

REPORTAGE
Verkehrsreiche Baustelle zwischen
Flughafen und Wendlingen

INTERVIEW Regionalpräsident Thomas Bopp über Stuttgart 21 SEITE 8

REPORTAGE Theaterprojekt unter den Kelchstützen am Hauptbahnhof SEITE 26

THEMA Am Fildertunnel hat SUSE ihre Arbeit beendet SEITE 18







### **INHALT**

**PERSÖNLICH** 

REPORTAGE Inklusive Autobahn und Bundesstraß der komplexe Bauabschnitt 1.4	4
INTERVIEW Regionalpräsident Thomas Bopp ist ein Urgestein des Projekts	8
IM BILDE	14
<b>THEMA</b> Ende des Maschinenvortriebs mit viel Prominenz am Fildertunnel	18
INTERVIEW Wie der Vereinschef Bernhard Bauer eine neue Begeisterung wecken will	22
REPORTAGE Bühne frei: die Baustelle am Hauptbahnhof als Theaterkulisse	26
KURZ NOTIERT	30

31

### **IMPRESSUM**

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V. Jägerstraße 2 - 70174 Stuttgart Telefon: 0711/ 213 21 - 200 e E-Mail: kontakt@be-zug.de www.s2lerleben.de • www.bahnprojekt-Stuttgart – Ulm.de

V.i.S.d.P.: Bernhard Bauer, Vereinsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

 ${\sf Druck: Konradin\ Druck\ GmbH, Leinfelden\text{-}Echterdingen}$ 

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (2, 3, 5 – 13, 19, 21, 23 – 29, 31); Arnim Kilgus (1, 6, 14, 15, 16, 20); Andreas Niedermüller (2, 14, 21); Stadt Stuttgart (10, 11); Jennifer Löwe (30); Hasreezan Hassan (30)

Auflage: 80.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im März 2020.

### **VORWORT**

eim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm freuen wir uns in diesem Jahr an vielen Stellen über große Fortschritte. Mitte Oktober haben wir den Albvorlandtunnel durchgeschlagen. Der Tunnelvortrieb auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist somit nahezu abgeschlossen: Rund 61 Kilometer Tunnel sind von Menschen und modernsten Maschinen unter oft schwierigen geologischen Bedingungen erfolgreich aufgefahren worden. Im gesamten Bahnprojekt sind inzwischen übrigens über 90 Prozent der Tunnel vorgetrieben – das sind rund 110 von 120 Kilometern. Unser großer Respekt gebührt insbesondere allen beteiligten Ingenieuren und Mineuren – ein herzliches Dankeschön für diese großartige Leistung!

Wir haben die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm Ende 2022 fest im Blick: Auf der Schwäbischen Alb sind schon mehr als 25 Kilometer Gleise verlegt, mehrere hundert Oberleitungsmasten stehen bereits, Anfang 2020 werden wir mit der Filstalbrücke vom Boßlertunnel aus auf der anderen Seite am Steinbühltunnel ankommen. Gemeinsam bauen wir auf eine starke Schiene. Denn zusammen mit Stuttgart 21 schafft die für Tempo 250 ausgelegte Infrastruktur die Basis für attraktivere Reisezeiten. Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm im Fernverkehr wird auf rund eine halbe Stunde nahezu halbiert – und auch im Regionalverkehr sind Reisende zwischen diesen beiden Städten zukünftig nur noch rund 40 Minuten unterwegs.

udem schließt das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm den Filderbereich mit dem Flughafen und der Landesmesse direkt an den Schienenfern- und Regionalverkehr an: Wenn Sie künftig in Ulm in den Zug steigen, sind Sie in einer halben Stunde am Stuttgarter Flughafen oder an der Messe. Heute braucht man dafür mehr als das Dreifache: 1:35 Stunden – und muss dabei auch noch einmal umsteigen. Landesverkehrsminister Winfried Hermann hat es bei seiner Rede anlässlich der Durchschlagsfeier für den Albvorlandtunnel auf den Punkt gebracht: "Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist nicht nur für das Land Baden-Württemberg, sondern auch für Deutschland und Europa von größter Bedeutung. Gerade auch die Neubaustrecke bildet ein wichtiges Verbindungsstück auf der strategisch wichtigen Ost-West-Schiene. Sie verkürzt die Fahrzeit zwischen Stuttgart, Ulm und München beträchtlich: eine Einladung an die Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umsteigen." Hermann betonte die große Bedeutung der Anbindung des Flughafens an den Schienenfern- und Regionalverkehr. Auch dort, am Airport, kommen wir jetzt nach einer wohl beispiellosen juristischen Odyssee endlich ins Bauen: Anfang Oktober hat uns das Eisenbahn-Bundesamt den Sofortvollzug für den Planfeststellungsabschnitt 1.3a erteilt. Danach haben wir dort unverzüglich







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

 $\label{lem:proposed} \begin{tabular}{l} die Bauarbeiten wieder aufgenommen und zudem Aufträge mit einem Volumen von rund 500 Millionen Euro vergeben. Den Planfeststellungsbeschluss hatten wir übrigens bereits im Juli 2016 erhalten. Und der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim hatte in seinem Urteil Ende 2018 das Eisenbahnvorhaben in allen wesentlichen Punkten eindrucksvoll bestätigt: Trassenführung, Finanzierung, Brandschutz, Artenschutz, Naturschutz. Doch erst jetzt - dreieinhalb Jahre nach erteiltem Baurecht – hat auch das angrenzende Straßenbauvorhaben Südumfahrung Plieningen den Weg durch die Paragrafen gefunden, sodass wir endlich bauen dürfen. Das freut uns auch für unseren Projektpartner Flughafen! }$ 

Allerdings ist die Freude über den Bescheid des Eisenbahn-Bundesamts nicht ungetrübt. Denn zum einen entscheidet das Bundesverwaltungsgericht erst im Mai 2020 letztinstanzlich über die Rechtmäßigkeit der geplanten Flughafenanbindung an die Neubaustrecke – vier Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, damals am Ende eines bereits dafür äußerst aufwendigen Planfeststellungsverfahrens mit einer tagelangen öffentlichen Erörterung auch mit Projektgegnern. Das zeigt, wie notwendig das von der Bundesregierung angestrebte Beschleunigungsgesetz für Großprojekte ist, auch wenn unser Projekt davon wohl nicht mehr profitieren wird: Bei noch laufenden Planfeststellungsverfahren drohen uns sowohl für die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen als auch für den Abstellbahnhof langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen. Projektgegner ziehen jedenfalls bereits Klagen in Erwägung.

Ungeachtet dessen geht es im Stuttgarter Talkessel stetig voran. Nach dem Durchschlag des Fildertunnels vor wenigen Wochen sind wir im November mit einer Tunnelröhre in Untertürkheim ankommen, bald auch mit der zweiten. Am Südkopf des künftigen Hauptbahnhofs stehen wir ebenfalls mit beiden Röhren kurz vor dem Durchschlag, und auch der Tunnel Bad Cannstatt wird Anfang 2020 zwischen der neuen Neckarbrücke und dem Nordkopf des künftigen Hauptbahnhofs komplett vorgetrieben sein. Auch bei diesem Stuttgart 21 prägenden Bauwerk kommen wir gut voran: Die Betonage des nächsten Kelchs ist noch für dieses Jahr geplant, Anfang nächsten Jahres können wir den Bereich zwischen alter Bahndirektion und Kriegsbergportal verfüllen, und wenn wir ein Jahr vorausblicken, werden voraussichtlich alle Kelchfüße und die Bahnsteige betoniert sein. Tausende Reisende und Besucher können sich tagtäglich vom Baufortschritt überzeugen. Deutschland braucht eine starke Schiene – das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm trägt erheblich dazu bei. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre der neuen Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Bernhard Bauer und Manfred Leger

## Im Zeichen des Kleeblatts

24 Brücken, ein 768 Meter langer Tunnel und der Umbau der zwei Anschlussstellen Wendlingen und Esslingen: mit einigen Herausforderungen der besonderen Art wartet der Abschnitt 1.4 auf. Derzeit wird der Bau einer Brücke vorbereitet, die neben der A8 über die Bundesstraße führt.

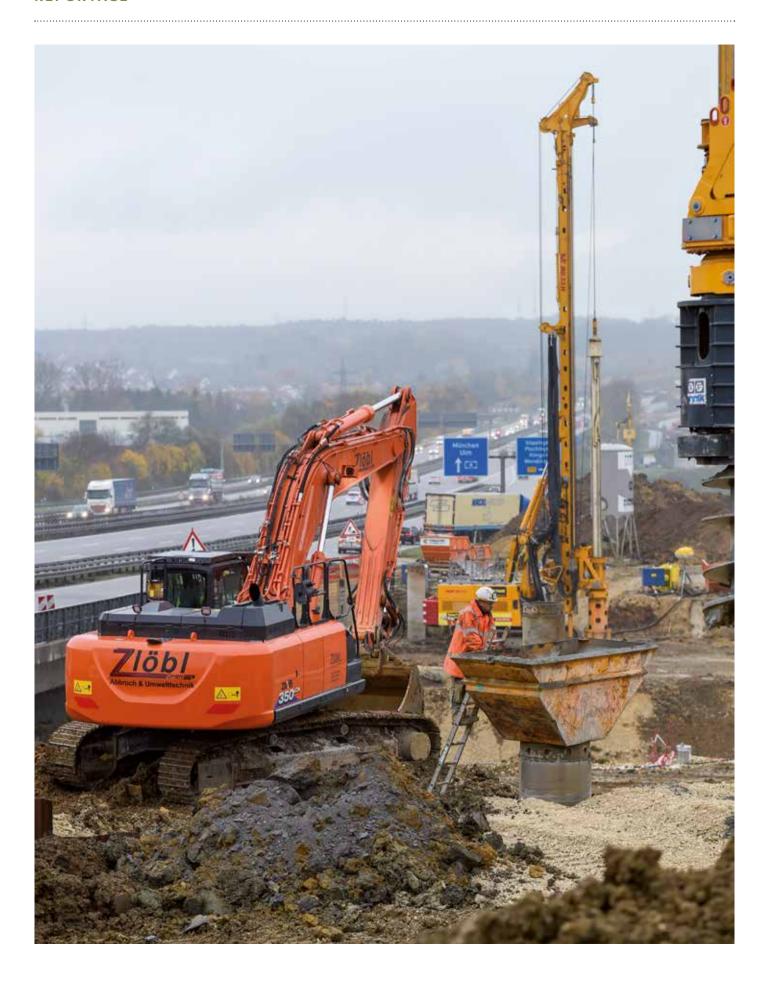
Wenn es einen Ort gibt, an dem auch gestandene Bauingenieure schnell mal den Überblick verlieren könnten, dann ist es dieser. Zur Linken ist mit der A8 eine der meist befahrenen Autobahnen der Republik zum Greifen nah, weiter unten verläuft quer dazu die Bundesstraße 313, die sich auch nicht gerade für Sonntagsspaziergänge eignet. Drumherum führen in allen Himmelsrichtungen bogenartig Auffahrten durch das Gelände, weshalb das Gesamtgebilde im Fachjargon den hübschen Namen Autobahnkleeblatt trägt. Und mittendrin in diesem Verkehrsknäuel liegt die Baustelle von Benjamin Denk. "Die Rahmenbedingungen hier sind komplex und eine echte Herausforderung", sagt er.

