

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



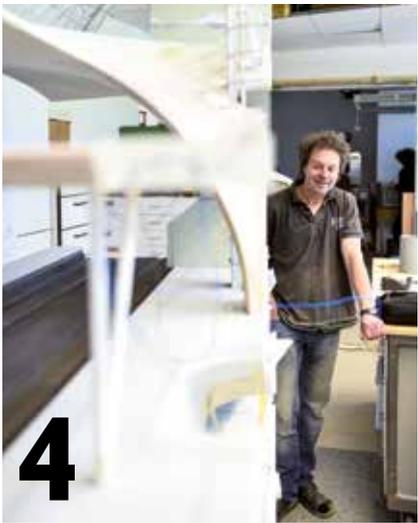
REPORTAGE

Auf der Alb werden die Masten für die Bahnstrecke montiert **SEITE 22**

PORTRÄT Seit 20 Jahren betreut der Jurist Peter Schütz Stuttgart 21 **SEITE 10**

REPORTAGE Wie eine Kelchstütze zum Modellfall wird **SEITE 4**

THEMA Der Bonatzbau wandelt sich zur neuen Verkehrskathedrale **SEITE 18**



INHALT

REPORTAGE

Die Kelchstütze en miniature **4**

PORTRÄT

Der Jurist Dr. Peter Schütz: Experte für Planfeststellungsverfahren **10**

IM BILDE

14

THEMA

Der historische Bonatzbau bekommt ein neues Gesicht **18**

REPORTAGE

Träger gesetzt: Bahnstrecke auf der Alb nimmt Konturen an **22**

THEMA

Urteil verzögert geplante Verlegung einer Straße auf den Fildern **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: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 8, 11 – 13, 14, 15, 19 – 29, 31);
 Dietrich Film (9); iStockphoto/killerbayer (12) Achim Birnbaum (14, 16);
 Arnim Kilgus (14, 15); Thomas Niedermüller (30)

Auflage: 80.000 Exemplare
 Die nächste Ausgabe erscheint im Juli 2019.

VORWORT

Stuttgart 21 ist ein Projekt, bei dem deutsche Ingenieure immer wieder deutlich machen, dass sich Grenzen bisheriger Baubarkeit erweitern lassen. Sichtbar wird dies nicht nur im Tunnelbau, wo neue Verfahren zum Einsatz kamen und die Fachleute auf unterschiedlichste Herausforderungen reagieren mussten und müssen, sondern auch und gerade beim Bau der Kelchstützen, die im Bahnhofsentwurf von Christoph Ingenhoven eine buchstäblich tragende Rolle spielen. Eine bautechnische Herausforderung sind die 28 Kelchstützen nicht allein wegen ihrer grundsätzlich komplexen Geometrie. Erschwerend kommt hinzu, dass jeder Dachkelch für sich ein Unikat ist, der sich in Neigung, Form und Höhe von den anderen unterscheidet. Die notwendigen Produktionsprozesse zur ihrer Herstellung wurden größtenteils komplett neu entwickelt. Mit der aufwendigen Realisierung des einzigartigen Schalendachs für den Stuttgarter Tiefbahnhof ist die beauftragte Firma ZÜBLIN jetzt in der Kategorie „Bauwerk, Bauverfahren, Bauprozesse“ für den renommierten bauma Innovationspreis 2019 nominiert worden. Ein Aspekt, der deutlich macht, dass dieses Projekt unter den Ingenieuren einen hohen Stellenwert hat und mehr noch, dass die Fachleute mit Problemen und Herausforderungen fertig werden können. Wir freuen uns über diese Nominierung, auch weil sie zeigt, wie dieses Infrastrukturprojekt mehr und mehr auch technisch in den Fokus rückt und die Menschen fasziniert.

Ganz egal, wen man über das Baufeld des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs führt: eine der über tausend Besuchergruppen jährlich, hochrangige Politiker oder Bahn-Vorstände – allenthalben ist die Begeisterung groß über das bisher Geschaffene. Besucher können sich bereits auf Bahnsteigflächen bewegen und einen Eindruck davon gewinnen, welches besondere Bauwerk im Herzen Stuttgarts entsteht. Dabei lohnt sich jede Momentaufnahme, zumal am Nordkopf des künftigen Bahnhofs in einem Jahr die Baugrube bereits wieder zugeschüttet sein wird. Dort, wo heute die 15.000 Tonnen schwere, alte Bahndirektion auf Stelzen thront, damit sie mit Röhren für die Fernbahn aus Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt untertunnelt werden kann, entsteht zwischen Heilbronner Straße und Jägerstraße eine Fläche, die beste städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Während es an vielen Stellen sichtbar vorangeht, wie beispielsweise beim Mastenbau auf der Albhochfläche, müssen wir uns am Flughafen mit dem eigentlichen Baubeginn noch gedulden. Dies ist der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) in Mannheim geschuldet: Gegen den seit Sommer 2016 vorliegenden Planfeststellungsbeschluss für die Anbindung des künftigen Flughafenbahnhofs an die



Georg Brunnhuber
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.



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

Neubaustrecke aus Richtung Ulm und aus Stuttgart über den Fildertunnel, den sogenannten Planfeststellungsabschnitt 1.3a, hatten Projektgegner geklagt. Das Gericht in Mannheim bestätigte in seinem Urteil Ende 2018 das Eisenbahnvorhaben in allen Punkten eindrucksvoll: die verkehrspolitischen und städtebaulichen Ziele, die Finanzierung, die Trassenführung, das Brandschutzkonzept, den Natur-, Landschafts- und Artenschutz. Und dennoch darf die Bahn am Flughafen zunächst nicht weiterbauen, weil für ein Straßenbauvorhaben, das Teil des Planfeststellungsverfahrens war, eine eigene Untersuchung über die verkehrlichen Auswirkungen hätte durchgeführt werden müssen. Ein Thema, das auch in dieser Bezug-Ausgabe beleuchtet wird.

Als Bestandteil des Finanzierungsvertrags zu Stuttgart 21 entsteht auf den Fildern eine Verkehrsdrehscheibe in zentraler Lage mit Schienenanbindung von Flughafen und Messe an Fernbahn, S-Bahn und Stadtbahn mit entsprechend deutlich kürzeren Reisezeiten. Diese Verkehrsdrehscheibe am Flughafen mit direktem Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr wird außer für die Gäubahn-Anrainer auch für Bürger aus dem Raum Ulm und die Gemeinden auf den Fildern ein großer Gewinn sein, wie Vorher-Nachher-Vergleiche am Beispiel der Stadt Filderstadt veranschaulichen. Nach Ulm dauert die Verbindung ab Filderstadt heute mit S-Bahn und Regionalverkehr 1:49 Stunden, mit Stuttgart 21 auf den Fildern 57 Minuten, nach München beträgt die Fahrzeit heute 3:10 Stunden, künftig ist sie über eine Stunde kürzer; und nach Singen und somit Richtung Bodensee und Schweiz sparen Bahnkunden künftig eine halbe Stunde, nach Nürnberg immerhin noch 20 Minuten. Von der direkten Anbindung an den Schienenfern- und Regionalverkehr am Flughafen werden auch die Anrainergemeinden in hohem Maße profitieren. Das sollte bei aller verständlichen Betroffenheit über die nicht zu vermeidenden Beeinträchtigungen während der Bauzeit nicht ganz vergessen werden. Apropos Betroffenheit: Immer wieder geht es bei diesem wichtigen Infrastrukturprojekt um Fragen der Abwägung. Peter Schütz ist genau darauf spezialisiert. Seit 20 Jahren begleitet der Rechtsanwalt das Bahnprojekt. Er gilt als Fachmann auf dem Gebiet von Planfeststellungsverfahren, wobei es ihm wichtig ist, wie er im Interview erzählt, sich den Blick für die Belange von Betroffenen zu erhalten. „Menschen, die beispielsweise im Kernviertel oder in Wangen leben und direkt mit den Baustellen konfrontiert sind, tragen eine Belastung“, sagt Schütz. „Das muss man zu einem guten Ausgleich bringen.“ Darum bemühen wir uns auch in Zukunft. Wir wünschen Ihnen viele neue Erkenntnisse bei der Lektüre unseres Projektmagazins Bezug.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

REPORTAGE

Neue Maßstäbe

Reinhard Dörre arbeitet als Modellbauer im Auftrag des Architekten Christoph Ingenhoven. Seine Miniaturausgabe einer speziellen Kelchstütze für den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof ist dabei selbst ein kleines Meisterwerk.

