeshauptstadt nach Ulm nicht mehr eine knappe Stunde dauert, sondern nur noch rund die Hälfte, eint alle Projektmitarbeiter. Mit bis zu 250 Stundenkilometern werden die Schnellzüge über die Schwäbische Alb rasen, und jetzt haben Kielbassa und sein Team dafür gesorgt, dass die ersten sieben Minuten im Rohbau fertiggestellt sind – ein Meilenstein auf dem Weg in die Moderne.

PFA 2.3 und PFA 2.4, wie es in den Plänen heißt, sind also termingerecht fertig. Das sind gute Nachrichten in einem Projekt, in dem Zeit eine wichtige Rolle spielt und Zeitverzögerungen immer Kosten nach sich ziehen. Kielbassa hat mit seinem Team ganze Arbeit geleistet auf der 21 Kilometer langen Trasse entlang der Autobahn 8, ebenso wie im Planfeststellungsabschnitt „Albabstieg“, der sich bei Dornstadt von der A 8 löst und in einem sechs Kilometer langen Tunnel das nördliche Ulm unterfährt. „Am 3. Dezember habe ich die Übergabeprotokolle unterschrieben“, sagt Stefan Kielbassa – und der Bauingenieur, der auch noch den Umbau des Ulmer Hauptbahnhofs verantwortet, macht keinen Hehl daraus, dass ihn dieser besondere Moment in „Champagnerlaune“ versetzt hat.

Ein prickelndes Gefühl ist es, nach sieben Jahren Bauzeit eine Punktlandung hinzulegen. „Termintreue ist ein Versprechen“, sagt Kielbassa, der Unpünktlichkeit nur schwer ertragen kann, privat wie beruflich. Es stört ihn kolossal, wenn selbst gute Freunde zum vereinbarten



Treffen zu spät kommen, und zu kämpfen hat er, wenn er auf dem Weg in die nächste Sitzung aufgehalten wird. Mit seiner blauen Arbeitsmappe unter dem Arm, weil er noch auf der Türschwelle Unterschriften leistet oder auch unerwartete Telefonate annimmt.

Schon zigfach hat er sich wegen Zuspätkommens im kleinen Kreis seiner Mitarbeiter entschuldigt, aber sein großes Versprechen hat er gehalten. „Dabei stehen wir bei den beiden fertiggestellten Abschnitten nicht nur in terminlicher Hinsicht sehr gut da“, sagt Stefan Kielbassa, „sondern auch in puncto Kosten.“ Er und sein Team haben sich in dem finanziellen Rahmen bewegt, der schon vor Jahren errechnet und festgesetzt wurde. Pünktlich können nun von Merklingen bis Ulm die Schienen verlegt, die Oberleitungen gezogen und die Bahntechnik installiert werden. Ab dem Jahr 2022 sollen die Züge auf der Neubaustrecke rollen.

Nicht immer sah es danach aus, als ob der Herr über drei Planfeststellungsabschnitte den Zeitplan in seinem Zuständigkeitsbereich würde einhalten können. Allein drei Jahre betrug die Wartezeit auf zwei Planfeststellungsbeschlüsse, auf den fast 30 Kilometern mussten fünf Tunnel gegraben und 20 Brücken geschlagen werden. Doch der 59-jährige Braunschweiger hat sich seine Zuversicht nicht nehmen lassen. Im Gegenteil. Sie ist mit jedem Meter, den sich die Mineure durch die Berge gebohrt haben, größer geworden.

Und mit jedem Kilometer, den die Bagger oberirdisch vorangekommen sind, ist die Gewissheit gewachsen, bereits in der vorangegangenen Planungsphase viele Szenarien klug durchdacht und die damit verbundenen Risiken letztlich auch gut eingeschätzt zu haben.