Der 40 Jahre alte Bauingenieur macht an diesem Herbsttag derweil nicht den Eindruck, als ob er dazu neigen würde, schnell den Überblick zu verlieren. Auf einer Baustelle, die wie kaum eine andere im Blick der Autofahrer ist, die hier zu Zehntausenden jeden Tag vorbeipendeln. Ganz im Gegenteil. "Alleine hier, im Bereich der Anschlussstelle Wendlingen, müssen wir insgesamt sechs Brücken bauen", erklärt der Ingenieur gelassen gegen den endlosen Verkehrslärm, der wie ein dicker Klangnebel über der Landschaft liegt. Sogar die gewaltigen Drehbohrmaschinen auf der Baustelle kommen kaum an gegen den Sound tausender Lastwagen und Autos. Eine zusätzliche Herausforderung für die Arbeiter, die hier ein gewaltiges Puzzle aus Überführungen, Straßen und Tunnel zusammensetzen müssen. All diese verschiedenen Baudisziplinen treffen im Bereich der Anschlussstelle aufeinander. Ein undurchschaubares Wirrwarr für den Laien. "Eine tolle Aufgabe für uns", sagt Benjamin Denk.

erzstück der komplexen Anschlussstelle ist zweifellos die neue Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße 313, für die derzeit der Bau der Fundamente vorbereitet wird. Gebaut wird die 54 Meter lange Brücke als Stahlfachwerkbau, was den Vorteil mit sich bringt, dass die enormen Lasten über das obenliegende Fachwerk abgetragen werden. Zudem ermöglicht diese Bauweise, dass die Brückenteile im Stahlwerk vorgefertigt weden, "was in diesem engen Umfeld der Baulogistik zu Gute kommt", erklärt Benjamin Denk. Denn so eng wie hier geht es auf kaum einer anderen Baustelle zu. So muss etwa direkt neben der Eisenbahnbrücke noch eine Autobahnbrücke gebaut werden, die über die neue Auffahrt in Richtung Karlsruhe und Plochingen führen wird.

Ohnehin liegt die Herausforderung beim Umbau der Anschlussstelle insbesondere darin, dass die neue ICE-Trasse die südlich gelegenen Auf- und Abfahrtsrampen der Autobahn durchschneidet. Diese müssen daher mit Brücken überbaut und teilweise zuvor tiefergelegt werden – und das alles, ohne dass der Verkehrsfluss unterbrochen wird. Rund 120.000 Fahrzeuge zählt die viel

5











befahrene A8 an normalen Tagen, auf der B313 sind weitere 40.000 Fahrzeuge am Tag unterwegs. Diese stark frequentierten Verkehrsadern einfach stillzulegen, hätte einen Kollaps zur Folge, weshalb es diese Option schlicht nicht gibt. Stattdessen müssen nun unter anderem temporäre Autobahnauffahrten in alle Richtungen gebaut werden, die während des Umbaus zwischen den Baustellenflächen durchführen. "Der Aufwand, in diesem hochkomplexen Umfeld die Verkehrsführung zu ändern, ist ganz enorm", sagt Benjamin Denk.

rschwerend hinzu kommt, dass beim Bau der Autobahn und der Bundesstraße in den 1970er Jahren justament an dieser Stelle eine Deponie aufgeschüttet wurde, in der sich beim Abgraben allerlei Müll gefunden hat. Anders als bei einem gewachsenen Boden ist das vorhandene Erdreich zudem wesentlich lockerer und weniger stabil, was die Gründungsarbeiten zusätzlich erschwert. Die notwendigen Bohrpfahlwände, mit denen die abgegrabenen Erdkanten üblicherweise gegen das Abrutschen gesichert werden, müssen daher zusätzlich über eine sogenannte Totmann-Konstruktion an einer massiven Spundwand aus Stahl verankert werden, die in den Boden getrieben wurde. Zudem haben die Arbeiter den Untergrund verfestigt, indem mit einem speziellen Verfahren jede Menge Schotter ins Erdreich gerüttelt wurde. "Die Vorbereitung des Baufelds war enorm aufwendig", sagt Benjamin Denk, Projektleiter für den Abschnitt 1.4 zwischen Esslingen und Wendlingen.

Auf seiner Baustelle geht es um knapp zehn Kilometer Eisenbahnstrecke, die von den Fildern hinunter ins Neckartal führt. Um die ICE-Strecke auf ein gleich hohes Niveau zu bringen, müssen etliche Dämme aufgeschüttet werden. Denn viele Kurven und ständiges Auf und Ab gehören nicht zum bevorzugten Terrain von Hochgeschwindigkeitszügen. Gleichzeitig kreuzt die neue Trasse etliche Landstraßen und Wirtschaftswege, was den Bau von insgesamt 24 Brücken notwendig macht. Auf Höhe der Raststätte Denkendorf kreuzt die Trasse außerdem auch die Autobahn selbst. Bis zur Raststätte verläuft die freie Strecke nach dem Fildertunnel auf der Nordseite, danach auf der südlichen Seite der Autobahn. Der 786 Meter lange Tunnel, in dem die A8 zur Querung unterfahren wird, ist bereits fertig.

Der gesamte Projektabschnitt ist in zahlreiche kleine Unterabschnitte aufgeteilt worden, weshalb die Strecke von den Fildern hinunter ins Neckartal auch "Mittelstandsabschnitt" genannt wird. Eine bewusste Entscheidung der Bahn, um die regionale Wirtschaft einbinden zu können. Allein auf der Baustelle an der Anschlussstelle Wendlingen werden etwa 18 verschiedene Unternehmen zum Einsatz kommen, was wesentlich mehr Koordination erfordert, als bei der Vergabe an einen großen Gene-



Benjamin Denk hat den Überblick auf der komplexen Baustelle.

ralunternehmer. Eine solche Vergabe war ursprünglich auch geplant worden, aber keine der in Frage kommenden Firmen hatte dafür ein wirtschaftlich für alle Seiten tragbares Angebot vorgelegt. Um stattdessen mit regionalen Mittelständlern arbeiten zu können, entschied sich die Bahn daher für eine kleinteilige Vergabe. Die Koordination der verschiedenen Einzelbauwerke, die aufeinander abgestimmt werden müssen, übernehme in diesem Fall die Bahn selber, so Projektleiter Denk. Für diese anspruchsvolle Aufgabe wurde eigens ein Team aufgebaut, das alles steuert, was auf der Baustelle passiert. Eine weitere Besonderheit in diesem Abschnitt ist, dass mit der Firma Vinci erstmals bei Stuttgart 21 ein französisches Bauunternehmen zum Einsatz kommt, was sich auch als Konjunkturprogramm für die Region erwiesen hat. Denn etliche der Arbeiten wurden von Fachkräften aus der Umgebung erledigt, vom Baugeräteführer angefangen. "Das Unternehmen hat hier rund 50 Arbeitsplätze geschaffen", erzählt Denk.

m März nächsten Jahres soll nach Abschluss der Gründungsarbeiten mit dem Bau der Stahlfachwerkbrücke begonnen werden, einem imposanten Bauwerk, für das noch nach einem passenden Namen gesucht wird. Der Zeitplan sieht vor, den Brückenbau zum Jahreswechsel 2020/2021 vollendet zu haben. Die gesamte Anschlussstelle soll bis Sommer 2022 umgebaut sein und in Betrieb gehen können. Ein paar hundert Meter weiter in Richtung Ulm schließt sich bereits die Neckarbrücke an, die zum Abschnitt 2.1 gehört, also bereits zur Neubaustrecke. Denk, gebürtiger Besigheimer und Sohn einer Winzerfamilie, fasst zusammen: "Wir bauen sozusagen das Scharnier zwischen dem Durchgangsbahnhof im Tal und der Neubaustrecke hier oben." ♀ www.be-zug.de/fildern

## "Strategisch überaus wichtig"

Thomas Bopp ist vor Kurzem mit deutlicher Mehrheit als Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart wiedergewählt worden. Im Ausbau des Nahverkehrs sieht er eines der wichtigsten Themen für die Zukunft. "Mit Stuttgart 21 und dem Durchgangsbahnhof wird hier eine neue Ära beginnen", sagt er. Herr Bopp, Sie sind seit Gründung des Verbands Region Stuttgart vor 25 Jahren Regionalrat und seit nunmehr bald 13 Jahren Vorsitzender des Verbands – ein regionales Urgestein also. Als solches gehören Sie auch beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm zu den Konstanten, viele Ihrer Wegbegleiter sind längst nicht mehr im Amt. Wie lautet das Rezept hinter diesem Durchhaltevermögen?

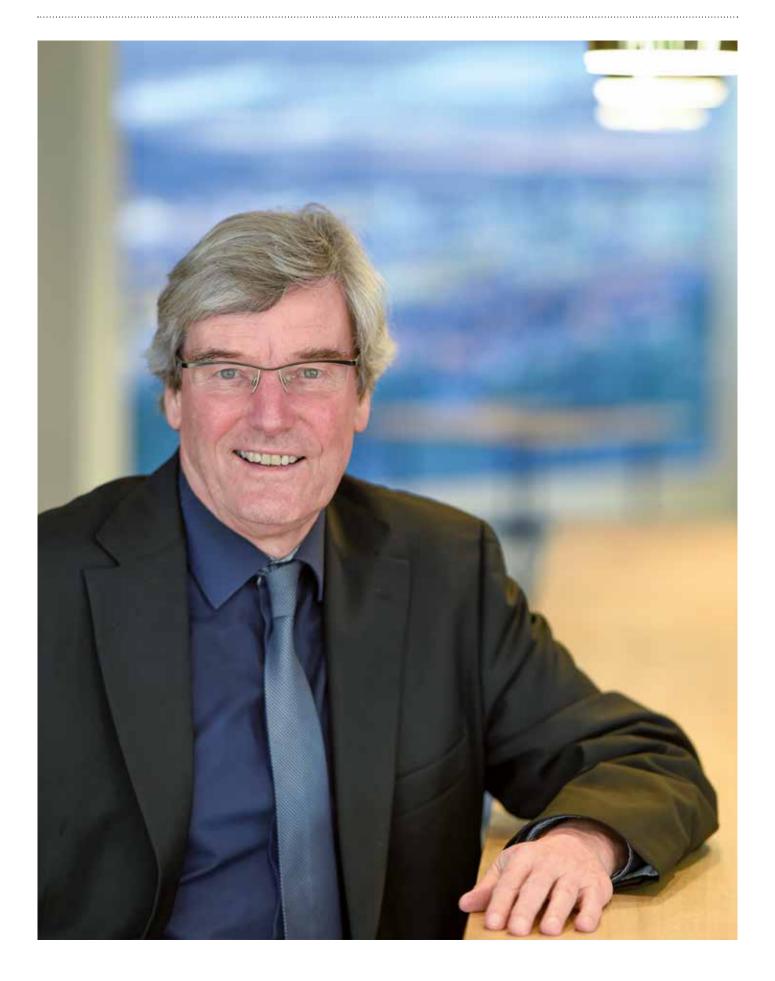
Thomas Bopp: In der Tat ist es so, dass viele Akteure von damals heute längst etwas anderes machen oder sich in den Ruhestand verabschiedet haben. Ich denke da beispielsweise an den ehemaligen Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, an den einstigen Ministerpräsidenten Günther Oettinger, an seinen Nachfolger Stefan Mappus oder auch an Tanja Gönner, die damals als Verkehrsministerin bei den von Heiner Geißler moderierten Schlichtungsgesprächen, so wie ich auch, die Seite der Befürworter vertreten hat. Wenn ich mich da umschaue, bin eigentlich nur ich übrig geblieben. Von den damaligen Gegnern in der Schlichtung haben heute wiederum einige nach wie vor mit dem Projekt zu tun, allerdings auf der anderen Seite.

