

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



## REPORTAGE

# Das große Schienenlegen auf der Schwäbischen Alb

SEITE 24

**THEMA** Am Flughafen entsteht eine Verkehrsdrehscheibe fürs Land **SEITE 4**

**INTERVIEW** Walter Schoefer über die Perspektiven des Airports **SEITE 10**

**PORTRÄT** André Reinhardt ist Herr über die Tunnel von Stuttgart 21 **SEITE 18**



## INHALT

### THEMA

Die Flughafenanbindung  
auf den Fildern **4**

### INTERVIEW

Airportchef Walter Schoefer  
über die Konkurrenz zur Schiene **10**

### IM BILDE

**14**

### PORTRÄT

Unterwegs mit André Reinhardt am  
nördlichsten Punkt von Stuttgart 21 **18**

### REPORTAGE

60 Kilogramm pro Meter:  
Gleisarbeiten auf der Albhochfläche **24**

### 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, 13, 14, 15, 19 – 29, 30, 31);  
Arnim Kilgus (2, 5, 14, 15, 16); Malte Hombergs (6, 7, 12, 14); Sophia Kuisl (6);  
Flughafen Stuttgart (12); Jannik Walther (14); Deutsche Bahn AG (9)

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



[www.blauer-engel.de/uz195](http://www.blauer-engel.de/uz195)

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem  
Blauen Engel ausgezeichnet

## VORWORT

Viele Menschen und Firmen, vom Weltkonzern bis zum Einzelhändler, sind von der Corona-Krise heftig gebeutelt. Auch der Stuttgarter Flughafen musste infolge der Pandemie Einbußen in Millionenhöhe verkraften. Gleichwohl ist der Airport – zumindest perspektivisch betrachtet – ein Gewinner in dieser schwierigen Zeit. Denn im Rahmen von Stuttgart 21 ist die Anbindung des Flughafens an den Schienenfern- und Regionalverkehr aus Richtung Stuttgart und Ulm nun endgültig gesichert. Zudem eröffnet der vom Bund angestrebte Deutschland-Takt nicht nur dem Flughafen der Landeshauptstadt, sondern den Bewohnern der gesamten Filderebene eine ganz neue Perspektive für den Anschluss der Gäubahn. Grund genug, in der neuen Bezug-Ausgabe die aktuelle Entwicklung zu beleuchten.

Erst im Juni hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig die bisherige Schienenplanung für den Anschluss der Filderebene an die Neubaustrecke mit seinem Urteil für bestandskräftig erklärt und Klagen von Projektgegnern abgewiesen. Für das Projekt Stuttgart 21 und seine Mitstreiter ist dies nicht mehr und nicht weniger als ein Urteil erster Klasse! Die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts für den direkten Schienenanschluss des Flughafens sowohl aus Richtung Stuttgart als auch aus Richtung Ulm ist somit abschließend bestätigt. Vier Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss haben wir nach dem Richterspruch unverzüglich begonnen, wie geplant weiterzubauen. Bereits in diesen Tagen hat der Vortrieb auch der zweiten Tunnelröhre von nördlich der Autobahn A8 aus in Richtung Flughafenbahnhof unter der Messepiazza begonnen. Als „entscheidenden Schritt zur Inbetriebnahme des gesamten Bahnprojekts Stuttgart–Ulm“ hat Ronald Pofalla, Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, das Gerichtsurteil von Leipzig gewürdigt.

Der jetzt höchstrichterlich bestätigte Abschnitt von Stuttgart 21 umfasst den fünf Kilometer langen Teil der Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen–Ulm entlang der A8 zwischen dem Fildertunnel und der Strecke bis Wendlingen, den neuen Fern- und Regionalbahnhof am Flughafen samt zuführendem Tunnel sowie die Verlegung der L 1204. Mit der künftigen Anbindung des Flughafens und der Landesmesse an das Schienennetz entsteht auf den Fildern eine Verkehrsdrehscheibe, von der alleine 250.000 Einwohner im unmittelbaren Einzugsgebiet profitieren. Dank der neuen Infrastruktur ist der Flughafen künftig mit der Bahn vom Hauptbahnhof aus in acht Minuten statt heute in 27 Minuten erreichbar. Der Nutzen für die Region und darüber hinaus ist riesig: Denn der Fildertunnel ermöglicht Regionalexpresszüge zum Flughafen und entlastet so die häufig auf der Stuttgarter



Olaf Drescher

**Vorsitzender der Geschäftsführung der  
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH**

Bernhard Bauer

**Vereinsvorsitzender  
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.**

Stammstrecke an ihrer Kapazitätsgrenze fahrende S-Bahn ganz erheblich. Nur mit derlei attraktiven Angeboten kann es gelingen, in der Region insgesamt mehr Menschen auf die Schiene zu bringen und die ökologisch so wichtige Verkehrswende voranzutreiben.

Und damit sind wir beim zweiten Paukenschlag für Filder, Flughafen und Fernverkehr: Die Gutachter für den vom Bund angestrebten Deutschland-Takt haben Ende Juni vorgeschlagen, den Verkehr auf der Gäubahn zwischen den bedeutenden Wirtschaftsmetropolen Stuttgart und Zürich mit vielerlei Maßnahmen erheblich zu beschleunigen. Eine dieser Maßnahmen sieht vor, die Gäubahn mit einem etwa elf Kilometer langen Tunnel direkt an den Flughafenbahnhof unter der Messepiazza anzubinden. Bisher ist geplant, die Züge aus Richtung Zürich über auch von der S-Bahn genutzte Schienen zu einer vor dem Terminal zu bauenden Station zu führen. Der Vorschlag im Sinne des Deutschland-Takts hätte nicht nur für die Gäubahn-Kunden erhebliche Vorteile, sondern insbesondere auch für die Bewohner der Filderebene. Für die bisherige Planung ist es notwendig, während der Bauzeit die S-Bahn zum Flughafen für etwa ein Jahr zu unterbrechen, direkt vor dem Terminal eine riesige Baugrube auszuheben und Lärmschutzwände entlang der Schienen zu errichten, da künftig nicht nur S-Bahnen, sondern auch Fern- und Regionalzüge die bestehenden Gleise nutzen sollen. All dies wäre Geschichte, wenn stattdessen der Gäubahn-Tunnel gebaut würde. Noch ist allerdings nichts entschieden. Jetzt müssen im nächsten Schritt Kosten und Nutzen sorgfältig untersucht werden. Fällt diese Bewertung positiv aus, kann das neue Ausbaukonzept für die Gäubahn weiterverfolgt werden, denn grundsätzlich ist ein Ausbau der Gäubahn bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert.

Einer, der viel für den Fortschritt getan hat, ist Manfred Leger, seit 2013 Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU). Nun, da sich der Schwerpunkt der Aufgaben deutlich Richtung Inbetriebnahme verlagert, war es Zeit für einen Stabwechsel. Wir schätzen uns jedoch glücklich, dass uns Manfred Leger als stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung erhalten bleibt und all seine Zuständigkeitsbereiche behält. Der Stabwechsel an der Spitze der PSU steht für beispielhafte Kontinuität im Management eines Großprojekts – und für große Leidenschaft für die Umsetzung unserer so wichtigen Ziele. Wie wir der Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm immer näher kommen – auch darüber ist in dieser BEZUG-Ausgabe einiges zu erfahren. Viel Spaß beim Schauen und Lesen, bleiben Sie gesund und munter!

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

---

## REPORTAGE

---

# Take Off am Flughafen

---

**Nach vier Jahren Rechtsstreit hat das Bundesverwaltungsgericht im Juni 2020 endgültig grünes Licht für die Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke gegeben. Jetzt wird aufs Tempo gedrückt. Die ersten Meter Tunnel zum neuen Flughafenbahnhof sind schon aufgefahren.**

**W**eit kann es nicht mehr sein: „In Kürze erreichen wir Stuttgart-Flughafen.“ Ziemlich genau hier hören Zugreisende 2025 diesen Satz. Unter der Autobahn durch, noch ein paar Meter, dann ist der Airport, besser gesagt die dortige Verkehrsdrehscheibe, erreicht, und damit auch die Möglichkeit gegeben, bequem auf den öffentlichen Personennahverkehr, aufs Auto oder auch aufs Flugzeug umzusteigen. Die Filder, eine Verkehrsdrehscheibe für Baden-Württemberg, die fast alle Verkehrsträger vereint – unter anderem dieses Ziel hatten die Väter von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Richtung Ulm im Blick, als sie einst die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart ersannen.

Zurück in die Gegenwart: Ziemlich genau hier, von wo aus es nicht mehr weit ist, versperren heute noch etliche hundert Meter Erdreich den Weg bis zur Verkehrsdrehscheibe der Zukunft. Der unter Tage aufzufahrende Teil des Flughafentunnels ist insgesamt rund 1.800 Meter lang. Deshalb röhren im Sommer 2020 die Baggermotoren, fahren Lkw Tonne für Tonne Abraum ab, rotiert täglich mehrmals ein Lafettenbohrgerät – Tunnelbau auf der Filderebene. Ehe sie Erde und Gestein aus den Röhren räumen, sichern Mineure den Untergrund mit einem sogenannten Rohrschirm. Die Löcher für die mehrere Meter langen Sicherungsrohre an der Tunnelfirste treibt das Lafettenbohrgerät ins Erdreich. Im Wechsel wird gesichert, gegraben, gesichert, gegraben ...

**H**einz-Georg Haid (60) blickt zufrieden zur Ortsbrust der beiden Röhren in und aus Richtung des künftigen Flughafenbahnhofs. „Wir haben wie fast überall bei Stuttgart 21 einen zweiröhrenigen Tunnel, was heutzutage beim Bau von Eisenbahntunnel Standard ist“, sagt Haid. Der erfahrene Bauingenieur arbeitet seit sechs Jahren für die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, die konzerneigene Projektgesellschaft der Auftraggeberin Deutsche Bahn AG. Haid verantwortet beim Projektabschnitt zur Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke nach Ulm den Tunnelbau: „Beide Röhren werden parallel um etwa 20 bis 25 Meter versetzt aufgefahren.“ Rund 45 bzw. 20 Meter haben die Mineure innerhalb weniger Wochen geschafft. Kein Zweifel, auf den Fildern südlich der Landeshauptstadt geht was.