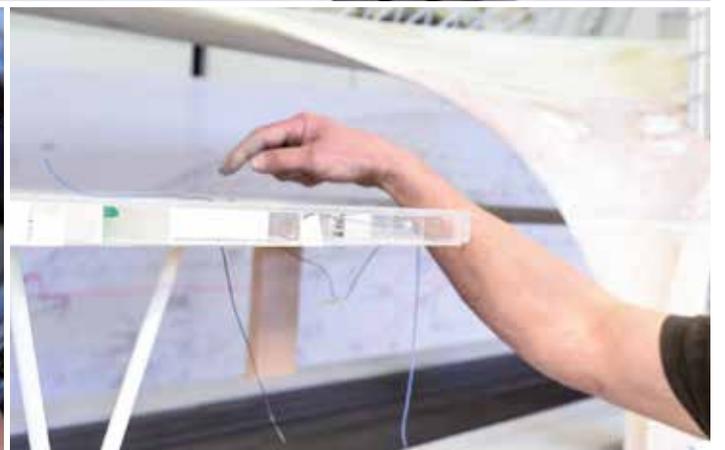
Ein kleiner Hinterhof am Rande von Düsseldorf, ein schlichter Flachdachbau und ein Firmenchef, der sich so uneitel präsentiert wie das gesamte Ambiente im Industriegebiet von Erkrath. Jeans, Poloshirt und bequeme Schlappen, das Haar dezent ergraut und leicht verstaubt von der Arbeit mit der Fräse. Willkommen im beschaulichen Reich von Reinhard Dörre, seines Zeichens Modellbauer der Peters & Grau GmbH. Doch der 55-jährige Rheinländer ist nicht irgendein Industriebastler, er muss zu den Besten seines Fachs gehören. Ansonsten würde Christoph Ingenhoven nicht schon seit 1992 mit ihm zusammenarbeiten.

Damals beauftragte der renommierte Architekt aus Düsseldorf erstmals den Modellbauer aus der gleichen Stadt mit einer Arbeit, und daraus haben sich zahlreiche gemeinsame Projekte entwickelt. Essen, Freiburg, Karlsruhe oder Tokio, Sydney, Singapur – Christoph Ingenhoven ist national wie international tätig und seine Entwürfe sind preisgekrönt. „Das Büro ingenhoven architectics ist natürlich ein spannender Kunde“, sagt Reinhard Dörre, „nichts wiederholt sich.“

Für den jüngsten Auftrag gilt das im Besonderen: Eine der 28 Kelchstützen, die künftig das Bild des Stuttgarter Hauptbahnhofs prägen werden, sollte es diesmal sein. Noch nie zuvor wurde eine solche Betonschalenskonstruktion gebaut und die Realisierung jeder einzelnen davon ist für die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH sowie die beteiligten Ingenieure und Mitarbeiter auf der Baustelle eine gewaltige Herausforderung. Diese Stütze in Bauabschnitt 11 ist jedoch besonders anspruchsvoll, da der dortige Bahnsteig am Nordausgang des Bonatzbaus künftig eine Brücke über die quer darunter liegende S-Bahnröhre bildet. Aber damit nicht genug. Der Kelch ist so schwer, dass die Brücke eine Last tragen muss, die zehn übereinander gestapelte ICE-Züge entspricht. Außerdem ist dieser Kelch so zu planen und zu bauen, dass eine Rolltreppe durch ihn hindurchführt – zum Ausgang Richtung Kurt-Georg-Kiesinger-Platz.

Viel Fantasie braucht es für eine solche Arbeit und letztlich auch Zuversicht und Mut, sie zu verwirklichen. Reinhard Dörre und seine drei Mitarbeiter gehören zu jenen Spezialisten, die solche architektonischen Großräume im Kleinen ebenso sichtbar wie greifbar machen. Dörre hat sich der Aufgabe verschrieben, diesen elementaren Teil des Gesamtplans von Stuttgart 21 im Kleinformat nachzubauen. Das Modell soll dem Baumeister Ingenhoven ein besseres Gefühl für die räumliche Dimension der neuen Bahnhofshalle in der Schwabenmetropole vermitteln. Im Maßstab 1:20 wird bei Dörre in der Werkstatt gedacht. Nicht gerade ein übliches Verhältnis, da Präsentationsmodelle in der Regel im Maßstab 1:100 erstellt werden. „Aber auf diese







Weise dient das Modell dem Büro Ingenhoven auch als letzte Überprüfung des Ganzen“, sagt Reinhard Dörre. Denn in diesem Maßstab ist im Grunde jedes Detail darstellbar. Also reicht Dörres Miniaturwerk nicht nur vom mächtigen Kelchfuß bis zum markanten Dach des neuen Stuttgarter Bahnhofsbaus. Dazwischen wird von den S-Bahngleisen bis zu den Eingangskuppeln alles nachgebaut. Rolltreppen, Fahrstuhlseile, Lampen. Auf jede Kleinigkeit kommt es an. „Da werden selbst Betonfugen dargestellt“, sagt Reinhard Dörre.

Das ist der ambitionierte Anspruch – sowohl Ingenhovens als auch Dörres, der auf das bisher Geschaffte zeigt und ein Metermaß zur Hand nimmt, um sich zu vergewissern, welche Ausmaße seine Arbeit angenommen hat: Zwei Meter breit, 1,50 Meter hoch und 80 Zentimeter tief. Das Gewicht dürfte trotz Leichtbauweise 80 bis 100 Kilogramm betragen. Die Statik des Modells ist wie beim Original durchaus beachtlich. 1.000 Tonnen schwer und bis zu 13 Meter hoch sind die Kelchstützen in natura, und bei einem Durchmesser von 32 Metern werden 350 Tonnen Stahl und 685 Kubikmeter Beton verbaut. Jede der Kelchstützen schließt mit einer Glaskuppel von 15 Meter Durchmesser ab.



Der Modellbauer
Reinhard Dörre
bei der Arbeit in
seiner Düsseldorfer
Werkstatt

Mit unterschiedlich gehärteten Kunststoffen hantiert dagegen Reinhard Dörre. „Die gesamte Last der Decke wird bei uns ebenfalls in einem Punkt aufgenommen“, sagt der Tüftler. Dieser ist zwar durch einen feinen Stahlstab verstärkt, doch in gewissen Momenten hat den Sohn eines Architekten schon die Sorge umgetrieben, ob seine Statik so funktioniert wie er sich das erdacht hat. Doch die Musterkonstruktion hält, und mit jedem Handgriff geht es Detail für Detail weiter. CNC-Fräsen, Laserschneiden, 3D-Druck – die technische Weiterentwicklung hat es mit modernen Materialien ermöglicht, dass Reinhard Dörre aus der 3D-Datei, die man ihm mit allen Plänen und Maßen geschickt hat, ein kleines Kunstwerk schaffen konnte. 1500 Arbeitsstunden wurden dazu veranschlagt. „Jedes Bauteil wird für sich gefertigt und am Ende muss alles zusammen passen“, sagt der Düsseldorfer über sein Riesenpuzzle. In unregelmäßigen Abständen machte sich auch der Meister ein Bild von den Fortschritten des Modells. Christoph Ingenhoven hat gerne direkt vor Augen, wie seine formulierten Visionen mit seinen konkreten Vorstellungen in Einklang gebracht werden. Von poetischen lichtdurchfluteten Räumen, schneeweißen Betonkonstruktionen und gotischen Kathedralen hat der Architekt gesprochen, als der Prototyp seiner Kelchstütze erstmals betoniert wurde. Und mit dem Satz „Der Bahnhof soll ein Ort sein, an dem sich die Menschen gerne aufhalten“, hat Ingenhoven seine Grundidee erläutert, die über den Plänen des neuen Hauptbahnhofs schwebt.

Eleganz und Effizienz prägen Ingenhovens Stil und der Mann für das Besondere steht ebenso für eine nachhal-

tige und ökologische Bauweise. Sein Partner Reinhard Dörre, der seit 35 Jahren in der Branche tätig ist, hat sich auf einen naturgetreuen und filigranen Modellbau spezialisiert. Am Ende soll alles echt aussehen, auch die Farben und Oberflächen. Gleichmäßig weiß, glatt und porenfrei – so lautet die Vorgabe. Reinhard Dörre hat die Kelchstütze entsprechend lackiert. In der Realität ist die Umsetzung deutlich anspruchsvoller, da der Werkstoff auch noch feuerbeständig sein muss. Eine besondere Betonrezeptur braucht es dafür. Spezialisten im Labor haben diese entwickelt und Fachleute auf der Baustelle anschließend erprobt, seit Ende August ist die erste Kelchstütze im Stuttgarter Talkessel nun fertigt betoniert.

Gut 400 Kilometer entfernt stellt in den Räumen von Peters & Grau sich die zweite große Herausforderung ganz anders dar. „Mit Ausnahme der S-Bahntunnel ist an dieser Konstruktion nichts wirklich rechteckig“, sagt Reinhard Dörre. Ein kühner Schwung charakterisiert das Bauwerk, nicht nur im übertragenen Sinne. Der Architektenplan sieht für die Bahnhofshalle eine luftige, helle Atmosphäre vor. Über Öffnungen im Dach, den sogenannten Lichtaugen, soll sich das Tageslicht über die Bahnsteighalle verteilen. Bei Nacht wiederum soll der weiße Sichtbeton des Schalendachs und der Kelchstützen die Bahnsteigbeleuchtung reflektieren. Das ist das architektonische Highlight des neuen Tiefbahnhofs – und gleichzeitig Ansporn für Reinhard Dörre. „Als Modellbauer muss man schon die gesamte Konstruktion verstehen“, sagt er über Ingenhovens Meisterwerk und hat dabei selbst buchstäblich neue Maßstäbe gesetzt.

