

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



THEMA

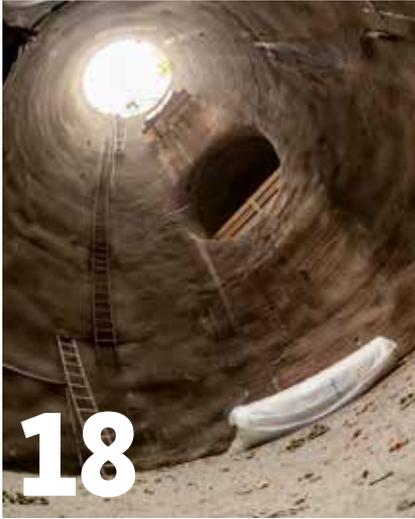
Wie die S-Bahn vom Projekt Stuttgart 21 profitiert

SEITE 4

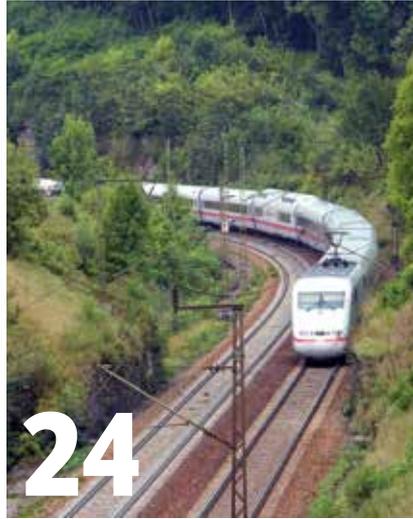
REPORTAGE Zwischen Eisenbahnromantik und Zukunft der Mobilität **SEITE 24**

PORTRÄT Besondere Winkel eines Großprojekts aus der Nähe **SEITE 18**

INTERVIEW Olaf Drescher über einen Meilenstein der Verkehrswende **SEITE 10**



18



24



28

INHALT

THEMA

Stuttgart 21 bringt auch für die S-Bahn einen kräftigen Schub **4**

INTERVIEW

Der Chef der Projektgesellschaft und die Faszination des Neuen **10**

IM BILDE

14

PORTRÄT

Die eher unbekannteren Ecken des Großprojekts – eine Auswahl **18**

REPORTAGE

Unterwegs auf der Filstalstrecke, die ein bisschen aus der Zeit gefallen ist **24**

INTERVIEW

Eckart Fricke koordiniert die Inbetriebnahme der Neubaustrecke **28**

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, 5, 7, 8, 11, 12, 14, 15, 25, 26, 29, 31); Jannik Walter (2, 19, 21); Kaffeestein (2); neomind (6); Arnim Kilgus (15, 22, 23, 26, 27); Achim Birnbaum (16, 17); Malte Hombergs (19, 30); Alessa Becker (15, 30); Sophia Kuisl (21, 30); plan b Agentur (25); Sammlung Willy Pragher (27)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im April 2021.



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Das Jahr 2020 wird als Corona-Jahr in die Geschichtsbücher eingehen. Für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist 2020 trotz der Pandemie erfolgreich gewesen, denn an vielen Stellen wurden Fortschritte gemacht. Wir konnten die ersten beiden Inbetriebnahmen im Zuge von Stuttgart 21 feiern: Der kleine Bruder des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs, die Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie, ist im September planmäßig in Betrieb gegangen. Die Begeisterung über die tolle Architektur des Stararchitekten Christoph Ingenhoven ist allenthalben groß und weckt Vorfreude auf den künftigen Durchgangsbahnhof! Mit großem Tempo schreitet der Bau voran. 80 Prozent der Bahnsteige und elf der eindrucksvollen Kelchstützen sind betoniert. Rund 20 Meter darunter ging im Oktober der Nesenbach-Düker in Betrieb. Der größte Abwasserkanal der Landeshauptstadt ist ein gewaltiges Tunnelbauwerk mit einem Querschnitt von sage und schreibe sieben Metern Breite und 3,5 Metern Höhe und unterquert die Gleise im Süden des Bahnhofs. Glückwunsch an alle Planer, Ingenieure und Mineure, die diese technisch, geologisch und logistisch große Herausforderung direkt an Stuttgarts meistbefahrenere Straße, der B14, gemeistert haben!

