

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



THEMA

Vom Bahnhofsturm an die Baugrube:
eine Ausstellung zieht um SEITE 18

REPORTAGE Der Nordkopf des zukünftigen Hauptbahnhofs SEITE 4

INTERVIEW Staatssekretär Bilger über Großprojekte und Stuttgart 21 SEITE 8

PORTRÄT Günter Osthoff, Bauingenieur aus Leidenschaft SEITE 22



4



22



26

INHALT

REPORTAGE

Am Nordkopf werden in absehbarer Zeit die ersten Baugruben verfüllt **4**

INTERVIEW

S21 biete „großartige Perspektiven“, sagt Staatssekretär Steffen Bilger **8**

IM BILDE

14

THEMA

Zukunft trifft Gegenwart im neuen InfoTurmStuttgart (ITS) **18**

PORTRÄT

Ein Sauerländer hinterlässt Spuren in Schwaben: Günter Osthoff **22**

THEMA

64.000 Besucher kamen im Januar zu den Tagen der offenen Baustelle **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.its-projekt.de • www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 11, 12, 19 – 29, 31);
Arnim Kilgus (2, 5, 7, 15, 16); Deutsche Bahn AG (3, 8);
Malte Hombergs (7, 8, 9, 14, 15, 30); Sophia Kuisl (14);
Jannik Walter (6, 15)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli 2020.



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem
Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Alles war zum großen Fest der Projektpartner am 26. März bereitet, doch dann ging es uns nicht anders als so vielen, vielen anderen auf der ganzen Welt: Das Corona-Virus verschiebt Olympische Spiele, Fußball-EM und andere hochkarätige Veranstaltungen. Da war es unausweichlich, dass auch die Eröffnung des neuen InfoTurmStuttgart (ITS) nicht wie vorgesehen stattfinden konnte. Dennoch wollen wir Ihnen in dieser Bezug-Ausgabe einen Einblick in eine Ausstellung geben, die sicher ein Publikumsmagnet werden wird. Sie bietet einen umfassenden Überblick über Stuttgart 21, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sowie das Städtebauvorhaben Rosenstein-Quartier, die Vorteile für die S-Bahn und die Verbesserungsmöglichkeiten im Regionalverkehr. Von der in 23 Meter Höhe gelegenen Terrasse haben Besucher zudem einen Rundumblick auf die Baustelle des Durchgangsbahnhofs. Die Projektpartner Deutsche Bahn, Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart und Landeshauptstadt Stuttgart haben inklusive modernster Ausstellungstechnik 3,4 Millionen Euro investiert. Der sechs Stockwerke hohe Turm steht an Gleis 16 des Stuttgarter Hauptbahnhofs und ist für alle Besucher aus nah und fern somit bequem zu erreichen.

Mit dem Umzug der Ausstellung gibt sich der Verein auch ein neues Erscheinungsbild. ITS wird zur neuen Marke. Das Projekt, das Gegenwart und Zukunft abbildet, ist ein Beleg der guten Zusammenarbeit innerhalb des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Wir alle wollen, dass sich die Menschen auf die Fertigstellung des Bahnprojekts freuen, dass sie von den neuen komfortablen Zugverbindungen profitieren können und die Stadt Stuttgart die frei werdenden Gleisflächen in bester City-Lage in ihrem Sinne nutzen kann. Mit dem ITS schaffen wir weiter umfassende Transparenz. Besucher können sich dank modernster Technik heute schon ein Bild des Bahnhofs von morgen machen. Eine sogenannte Cave mit interaktiver Steuerung ermöglicht einen virtuellen Rundgang durch den künftigen Hauptbahnhof – eines der vielen Highlights auf der insgesamt 400 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche direkt an der Baugrube. Damit machen wir das Projekt erlebbar und wollen weiter für Akzeptanz sorgen. Langfristig sollen Menschen vom Auto auf die umweltfreundliche Bahn umsteigen. Übrigens bietet das ITS-Ausstellungsgebäude auch einen für jedermann zu mietenden Konferenzraum in bester Aussichtslage für bis zu 40 Personen, der auch über eine eigene Terrasse verfügt. Es würde uns freuen, wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, diese einzigartige Location nutzen möchten. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass wir uns aus den Klauen der Corona-Pandemie befreit haben und das öffentliche Leben wieder gefahrlos möglich ist. Darauf hoffen wir alle!



Bernhard Bauer
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.



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

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH und ihre Auftragnehmer haben sich übrigens von Beginn der Krise an eng miteinander abgestimmt, um die Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm bestmöglich aufrechtzuerhalten. Dabei haben Beteiligte aus vielen Nationen – vom Bauingenieur bis zum Eisenflechter – unter oft schwierigen persönlichen Bedingungen und weit weg von ihren Familien eine beeindruckende Arbeitsmoral an den Tag gelegt, um unser Projekt auch während der Krise voranzubringen. Das war und ist alles andere als selbstverständlich – dafür auch von dieser Stelle aus ganzem Herzen: Danke schön! Die rechtliche Grundlage dafür, dass wir trotz Corona weiterbauen, haben das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einem Erlass vom 25. März geschaffen. Unter Berücksichtigung aller erforderlichen Vorkehrungen zur Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten „sollen die Baustellen des Bundes möglichst weiter betrieben werden“, heißt es da, und weiter: Baumaßnahmen sollen erst eingestellt werden, wenn behördliche Maßnahmen dazu zwingen (...) oder aufgrund behördlicher Maßnahmen ein sinnvoller Weiterbetrieb nicht möglich ist“. Der in etlichen öffentlichen Reaktionen auf den Erlass vertretenen Auffassung, dass wichtige Infrastrukturprojekte elementar sind, um nach der Pandemie deren Folgen zu bewältigen, lässt sich dabei kaum widersprechen.

Und wie wichtig das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm für die Entwicklung des ganzen Landes ist, das macht Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in einem sehr lesenswerten Interview in dieser Bezug-Ausgabe deutlich: „Das Projekt ist von herausragender Bedeutung. Die Metropolregion Stuttgart mit all ihren Weltmarktführern zählt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten in Europa und ist ein Motor unserer Exportnation“, sagt der Bundestagsabgeordnete aus dem Wahlkreis Ludwigsburg, „damit das so bleibt, ist eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur mit bestmöglicher Vernetzung aller Verkehrsträger unabdingbar. Und genau dafür steht das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.“ Bewahren wir uns also trotz – und gerade wegen – der Corona-Krise den Blick für die Herausforderungen der Zukunft, für die Zeit nach der Pandemie. Eine ebenfalls globale Herausforderung ist es, dem Klimawandel zu begegnen. Dazu ist eine Verkehrswende notwendig, zu der das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm mit künftig deutlich kürzeren Reisezeiten und attraktiveren Schienenverbindungen beiträgt. Wenn Sie sich informieren wollen, wie auch Sie von diesem Vorhaben profitieren – seien Sie herzlich in den InfoTurmStuttgart eingeladen. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre der neuen Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Bernhard Bauer und Manfred Leger

REPORTAGE

Im Norden auf der Zielgeraden

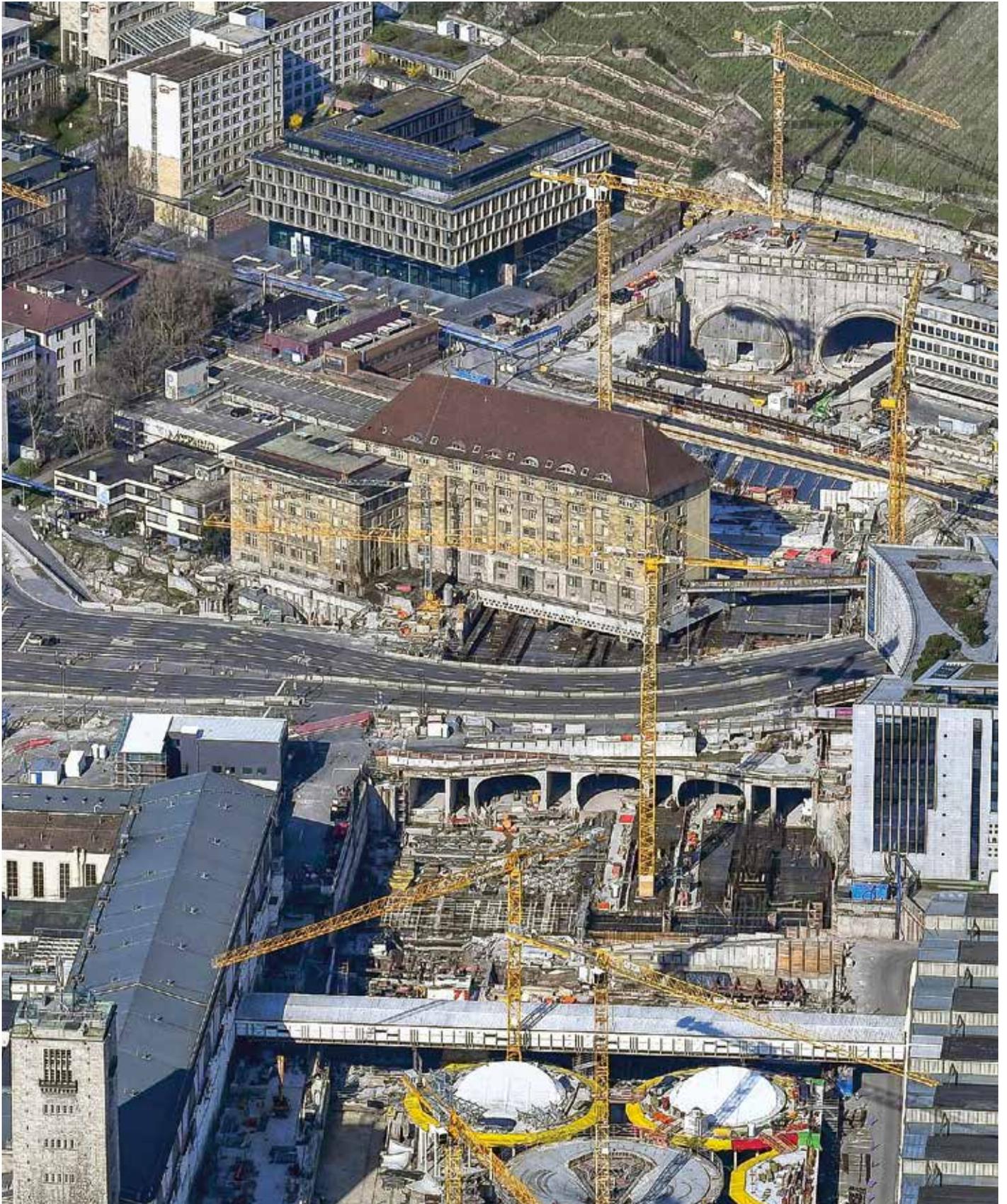
Eine 227-Meter-Röhre ist gemessen an den 59 Kilometer Tunnel, die beim Projekt Stuttgart 21 aufgefahren werden, ein Klacks. Bautechnisch fordert der Nordkopf des zukünftigen Hauptbahnhofs den Ingenieuren jedoch alles ab. Ein Rundgang durch einen Bereich, in dem schon bald die erste Baugrube verfüllt wird.

Wer nicht aufpasst, stößt sich den Kopf. Knapp über dem Bauhelm eine mächtige Betonplatte, unter den Sicherheitsschuhen tausende miteinander verdrahtete Bewehrungsstäbe, auf denen der Ungeübte balanciert wie auf rohen Eiern. Aufrecht gehen kann hier nur, wer maximal 1,80 Meter groß ist. Hünen müssen sich ducken. Auf besagter Betonplatte, die im Fachjargon der Bauingenieure Abfangeplatte heißt, ruht die ehemalige Bahndirektion – jenes markante Gebäude, das, vis-à-vis vom Bonatzbau an der Heilbronner Straße gelegen, in Teilen denkmalgeschützt ist. In Stuttgart hatte man sich dafür entschieden, den stadtbildprägenden Teil des Komplexes zu erhalten, obwohl unmittelbar unter dem Gebäude hindurch ein Eisenbahntunnel gebaut werden sollte, durch den in Zukunft Züge in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof einfahren respektive diesen verlassen werden. Die altherwürdige Bahndirektion dafür in einem aufwendigen Verfahren abzufangen, war nur eine von zahlreichen komplexen Bauaufgaben in der an komplexen Bauaufgaben reichen Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens: Am Nordkopf des unterirdischen Durchgangsbahnhofs, ein Tunnel von gerade mal 227 Metern Länge, offenbart das Projekt Stuttgart 21, was es heißt, im Herzen einer Großstadt den Bahnverkehr fit für die nächsten Generationen zu machen. Der Nordkopf ist aber auch jener Bereich von Stuttgart 21, wo in einigen Monaten erstmals eine Baugrube verfüllt wird. Am Nordkopf befindet sich die Bahn auf der Zielgeraden.