➤ www.be-zug.de/





⊕ „Ingenhoven hat eine sehr ambitionierte Form einer Stütze entworfen“

Michael Pradel verantwortet als Abschnittsleiter des Planfeststellungsabschnitts 1.1 das Herzstück von Stuttgart 21: den neuen Tiefbahnhof. Die Herausforderungen des Projekts nimmt der frühere Spitzenrunderer dabei sportlich, wie sich am Beispiel des extrem komplexen Bereichs mit Sonderkelch im Bauabschnitt 11 zeigt.

Herr Pradel, auf der Stuttgart-21-Baustelle wird schon gewitzelt, dass ihre Aufgabe einfacher geworden sei, da Sie seit kurzem ein detailgetreues Modell der neuen Bahnsteighalle vor der Nase stehen hätten – jetzt müssten Sie das Ganze nur noch in groß nachbauen lassen. Ist es tatsächlich einfacher geworden?

Michael Pradel: Das Modell stellt die einzigartige Situation des Sonderkelchs auf der S-Bahn-Überbrückung dar, und ja, es hilft, sich diese komplexe Situation überhaupt vorstellen zu können. Der Bau selbst wird dadurch jedoch nicht einfacher.

Inwieweit motiviert Sie das außergewöhnliche Modell, das Reinhard Dörre für den Architekten Christoph Ingenhoven gefertigt hat?

Michael Pradel: Das Modell wurde im Rahmen eines Nachtrags von der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH bei ingenhoven architects in Auftrag gegeben. Der Grund war, sich jetzt schon einen Eindruck und ein Bild von dem Bereich verschaffen zu können.

Was ist nun die große Herausforderung bei der Umsetzung des kleinen Bahnhofs in die Realität?

Michael Pradel: Christoph Ingenhoven hat eine sehr ambitionierte Form einer Stütze entworfen. Diese zu bauen stellt eine echte Herausforderung dar – im Kleinen bei Reinhard Dörre wie im Großen bei uns. Jedoch

hatte Reinhard Dörre den Vorteil, das Modell an einem warmen und trockenen Arbeitsplatz bauen zu können.

Was macht den betreffenden Bereich der Bahnsteighalle mit diesem Sonderkelch aus der Sicht des Bauingenieurs so besonders?

Michael Pradel: Der Sonderkelch steht auf einer Brücke, die den bestehenden S-Bahn-Tunnel überspannt. Der Sonderkelch wirkt auf diese Brücke vergleichbar dem Gewicht von zehn übereinander gestapelter ICE 4. Das ist an dieser Stelle eine außergewöhnlich hohe Belastung.

Wann wird das komplexe Modell auch einer breiten Öffentlichkeit zugänglich sein, damit diese sich ein eigenes Bild machen kann, wie der Stuttgarter Hauptbahnhof in Zukunft aussieht?

Michael Pradel: Wir sind noch auf der Suche nach einer Möglichkeit. Vorerst bleibt der Blick auf das Modell exklusiv den Besuchern des Baubüros neben dem Baufeld des künftigen Hauptbahnhofs vorbehalten.

Und wann wird dieser spezielle Kelch fertig gestellt sein?

Michael Pradel: Zum Bauablauf finden regelmäßig Abstimmungsgespräche mit allen beteiligten Planern und mit der Baufirma statt. Beim Sonderkelch gehen wir derzeit davon aus, dass er 2021 fertig ist.

PORTRÄT

Anwalt mit Weitblick

Seit 20 Jahren begleitet Dr. Peter Schütz das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm als Jurist. Der Anwalt gilt als Fachmann auf dem Gebiet von Planfeststellungsverfahren und wirkt auf seine Art auch als Brückenbauer zwischen Ingenieuren und Juristen.

Es gibt Mandate im Leben von Juristen, die nur ein paar Stunden währen, und es gibt solche, die eine halbe Ewigkeit dauern. Peter Schütz berät die Deutsche Bahn seit 1998 in Rechtsfragen rund um Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm. Als er anfing, hatte er keine Vorstellung von der Dimension der öffentlichen Debatte, die das Projekt auslöste. „Es war damals nicht absehbar, dass dieses Vorhaben solche Folgen in der Stadtgesellschaft haben würde“, sagt er.

Es ist ein kühler Nachmittag in Stuttgart. Der ausklingende Winter hat die Stadt gepudert. In der Kanzlei Kasper Knacke sitzt ein Mann vor einer Wand voller Rechtsliteratur. Von draußen dringt kein Ton nach innen. Ein guter Ort, um das Gewoge der Welt für ein paar Minuten zu vergessen. Peter Schütz nippt an einem Espresso. Sein Anzug sitzt ebenso wie es seine Worte tun. Der Jurist gehört nicht zu den Eiferern, die erst reden und dann ihrer Botschaft erklärend hinterherlaufen. Dr. Peter Schütz hält es lieber umgekehrt. Mit Bedacht holt er Satz für Satz aus dem Setzkasten seiner Lebenserfahrung. „Es ist meine Aufgabe, zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen der Rechtsabteilung der Bahn dafür zu sorgen, dass dieses Projekt in rechtlicher Hinsicht umgesetzt werden kann und die erforderlichen Genehmigungen rechtssicher ergehen“, sagt er. So einfach ist manchmal das Komplizierte.

Schütz ist Jahrgang 1966 und stammt aus Hohenhaslach, wo der Wein in den Steillagen reift und manchmal auch der Entschluss, das Glück nicht direkt vor der Haustüre zu suchen. „Ich mochte immer schon den Umgang mit Sprache“, sagt er, „und die damit einhergehende Kombination mit der Logik“. Nach dem Abitur in Bietigheim studierte er in Freiburg Rechtswissenschaften und promovierte. Schütz wurde Assistent von Professor Rainer Wahl, der auf dem Lehrstuhl für Staats- und Verwaltungsrecht zu den großen Planfeststellungsrechtlern der Republik gehört. Was manchen von außen dröge erscheint, nämlich die rechtliche Grundlage für Bauvorhaben zu schaffen, reizte den Anwalt in jungen Jahren ganz besonders. „Ich wollte immer im öffentlich-rechtlichen Bereich arbeiten“, sagt er. „Die Vielzahl von Themen, die in einem Planfeststellungsverfahren abzuarbeiten sind, finde ich faszinierend.“

Rund 200 Kilometer entfernt arbeitete Josef-Walter Kirchberg genau auf diesem Gebiet. Er war vom Bahnkonzern beauftragt worden, um Rechtsfragen rund um das Projekt S 21 zu klären. Der Jurist brauchte Verstärkung und so heuerte Schütz 1998 in der Kanzlei Kasper Knacke an, um den Kollegen zu unterstützen. Es herrschte noch überwiegend Aufbruchstimmung rund um das Bauvorhaben. „Stuttgart 21 war noch nicht so sehr Gegenstand von Leidenschaften“, erinnert sich





Peter Schütz hat viel erlebt rund ums Projekt S21: von heftigen Protesten bis hin zu einer seltsamen Flasche voller Käferkot.

Schütz. In den neunziger Jahren schwenkten viele in Wirtschaft und Politik die Fahne für Stuttgart 21. Das sollte sich ändern. Wo tektonische Platten höchst unterschiedlicher Bewertungen aufeinander treffen, drohen Beben. Stuttgart 21 wurde mehr und mehr zum Streitthema. Von 2003 an nahm Schütz als Rechtsberater der Bahn regelmäßig an hitzigen Erörterungsterminen teil, bei denen Projektkritiker und Befürworter nicht nur über den verkehrspolitischen Sinn des Projekts stritten, sondern sich auch im Detail mit Themen wie dem Schutz der Heil- und Mineralquellen, der Lärmbelastung, der Längsneigung der Gleise oder auch den Evakuierungszeiten beschäftigten. Manchmal wunderte sich der meist in sich ruhende Jurist über die Auswüchse im Streit um das Für und Wider. Einmal kam seine Tochter aus dem Hort und erzählte, dass man dort Plakate gegen Stuttgart 21 malen sollte. Da kam selbst bei ihm der oberste Hemdsknopf in Bedrängnis.

Es ging zeitweise hoch her, auch unter Besonnenen. Der alte Stuttgarter Bahnhof, so frohlockten die Planer, verwandle sich in eine „Kathedrale des Fortschritts“. Umgekehrt proportional wuchs die Skepsis der Gegner, welche die „Scheinheiligkeit“ des „Milliardengrabs“ geißelten und ihrerseits die Bewahrung des Bewährten priesen. Kaum einer ließ buchstäblich noch die Kirche im Dorf. Projektkritische Theologen schrieben auf einer Internetplattform, das Projekt Stuttgart 21 gehe gar fahrlässig mit der Schöpfung um.