#### **Und das Rezept?**

Thomas Bopp: Das ist ganz sicher der ungeheure Spaß, den ich nach wie vor bei der Arbeit als Regionalpräsident und damit auch als Partner des Bahnprojekts habe. Man kann in diesem Amt sehr viel gestalten und wir leben mehr denn je in einer Zeit, in der nach der Region gerufen wird. Vor 25 Jahren, als der Verband gegründet wurde, war die Skepsis teilweise groß. Viele haben befürchtet, dass nur eine neue Verwaltungsebene geschaffen wurde, die den Landkreisen ihre Kompetenzen streitig machen will. Inzwischen sind wir aber im Denken viel weiter. Fast alle großen Herausforderungen können nur regional bewältigt werden. Sei es bei der Wohnbaupolitik, bei der Suche nach Gewerbeflächen oder der Verkehrsplanung.

Apropos Verkehrsplanung: In der Finanzierungsvereinbarung von 2009 steht in der Vorbemerkung, dass mit dem Projekt der bestehende Engpass zwischen Stuttgart und Ulm beseitigt, die Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert, der Flughafen Stuttgart angebunden und der Wirtschaftsstandort gestärkt werden soll. Gilt das für Sie so auch noch heute?

Thomas Bopp: Diese Prämisse gilt mehr denn je. Stuttgart 21 ist ein strategisch überaus wichtiges Projekt, das viele Dimensionen hat und vieles möglich macht. Für uns ist zuvorderst von zentraler Bedeutung, dass der Standort Region Stuttgart mit dem Ausbau der Infrastruktur an das Hochgeschwindigkeitsnetz Europas und damit auch an die Drehscheiben der Nord-Süd-Verbindung angebunden wird, also Richtung Amsterdam, Rotterdam oder Mailand. Ich bin ja auch stellvertretender Vorsitzender der Initiative Magistrale für Europa, deren Ziel die rasche Realisierung und Modernisierung





Der Verband Region Stuttgart mit Thomas Bopp an der Spitze ist Aufgabenträger für die S-Bahn dieser Verbindung ist, was auch zunehmend gelingt. Frankreich hat seine Hausaufgaben bereits weitestgehend gemacht, mit der Neubaustrecke nach Ulm ziehen wir nun nach. Auch die Strecke zwischen Augsburg und München ist bereits gut ausgebaut. Was nun noch fehlt, sind die Teilstücke zwischen Ulm und Augsburg und zwischen München und Salzburg. Da ist der Bund gefordert, etwas zu tun, um die Lücken zu schließen.

### Neben dieser europäischen Dimension soll das Projekt aber auch dem Regional- und Nahverkehr nutzen. Läuft Ihrer Ansicht nach alles wie geplant?

Thomas Bopp: Der Verband Region Stuttgart ist als Projektpartner natürlich auch im Lenkungskreis vertreten und wir setzen uns dort massiv für unsere Interessen ein. Als Träger der S-Bahn in der Region Stuttgart ist es für uns von enormer Bedeutung, dass dieses Projekt so fertiggestellt wird, wie es vereinbart wurde. Das ist aus meiner Sicht bisher auch der Fall. Gleichwohl gibt es bei einem Projekt mit solch langer Laufzeit immer auch Verbesserungspotenzial. Meiner Ansicht nach richtet sich der Fokus in der Debatte um die Leistungsfähigkeit aber zu sehr auf den Durchgangsbahnhof mit seinen acht Gleisen. Spätestens seit der Schlichtung wissen wir, dass die Zulaufstrecken und deren Kapazität die entscheidenden Faktoren sind und dort ein möglicher Engpass für den Deutschlandtakt entstehen könnte.

#### Was also schlagen Sie genau vor?

Thomas Bopp: Wir verfolgen als Region ein dezentrales Konzept, das vorsieht, viele Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben auszubauen und sie so attraktiver für Umstiege zu machen. Das gilt beispielsweise für Stuttgart-Vaihingen, wo wir einen Regionalbahnhof schaffen mit einem zusätzlichen langen Bahnsteig, damit wir später mit einer weiteren S-Bahn der Nordlinien zusätzlich dorthin fahren können. Dadurch wird Vaihingen viel interessanter als Umstiegsbahnhof. Gleichzeitig wollen wir etwa auch die Bahnhöfe in Bad Cannstatt, Feuerbach und Böblingen aufwerten. Wir nennen das Mobilitätspunkte. An diesen Bahnhöfen sollen alle Zubringerdienste wie Pedelec, Carsharing und Co. verfügbar sein, nicht nur die Linienbusse der Landkreise. Um Pendler zum Umstieg vom Auto auf die Bahn zu bewegen, muss die letzte Meile besser als bisher abgedeckt sein. Daher verfolgen wir ein dezentrales Konzept. Stuttgart 21 besteht nicht nur aus einem Durchgangsbahnhof, zu dem Projekt gehören viele Stationen vor allem auch die Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen auf den Fildern.

### Beispielsweise auch die neue S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße. Welche Rolle spielt sie in dem Konzept?

Thomas Bopp: Diese neue Station hat ihre strategische Bedeutung als zentraler Umsteigebahnhof, insbesondere während der Hauptverkehrszeit. Viele Fahrgäste

werden künftig nicht mehr am Hauptbahnhof umsteigen, sondern an der Haltestelle Mittnachtstraße, weil sie dort direkt gegenüber am gleichen Bahnsteig in die Anschlussbahn einsteigen können. Die Überlegung dahinter ist, jene Pendler, die gar nicht in die Stuttgarter Innenstadt wollen, auf einem anderen Weg als über den Hauptbahnhof ans Ziel zu bringen. Auf diesem Weg wird dann der Hauptbahnhof entlastet, was Kapazitäten für neu zu gewinnende Fahrgäste schafft.

### Eine weitere Entlastung der S-Bahn soll durch die Metropol-Expresszüge erreicht werden, die dann auch in die Stadt fahren. Steht dieser Verkehrsträger nicht unmittelbar in Konkurrenz zur S-Bahn?

Thomas Bopp: Diese Art zu Denken gehört der Vergangenheit an, jedenfalls bei uns. Früher haben die Aufgabenträger tatsächlich vor allem nach ihren eigenen Verkehrsträgern geschaut, das ist beim Verband Region Stuttgart aber längst nicht mehr der Fall. Wir sind froh, wenn uns die Metropol-Expresszüge Fahrgäste "abnehmen" werden, weil wir dadurch Kapazitäten für neue Pendler aus dem Ballungsraum gewinnen können. Wir versprechen uns davon eine massive Entlastungswirkung und auch weitere positive Effekte für die Region.

#### An was genau denken Sie dabei?

Thomas Bopp: Unser S-Bahn-Netz mit seinen sechs Linien ermöglicht schon seit jeher eine Durchbindung. Nun steht ein Quantensprung an, weil künftig auch die Regionalzüge durchgebundene Linien haben werden und nicht mehr wie bisher am Hauptbahnhof enden. Diese Züge kommen von weiter her, beispielsweise aus Rottweil oder Horb, also von außerhalb des S-Bahn-Netzes. Auf dem Weg nach Stuttgart fahren sie jeden Bahnhof an und sammeln die Pendler in der Metropolregion ein. Sobald sie in den Bereich der S-Bahn kommen, halten sie nicht mehr an jeder Station, sondern nur an den wichtigen Umsteigeknoten, also in Vaihingen, Böblingen und am Hauptbahnhof. Dadurch sind die Expresszüge innerhalb der Region sehr viel schneller unterwegs als die S-Bahn, was insgesamt zu einer Fahrzeitverkürzung führt. Durch dieses zusätzliche Angebot erweitert sich der Einzugsbereich jener Pendler, die innerhalb einer Stunde oder weniger ins Zentrum der Landeshauptstadt fahren können, auf etwa die Hälfte der Einwohner von Baden-Württemberg, also rund 5,5 Millionen. Das ist ganz enorm und auch für unsere Wirtschaft und die Unternehmen ein ganz entscheidender Standortfaktor. etwa mit Blick auf die Fachkräfte. So wie man heute

Thomas Bopp bei der Schlichtung mit den damaligen Ministern Tanja Gönner und Ernst Pfister



von Backnang zum Arbeitsplatz bei Mahle oder Daimler fährt, kann man das später von Ulm, Biberach oder Rottweil. Die Menschen müssen nicht mehr wegen der Arbeit in den Ballungsraum ziehen. Ohne Stuttgart 21 wäre das alles nicht möglich, weil das System nur mit einem Durchgangsbahnhof funktioniert.

### Kann das mitunter schon jetzt stark belastete Schienennetz diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen?

Thomas Bopp: Es wird gar kein Weg daran vorbeiführen, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Wer den Klimawandel stoppen will, muss den öffentlichen Nahverkehr ausbauen. Wir haben im vergangenen Jahr in der Regionalversammlung beschlossen, dass wir 58 neue S-Bahn-Züge anschaffen werden, was bei einem Ausgabenposten von einer halben Milliarde Euro viel Überzeugungsarbeit gekostet hat. Gleichzeitig haben wir auch beschlossen, das S-Bahn-Netz zu digitalisieren, also ETCS-Technik einzuführen. Dieser Beschluss ist Ende Januar dieses Jahres gefasst worden, und wir haben damit die Türe in eine neue Ära geöffnet. Im Fernverkehr ist diese digitale Signaltechnik schon lange europaweit im Einsatz. Im Nahverkehr ist der Umstieg lange versäumt worden, obwohl diese Technologie hier wegen der engeren Zugfolgen viel wichtiger wäre. Kein Aufgabenträger hat sich bisher damit beschäftigt, ein solches Projekt zu entwickeln, zu erproben und genehmigen zu lassen. Gemeinsam mit der Unterstützung des Landes und der Bahn werden wir nun diese Pionierarbeit leisten und den gesamten Schienenknoten Stuttgart zum ersten rein digitalen Schienenknoten ausbauen. Hierbei sind wir auf Fördergelder von Bund und Land angewiesen. Der Verband alleine, der durch Umlagen der umliegenden Landkreise und Kommunen finanziert wird, könnte ein solches Projekt nicht stemmen.

### Wie sieht der Zeitplan für das ambitionierte Vorhaben aus?

Thomas Bopp: Der ist relativ klar: In fünf Jahren muss alles funktionieren, denn es gibt keinen Plan B. Die digitale Technik ist für die Stammstrecke und andere Bereiche vorgesehen, Bad Cannstatt, Feuerbach, Böblingen und hoch zum Flughafen. Da es dort dann keine analogen Signale mehr an der Strecke geben wird, muss das neue System ab 2025 funktionieren. Der Großteil der neuen Technik steckt in den Fahrzeugen selber. Wir müssen daher alle S-Bahnen umrüsten, auch die 58 neuen Fahrzeuge. Der Aufwand ist enorm, das Potenzial dafür aber umso größer. Es wird eine deutliche Steigerung von Kapazität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit möglich sein, weil die Züge in viel kürzerer Abfolge auf der Stammstrecke und in der Region fahren können. Und das ist erst der Anfang. Denn wenn wir den Einstieg in die digitale Technologie schaffen, dann können wir automatisch an allen Neuerungen der nächsten Jahre teilhaben. Ich denke da beispielsweise auch an eine Vorstufe zum autonomen Fahren, bei der die gesamte Steuerung der Bahn, also das Anfahren und Bremsen, die Technik übernimmt. Auf diesem Weg kann der Abstand nochmal reduziert werden, was einen Zehn-Minuten-Takt bei der S-Bahn ermöglichen würde. Damit hätten wir die bisherigen Kapazitäten verdoppelt.