Der Bau des Nordkopfs vereint fast die ganze Bandbreite der Ingenieurskunst

Der Tunnel Nordkopf bildet zusammen mit der Bahnsteighalle samt ihrer imposanten Kelchstützen und dem Tunnel Südkopf den zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof. Er markiert gleichzeitig die Grenze zu den Tunneln, die in Stuttgart-Feuerbach und in Bad Cannstatt beginnen und die Gleise von Norden her in die Stuttgarter City führen. Im Tunnel Nordkopf befinden sich dann später jene Weichen, über die sich die vier Schienenstränge, die unter dem Kriegsberg den künftigen Hauptbahnhof erreichen, auffächern, um sich dann auf die acht Gleise der neuen Bahnsteighalle zu verteilen. Während die Tunnel Feuerbach und Bad Cannstatt bergmännisch aufgefahren, also von Mineuren unter Tage gegraben wurden, entsteht der Tunnel Nordkopf in offener Bauweise. Offene Bauweise heißt eigentlich: Es wird eine Baugrube ausgehoben, dann werden Bodenplatte, Wände, Deckel betoniert und die Baugrube schließlich wieder verfüllt.

Klingt einfach, war und ist aber am Nordkopf alles andere als ein bautechnischer Spaziergang. Maria-Claudia Luca überwacht zusammen mit ihrem Team für die Deutsche Bahn die Bauarbeiten am Nordkopf – und



Viele komplexe Bauaufgaben auf engem Raum – der Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs.



„Hier schlägt das Herz eines jeden Bauingenieurs höher“

**Projektleiter
Michael Pradel, 46**

führt uns für diesen Beitrag an die markanten Stellen des Abschnitts. Fast täglich ist sie hier unterwegs und prüft, ob die Eisenflechter den Bewehrungsstahl richtig verlegt haben, ob die Schalung so steht, wie sie soll und ob Wände und Decken nach dem Ausschalen auch die geforderte Betonqualität haben. Stets muss sie alle Arbeitsschritte im Blick haben. „Was hier am Nordkopf geleistet wird, ist der Wahnsinn“, sagt die aus Rumänien stammende Bauingenieurin. Wahnsinn heißt zum Beispiel: Um den eigentlichen Tunnel bauen zu können, wurde mehrfach die Heilbronner Straße, eine der wichtigsten Verkehrsadern Richtung Innenstadt, verlegt. Die Jägerstraße, die von der Heilbronner Straße abzweigt, musste für mehrere Jahre auf einer Behelfsbrücke verlaufen. Ein großer Abwasserkanal mit 3,50 Meter Durchmesser und ein Kanal für Fernwärme und Medienleitungen wurden tiefer gelegt, eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge gebaut. Ein bereits vorhandener Tunnel für die Stuttgarter Stadtbahn unmittelbar unter dem künftigen Eisenbahntunnel durfte nicht beschädigt werden, vom Bau über ihren Köpfen sollten die Passagiere in den Stadtbahnen natürlich nichts mitbekommen. Und schließlich die ehemalige Bahndirektion.

Michael Pradel, Maria-Claudia Lucas Chef, ist verantwortlicher Projektleiter beim Bau des zukünftigen Hauptbahnhofs. Wenn er in der Öffentlichkeit Auskunft geben soll, dann wird er meistens nach den Kelchstützen gefragt, jenem architektonischen Highlight des Bahnhofs, dem viele das Zeug zum neuen Stuttgarter Wahrzeichen attestieren. Der Nordkopf interessiert ob seiner Komplexität dagegen eher die Experten. „Hier schlägt das Herz eines jeden Bauingenieurs höher“, sagt Pradel. Brückenbau, Tunnelbau, Spezialtiefbau – am Nordkopf, vor allem bei der Unterfahrung der Bahndirektion, sei so ziemlich alles gefordert, was das Bauwesen hergibt.

Wenn ein Gebäude zu schweben scheint – 15.000 Tonnen auf Stelzen

„Der Rohbau am Nordkopf ist zu etwa 90 Prozent fertig“, sagt Maria-Claudia Luca. Ihre Inspektionstour führt sie zu den Eisenflechern unter der Bahndirektion. Die türkischen Fachkräfte verlegen in den ersten Wochen des Jahres 2020 die Bewehrung für die Decke des künftigen Bahntunnels. Die Bauingenieurin nickt. „Die Kolonne arbeitet sehr genau.“ Was gar nicht so einfach ist. Denn die Männer müssen sich mit den unhandlichen Stahlstäben immer wieder in diesen engen Zwischenraum zwängen: Der 15.000 Tonnen schwere Gebäudekörper der Bahndirektion befindet sich über ihren Köpfen.

Rückblick: Der Abbruch des hinteren, nicht denkmalgeschützten Teils des Gebäudekomplexes findet im Jahr 2012 statt. Auch Abbrucharbeiten können schonend vorgehen: Ein Turmfalkenpärchen, das dort nistet, kann ungestört weiter brüten. Es folgen der Aushub und die ersten Vorarbeiten zur Unterfangung des Gebäudes. In mehreren Schritten wird unter dem Gebäude eine sogenannte Abfangeplatte eingebaut und diese auf großen Bohrpfählen gelagert. Danach kratzen Bagger bis zu einer Tiefe von elf Metern Kubikmeter für Kubikmeter Erdreich unter der Bahndirektion hervor. Das Gebäude schwebt gleichsam über der Baugrube. Damit ist 2018 an dieser Stelle der Boden für den Bau des neuen Tunnels bereitet. „Das war die größte technische Herausforderung im Bereich des Nordkopfs“, sagt Projektleiter Michael Pradel. Wenn die Decke des Tunnels betoniert ist, folgt die letzte sogenannte Lastumlagerung. Nach wie vor messen Sensoren, ob und wie stark sich das Gebäude bewegt. Bisher war alles im grünen Bereich.

„Fahrbahn wechsel dich“ – der Verkehr auf der Heilbronner Straße fließt

Wenn Autofahrer an Stuttgart denken, fällt den meisten nicht die grüne Welle, sondern – richtig – das Wort „Stau“ ein. Die Forderung der Verkehrsbehörde an die Stuttgart-21-Planer lautete: Die „Leichtigkeit des Verkehrs“ – beispielsweise auf der Heilbronner Straße – sollte stets gewährleistet sein. Fachleute meinen mit diesem Begriff: möglichst keine Staus. Dies gelingt fast durchweg. Anders als oft behauptet, gehen so gut wie keine Staus in der Stuttgarter City auf das Konto von Stuttgart 21. Die Heilbronner Straße etwa durchläuft während mehrerer Jahre zahlreiche Verkehrsstufen, um Staus zu vermeiden. Soll heißen: Sie wird zigmal verlegt, damit die Deutsche Bahn den Tunnel Nordkopf an dieser Stelle Abschnitt für Abschnitt bauen kann, ohne die Verkehrsader kappen zu müssen. Mehr noch: Die Bahn optimiert die Verkehrsstufen so, dass der Abschnitt ein Jahr früher fertig wird als geplant.



Um den Tunnel Nordkopf bauen zu können, wurde bis zu elf Meter tief ausgehoben, die ehemalige Bahndirektion aufwendig unterfangen und ein Stadtbahntunnel freigelegt (oben). Das Quartier rund um die Bahndirektion (links Mitte), bevor 2012 der nicht denkmalgeschützte Teil der Bahndirektion abgebrochen wurde (rechts Mitte). Beginn des Aushubs links und rechts der Jägerstraße (unten).



Die „Brillenwand“ markiert die achtgleisige Zufahrt zur Bahnsteighalle des neuen Hauptbahnhofs, darüber verläuft die mehrmals verlegte Heilbronner Straße (oben). Innenansicht des im Rohbau fast fertigen Tunnels Nordkopf (Mitte). Projektingenieurin Maria-Claudia Luca zwischen Tunneldecke und 15.000 Tonnen Bahndirektion (unten links). Abriss eines alten Stadtbahntunnels (unten rechts).

Obwohl hier nebenbei noch große Kanalbauten unverlegt und ein alter Stadtbahntunnel abgerissen werden müssen. Das Besondere am Bauverfahren unter der Heilbronner Straße ist, dass der Tunnel gewissermaßen von oben nach unten gebaut wird. Erst entsteht immer die Tunneldecke, auf die man die Fahrbahn legt. Danach werden das darunter befindliche Erdreich entfernt, die Bodenplatte und schließlich die Wände betoniert. Ein kurzes Stück zwischen der Heilbronner Straße in ihrer jetzigen Lage und der Front der Bahndirektion fehlt noch. „Der Lückenschluss ist für diesen Herbst geplant“, sagt Maria-Claudia Luca. Künftig queren Züge die vielbefahrene Heilbronner Straße unterirdisch und fahren dann in den neuen Hauptbahnhof ein. Zurzeit sind diese neun Öffnungen von außen gut zu erkennen. „Brillenwand“ nennen sie die Bauleute liebevoll, weil der Nordkopf hier ein wenig die Anmutung einer überdimensionalen Sehhilfe hat.

Viele Röhren kreuz und quer: Stadtbahn unter Eisenbahn – Tunnel über Tunnel

Ob so etwas jemals vorher gemacht wurde, kann Ingenieurin Luca nicht sagen. „Aber oft kommt das sicher nicht vor.“ Gemeint sind fertig gebaute Tunnel, die wieder ausgegraben werden. Genau das steht ebenfalls auf der Liste der Besonderheiten, die Projektleiter Pradel und sein Team am Nordkopf abzarbeiten hatten. Zwei neue Röhren der Stuttgarter Stadtbahn verlaufen direkt unter dem Tunnel Nordkopf. Die Deutsche Bahn und die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) hatten ihre beiden Vorhaben vorher aufeinander abgestimmt: Die unter Tage aufgefahrenen Stadtbahntunnel gehen 2017 in Betrieb, und die Bahn legt im Jahr drauf die beiden Röhren an ihrer Firste auf einer Länge von 80 Metern und einer Breite von jeweils vier Metern frei. Das ist notwendig, weil der Stadtbahntunnel nicht in der Lage ist, die Last des darüber verlaufenden schweren Eisenbahntunnels zu tragen. Nun verlaufen die Stadtbahntunnel im Schutz einer Art ins Erdreich eingelassenen Brücke. Die Pfeiler dieser Brücke bestehen aus Bohrpfeilern, auf den Pfeilern liegt das Fundament des Eisenbahntunnels, ohne dass der Stadtbahntunnel davon berührt würde. In diesem Bereich ist der Tunnel Nordkopf im Rohbau weitgehend fertig.

Schienen und Signaltechnik – was am Nordkopf des Hauptbahnhofs noch fehlt

Neben der kraftschlüssigen Verbindung der Bahndirektion mit dem Eisenbahntunnel darunter wird bis voraussichtlich Mitte 2020 die Lücke zwischen dem Bereich Jägerstraße und dem Portal der bergmännisch hergestellten Tunnel nach Feuerbach und Bad Cannstatt geschlossen. Anschließend entsteht hier ein sogenanntes Schwallbauwerk. Dieses dient dem Zweck, die



Luftmasse, die ein Zug während der Fahrt durch eine Tunnelröhre vor sich herschiebt, vor der Einfahrt in die Bahnsteighalle entweichen zu lassen. „Die wesentlichen Rohbauarbeiten im Nordkopf sind dann in der zweiten Jahreshälfte 2020 abgeschlossen“, sagt Projektleiter Michael Pradel. Danach wird die Baugrube am Nordkopf schrittweise verfüllt „und der Tunnel für den Baustart der eisenbahntechnischen Gewerke vorbereitet.“ Womit der Einbau von Schienen und Signaltechnik gemeint ist. Gegen Ende des Rundgangs führt uns Maria-Claudia Luca genau dorthin: rein in den Tunnel Nordkopf, wo unter anderem in naher Zukunft die eingangs erwähnten Weichen verlegt werden. Die Ingenieurin zeigt in den bereits fertigen Bereichen, worauf es hier unten bei der Konstruktion des Tunnels ankam. Die Außenwände sind bis zu 1,20 Meter dick. „Die Wandköpfe und Decken sind zudem verstärkt, die Bauteile sind mit 450 Kilogramm Stahl pro Kubikmeter hoch bewehrt.“ Zum Vergleich: Die übliche Bewehrung in Betonbauteilen wiegt 300 bis 350 Kilogramm pro Kubikmeter. Der Grund: Der Tunnel muss im Falle eines Falles dem Aufprall eines ICE standhalten.