Eingriffe in die Natur gab es einige. Und manches in diesem Zusammenhang mutete Schütz ein wenig bizarr an. So ist ihm „lebhaft“ in Erinnerung geblieben, wie vor noch gar nicht so langer Zeit eine Glasflasche mit Juchtenkäfer-Relikten im Rosensteinpark auftauchte. Nach einer Untersuchung im Rahmen einer ökologischen Kartierung im Jahr 2014 konnte im Bereich des künftigen Portals des Tunnels Bad Cannstatt bei sechs Bäumen eine Juchtenkäferbesiedlung nicht ausgeschlossen werden. Der damit eingetretene Status als sogenannte Verdachtsbäume hatte ein langwieriges Planänderungsverfahren nach sich gezogen. Um die Bäume fällen zu dürfen und damit das Baufeld für das künftige Tunnelportal frei machen zu können, bedurfte es der Zustimmung der Kommission der Europäischen Union (EU). Diese hatten in letzter Instanz ausnahmslos grünes Licht für die Fällarbeiten gegeben. Um das Baufeld für das künftige Tunnelportal herzustellen, das sich an die Neckarbrücke anschließt, wurden im Rosensteinpark auf Grundlage des Bescheids insgesamt rund 100 Bäume gefällt – darunter auch jene sechs Verdachtsbäume. Gefunden wurden bei aller Vorsicht aber weder krabbelnde Exemplare noch Larven des als besonders streng geschützt geltenden Juchtenkäfers. Stattdessen wurde im Inneren einer hohlen Robinie eine schlichte braune Glasflasche entdeckt, bis oben hin voll mit Käferkot und anderen Überresten diverser Holzkäferarten.

Nach mehreren Untersuchungen unabhängiger Gutachter gingen die Experten davon aus, dass die Spuren „nicht auf natürlichem Weg in den Baum gelangt sind“. Da wundert sich der Laie und der Fachmann staunt. „Hier wurde der Artenschutz missbraucht“, sagt Peter Schütz. „Damit haben die Urheber weder den Projektgegnern noch dem Artenschutz einen Gefallen getan.“ Schütz empfindet das persönlich als durchaus ärgerlich, nicht nur wegen der hohen Kosten, die diese Manipulation womöglich ausgelöst hat. Der Artenschutz sei zu wichtig, als dass man damit Schindluder treiben sollte, meint er. „Indem wir die Arten und ihre Lebensräume schützen, schützen wir letztlich auch uns selbst. Dabei geht es allerdings um das richtige Augenmaß. Und dieses Augenmaß geht manchen leider ab.“

Zu den Highlights seiner Arbeit rund ums Projekt zählt Schütz die Erörterungstermine. „Mir gefällt die Kontroverse“, bekennt er und fügt hinzu: „Es kann sehr befriedigend sein, wenn man für ein Problem eine gute rechtliche Lösung findet.“ So interpretiert er seinen Job, wobei sich Schütz in Stuttgart und darüber hinaus durchaus respektable Verdienste erworben hat, wenn es um den Brückenbau im übertragenen Sinne geht. „Bei Planfeststellungsverfahren geht es immer auch um eine Vermittlungstätigkeit zwischen Juristen und Ingenieuren“, sagt er. „Das ist keine Einbahnstraße. Beide Seiten können und müssen voneinander lernen.“ Nicht von ungefähr hat der Rechtsanwalt einen Nebenjob, der ihm wichtig ist. Einmal pro Woche doziert er im Sommersemester an der Uni Stuttgart. Der Schienenverkehrs-Experte Professor Ulrich Martin holte Schütz an die Hochschule, damit er angehende Bauingenieure und Verkehrswissenschaftler in die Grundzüge des Planfeststellungsrechts einweist.

Trotz vieler Verfahren, die er begleitet hat, ist es ihm wichtig, sich den Blick für die Belange von Betroffenen zu erhalten, die Nachteile durch Projekte wie den neuen Bahnknoten in Stuttgart in Kauf nehmen müssen. „Menschen, die beispielsweise im Kernerviertel oder in Wangen leben und direkt mit den Baustellen konfrontiert sind, tragen eine Belastung“, sagt Schütz. „Das muss man zu einem guten Ausgleich bringen.“ Verstehen kann er auch die Sorgen um die Mineralquellen, wobei er darauf hinweist, dass diese trotz der im Vorfeld an die Wand gemalten Horrorszenarien durch die inzwischen jahrelange Bauwasserhaltung keinen Schaden genommen haben. „Nach und nach können wir die Sorgen wohl ein bisschen abbauen“, sagt Peter Schütz. „Viele Befürchtungen sind schlicht und einfach nicht eingetreten, weil die Fachleute der Bahn die Themen im Griff haben.“

„Hier wurde der Artenschutz missbraucht. Damit haben die Urheber weder den Projektgegnern noch dem Artenschutz einen Gefallen getan.“

Nach seiner Erfahrung ist es heute schwieriger geworden, übergeordnete Interessen durchzusetzen. „Entgegenstehende Schutzansprüche haben mehr Gewicht bekommen“, findet der bekennende Bücher- und Italienfreund. Das erschwere Veränderungen und mache es nicht eben leichter, größere Projekte zu verwirklichen. Dabei verweist Peter Schütz auf einen Satz des Bundesverwaltungsgerichts, den es ebenfalls in der Abwägung zu beachten gelte: „Bei



allem Anspruch der Betroffenen auf Schutz, muss auch der Vorhabenträger die Möglichkeit haben, ein im öffentlichen Interesse stehendes Großvorhaben mit auch ihm zumutbarem Aufwand umzusetzen.“

In diesem Spannungsfeld bewegt sich Dr. Peter Schütz und er tut es in der ihm eigenen Art, mit Verstand, Bedacht und wohlgesetzten Worten. Die Themen rund um den neuen Bahnknoten werden ihn noch eine Weile begleiten. Das ist seines Erachtens nur im Team erfolgreich möglich. Es macht ihm Freude, mit den Juristinnen und Juristen der Bahn, nicht zuletzt aber auch mit den Ingenieurinnen und Ingenieuren des Projekts eng zusammen zu arbeiten. „Als ich begann, hätte ich nicht gedacht“, sagt der Anwalt zum Abschied und lächelt, „dass ich auch nach mehr als zwanzig Jahren noch für dieses besondere Projekt tätig sein würde.“

IM BILDE



- ❶ Kelchstützen am Hauptbahnhof
 ❷ ❸ Arbeiten zwischen Merklingen und Ulm
 ❹ Baustelle am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
 ❺ Filstalbrücke aus der Vogelperspektive
❻ Neubaustrecke Albhochfläche
 ❼ Die neue Neckarbrücke in Bad Cannstatt im Morgenlicht
 ❽ Das erste Lichttauge über der neuen Bahnsteighalle am Hauptbahnhof



IM BILDE

8





THEMA

Monument des Wandels

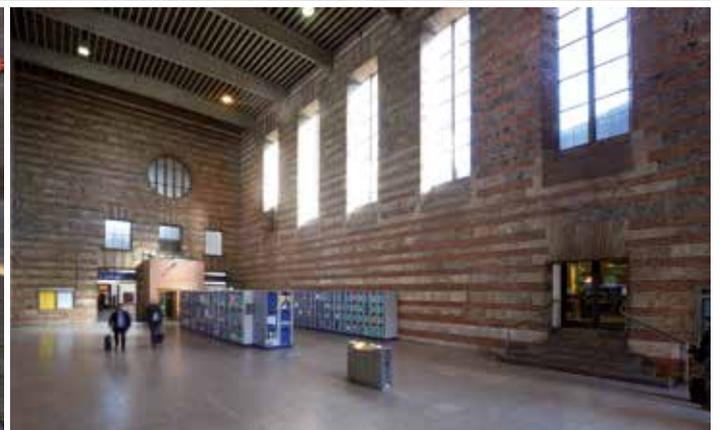
Der Baumeister Paul Bonatz hat mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof sein bekanntestes Werk geschaffen. Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Bahnhofs wird jetzt für rund 250 Millionen Euro zu einer neuen Verkehrskathedrale – und einem urbanen Treffpunkt zwischen alter City und neuem Stadtquartier umgebaut.

Sie sind lange vorbei die Zeiten, in denen Frachtarbeiter im Sortierkeller unter dem Hauptbahnhof all das zwischengelagert und neu verteilt haben, was zwei Etagen weiter oben aus den Zügen ausgeladen wurde. So manches in den Katakomben erinnert indessen noch an einst. „Von Backnang – Schw. Hall (4.48 Uhr)“ steht mit weißer Farbe an einer Betonwand und markiert die Sammelstelle für einen Zug, der schon seit Jahrzehnten nicht mehr fährt. An längst vergangene Tage erinnern auch noch bunte Plakate, die von der Patina der Vergangenheit überzogen sind. Eines davon zeigt den Expressgut-Profi Flitz, einen Hasen mit langen Ohren und blauer DB-Mütze, der seinerzeit Botschafter für die Maxime der Bahn war: „Immer sachte. Immer schnell.“

Immer sachte. Immer schnell. Dieser Grundsatz steht nun auch über den Plänen, nach denen in den nächsten knapp sechs Jahren das historische Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs umfangreich umgebaut und modernisiert wird. Ein Vorhaben mit beachtlichen Dimensionen, bei dem es vieles zu beachten gibt, wie Nikolaus Hebding betont. Der Bahnstationsmanager denkt dabei insbesondere an die 240.000 Pendler, Zugreisenden, Flaneure und sonstigen Menschen, die täglich durch den Stuttgarter Hauptbahnhof spazieren und ihn damit zur größten Station im Südwesten und einem der Top 5 Bahnhöfe der Republik machen. „Sie müssen zu jeder Zeit sicher und zuverlässig zu den Zügen und dorthin kommen, wo sie hinwollen“, sagt Hebding.