Wir haben in den Anfängen sehr darauf geachtet, in den Zeitplänen auch Puffer einzuräumen. Nur so konnten wir im Verlauf der Arbeiten auf Unvorhergesehenes reagieren – und da kommt eine Menge“, sagt Stefan Kielbassa. Er muss es wissen. Seit fast zehn Jahren arbeitet der Niedersachsen am größten europäischen Infrastrukturprojekt mit. Er kann sich dabei noch gut daran erinnern, wie er im Februar 2009 nach Stuttgart kam. Als externer Mitarbeiter war seine Expertise bei der Deutschen Bahn gefragt, da er schon in Frankreich Tunnel durch die Pyrenäen gebaut und ein unterirdisches Wasserkraftwerk in China konstruiert hatte. Zunächst fand der Fachmann im Projektbüro aber nicht viel mehr vor als einen einzigen jungen Kollegen. Die zwei verstanden sich auf Anhieb.

Nach nur zwei Monaten war Kielbassa klar, dass er kräftig mitmischen wollte auf der Neubaustrecke. Die Kompliziertheit der technischen Herausforderungen reizte ihn ebenso wie die Komplexität des Projektmanagements. Tausend Fragen – und es mussten Lösungen her. „Schließlich hat mich der Faktor Kreativität zum Ingenieursberuf gebracht“, sagt Stefan Kielbassa.





Schon als Junge hat ihn die Frage umgetrieben, wie Stahlbauten halten. An der Technischen Universität in Braunschweig hat Stefan Kielbassa studiert und später über die Statik im modernen Tunnelbau promoviert.

Seither treibt ihn auch die Leidenschaft an, in seinem Job mit Naturphänomenen und Menschen gleichermaßen umgehen zu dürfen – sie sind für Kielbassa das Salz in der Ingenieurssuppe, denn sie sorgen für die ständige Diskrepanz zwischen dem Soll- und dem Istzustand auf Skizzen und vor Ort. Beides ist seine Welt: Büro und Baustelle. Vieles in der Planung bedacht zu haben, aber letztlich in der Praxis nicht exakt zu wissen, was auf den nächsten 50 Metern kommt – das ist sein Ding.

Nahezu endlos kann Kielbassa deshalb über das 150 Millionen Jahre alte Karstgestein auf der Alb und die Folgen für die Neubautrecke erzählen. Er kann aber ebenso technische Details auf den Punkt formulieren. Fachlich tief wie in zahlreichen Vorträgen auf Kongressen oder anschaulich wie auf vielen öffentlichen Informationsveranstaltungen der Bahn. Mit den Jahren ist der kräftige Mann mit den grauen Haaren zu einem markanten Gesicht des Projekts Stuttgart–Ulm geworden. Man kennt ihn, man schätzt ihn. Seine Tat- und Überzeugungskraft, seine Akribie und seinen langen Atem. Er selbst vergleicht sich in seiner Art gerne mit einem Tanker, der im Gegensatz zu einem Rennboot zwar nicht so schnell von Hamburg

nach Helgoland kommt, aber er transportiert eine sehr große Ladung: „Ich erledige die Angelegenheiten mit der Ruhe und Gelassenheit des Schwergewichts.“

Stefan Kielbassa steckt aber auch voller Ansprüche. Er stellt sie an sich ebenso wie an seine 40 direkten Mitarbeiter. Fünf Teams sind es, die unter seiner Führung stehen. „Insgesamt 30 Ingenieure und zehn Kaufleute“, wie er sagt. Und es macht den Chef „stolz wie Bolle“, dass die von ihm aufgebaute Mannschaft nicht nur mit den Aufgaben gewachsen ist, sondern dass in all den stressigen Jahren im Personalbereich ebenfalls Kontinuität herrschte. Kaum einer ist gegangen.