Wie es über Tage weitergeht, wann die Bahndirektion und das dann verfüllte Gelände dem aktuellen Eigentümer, einem Projektentwickler, übergeben wird, steht noch nicht ganz fest. Das Areal, wo von Ende 2025 an im Untergrund Eisenbahnverkehr stattfinden wird, ist Teil eines von der Landeshauptstadt Stuttgart ausgewiesenen, mehrere Straßenzüge umfassenden Entwicklungsgebiets. Was dort genau gebaut wird, darüber diskutieren die politischen Entscheidungsträger noch.

Die 227 Meter Nordkopf sind in jeder Hinsicht eine Herkulesaufgabe, die ihre Zeit braucht. Mit dem Zug durchzufahren dauert dafür später nur rund zehn Sekunden.

► www.be-zug.de/nordkopf

„Der Rohbau am Nordkopf ist zu etwa 90 Prozent fertig“

Projektingenieurin
Maria-Claudia Luca, 29

INTERVIEW

„Großartige Perspektiven“

Als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur weiß der CDU-Politiker Steffen Bilger um die Wichtigkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur. Ein Gespräch über den Verkehr der Zukunft, beschleunigte Planung von Großprojekten und den Standortfaktor von Stuttgart 21.

Herr Bilger, Großprojekte werden in Deutschland nicht selten teurer als ursprünglich veranschlagt. Ausnahmen bestätigen die Regel. Woran liegt das aus Ihrer Sicht?

Steffen Bilger: Solche Fälle sind Negativbeispiele, die auch mich jedes Mal ärgern. Viele Menschen schließen aus Kostensteigerungen, dass Politiker nicht die Wahrheit gesagt oder aber das Projekt nicht im Griff hatten. Beide Schlussfolgerungen sind für uns unerfreulich. Dabei können Kostensteigerungen viele Gründe haben – beispielsweise ungenau formulierte oder laufend geänderte Projektanforderungen, die planerisch schwierig umzusetzen sind, Kapazitätsengpässe bei Planern und Bauausführern, lange und komplexe Genehmigungsabläufe oder eine Vergabe an den billigsten Anbieter statt an den besten. Hinzu kommen Preissteigerungen, die bei zeitlichen Verzögerungen des Projektablaufs die Kosten zusätzlich nach oben treiben. Schließlich lohnt sich des Öfteren ein Blick auf die anfänglichen Kostenschätzungen, um zu prüfen, ob diese von Beginn von Realismus oder Wunschdenken geprägt waren und mögliche Risiken frühzeitig klar kommuniziert und in der Planung und Organisation berücksichtigt wurden. Aus meiner Sicht wäre es richtig, Erfahrungen aus anderen Projekten einfließen zu lassen und entsprechende Finanzpuffer einzuplanen, wenn von Kostensteigerungen ausgegangen werden muss.

Die öffentliche Hand baut mit Steuergeldern, weshalb zu Recht Transparenz gefordert wird. Man hat allerdings zugleich den Eindruck, dass es heute für Minderheiten leichter geworden ist, gesellschaftlich legitimierte Projekte auszubremsen. Täuscht das?

Steffen Bilger: Eine umfangreiche, frühzeitige und transparente Beteiligung der Öffentlichkeit an Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte ist essenziell, um den Belangen aller Betroffenen gerecht zu werden. Dazu haben wir schon 2012 ein Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung herausgegeben, das in der Praxis regelmäßig genutzt wird. Klar ist aber auch: Wir brauchen eine leistungsfähige Infrastruktur. Es darf nicht sein, dass sich die Realisierung von Verkehrsprojekten jahrelang verzögert, weil eine Minderheit sie ablehnt.

Leidet darunter am Ende nicht der Ruf Deutschlands als Land der mutigen Macher?

Steffen Bilger: Tatsächlich herrscht in anderen Ländern meist völliges Unverständnis darüber, dass Planungen und Genehmigungen bei uns gern mal acht, zehn oder mehr Jahre dauern. Und auch bei uns in Deutschland wachsen durchaus der Unmut und die Sorge darüber, wie lange wir uns solche Bauzeiten noch erlauben können, ohne spürbar an Wohlstand zu verlieren.

Das Verkehrsministerium, in dem Sie als Staatssekretär an maßgeblicher Stelle wirken, hat kürzlich einem von Minister

Andreas Scheuer vorgelegten Gesetz zur Planungsbeschleunigung zugestimmt. Können Sie uns den Hintergrund der Überlegungen näher erläutern?

Steffen Bilger: Bereits 2018 haben wir ein erstes Planungsbeschleunigungsgesetz in Kraft gesetzt. Damit vermeiden wir Doppelprüfungen, bauen Bürokratie ab, stärken Transparenz und Digitalisierung bei der Bürgerbeteiligung und beschleunigen Klageverfahren. Doch dabei haben wir es nicht belassen. Neben einem zweiten Planungsbeschleunigungsgesetz, durch welches Planungsverfahren für Ersatzneubauten beschleunigt und Kommunen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz entlastet werden, haben wir das sogenannte „Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz“ auf den Weg gebracht, durch welches wir Baurecht für besonders bedeutsame Verkehrsinfrastrukturprojekte künftig auch durch Gesetze schaffen können. Durch die Befassung des Parlaments wird das Gemeinwohl in den Fokus gestellt. Die gewählten Abgeordneten werden unmittelbar in die Verantwortung genommen, sich mit den Vorhaben und den Belangen der betroffenen Öffentlichkeit auseinanderzusetzen. Hierdurch steigern wir die Akzeptanz und haben die Chance, ein anderes Bewusstsein zu schaffen für den dringend nötigen Infrastrukturausbau. Dadurch erreichen wir auch die nötige Beschleunigung.

Kritiker argwöhnen, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit damit ausgehebelt werden könnte?

Steffen Bilger: Die Kritik ist nicht berechtigt. Im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz haben wir ein umfangreiches und zwingendes Vorverfahren für die Zulassung eines Projekts im Parlament vorgesehen. Neben allen Umweltprüfungen wird eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung sichergestellt, die sogar noch über die Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren hinausgeht.

Für welche Art von Projekten in Bund und Land greift dieses Gesetz in Zukunft? Was muss erfüllt sein?

Steffen Bilger: Für das erste Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz haben wir unter Beteiligung der Bundesländer insgesamt dreizehn Schienen- und Wasserstraßenprojekte ausgewählt. Auch in Zukunft wollen wir wichtige Projekte – egal ob Schiene, Wasserstraße oder Straße – über dieses Vorgehen schneller voranbringen. Das Bundesverfassungsgericht hat bereits entschieden, dass der Gesetzgeber Zulassungsentscheidungen für Infrastrukturprojekte dann an sich ziehen darf, wenn hierfür im Einzelfall gute Gründe bestehen, beispielsweise weil die schnelle Verwirklichung des Vorhabens von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl ist. Für die Aufnahme der jeweiligen Projekte in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz waren vor diesem Hintergrund deren Klimaschutzwirkungen ebenso wie ihre verkehrliche Bedeutung maßgeblich.



Wie sieht das Verfahren für die Genehmigung von Verkehrsprojekten durch den Deutschen Bundestag konkret in der Umsetzung aus?

Steffen Bilger: Im ersten Schritt muss der jeweilige Vorhabenträger eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen. Dann wird das bereits erwähnte vorbereitende Verfahren durchlaufen, welches die Durchführung einer erweiterten Öffentlichkeitsbeteiligung vorsieht und in dem alle Prüfungen vorgenommen werden, die auch in einem normalen Planfeststellungsverfahren durchgeführt würden. Die Ergebnisse werden in einem Abschlussbericht festgehalten, welcher dem Parlament übergeben wird. Anhand dieses Berichts muss das Parlament sodann eine eigene Abwägung vornehmen, ob und unter welchen Bedingungen das Projekt genehmigt wird. Das bedeutet eine umfassende Befassung in den Gremien des Bundestages, die Transparenz sicherstellt.



Stuttgart 21 ist eines der Projekte, die neben dem Flughafen in Berlin häufiger genannt werden, wenn es um verzögerte Großvorhaben geht. Hätte das Projektbeschleunigungsgesetz diesem Infrastrukturvorhaben womöglich genutzt, wenn es schon früher verabschiedet worden wäre?

Steffen Bilger: Das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich ist unter anderem aus den Erfahrungen mit Projekten wie Stuttgart 21 entstanden. Deshalb ist es wichtig, dass wir jetzt bei Stuttgart 21 zügig vorankommen. Denn hier geht es um Infrastruktur, die wir für den Ausbau des Schienenverkehrs und für die Erreichung der Klimaziele dringend brauchen. Der Pilotknoten für die Digitale Schiene Deutschland ermöglicht nicht nur den Deutschland-Takt, sondern auch die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030. Dadurch können allein im Nahverkehr im Vergleich zu 2010 täglich 300.000 Fahrgäste zusätzlich im Knoten Stuttgart unterwegs sein. Dieser Kapazitätsgewinn entspricht der Hälfte der Einwohnerzahl von Stuttgart.

Glauben Sie, dass am Ende die Akzeptanz für solche Projekte steigt, wenn sie vom höchsten demokratisch legitimierten Gesetzgeber beschlossen werden?

Steffen Bilger: Davon gehen wir aus. Der Umstand, dass das Parlament als demokratisch legitimer Gesetzgeber sich unmittelbar mit dem jeweiligen Vorhaben als solchem, als auch mit den Belangen der betroffenen Öffentlichkeit auseinandersetzen muss, bietet eine große Chance für eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung.

Fast 2,7 Millionen Menschen aus 180 Nationen leben im Ballungsraum am Neckar. Wie wichtig ist ein Projekt wie Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm für einen solchen prosperierenden Raum?

Steffen Bilger: Das Projekt ist von herausragender Bedeutung. Die Metropolregion Stuttgart mit all ihren Weltmarktführern zählt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten in Europa und ist ein Motor unserer Exportnation. Damit das so bleibt, ist eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur mit bestmöglicher Vernetzung aller Verkehrsträger unabdingbar. Und genau dafür steht das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Wir schaffen etwa am Flughafen Stuttgart eine Verkehrsdrehscheibe mit direktem Schienenanschluss an den Fern- und Regionalverkehr, die S-Bahn und die Stadtbahn. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ermöglicht neue und viel schnellere Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr, von denen nicht nur der Südwesten profitiert, sondern in ganz Deutschland allein im Fernverkehr rund zehn Millionen Fahrgäste jährlich. Von Ulm zum Flughafen Stuttgart benötigen Sie heute 1:35 Stunden, künftig rund 30 Minuten – Sie sparen also über eine Stunde. Und im Regionalverkehr ermöglicht der künftige Stuttgarter Durchgangsbahnhof umsteigefreie Metropoexpresslinien quer durch die Region. So entlasten wir die zur Hauptverkehrszeit täglich an ihrer Belastungsgrenze fahrende S-Bahn ganz erheblich. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind ein harter Standortfaktor und somit wesentliche Voraussetzung für eine weiterhin prosperierende Metropolregion.

Wohin geht die Reise aus Ihrer Sicht in der Mobilität? Gibt es eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene?