Um diese Vorgabe über die gesamte Bauzeit zu erfüllen, haben die Planer die Modernisierung in insgesamt neun Bauphasen unterteilt. Startschuss in der großen Kopfbahnsteighalle ist in diesem Frühjahr mit dem Auszug der Läden und Shops, die bis Juni allesamt geräumt werden, wie Hebding erklärt. Die Halle selbst sei noch bis Ende des Jahres geöffnet, danach führt der Weg zu den Gleisen durch zwei Fußgängertunnel zwischen Bahnsteigen und Eingangsbereich, die während der Bauzeit immer wieder verschoben werden müssen. Um den Zugang auch barrierefrei zu gestalten, sind an den beiden Stegen Aufzüge vorgesehen. Bisher kommen die Zugreisenden lediglich über den Nordeingang barrierefrei in den Bahnhof. „Diese Verbesserung der Situation war uns sehr wichtig“, betont Hebding.

Der Bahnstationsmanager hat an diesem Nachmittag zu einem Rundgang geladen, der auch an Orte führt, die sonst verschlossen sind. Auf das Dach der Bahnhofshalle etwa, das Platz machen wird für ein Kongresshotel mit gläserner Hülle und eigenem Fundament. Die Architekten haben den dreistöckigen Kubus dabei so konzipiert, dass er den Bonatzbau nicht überragt und dessen stadtbildprägende Erscheinung daher erhalten bleibe, so Nikolaus Hebding. „Wenn man von der





Königstraße auf den Stuttgarter Bahnhof schaut, sieht man das Hotel oben auf dem Dach gar nicht.“

Die gesamte Modernisierung des bedeutenden Stuttgarter Hauptbahnhofs ist in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalschützern so konzipiert, dass der historische Bau das bleibt was er ist: Ein „Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung“, das vom Deutschen Architekturmuseum zu den bedeutendsten deutschen Beiträgen der architektonischen Frühmoderne gezählt wird. Sein Baumeister Paul Bonatz, der als einer der Hauptvertreter der „Stuttgarter Schule“ zu den einflussreichsten deutschen Architekten des 20. Jahrhunderts gehörte, hat eine Vielzahl an bedeutenden Bauwerken geschaffen. Darunter etwa die Stadthalle Hannover, die Tübinger Universitätsbibliothek, die Sektkellerei Henkel in Wiesbaden, das Kunstmuseum in Basel und das Opernhaus in Ankara. Sein bedeutendstes und berühmtestes Werk aber ist der Stuttgarter Hauptbahnhof, mit dessen Bau im Jahr 1914 begonnen wurde.

Über hundert Jahre später wird sein Monument der Moderne umgebaut zu einer neuen Verkehrskathedrale und einem „urbanen Treffpunkt zwischen alter City und neuem Stadtquartier“, so der zuständige Leiter Regionalbereich Südwest, Michael Groh. Rund 250 Millionen Euro sind für das Vorhaben veranschlagt worden, die Wiedereröffnung des modernisierten Bonatzbaus ist zusammen mit dem neuen Durchgangsbahnhof für das Jahr 2025 geplant. Dass Europas größte Baustelle direkt vor der Tür liegt und zusätzliche Abstimmungen mit dem Umbau des Bahnhofs notwendig macht, ist für Bahnhofsmanager Nikolaus Hebding eine weitere gewaltige Herausforderung, wie er sagt. Die Kunst sei, bei allem den Überblick zu behalten und dafür zu sorgen, dass der Betrieb ungestört weiterlaufen kann. Die Aussicht, einmal durch die schöne neue Bahnhofswelt zu flanieren, ist für den „Eisenbahner in dritter Generation“ Ansporn genug, dafür alles zu geben. Sein Vater war Rangierer, der Opa Bahnarbeiter und er selbst ist quasi auf der Rangierlok groß geworden. „Das prägt fürs Leben“, sagt Hebding, der als Bahnhofsmanager nicht nur für die Stuttgarter Station zuständig ist, sondern für weitere 93 Bahnhöfe in der Region. Sein Büro im Stuttgarter Hauptbahnhof hat er mit den Kollegen bereits geräumt, in ein paar Jahren wird er zusammen mit der Bahnhofsmission, der Bundespolizei, der Fundstelle und anderen Einrichtungen dort einziehen, wo jetzt das Intercity-Hotel steht. Wenn Hebding heute durch die alten Treppenhäuser läuft und die Gänge hinab in die Katakomben, dann kann er sie schon sehen, die lichtdurchfluteten Räume, die neue Verteilerebene mit ihren Läden und Shops, über die der Weg hinunter zu den Bahnsteigen führt, die Wandelhalle einen Stock darüber und die Glasfront, die den Blick in den Park freigibt.



Doch noch ist es nicht so weit. Es wartet viel Arbeit auf alle Beteiligten. Um das Gebäude entkernen zu können, werden im Laufe des Jahres diverse Interimbauten aufgestellt. Eine Warthalle auf dem Kiesinger Platz beispielsweise, Toiletten, ein Infopunkt. An Gleis 1 sind zudem weitere Warteräume, ein VVS-Schalter und ein Kiosk vorgesehen. „Die Reisenden sollen in der Umbauphase den gewohnten Service haben“, sagt Hebding. Die Wege im Hauptbahnhof werden sich in den nächsten Jahren immer wieder ändern, nach dem Umbau wird dann alles neu geordnet sein. Manche Treppen im alten Bonatzbau werden ganz abgebrochen, an anderer Stelle kommen dafür Aufzüge dazu. Die heutige Kopfbahnsteighalle verliert ihre Funktion als Verteilerebene, die stattdessen einen Stock tiefer neu gestaltet wird. Der eigentliche Haupteingang an der Schillerstraße, heute kaum genutzt, wird künftig wieder das Tor zur Stadt und damit deutlich aufgewertet. Der Vorteil dabei sei, so Nikolaus Hebding, dass man wieder ebenerdig über einen verkehrsberuhigten Platz direkt von der Innenstadt in den Bahnhof laufen und von dort mit Aufzügen zu den Bahnsteigen fahren könne. Er selbst kann es kaum erwarten, bis es soweit ist, wie er sagt: „Dann wird jeder sehen, dass sich der ganze Aufwand gelohnt hat.“

► www.be-zug.de/

Bahnhofsmanager
Nikolaus Hebding
freut sich auf eine
„schöne neue
Bahnhofswelt“

REPORTAGE

Das Pflanzen der Träger

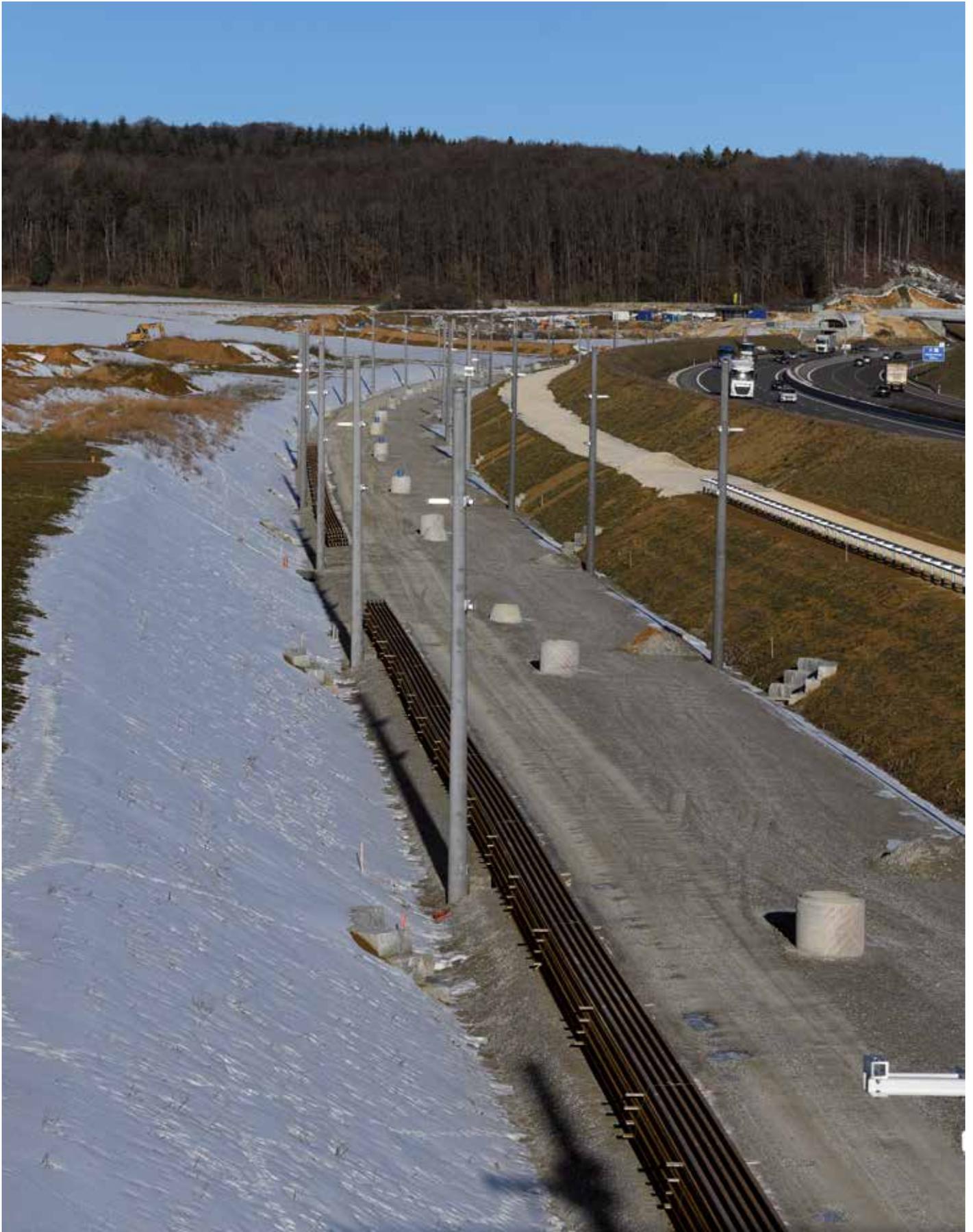
Auf der Albhochfläche wachsen die Masten in den Himmel, die Bahnstrecke nimmt Konturen an. Rund 800 der rund zwölf Meter hohen Träger, an denen später die Oberleitungen der neuen Zugtrasse hängen, müssen auf dem Abschnitt zwischen Merklingen und Ulm aufgestellt werden.