Selbstverständlich ist das nicht in einer Branche, in der viele Fernpendler tätig sind und immer wieder neue Herausforderungen locken. Wer wüsste das besser, als der Projektleiter selbst. Jeden Montag kommt Kielbassa im Zug aus Braunschweig, jeden Freitag fährt er zurück. Fünf Tage voller Arbeit in Stuttgart und zwei Tage Familie total in seiner Heimatstadt – in diesem Rhythmus lebt er. So wird es auch bleiben, obwohl seine Frau damit geliebäugelt hatte, dass er bald eine Stelle in der Nähe antreten könnte. Doch dann kam die Geschäftsleitung der Projekt-GmbH mit einem Angebot auf ihn zu, dass er „spontan“ angenommen hat. Ein neuer Job für die Zuverlässigkeit in Person bei einem Projekt, das ihn noch immer fasziniert. Da kann einer wie er schwerlich „Nein“ sagen. www.be-zug.de/film-kielbassa

Stefan Kielbassa hat die Baustellen der Albhochfläche im Rohbau bereits fertiggestellt.

REPORTAGE

Integration auf der Baustelle

Stuttgart 21 lässt nicht nur ganze Regionen näher zusammenrücken und schafft Platz für ein neues Stadtquartier. Das Projekt ist als internationaler Arbeitgeber auch aus wirtschaftlicher und kultureller Sicht von enormer Bedeutung. Auf den Baustellen arbeiten Fachkräfte aus vielen Ländern.

Auf der Speisekarte steht pikante Gulaschsuppe vom Wildschwein, die in einem großen Kessel über dem Feuer dampft. Serviert wird sie vom Küchenchef selbst, der wie so häufig nach getaner Arbeit gekonnt die Schöpfkelle schwingt. Eigentlich ist es der Job von Nino Kovacic, als Maschinist und Logistiker verschiedene Baustellen im Talkessel mit allerlei Material zu versorgen. Die Abende verbringt der Kroatier aber häufig als Koch zusammen mit Kollegen in einer Grillhütte direkt bei den Stuttgarter Wagenhallen, die von den Männern gemeinsam selber gezimmert wurde. Lagerfeuerromantik inklusive. „Die Stimmung ist hier immer gut und was Nino kocht, schmeckt einfach fantastisch“, sagt Peter Maile, der auf seiner lila Schutzweste in grünen Buchstaben seine Bestimmung trägt: „Betriebsseelsorger“.

Als solcher ist er ein gerne und häufig gesehener Gast in der Gemeinschaftshütte, die er wie viele andere Plätze auch mit schöner Regelmäßigkeit besucht. Rund 6.000 Mitglieder zählt die Baustellengemeinde des Stuttgart-21-Seelsorgers, der seit knapp sechs Jahren zwischen Stuttgart und Ulm überall dort unterwegs ist, wo er gebraucht wird. Anfangs sind die vielen Arbeiter dem Kirchenmann noch mit einiger Skepsis begegnet, zwischenzeitlich schütten sie ihrem Peter aber gerne das Herz aus. „Viele haben sich gefragt, was ein Kirchenmann wohl auf einer Baustelle zu suchen hat“, erzählt Maile. Um Zugang zu finden zu den vielen Menschen unterschiedlicher Nationen, Kulturen und Religionen hat der Seelsorger ihnen das Kostbarste geschenkt, was er geben kann: seine Zeit. „Das wird zurecht als große Wertschätzung empfunden“, sagt er. Dazu sei es wichtig, glaubwürdig zu sein, die Menschen und ihre Anliegen ernst zu nehmen und schnurstracks auf sie zuzugehen. Seit er das Projekt als Diakon begleite, habe er damit gute Erfahrungen gemacht, so Maile.

Seit er unterwegs ist auf den Baustellen im Talkessel und entlang der Neubaustrecke, hat er mit vielen Arbeitern aus unterschiedlichen Ländern und Kulturkreisen gesprochen, sich ihre Sorgen angehört und so einiges erfahren aus ihrem Leben. Die Baustellensprache sei überall deutsch, erzählt Maile, der sich selber vorgenommen hat, in naher Zukunft polnisch zu lernen. Er schätzt die Menschen aus Osteuropa, sagt Maile, „ohne die hier keine Baustelle funktionieren würde“.