Steffen Bilger: Die Mobilität der Zukunft wird individueller gestaltet werden, um den modernen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer in Stadt und Land gerecht zu werden. Die Bedeutung regelmäßiger Wege nimmt ab, die Arbeitszeiten werden flexibler. In den letzten Jahren sind der Radverkehr und der Öffentliche Verkehr bereits stark angestiegen. Die Bewohner der Metropolen nutzen nur noch auf weniger als 40 Prozent ihrer Wege das Auto. Der Klimaschutz erfordert darüber hinaus ein Umdenken in der Mobilität. Die Bahn wird im Nah- wie auch im Fernverkehr eine zentrale Rolle einnehmen. Wir haben uns ehrgeizige Verlagerungsziele gesetzt. Dafür brauchen wir aber schnelle, pünktliche und zuverlässige Angebote im Eisenbahnfern- und Nahverkehr. Wir haben dafür einen Investitionshochlauf angestoßen, damit die hierfür notwendigen Weichenstellungen erfolgen können. Auch technische Neuerungen – allen voran die Digitalisierung – werden die Attraktivität der öffentlichen Verkehrssysteme steigern. Klar ist aber auch – und das hat die Corona-Krise gezeigt: Der Individualverkehr hat seine Berechtigung und muss auch weiter in den Städten möglich sein.

Die Region Stuttgart hängt wie kaum eine andere in ihrer Entwicklung von der Mobilitätsindustrie ab, die vor einem gewaltigen Umbruch steht. Macht Ihnen das Sorge?

Steffen Bilger: Um die Klimaziele zu erreichen, ist im Verkehrsbereich der verstärkte Hochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe erforderlich. Dies bringt eine Veränderung bestimmter Tätigkeitsbereiche mit sich, Verbrennungsmotoren werden zukünftig in geringerem Ausmaß benötigt, alternativ werden bei der Produktion von Elektro- und Wasserstofffahrzeugen zusätzliche Bedarfe hinzukommen. Wichtig ist, dass wir diese Entwicklung frühzeitig mit flankierenden Qualifikationsmaßnahmen begleiten. Das hängt sehr stark von uns selbst ab. Stellen wir uns den neuen Herausforderungen? Sind wir offen für neue Möglichkeiten? Durch die neuen Antriebstechnologien sowie die Digitalisierung der Mobilität werden ganz neue Wertschöpfungsstrukturen entstehen, da neben der Fahrzeugfertigung auch die Produktion der Komponenten für alternative Antriebe erforderlich ist. Dies bedeutet neue wirtschaftliche Chancen für die Automobilindustrie in Deutschland und natürlich auch im Raum Stuttgart. Wir müssen erreichen, dass die Produktion von Batteriezellen und Elektrofahrzeugen an diesen Standorten hier in Deutschland angesiedelt wird. Das Ziel soll sein, dass möglichst viel „Made in Germany“ ist und wir die erste Wahl für den globalen Markt werden. Der Wandel wird kommen, wir müssen diesen vor allem mit Qualifizierung der Beschäftigten zu unseren Gunsten gestalten, statt verzagt in die Zukunft zu blicken! Es

ist die gemeinschaftliche Aufgabe von Unternehmen, Gewerkschaften und auch der Politik, die richtigen Entscheidungen zu treffen und die richtigen Rahmenbedingungen für diesen Prozess zu setzen.

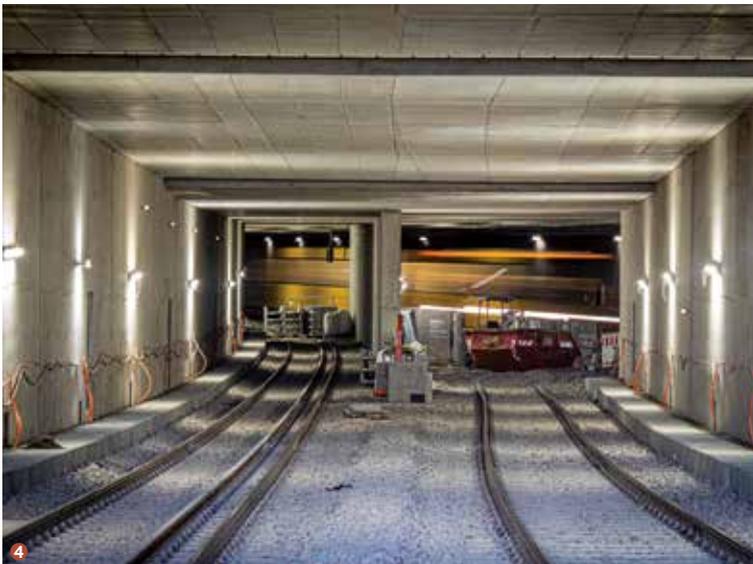
Apropos Sorge: Beim Neubau der Messe auf den Fildern gab es vor Jahren heftigen Protest und die betroffene Stadt Leinfelden-Echterdingen hat einen Millionenbetrag aufgewendet, um das Projekt „Landesmesse“ zu verhindern. Heute nennt sie sich Messestadt und die meisten haben ihren Frieden mit dem Bauwerk gemacht. Können Sie sich aus heutiger Sicht vorstellen, dass es so einmal auch in Stuttgart mit dem umstrittenen Tiefbahnhof laufen wird?

Steffen Bilger: Lange wurde argumentiert, ein Projekt wie Stuttgart 21 würde man im 21. Jahrhundert nicht mehr planen. Nun stelle ich fest, dass immer mehr Städte überlegen, wie sie die Straßen oder Schienen unter die Erde bekommen können, um neuen Raum für ihre Stadtzentren zu bekommen. Stuttgart 21 ist wieder zum Trendsetter geworden. Ich will nicht verhehlen, dass es Grund zur Kritik an Stuttgart 21 gab und gibt. Viele Beteiligte arbeiten aber seit Jahren dafür, dass das Projekt gut oder noch besser wird. Seit ich im März 2018 zum Staatssekretär berufen wurde, konnten wir drei wesentliche Verbesserungen erreichen: Die sogenannte Große Wendlinger Kurve wird realisiert, Stuttgart wird – wie bereits angedeutet – Modellprojekt als digitaler Bahnknoten und der Zulauf über Feuerbach wird noch leistungsstärker. All dies und viele andere Maßnahmen werden zu höherer Akzeptanz des Projekts führen. Wie sehr in Stuttgart und der Region die Begeisterung für den künftigen Bahnhof auch jetzt schon wächst, haben die Tage der offenen Baustelle Anfang des Jahres gezeigt: Mehr als 60.000 Besucher wollten vom Bahnsteigniveau aus einen Blick auf die einzigartigen Kelchstützen werfen. Die Stuttgarter werden stolz sein auf ihr neues Wahrzeichen im Herzen der Stadt, wenn der Bahnhof in Betrieb geht, und zwar mindestens genauso wie die Bürger auf den Fildern auf ihre Messestadt – zumal Stuttgart noch viel mehr bekommt als einen hochmodernen Schienenknoten: Wo heute eine riesige Gleisfläche die Stadt teilt, wird im Rosensteinviertel für 30.000 Menschen dringend benötigter Wohnraum in bester City-Lage geschaffen und der Park um 20 Hektar erweitert. Stuttgart 21 bietet somit großartige Perspektiven sowohl für die Schiene als auch für die Stadtentwicklung.

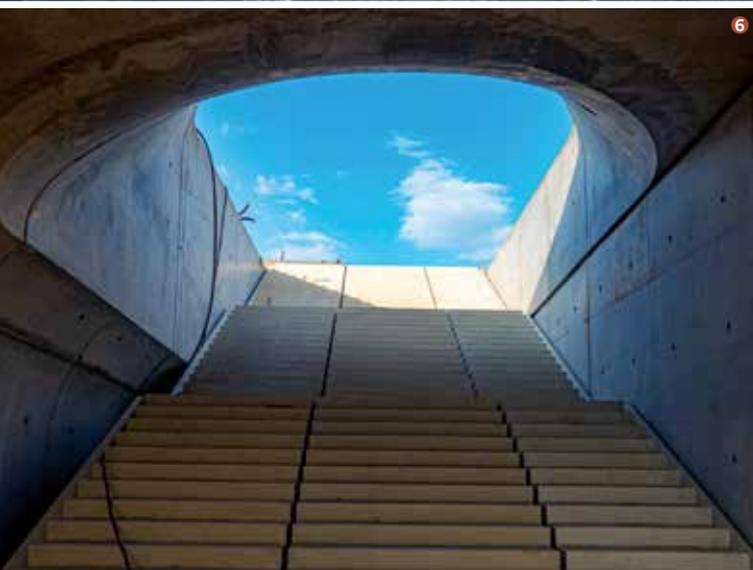
Zur Person

Steffen Bilger kennt nicht nur das Projekt Stuttgart–Ulm besser als viele andere Politiker, er braucht auch in der Region Stuttgart keinen Wegweiser. Der Christdemokrat, Jahrgang 1979, ist Bundestagsabgeordneter des Wahlkreises Ludwigsburg. Seit 14. März 2018 amtiert der Familienvater aus der Barockstadt als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. www.be-zug.de/bilger

IM BILDE

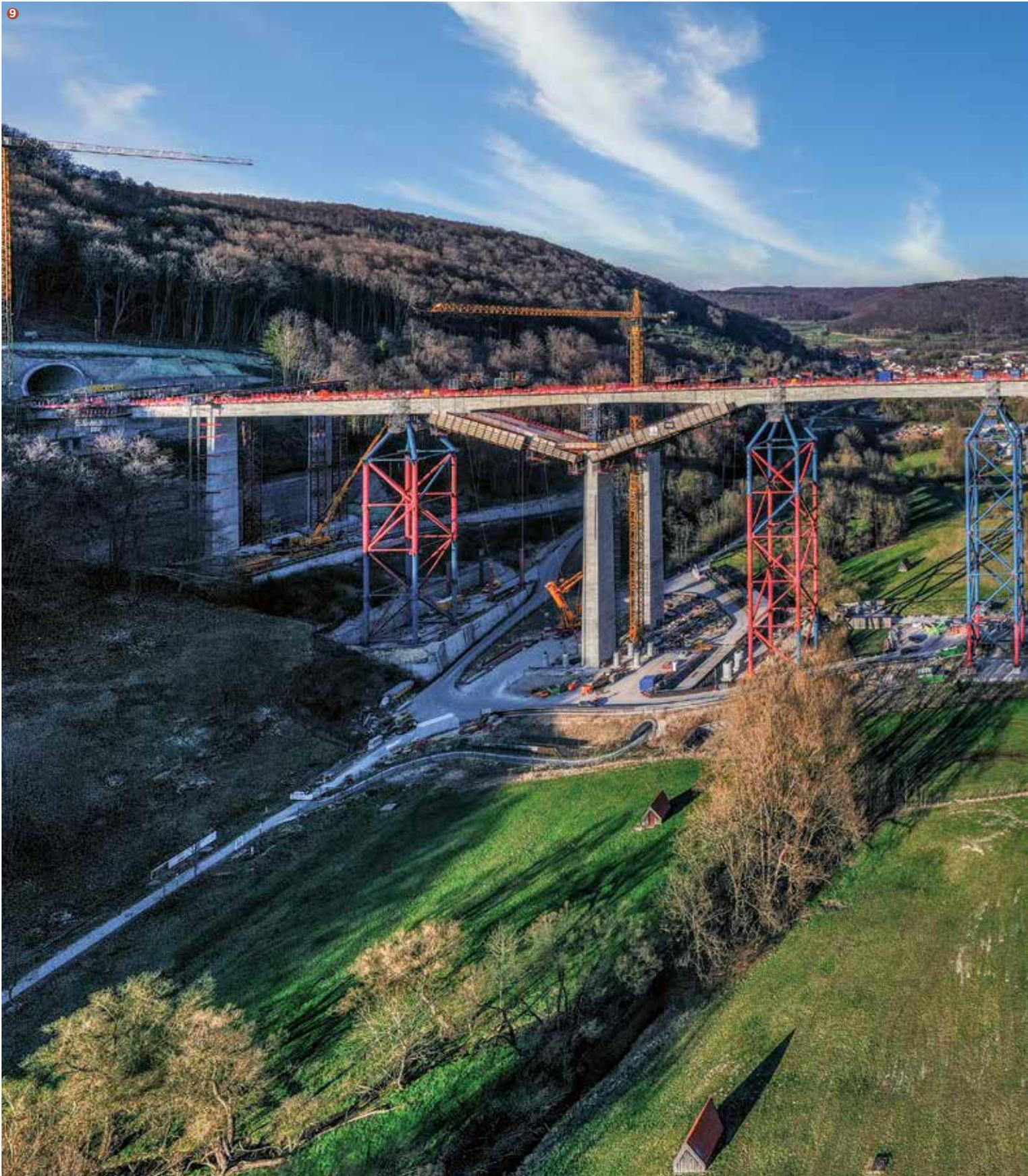


- ❶ Bohrwagen im Tunnel Bad Cannstatt ❷ Baustelle am Nordkopf des Hauptbahnhofs ❸ ❹ und ❺ Haltestelle Staatsgalerie ❻ Blick über den Stuttgarter Talkessel bis zum Albrauf
 ❼ Montagearbeiten am neuen „InfoTürmStuttgart“ ❸ Ministerpräsident Kretschmann (rechts) mit Bahn-Infrastrukturvorstand Pofalla beim Baustellenbesuch ❾ Filstalbrücke



IM BILDE

9





THEMA

Zukunft trifft Gegenwart

Mehr als zwei Jahrzehnte lang hat der Bahnhofsturm die Ausstellung über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm beherbergt. Mit Beginn der Arbeiten im Bonatzbau musste die Schau umziehen. Künftig können die Besucher das komplexe Projekt in neuen Räumen direkt an der Baugrube erleben.