Einen weiteren Meilenstein haben wir im Oktober mit dem Durchschlag auch der zweiten Röhre des 1.170 Meter langen S-Bahn-Tunnels Rosenstein erreicht. Dies war nach 15 Monaten Bauzeit einer der letzten Tunneldurchschläge im Stuttgarter Talkessel, wo über 50 Kilometer Tunnel und somit 97 Prozent der Strecke vorgetrieben sind. Fast acht Millionen Tonnen Erde und Gestein sind dafür mit rund 7.000 Güterzügen umweltschonend abtransportiert worden. Eine großartige Leistung unter logistisch anspruchsvollen Bedingungen einer Großstadt.

Auf der Schwäbischen Alb haben wir beim Verlegen der Gleise für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Oktober Bergfest gefeiert, 60 Kilometer Gleise sind bereits verlegt. Und bei der Filstalbrücke ist das erste filigrane Brückenteil auf der anderen Seite des Tals angekommen. Der Bau der zweiten Brücke läuft auf Hochtouren, bereits 200 Meter sind geschafft. Über beide Brückenteile werden dann mit der Inbetriebnahme die Züge fahren. Zu sehen sein werden dort Züge aber bereits schon etwa ein dreiviertel Jahr vorher, wenn der Test- und Probebetrieb beginnt. Bereits im Dezember 2022, in gut zwei Jahren also, soll die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Betrieb gehen. Allein dadurch sind Bahnkunden zwischen Stuttgart und Ulm eine Viertelstunde schneller unterwegs, noch einmal eine Viertelstunde sparen sie drei Jahre später mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Im Sommer ist den Projektpartnern nach gemeinsamer zäher Verhandlung vor und hinter den Kulissen ein



Olaf Drescher

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

Bernhard Bauer

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

gewaltiger Schritt für das Projekt und die Zukunft des Eisenbahnverkehrs im Südwesten gelungen: DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer haben im August im Bundesverkehrsministerium den Finanzierungsvertrag für den Digitalen Knoten Stuttgart mit einem Finanzierungsvolumen von fast einer halben Milliarde Euro unterzeichnet, von denen die Region Stuttgart dank Stuttgart 21 nachhaltig profitieren wird. Über zwei Jahre dauerte es, um zu einer Finanzierungsvereinbarung zu kommen. Der Verband Region Stuttgart war als Betreiber der S-Bahn Anfang 2019 mit Regionalpräsident Thomas Bopp an der Spitze mutig in Vorleistung gegangen, indem er eine Rekordinvestition in Züge beschlossen hatte, die die digitalen Anforderungen erfüllen. In der Sitzung des Lenkungskreises in diesem April schließlich hatten die Projektpartner mit der Anpassung des S21-Finanzierungsvertrags gemeinsam den Weg für die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn geebnet. Der neue Bahnknoten Stuttgart wird damit zum Meilenstein für den Deutschlandtakt und für die Region. Allein die S-Bahn-Stammstrecke wird um mindestens 20 Prozent leistungsfähiger. Stuttgart wird als einer der ersten großen Bahnknoten europaweit digitalisiert. Ronald Pofalla, von den Projektpartnern vielgelobter Strippenzieher für das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart, misst dieser Entwicklung Bedeutung weit über Baden-Württemberg hinaus bei: „Was wir hier in dieser High-Tech-Region umsetzen, wird zu der Referenz für die Innovationskraft der Bahnindustrie in Deutschland.“

Und so war die Freude der Projektpartner groß im Oktober bei ihrer 25. Lenkungskreissitzung seit März 2008 – und diesem Jubiläum würdig: Verkehrsminister Winfried Hermann sagte, andere Bundesländer blickten „mit Anerkennung auf das, was da in Stuttgart entsteht“. Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn betonte, es sei „bedeutend, dass in unserer Stadt der erste digitale Schienenknoten entsteht“. Für ihn war es übrigens die letzte Lenkungskreissitzung, er tritt nach acht Jahren im Amt nicht mehr zur Oberbürgermeisterwahl in diesem November an. Wir möchten Fritz Kuhn auch von dieser Stelle ausdrücklich für die stets vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit danken. Er hat immer auch das Städtebauvorhaben auf den heutigen riesigen Gleisflächen im Blick gehabt: „Stuttgart 21 tut der Stadt gut“, hat Oberbürgermeister Fritz Kuhn bei einem der Tunneldurchschläge am Stuttgarter Kriegsberg gesagt. Das ist für einen ehemaligen Projektgegner eine Aussage, die von Größe zeugt und für die wir ihm großen Respekt zollen. Fritz Kuhn wird fehlen im Kreis der Projektpartner. Wir wünschen ihm auf seinem weiteren Lebensweg von Herzen alles Gute!