Ein stattlicher Beweis für die These des Kirchenmanns in Baustellenmontur ist Marek Nolewajka, der seinen Arbeitsplatz derzeit im Kreuzungsbauwerk Rosenstein hat, wo an den S-Bahn-Röhren zwischen der neuen Haltestelle Mittnachtstraße und dem Bereich Neckarbrücke gearbeitet wird. Der 44-jährige Pole aus Kattowitz ist schon seit drei Jahren hier und als Maschinenfahrer angestellt. An diesem Vormittag macht er gerade den



Nino Kovacic aus Kroatien arbeitet
als Maschinist und Logistiker

gewaltigen Spritzbüffel startklar für die Fahrt in den Tunnel, ein klarer Fall für ausgewiesene Spezialisten. Er sei froh, sagt er, in Deutschland eine solche Arbeit gefunden zu haben, die er braucht, um mit seiner Frau und seinen beiden Söhnen ein gutes Leben führen zu können. Sein Leben folgt dabei dem üblichen Unter-Tage-Rhythmus: Zehn Tage Arbeit, fünf Tage Heimaturlaub. Knapp acht Stunden braucht er für die 900 Kilometer nach Kattowitz, muss er wieder zurück, weinen die Kinder manchmal, erzählt er. Trotz des Abschiedsschmerzes ist er dankbar für den guten Job. „In Polen gibt es nirgendwo eine Tunnelbaustelle und damit auch keine solche Arbeit für mich“, erklärt der Arbeiter.

Neben Arbeitern aus Polen sind im Tunnelbau auch slowakische, kroatische, bulgarische, rumänische, österreichische und deutsche Arbeiter beschäftigt. Auf den Lastwagen sitzen meist Kollegen aus Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Das Eisenflechten ist wiederum eine Spezialität von Fachkräften aus der Türkei und Serbien, viele Schweißer kommen aus Rumänien, etwa auch auf der Baustelle an der Neckarbrücke. Ein Schmelzriegel vieler Sprachen und Kulturen, den Seelsorger Maile als unerhört bereichernd wahrnimmt, wie er betont. In der Regel würden die Kollegen deutsch miteinander sprechen, mitunter auch englisch. Die Arbeiten selbst würden problemlos Hand in Hand gehen. „Auf dem Bau wird Integration schon lange gelebt“, meint der Seelsorger.

Um selber ein spürbares Zeichen für Integration zu setzen, lässt er bei seinen Gottesdiensten Teile von Dolmetschern übersetzen. Lädt er zu einer Feier, begrüßt er die Arbeiter in ihrer Muttersprache. Erst vor kurzem hat er ein internationales Baustellenfest organisiert, „bei dem türkische und rumänische Arbeiter, getaufte und nicht getaufte Kollegen an einem Tisch saßen und gefeiert haben“, so Maile. Dieser Zusammenhalt, den er mit seinen Angeboten fördern will, ist wichtig für ein gutes Miteinander unter oft schwierigen Bedingungen, die einem alles abverlangen. „Auf einer Baustelle sind Arbeiter vieler verschiedener Firmen beschäftigt. Wenn sie sich besser kennenlernen, dann reden sie auch miteinander und verstehen sich besser“, sagt Maile.

Einer dieser Arbeiter ist Memoglu Fahri, gebürtiger Türke aus Rize am Schwarzen Meer, der als Bauschlosser seinen Arbeitsplatz in der Werkstatt auf dem Nordbahnhofareal hat. Sein Job ist es, Maschinen und Fahrzeuge aller Art zu reparieren. An diesem Tag schweißt er gerade an einer Bautreppe aus Stahl, die hinauf in einen Container führt. Er ist schon seit 1977 in Deutschland, alle seine fünf Kinder sind hier geboren. Ans Schwarze Meer kommt er allenfalls noch im Urlaub. „Stuttgart ist meine Heimat und hier will ich bleiben“, sagt er. Seine Liebe zu Deutschland hängt nicht zuletzt auch an der Arbeit, die er gerne macht, jeden Tag aufs Neue. Schon sein Vater, der ihn als jungen Mann einst nach Deutschland

Marek Nolewajka aus Polen (mit Seelsorger Peter Maile) arbeitet als Maschinenfahrer





mitgenommen hat, war bei der gleichen Firma als Bauschlosser beschäftigt. „Das ist eine Familientradition“, sagt der 58-jährige Arbeiter und lacht dabei vergnügt.