#### Viel Arbeit für den neuen und alten Regionalpräsidenten.

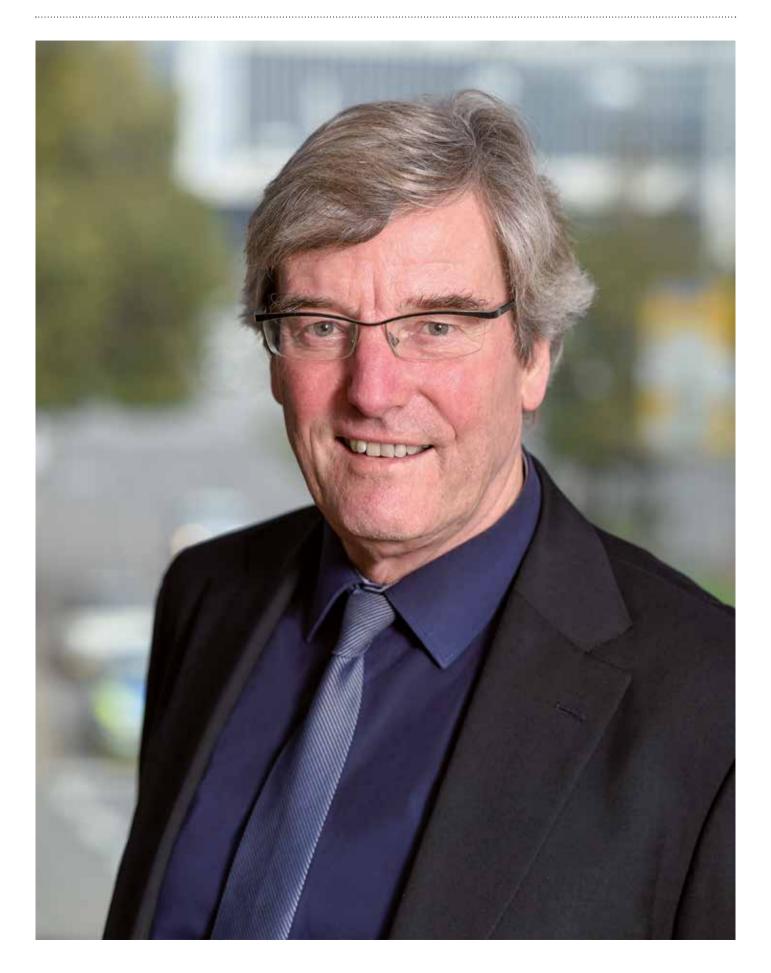
Thomas Bopp: Sie sagen es. Zumal ja auch noch gesell-schaftlich relevante Themen wie die Transformation der Automobilindustrie, der Weg zu einer neuen Mobilität und der Klimawandel begleitet werden müssen. Gleichzeitig stecken wir mit der Internationalen Bauausstellung 2027 mitten in einem Großprojekt, das weit in die Zukunft zeigen soll. Aber genau das macht bei der Arbeit Spaß, etwas für eine gute Zukunft gestalten zu können.

### In der Gegenwart geht es gerade wieder einmal um diverse Vorschläge, wie Stuttgart 21 konkret noch weiter "verbessert" werden könnte...

Thomas Bopp: ... bei einem Projekt mit diesen Dimensionen und Laufzeiten ist es sinnvoll, Ergänzungen und Verbesserungen zu diskutieren. Wir als Verband haben dabei immer den Standpunkt vertreten, Verbesserungen zu ermöglichen und mitzutragen, wenn die Finanzierungsvereinbarung und bestehende Verträge davon nicht berührt sind. Das dritte Gleis am Flughafen oder die Große Wendlinger Kurve sind nur zwei Beispiele. Und es sollte auch noch weitere Anpassungen geben, nämlich wie gesagt bei den Zulaufstrecken. Wir sehen Bedarf für ein fünftes und sechstes Gleis in Feuerbach und ein zusätzliches Gleis auf jenen Teilstücken, auf denen es wegen des Mischverkehrs Engpässe geben könnte. Zwischen Böblingen und Herrenberg beispielsweise oder im Remstal. Die Idee des Landesverkehrsministers, weitere Gleise im alten Kopfbahnhof zu integrieren, halten wir aber für gefährlich, weil sie in bestehende Verträge eingreift. Wir sehen auch keinerlei Bedarf, weder für den Fernverkehr und den Deutschlandtakt, noch für das S-Bahn-Netz. Ein ergänzender Sackbahnhof passt nicht mehr ins System.

### Seit 2007 an der Spitze des Verbands

Der 66-jährige Diplom-Ingenieur und Freie Architekt Thomas S. Bopp gehört seit 1994 der Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart an. Seit dem 1. Januar 2007 steht er dem Verband vor, 2009 und 2014 wurde er jeweils für weitere fünf Jahre wiedergewählt. Im September 2019 setzte er sich in der Regionalversammlung gegen seinen Konkurrenten André Reichel durch und wurde für weitere fünf Jahre gewählt. Er gehörte von 2008 bis 2011 dem Landtag von Baden-Württemberg an. Bopp ist verheiratet, hat zwei erwachsene Kinder und einen Enkel.



### IM BILDE





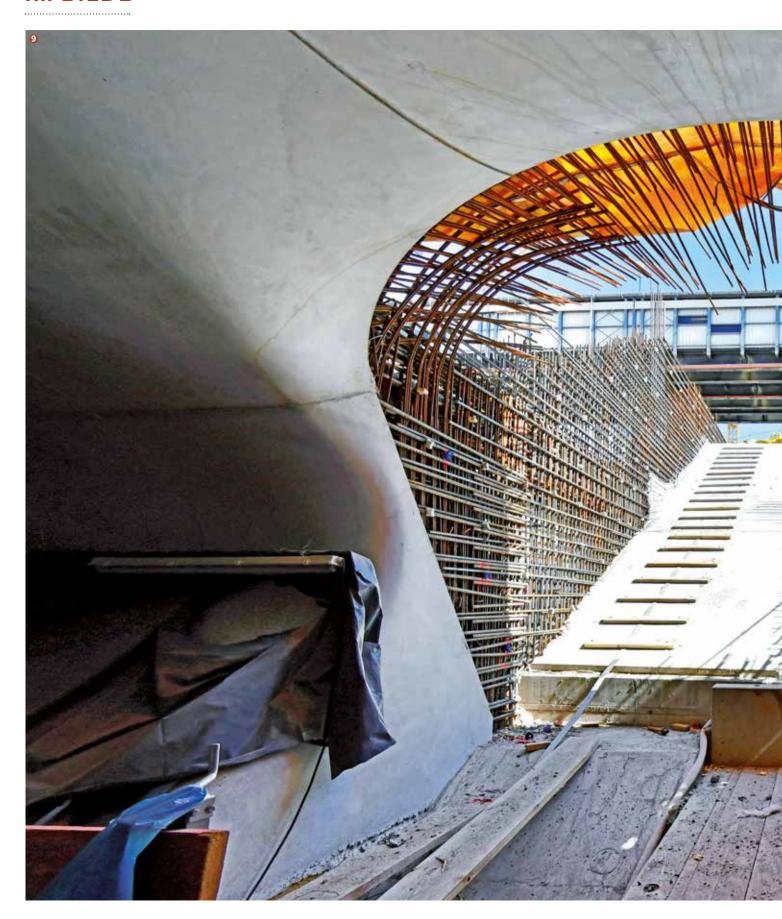


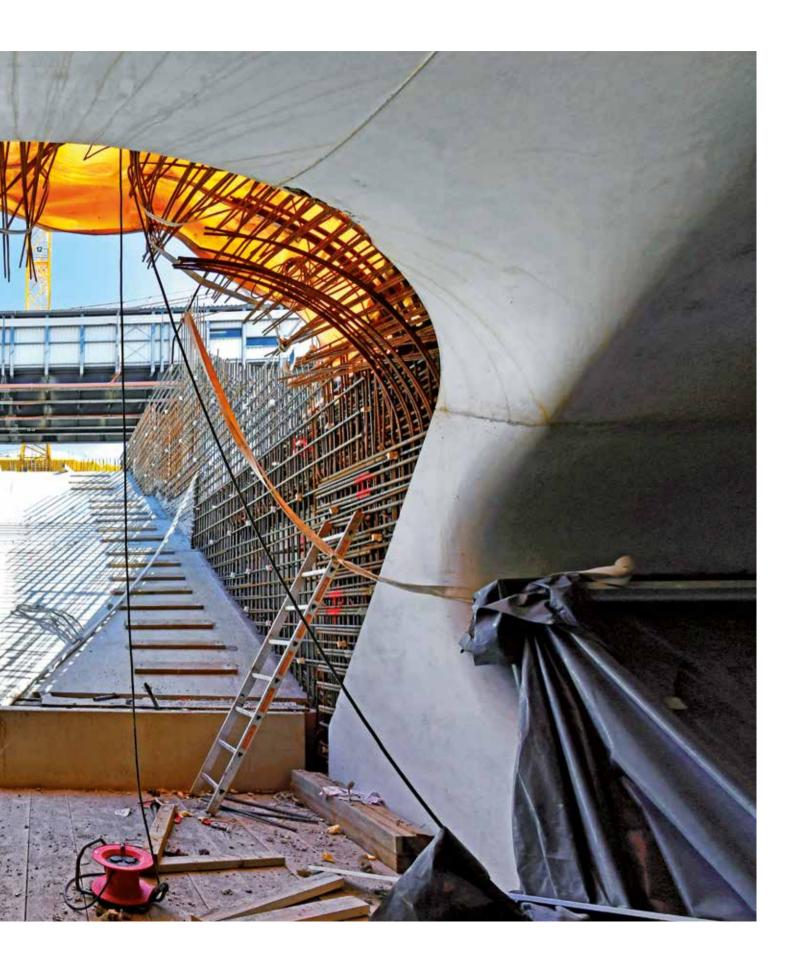


IM BILDE 15



### **IM BILDE**





### THEMA

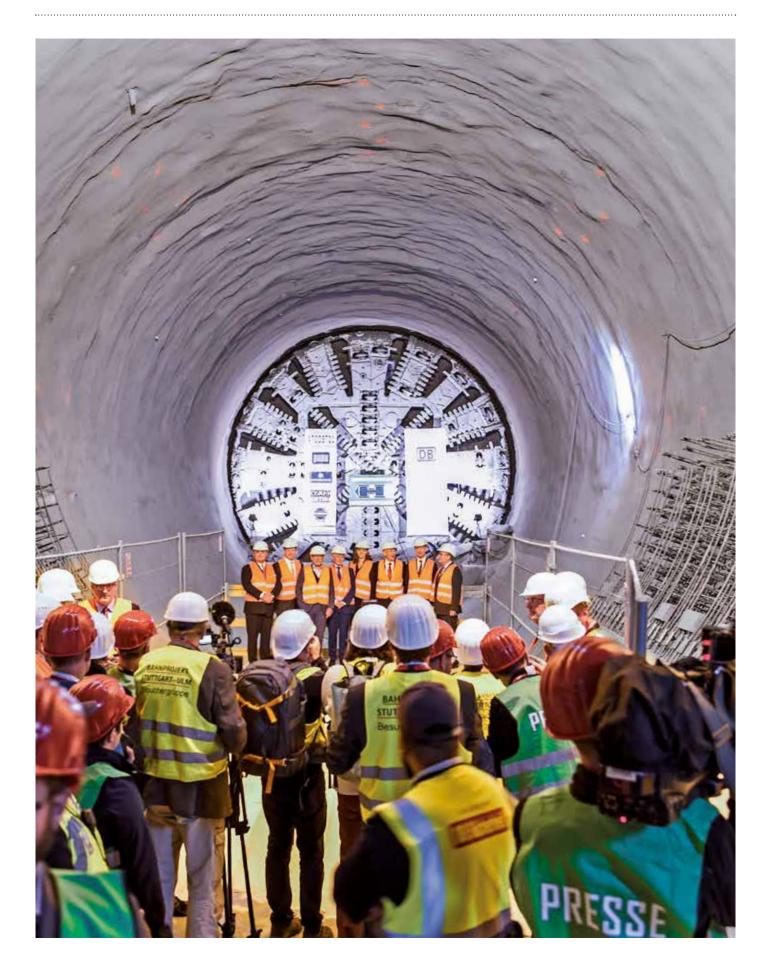
## "Ein Tunnel der Superlative"