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

THEMA

Ein Schub für die S-Bahn

Mit Stuttgart 21 geht nicht nur eine neue Dimension im Bahnfernverkehr einher, sondern auch ein Schub im Nahverkehr. Die Fahrgäste werden profitieren, wenn die neue Station Mittnachtstraße fertig ist. Stippvisite bei Dirk Rothenstein, dem Chef der Stuttgarter S-Bahn.

Stuttgart 21 sei für ihn „viel mehr“ als ein schicker Bahnhof mit Lichttaugen und einer Durchgangsstation für den Fernverkehr, sagt Dirk Rothenstein. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart sitzt an diesem Morgen in seinem Büro, schwärmt von den Verbesserungen für den Nahverkehr und von einem neuen Zeitalter des (S-)Bahnfahrens in der Region Stuttgart, das anbricht, wenn die neue Station Mittnachtstraße fertig ist. Diese Station ist für Rothenstein der Schlüssel. Sie wird in Stuttgart jeweils etwa auf halber Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Cannstatt sowie zwischen dem Haupt- und Nordbahnhof gebaut und soll 2025 ans Netz gehen. Eines gar nicht so fernen Tages werden hier auch die Menschen in die S-Bahnen strömen, die im künftigen Rosenstein-Quartier leben. „Unser Netz wird leistungsfähiger – auch für Angebotsausweitungen. Bis es soweit ist, müssen wir den Fahrgästen aber noch die ein oder andere Einschränkung abverlangen“, sagt Rothenstein. Mit diesen Worten antwortete er Fahrgästen, die behaupten, Stuttgart 21 bringe ihnen gar nichts – außer Baustellen und Verspätungen.

An der neuen Station werden alle sechs S-Bahn-Linien Stopp machen. Deshalb werden künftig also bereits dort viele Fahrgäste von einem auf den anderen Zug umsteigen, die heute noch bis zum Hauptbahnhof fahren. Derzeit werde die auf dreißig Sekunden begrenzte Haltezeit der Bahnen im Hauptbahnhof in der Rushhour immer wieder gerissen, erklärt der S-Bahn-Chef. Wenn die Mittnachtstraße als neue Haltestelle zur Verfügung steht, werde sich der Zustrom der Passagiere entzerren, „dann schaffen wir die halbe Minute“ und viele Verspätungen würden vermieden. Die neue Station werde einen wichtigen Beitrag leisten, „zur Pünktlichkeit im gesamten S-Bahn-Netz“, so Rothenstein.

Das sieht die Regionaldirektorin Nicola Schelling ganz ähnlich. Für die Chefin des politisch für die S-Bahn zuständigen Regionalverbands ist die neue Station ein echter Gewinn an Komfort und bietet „Optionen für unsere Fahrgäste“. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 würden hier die aus dem Norden und Osten kommenden S-Bahn-Linien zusammengeführt. „Für unsere Fahrgäste bedeutet dies, dass sie künftig zeitsparend zwischen den Linien S1, 2, 3 und den Linien S4, 5 und 6 umsteigen können. Bisher mussten sie dazu bis zum Hauptbahnhof fahren.“ Durch die frühere Umsteigemöglichkeit sei es möglich, die Pendlerströme zu entzerren und den Hauptbahnhof zu entlasten. Zudem werde den Bewohnern des künftigen Rosenstein-Quartiers eine attraktive Anbindung an die S-Bahn in der Region geboten.

Dirk Rothenstein bereitet sich derweil mit seinem Team bereits auf die neue Zeit vor. Er erwartet sich auch vom neuen Design der Züge, das weit mehr ist, als der Name



Dirk Rothenstein wacht über die S-Bahnen
in der Region Stuttgart.