Meist ist die Stimmung automatisch gut, wenn Peter Maile auf Besuch kommt, was an der Art liegt, wie er auf die Menschen zugeht und mit ihnen umgeht. Konzipiert wurde seine Stelle seinerzeit aus dem Wissen heraus, dass viele der Mineure, Schweißer, Baggerfahrer und anderen Facharbeiter über Monate und Jahre fern der Heimat in Containerdörfern leben. In Peter Maile finden sie nun einen Ansprechpartner, der sich ihre Probleme und Sorgen anhört. Das kann eine Beziehungskrise sein, ein Trauerfall, mit dem sie zurechtkommen müssen oder einfach nur Heimweh. Und auch die sprachlichen Barrieren und kulturellen Unterschiede sind nicht immer leicht zu verarbeiten. „Es ist wichtig, dass die Menschen ihr Herz ausschütten und darüber reden können, was sie bedrückt“, betont Seelsorger Peter Maile.

Im Gegenzug wird Maile immer wieder in die Heimat der Arbeiter eingeladen, etwa ins benachbarte Österreich. Einer der Beschäftigten, ein Vermesser, hatte ihn beispielsweise gebeten, ob er ihn trauen kann. Er würde nur dann seine Natascha heiraten, habe er gesagt, wenn er die kirchliche Trauung im Wienerwald übernehme. „Also bin ich hingefahren und habe die beiden getraut“, erzählt Maile. Zwischenzeitlich erwarten die beiden

Nachwuchs und Maile wird auch ihr Kind taufen, was öfter vorkommt, wie er erzählt. Auf Bitten der Mineure hat er auch schon Häuser in deren Heimat gesegnet und Gedenkgottesdienste für Angehörige gehalten.

Ein verlässlicher Ansprechpartner zu sein, hat für den Seelsorger oberste Priorität, die Menschen zusammenzubringen, sieht er aber genauso als seine Aufgabe an. Seine Grillfeste, die der Diakon gerne ausrichtet, sind zwischenzeitlich schon legendär. Sein liebster Gast dabei ist Nino Kovacic, der Maschinist und Logistiker aus Kroatien, der so gekonnt die Schöpfkelle schwingt und fürs gute Essen sorgt. Anfangs ist der 35-Jährige noch oft nach Hause gefahren, „das Heimweh war groß“, sagt er. Zwischenzeitlich hat er aber sein Glück gefunden, eine Bulgarin, mit der er in Mannheim lebt und einen sechs Monate alten Sohn hat. Das Kochen hat er von seiner Mutter gelernt. Vertieft hat er sein Wissen auf einem Kreuzfahrtschiff, auf dem er sechs Jahre lang als Kellner angeheuert hat und nahezu um die ganze Welt gefahren ist. Seither weiß er, wie er sagt, dass kroatisches Essen am besten schmeckt. Bohnensuppe mit kroatischer Wurst beispielsweise, die er immer wieder auf Wunsch der Kollegen macht. Sein Markenzeichen ist der große Kessel, den einer seiner Kollegen aus Ungarn nach Deutschland mitgebracht hat. „Das ist internationale Zusammenarbeit“, sagt der Kroat. Oder anders ausgedrückt: Integration à la Stuttgart 21. www.be-zug.de/bauen

Memoglu Fahri
aus der Türkei
arbeitet als
Bauschlosser

KURZ NOTIERT



Tunnelvortriebsmaschine erfolgreich gewendet

Es war ein kurzes, spektakuläres Manöver. Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat im Fildertunnel die Tunnelvortriebsmaschine „SUSE“ erfolgreich unter Tage gewendet.