„Endlich konnten wir loslegen“, sagt auch Robert Berghorn (51) mit Blick auf den 18. Juni 2020. Seit diesem Tag kann die Bahn den Flughafenbahnhof mitsamt der Tunnelzufahrten ohne Klotz am Bein bauen. „Wir haben einen fast vier Jahre währenden Rechtsstreit um den Planfeststellungsbeschluss – die Baugenehmigung also – ohne Wenn und Aber gewonnen“, so Berghorn, der für die komplette Flughafenanbindung verantwortliche Projektleiter der Bahn. Mitte 2016 hatte das Eisenbahn-Bundesamt als die zuständige Genehmigungsbehörde



Illustration

Der Flughafen auf den Fildern wird mit Stuttgart 21 zur Verkehrsdrehscheibe für Baden-Württemberg. Nördlich der A8 (Bildmitte) tauchen die Züge 2025 ab in den Tunnel Richtung Flughafenbahnhof.



Seit Juni machen die Mineure beim Vortrieb des Flughafen-tunnels Meter für Meter (oben). Vor dem Ausbruch des Erdreichs sichern Bergmänner die Ortsbrust mit einem Rohrschirm (Mitte links). Auch für den östlichen Zugang zum unterirdischen Flughafenbahnhof sind die ersten Meter Aushub geschafft (Mitte rechts). Entlang der Strecke baut die Bahn mächtige Regenrückhaltebecken (unten).

für den Bau von Bahninfrastruktur grünes Licht für den intern Planfeststellungsabschnitt 1.3a bezeichneten Projektbereich gegeben. Die Klage von Projektgegnern ließ nicht lange auf sich warten. Nach jahrelangem Ringen musste das Bundesverwaltungsgericht in letzter Instanz entscheiden. Der Bau der Eisenbahninfrastruktur habe für die Richter in dem ganzen Verfahren „zu keiner Zeit in Frage gestanden“, sagt Robert Berghorn. Tatsächlich hing der Planfeststellungsbeschluss an der aus Sicht der Gerichte nicht ausreichenden planerischen Würdigung einer Umgehungsstraße für den Stuttgarter Stadtteil Plieningen, die in das Bahnprojekt integriert ist.

**W**er auf der Autobahn 8 das große Messeparkhaus passiert, ahnt nichts von Heinz-Georg Haid's Tunnelbaustelle. Unmittelbar rechts neben dem Standstreifen ist in wenigen Wochen ein kleiner, verzweigter Canyon entstanden – die Startbaugrube für den Tunnelvortrieb. An die zehn Meter hohe Böschungen erheben sich entlang der Zufahrtsrampen für die Baufahrzeuge fast bis zu den Leitplanken der Autobahn. „Wir befinden uns auf der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche für die Flughafenanbindung“, sagt Projektingenieur Haid. Neben dem eigentlichen Tunnelbau findet hier Wasserbereitung statt, hat die Baufirma Werkstätten auf Zeit errichtet, haben die Mineure, die im Schichtbetrieb rund um die Uhr arbeiten, ihre Pausenräume.

Vom Betriebsablauf her haben die Planer hier oben auf den Fildern leichtes Spiel: kein vertracktes Bauen auf engstem Raum mitten in einer Großstadt wie bei den meisten anderen Projektabschnitten von Stuttgart 21 – oder doch? Heinz-Georg Haid hat zuweilen mit ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen wie seine Kollegen in der City. Der künftige Flughafenbahnhof unterquert nämlich jenseits der Autobahn in etwa 30 Metern Tiefe die große Piazza der Landesmesse samt Messehalle, auch die Flughafenstraße, eine der Hauptverkehrsadern auf dem Airportareal, und reicht heran bis an den neuen, zentralen Omnibusbahnhof. Als Zugänge für die Reisenden später baut die Bahn zwei große Schächte neben den vielbefahrenen Zufahrten zu den Flughafen-terminals und in unmittelbarer Nähe zu mehreren Hotels. Während der Bauzeit dient der östliche Schacht am Busbahnhof zudem zur Andienung der unterirdischen Baustelle mit Material. Bis einmal Züge fahren, müssen außerdem zahlreiche Technischeinheiten im Untergrund untergebracht werden. Unterdessen gilt: Straßen und Wege müssen passierbar bleiben, so wie es die Auflagen in der Baugenehmigung verlangen.

In einer Tiefe von sieben bis acht Metern geht der Filderlehm in sehr harten, waagrecht geschichteten Sandstein über. Ohne Sprengen gibt es dort letztlich kein Durchkommen. Während der Bauzeit halten hohe



Teil der Verkehrsdrehscheibe für Baden-Württemberg am Stuttgart Flughafen ist neben dem neuen unterirdischen Bahnhof und der Autobahn auch die zukünftige Endstation der Stadtbahnlinie U6.



Lärmschutzwände den Schall ab, und vor jeder Sprengung werden die Anlieger informiert. Man sei hier umgeben von „sensiblen Baukörpern“, sagt Haid. „Für Schall und Erschütterungen sind uns daher Grenzwerte vorgegeben, die wir einhalten müssen.“ Ein unabhängiger Gutachter überwacht wie überall beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm auch hier die Bauarbeiten anhand von ständigen Messungen. Nebenbei muss die Deutsche Bahn am Airport mehrere hundert Parkplätze ersetzen, die mit dem Bau der Flughafenanbindung verloren gehen. Ein 450 Meter langer Bahnsteig unten bleibt eben nicht ohne Einfluss auf die Welt oben.

**O**rtswechsel, Messeparkhaus Ostseite: Der komplette Projektabschnitt Flughafenanbindung erstreckt sich über rund fünf Kilometer. Züge, die von der Neubaustrecke nördlich der A 8 abzweigen und Richtung Flughafenbahnhof in Heinz-Georg Haid's Tunnel abtauchen, müssen an anderer Stelle ins Freie gelangen, um wieder in die Neubaustrecke einfädeln und Richtung Ulm Tempo machen zu können (und umgekehrt). Willkommen im Reich von Daniel Wäschenbach (40), dem

„Die Planung für die Bahnstrecke stand für die Gerichte nie in Frage.“

**Projektleiter  
Robert Berghorn, 51**



Hier entsteht das Herzstück des Schienenanschlusses am Stuttgarter Flughafen: Auf der Messepiazza hat der Aushub für den Hauptzugang zum unterirdischen Bahnhof begonnen.



„Zweiröhrige Tunnel wie fast überall bei Stuttgart 21 sind heute Standard.“

**Teamleiter**

**Heinz-Georg Haid, 60**

anderen Teamleiter aus Robert Berghorns Mannschaft. Der Knackpunkt jenseits des großen Messeparkhauses: Die Bahntrasse muss bis zur Einmündung in die Neubaustrecke noch einmal die Autobahn unterqueren. Heinz-Georg Haid dockt mit der unterirdischen Zugstrecke an dieser wichtigen Schnittstelle an den Zuständigkeitsbereich seines Kollegen Wäschenbach an. Allerdings nicht unter Tage, sondern in sogenannter offener Bauweise: Eine Grube wird ausgehoben, eine Bodenplatte betoniert, diese mit Betonwänden zum Trog erweitert und der Trog mit einem Betondeckel verschlossen. „Dazu haben wir vor Kurzem die Autobahn komplett verlegt“, sagt Daniel Wäschenbach. Ist der erste Abschnitt des Tunnels in offener Bauweise gebaut, wird die Autobahn wieder in ihre ursprüngliche Lage gelegt

– dann unmittelbar auf die neue Röhre. Danach kann Teil zwei des Tunnels gebaut werden. Insgesamt ist der Flughafentunnel dann annähernd 2,5 Kilometer lang. Dazu das sechsspurige Asphaltband zu verschwenken, das hier täglich an die 120.000 Fahrzeuge passieren, ist der Job von Wäschenbachs Team. „Darauf, dass wir die Straßenumverlegung ohne Komplettspernung der Autobahn hinbekommen haben, dürfen wir ein bisschen stolz sein“, findet Daniel Wäschenbach.

Im weiteren Streckenverlauf bewegt sich Wäschenbach ausschließlich an der Oberfläche, die Themen sind dann andere. Es braucht mehrere Eisenbahnbrücken über Straßen und Wirtschaftswege. Die Autobahnanschlussstelle Stuttgart-Plieningen erhält einen komplett neuen Zuschnitt, damit Hochgeschwindigkeitszüge künftig darüber hinwegbrausen können, ohne den Straßenverkehr zu behindern. Für all diese Maßnahmen müssen tausende Kubikmeter Filderboden erst abgetragen, zwischengelagert und dann wieder in der richtigen Reihenfolge eingebaut werden. „Bei der Zwischenlagerung müssen wir darauf achten, dass wir den Oberboden nicht mit Erde aus unteren Schichten vermischen“, sagt Daniel Wäschenbach. Erdtransporte bedeuten zudem oft Dreck und Schlamm auf öffentlichen Straßen – sofern der Bauherr nicht Vorsorge trifft. Doch das tut die Deutsche Bahn: Mobile Reifenwaschanlagen gewährleisten, dass die Straßen auf den Fildern sauber bleiben. „Manche Filderlandwirte sind sicher keine Fans des Projekts, aber sie sind allesamt zufrieden mit uns und unserer Kommunikation – und manchmal auch positiv überrascht. Beispielsweise davon, mit welchem Aufwand wir Bodentrennung betreiben“, sagt Daniel Wäschenbach.



Vor den Hauptbauarbeiten, etwa auch zur Verlegung der Autobahn (rechts), haben Archäologen auf den Fildern aus mehrere tausend Jahre alten Gräbern Teile von menschlichen Skeletten freigelegt.