Sie reiht sich schon seit vielen Jahren ein in den illustren Kreis der am besten besuchten Museen und Kulturtempel in der Landeshauptstadt Stuttgart: Die multimediale Ausstellung über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, die mehr als zwei Jahrzehnte lang Menschen aus dem ganzen Land in den Stuttgarter Bahnhofsturm lockte. Insgesamt 4,3 Millionen Besucher wurden in dieser Zeit gezählt, in guten Monaten kamen bis zu 25.000 in die Ausstellung. Zum Vergleich: Die Stuttgarter Staatsgalerie brachte es im vergangenen Jahr dank der außerordentlichen Popularität des britischen Street-Art-Künstlers Banksy und seines geschredderten Bilds „Girl with Ballon“ auf 295.000 Besucher. „Unsere Ausstellung ist ein echtes Erfolgsmodell“, sagt David Böisinger, der Leiter des ehemaligen Turmforums und der Ausstellungszentren rund um das Bahnprojekt.

Mit dem Auszug aus dem historischen Bahnhofsturm ist nun eine Ära zu Ende gegangen – auf der anderen Seite der Baugrube im Schlossgarten beginnt nun ein neues Zeitalter. Mit seiner auffallend roten Hülle und den bodentiefen Fenstern ist das neue Gebäude an Gleis 16 für Passanten kaum zu übersehen. Oben auf Höhe der Dachterrasse prangt der Schriftzug „ITS“. Damit verbunden sind viele weitere Neuerungen. „Mehr als 80 Prozent der Inhalte sind neu konzipiert und geschrieben worden“, sagt Franziska Röhm, die als Leiterin der ITS-Ausstellung maßgeblichen Anteil an der Konzeption hatte.

Zu den Errungenschaften zählt allen voran, dass diesmal alle Projektpartner die Ausstellung bespielen und ihre Zukunftsthemen zeigen, wie David Böisinger erklärt. Die Stadt Stuttgart beispielsweise hat das Thema „Rosenstein-Quartier“ in Szene gesetzt, der Verband Region Stuttgart beschäftigt sich in der Schau mit den Vorteilen für die S-Bahn und das Land Baden-Württemberg nutzt die multimedialen Möglichkeiten, um die Verbesserungen im Regionalverkehr darzustellen, die mit dem Projekt verbunden sind. Um wirklich alle Aspekte zu berücksichtigen, habe man zudem auch den gesellschaftlichen Protest mit aufgenommen und in die Ausstellung integriert, so David Böisinger: „Wir wollen der Öffentlichkeit gemeinsam bis zur Inbetriebnahme im Dezember 2025 eine zentrale Informationsplattform bieten und sind sehr froh darüber, einen solch zentralen und geeigneten Standort gefunden zu haben.“

Die wesentlichen Inhalte der Ausstellung sind dabei nicht nur neu geschrieben worden, auch die Inszenierung folgt nun einer ganz anderen Choreografie. Um die Informationen möglichst unterhaltsam und erlebbar vermitteln zu können, setzen die Macher unter anderem auf ganz neue Technologien. So wurde beispielsweise das bekannte Architekturmodell aus der bisherigen Ausstellung mit Hilfe und den Methoden von



David Bösing und Franziska Röhm in der Ausstellung des neuen „InfoTurmStuttgart“. Dort können Besucher das Projekt Stuttgart 21 aus der Nähe betrachten – und auch „begreifen“.



In der Schau wird gezeigt, was sich in den nächsten Jahren verändern wird. Foto rechts: Blick von der neuen ITS-Dachterrasse.

„Augmented Reality“, also „erweiterter Realität“, zum digitalen Leben erweckt. Diese moderne Technologie ermöglicht dem Betrachter über ein Tablet eine ganz eigene Sichtweise, eine computergestützte Erweiterung der Realitätswahrnehmung. Im Gegensatz zur „Virtuellen Realität“ (VR), bei der die Nutzer mit Hilfe einer speziellen Brille in eine 3D-Welt abtauchen und die reale Umwelt nicht mehr wahrnehmen können, sieht man bei dieser neuen Technologie die reale Welt und bekommt zusätzliche Informationen, Texte oder Bilder sozusagen darübergelegt. Einfahrende Züge, laufende Menschen, die sich durch den Bahnhof bewegen, Bauphasen und -fortschritte, wie zum Beispiel der Aufbau der Kelchstützen und vieles mehr. „Das macht die Zukunft auf ganz neue Art und Weise erlebbar“, erklärt Franziska Röhm. „In farbigen Animationen zeigen wir vor realem Hintergrund, wie sich alles in den nächsten Jahren verändern wird.“

Auch auf der Dachterrasse können die interessierten Besucher künftig auf diese Technologie zugreifen. Damit wird die real existierende Baugrube lebendig und realitätsnah. „Auf Wunsch lassen wir es sogar schneien“, sagt Ausstellungsleiterin Franziska

Röhm und fügt lächelnd hinzu: „In ganz Deutschland hat noch keiner auf über 400 Metern den Menschen die Planungen auf diese innovative Weise gezeigt.“

Zu den innovativen Neuerungen zählt zudem die sogenannte Cave-Technologie, bei der über fünf Beamer ganze Räume in eine virtuelle Umgebung verwandelt werden können. In diesem Teil der Ausstellung ist es möglich, wie bei einem Computerspiel per Joystick durch den Durchgangsbahnhof, den neuen Bonatzbau und das Gelände drumherum zu laufen – und alles in Echtgröße zu erleben. „Das ermöglicht den Besuchern, sich selber davon zu überzeugen und zu erleben, wie breit oder schmal die Bahnsteige oder die Wege von einem Bahnsteig zum anderen in Wirklichkeit sind“, erklärt David Böisinger.

Um auch Menschen mit Sehbehinderung ein Ausstellungserlebnis zu ermöglichen, haben die Macher außerdem in Zusammenarbeit mit dem Dachverband integratives Planen und Bauen Stuttgart (DIPB) und dem Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e.V., die die Interessen von Menschen mit Behinderungen vertreten, für verschiedene inklusive



Komponenten gesorgt. Zwei Exponate wurden in Abstimmung und mit Unterstützung der Experten haptisch gestaltet: Eine Streckenkarte, die mit den Händen ertastet werden kann und einen Bahnhof zum Begreifen. Zudem gibt es an diesen Exponaten Erklärungen in Brailleschrift. Eine spezielle Vorlese-App sowie eine hörbare Raumbeschreibung stellen viele Informationen zur Ausstellung und den Exponaten bereit. „Die Zusammenarbeit mit den Verbänden hat enorm viel gebracht. Wir haben viele gute Tipps und Hinweise bekommen“, zeigt sich David Böisinger zufrieden.

Der erfahrene Ausstellungsmacher geht davon aus, dass sich die neu konzipierte ITS-Schau einer ähnlichen Beliebtheit erfreuen wird wie die alte Ausstellung im Bahnhofsturm. Angepeilt sind zunächst rund 20.000 Besucher im Monat, die ein komplexes Projekt in verständlicher Sprache präsentiert bekommen, wie David Böisinger betont: „Das war von Beginn an unser Anspruch.“ Um dem gerecht zu werden, haben sich die Ausstellungsmacher sogar wissenschaftliche Unterstützung geholt und den Hohenheimer Kommunikationswissenschaftler Prof. Dr. Frank Brettschneider konsultiert. Dieser hat in einem eigenen Forschungsfeld den

Hohenheimer Verständlichkeitsindex entwickelt, der inzwischen vielfach angewendet wird. „Nach diesem Index sind unsere Texte in der Ausstellung so verständlich wie Hörfunknachrichten“, sagt Franziska Röhm.

Rund 3,4 Millionen Euro hat die neue Ausstellung mit dem Gebäude an Gleis 16 gekostet. Gut angelegtes Geld, wie die Projektpartner unisono finden. Die Menschen wollen und sollen bestmöglich informiert werden, wofür sich mit den neuen Technologien nun ganz neue Möglichkeiten auftun. Und um die Schau noch attraktiver für Familien zu machen, wurden in der Konzeption auch die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen verstärkt berücksichtigt. „Wenn die Kinder gut beschäftigt sind“, sagt Franziska Röhm, „haben die Eltern mehr Zeit und Ruhe für die Ausstellung.“ So können die kleinen Besucher in einem Computerspiel künftig am Bahnhof „mitbauen“ und in digitale Wimmelbilder eintauchen. Zudem treffen sie überall auf die technikbegeisterten Turm-Mäuse: Theo, Leo und Cleo, die auch in den Comics die Hauptrolle spielen. „Mit allem was wir hier an neuen Technologien und Ideen umgesetzt haben“, sagt David Böisinger, „dürfte unsere Ausstellung einzigartig in Deutschland sein.“

ITS-INFO

Aufgrund der aktuellen Situation ist der Start der Ausstellung verschoben worden. Wir informieren Sie auf unserer Internetseite über die Entwicklung und den Zeitpunkt der Eröffnung:
www.its-projekt.de

Öffnungszeiten

Mo, Di, Mi, Fr 9 – 19 Uhr
 Do 9 – 21 Uhr
 Sa, So 9 – 18 Uhr
 Dachterrasse
 1. April – 30. September
 täglich 9 – 21 Uhr

Baustellenführung:

➔ www.be-zug.de/fuehrungen

PORTRÄT

Respekt vor dem Berg

Nach vier Jahrzehnten in der Baubranche steuert Günter Osthoff auf seinen Ruhestand zu. Der erfahrene Bauingenieur aus dem Sauerland hinterlässt auch in Stuttgart ein Zeugnis seiner Schaffenskraft – den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel.

Wer sich so lange wie Günter Osthoff dem Bauen verschrieben hat, der kann viele Geschichten erzählen. Über den unvergessenen Rudi Assauer etwa, damals Manager des FC Schalke 04, dessen neue Fußballarena Osthoff Ende der 1990er Jahre als verantwortlicher Niederlassungsleiter seines damaligen Arbeitgebers mitgebaut hat. Bei den Verhandlungen in der Geschäftsstelle des umtriebigen Managers habe sich Assauer mitunter genüsslich ein Pils zu seiner unvermeidlichen Zigarre gezapft. „Und uns ist das Wasser im Mund zusammengelaufen“, erzählt der Bauingenieur: „Er war aber ein toller Mann, alles ist super harmonisch gelaufen.“

Günter Osthoff hat an diesem Vormittag zu einer besonderen Exkursion geladen - einem Spaziergang durch die Stuttgarter Unterwelt. Navigationshilfen jedweder Art braucht der 65-Jährige dafür nicht. Zielstrebig marschiert er direkt neben dem Wagenburgtunnel hinunter in eine Welt aus Fels und Staub. „Wir stehen jetzt genau unter der Jugendherberge im Stuttgarter Osten“, erklärt er. Erstes Ziel ist das sogenannte Verzweigungsbauwerk im unteren Bereich des Fildertunnels, das exakt 47 Meter unter besagter Jugendherberge liegt. Es zählt zu den kniffligen Aufgaben in Osthoffs Zuständigkeitsbereich. Man habe das Bauwerk aus Umsicht und Respekt vor dem Berg und vor dem, was darüber liegt, sehr kleinteilig aufgefahren und nach jedem Teilausbruch zur Stabilisierung sofort die Innenschale betonierte. Gleichzeitig wurde oben jede Bewegung gemessen und mit der errechneten Statik verglichen. „Die Methode hat sich bewährt, alles ist gut gegangen“, sagt Osthoff, der mit seiner ruhigen Art und seinem Erfahrungsschatz das Vertrauen der Deutschen Bahn und der beteiligten Baufirmen gleichermaßen genießt.