Die Vortriebsmaschine "SUSE" hat ihre Arbeit im Fildertunnel erfolgreich beendet. Fünf Jahre hat es gedauert, die beiden je 9,5 Kilometer langen Röhren zwischen der Stuttgarter City und den Fildern zu graben. Zur Feier ist reichlich Prominenz zum Gratulieren gekommen. einer Art liebgewordener Gewohnheit entwickelt, die dennoch jedes Mal aufs Neue große Glücksgefühle und Emotionen hervorzurufen vermag. Eine Durchschlagsfeier ist schließlich immer etwas Einmaliges, auch im Wiederholungsfalle, was an diesem Nachmittag auch vor dem Tunnelportal auf den Fildern zu spüren ist. Es ist ein weiterer großer Moment für die Geschichtsbücher, der von zahlreichen Handykameras für immer festgehalten wird. Gefilmt von prominenten Ehrengästen und erfahrenen Mineuren gleichermaßen, die sich allesamt der Bedeutung des Augenblicks bewusst sind. "Mit dem heutigen Tag hat der Endspurt begonnen", sagt Richard Lutz, der es sich nicht hat nehmen lassen, an diesem Feiertag nach Stuttgart zu kommen.

Bevor der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG den beteiligten Mineuren, Planern und Ingenieuren zur getanen Arbeit gratulieren konnte, waren die Ehrengäste von einem Tusch der Bergkapelle Niederrhein und einem Film auf den Festakt eingestimmt worden, in dem der Tunnelbau immer wieder im Zeitrafferformat vorgeführt wurde. Im Sommer 2014 war mit dem Maschinenvortrieb begonnen worden. Während insgesamt vier Schildfahrten wurden die beiden jeweils 9,5 Kilometer langen Röhren des Fildertunnels aufgefahren. Zu den vielen anspruchsvollen Herausforderungen zählte allen voran das Wendemanöver der 120 Meter langen Tunnelvortriebsmaschine unter Tage, das im Spätsommer 2018 vollführt wurde, um die letzte Schildfahrt beginnen zu können. Herausfordernd waren zudem die wechselnden Bodenverhältnisse. So musste der Tunnel in einem aus geologischer Sicht besonders anspruchsvollen Abschnitt auf konventionelle Weise vorangetrieben werden, also mit Sprengungen und Spritzbeton. "Hier haben Bau- und Ingenieurskunst Außerordentliches geschaffen", so Bahnchef Lutz: "Ich danke allen Mineuren und Ingenieuren für ihre Arbeit am Tunnel."

in "Tunnel der Superlative", wie Lutz betonte, der als Scharnier zwischen Talkessel, Flughafen und Neubaustrecke ein wesentlicher Teil des Projekts sei. Deutschland brauche eine starke Schiene, so der Bahnchef. Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm leiste dazu einen wichtigen Beitrag. Es verbinde Metropolregionen in ganz Europa und sei zudem auch eine wichtige Voraussetzung für den Deutschlandtakt. Mit dem Durchbruch habe nun der Endspurt begonnen, so Lutz: "Jetzt müssen wir alle Energien bündeln, um dieses zukunftsweisende Projekt zum Abschluss zu bringen."

Wo bis vor Kurzem noch der Tunnelbaukoloss "SUSE" Stück für Stück sein Werk unter Tage verrichtete, werden in Zukunft die Hochgeschwindigkeitszüge der Bahn mit bis zu 250 Stundenkilometern Fahrgäste vom Stuttgarter THEMA 19





Durchgangsbahnhof hinauf zum Flughafen auf der Filderebene bringen und umgekehrt – und das in gerade einmal acht Minuten. Es gibt nicht viele Großstädte, in denen man derart schnell vom Airport mitten in die Innenstadt gelangt. Auch in Stuttgart dauert die Fahrt mit der S-Bahn bisher immerhin eine knappe halbe Stunde. Künftig wird die Verbindung dreimal so schnell sein.

### "Hier haben Bau- und Ingenieurskunst Außerordentliches geschaffen." Bahnchef Richard Lutz

n der künftigen Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und dem Flughafen auf den Fildern sieht Verkehrsminister Winfried Hermann dann auch einen der zentralen Abschnitte des Projekts. Entsprechend groß sei das Interesse, dass der Flughafenbahnhof bald fertig und auch der Regionalbahnhof Vaihingen realisiert werde, so der Grünenpolitiker. Er sei bekanntermaßen zwar kein "glühender Anhänger des Projekts", so der Landesverkehrsminister Hermann in seiner Grußrede. Gleichwohl sei seit 2011 die Handlungslinie der Regierung, alles zu tun, um das Projekt zu unterstützen. "Wir wollen, dass alles schnell fertig wird."

Genau das will freilich auch Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn, der in seinem Grußwort von einem "wichtigen Tag auf dem Weg zur Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart 21" sprach. Für Stuttgart seien zwei Dinge von elementarer Bedeutung. Zum einen müsse das Projekt optimalen Verkehr ermöglichen. Zum anderen dürften die städtebaulichen Ziele am Bahnhof nicht untergepflügt werden. Die Stadt habe ein großes Interesse daran, dass das Projekt zügig vorangehe, so Oberbürgermeister Kuhn, "denn wir wollen auf den frei werdenden Gleisflächen hinter dem Hauptbahnhof das neue Rosenstein-Quartier entstehen lassen." Er spreche den Mineuren daher ein großes Kompliment aus, so der Oberbürgermeister: "Sie haben mit großer Verantwortung schwere Arbeit im Tunnel geleistet, damit machen Sie den Weg frei für ein neues Stadtviertel."

Schwere Arbeit geleistet hat in den vergangenen Jahren insbesondere auch die Tunnelbohrmaschine "SUSE", von der sich die Mineure nach vielen gemeinsamen Metern durchaus auch ein wenig wehmütig verabschiedet haben. Die 120 Meter lange und 2.000 Tonnen schwere Megamaschine wird nun in ihre Einzelteile zerlegt, um zumindest teilweise an anderer Stelle wiederbelebt zu werden. Das einfamilienhausgroße Schneidrad wurde bereits für die Werkstatt abmontiert, und auch weitere Komponenten wie Antrieb, Hydraulik oder komplexe Elektroteile können nach intensiver Wartung und Aufbereitung in anderen Maschinen zum Einsatz kommen. Das sogenannte Remanufacturing ist laut Hersteller Herrenknecht der Königsweg, den Wert dieser Komponenten zu bewahren. Geprüft und aufbereitet seien die neuen Teilen gleichwertig. Das Vorgehen schone die Ressourcen, den Kohlenstoffdioxid-Ausstoß und damit die Umweltbilanz eines Projektes.

Rund 110 der insgesamt 120 Tunnelkilometer im Bahnprojekt Stuttgart–Ulm sind mit der Vollendung des Fildertunnels nun bereits vorgetrieben, was auch in Brüssel mit großem Interesse und einigem Enthusiasmus verfolgt wird. Im Fildertunnel würden lokale, regionale, nationale und europäische Interessen aufeinandertreffen, betont Herald Ruijters von der EU-Kommission, der an diesem "wunderschönen Tag", wie er sagt, nach Stuttgart gekommen sei, um die europäische Dimension des Projekts zu würdigen.

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm sei der EU genauso wichtig wie ein Brennerbasistunnel oder die neue Strecke zwischen Lyon und Turin. Mobilität müsse einen Wandel über alle Verkehrsträger hinweg vollziehen, genau dafür stehe das Projekt, das die Europäische Union daher gerne mitfinanziere, so der Europapolitiker aus den Niederlanden, der in der Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission für die Transeuropäischen Verkehrsnetze zuständig ist: "Wir fördern damit den Ausbau einer wichtigen europäischen Verbindung."

www.be-zug.de/fildertunnel

THEMA 21











## "Viele Menschen faszinieren"

Seit August 2019 ist Bernhard Bauer im Amt als Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Im Interview spricht er über die neue Ausstellung – und macht deutlich, dass es sein Ziel ist, eine neue Begeisterung für das Bahnprojekt zu wecken. Herr Bauer, Sie waren früher als Handballtorwart in der Bundesliga aktiv. Können Sie notfalls auch den Regisseur im Rückraum geben, der mit den S21-Partnern aus der Politik am Kreis passtechnisch bestens harmoniert?

Bernhard Bauer: Ein Torwart wehrt im Handball nicht nur Bälle ab, sondern eröffnet auch das Spiel und kann auch den entscheidenden Pass geben. Im Übrigen kann man auch im Handball nur gemeinsam erfolgreich sein. So interpretiere ich dieses Spiel und so sehe ich meine neue Rolle hier an der Spitze des Vereins.

### Manchmal braucht es freilich auch den Verteidiger – das Projekt hat ja nicht nur Freunde.

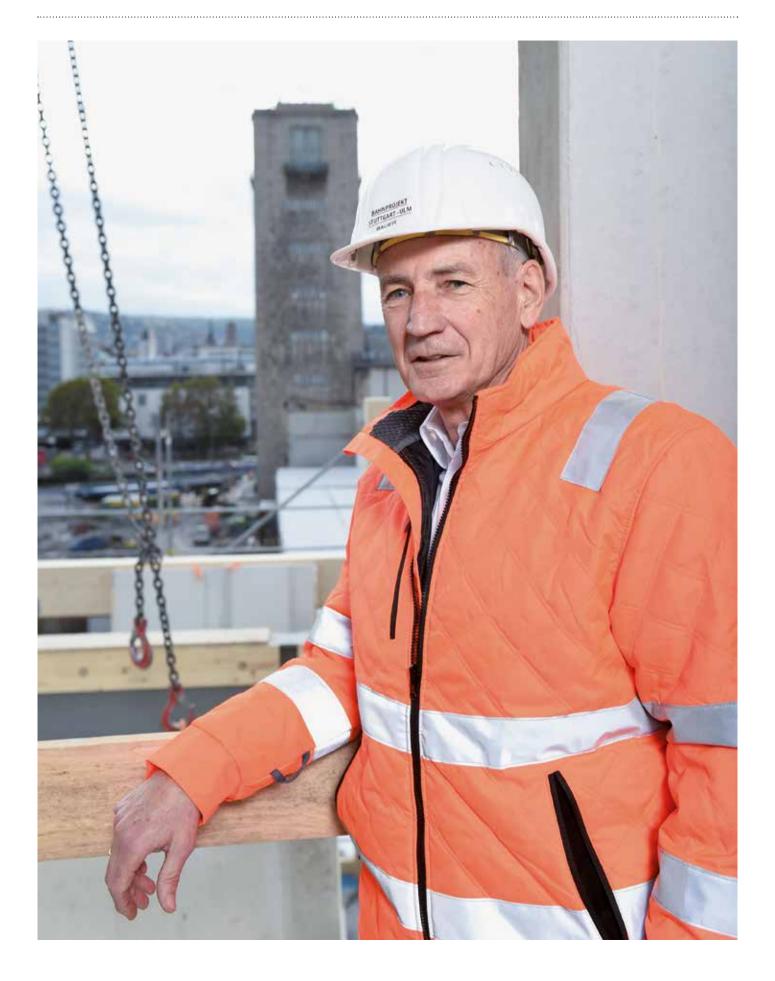
Bernhard Bauer: Wir kümmern uns als Verein um beide – um jene, die unsere Freunde sind, und auch um jene, die uns kritischer gegenüberstehen. Damit ist auch schon eine Aufgabe des Vereinsvorsitzenden gestreift: es geht vor allem darum, zu moderieren. Und es geht darum, zu koordinieren und dieses Projekt in seiner ganzen Faszination darzustellen, ohne dabei zu verschweigen, dass es auch Themen gibt, die auf dem Weg zur Fertigstellung durchaus herausfordernd sind. Für jene, die bauen, wie für jene, die davon betroffen sind. Dabei hat das Team des Vereins in der Vergangenheit schon sehr gute Arbeit geleistet. Darauf lässt sich aufbauen.