Der Bauingenieur zeigt auf eine Erdgrube, die im Beige des Filderlehms schimmert. An dieser Stelle geht es jedoch nicht um Bodentrennung. Ein Baggerfahrer modelliert mit Ausleger und Schaufel akkurat die Böschung eines Regenrückhaltebeckens. Dafür braucht es beim Umgang mit dem Koloss viel Fingerspitzengefühl an den Steuerhebeln. Das ursprüngliche Regenrückhaltebecken wird die Bahn verfüllen, weil es sich genau dort befindet, wo später die Schienen verlegt werden. „Was wir wegnehmen, müssen wir an anderer Stelle ersetzen, so lautet eine einfache Regel“, sagt Daniel Wäschenbach.

Ob Häuslebau oder Großprojekt, die Regeln, die es zu beachten gilt, sind zahlreich und nicht nur statischer Natur. Stichwort Artenschutz: Die Politik hat die Gesetze dazu mehrfach geändert, die Vorgaben sind wesentlich strenger als noch vor 20 Jahren. Auf den Fildern ist die Liste der Maßnahmen daher lang und für Laien womöglich erstaunlich: Unter anderem wurden 20 Vogelnistkästen errichtet, mehrere Hecken für in Bodennähe brütende Vögel gepflanzt, zahlreiche Brachflächen für Feldlerchen, Rebhühner und Zauneidechsen ausgewiesen und ein Teich für Frösche angelegt. Dass die Filder nicht nur im Hier und Jetzt von Mensch und Tier besiedelt sind, hatten die Planer überdies zu berücksichtigen. Die Vermutungen von Archäologen wurden bereits 2018 Gewissheit: Mehrere, vermutlich tausende Jahre alte Gräberfelder, die von einer frühzeitlichen Kultur auf den Fildern zeugen, befanden sich im Bereich der künftigen Eisenbahntrasse. „Das war schon beeindruckend, auf einem Acker unweit von Plieningen haben die Wissenschaftler bei wochenlangen Grabungen etliche Skeletteile entdeckt“, entsinnt sich Daniel Wäschenbach.



**W**er weiß, was Archäologen in ein paar tausend Jahren im Untergrund auf den Fildern vorfinden? Zunächst sollen im Jahr 2025 die ersten Züge planmäßig von Ulm und von der Schwäbischen Alb heranbrausen und am Flughafenbahnhof halten. Von dort bis zum Hauptbahnhof im Talkessel sind es dann auf der Schiene nur noch acht Minuten. Projektleiter Robert Berghorn und die Ingenieure Heinz-Georg Haid und Daniel Wäschenbach, das Filder-Trio der Projektgesellschaft, arbeitet mit einem Team aus Spezialisten unter Hochdruck daran, dass Teil eins der Verkehrsdrehscheibe Filder bald in Schwung kommt. Teil zwei, die Anbindung der Gäubahn aus Richtung Süden an den Flughafen Stuttgart, folgt zeitversetzt. Hier ist das Genehmigungsverfahren noch nicht beendet. [www.be-zug.de/flughafen](http://www.be-zug.de/flughafen)

„Auf die Verlegung der Autobahn ohne Komplettsperrung dürfen wir stolz sein.“

**Teamleiter**  
**Daniel Wäschenbach, 40**

---

## INTERVIEW

---

# „Die Passagiere wählen frei“

---

**Der Flughafen ist durch die Corona-Krise heftig gebeutelt worden. Im Interview spricht Airportchef Walter Schoefer über die Folgen, die Konkurrenz zur Bahn und über die Vorzüge von Stuttgart 21: „Die Verbindung von Flugzeug, Straße und Schiene macht uns zu einem einmaligen Verkehrsknoten.“**

**Herr Schoefer, normalerweise starten und landen an guten Tagen 350 bis 400 Flugzeuge auf dem Stuttgarter Flughafen. Sie hatten vermutlich wirtschaftlich schon einmal bessere Tage. Wie ist die Lage aktuell?**

**Walter Schoefer:** In der Corona-Pandemie haben wir einen massiven Einbruch des Luftverkehrs erlebt, zeitweise kam der Betrieb völlig zum Erliegen. Im April hatten wir wegen der schon lange geplanten Teilerneuerung unserer Start- und Landebahn 17 Tage lang gar keine Passagierflüge. Ab dem 23. April konnte gleichzeitig gebaut und geflogen werden. Da waren dann aber die Starts und Landungen wegen des Coroneinbruchs sehr überschaubar, manchmal nur zehn bis zwölf Flüge am Tag. Jetzt im Juli sind wir wieder bei um die 100 Bewegungen am Tag, nach der Aufhebung der Reisebeschränkungen hat die Nachfrage deutlich angezogen.

**Wie viele Passagiere werden Sie dieses Jahr voraussichtlich haben? Rechnen Sie mit einem baldigen Aufschwung?**

**Walter Schoefer:** Die Erholung im Luftverkehr wird längere Zeit brauchen und sich vermutlich über Jahre hinziehen. Bis zum Ende des Jahres rechnen wir mit etwa drei Millionen Fluggästen hier in Stuttgart.

**Wie hoch sind die Verluste durch Corona für den Airport, und wie können Sie dies kompensieren?**

**Walter Schoefer:** Wenig Flugbetrieb heißt für uns wenig Einnahmen, gleichzeitig müssen wir unsere gesamte Infrastruktur vorhalten. Wir haben allein rund 6,8 Millionen Euro an Vorhaltekosten für unsere betrieblichen Anlagen, egal, ob da gerade viel oder wenig geflogen wird. Auch für unsere Mieter in der Gastronomie und im Bürogewerbe sind die Zeiten schwierig. Dank des Rekordergebnisses im Vorjahr sind wir noch bis in den Herbst liquide, auch die Kurzarbeit im Konzern bringt ein Stück weit Entlastung. Die Pandemie wird uns aber noch länger beschäftigen, wir werden erheblich Schulden aufnehmen müssen. Als Unternehmen sind wir aber letztlich so gut aufgestellt, dass wir uns am Kapitalmarkt selbst versorgen können.

**Vor allem jenseits von Europa ist die Lage oft noch unübersichtlich. Wie sehen Sie die Reiseperspektiven für 2020?**

**Walter Schoefer:** Die Menschen wollen fliegen, aber sie wollen keine unkalkulierbaren Gesundheitsrisiken eingehen. Nach der Aufhebung der weltweiten Reisebeschränkungen hat die Nachfrage deutlich angezogen, auch wenn sie insgesamt noch auf sehr niedrigem Niveau ist. Es werden jetzt immer mehr Ziele, die wieder ab Stuttgart buchbar sind. Für die Sommerferien nehmen etliche Fluggesellschaften wieder ihre Verbindungen auf. Gemeinsam mit den Airlines tun wir als Flughafen alles, damit die Reise so sicher wie möglich ist – ich nenne als kleines Beispiel die Maskenpflicht im Terminal oder die Luftfilter im Flugzeug.





**Der Stuttgarter Flughafen und die Landesmesse sind derzeit per Straße und S-Bahn erreichbar. Das Projekt Stuttgart 21 sieht eine neue Trasse für die ICE-Linie nach München vor, parallel zur Autobahn 8. Dadurch sollen der Stuttgarter Flughafen und die Messe Stuttgart einen Fernverkehrshalt bekommen. Autobahn, S-Bahn, Fernbahnhof – ist Stuttgart post Corona der besterschlossene Flughafen Europas?**

**Walter Schoefer:** Wir sind schon jetzt der besterschlossene Standort in Baden-Württemberg. Die Verbindung von Flugzeug, Straße und Schiene macht uns zu einem einmaligen Verkehrsknoten. Die Verkehrsdrehscheibe ist für uns als Landesflughafen und gerade auch für unseren Campus mit der Landesmesse ein ganz wichtiges Alleinstellungsmerkmal – und für die Passagiere, Besucher und Geschäftsleute, die täglich hier auf dem Gelände sind, eine großartige Sache.

**Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat die Klagen von Gegnern gegen die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an die Neubaustrecke nunmehr letztinstanzlich zurückgewiesen. Können Sie nun entspannter schlafen, jetzt, da die Bauarbeiten richtig Fahrt aufnehmen?**

**Walter Schoefer:** Wir begrüßen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Damit ist endgültig geklärt, dass sowohl der PFA 1.3a im Flughafenbereich als auch die damit verbundene Verlegung der Landesstraße 1204 rechtmäßig sind. Wir als Projektpartner hoffen, dass jetzt mit Volldampf weitergebaut wird.

**Was erwarten Sie im Planfeststellungsverfahren für die Gäubahn-anbindung? Fürchten Sie am Ende womöglich auch einen vier Jahre dauernden Rechtsstreit?**

**Walter Schoefer:** Wir hoffen natürlich, dass es möglichst zügig weitergeht, wir haben ja als Vertragspartner unseren finanziellen Beitrag von über 339 Millionen Euro bereits vollständig geleistet. Es gab schon genug Verzögerungen in der Vergangenheit, wir geben die Hoffnung nicht auf, dass es jetzt sichtbar vorangeht.

**Beim jetzigen Stand der Arbeiten im Stuttgarter Talkessel könnte man mutmaßen, den klagenden Projektgegnern ginge es zuvorderst darum, das Projekt zu behindern. Gibt es eine Chance, wenigstens den Kritikern auf den Fildern die Hand zu reichen, oder bleiben die Fronten verhärtet?**

**Walter Schoefer:** Wir sind und waren immer für sachlich orientierte Diskussionen. Ich habe im Sommer 2012 persönlich viele Tage beim Filderdialog S21 verbracht und auch beim von Heiner Geißler moderierten Schlichtungsverfahren in Stuttgart erlebt, wie viele Bedenken und Sichtweisen es zu diesem Jahrhundertprojekt gibt. Als Jurist bin ich es von Haus aus gewohnt, stets auch andere Perspektiven zu prüfen und dann abzuwägen.