Als verantwortlicher Projektleiter für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 ist Osthoff für jenen zentralen Bereich zuständig, der den neuen Durchgangsbahnhof in der Stuttgarter Innenstadt mit dem Flughafen verbindet: den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel, der schon weit gediehen ist. Mitte Februar sind die Mineure nach knapp 15 Monaten Vortrieb mit der ersten der beiden Röhren am Südkopf des Durchgangsbahnhofs angekommen, womit erstmals eine durchgängige Verbindung sowohl zur Filderebene im Süden der Landeshauptstadt als auch zur bestehenden Bahntrasse im nördlich gelegenen Neckartal geschaffen wurde. Der Durchschlag der zweiten Röhre ist für dieses Frühjahr geplant. „Die Vortriebe im großen Ausbruchsquerschnitt sind wesentlich schneller als geplant gelaufen. Wir können alle zusammen stolz auf das Erreichte sein“, so Osthoff. Als Projektleiter verantwortet Günter Osthoff zudem auch noch den Abschnitt 1.6a, also die Zuführung nach Untertürkheim und Obertürkheim, die unter dem Kernviertel beginnt und mit vier Röhren unter





Günter Osthoff mit Betriebsseelsorger Peter Maile

dem Neckar verläuft und immerhin auch rund zwölf Kilometer Tunnelvortrieb umfasst. „Auch vor dieser Unterquerung hatten wir viel Respekt“, sagt er.

Den nötigen Respekt vor einer Aufgabe zu haben, ist das eine, Verantwortung zu übernehmen und im Zweifelsfall dafür gerade zu stehen das andere. „Es braucht Mut zur Entscheidung, das habe ich während meiner Zeit in der Bauindustrie gelernt“, sagt Osthoff, während es immer tiefer hineingeht in den Berg: „Wenn man nicht entscheidet, kommt man auch nicht weiter.“ Eine dieser Entscheidungen war, die letzten rund 230 Meter vor dem Durchbruch zum künftigen Hauptbahnhof im so genannten Vollausbau herzustellen, was wesentlich anspruchsvoller ist als der ansonsten bei großen Tunnelquerschnitten übliche Teilausbau. 18 Meter hoch ist der Durchmesser der Röhre an dieser Stelle und 20 Meter breit. Die Überdeckung zwischen Tunnelfirste und dem Gründungsniveau der Bebauung im Kernerviertel nimmt dabei von 47 Meter auf etwa acht Meter ab. Damit die Häuser im Kernerviertel wegen dieses gewaltigen Hohlraums unter ihnen nicht absacken,

wurden sie mit einer untergepumpten Betonsuspension um wenige Millimeter angehoben. Ein gleichermaßen aufwendiges wie kniffliges Verfahren. „Wie haben alle zusammen diskutiert und den gesamten tunneltechnischen Sachverstand eingebracht“, sagt Osthoff. „Dann haben wir entschieden, dass wir uns das zutrauen.“ Mit „zutrauen“ meint er: Beim leisesten Zweifel hätte er diesem Vorgehen nicht zugestimmt. Nicht unerwartet sind während des Vortriebs an einigen Häusern dünne Risse aufgetreten, die jedoch die Gebäudestatik nicht beeinträchtigen. Mit einer Ausnahme: Ein Verbindungsbau zwischen zwei Häusern musste aufgrund erheblicher Risse abgebrochen werden. Der Bau war nach dem Zweiten Weltkrieg entgegen der damals in der Baugenehmigung vorgegebenen Regeln der Technik errichtet worden. Osthoff und sein Team standen mit allen betroffenen Eigentümern und Bewohnern stets in engem Kontakt, um sich über Reparatur, Sanierung oder einen zeitweisen Umzug ins Hotel zu verständigen. Den abgebrochenen Verbindungsbau baut die Bahn neu.

In seinem Berufsleben hat Günter Osthoff oft turbulente Zeiten miterlebt und stets den nötigen Mut bewiesen: Zugetraut hatte er sich als damals noch junger und ambitionierter Ingenieur auch, im Irak an einem Wasserkraftwerk mitzubauen. Mitte der 1980er Jahre, mitten im Ersten Golfkrieg. Zweimal musste die gesamte Baustelle evakuiert werden, alle Arbeiter wurden für mehrere Wochen zum Schutz in einem Hotel in Bagdad eingebunkert. Umgeben von andauerndem Bombardement. „Dafür gab es hinterher eine Gefahrenzulage von 2000 Mark für Ingenieure“, sagt Osthoff, der zusammen mit seiner Frau insgesamt fünf Jahre im Irak blieb und später noch beim Bau einer Autobahn durch die Wüste in Richtung Jordanien als Ingenieur tätig war. Seinen zweiwöchigen Heimaturlaub nutzte er, um seine Frau zu heiraten, die er einige Jahre zuvor in Israel kennengelernt hatte. Die Hochzeitsanzeige hatte er per Post in den Irak geschickt bekommen. „Wenn man jung ist, sieht man das vermutlich etwas lockerer“, sagt Osthoff.

Geboren in Brilon im Sauerland hat Günter Osthoff zunächst das Gymnasium Petrinum besucht, zusammen mit einem gewissen Friedrich Merz, der eine Klasse unter ihm war. „Er wäre der erste Bundeskanzler, den ich duzen könnte“, sagt Osthoff und lacht herzlich dazu. Nach Abitur und Wehrdienst entschied er sich dann, Bauingenieur zu werden, weil man in diesem Beruf etwas Bleibendes hinterlässt. „Das ist das Schöne an meinem Beruf, das empfinde ich auch nach fast vier Jahrzehnten noch so“, sagt Osthoff, der mittlerweile Vater von drei erwachsenen Kindern und zudem fünffacher Opa ist. Alle fünf Enkelkinder sind während seiner Zeit in Stuttgart zur Welt gekommen. „Diese sechs Jahre hier waren sehr erlebnisreiche Jahre“, sagt er.



Sechs Jahre, in denen ihm Stuttgart und die Schwaben ans Herz gewachsen sind, wie der Mann aus dem Sauerland sagt. Anfangs habe er seine Schwierigkeiten mit der bruddelnden Art und dem Hang zur Kritik gehabt, zwischenzeitlich sei er aber voll akklimatisiert, sagt er. An den Wochenenden bleibt er daher oft im Schwäbischen und fährt nicht heim ins Münsterland, wo er inzwischen wohnt. Stattdessen besucht ihn seine Frau, um gemeinsam durch den fränkisch-schwäbischen Wald zu laufen, in die Staatsgalerie zu gehen oder durch eines der mittelalterlichen Dörfchen in der Region zu schlendern. „Es ist so eine schöne Gegend hier, die muss man sich unbedingt auch ansehen“, sagt Osthoff.

Diesen Sommer soll jedoch endgültig Schluss sein mit der Arbeit, das Meiste in seinen Abschnitten ist bis dahin getan. Im Frühling wohl steht der zweite Durchschlag am Südkopf an, Osthoffs letzte große Tunnelfeier. Und auch in Untertürkheim sind die Mineure bereits durch, in Obertürkheim geht es auf die letzten Meter. Osthoff kann also guten Gewissens die Koffer packen, aber eine ordentliche Portion Wehmut ist natürlich trotzdem dabei. Es ist vor allem sein Team aus 24 Mitarbeitern, die Hälfte davon Frauen, das ihn stolz macht. „Wir haben hier eine tolle Stimmung im Team, alle stehen unter Dampf. Ich freue mich jeden Morgen, wenn ich ins Büro komme“, sagt er.

Sie werden ihm fehlen, die guten Gespräche und Diskussionen über die anstehenden Aufgaben. Auch der

Spaziergang durch die Stuttgarter Unterwelt neigt sich zwischenzeitlich dem Ende zu, allerdings nicht ohne an jenem Ort Station zu machen, den Osthoff als „das Herzstück von allem“ bezeichnet. Es ist die Wendekaverne, in der im August 2018 die Tunnelbohrmaschine nach ihrer Abwärtsfahrt gedreht und auf den Weg nach oben geschickt wurde. Ein Husarenstück, das Osthoff natürlich per Video auf seinem Handy vorführen kann. 2000 Tonnen wiegt alleine das gigantische Schneidrad, das auf Teflonlagern mit Seilwinden Stück für Stück um die Kurve gezogen wurde. Gefolgt von den restlichen Teilen des insgesamt 120 Meter langen Bohrkolosses. „Man muss auf die technischen Möglichkeiten und die Kunst der Ingenieure vertrauen“, sagt er.

Für ein Stoßgebet hätte es nach vollbrachter Meisterleistung dennoch Anlass gegeben – und Günter Osthoff wäre zweifellos der richtige Mann dafür gewesen. Er will seinen Ruhestand keinesfalls auf dem heimischen Sofa verbringen, sondern an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster, wo er sich für das Fachgebiet Theologie eingeschrieben hat. Drei Semester hat der Katholik bereits vor seiner Zeit in Stuttgart studiert, ab Oktober geht es nun weiter. „Ich wollte einfach etwas ganz anderes machen als bisher“, sagt Günter Osthoff, der sich als Beschäftigungsfeld auch Geschichte oder Philosophie hätte vorstellen können, aber jungen Menschen keinen Studienplatz wegnehmen wollte, wie er betont: „Man muss geistig rege bleiben, das ist das Allerwichtigste.“ www.be-zug.de/osthoff