Die S-Bahn in neuem Design: mehr Komfort für die Fahrgäste.

auf den ersten Blick suggeriert, einen Impuls. Von Ende 2021 an bekommt die Region 58 neue S-Bahn-Fahrzeuge des Typs 430. Für das Wachsen der Flotte von heute 157 auf dann 215 Elektrotriebwagen investiert der Verband Region Stuttgart (VRS) eine gewaltige Summe: gut 420 Millionen Euro. Künftig sollen sich die Fahrgäste leichter orientieren können: Die Mehrzweckabteile für Rollstuhlfahrer, für Mütter und Väter mit Kinderwagen sowie für Radfahrer werden von außen gut sichtbar in blauer Farbe gekennzeichnet, der Bereich der ersten Klasse wird gelb markiert – über die gesamte Fahrzeughöhe und in der gesamten Länge der Abteile. Grundfarbe der neuen S-Bahnen wird ein sogenanntes Lichtgrau. Die roten Züge sind damit Geschichte. Dirk Rothenstein ist überzeugt, auf dem hellen Untergrund seien die blauen und gelben Flächen viel besser und schneller zu erkennen. Er gehe davon aus, dass sich die Fahrgäste mit Hilfe des Redesigns schneller orientieren können und deshalb ohne Verzögerungen in das Abteil gelangen, das sie suchen. Wertvolle Zeit könne gewonnen werden, und es werde einfacher, die besagten dreißig Sekunden einzuhalten. Was wiederum dazu beitragen werde, die Pünktlichkeit der S-Bahnen weiter zu verbessern. Allerdings werde es laut Rothenstein Jahre dauern, bis dann alle Bahnen im neuen Design und mit neuer Farbe rollen.

Auch das Fahrzeuginnere wird umgestaltet. In der Fahrzeugmitte sind neue geräumige Mehrzweckabteile vorgesehen. Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder haben dann mehr Platz. Dank der neuen Aufteilung können die Reisenden ihre Bikes im eigenen Abteil sicher abstellen. Auch die Aufenthaltsqualität in den Zügen soll weiter verbessert werden. Geplant sind unter anderem Steckdosen neben vielen Sitzplätzen, weitere Monitore, auf denen Fahrgastinformationen

nachzulesen sind, sowie technische Zählsysteme, welche die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste in einem Zug erfassen. Mit Hilfe dieser Neuerung erhofft sich die S-Bahn, „in absehbarer Zeit“ die Auslastung der Bahnen in digitalen Fahrplanservices anzeigen zu können. Alle Züge würden für das Surfen im Internet mit WLAN und einem Zugportal ausgerüstet. Die Fahrzeit kann also genutzt werden – beispielsweise zum Arbeiten.

Die immer wieder zitierte ETCS-Technik komme „dank Stuttgart 21“ auch den S-Bahnen zugute, ebenfalls von 2025 an. Die Region Stuttgart, so der S-Bahn-Chef, sei ein „Pilotprojekt für die Digitalisierung eines großen Schienenknotens in Deutschland“. ETCS – ein europäisch standardisiertes Signalsystem – ermöglicht unter anderem ein teilautomatisiertes Fahren der Züge, zum Beispiel auf der S-Bahn-Stammstrecke. Diese neue Technik werde durchaus mehr Kapazität bringen. In Zukunft werde es daher möglich, das Angebot an S-Bahnen auszuweiten. Rothenstein spricht dabei auch von mehr Stabilität im gesamten S-Bahn-System.

Dirk Rothenstein erklärt augenzwinkernd, er selbst fahre zwar sehr gerne S-Bahn, sei aber keinesfalls ein Autohasser. Und ja: auch er besitze einen Pkw. Er wohne mit seiner Familie nämlich außerhalb des S-Bahn-Bereichs, fahre deshalb morgens mit dem eigenen Wagen zu einem Park-and-Ride-Platz, stelle das Auto ab und fahre dann mit dem Zug. Den letzten Kilometer bis ins Büro absolviert der Vater von zwei kleinen Kindern schließlich mit einem „RegioRad“, das sich alle Fahrgäste in rund 40 Städten der Region ausleihen können. Für ihn persönlich sei klar: es ist unerlässlich, ständig an Verbesserungen des ÖPNV zu arbeiten. Rothenstein nennt als ein Beispiel die Verlängerung der S-Bahn nach Nürtingen.

Mit Blick auf Corona sagt Mister S-Bahn: „Das Auto hat wohl gewonnen, aber nur kurzfristig.“ Sein Ziel ist es, „eine echte und bessere Alternative zum Pkw zu bieten.“ Denn ohne die S-Bahn werde die Verkehrswende nicht funktionieren, das Erreichen der ehrgeizigen Klimaziele würde ansonsten scheitern. 2019 – vor der Pandemie also – habe man mit 133 Millionen Fahrgästen einen neuen Jahresrekord aufgestellt. Für 2020 sei wegen Corona mit einem deutlichen Minus zu rechnen, im ersten Halbjahr seien rund 40 Prozent weniger Fahrgäste gezählt worden als im ersten Halbjahr 2019.