**Wie bewerten Sie mögliche Änderungen der Pläne für die Gäubahn-anbindung? Kein drittes Gleis am Flughafenhalt,**



**kein Mischverkehr S-Bahn versus Fern- und Regionalverkehr auf der bestehenden Trasse. Ist damit für den Flughafen der gordische Knoten durchschlagen?**

**Walter Schoefer:** Wir sind immer offen für Verbesserungen bei der Flughafenanbindung. Schließlich profitiert die gesamte Region von der Verkehrsdrehscheibe am Landesflughafen. Die bisherige Planung zum Anschluss der Gäubahn würden wir aber erst aufgeben, wenn die neue Lösung planerisch verbindlich und rechtlich wasserdicht vereinbart ist und die Flughafen Stuttgart GmbH damit keine Mehrkosten zu tragen hat.

**Die Europäische Union fördert Stuttgart 21 mit der Prämisse, dass Straße, Schiene und Luftverkehr besser verzahnt werden. Dies geschieht durch die neue Fernverkehrsstation. Mit wie vielen Menschen rechnen Sie, die in touristisch besseren Zeiten zusätzlich über diese „Schiene“ kommen?**

**Walter Schoefer:** Untersuchungen haben gezeigt, dass unterm Strich bis zu 1,2 Millionen mehr Fluggäste durch den Fernbahnhof am Stuttgarter Flughafen möglich sind. Natürlich werden auch Fluggäste auf die Schiene wechseln, aber nach den Berechnungen der Verkehrswissenschaftler ist der Saldo für den Flughafen positiv.

### Zur Person

Walter Schoefer (64) war nach dem Jura-Studium zunächst als Rechtsanwalt tätig. Von 1989 an war er Persönlicher Referent des Ministers für Kultus und Sport und wechselte 1991 mit dem Minister ins Finanzministerium Baden-Württemberg. Seit 1. September 1999 ist er Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH, seit 2017 Sprecher der Geschäftsführung.

**Wird die schnelle Schiene die Kurzflugstrecken verdrängen?**

**Walter Schoefer:** Die Passagiere prüfen schon heute das Angebot und wählen frei die für sie beste Alternative. Wenn eine Zugverbindung schneller und besser ist, wird sie auch bisherige Fluggäste überzeugen – wie zum Beispiel der TGV nach Paris, der zu einer deutlichen Reduzierung der Flugverbindungen in die französische Hauptstadt geführt hat. Wir begrüßen das aus Klimaschutzgründen, es gibt aber viele Strecken, bei denen das Flugzeug das Mittel der Wahl ist und auch bleiben wird.

**Was machen Sie eigentlich im Dezember 2025?**

**Walter Schoefer:** Vielleicht bin ich in Andalusien, vielleicht muss ich in London Enkel hüten. Vielleicht bin ich auch bei der Feier zur Inbetriebnahme des neuen Flughafenbahnhofs „Stuttgart Airport (STR)“ – wenn ich eine Einladung erhalte, komme ich bestimmt.

[www.be-zug.de/schoefer](http://www.be-zug.de/schoefer)

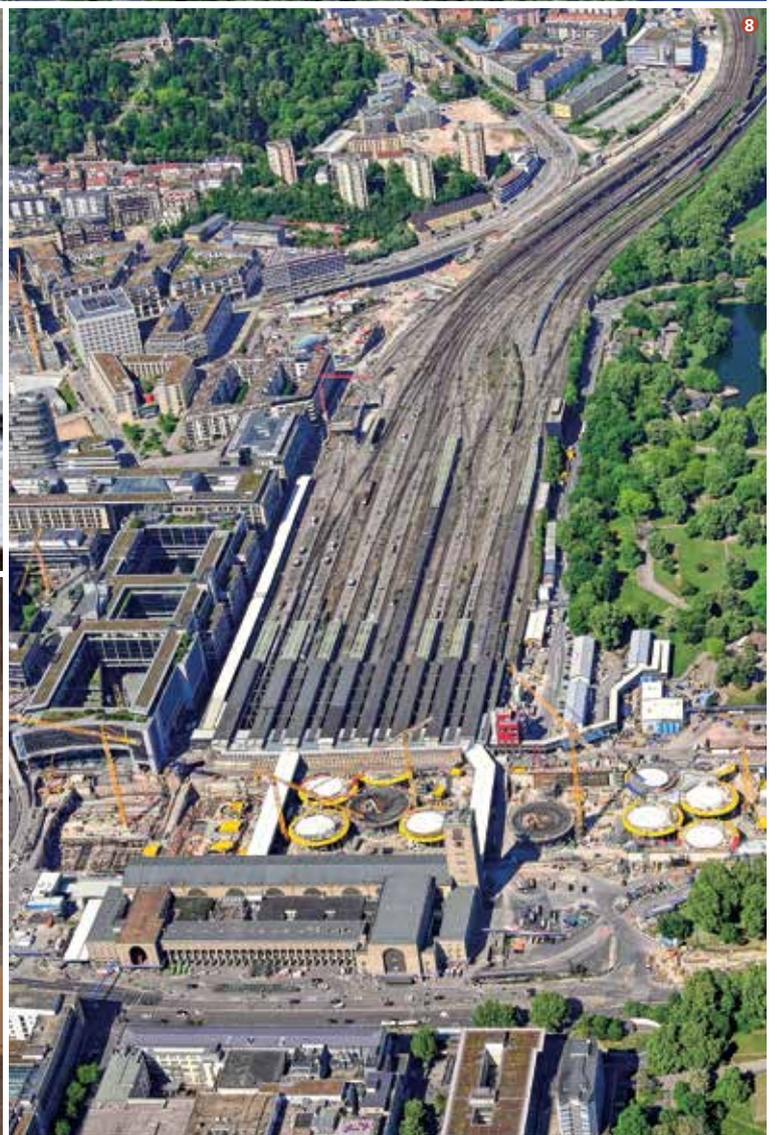
# IM BILDE



- ❶ Zwischenangriff am Nordbahnhof ❷ Abbau des Förderbands im Schloßgarten ❸ Tunnel Imberg ❹ Gleisbauer auf der Albhochfläche ❺ und ❻ Durchschlagfeier Fildertunnel  
 ❼ Baustelle an der Anschlussstelle Wendlingen ❽ Stuttgarter Hauptbahnhof mit den neuen Kelchstützen ❾ Fertig eingebaute Innenschale im Tunnel Bad Cannstatt



7



8



6

---

## IM BILDE

---

9





---

## PORTRÄT

---

# Tunnelbau ist seine Passion

---

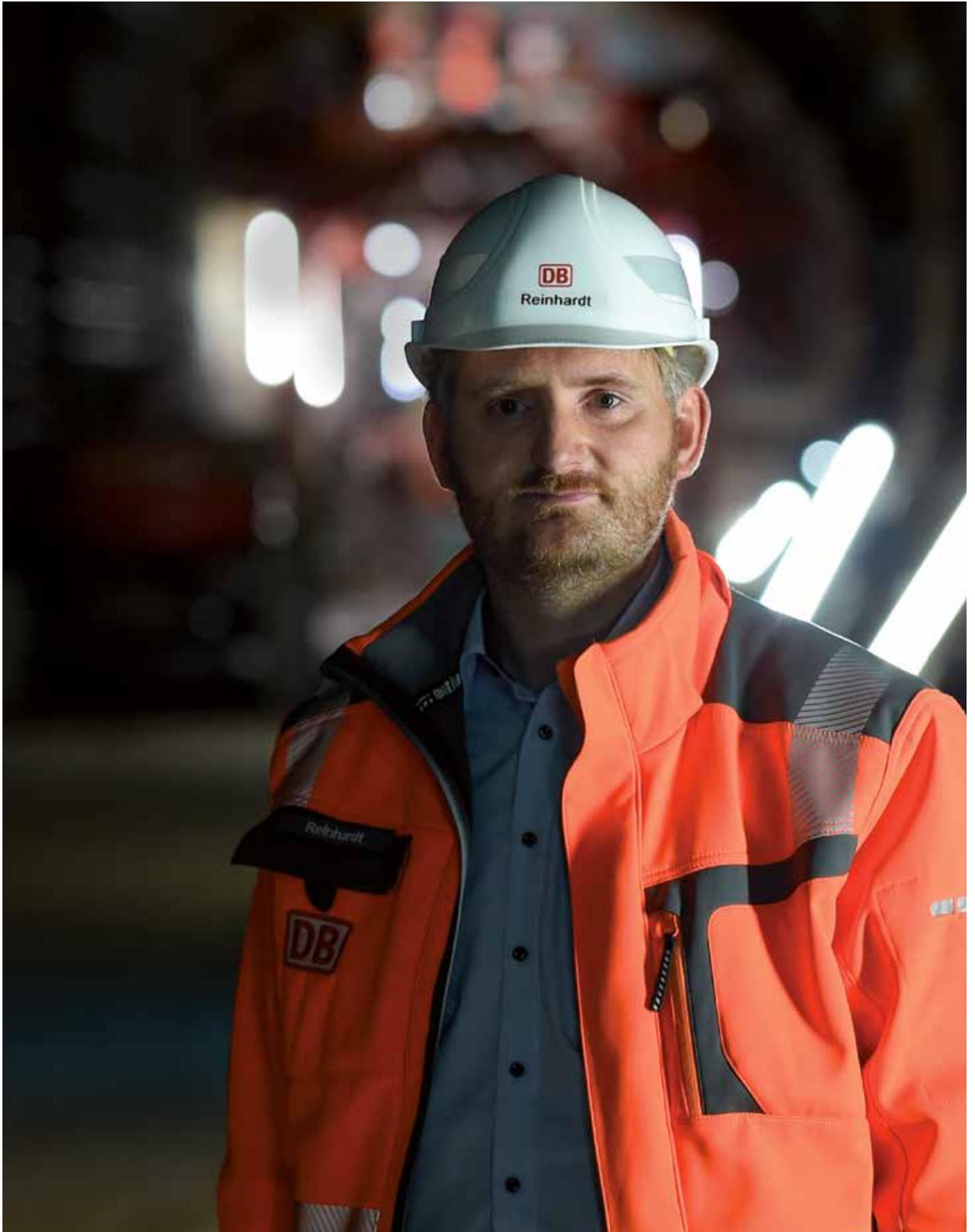
**Fast 60 Kilometer Tunnelstrecke umfasst das Projekt Stuttgart 21. Mehr als 50 davon werden von jetzt an unter der Regie des technischen Projektleiters André Reinhardt verwirklicht. Ein Baustellenbesuch an der Schnittstelle zwischen Gestern und Morgen.**

Der Tunnel unter dem Bahnhof in Feuerbach trägt den Staub wie einen Anzug, grau und auf Maß. André Reinhardt steht am nördlichsten Punkt des Bahnprojekts Stuttgart 21 und beobachtet, wie Arbeiter der beauftragten Firmen fingerdicke Eisenstäbe für die Bewehrung der Trogsohle befestigen. In ein paar Stunden wird hier der Beton in Strömen fließen.