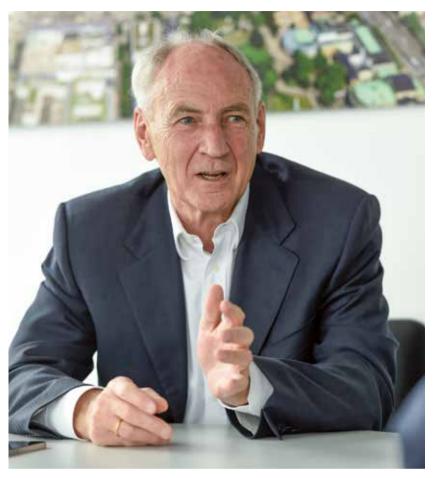
### Wie bewerten Sie das Verhältnis unter den S21-Partnern? Gibt es Neuerungen unter Ihrer Regie?

Bernhard Bauer: Zunächst einmal ist es wichtig, das Bewährte zu erhalten. Das tun wir. Ich kenne das Kommunikationsbüro fast seit den Anfängen, meine Vorgänger in diesem Amt haben viel geleistet und den Schwerpunkt auf die direkte Kommunikation gelegt. Wir müssen das Rad deshalb hier nicht komplett neu erfinden. Ich möchte das Projekt in Zukunft allerdings noch greifbarer und besser erlebbar machen. Nehmen Sie beispielsweise die Diskussion über die Bahnsteigneigung, die vor einiger Zeit aufkam. Dabei hat so mancher Kritiker die Situation als gefährlich beschrieben. Das hat Ängste in der Bevölkerung geschürt. Wenn man allerdings das erste Mal selbst auf der Baustelle ist und nicht nur vom Hörensagen geleitet wird, wenn man direkt vor Ort den neuen Bahnsteig sieht, dann wird man feststellen, dass hier keine Kinderwägen davonrollen und auch sonst keine Gefahren bestehen. Viele kritisch betrachtete Themen lassen sich bei genauem Hinsehen anschaulich machen und aus der Welt schaffen. Darin sehe ich eine zentrale Aufgabe.

Sie haben einst als Landesbeamter aktiv an der Schlichtung mitgewirkt und kennen das Projekt, das als nicht leicht zu managen gilt, seit vielen Jahren. Was hat Sie am Ende bewogen, dieses doch recht schwierige Amt anzutreten?

Bernhard Bauer: Ich kenne dieses Projekt seit den Anfängen der Planung in den späten Achtzigern. In der





Schlichtung habe ich viele Facetten im Für und Wider kennengelernt und bin nach wie vor von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke fasziniert. Was mich davon überzeugt, ist, dass dieses Projekt nicht nur für Stuttgart, sondern für die ganze Republik ein Gewinn ist, weil wir hier ein Projekt der kurzen Wege verwirklichen. Das ist für den Kunden wichtig und die Infrastruktur ist die Grundlage für kurze Verbindungen ohne Umstiege. Bahnfahren wird dadurch wesentlich attraktiver. Wir werden viele Menschen zum Umsteigen vom Auto auf die Bahn bringen, denn die Vorteile werden für sich sprechen. Wenn ich künftig von Stuttgart nach Ulm kaum mehr als 30 Minuten brauche, dann ist das kürzer als eine Fahrt von den erweiterten Stuttgarter Außenbezirken in die City. Das wird sich herumsprechen und zur Änderung von Gewohnheiten führen. Kurze Wege wird es aber auch in der baden-württembergischen Landeshauptstadt selbst geben. In Stuttgart entstehen ganz neue Wohnflächen mitten im Zentrum. Das ist klimafreundlich, weil man nicht auf der grünen Wiese in den Randgebieten der Stadt bauen muss und damit Pendlerverkehr produziert. In Summe ist dieses Projekt zukunftsgerichtet, es ist ein ökologisches Projekt und es ist ein Projekt, das alle Unterstützung verdient. Genau deshalb bin ich hier und mache diese Arbeit.

### Ökologie ist in Zeiten, in denen alle von Klimawandel reden, ein geflügeltes Wort. Haben Sie es deshalb benutzt?

Bernhard Bauer: Nein, ich habe es benutzt, weil dieses Projekt wirklich ökologisch ausgerichtet ist. Wenn Menschen vom Auto auf die mit Ökostrom fahrende Bahn umsteigen, trägt das zur Reduzierung von Schadstoffen in der Luft bei. Zudem können mehr Menschen durch das Projekt genau dort wohnen, wo sie arbeiten. Innenentwicklung statt Außenentwicklung. Würden diese Flächen in der City nicht frei durch Stuttgart 21, müssten im gleichen Umfang auf der grünen Wiese rund 60 Hektar überbaut werden. Nebenbei ist es möglich, mitten in Stuttgart beim Bauen neue ökologische Standards zu setzen. Jene, die in die neuen Häuser einziehen, können zu Fuß zur Arbeit in die City gehen, das Rad nehmen oder die S-Bahn. Ökologisch ist auch, dass wir durch das Fahren der Züge unter der Erde weniger Lärm in der Stadt haben, dass wir mehr Grünflächen haben werden, wenn der Rosensteinpark nach dem Wegfall der oberirdischen Gleise um 20 Hektar erweitert wird. Dieses Projekt ist durch und durch ökologisch.

Gut gesprochen. Kennen Sie eigentlich den Elevator-Check?

Bernhard Bauer: Nein, helfen Sie mir auf die Sprünge.

Es geht darum, innerhalb einer nur wenige Sekunden währenden Aufzugfahrt für etwas zu werben, auf dass der Mitfahrer im Aufzug nachhaltig von den Argumenten überzeugt wird. Nennen Sie doch mal die Kernargumente für den neuen Bahnknoten im Aufzugtempo.

Bernhard Bauer: Nach 170 Jahren wird die Bahninfrastruktur erneuert, schnelle und direkte Verbindungen von Knoten zu Knoten, attraktive Mobilität, weniger Lärm, leistungsfähiger Schienenverkehr für die Zukunft, Schaffung von Wohnraum in der City, kurze Wege, mehr Grünflächen, Reduzierung der Luftbelastung. Nachhaltige Mobilität im besten Sinne...

### ... gerade ist die Aufzugtüre aufgegangen...

Bernhard Bauer: ... das trifft sich gut, denn ich bin das Wichtigste losgeworden...

### ... was hätten Sie noch gerne angefügt?

Bernhard Bauer: Ich würde gerne noch ein bisschen stärker auf das neue Rosenstein-Quartier eingehen, das ein Modellviertel mit 7.500 Wohnungen werden kann. Ein ökologisches, urbanes, lebendiges Stadtquartier, das europaweit zum Vorbild für neue Wohnformen dienen könnte. Dies ist wirklich eine einmalige Chance für die Stadt Stuttgart, die sich als Eigentümerin der Flächen in der besonderen Situation befindet, selbst gestalten zu können. Nach allem, was man bisher vernehmen kann – es hat ja ein Wettbewerb stattgefunden – wird hier ein tolles Leuchtturmprojekt entstehen.

Leider ist das, was bisher neben und um den Stuttgarter Hauptbahnhof entstanden ist, nicht dazu angetan, in Jubelarien zu verfallen. Können Sie verstehen, dass da manche Leute skeptisch sind und sagen, da wird bestimmt wieder reichlich grauer Beton verbaut?

Bernhard Bauer: Ich kann das gut verstehen. Das Europaviertel halte ich offen gestanden für eine vertane Chance. Das soll und darf sich nicht wiederholen. Dieses Thema hat der Oberbürgermeister Fritz Kuhn mit seiner Mannschaft allerdings sehr gut im Blick. Da können Sie sicher sein. Es wird ein beispielhaftes Quartier entwickelt.

Tue Gutes und rede darüber – leider gibt es derzeit kein Schaufenster für das Projekt. Das Turmforum ist schon seit einiger Zeit geschlossen. Wann wird die neue Schau eröffnet und was erwartet den Besucher?

Bernhard Bauer: Es ist in der Tat schade, dass wir eine Übergangszeit haben, in der es keine Ausstellung gibt. Stand heute werden wir das neue Schaufenster im kommenden Frühjahr direkt neben der Baustelle eröffnen. Zugleich gibt uns der Umzug die Chance, etwas Neues zu machen. Ende März wird die neue Ausstellung eröffnet. Wir werden dort die Erfahrungen aus dem Turmforum mitnehmend neue interaktive Elemente präsentieren, die für die Besucher interessant sind und das Projekt in einer neuen Dimension erlebbar machen. Zudem ermöglichen wir es unseren Partnern, ihre Themen und Akzente zu setzen, sodass es ein rundes Bild gibt. Dazu gehören S-Bahn-Verbindungen, die digitale Signaltechnik ETCS, die Geschichte des Projekts, die Entwicklung des neuen Rosenstein-Quartiers. Das wird eine besondere Ausstellung, die Besucher können sich darauf freuen.

Hat auch der Widerstand gegen das Projekt einen Platz?

Bernhard Bauer: Ja, das hatte er bisher und wird er wieder haben! Zur Geschichte dieses Projekts gehört auch der

haben! Zur Geschichte dieses Projekts gehört auch der Widerstand gegen Stuttgart 21.

Ihr Vorgänger Georg Brunnhuber hat zuletzt beklagt, dass die finanzielle Sicherung des Vereins nicht geklärt sei. Sind Sie da weitergekommen?

Bernhard Bauer: In der Zwischenzeit habe ich viele Gespräche geführt. Es gibt die begründete Hoffnung, dass wir in naher Zukunft einen Haushaltsplan vorlegen können, der die nötige Planungssicherheit ermöglicht.