Eine Tunnelvortriebsmaschine tief im Berg zu wenden, ist auch für erfahrene Mineure ein außergewöhnlicher Vorgang. Die DB Stuttgart–Ulm GmbH hat dieses seltene Manöver im rund 9,5 Kilometer langen Fildertunnel erfolgreich gemeistert. Dabei wurde die Maschine am Ende

ihrer dritten Schildfahrt in sieben Teile zerlegt und in einer eigens dafür gebauten Kaverne um 180 Grad gedreht (siehe auch Seite 31). Der erste und wichtigste Teil von „SUSE“, der Schild mit Schneidrad, war sprichwörtlich „ums Eck gebracht“ worden. Auf mit Stickstoff gefüllten Luftkissen war der 1.400 Tonnen schwere Schild während mehrerer



Stunden durch die katedralenartige, etwa 12 Meter breite und 13 Meter hohe Wendekaverne geglitten. „SUSE“ wurde nach dem beeindruckenden Wendevorgang wieder zusammengebaut und startete zu ihrer letzten von vier Schildfahrten. Nach der nun erfolgten Fertigstellung des maschinellen Vortriebs in der Weströhre des Fildertunnels, in der später das Streckengleis Stuttgart–Ulm verlaufen wird, werden nun noch rund 3.400 Meter der Oströhre des Tunnels in einer vierten Schildfahrt vom Talkessel aus aufgeföhren. Rund sechs Kilometer der Oströhre des Fildertunnels wurden bereits von den Fildern aus vorgetrieben. Die beiden Röhren des Tunnels verbinden künftig den umgebauten Stuttgarter Hauptbahnhof mit dem Flughafen Stuttgart und der Hochgeschwindigkeitstrasse auf den Fildern. Bei „SUSE“ handelt es sich um eine Tunnelvortriebsmaschine S-738 der in Schwanau ansässigen Herrenknecht AG. Der Schilddurchmesser beträgt 10,82 Meter, die Schneidradleistung 4.200 Kilowatt. Der Gigant hat eine Länge von 120 Metern und ein Gewicht von rund 2.000 Tonnen. www.be-zug.de/suse

Neues Ausstellungsgebäude an Gleis 16

Seit Juni 1998 wird im Bonatzbau über das Projekt Stuttgart 21 informiert. Die vom Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm betriebene Dauerausstellung muss allerdings im nächsten Jahr umziehen. Grund ist, dass der Bonatzbau ab Mitte 2019 grundlegend renoviert und zu einem modernen und attraktiven Angebot für Reisende umgebaut wird. Vor diesem Hintergrund musste ein neuer Ort für die Schau gefunden werden. Von Mitte 2019 an wird die Dauerausstellung in einem vierstöckigen, 26 Meter hohen Pavillon an Gleis 16 gezeigt werden. Das neue Bauwerk ist mit 3,4 Millionen Euro veranschlagt. Die Bahn trägt davon mit ihren Unternehmen insgesamt 1,9 Millionen Euro. Land, Stadt und Verband Region Stuttgart sollen sich mit je 500.000 Euro beteiligen. Vereinssprecher David Bössinger hat das Konzept den Stadtvätern im Stuttgarter Rathaus vorgestellt. Verteilt auf drei Etagen werden danach künftig rund 300 Quadratmeter Ausstellungsfläche zur Verfügung stehen. Zudem wird ein Konferenzraum in dem Gebäude integriert sein. Die Ausstellung soll an insgesamt 363 Tagen im Jahr geöffnet haben. Der Verein setzt angesichts der gegenüber dem alten Turmforum kleineren Ausstellungsfläche verstärkt auf multimediale Technik sowie auf Filme. Zudem wird es auch weiterhin Führungen geben. Das Interesse ist nach wie vor ungebrochen. Allein in diesem Jahr beläuft sich die Zahl der Führungen auf annähernd 2.000.