Die einstigen Bewohner des heimeligen Anwesens haben nichts hinterlassen, nicht die kleinste Feder schwebt leichtmütig durch die Luft. Stattdessen lagert in der großen Halle jede Menge schweres Baumaterial, das von Gabelstaplern sortiert wird. Betongraue Gewichte für die Radspanner an den Oberleitungen, stählerne Träger und andere Teile, die man braucht, um Züge zum Fahren zu bringen. „Von hier aus wird alles auf die Baustellen verteilt“, sagt Natalie Schweimer.

Die 27 Jahre alte Wirtschaftsingenieurin aus Frankfurt ist, wenn man so will, die Chefin vom Temmenhausener Hühnerhof. Auf der Suche nach einer geeigneten Unterkunft, die ausreichend Platz bietet und nahe am Baufeld liegt, hatte das Team im vergangenen Jahr den leerstehenden landwirtschaftlichen Betrieb gefunden, angemietet und eingerichtet. Wo früher gegackert wurde, sind heute die Büros und Besprechungsräume, in denen all das geplant und koordiniert wird, was es draußen auf der Albhochfläche zu tun gibt. Seit Ende vergangenen Jahres werden auf dem Abschnitt zwischen Merklingen und Ulm entlang der Trasse die langen Masten aufgestellt, an denen einmal die Oberleitung hängt, die den notwendigen Strom für die Züge liefern.

Knapp 820 solcher Masten müssen insgesamt in die bereits vorbereiteten Fundamente eingebracht werden, was mit echter Handarbeit verbunden ist, wie die Projektleiterin erklärt. Zwischen anderthalb und zwei Tonnen wiegt jeder der schlanken Betonmasten, die etwa zwölf Meter lang sind und mittels Bagger und Greifarm in eingelassene Stahlrohre gehievt werden. Dort müssen die Masten dann sorgfältig justiert und ausgerichtet werden, bevor sie verkeilt und einbetoniert werden können. Einerseits ist es dabei wichtig, dass die vorgegebene Einsetztiefe exakt eingehalten wird, damit die Ausleger später auf der richtigen Höhe hängen. Zudem unterscheiden sich die Masten in ihrer Ausführung je nach Standort. Schon wenn die Bauteile das Werk in Neumarkt in der Oberpfalz verlassen, sind sie für einen ganz bestimmten Standort entlang der Trasse vorgesehen. „Einen falschen Mast einzubauen, wäre mit viel Ärger und Aufwand verbunden“, sagt Natalie Schweimer.

Bis zu 15 Oberleitungsmasten „pflanzt“ die 20 Mann starke Montagetruppe in mehreren Arbeitsschritten am Tag, ein großer Teil der insgesamt 30 Kilometer langen Strecke ist bereits geschafft. Der raue Winter auf der Alb hatte die Arbeiten zuletzt etwas erschwert. „Das fängt schon damit an, dass man die Fundamente ausgraben und meterhoch Schnee wegschaufeln muss“, erzählt die Projektleiterin, die in Frankfurt lebt und an der Hochschule Darmstadt Wirtschaftsingenieurwesen mit Fachrichtung Maschinenbau studiert hat. Seit sie für das Bahninfrastrukturunternehmen Rail Power





Systems auf der Albhochfläche zusammen mit dem Team dafür sorgt, dass die Trasse zur Bahnstrecke ausgebaut wird, wohnt die gebürtige Hessin von Montag bis Freitag in einem Hotel in Temmenhausen, einem Ortsteil der Gemeinde Dornstadt im Alb-Donau-Kreis.

Rund 20 Millionen Euro sind für die Arbeiten in jenem Abschnitt der Neubaustrecke veranschlagt, der bereits am weitesten gediehen ist. Bereits im Dezember vergangenen Jahres hatte der zuständige Projektleiter Stefan Kielbassa die Planfeststellungsabschnitte 2.3 und 2.4, also die Bereiche Abhochfläche und Alabstieg, nach sieben Jahren Bautätigkeit im Rohbau termingerecht fertig gestellt und übergeben. Nun ist es an den Schienenlegern und den Experten von Rail Power Systems, eine funktionierende Bahnstrecke daraus zu machen. Bis Ende März sollen laut Natalie Schweimer sämtliche Masten aufgestellt sein, anschließend werden von einem anderen Unternehmen die rund hundert Meter langen Schienenstücke verlegt, die bereits parallel angeliefert und entlang der Strecke gelagert werden. Auch deshalb kommt es bei der täglichen Arbeit vor allem auf die ständige Koordination und Absprache an, damit sich die unterschiedlichen Trupps der Unternehmen nicht in die Quere kommen.

Noch in diesem Frühjahr geht es ans Verlegen der Schienen, auf denen die Züge später mit bis zu 250 Stundenkilometer unterwegs sein werden. Der Untergrund der Hochgeschwindigkeitsstrecke besteht nicht aus dem üblichen Schotterbett, sondern aus einem massiven Betonfundament, das sich entlang der A8 zieht und dem Verlauf der Autobahn wie ein Schatten folgt. Sobald die Schienen liegen, kann dann das Kettenwerk gezogen werden, wie es in der Fachsprache heißt.



Gemeint ist damit die Montage der Oberleitung, die am so genannten Ausleger befestigt wird. Die notwendigen Anbauteile dafür werden wiederum am Masten montiert, bevor dieser aufgestellt wird. Damit der Fahrdrabt später nicht zu sehr in Schwingung gerät, wenn die Bahnen mit Tempo 250 durchrauschen, muss er in regelmäßigen Abständen mit einem Gewicht von bis zu drei Tonnen auf Zug gehalten werden. 15.000 Volt beträgt die elektrische Spannung, die den Antrieb der Züge mit der nötigen Energie versorgen wird. Zum Vergleich: Eine normale Haushaltssteckdose liefert Wechselstrom mit einer Spannung von 230 Volt.

Bis die Fahrdrähte auf der Albhochfläche gezogen werden, wird derweil noch etwas Zeit vergehen. Bis dahin bleibt Natalie Schweimer Chefin im Hühnerhof, der sich als absoluter Glücksfall herausgestellt hat, so die gebürtige Hessin. „Wir hätten es nicht besser treffen können“, sagt sie. Um auf das Baufeld zu kommen, muss die Projektleiterin nur ein paar Meter über die Brücke fahren, die kurzen Wege und die Nähe zur Trasse sind ein enormer Vorteil, sagt sie. An den Kontrast zwischen der pulsierenden Bankenmetropole Frankfurt und dem beschaulichen Temmenhausen auf der Alb hat sich die Berufspendlerin zwischenzeitlich schon gewöhnt, auch an die mitunter rauen Bedingungen auf knapp 650 Meter Höhe. Sie ist regelmäßig auf der Strecke unterwegs, um den Überblick zu behalten und ein Gefühl für ihre Baustelle zu haben, wie sie berichtet. Die meiste Zeit verbringt Natalie Schweimer aber im Büro, sitzt über Abrechnungen und plant die nächsten Schritte. „Es gibt jeden Tag aufs Neue viel zu besprechen und koordinieren“, sagt sie. „Und ich freue mich jeden Tag aufs Neue, Teil dieser Arbeit zu sein und etwas beizutragen.“

📍 www.be-zug.de/



Projektleiterin Natalie Schweimer sorgt dafür, dass die Masten zwischen Merklingen und Ulm richtig stehen.

REPORTAGE

Neue Pläne auf den Fildern

Die Trasse entlang des Flughafens ist eines der anspruchsvollsten Teilstücke von S 21 und der Neubaustrecke. Dabei soll eine Wohnstraße in Plieningen zurückgebaut und durch eine Südumfahrung ersetzt werden. Ein Urteil zu Klagen von Umweltverbänden verzögert nun die Maßnahme, auf die Anwohner seit langem warten.