Reinhardt trägt ein blaues Hemd unter der leuchtenden Weste, eine Anzughose am Bein und graue Sicherheitstiefel. Eigentlich hatte er gar nicht vorgehabt, an diesem Tag auf die Baustelle zu gehen, aber dann kam es mal wieder anders als geplant. „Ich mache diesen Job unglaublich gerne“, sagt er. „Fast jede Stunde hat ein anderes Thema und eine andere Herausforderung.“

39 Jahre alt ist André Reinhardt, zwölf davon hat er beruflich dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gewidmet. Er ist damit einer der dienstältesten Ingenieure der Projektgesellschaft, hat angefangen, als der „legendäre“ Hany Azer noch als Chefplaner amtierte und viele Weichen noch gar nicht gestellt waren. Dass er einmal in diesem Metier landen würde, war André Reinhardt quasi an der Wiege gesungen. Sein Vater hat als Bauleiter im Spezialtiefbau deutschlandweit so mancher Tankstelle das nötige Fundament verschafft. In den Ferien durfte der Sohn öfter mal mit. „Bei den Bauingenieuren ist das ein bisschen wie bei den Lehrern und Pfarrern“, sagt André Reinhardt und grinst. „Das wird von Generation zu Generation weitergereicht.“

Lange her. Neulich bekam er Besuch von seinem Vater aus Thüringen auf der Baustelle in Stuttgart. „Er war begeistert, teilweise sogar sprachlos“, sagt der Sohn, der sich 2008 bewusst für Stuttgart entschieden hatte. Nach dem Studium in Erfurt und Newcastle hatte es André Reinhardt für den Master an die Hochschule für Technik gezogen. Dort gab es nicht nur den Studiengang Tunnelbauingenieurwesen, sondern auch ein sehr interessantes Projekt, von dem man öfter in der Zeitung las. 120 Kilometer Tunnelröhren zwischen Stuttgart und Ulm im Gesamtprojekt – „das ist für einen Tunnelbauingenieur der Traum“. André Reinhardt heuerte beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm an und startete am Alabstiegstunnel mit den ersten Planungen. Meter für Meter und Schritt für Schritt ging es vorwärts, auch auf der Karriereschiene. Seit Juli ist das Urgewächs der PSU nun technischer Projektleiter für sämtliche Tunnel im Stuttgarter Talkessel. Die beiden bisherigen Organisationsabschnitte „Stuttgart Tunnel Süd“ und „Stuttgart Tunnel Nord“ sind im Zuge des Baufortschritts zur Abteilung „Tunnel Stuttgart“ zusammengelegt worden. Reinhardt ist der neue Kopf. 50 Kilometer Tunnelröhren umfasst der Zuständigkeitsbereich, 1.500 Arbeiter sind hier für die





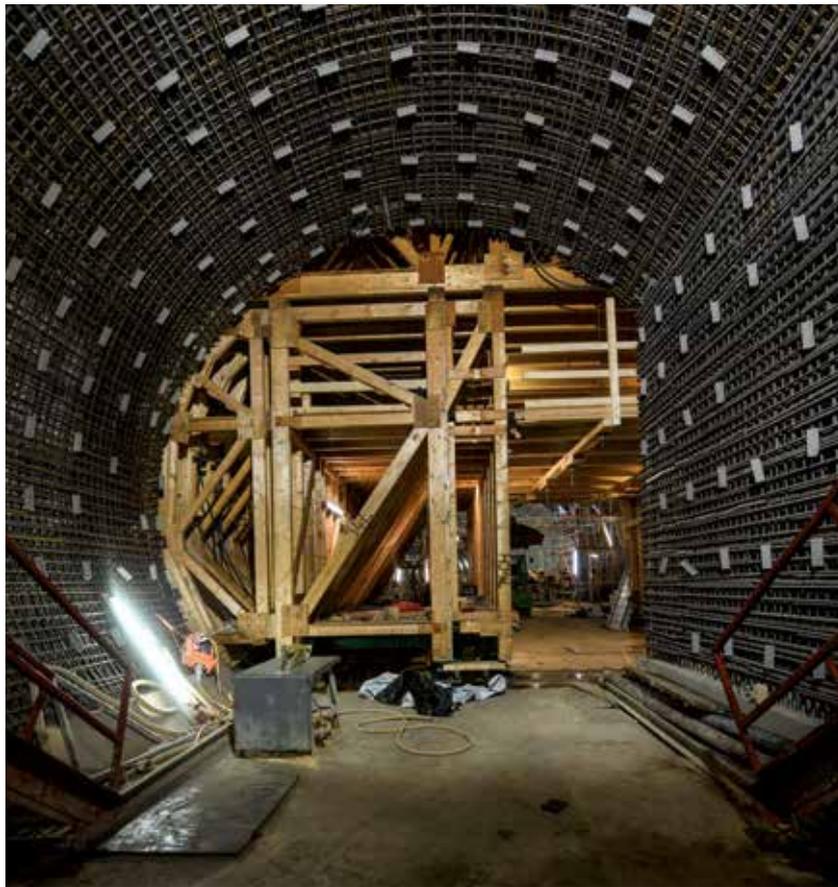
Im Feuerbacher Tunnel greift ein Rad ins andere: Auf dem Stahlgerüst bewehren Fachleute die Tunnelwände, die im nächsten Arbeitsgang mit Beton ausgekleidet werden. Der Tunnel Feuerbach ist 3.026 Meter lang und verläuft größtenteils in zwei eingleisigen Röhren, die mit Rettungsstollen verbunden sind.

Baufirmen beschäftigt. Sein Job ist es, das Projekt vom Rohbau in den Ausbau zu führen und damit so vorzubereiten, dass vom nächsten Jahr an in Teilabschnitten erste Schienen und Leitungen verlegt werden können.

An diesem Nachmittag steht André Reinhardt an der Rettungszufahrt am Bahnhof Feuerbach nicht weit entfernt vom Portal des Tunnels, für den er zuvor als Teamleiter mitverantwortlich war. Der in Gerlingen lebende Ingenieur kennt fast jeden Winkel an diesem Ort, an dem die Zeit zu verschwimmen scheint. Die Gegenwart des Nahen spürt man hier und zugleich die Nähe des Vergangenen. Der neue Stuttgarter Bahnknoten wird am nördlichsten Punkt von Stuttgart 21 ans bestehende Netz angeknüpft. Die Noch-Gegenwart fährt langsam in Gestalt eines Nahverkehrszugs an der Station in Feuerbach vorbei. „Baden-Württemberg bewegt“, steht auf den Wagen. Drei Meter tiefer bewegen die Arbeiter Tonnen von Beton, damit hier später die Züge von und nach Mannheim, Frankfurt oder Paris öfter und schneller dem Ziel entgegensteuern können, die Mobilität zwischen Ballungsräumen nachhaltiger zu gestalten. Zug statt Auto – das spart Zeit und entlastet die Umwelt. „Ich wollte etwas Neues schaffen, das Bestand hat“, sagt der Bauingenieur André Reinhardt und schaut dem Zug hinterher. „Alles, was wir hier machen, ist auf mindestens 100 Jahre ausgelegt.“

In der Luft liegt eine Brise Abgas. Von draußen schallt die Ansage vom Bahnhof in Feuerbach herüber. „Gleis 2, Einfahrt S-Bahn nach Bietigheim. Vorsicht bei der Einfahrt.“ Reinhardt geht ein paar Schritte in den angrenzenden Tunnel hinein. Rund drei Kilometer sind es von dieser Stelle bis zum neuen Hauptbahnhof der Landeshauptstadt. Der Ingenieur bewegt sich durch die Szenerie einer Welt, die wie eine Filmkulisse wirkt. Spult man zurück, stößt man auf viele Szenen. Alleine sieben große Sperrpausen, wie das bei der Bahn heißt, waren nötig, um die Gleise der S-Bahn und des Fernverkehrs in Feuerbach so weit auseinander zu legen, dass Platz war für die neue Strecke. Sperrpausen sind keine Kleinigkeit im deutschen Schienenkonzern. Sie haben einen zeitlichen Vorlauf von fast zwei Jahren. „Da muss alles Hand in Hand gehen“, sagt André Reinhardt.

Fast jeden großen Moment hat „der Regisseur“ präsent an diesem filmreifen Ort der Verknüpfung. Der Vortrieb für den Tunnel Feuerbach startete am 10. Dezember 2014 vom Zwischenangriff Prag aus. Von diesem Zugangsstollen wurden die beiden eingleisigen Tunnelröhren in bergmännischer Bauweise sowohl in Richtung Hauptbahnhof, als auch in Richtung Feuerbach vorgefahren. Aus der Gegenrichtung vom Bahnhof Feuerbach haben die Bautrups parallel den zweigleisigen Teil des Tunnels gebaut. Dafür mussten die bestehenden



Gleise am Bahnhof Feuerbach unter laufendem Betrieb mehrmals verschwenkt werden. Am 5. Juni stand André Reinhardt schon einmal genau an dieser Stelle und strich sich freudig über seinen fein gestutzten Bart. Die Mannschaften der beauftragten Baufirmen hatten ein wichtiges Etappenziel erreicht: der Vortrieb für den Tunnel Feuerbach, der die bestehenden Bahnstrecken aus und in Richtung Mannheim, Karlsruhe und Paris mit dem künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof verbindet, wurde nach rund fünfeinhalb Jahren Bauzeit mit einem Tunneldurchschlag abgeschlossen.