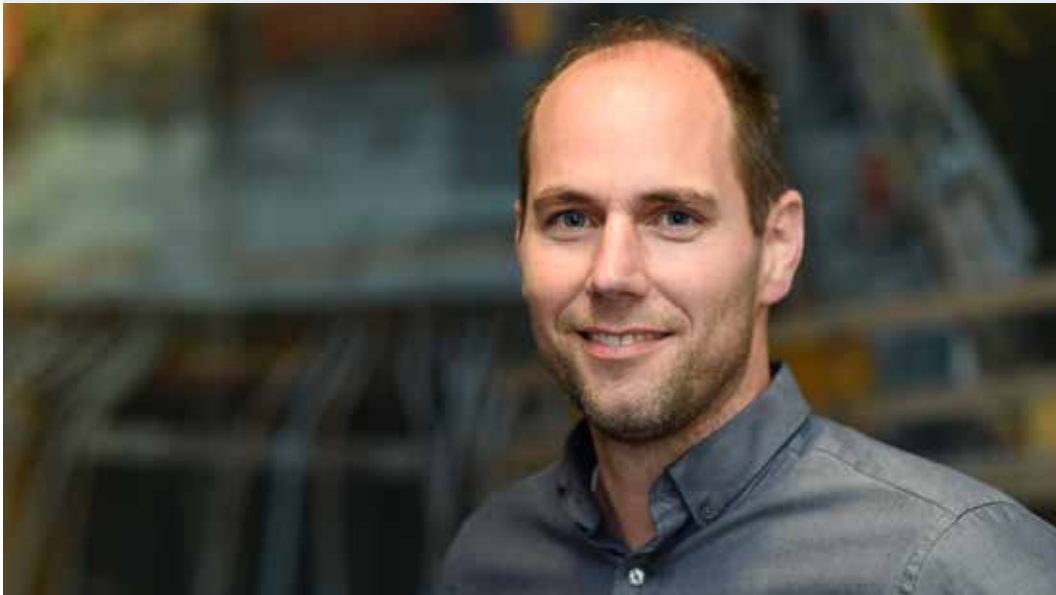
Die Baustelle hautnah erleben

Vom 4. bis 6. Januar 2019 jeweils von 10 Uhr bis 16 Uhr können sich alle Interessierten wieder ein eigenes Bild von den Bauwerken rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof machen und mit Ingenieuren und Mitarbeitern ins Gespräch kommen. An 22 Stationen haben Interessierte die Möglichkeit, sich über zahlreiche Themen zu informieren. Als besonderes Highlight kann die erste, fast komplett fertiggestellte Kelchstütze aus nächster Nähe betrachtet werden. Auch der Blick in den Tunnel wird wieder möglich sein. Dieses Mal an der Rettungszufahrt Wagenburgtunnel, wo es faszinierende Einblicke in die Welt unter Tage sowie einen Film zum beeindruckenden Wendemanöver der Tunnelvortriebsmaschine zu sehen geben wird. Die Haltestelle Staatsgalerie wird wie jedes Jahr von der SSB präsentiert. Die Stadt Stuttgart informiert wieder über die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten und die nächsten Schritte zum Quartier Rosenstein und auch die anderen Projektpartner, Land, Verband Region Stuttgart, DB S-Bahn und der Flughafen, sind wieder mit Informationsständen dabei. Ein Rahmenprogramm mit Baggermöglichkeiten für Groß und Klein, Straßenbands sowie Speis und Trank rundet die Veranstaltung ab.

► www.s21erleben.de

► www.facebook.com/s21erleben

PERSÖNLICH



Hat SUSE um die Ecke gebracht

**Thomas Berner, 41,
Teamleiter Technik
im Fildertunnel**

Was macht eigentlich ... Herr Berner?

Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Mit meinem Team bin ich insbesondere für den maschinellen Vortrieb im Fildertunnel zuständig, der vom Durchgangsbahnhof im Talkessel hinauf auf die Filderebene führt und den Flughafen anbindet. Zu unserer Arbeit gehört es unter anderem, alle Projektbeteiligten zu koordinieren, von den bauausführenden Firmen bis zu den Gutachtern, wir haben Kontakt zu den beteiligten Behörden und kümmern uns außerdem auch noch um die planrechtlichen Verfahren. Wir machen alles, was letztlich notwendig ist, damit am Ende ein Zug durch den Tunnel fahren kann.