### Was sind Ihre Ziele für die nächsten Jahre?

Bernhard Bauer: Wir wollen die Menschen über dieses besondere Projekt nicht nur informieren, sondern möglichst viele davon auch begeistern. Es ist mein ganz persönliches Ziel, eine neue Begeisterung für dieses herausragende Infrastrukturprojekt zu wecken. Ich bin mir sicher, dass Stuttgart 21 und die Neubaustrecke sehr viele Menschen faszinieren werden, vor allem dann, wenn die Bauarbeiten vorbei sind und der Betrieb

startet. Ähnlich war das auch bei der Messe, gegen die es viele Demonstrationen gegeben hat. Heute redet niemand mehr davon und alle pendeln begeistert zur CMT. Es wird auch bei Stuttgart 21 der Tag kommen, an dem die Leute im Rückblick gesehen die weisen Entscheidungen derer loben werden, die dieses zukunftsträchtige Projekt auf die Schiene gebracht haben.

www.be-zug.de/bernhardbauer



### **Zur Person**

Bernhard Bauer, ehemaliger Ministerialdirektor im Umweltund Verkehrsministerium des Landes, ist seit August 2019 Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und damit Nachfolger von Georg Brunnhuber, der das Amt fast fünf Jahre bekleidet hat. Bernhard Bauer, gebürtiger Neckarsulmer, gilt seit vielen Jahren als ausgewiesener Kenner des Projekts. Als Amtschef wirkte er im Ministerium für Soziales und im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und erlebte in dieser Funktion die Hochphase der Auseinandersetzung und der Schlichtung. Mit dem Regierungswechsel zur grün-roten Koalition in Baden-Württemberg schied Bernhard Bauer im Jahr 2011 aus. Er gehört dem sechsköpfigen Beirat der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH an, die für die Realisierung des Bahnprojekts zuständig ist. Der passionierte Handballer – unter anderem stand er zwei Spielzeiten lang beim damaligen Bundesligisten Frisch Auf Göppingen im Tor – war sechs Jahre lang Präsident des Handballverbandes Württemberg sowie zwischen 2013 und 2015 auch Präsident des Deutschen Handballbundes.

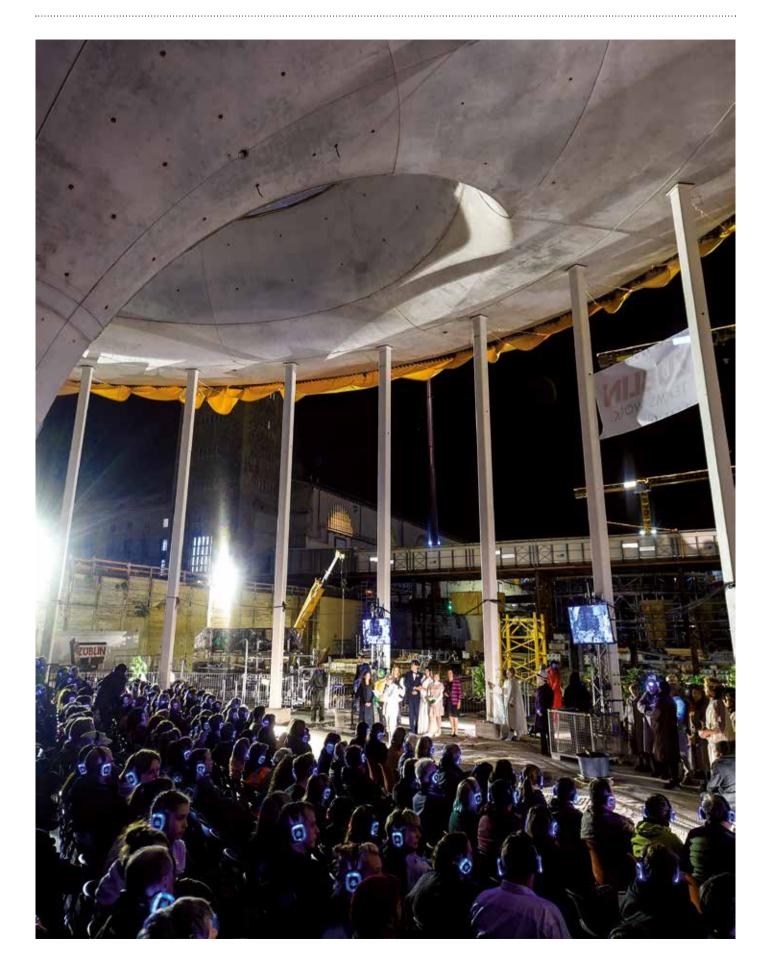
## Bühne frei auf der Baustelle

Vier Abende lang ist die Baustelle am Schlossgarten zu einem Konzerthaus der besonderen Art geworden. Wo in naher Zukunft Züge verkehren werden, haben Künstler unter der Regie des Sängers, Autors und Theatermachers Schorsch Kamerun ihre ganz eigenen Utopien vorgeführt.

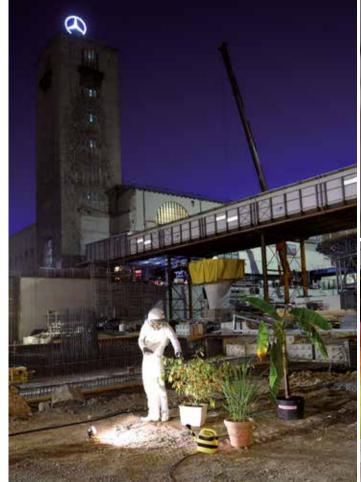
in solches Bühnenbild hat die Stadt noch nicht gesehen. Unter einer der zwölf Meter hohen Kelchstützen, die später einmal das futuristische Dach des neuen Bahnhofs bilden, hat sich das Ensemble der Stuttgarter Philharmoniker versammelt. Unter einer zweiten Kelchstütze haben die Zuschauer Platz genommen, mit grauen Wolldecken auf den Knien und blau leuchtenden Kopfhörern an den Ohren. Das Baustellengelände im Mittleren Schlossgarten ist an diesem kühlen Herbstabend ein kolossaler Vergnügungspark, in dem man nicht weiß, wohin man zuerst schauen soll. Ein Trupp von Gärtnern schleppt unentwegt Zitronenbäumchen herbei, in einem weißen Zelt sitzen Stadtplaner über Karten, über eine Bautreppe steigt ein vielköpfiger Chor nach unten, eine Opernsängerin verwandelt sich in einen Schmetterling, ein Astronaut erzählt vom Immerweiterso. Es gibt einen aufblasbaren Regenbogen, Plastikgiraffen und Palmen, unter denen es sich Menschen in Liegestühlen gemütlich gemacht haben.

Mittendrin wirbelt der Punksänger und Performance-künstler Schorsch Kamerun, der Erfinder des Projekts "Motor City Super Stuttgart". Der Initiator und Ideengeber nennt seine Aufführung "Dystopie-Sinfonie", eine fiktionale Erzählung, rundum verpackt in ein Musiktheater. Ein Großteil der Texte und Lieder stammen aus der Feder von Schorsch Kamerun, sind Stücke seiner Band, der Goldenen Zitronen, die er für die Stuttgarter Großstadtsinfonie teilweise umgedeutet und umgeschrieben hat. Es gehe ihm darum, Widersprüche aufzugreifen, den vermeintlichen Entwicklungszwang und den offenbar unerschütterlichen Wachstumsglauben zu thematisieren, sagt er. "All das lässt sich an einem Ort wie dieser Großbaustelle im Herzen der Stadt wunderbar besprechen."

usgewählt hat Kamerun diesen ungewöhnlichen AKunstort, weil das Stuttgarter Kulturamt vor knapp zwei Jahren bei dem 56-jährigen Musiker und Theatermann angefragt hatte, ob er nicht ein freies Projekt über Stuttgarts Baustellen realisieren und sich bewerben will um Gelder des neu eingerichteten Fonds "Kunst im öffentlichen Raum". Zusammen mit der Dramaturgin Hannah Jacob ging es dann zunächst darum, Förderanträge zu stellen, Mitstreiter und Unterstützer zu finden. Man habe peu à peu eine Projektstruktur entwickelt, viele Gespräche im Vorfeld geführt, zahlreiche Akteure gefragt, Anfragen an verschiedene Institutionen verschickt und sie zum Mitmachen und Mitfinanzieren eingeladen, erzählt Hannah Jacob, die als freie Dramaturgin arbeitet und am Theater Rampe gastiert hat. Trotz des emotional eher aufgeladenen Themas sei die Idee sehr positiv aufgenommen worden, auch bei den zivilgesellschaftlichen Initiativen, den Vereinen aus der Protestkultur und den vielen Laiendarstellern, die als verkleidete Superentdecker, Zufallsbegrüner und











Katastrophentouristen über die Baustelle wanderten, so die Dramaturgin: "Viele der Mitwirkenden waren fast dankbar, dass sie die Baugrube auf diese Art und Weise sozusagen einnehmen durften", betont sie.

eben den Stuttgarter Philharmonikern haben sich an dem von der Stadt Stuttgart und dem Wissenschaftsministerium geförderten Projekt auch die Staatsoper und das Schauspiel Stuttgart, die Akademie Schloss Solitude, die Internationale Bauausstellung 2027, das Theater Rampe, CAMPUS GEGENWART/HMDK Stuttgart, das Rohrer-Lied-Ensemble, der Verein Chloroplast Stuttgart, der Bürgerchor Stuttgart e.V., die Merz Akademie und der Verein InterAKT Initiative beteiligt. Hinter dieser Initiative, die junge Künstler aus allen Sparten zusammenbringen will, steht unter anderem die Sängerin und Dirigentin Viktoriia Vitrenko. An solch einem Ort ein Orchester zu dirigieren und Teil der Aufführung zu sein, sei etwas ganz besonderes gewesen, sagt die 29-Jährige, die 2017 an der Staatlichen Hochschule für Musik und Darstellende Kunst in Stuttgart die beiden Studiengänge Chordirigieren und Gesang abgeschlossen hat und seither als freie Dirigentin, Chorleiterin und Sängerin arbeitet. Als gebürtige Ukrainerin kenne sie sich aus mit Umbrüchen und gesellschaftlichen Konflikten, sagt sie: "Die Kraft der Kunst ermöglicht in solchen Situationen einen anderen Blick auf die Dinge, einen Perspektivwechsel, der eine andere Sichtweise ermöglicht."

er künstlerische Schwerpunkt der Sängerin und Dirigentin, die vor knapp zehn Jahren in Kiew das zwischenzeitlich sehr populäre Frauenensemble "Making waves" gründete, liegt im Bereich der zeitgenössischen Musik. Die Baustellensinfonie im Stuttgarter Schlossgarten, ein wilder Genremix aus Punkklängen, neuer Musik und klassischen Arien, war ganz nach ihrem Geschmack. "Alle beteiligten Künstler haben viel Engagement und Mut gezeigt", sagt Viktoriia Vitrenko. Beeindruckt haben sie zudem auch die vielen guten Begegnungen auf der Baustelle und die tolerante Haltung aller Beteiligten, insbesondere auch der vielen Zuschauer. "Alle sind immer freundlich und friedlich auseinander gegangen. Egal in welcher Weise und in welcher Rolle sie diesen Ort betreten hatten", sagt sie. Zusammen mit ihrem Verein InterAKT Initiative will die Künstlerin nun für die Zukunft nach weiteren solchen Orten suchen, um diese zu bespielen und zugänglich zu machen. "Das Projekt war zwar in vielerlei Hinsicht sehr herausfordernd, wir haben aber wundervolle Erfahrungen gemacht und können vieles mitnehmen", sagt sie.