Wenn Matthias Breidenstein ins Erzählen kommt und es dabei ums sein Fachgebiet geht, ist er nicht mehr so schnell zu bremsen. Der 56-Jährige ist Ingenieur mit Leib und Seele, ein Baubegeisterter aus Überzeugung, der immer auf der Suche nach der allerbesten Lösung ist und sich dafür so manches einfallen lässt. Von seinem Erfindungsreichtum zeugt unter anderem eine Urkunde, die ihm schon vor einiger Zeit überreicht wurde. Der Ingenieur hat ein Verfahren entwickelt, wie Eisenbahntunnel unter laufendem Betrieb saniert und vergrößert werden können. Die sogenannte Tunnel-im-Tunnel-Methode, für die Breidenstein ein Patent und den Innovationspreis bekommen hat, wird heute vielerorts mit Erfolg eingesetzt. Das Grundprinzip dabei ist, dass eine verschiebbare Stahleinhausung als vorübergehend eingleisiger Tunnel dient. Drinnen fährt der Zug, draußen kann derweil an der eigentlichen Röhre gearbeitet werden. „Das Ziel beim Bauen muss immer sein“, so Matthias Breidenstein, „die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.“

Droben auf den Fildern, wo Matthias Breidenstein als zuständiger Abschnittsleiter den gesamten Planfeststellungsabschnitt 1.3 verantwortet, also die Schnellfahrstrecke am Flughafen vorbei, kommt diese Methode zwar nicht zum Einsatz. Breidensteins reichhaltige Erfahrungen und sein Einfallsreichtum sind in dem Teilstück aber dennoch immer wieder aufs Neue gefragt. Der Flughafenabschnitt mit seinen vielen besonderen Bauwerken und speziellen Anforderungen gehört zu den anspruchsvollsten Aufgaben des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Dazu kommt, dass sich die Umsetzung unter anderem wegen des Filderdialogs und der Diskussionen im Vorfeld bereits deutlich verzögert hat.

Um die Arbeiten parallel vorantreiben zu können und den Gesamtzeitplan nicht weiter zu gefährden, wurde das Teilstück in die beiden separaten Planfeststellungsabschnitte 1.3a und 1.3b unterteilt. Im ersten Abschnitt geht es insbesondere darum, die Schnellfahrstrecke im Anschluss an der Fildertunnel auf einer Länge von 5,3 Kilometern parallel zur Autobahn 8 fortzuführen. Wichtiger Bestandteil der Planung ist zudem der Flughafentunnel, durch den die Fern- und Regionalzüge in die künftige Station Neubaustrecke unter der Messepiazza abbiegen können. Vorgesehen ist außerdem der Umbau der Anschlussstelle Plieningen, der den Rückbau der viel befahrenen Neuhauser Straße vorsieht. Stattdessen soll entlang der Autobahn 8 eine so genannte Südumfahrung gebaut werden, mit der eine deutliche Entlastung des betroffenen Wohngebiets in Plieningen und somit auch der dort lebenden Anwohner verbunden ist. „Der Rückbau der Straße ist eine landschaftspflegerische Maßnahme in unserer Planung“, betont Matthias Breidenstein.





Doch genau daran, an eben jener Südumfahrung, hakt es nun erneut auf den Fildern. Hintergrund ist eine Klage der Schutzgemeinschaft Filder und des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), die nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses im Sommer 2016 verschiedene Einwände gegen die Pläne vor Gericht geltend gemacht hatten. Im Dezember vergangenen Jahres hatte der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) dann nach vorangegangener mündlicher Verhandlung alle das Eisenbahnvorhaben betreffenden Teile des Planfeststellungsbeschlusses bestätigt: die verkehrspolitischen und städtebaulichen Ziele, die Finanzierung, die Trassenführung, das Brandschutzkonzept und ebenso für den Natur-, Landschafts- und Artenschutz. Dennoch urteilte der VGH, dass der „einheitliche Planfeststellungsbeschluss der Eisenbahnbundesamtes zum PFA 1.3a des Bahnprojekts Stuttgart 21 und zur Straßenplanung Südumgehung Plieningen des Landes Baden-Württemberg rechtswidrig und nicht vollziehbar“ ist. „Es spricht demnach nichts dagegen, dass die Flughafenanbindung an den Schienenfern- und Regionalverkehr wie geplant gebaut werden kann“, sagt Matthias Breidenstein dazu, „deshalb sehen wir uns in der Pflicht, das Urteil überprüfen zu lassen und haben Revision eingelegt.“ Das Revisionsverfahren sei unabhängig davon, dass der vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg identifizierte Abwägungsmangel bei der Zulassung der „Südumgehung Plieningen“ in einem ergänzenden Verfahren geheilt werden kann. Dieser Heilungsprozess werde in enger

Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden unabhängig von der Revision weiter vorangetrieben.

Konkret bedeutet dies, dass nun zunächst in einem weiteren Verfahren die Auswirkungen der geplanten Südumgehung auf Verkehr und Emissionen in einem Gutachten bewertet werden müssen, das vom Regierungspräsidium Stuttgart in Auftrag gegeben wird. Ursprünglich habe man gehofft, so Breidenstein, mit dem Urteil Ende vergangenen Jahres vollziehbares Baurecht für den Abschnitt zu bekommen. Nun müsse man noch etwas warten, bis man die Aufträge vergeben könne. „Wir gehen davon aus“, so Breidenstein, „dass wir spätestens im September loslegen können.“ Für das Bahnvorhaben habe das Gericht ja bereits grünes Licht gegeben.

Ganz und gar nicht erfreut über die jüngste Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs sind derweil die Anwohner der Neuhauser Straße am südöstlichen Ortsrand von Plieningen, die schon seit Jahrzehnten über den Verkehr vor ihren Häusern klagen. Nach endlosen Hängepartien und Eingaben war ihnen versprochen worden, dass mit der etwa anderthalb Kilometer langen Südumfahrung entlang der Autobahn und der künftigen ICE-Trasse ihre viel befahrene Wohnstraße zu einem ruhigen Feldweg zurückgebaut würde. Insgesamt 6,4 Millionen Euro hat das Land Baden-Württemberg für dieses Bauvorhaben bereits vor vier Jahren im Haushaltsplan bewilligt. Nun fürchten die Anwohner stattdessen, dass die nächste Hängepartie mit offenem

Ende folgen könnte und es so schnell nichts wird mit der erhofften Ruhe. „Für die Anwohner, die sich auf die neue Umgehungsstraße gefreut haben, tut uns das natürlich leid. Sie trifft es besonders hart“, sagt Breidenstein: „Aufgeschoben ist aber nicht aufgehoben.“

Mit den Anliegen von Anwohnern und Pendlern hat der Bauingenieur derzeit zudem auch in seinem zweiten Filderabschnitt zu tun, zu dem unter anderem die Flughafenkurve, die Gäubahnführung sowie die Station „3. Gleis“ gehört. Seit die Planer vorgeschlagen haben, aus Gründen der Zeitersparnis für die Flugreisenden und die Nutzer der Gäubahn die bestehende S-Bahn-Strecke zwischen Echterdingen und Bernhausen für ein Jahr zu sperren und damit den Halt in Bernhausen vom Netz abzuhängen, ist die Aufregung groß. Am 28. Januar hat die Bahn ein entsprechendes Planrechtsverfahren eingeleitet, die Einwendungsfrist endet am 27. März. Der große Vorteil dieser Vorgehensweise sei, so Breidenstein, dass auf diese Art und Weise die ursprünglich veranschlagte Gesamtbauzeit von sieben Jahren um mindestens ein Jahr verkürzt werden könne. Die neue Station bei laufendem Betrieb zu bauen, wäre mit hohen Risiken auch für den zuverlässigen Betrieb der S-Bahn verbunden. Das habe sich bei der vertiefenden Planung herausgestellt. Eine Folge davon könnten zahlreiche Störungen sein, die den Pendlern das Leben noch erheblich schwerer machen würden.

Wesentlich kalkulierbarer für alle Beteiligten sei eine befristete Sperrung von einem Jahr, auf die sich alle einstellen können, betont Breidenstein. Um die Erreichbarkeit von Filderstadt und Bernhausen sowie Flughafen und Messe während dieser Zeit sicherzustellen, habe man zwei Planungsvarianten. Die eine sehe einen Interimshalt vor dem Tunnelportal vor. Die zweite Variante sei, den Flughafen über die neue Stadtbahnstrecke U6 zu erschließen und zusätzlich die Linie U17 über den Betriebsbahnhof Vaihingen auf die Strecke der U6 zu führen. Je nach Verlauf des Planrechtsverfahrens sei frühestens im Jahr 2022 mit einer Vollsperrung zu rechnen, die Variante Stadtbahn sei daher zeitlich machbar, so Breidenstein. Dieser Lösung gibt ein Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart den Vorzug, dessen Aufgabestellung von der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH mit den Projektpartnern Land, Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen abgestimmt war. „Alle Projektpartner können die Vorteile dieser Planung nachvollziehen, auch die Kommunen“, betont Breidenstein. Auf der Seite mit Vorteilen, die mit der geänderten Planung erreicht werden, steht zudem auch die Gäubahn. Sie müsste dann wesentlich kürzer vom Stuttgarter Hauptbahnhof abgehängt werden als ursprünglich geplant, so Bauingenieur Matthias Breidenstein: „In der Gesamtschau bringt die neue Planungsvariante viel mehr Vorteile als Nachteile.“ www.be-zug.de/