Vor-Ort-Termin in
der Stuttgarter
Unterwelt

THEMA

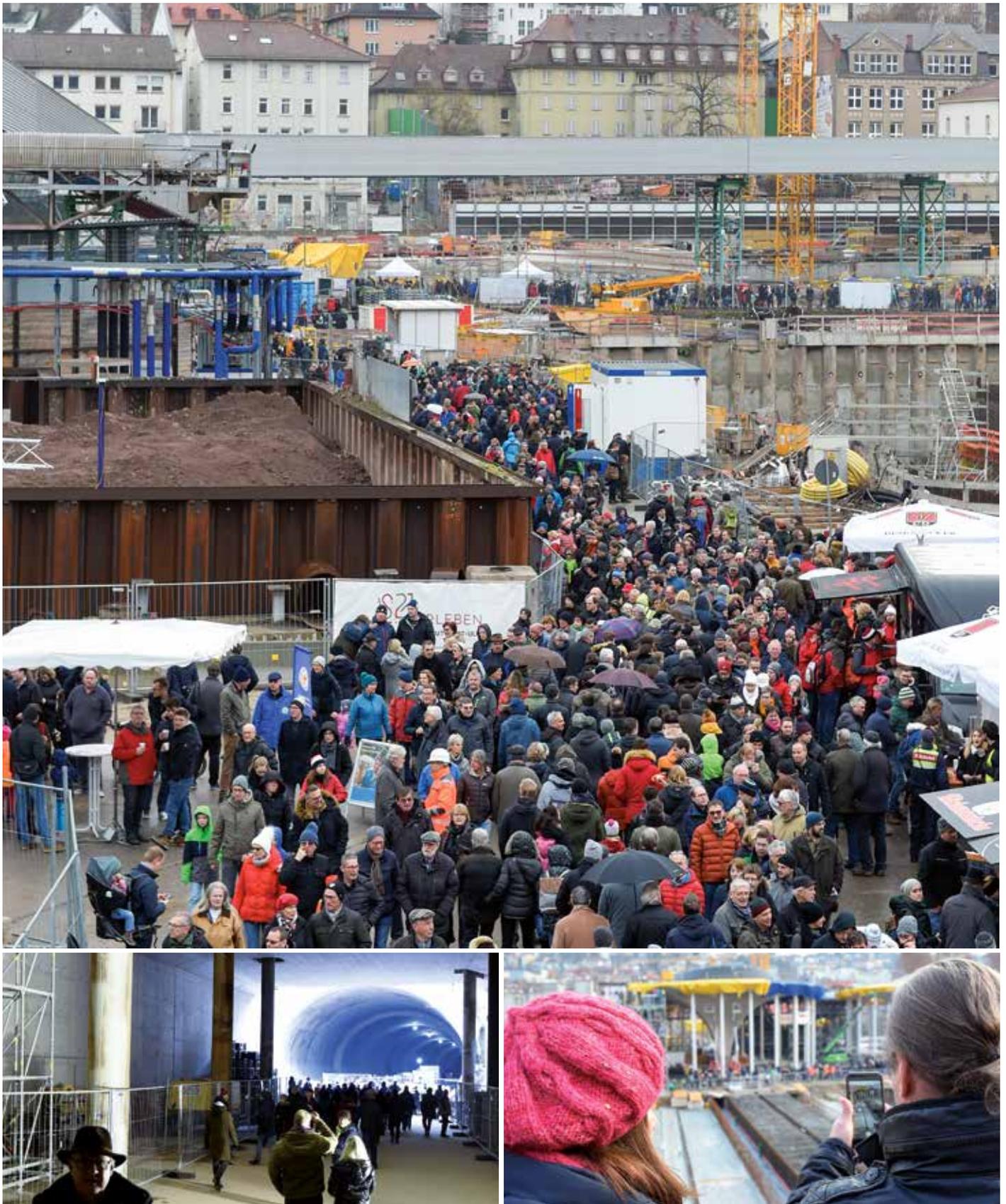
Kelche begeistern die Massen

Das Interesse an Stuttgart 21 wächst. Bei den 5. Tagen der offenen Baustelle wurden 64.000 Besucher auf dem Gelände rund um den Hauptbahnhof gezählt. „So ein großes Interesse hätten wir nie erwartet“, freut sich Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

Drei Tage lang hatte jeder der wollte Gelegenheit, sich einen Eindruck aus nächster Nähe zu verschaffen, sich vor Ort über Themen wie das Grundwassermanagement oder die Zukunft der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie zu informieren, mit Fachleuten zu diskutieren oder auf großen Schautafeln die komplexen Abläufe nachzuvollziehen. Ein Angebot, das zum Jahresbeginn mehr Menschen denn je genutzt haben, was Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., nur so interpretieren kann: „Die Bürgerinnen und Bürger sind sehr dankbar, die Fortschritte beim Bau des wohl bekanntesten Projekts im Land unmittelbar erleben zu können.“

Zu verdanken ist das den Baufirmen und der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, die es dem Verein und all seinen Mitgliedern ermöglichen, das Baustellengelände überhaupt zu betreten und mit Informationen zu bespielen. „Der Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Baustellen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke für alle Interessierten erlebbar zu machen“, wie Tanja Sehner erklärt. Die Mission sei, so die Leiterin für Marketing und Events des Vereins, den Bürgerinnen und Bürgern ein solches Vor-Ort-Erlebnis zu ermöglichen und sie dadurch in Kontakt mit dem Bahnprojekt und dessen Zukunftsthemen zu bringen. Die Begeisterung für die verschiedenen Baustellen muss dabei erst gar nicht geweckt werden. Die Nachfrage in der Bevölkerung sei von sich aus riesengroß, betont Tanja Sehner.

Für die Verantwortlichen des Vereins und seiner Partner ist die dreitägige Veranstaltung zu Jahresbeginn gleichwohl ein Kraftakt. „Die Projektgesellschaft, die Landeshauptstadt, der Verband, das Land und der Flughafen haben in den Monaten vor Weihnachten die Inhalte auf den Plakaten zusammengetragen und Mitarbeiter für die drei Tage in der sonst ruhigen Zeit des Jahreswechsels motiviert, an den über zwanzig Informationspunkten mit den Besuchern im Austausch zu sein“, so Sehner weiter zu den Leistungen, die hinter der Konzeption standen. Zumal diese Tage der offenen Baustelle bewusst für Familien mit Kindern konzipiert und daher mit einem entsprechend breiten Angebot aus Mitmachstationen, Musik und Verpflegung ausgestattet waren. Dass dies der richtige Weg ist, war an allen drei Tagen erlebbar: Überall an den Stationen drängten sich junge Familien mit Kindern, die sichtlich Spaß an der Sache hatten. Mitunter war dabei angesichts der immer länger werdenden Reihen von Wartenden allerdings etwas Geduld nötig. Immerhin sorgte die Vielzahl der Besucher in diesem Jahr für ein Rekordergebnis: 64.000 Besucher sind mehr Menschen, als bei einem ausverkauften Heimspiel des VfB Stuttgart in die Mercedes-Benz-Arena pilgern. Entsprechend stolz sind die Verantwortlichen auch. „Mein Dank gilt



Bei der dreitägigen Veranstaltung zu Jahresbeginn haben viele Menschen die Gunst der Stunde genutzt – und die einzelnen Gewerke in Augenschein genommen.

THEMA – PLUS

Als hierzulande noch keiner an Corona und Kontaktsperrren dachte, fanden im Januar die 5. Tage der offenen Baustelle statt.

Es gab damals noch keine Vorgaben über Mindestabstände zwischen Menschen. Folgende Stimmen von Besuchern wurden dabei eingefangen:

Monika und Heinz Faas, Steinenbronn



„Es freut mich sehr, dass heute so viele Menschen da sind und sich dafür interessieren, was hier gebaut wird“, sagt Heinz Faas, der gemeinsam mit seiner Frau Monika gekommen ist. „Die Men-

schen wollen sich davon überzeugen, was hier entsteht“, sagt sie. Wie viel auf der Baustelle zur gleichen Zeit bewegt werden muss, sei gigantisch und beeindrucke sie sehr. „Das ist eine wahnsinnige Anforderung an alle, es müssen ja auch Überraschungen bewältigt werden.“ Beide sind sich sicher, dass sich der große Aha-Effekt einstellen wird, sobald alles in Betrieb gegangen ist und genutzt werden kann. „Man wird viel schneller als bisher reisen können und muss nicht mehr mit Tempo 70 die Schwäbische Alb hochzuckeln“, sagt Heinz Faas.

Nico Wewer, Beilstein



Nico Wewer ist mit Frau und Kindern aus Beilstein angereist und mit dem Zug am Hauptbahnhof angekommen. „Wir sind total erstaunt, wie viel hier los ist und welche beeindruckenden Dimensionen die Baustelle hat“, sagt er. Einen Teil des Rundgangs hat die Familie bereits hinter sich. „Die Arbeiten sind bereits sehr weit vorangeschritten“, sagt der Familienvater, den bei allem insbesondere die Baustellenlogistik beeindruckt, wie er sagt. Er selbst ist viel im Außendienst unterwegs, seine Frau pendelt täglich zur Arbeit nach Stuttgart. „Wir freuen uns schon auf die bessere Verbindung und versprechen uns viele Vorteile, wenn alles fertig ist.“

Christoph Meister, Stuttgart



Auch Christoph Meister ist überrascht von dem enormen Ansturm auf die offene Baustelle. Es sei sehr interessant, sich einmal alles aus der Nähe anschauen zu können, sagt er. „Sonst hat man ja nur von außen einen kurzen Blick beim Vorbeigehen.“ Die Dimensionen findet er „mega“, die Kelchstützen „richtig cool“. „Der Aufwand, der hier betrieben wird, ist total beeindruckend“, sagt Meister, der sich auf den Tag freut, wenn alles fertig und benutzbar ist. Auch, weil dann die Umwege um die Baustellen wegfallen.

Markus Hertler, Leinfelden-Echterdingen



Markus Hertler ist bereits zum wiederholten Mal zu Besuch auf der Baustelle, mit seiner Frau Sandra und den Kindern Jannik, Finja und Tessa. „Für unsere Kinder sind die großen Maschinen super spannend. Für mich ist es wahnsinnig interessant, den Fortschritt zu sehen“, sagt er.

Bei seinem ersten Besuch sei nur eine große Baugrube zu sehen gewesen, zwischenzeitlich könne man Tunnel, betonerte Bahnsteige und Kelchstützen besichtigen. Insbesondere die Kelchstützen haben es ihm angetan. „Die sind absolut imposant“, sagt er. „So etwas zu betonieren, ist eine Meisterleistung.“

Sandra Hertler, Leinfelden-Echterdingen



Es sei total faszinierend, sich die Baustelle von einem solchen Großprojekt einmal genau anschauen zu können, findet Sandra Hertler. „Man sieht aus nächster Nähe, was hier alles passiert“, sagt sie. Ihr Motto lautet: „Lieber sich selber ein Bild machen, als drüber zu schimpfen.“ Die Familie wohnt mit ihren drei Kindern auf den Fildern in der Nähe vom Flughafen. „Wir gehen davon aus, dass wir künftig eine bessere Verbindung haben und schnell in alle Richtungen wegkommen“, sagt sie.

Jörg und Helmut Kußmaul, Herrenberg



Helmut und Jörg Kußmaul sind aus Herrenberg angereist und sie sind sich einig: „Was hier bewegt wird, ist schwer beeindruckend“, so die Brüder unisono. Neben den gewaltigen Ausmaßen und den logistischen Herausforderungen sind es vor allem auch die engagierten Mitarbeiter, die Eindruck bei ihnen hinterlassen haben. „Die sind alle mit Herz und Leidenschaft dabei“, sagt Jörg Kußmaul. Sein Bruder Helmut empfiehlt derweil „allen Unwissenden“, auch einmal der Baustelle einen Besuch abzustatten. „Hinterher ist man schlauer“, sagt er.

Silvia und Jacob Rauscher, Berglen



Bisher sind die Tage der Offenen Baustelle an Familie Rauscher vorübergegangen, diesmal hat es endlich gepasst. „Man liest so viel über das Projekt und fährt immer vorbei. Wir wollten einfach mal einen Überblick bekommen“, sagt Silvia Rauscher. Es sei beachtlich, wie viele Teilbaustellen es gibt. „Das ist eine enorme Herausforderung“, betont ihr Mann. Das Ehepaar aus Berglen im Rems-Murr-Kreis gehört zwar nicht zu den Berufspendlern, die mit der Bahn unterwegs sind. Dass die Infrastruktur ausgebaut wird, finden sie dennoch richtig und gut, zumal sich die Lebenssituation jederzeit ändern kann, so Silvia Rauscher: „Wenn man sich immer gegen alles Neue stellt, bleibt alles beim Alten.“

Susanne Goldschmidt, Stuttgart



Susanne Goldschmidt findet vieles faszinierend auf der Baustelle im Mittleren Schlossgarten, insbesondere aber die Tatsache, dass der Architekt Christoph Ingenhoven den Wettbewerb um den Bahnhofsneubau bereits in den 90er Jahren gewonnen habe. „Und trotzdem ist sein Entwurf auch heute noch so modern. Er hat damals sehr weit in die Zukunft geschaut“, sagt sie. Mit ihrem Mann Stefan fährt die Stuttgartin schon jetzt oft und gerne Bahn, künftig wollen die beiden das noch ausbauen. „Wir haben das zweite Auto abgeschafft und setzen stattdessen auf eine gute Anbindung zum Flughafen.“



allen Besuchern, die teilweise geduldig an den einzelnen Stationen anstanden“, betont Bernhard Bauer.

Fasziniert waren die allermeisten insbesondere von den formschönen und ungewöhnlichen Kelchstützen, die schon jetzt das Markenzeichen des neuen Durchgangsbahnhofs sind und weithin sichtbar in den Himmel über dem Mittleren Schlossgarten ragen. Insgesamt 28 solcher Stützen müssen betoniert werden, wobei es drei verschiedene Typen gibt: sogenannte Randkelche, Vollkelche und Restkelche. Die jeweils unterschiedliche Formgebung ergibt sich durch die Position der Kelche innerhalb der Gesamtkonstruktion und der damit verbundenen Statik. Zusammen bilden die Kelche dann das imposante Dach des neuen Stuttgarter Bahnhofs, das mit seinen Lichtaugen die Bahnsteighalle überspannen wird. Bereits sieben Kelchstützen und mehr als 70 Prozent der Bahnsteigflächen sind betoniert.