Jede der vier Vorstellungen unter den Kelchstützen im Schlossgarten war mit jeweils 200 Zuschauern ausverkauft – ein Erfolg auch für die Bahn, die das außergewöhnliche Gastspiel erst ermöglicht und dem Regisseur





hat. Ohnehin ist es Schorsch Kamerun bei allem nicht darum gegangen, "das Projekt möglichst schlechtzumachen oder auch das Gegenteil", wie er sagt. Er denke nicht in Kategorien wie Gegner oder Befürworter und er habe auch keinen neuen Faktencheck veranstalten wollen. Der Antrieb sei vielmehr die Idee gewesen, Denkanstöße zu geben und eine etwas anders geartete Diskussion in Gang setzen. Über die Grenzen des Wachstums beispielsweise, die seiner Meinung nach längst erreicht sind. Über dieses Thema hat sich der Rebell aus Hamburg vor Jahren auch schon einmal mit dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann in dessen Amtssitz unterhalten, das Magazin der Süddeutschen Zeitung hatte die beiden zu einem "Streitgespräch" zusammengebracht. Mit diesen Ideen könne man eben keine Politik machen, und es sei auch nicht die Aufgabe der Politik, Menschen glücklich zu machen, habe Kretschmann da-

mals gesagt, so Schorsch Kamerun. "Politik muss offen-

bar am unerschütterlichen Wachstumsglauben festhal-

ten", sagt er, "die Kunst muss das aber nicht."

trotz grundsätzlich unterschiedlicher Ansichten über die

Sinnhaftigkeit von Großprojekten freie Hand gelassen

Dramaturgin Hannah Jacob (links) und Theatermacher Schorsch Kamerun

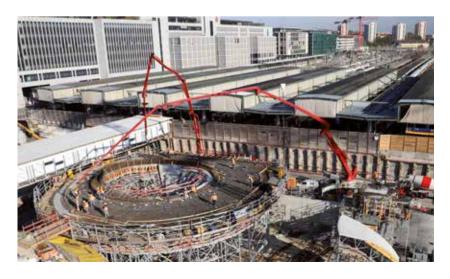
### **KURZ NOTIERT**

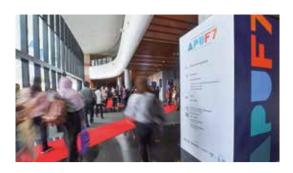
### **Durchschlag am Albvorlandtunnel**

Mit einer Feierstunde ist in Wendlingen am Neckar der letzte Tunnel der neuen ICE-Trasse nach Ulm durchgeschlagen worden. Mit dem Ende des Maschinenvortriebs beim Bau des Albvorlandtunnels sind die beiden Röhren des letzten großen Tunnels auf der Neubaustrecke erfolgreich vorgetrieben. Nahezu abgeschlossen ist damit gleichsam der Tunnelvortrieb der Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm mit einer Gesamtlänge von fast 61 Kilometern. "Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm im Fernverkehr wird auf rund eine halbe Stunde fast halbiert", sagte Thorsten Krenz, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für Baden-Württemberg, beim Festakt im Oktober. "Diesem Ziel sind wir heute einen großen Schritt näher gekommen." Der Landesverkehrsminister Winfried Hermann bezeichnete die Neubaustrecke und die verkürzte Fahrtzeit als "eine Einladung an die Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umsteigen". Der mehr als acht Kilometer lange Albvorlandtunnel gehört künftig zu den zehn längsten Eisenbahntunneln in Deutschland. Er besteht aus zwei eingleisigen Röhren, die alle 500 Meter mit Querschlägen verbunden werden. Insgesamt haben annähernd 600 Bauarbeiter und rund 80 Ingenieure, Geologen und Kaufleute am Projekt gearbeitet. Dewww.be-zug.de/albvorland

### Der fünfte Kelch ist in Beton gegossen

Ende Oktober ist die fünfte Kelchstütze des Stuttgarter Hauptbahnhofs erfolgreich betoniert worden. Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH kommt beim Bau des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs sichtbar voran. Insgesamt werden 28 Kelchstützen das Dach der Bahnsteighalle bilden. Die Kelchstütze befindet sich zwischen den Fußgängerstegen, die den Bonatzbau mit dem derzeitigen Bahnsteigbereich verbinden. Die Arbeiten waren also für Bahnreisende und Besucher des Hauptbahnhofs aus nächster Nähe zu verfolgen. Während gut zehn Stunden wurden in rund 100 Fuhren circa 700 Kubikmeter Beton geliefert. Betoniert wurde die sechs Meter hohe Kelchblüte. Dieser obere Teil der Kelchstütze ruht auf dem ebenso hohen Kelchfuß, der bereits im Lauf des Jahres gefertigt worden ist. Um zu Beginn einer jeden Kelchbetonage eine optimale Verdichtung des Materials zu gewährleisten, kommt zunächst immer nur eine von zwei Betonpumpen zum Einsatz. Bei dem jetzt vollständig hergestellten dreidimensional gekrümmten Bauteil handelt es sich um einen sogenannten Randkelch. Randkelche gehen jeweils unmittelbar in die Wand des Bahnhofstrogs über. Der Blütenkranz, die sogenannte Hutze für die Einfassung der markanten Lichtaugen, wird planmäßig erst später betoniert. Die Betonage des nächsten Kelchs ist noch für diese Jahr geplant. www.be-zug.de/kelchstuetzen





## Das Projekt Stuttgart 21 sorgt für Interesse in Malaysia

Alle vier Jahre findet in Malaysia das Asia-Pacific Urban Forum (APUF) statt. Ein Thema in diesem Jahr in Penang: Stuttgart 21. Die Konferenz mobilisierte rund 7.000 Teilnehmer und brachte eine Vielzahl von Städten. Fachrednern und Vordenkern zusammen, die die städtische Zukunft der Regionen gestalten. Das Forum gilt als das größte Treffen städtischer Akteure, an dem Entscheidungsträger aus lokalen und nationalen Regierungen, aus Finanzinstitutionen, der Zivilgesellschaft, der Wissenschaft und dem Privatsektor teilnehmen. Es ging darum, innovative Lösungen zu diskutieren, gemeinsame Maßnahmen und Ziele zu ermitteln und wirksame Partnerschaften zur Erreichung einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu stärken. In diesem Jahr wirkte der Verband Region Stuttgart im Rahmen eines EU-geförderten Projekts an der Tagung mit. Das Programm ist Teil einer langfristigen Strategie der EU, eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung zwischen der EU und Asien zu fördern. Neben der Region Stuttgart nahmen daher noch die europäischen Städte Barcelona, Hamburg und Rom teil, die sich ebenso auf der Ausstellung präsentierten. Die europäischen Städte haben durch interaktive Visualisierungen ihre Aktivitäten zum Thema Smart City präsentiert. Der Verband Region Stuttgart konzentrierte sich auf die Aktivitäten im Bereich "smart Mobility" und stellte in diesem Rahmen auch das Projekt Stuttgart 21 vor, das auf diese Weise über das Asia-Pacific Urban Forum einem breiten internationalen Publikum bekannt gemacht werden konnte. Die Besucher interessierten sich vor allem für die verkehrlichen Verbesserungen durch das Infrastrukturprojekt in der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Bessere Erreichbarkeiten, kürzere Fahrzeiten und eine Entlastung der Straßen empfanden die Besucher als große Vorteile. Durch den Bau der ersten Metrolinie in Jakarta soll genau dies auch in Indonesiens Hauptstadt erreicht werden. Da auch die Städte im asiatisch-pazifischen Raum dicht besiedelt und freie Flächen im Stadtkern Mangelware sind, weckten die urbanen Entwicklungsmöglichkeiten, die durch die frei werdenden Flächen direkt im Stuttgarter Stadtzentrum entstehen, ebenso großes Interesse bei den Besuchern. Daneben lobten die Besucher das Informationsangebot für die Bürger. Die Virtual Reality Filme sowie das 3D-Modell des zukünftigen Hauptbahnhofs gaben einen anschaulichen und realitätsgetreuen Einblick in die derzeitigen Bauarbeiten sowie in die Vorteile des neuen Bahnhofs.

### **PERSÖNLICH**



Sorgt dafür, dass
Termine und Kosten
eingehalten werden
Ruben Mohrs, 32, Geologe
und Projektingenieur
Tunnelbau

# Was macht eigentlich ... Herr Mohrs?

#### Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Zu meinem Einsatzgebiet gehören alle Tunnelbauwerke und Abschnitte des Albvorlandtunnels, die auf konventionelle Weise vorangetrieben werden. Dazu zählen unter anderem die Kleine Wendlinger Kurve und die sogenannte Güterzuganbindung unter der Autobahn. Als Projektingenieur muss ich dafür sorgen, dass die ausführenden Baufirmen diese Tunnel genauso bauen und bauen können, wie es in den Plänen vorgesehen ist. Dazu gehört beispielsweise die Überwachung von Terminen, Qualität und Kosten. Unsere Aufgabe ist zudem, sich ständig mit allen beteiligten Akteuren abzustimmen, etwa auch mit den Behörden wie dem zuständigen Regierungspräsidium.

### Wie ist der Stand der Dinge?

Wir sind schon sehr weit am Albvorlandtunnel. Die beiden über acht Kilometer langen Tunnelröhren zwischen Kirchheim und Wendlingen, die ja mit Tunnelbohrmaschinen vorgetrieben wurden, sind im Herbst fertig geworden. Vor Kurzem konnten wir nun auch bei der Güterzuganbindung unter der Autobahn A8 den Durchschlag feiern. Der Tunnel ist zwar nur 170 Meter lang, ihn zu bauen war aber umso anspruchsvoller.

### Wo lag die Herausforderung?

Der Tunnel verläuft teilweise nur knapp drei Meter unter der Fahrbahn der A8. Das ist immerhin die Autobahn, die mit über 100.000 Fahrzeugen am Tag zu den meist befahrenen Fernverkehrsstraßen in Deutschland zählt. Entsprechend hoch waren die Sicherheitsvorkehrungen, die wir treffen mussten. Zum einen haben wir das Innere des Tunnels mit einem doppelten Rohrschirm gesichert, zudem wurde ein ausgeklügeltes Monitoringsystem aufgebaut, das jede noch so kleine Senkung registriert und sofort Alarm geschlagen hätte.

### Hat es tatsächlich Alarmmeldungen gegeben, auf die Sie reagieren mussten?

Das System, das sehr engmaschig kontrolliert, hat uns in einigen Fällen auch mitten in der Nacht alarmiert. Zum Glück handelte es sich aber um Fehlmessungen oder ganz geringe Bewegungen im unkritischen Bereich. Die Autofahrer haben im Grunde nichts von den Tunnelarbeiten unter der Autobahn mitbekommen, abgesehen von einem Schild am Seitenstreifen mit dem Hinweis: "Arbeiten unter der Fahrbahn".

### Ein Großteil Ihrer Arbeit muss über Tage erledigt werden. Als studierter Geologe sind Sie aber vermutlich auch gerne unter der Erde – oder?

Absolut! Der Tunnelbau auf konventionelle Weise, bei dem noch richtig gegraben wird, ist für Geologen die liebste Spielwiese. Da kann man den Berg noch richtig sehen und die Änderungen in den Formationen, auf die man reagieren muss. Darin liegt für mich die eigentliche Kunst des Tunnelbaus.



INNOVATIV. EINZIGARTIG. BEEINDRUCKEND. Erleben Sie Bautechnik und Baumaschinen rund um Heilige Drei Könige auf Stuttgarts bekanntester Baustelle hautnah. An den Tagen der offenen Baustelle sind die Baustelle des zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs, die anschließenden Tunnelröhren sowie das neue Stuttgarter Wahrzeichen – die Kelchstütze – zum Greifen nah. Ein Tag 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

