KURZ NOTIERT

35.000 Besucher informierten sich bei den Tagen der offenen Baustelle

Die Baustellen rund um den Hauptbahnhof sind ein Teil von Stuttgart und fast jeder kennt sie – die meisten Menschen allerdings nur von außen. Vor diesem Hintergrund hat der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm im Januar zum vierten Mal an drei Tagen die Bauzauntore für interessierte Bürgerinnen und Bürger geöffnet. Mir rund 35.000 Besuchern an drei Tagen war die Veranstaltungsreihe auch 2019 ein voller Erfolg. An achtzehn Stationen konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger vor Ort selbst ein Bild machen und sich über zahlreiche Themen informieren, darunter den Tunnelbau, den verkehrlichen Nutzen des Projekts oder die Funktionsweise der Grundwassermanagementanlage. Wie immer war auch die Landeshauptstadt Stuttgart vertreten. Sie präsentierte ihre Pläne rund um das Thema Rosenstein. Das Land Baden-Württemberg war als Projektpartner mit von der Partie, ebenso die Stuttgarter Straßenbahnen AG sowie die DB Station & Service GmbH, die über die anstehenden Umbauarbeiten am Bonatzbau informierte. Auch viele Fachleute von Baufirmen standen auf Europas größter Baustelle Rede und Antwort. Diese Veranstaltung ist ein grundlegender Bestandteil unseres Informationskonzepts“, bilanziert Tanja Sehner, Leiterin Marketing & Events des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, die sich angesichts der guten Resonanz sehr zufrieden zeigte.



Nominiert für Innovationspreis 2019

Stuttgart 21 ist ein Projekt, bei dem immer wieder unter Beweis gestellt wird, dass Ingenieurskunst „made in Germany“ in der Lage ist, Großes zu vollbringen. Sichtbar wird dies unter anderem beim Bau der Kelchstützen, die im Bahnhofsentwurf von Christoph Ingenhoven eine buchstäblich tragende Rolle spielen. Eine bautechnische Herausforderung sind die 28 Kelchstützen nicht allein wegen ihrer grundsätzlich komplexen Geometrie; erschwerend kommt hinzu, dass jeder Dachkelch für sich ein Unikat ist, der sich in Neigung, Form und Höhe (8,5 – 13 Meter) von den anderen unterscheidet. Die notwendigen Produktionsprozesse zur ihrer Herstellung wurden größtenteils komplett neu entwickelt. Mit der aufwendigen Realisierung des einzigartigen Schalendachs für den Stuttgarter Tiefbahnhof ist die beauftragte Firma ZÜBLIN jetzt in der Kategorie „Bauwerk, Bauverfahren, Bauprozesse“ für den renommierten bauma Innovationspreis 2019 nominiert worden. Damit zählt Deutschlands Nummer eins im Hoch- und Ingenieurbau zu den verbliebenen, jeweils drei Finalisten in fünf Kategorien, die sich unter insgesamt 138 Bewerbern durchgesetzt haben. Die diesjährigen Preisträger werden am 7. April in München bekannt gegeben.

Bahnprojekt seit zehn Jahren online

Das Internet-Portal zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ging vor zehn Jahren online. Den Bahnknoten Stuttgart neu zu ordnen und eine Bahntrasse für Hochgeschwindigkeitszüge über die Schwäbische Alb zu bauen, ist das eine. Darüber so umfassend wie möglich und zugleich unterhaltsam zu informieren, ist das andere. Das Internet-Portal zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist vor genau zehn Jahren aus der Taufe gehoben worden. Eine Erfolgsgeschichte: Seit seinem Start am 20. Januar 2009 verzeichnet das Portal fast 7,7 Millionen Besuche. Im Anfangsjahr des Portals haben die User gut eine Million Mal geklickt, im zehnten Jahr seines Bestehens rund siebenmal so oft. Der Internetauftritt verzeichnet überdies im Schnitt bis zu zehnmal mehr Seitenaufrufe pro Jahr als die Angebote vergleichbarer Großprojekte der Deutschen Bahn. „Das ist ein stolzer Wert und zeugt von dem großen Interesse am Bahnprojekt Stuttgart–Ulm“, sagt Manfred Leger, der Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. Die Gründe für diesen Zuspruch liegen in der Einzigartigkeit des Bahnprojekts, aber auch in der steten Modernisierung und Ausweitung des Angebots. So liefern beispielsweise 20 Webcams rund um die Uhr Live-Bilder von den Baufeldern zwischen Stuttgart und Ulm. In der hinterlegten Mediathek finden sich mehr als 3.000 Fotos und über 200 Videoclips. Dazu können mehr als 1.000 Dokumente abgerufen werden – von Pressemitteilungen über Info-Grafiken bis hin zu Planfeststellungsbeschlüssen. www.xx

PERSÖNLICH



Verliert bei der Koordination nicht den Überblick

Dorothee Pieger, 23,
Projektingenieurin PFA 1.6a

Was macht eigentlich ... Frau Pieger?

Was tun Sie bei der Projektgesellschaft?

Unser Team ist für die Zuführung nach Ober- und Untertürkheim verantwortlich, die in der Nähe des zukünftigen Hauptbahnhofs vom Fildertunnel abzweigt und in das Neckartal führt. Unter dem Neckar teilen sich die Röhren dann erneut. Zusammen mit meinen Kollegen betreue ich als Projektingenieurin die beiden Lose, in denen der Tunnel sowohl in Richtung Untertürkheim als auch in Richtung Obertürkheim wieder an die Oberfläche kommt und an das bestehende Schienennetz angebunden wird.

Was sind die Herausforderungen dabei?

Die Besonderheit ist, dass derzeit viele Baufirmen unterschiedliche Maßnahmen umsetzen. Das ist mit wesentlich höherem Aufwand verbunden, als eine Baustelle mit einem großen Generalunternehmer zu betreiben. Es kann immer wieder zu kurzfristigen Änderungen kommen, die wir koordinieren müssen. Davon betroffen sind Planer, Gutachter, Behörden und die Firmen gleichermaßen. Außerdem ist die Baustellenlogistik anspruchsvoll. Die An- und Abtransporte über die begrenzte Zufahrt müssen koordiniert und anstehende Arbeiten rechtzeitig vor Ort aufeinander abgestimmt werden. Zudem bauen wir in beiden Abschnitten nicht auf der grünen Wiese, sondern im laufenden Bahnbetrieb. Dadurch ergeben sich Abhängigkeiten, die wir nicht beeinflussen können.

Inwiefern?

Das betrifft insbesondere das Los 3, also die Zuführung hinüber nach Obertürkheim. Hier endet das Tunnelbauwerk

inmitten von vier Bestandsgleisen. Um Baufreiheit für das Tunnelportal und den daran anschließenden Tunnel in offener Bauweise sowie den Trog zu schaffen, müssen diese Gleise zuvor auf einen neu gebauten Fangedamm verschwenkt werden. Für diese Maßnahme und die spätere Rückverschwenkung braucht man Sperrpausen, in denen keine Züge fahren und die Arbeiten durchgeführt werden können. Diese Sperrpausen müssen bereits mehrere Jahre im Voraus beantragt und exakt eingehalten werden. Es gibt keine Möglichkeit, sie zu verschieben. Wir arbeiten daher durchgehend darauf hin, alles punktgenau vorzubereiten, um die Sperrpausen einhalten zu können.

Was fasziniert Sie besonders an Ihrer Arbeit als Projektingenieurin für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm?

Ich hatte schon immer das klare Ziel, Bauingenieurin zu werden. Direkt nach dem Abitur habe ich an der Dualen Hochschule in Mosbach Bauingenieurwesen mit Fachrichtung Projektmanagement studiert – mit der Deutschen Bahn als dualem Partner. Ich hatte damals die Möglichkeit, zwischen Planung, Bauüberwachung oder Projektmanagement im Bahnkonzern zu wählen und habe mich für das Projektmanagement entschieden. Hier laufen alle Fäden der Baustelle zusammen und man erhält einen guten Gesamtüberblick. Im September 2016 war ich mit meinem Studium fertig und habe mich beim Projekt Stuttgart 21 beworben, seither arbeite ich in diesem Abschnitt. Der Bahnbetrieb ist für mich ein total spannendes Arbeitsfeld. Es motiviert mich enorm, ein Teil davon zu sein und auf ein klares Ziel hinzuarbeiten.



ERLEBEN

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM

Tag der offenen Baustelle



Foto © Armin Kilgus

Am Ulmer Hauptbahnhof
Sonntag, 19. Mai 2019
von 10 bis 17 Uhr

INNOVATIV. EINZIGARTIG. BEEINDRUCKEND. Erleben Sie am Tag der offenen Baustelle in Ulm den Fortschritt hautnah am Portal des Alabstiegstunnels. Betreten Sie bei diesem einzigartigen Event unter anderem den Alabstiegstunnel und erfahren Sie alles über Bahntechnik und Oberbau sowie den Anschluss der Neubaustrecke an den Ulmer Hauptbahnhof. Ein Erlebnis voller Eindrücke für Freunde und Familie – garantiert! Wir freuen uns auf Sie.

Weitere Informationen finden Sie unter www.s21erleben.de

Besuchen Sie uns auch auf:



#s21erleben



STUTTGART



Stadt Ulm

ulm