Sogar Baden-Württembergs grüner Ministerpräsident Winfried Kretschmann hat sich kurz nach den Tagen der offenen Baustelle eingereiht in den Reigen der Baustellenrundgänger, die schon in den Mittleren Schlossgarten gekommen sind, um die schöne neue Bahnhofswelt zu erkunden. „Der Baufortschritt

des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ist deutlich zu sehen. Das betrifft gerade auch die Kelchstützen der Dachkonstruktion für den zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof“, bekundete Kretschmann hinterher sichtlich angetan vom Gesehenen: „Die Ingenieurinnen und Ingenieure leisten hier eine eindrucksvolle Arbeit.“ Als ranghöchster Politiker im Land kam Winfried Kretschmann in den Genuss einer Exklusivführung, zu der ihn der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, Ronald Pofalla, eingeladen hatte. Zu sehen bekam er genau das Gleiche, nur die mitreißende Begeisterung der rund 64.000 Besucher fehlte natürlich, sie ist so nur während der Tage der offenen Baustelle erlebbar.

Großen Andrang ist der Verein als verantwortliche Einrichtung für Baustellenbesuche und die Ausstellung gewohnt. Ein solch gewaltiges Interesse habe man aber tatsächlich nicht erwartet, betont Bernhard Bauer, Vorsitzender des Projektvereins Stuttgart–Ulm. „Wer die Veranstaltung in diesem Jahr verpasst hat, kann sich in den kommenden Monaten bei den Baustellenführungen anmelden und so einen guten Über- und Einblick erhalten. „Zudem“, da ist sich Bauer sicher, „wird der Verein im nächsten Jahr wieder zu den Tagen der offenen Baustelle einladen.“ www.be-zug.de/besichtigung

Durch diese Röhre
fahren später
einmal die Züge

KURZ NOTIERT

Tunneldurchschlag unter dem Rosensteinpark

Der Bau des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm schreitet voran. Die Deutsche Bahn hat den Vortrieb für den 3,5 Kilometer langen Tunnel Bad Cannstatt mit einem Tunneldurchschlag unter dem Rosensteinpark erfolgreich beendet. Mit dem im Februar erfolgten Durchschlag in rund 13 Meter Tiefe waren von den im gesamten Projekt Stuttgart 21 zu bauenden 59 Kilometer Tunnelröhren nahezu 50 Kilometer und somit 85 Prozent vorgetrieben. Die Mineure hatten den Tunnel seit März 2014 von verschiedenen Angriffspunkten aus gegraben und den letzten Abschnitt Mitte Februar mit dem Bagger durchgeschlagen. Dieses Teilstück umfasst eine rund einen Kilometer lange zweigleisige Tunnelröhre und ist vom Rand des Rosensteinparks aus gebaut worden. Damit besteht eine 3,5 Kilometer lange Verbindung zwischen dem künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof und der stadtbildprägenden neuen Neckarbrücke in Bad Cannstatt. „Durch den Tunnel Bad Cannstatt fahren die Züge künftig nicht nur in Richtung Nürnberg und Schwäbisch Hall, sondern auch zum Abstellbahnhof in Untertürkheim. So entsteht im Rahmen von Stuttgart 21 ein unterirdischer Schienenring, der einen flexiblen und hochleistungsfähigen Bahnbetrieb ermöglicht. Meine Hochachtung gilt allen Mineuren und Ingenieuren, die diesen anspruchsvollen Tunnelvortrieb nun vollendet haben“, sagte Jens Bergmann, Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG. „Die Mineure und alle Beteiligten können stolz sein, den Vortrieb des Cannstatter Tunnels so gut geschafft zu haben. Das ist eine großartige Leistung und ein wichtiger Meilenstein für dieses für Stuttgart und die Region so wichtige Projekt! Sie tragen damit auch zur Stadtentwicklung der Stadt Stuttgart und zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei“, sagte Tunnelpatin Simone Herrmann. Der Tunnel Bad Cannstatt besteht aus zwei Röhren mit einer Länge von jeweils 3.507 Meter. Als Teil des unterirdischen Schienenrings, der im Rahmen von Stuttgart 21 in der Landeshauptstadt entsteht, bindet der Tunnel den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof an die bestehenden Gleise in Bad Cannstatt und den neuen Abstellbahnhof in Untertürkheim an. Für den Bau des Tunnels Bad Cannstatt im Bereich des Rosensteinparks mussten im Februar 2018 sechs Bäume, auf denen der streng geschützte Juchtenkäfer vermutet wurde, im Flora-Fauna-Habitat-Gebiet des Stuttgarter Rosensteinparks gefällt werden. Um diese Juchtenkäferverdachtsbäume im Rosensteinpark fällen zu dürfen, hatte die Deutsche Bahn im August 2015 eine Änderung der Pläne beantragen müssen. Dieses Verfahren war trotz bereits im Januar 2007 ergangener Planfeststellung, die einer Baugenehmigung entspricht, notwendig geworden, nachdem die europäische Artenschutzrichtlinie in nationales Recht umgesetzt worden war. Im Zuge des Verfahrens war schließlich die Zustimmung der EU-Kommission erforderlich, die im Januar 2018 erfolgte. Bei der Fällung im Februar 2018 konnten an keinem der sechs Bäume Juchtenkäfer nachgewiesen werden. www.be-zug.de/rosensteinpark



Wiedersehen macht Freude: erste Begegnungen nach dem symbolischen Tunneldurchschlag.

Digitalisierungsoffensive für die Schiene

Stuttgart wird Metropolregion mit dem ersten digitalen Schienenknoten in Deutschland. Bundesverkehrsminister

Andreas Scheuer startet eine Digitalisierungsoffensive für die Schiene. Zusammen mit der Deutschen Bahn bringt das Bundesverkehrsministerium die neue europäische Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) sowie digitale Stellwerke (DSTW) auf wichtige Hauptverkehrsachsen. Stuttgart wird erste Metropolregion. Zudem startet der Bund dort ein Modellprojekt zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS und automatisiertem Zugbetrieb (ATO: Automatic Train Operation). Für die Umsetzung stehen bis 2023 zunächst 570 Millionen Euro zur Verfügung. Auch darüber hinaus soll investiert werden. „Mit unserer neuen Digitalisierungsoffensive bringen wir die digitale Leit- und Sicherungstechnik auf die wichtigsten Hauptverkehrsachsen sowie in die Metropolregion Stuttgart. Die digitale Schiene ist zuverlässiger, pünktlicher, optimiert die Kapazität, steigert die Energieeffizienz, verringert CO₂-Emissionen, senkt Betriebskosten und verbessert den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Deutschland wird damit weltweit zum Vorreiter für einen modernen Bahnverkehr“, erklärte dazu Bundesverkehrsminister Scheuer. Neben digitalen Zugsicherungssystemen und Stellwerken kommen weitere neue Technologien zum Einsatz: hochpräzise Echtzeitorientierung, Echtzeit-Verkehrsmanagementsystem, Umfeld-Wahrnehmung, 5G-Datenkommunikation, Künstliche Intelligenz für automatisiertes Fahren. „Die Freigabe des Starterpakets ist deutlich mehr als eine haushaltspolitische Entscheidung – sie bedeutet eine Revolution der Eisenbahn. Erstmals fördert der Bund – neben der Infrastruktur – die Digitalisierung von Zügen. Damit kann Deutschland zum internationalen Industriechampion werden, an dem sich Eisenbahnen anderer Länder orientieren“, erklärte DB Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla. Als erste Region Deutschlands bekommt Stuttgart die moderne digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie. Die wesentlichen Elemente des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ sollen zusammen mit dem Projekt „Stuttgart 21“ bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden. Die vollständige Umsetzung soll nachgelagert bis zum Jahr 2030 erfolgen. Folglich wäre das gesamte Stuttgarter S-Bahn-Netz einschließlich der Mischverkehrsstrecken bis mindestens zu den Linienendpunkten der S-Bahn mit ETCS, DSTW und automatisiertem Zugbetrieb ausgestattet. „Als Träger der S-Bahn sind wir froh, dass der Schienenknoten Stuttgart mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2025 digital ausgestattet sein wird. Das ist ein großer Schritt zu mehr Pünktlichkeit und Kapazitätserweiterung auf einer bestehenden Infrastruktur“, so Thomas Bopp, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart. Der Bund wird im Rahmen eines Modellvorhabens auch die Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation) anteilig fördern. Die Fördersumme beträgt bis zu 200 Millionen Euro. www.be-zug.de/digitalisierung

PERSÖNLICH



Sorgt dafür, dass die Stadtbahn bald wieder direkt fährt

Tamara Myers, 28,
Projektingenieurin
Haltestelle Staatsgalerie

Was macht eigentlich ... Frau Myers?

Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Ich bin als Projektingenieurin für den Tunnel verantwortlich, der gerade zwischen der neuen Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof entsteht. Die neue Haltestelle über dem Südkopf des künftigen Hauptbahnhofs geht für ein paar Linien bereits in diesem Jahr in Betrieb, die Tunnelverbindung zur Stadtbahnhaltestelle Arnulf-Klett-Platz folgt etwas später. Dabei ist es so, dass die neue Haltestelle von der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) gebaut wird und die Tunnelanbindung in Richtung Hauptbahnhof von der Deutschen Bahn.

Worin liegen die besonderen Herausforderungen?

Zunächst einmal ist es etwas ganz Besonderes, auf der Großbaustelle im Talkessel der baden-württembergischen Landeshauptstadt zu arbeiten. Hier schlägt das Herz von Stuttgart 21 und mein Arbeitsplatz ist mittendrin. Die speziellen Herausforderungen beim Bau der Tunnelröhren liegen darin, dass es dabei sehr viele Schnittstellen gibt und es ziemlich eng zugeht. Wir sind umgeben von der viel befahrenen Schillerstraße mit ihren fünf Spuren, dem Königin-Katharina-Stift, dem denkmalgeschützten Ferdinand-Leitner-Steg, der Arnulf-Klett-Passage, den Bäumen, in denen die geschützten Juchtenkäfer leben, und natürlich auch dem Bonatzbau. Zudem gibt es noch Berührungspunkte zum Nesenbachdüker und wir müssen uns mit der SSB abstimmen. All das zu koordinieren, ist eine echte Herausforderung.

Wie ist der Stand der Dinge?

Die ersten Arbeiten für den Tunnel haben bereits Mitte vergangenen Jahres begonnen. Unter anderem haben wir alle fünf Fahrspuren auf die Südseite der Schillerstraße verschwenken müssen, um Platz für den Tunnelbau zu schaffen. Momentan sind wir dabei, die letzten Bohrpfähle zu setzen, um die Wände der Baugruben zu sichern. Vor kurzem haben wir angefangen, in die Tiefe zu bauen, wir müssen bis zu 15 Meter tief graben. Bisher liegen wir mit allem sehr gut im Zeitplan, bis 2023 wollen wir mit dem Rohbau fertig sein.

Sie sind Australierin, wie kamen Sie nach Stuttgart?

Ich wollte unbedingt nach Deutschland und hier bei einem Großprojekt mitarbeiten. Meine erste Anlaufstation war Berlin, dort leben Verwandte von mir. Dann habe ich mich gezielt bei der Bahn beworben und mich schließlich für Stuttgart 21 entschieden. Ein tolles Projekt, das mich sofort begeistert hat. In Australien werden vor allem Straßen gebaut, ein neuer Bahnknoten ist für eine Bauingenieurin natürlich reizvoller.

Und Stuttgart ist reizvoller als Sydney?

Es gefällt mir jedenfalls sehr gut hier. In Australien habe ich aktiv Fußball gespielt, das mache ich nun beim VfB Obertürkheim. Ab und zu gehe ich ins Stadion und schaue die Spiele des VfB Stuttgart an. Mein Lieblingsklub ist aber der FC Liverpool. Und ich habe eine schöne Wohnung im Heusteigviertel gefunden, von dort aus kann ich zu meiner Baustelle laufen.



**DAS BAHNPROJEKT
STUTTGART-ULM
ERFAHREN UND ERLEBEN**

ITS-PROJEKT.DE

ITS INFOTURM
STUTTGART