Der Tunnel Feuerbach ist 3.026 Meter lang und verläuft größtenteils in zwei eingleisigen Röhren, die durch Rettungsstollen verbunden sind. In den eingleisigen Röhren hat das Bauwerk einen Durchmesser von rund zehn Meter. Den größten Durchmesser hat der Tunnel mit rund 22 Meter im Bereich des zweigleisigen Tunnelabschnitts zwischen dem künftigen Hauptbahnhof und dem Verzweigungsbauwerk am Kriegsberg. Dort zweigt der Tunnel Cannstatt vom Tunnel Feuerbach ab. „Das ist ein sehr komplexes Bauwerk“, sagt Reinhardt in rund 15 Meter Tiefe. Droben hört man die Züge rattern, vorne brummen die Betonpumpen, hinten schaffen Eisenflechter wie Ameisen an der Stabilität der Tunnelwand. „Das wird hier alles händisch verlegt“, sagt der Ingenieur. „Jeder einzelne Stab wird

Bewehrungswagen für die Herstellung der Innenschale. Er ist aus Holz und lässt sich nach Bedarf vergrößern oder verkleinern.



XL-Schalwagen  
zwischen den  
Trogwänden vor  
dem Feuerbacher  
Tunnel.

eingebaut und ist Teil des gesamten Bauwerks.“ Es ist ein gewaltiges Projekt, das hier gewuppt wird. Es geht um nichts weniger als um die Verbindung der Eisenbahninfrastruktur aus Richtung Feuerbach mit dem neuen Herzen der City. Der Tunnel Bad Cannstatt, für den Reinhardt ebenfalls zuständig ist, führt von der neuen Neckarbrücke unter dem Rosensteinpark und dem Nordbahnhof zum neuen Hauptbahnhof. Die beiden Stadttunnel, die den neuen Hauptbahnhof mit Feuerbach und Bad Cannstatt verbinden, zählen aufgrund ihrer Geologie zu den diffizilsten Bauprojekten dieser Art in Europa. Für die S-Bahn entsteht ein neuer Tunnel unter dem Rosensteinpark. Er führt von der neuen Neckarbrücke Bad Cannstatt zum neuen Bahnhof Mitternachtstraße. Zwischen den Neckarportalen der Tunnel Bad Cannstatt und Rosenstein sowie dem Bahnhof Bad Cannstatt entsteht die neue viergleisige Neckarbrücke.

„Da ist noch einiges zu tun“, sagt Reinhardt im Feuerbacher Tunnel stehend. An der Stelle des Durchschlags verlaufen künftig zwei Gleise in einer gemeinsamen, rechteckigen Tunnelröhre mit elf Meter Breite und sieben Meter Höhe. Der Chef über die riesige Tunnelwelt ist gerne auf der Baustelle, selbst in Anzughose, die am Abend in die Reinigung muss. „Nur mit kalten Zahlen und Fakten ist es nicht getan“, sagt er. „Man muss sich selbst immer wieder ein Bild machen und mit den Leuten reden, um zu erfahren, wo der Schuh drückt.“

André Reinhardt blickt konzentriert auf den riesigen Bewehrungswagen für die Herstellung der Tunnelgewölbe. Die Spezialisten in luftiger Höhe arbeiten fast rund um die Uhr im Schichtbetrieb. „Wir liegen gut im Zeitplan“, sagt er. Zeit ist Geld, vor allem hier unten. In seinem Arbeitsfeld geht es auch um Verträge und um Nachträge. Deshalb hat Reinhardt sich berufsbegleitend

zum Baujuristen weitergebildet. „Eine baurechtliche Ausbildung ist mir wichtig gewesen“, sagt er. Es gehe in seinem Job im Alltag nicht nur um die Bautechnik, sondern auch oft um rechtliche Bewertungen. Einer wie Reinhardt geht eben gerne mit der Zeit.

Für einen Moment hebt er den Helm vom Kopf und streicht die Haare nach hinten. Der Job ist manchmal schweißtreibend. Sekunden später sitzt die „Oberbekleidung“ wieder und im Tunnel steht ein Mann, der gesegnet ist mit der Gabe, die Zeit gedanklich nach vorne zu drehen. In seinem Tunnelrevier stehen noch einige Vortriebe an, parallel dazu laufen die Schalarbeiten im Inneren, ehe der Beton das Revier final auskleidet. Anschließend geht es darum, alles so zu dokumentieren, dass die Gleisbauer ihren Auftrag möglichst reibungslos erfüllen können. Der leidenschaftliche Tunnelbauingenieur spürt die Verantwortung, aber weiß auch, dass er die Erfahrung hat, die es braucht. „Ich bin stolz, dass man mir die Aufgabe übertragen hat, die kompletten Tunnelbauarbeiten fertigzustellen“, sagt er. „Das treibt mich an und es macht mir Freude, jeden Tag darauf hinzuarbeiten, dass wir unser Ziel erreichen.“

Sein ganz persönliches Ziel sei es, erzählt Reinhardt wenig später in der Stuttgarter Rappellenstraße, wo er sein Büro hat, „im ersten Zug zu sitzen, der 2025 von Stuttgart nach Ulm fährt“. Dann wäre der Thüringer mehr als 17 Jahre seines Berufslebens in der baden-württembergischen Landeshauptstadt gewesen. Bis dahin dürfte sich noch so manches Erinnerungsstück neben seinem Schreibtisch anhäufen. Ein Foto der Tunnelpatin Gerlinde Kretschmann vom Juni 2014 steht dort neben einer Espressokanne, umringt von Gesteinsstücken, die ihm auf den Baustellen unterkamen. Dazu gehört ein Calcit, aus einem riesigen Hohlraum stammend, den die Tunnelbauer durchfahren mussten, aber auch ein Brocken von der Alb ist dabei, gespickt mit Erzkügelchen. Früher galten sie als wertvoll und waren nicht zuletzt der Grund, warum vor vielen Jahrtausenden die Alb besiedelt wurde. Und schließlich liegt da auch ein Stück Anhydrit aus dem Feuerbacher Tunnel. Das bei Kontakt mit Wasser aufquellende Gestein hat die Tunnelbauer vor Herausforderungen gestellt – sie wurden mit Bravour gemeistert. Der anspruchsvolle Anhydrit ist ohne größere Vorkommnisse durchfahren.

André Reinhardt fokussiert sein Denken auf die Gegenwart des Bauens und auf die Zukunft der Inbetriebnahme, wie das im Bahnerjargon heißt. Seine eigene Zukunft liegt deshalb auch weiter in Stuttgart. „Am Anfang wusste ich nicht, ob ich es lange hier aushalten würde“, sagt er zum Abschied und lächelt. „Heute zieht mich hier nichts mehr weg. Und das liegt nicht nur an der reizvollen Tunnelwelt.“ [www.be-zug.de/reinhardt](http://www.be-zug.de/reinhardt)



An der nördlichsten Grenze des Gesamtprojekts fahren Fernverkehrszüge auf der einen und Nahverkehrszüge auf der anderen Seite direkt an der Baustelle vorbei. Damit der Beton später keinen Schaden nimmt, werden lose Stahldrahtreste eingesammelt. Es wird schließlich bei diesem Projekt für eine Nutzungsdauer von mindestens 100 Jahren gebaut.

---

## REPORTAGE

---

# Die Karawane zieht weiter

---

**Zwischen Ulm und Wendlingen werden seit Beginn vergangenen Jahres die Gleise für die 60 Kilometer lange Neubaustrecke verlegt. Derzeit verrichten die Gleisbauer auf der Albhochfläche ihr Werk, das reichlich Präzision und Erfahrung verlangt.**

Die weißen Partyzelte, die sich wie an einer Perlenkette aneinanderreihen, laden ein zu einem ausgelassenen Sommerfest. Einen guten Grund zum Feiern gibt es auch – allerdings erst in naher Zukunft. Bis dahin hat die „weiße Karawane“, wie die eigenwillige Formation der Zelte liebevoll genannt wird, ihre ganz eigene Bestimmung: Die Zelte dienen als kostengünstige Schattenspendler. Sie sollen verhindern, dass der frische Beton allzu schnell trocknet und Risse entstehen. „Der Beton muss unbedingt ganz langsam und gleichmäßig trocknen“, sagt Sybille Ritzkowsky. „Die Zelte sind eine Art Markenzeichen von uns geworden. Die Menschen hier freuen sich immer beim Vorbeifahren darüber.“

Das Wetter meint es gut an diesem Sommertag, den man auch an einem der vielen Baggerseen auf der Albhochfläche verbringen könnte. Stattdessen laden Bauleiterin Sybille Ritzkowsky und ihre Kollegin Magdalena Kranawetter zu einer kleinen Wanderung ein, genauer gesagt, zu einer spannenden Exkursion in Sachen Gleise der Zukunft. Der Ortstermin führt zum knapp 500 Meter langen Tunnel Imberg. Nahe Temmenhausen, einem Ortsteil von Dornstadt, fahren hier Züge in Zukunft für wenige Sekunden unterirdisch. Der Tunnel wurde unter anderem gebaut, um zu starke Eingriffe in den bewaldeten Hang des Imbergs zu vermeiden.