Wie viel Tunnel ist bisher herausgekommen, also wie weit sind die Arbeiten inzwischen vorangeschritten?

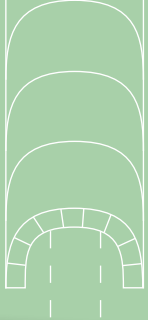
Die Arbeiten sind insgesamt in vier sogenannte Schildfahrten auf gegliedert, jeweils zwei im oberen und unteren Tunnelbereich. In der Mitte liegt ein Abschnitt, der ohne Tunnelvortriebsmaschine vorgetrieben wird. Die Abschnitte eins bis drei hat die Tunnelvortriebsmaschine bereits durchfahren, diese sind erledigt. Durch die Röhre in Fahrtrichtung Ulm kann man bereits die gesamte Strecke zur Filderebene hinauf laufen. Was jetzt noch fehlt, ist der untere Teil des Tunnels in Fahrtrichtung Stuttgart. Das sind noch knapp 3,5 Kilometer. Mit diesen Arbeiten wurde bereits begonnen, zuvor musste die ausführende Arbeitsgemeinschaft die Tunnelbohrmaschine SUSE im engen Berg komplett drehen.

Man könnte auch sagen, Sie haben SUSE um die Ecke gebracht. Wie hat das funktioniert? Immerhin ist die Maschine 120 Meter lang und 2.000 Tonnen schwer.

Das war eine sehr spannende Geschichte. Zuerst musste im unteren Bereich eine große Wendekaverne gebaut werden. Nachdem die Maschine nach ihrer dritten Fahrt im Talkessel angekommen war, wurde der Schild von der restlichen Tunnelvortriebsmaschine getrennt und auf speziellen Druckluftkissen Stück für Stück gewendet. Anschließend konnten dann die Nachläufer Huckepack auf Schwerlastrollern durch die Kaverne manövriert und wieder angehängt werden. Ich habe Ähnliches bereits mit Teflon als Gleitschicht erlebt und weiß daher aus eigener Erfahrung, was es bedeutet, dies umzusetzen. Dieses Wendemanöver war wirklich beeindruckend.

Wie lange hat das alles gedauert?

Das reine Wenden des Bohrkopfes hat einen Nachmittag und einen Vormittag gedauert, ohne die gesamte Vorbereitung natürlich. Die sechs Nachläufer sind an einem Wochenende auf die andere Seite gefahren worden. Es hat alles absolut reibungslos funktioniert, auch dank der Unterstützung durch die Spezialisten von Herrenknecht. Die ganze Aktion gehört neben den anspruchsvollen Vortriebsarbeiten definitiv zu den Höhepunkten in unserem Abschnitt. Einen solchen Koloss unter Tage zu drehen, kommt nicht allzu oft vor. Das ist eine Meisterleistung, auf die alle Beteiligten stolz sein können.



S21
ERLEBEN
BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM



Tage der offenen Baustelle



Foto © Achim Birnbaum

Am Stuttgarter Hauptbahnhof

**Freitag 4. bis
Sonntag 6. Januar 2019**

jeweils von 10 bis 16 Uhr*

*letzter Zugang auf das Gelände jeweils 15.30 Uhr

INNOVATIV. EINZIGARTIG. BEEINDRUCKEND. Erleben Sie an den Tagen der offenen Baustelle rund um Heilige Drei Könige Bautechnik und Baustelle auf der bekanntesten Stuttgarter Baustelle hautnah. Das neue Stuttgarter Wahrzeichen – die bahnhofsprägende Kelchstütze – ist an diesem Tag genauso wie die anschließenden Tunnelröhren zum Greifen nah. Ein Tag voller Eindrücke für Freunde und Familie. Garantiert. Wir freuen uns auf Sie.

Besuchen Sie uns auch auf:



#s21erleben

www.s21erleben.de



STUTTGART



Stadt Ulm