Entlang des Weges stapelt sich all das, was für den Gleisbau benötigt wird: schwere Fertigteilschwellen aus Beton, lange Bewehrungsstäbe aus Stahl, Präzisionsspindeln zum Justieren und natürlich viele, viele Meter Schienen, die bereits eine lange Reise hinter sich haben. Gefertigt wurden sie in 60 Meter langen Stücken in einem Werk in Polen, bevor sie dann in Nürnberg zu ihrer endgültigen Länge von 120 Metern zusammengeschweißt wurden. Anschließend ging es mit der Bahn nach Ulm und von dort zunächst per Spezialtransporter auf die Albhochfläche – echte Schwerarbeit. Bei einem Gewicht von 60 Kilogramm pro Meter bringt es ein einziges Schienenstück auf stolze sieben Tonnen. 32 solcher Schienen wurden in einer Fuhre transportiert. Nicht auf der Straße natürlich, sondern auf direktem Weg über den künftigen Bahnkörper. „Kurven fahren kann man mit solch einem Transport nicht mehr“, sagt Magdalena Kranawetter, die als Bauleiterin für den Gleisbau vor allem draußen ist, während Kollegin Sybille Ritzkowsky den Großteil ihrer Zeit im Baubüro in Hohenstadt verbringt, wie sie sagt.

Bereits zu Beginn vergangenen Jahres hat die Arbeitsgemeinschaft der beiden österreichischen Baufirmen Rhomberg Bahntechnik und Swietelsky Baugesellschaft damit begonnen, zwischen Ulm und Wendlingen die Gleise auf der Neubaustrecke zu verlegen. Vom Albstiegstunnel aus wurden seither auf der Seite direkt neben der Autobahn 8 rund 20 Kilometer Gleis bis Merklingen



Auf der Neubaustrecke zwischen Ulm und Wendlingen sollen im nächsten Jahr bereits alle Gleise liegen. Wenn dann auch die Oberleitungen hängen, folgt im Anschluss die Inbetriebnahme.



In Summe müssen auf dem 60 Kilometer langen Abschnitt der Neubaustrecke 120 Kilometer Gleise verlegt werden, die Hälfte davon in insgesamt zwölf Tunneln unterschiedlicher Länge, wie hier am Tunnel Imberg. Dazu kommen noch 24 Weichen und die Errichtung von Anlagen für die Telekommunikation und den Bahnstrom.



eingebaut. Auf der anderen Seite sind die Gleisbauer zwischenzeitlich mehr als 15 Kilometer weit gekommen und haben gerade den Tunnel Imberg durchquert. Insgesamt müssen auf dem 60 Kilometer langen Abschnitt der Neubaustrecke 120 Kilometer Gleise verlegt werden, die Hälfte davon in insgesamt zwölf Tunneln unterschiedlicher Länge. Dazu kommen noch 24 Weichen und die Errichtung von Anlagen für die Telekommunikation und den Bahnstrom. Unter anderem müssen im Zuge dessen rund 2.500 Kilometer Kabel verlegt sowie knapp 80 Kilometer beleuchteter Handlauf installiert werden.

**S**o jung die beiden Bauleiterinnen mit ihren 28 und 30 Jahren noch sein mögen, so viel Erfahrung in ihrem Metier bringen sie von anderen Baustellen mit auf die Albhochfläche im Schwäbischen. Die große Herausforderung beim Gleisbau sei, so erläutert Sybille Ritzkowsky, die großen Mengen an Material in der richtigen Reihenfolge jeweils dorthin zu bringen, wo später der Einbau stattfindet. Der einzige Transportweg nach vorne sind immer genau jene Schienen, die auf der jeweils anderen Seite gerade verlegt wurden. Das hat einerseits den Vorteil, dass das Material auf der gegenüberliegenden Seite angeliefert werden kann, etwa der frische Beton. Andererseits muss man ganz genau planen, welcher Bautrupps gerade etwas braucht. „Beim Gleisbau kommt man nicht aneinander vorbei, überholen geht leider nicht“, sagt Sybille Ritzkowsky.



Es liegt noch ein gutes Stück Arbeit vor der Karawane, die Meter für Meter Richtung Wendlingen weiter zieht.



Die Zelte (oben), von den Zaungästen „weiße Karawane“ genannt, dienen als kostengünstige Schattenspender. Sie sollen verhindern, dass der frische Beton allzu schnell trocknet und Risse entstehen. Im Schnitt werden in sieben Tagen 1.200 Meter Gleis eingebaut – immer im gleichen Rhythmus, dem Zusammenspiel aus Schwellen, Bewehrungsstahl, Schienen und Beton.

Umso wichtiger ist es, dass die ganze Truppe gut eingespielt ist, alles bedingt sich gegenseitig und hängt von einander ab. Die „weiße Karawane“ mit ihren weithin sichtbaren Zelten markiert dabei das Ende des Zuges, an dem die Fahrbahn betoniert wird. Ganz vorne werden die Fertigteilschwellen gesetzt, die Bewehrungsstäbe eingefädelt und die Schienen auf die Schwellen gehoben. Dazwischen sind fahrbare Messstationen, an denen die Vermesser ständig kontrollieren, dass die Toleranzen eingehalten werden. Die Vorgabe sei, so Magdalena Kranawetter, dass die Gleise bereits mit einer Genauigkeit von 0,5 Millimetern eingebaut werden. Zwar kann die Lage der Gleise später noch über ein Spindelsystem um bis zu zwei Millimeter korrigiert werden. „Wir wollen es aber gleich möglichst genau machen, das spart hinterher viel Arbeit“, betont Magdalena Kranawetter.

Zwischen dem Ende des Bautrupps und der Spitze liegen mitunter bis zu zwei Kilometer, je nachdem, wie schnell es vorangeht. Hängt ein Betonlastwagen mit dem wichtigen Nachschub auf der Autobahn 8 im Stau fest, wird der Abstand bisweilen etwas größer. Geht es vorne in einen Tunnel, der aufgrund seiner Länge aus zwei eingleisigen Röhren besteht und das Verlegen der Gleise aus logistischen Gründen erschwert, rücken die Trupps näher zusammen. Im Schnitt werden in sieben Tagen rund 1.200 Meter Gleis eingebaut – immer im gleichen Rhythmus, dem Zusammenspiel aus Schwellen, Bewehrungsstahl, Schienen und Beton. Schotter sucht man dagegen vergeblich entlang der Neubaustrecke, die mit einer sogenannten Festen Fahrbahn ausgestattet wird.

Die Schwellen werden bei dieser Methode fest einbetoniert, also in einem starren Bett aus Beton und Stahl verlegt. Dadurch ergibt sich im Vergleich zum herkömmlichen Schotterbett eine deutlich stabilere Gleislage, was ein komfortableres Reisen auch bei Tempo 250 ermöglicht. „Schotter muss immer gereinigt und erneuert werden. Eine Feste Fahrbahn ist wesentlich langlebiger und hält den hohen Belastungen besser stand“, sagt die Expertin Sybille Ritzkowsky. Lediglich die Flankenbereiche werden mittels Anschotterung geschützt.

Ein weiterer Vorteil dieser Methode ist, dass die Feste Fahrbahn im Tunnel mit einem sogenannten Gleiseindecksystem überbaut werden kann. Die Schienen verlaufen dann nicht mehr erhaben oberhalb von Schwellen und Gleisbett, sondern bilden mit den Eindeckplatten eine fast vollständig ebene Fläche – etwa so, wie man es von Straßenbahnen kennt. Im Notfall können dadurch Rettungsfahrzeuge wie auf einer Straße schnell und direkt an jede Stelle im Tunnel gelangen. Mehr noch als beim Schotteroberbau ist bei der Feste Fahrbahn absolute Präzisionsarbeit gefragt, da die Fahrbahn nach Aushärten des Betons ein einheitliches Gebilde darstellt.



Die Bauleiterinnen  
Sybille Ritzkowsky  
und Magdalena  
Kranawetter (links)

An heißen Tagen wie diesen ist es daher unerlässlich, wie Magdalena Kranawetter betont, dass die Schwellen schnell einbetoniert werden, bevor die Sonne auf die Schienen brennt und sich der Stahl in die eine oder andere Richtung ausdehnt. „Es muss wie bei einem Uhrwerk alles ineinandergreifen, jedes einzelne Rädchen“, sagt sie. Knapp hundert Mitarbeiter sind derzeit mit dem Gleisbau auf der Albhochfläche beschäftigt, untergebracht sind sie fast alle in der Containerstadt in Hohenstadt. Während der gesamten Bauzeit werden bis zu 140 Mitarbeitende zeitgleich auf der Baustelle beschäftigt sein. Nach Fertigstellung der Strecke werden die Fahrgäste von 2022 an die Neubaustrecke nutzen können und in diesem ersten Schritt der Inbetriebnahme schon rund 15 Minuten Fahrzeit einsparen. Wenn das Projekt Stuttgart 21 ebenfalls verwirklicht ist, wird die Fahrzeit im Fernverkehr von Ulm nach Stuttgart von bisher knapp einer Stunde dann nahezu halbiert.

Bevor die Strecke in Betrieb gehen kann, liegt allerdings noch ein gutes Stück Arbeit vor der Karawane, die Meter für Meter Richtung Wendlingen weiterzieht – dem Zielhafen. Irgendwann im nächsten Jahr sollen zwischen Ulm und Wendlingen alle Gleise liegen. Wenn dann auch die Oberleitungen hängen, folgt im Anschluss die Inbetriebnahme der Bahn mit Hochlastfahrten und Tests, um alle Systeme zu überprüfen. „Wir stehen quasi die ganze Zeit mit dem Schraubenschlüssel daneben und korrigieren, falls notwendig“, sagt Bauleiterin Sybille Ritzkowsky, die vor rund zweieinhalb Jahren aus der Gegend um Feldkirch in Vorarlberg nach Hohenstadt gezogen ist und mit ihrer Kollegin Magdalena Kranawetter so lange bleiben wird, bis die Bahn grünes Licht gibt, wie beide sagen. Spätestens dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, die weißen Partyzelte ihrer eigentlichen Bestimmung zu übergeben. [www.be-zug.de/gleisbau](http://www.be-zug.de/gleisbau)

## KURZ NOTIERT

### Zehnte Kelchstütze betoniert

**Der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof nimmt zusehends Gestalt an: Unter den Augen des Architekten Christoph Ingenhoven hat die Deutsche Bahn am 27. Juni 2020 erfolgreich die zehnte von 28 Kelchstützen betoniert.** Die einzigartige Dachkonstruktion wird später das sichtbare Herzstück von Stuttgart 21, die Bahnsteighalle des künftigen Durchgangsbahnhofs, überspannen. „Mit Fertigstellung der zehnten Kelchstütze zeigt der Bahnhof mehr und mehr von der Schönheit seiner Konstruktion. Die elegante Form der Kelchstützen lässt die spektakuläre Atmosphäre der Bahnhofshalle, den dynamischen, frei fließenden Raum, sichtbar werden. Ich bin sehr gespannt darauf, wie die demnächst betonierten Verbindungsflächen zwischen den Kelchstützen einen ersten gesamthaften Raumeindruck der Bahnhofshalle ermöglichen werden“, sagte Christoph Ingenhoven. Über zwei Pumpen gelangten innerhalb von sechseinhalb Stunden rund 660 Kubikmeter Beton in die Kelchstützenform. Die rund sechs Meter hohe Kelchblüte, die einen Durchmesser von 32 Metern hat, ruht auf dem ebenso hohen Kelchfuß, der bereits vor einigen Monaten gefertigt worden war. [www.be-zug.de/kelchstuetzen](http://www.be-zug.de/kelchstuetzen)

### Beginn des Tunnelvortriebs am Flughafen gefeiert

**Die Deutsche Bahn geht im Zuge von Stuttgart 21 am Flughafen Stuttgart den nächsten wichtigen Schritt.** Mit einem symbolischen Tunnelanschlag haben die Projektpartner am 20. Juli 2020 den Beginn der Hauptbauarbeiten der Schienenanbindung des Flughafens und der Landesmesse an die Neubaustrecke nach Ulm gefeiert. „Es ist höchste Zeit, dass die Bauarbeiten jetzt auch am Flughafen endlich gestartet werden können. Jetzt stehen komplexe und komplizierte Bauarbeiten an. Ich wünsche den Ingenieuren und Bauarbeiten einen störungs- und vor allem unfallfreien Verlauf. Wir haben ja viele Verzögerungen erlebt, zuletzt durch Klagen. Umso wichtiger ist, dass es jetzt vorangeht, damit der Flughafenanschluss mit dem Tiefbahnhof Ende 2025 in Betrieb gehen kann. Wichtig ist aber auch, dass für die Führung der Gäubahn über den Flughafen rasch eine Entscheidung getroffen wird. Denn erst dann kann das Projekt Stuttgart 21 am Flughafen fertiggestellt werden“, sagte Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg. Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH ergänzte: „Der Beginn des Vortriebs auch der zweiten Röhre für den Flughafentunnel ist das Startsignal für einen wesentlichen Teil von Stuttgart 21: Wir setzen hier den Schlussstein für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, ohne das der angestrebte Deutschland-Takt im Südwesten schlicht nicht möglich wäre“ (siehe auch Seite 4). Arina Freitag, Geschäftsführerin der Flughafen Stuttgart GmbH, nahm ihr Amt als Tunnelpatin an. „Ich habe den allergrößten Respekt vor der schweren Tätigkeit der Mineure und wünsche ihnen jederzeit sicheres Arbeiten“, sagte sie. [www.be-zug.de/flughafen](http://www.be-zug.de/flughafen)



Tunnelpatin und Flughafen-Geschäftsführerin Dr. Arina Freitag im Kreis der Projektpartner und Mineure.



Olaf Drescher übernimmt den Vorsitz der Geschäftsführung.

### Stabwechsel beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

**Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm nimmt mit einem Stabwechsel in der Chefetage Kurs in Richtung Inbetriebnahme.** Olaf Drescher (60) hat zum 1. Juli 2020 den Vorsitz der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) übernommen. Olaf Drescher verantwortet fortan alle für die Inbetriebnahme des Großprojekts relevanten Bereiche wie Bahntechnik und Rohbau sowie das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart. Manfred Leger fungiert nach sieben Jahren an der Spitze der PSU künftig als stellvertretender Vorsitzender und verantwortet weiterhin seine bisherigen Zuständigkeitsbereiche Chancen- und Risikomanagement, Kommunikation und Stakeholdermanagement. Harald Klein bleibt Geschäftsführer für Finanzen, Controlling, Vertragsmanagement und Personal. „Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist weit fortgeschritten, der Schwerpunkt der Aufgaben verlagert sich zunehmend in Richtung Inbetriebnahme. Mit Olaf Drescher übernimmt jetzt ein ausgewiesener Inbetriebnahme-Profi den Vorsitz der Geschäftsführung. Manfred Leger hat dieses wichtige Infrastrukturvorhaben seit 2013 erfolgreich vorangetrieben und wird die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Projektpartnern in bewährter Weise fortsetzen“, sagt Ronald Pofalla, Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn AG. Olaf Drescher war seit Februar 2018 als stellvertretender Vorsitzender der Projektgesellschaft für das Geschäftsfeld Technik verantwortlich. Zuvor hatte er als Projektleiter für die Deutsche Bahn bereits die neue Schnellfahrstrecke Berlin–München (VDE 8) sowie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Berlin erfolgreich zum Start geführt. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm umfassen die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart und die Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Stuttgart und Ulm. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ermöglicht viele neue Direktverbindungen im Fern- und Regionalverkehr. Die Deutsche Bahn baut fünf neue Bahnhöfe, 120 Kilometer Tunnel und 81 Brücken. Alleine im Fernverkehr sollen jährlich über zehn Millionen Fahrgäste vom Bahnprojekt Stuttgart–Ulm profitieren. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist für 2022 geplant, Stuttgart 21 soll 2025 in Betrieb gehen. [www.be-zug.de/stabwechsel](http://www.be-zug.de/stabwechsel)

## PERSÖNLICH



Kennt sich bestens auf den Baustellen des Projekts aus:

**Gaby Leicht, 63, langjährige Besucher- und Stadtführerin**

## Was macht eigentlich ... Frau Leicht?

### **Wie wird man eigentlich Besucherführerin und wie lange sind Sie selbst schon mit von der Partie?**

Ich bin seit mehr als 20 Jahren Stadtführerin für Stuttgart-Marketing und war so bereits frühzeitig über die Planung und Bedeutung des Projekts informiert. Natürlich habe auch ich mich wie andere gefragt: Warum braucht es einen neuen Bahnhof? Lohnt sich der Aufwand überhaupt? Die Vorteile des Projekts haben mich aber überzeugt. Und da mir das Vermitteln von Sachverhalten Freude macht, habe ich mich bereits 2012 als Besucherführerin beworben. Zwischenzeitlich kam die Begeisterung für die bauliche Umsetzung hinzu, und so bin ich jetzt auf fast allen Baustellen und Tunneln zwischen Stuttgart und Ulm als Baustellenguide tätig.

### **Wie würden Sie den typischen Besucher beschreiben?**

Es macht unsere Arbeit interessant, dass wir es mit ganz vielen unterschiedlichen Menschen zu tun haben. Zum einen kommen Besucher, die sich im Rahmen von Veranstaltungen in der Landeshauptstadt aufhalten. Es kommen aber auch Familien und Freundeskreise oder Vereine aus Stuttgart und Umgebung. Wir informieren Volkshochschulgruppen, Schülergruppen, Bahnfans und technisch Interessierte. Auch Politiker aus der ganzen Bundesrepublik und dem Ausland zählen zu unseren Besuchern. Bei solch unterschiedlichen Interessen ist es eine ganz besondere Herausforderung, den Wissensdurst aller zu stillen und am Ende Begeisterung für dieses Projekt und auch für die Bauleistung vor Ort zu wecken.

### **Fahren Sie eigentlich auch selbst mit der Bahn?**

Sofern das Angebot passt, nutze ich die Bahn natürlich gerne. Die Bahn als historisches Verkehrsmittel liegt mir ohnehin am Herzen. Die erste Eisenbahn in Württemberg fuhr vor 175 Jahren von Cannstatt nach Untertürkheim. Die Bahn hat das Leben der Menschen schon immer, wie der Bahnhof das Stadtbild, nachhaltig verändert. Nach dem Zweiten Weltkrieg haben das Auto, und im Fernverkehr das Flugzeug, die Stellung und Bedeutung der Eisenbahn geschwächt und zu einem Rückbau des Angebots geführt. Inzwischen haben die ökologischen Vorteile des Schienenverkehrs zu einem Umdenken geführt. Ein entsprechender Ausbau der Eisenbahninfrastruktur drängt. Als Bahnkunde freue ich mich besonders auf den neuen architektonisch attraktiven Bahnhof in Stuttgart.

### **Und wie stehen Sie selbst zum neuen Bahnknoten?**

Wir bekommen hier in Stuttgart den modernsten Bahnknoten Deutschlands mit digitaler Technik. Fern- und S-Bahnen werden mit dem ETCS-System ausgestattet. Das bedeutet, dass mehr Züge in kürzeren Abständen fahren können. Die Fahrzeiten nach Ulm werden sich halbieren und der angestrebte Deutschland-Takt wird ermöglicht. Mit dem Flughafenbahnhof bekommen wir eine leistungsfähige europäische Verkehrsdrehscheibe. Der Ausbau entlastet die Straßen und führt zu einer ruhigeren Innenstadt. Für Stuttgart bringt der neue Bahnhof Stadtentwicklungsmöglichkeiten, um die uns andere Städte beneiden. Ich kann hier nur Vorteile sehen.

---

# TREFFPUNKT ZUKUNFT

---



INFOTURM  
STUTT GART

**Im neuen InfoTurmStuttgart**  
am Hauptbahnhof neben Gleis 16

Montag bis Freitag 09:00–19:00  
Samstag, Sonntag 09:00–18:00

↳ [ITS-PROJEKT.DE](https://www.its-projekt.de)