Ist die Kapazitätsgrenze mit Blick auf die 133 Millionen aus dem Vorjahr womöglich erreicht? Rothenstein antwortet schnell – mit einem klaren „Nein“. Sicher, die Züge seien in den Stoßzeiten voll, etwa zwischen sieben und acht Uhr am Morgen. Tagsüber gebe es aber noch Luft. Die Corona-Pandemie habe dazu beigetragen, dass die Fahrgäste sich mehr über den Tag verteilen, womöglich starteten viele Menschen neuerdings mit der Arbeit daheim – und fahren erst später mit der S-Bahn ins Büro, so die Vermutung des S-Bahn-Chefs. Die 133 Millionen Fahrgäste per anno würden vermutlich nicht so schnell wieder erreicht. Die Erfolgsgeschichte S-Bahn, so Dirk Rothenstein, gehe aber ganz bestimmt weiter.

Der Anfang dieser Erfolgsstory war übrigens – ältere Semester erinnern sich daran – grell orange. Lange her. Als die S-Bahn im Raum Stuttgart im Herbst 1978 ihren Betrieb aufnahm, bekannte sie Farbe. Die Menschen in den Siebzigern mochten es halt bunt. Die damals neuen S-Bahnen lösten die alten Vorortzüge ab. Zwischen Esslingen und Ludwigsburg zum Beispiel fuhren einst Triebwagenzüge im Zwanzig-Minuten-Takt. Die zunächst

dampf- und später elektrisch betriebenen Züge kamen oben im Stuttgarter Hauptbahnhof an, machten dort rund drei Minuten „Kopf“ und fuhren dann weiter. Die S-Bahn konnte teilweise auf ein ordentlich ausgebautes Gleis- und Schienennetz in der Peripherie zurückgreifen. Die Bahnsteige indes mussten in der Höhe wachsen. Die neuen S-Bahnen waren deutlich schneller als die alten Züge, denn sie konnten zwischen den kleinen Bahnhöfen ordentlich Tempo machen. Und sie waren mit ihren vielen Türen auf den schnellen Fahrgastwechsel ausgelegt.

Bereits 1949 hatte der damalige Stuttgarter Oberbürgermeister Arnulf Klett vorgeschlagen, Nahverkehrszüge unterirdisch weiter in die Stadt hinein fahren zu lassen. Doch diese kühne Idee benötigte noch einige Zeit, bis sie in Angriff genommen wurde. 1956 legte die Deutsche Bundesbahn ihre „Denkschrift über die Stadtbahn Stuttgart“ vor. Dann dauerte es weitere zwölf Jahre, bis das Land und die Bahn ein Rahmenabkommen abschlossen. Ziel war eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrs im Mittleren Neckarraum. Man legte das S-Bahn-Netz fest und beschloss, einen Tunnel für die S-Bahn bis nach Vaihingen zu graben. 1971 begannen die Arbeiten für diese sogenannte Stammstrecke. Die neuen Gleise für die S-Bahn wurden unter dem Hauptbahnhof der baden-württembergischen Landeshauptstadt durchgeführt – es entstanden die neuen Haltestellen Stadtmitte und Feuersee sowie die vorläufige Endstation Schwabstraße. Der knapp drei Kilometer lange Tunnel verwandelte große Teile der Innenstadt in eine Großbaustelle.

Mit den Jahren wuchs das S-Bahn-Netz immer weiter. Als die ersten S-Bahn-Linien am 1. Oktober 1978 von Plochingen, Weil der Stadt und Ludwigsburg in Richtung

Zwei Fotos, zwei Perspektiven: die neue Station Mittnachtstraße





Die Tunnelpatin Andrea Klöber erwartet die Mineure beim Durchschlag des S-Bahn-Tunnels Rosenstein (oben). Am Tunnelportal vor der neuen S-Bahn-Station Mitternachtsstraße betonen Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der Bahn (Mitte links) und Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Mitte rechts) die Bedeutung der neuen Station für den öffentlichen Nahverkehr.

Stuttgart starteten, wurde quasi zeitgleich der Weiterbau bis nach Vaihingen in Auftrag gegeben. Der Zug der Zeit war nicht mehr aufzuhalten. Immer weitere Linien wurden gebaut. Die S-Bahn zum Flughafen zum Beispiel wurde 1993 eingeweiht, zudem ergaben sich später mit den Strecken Renningen-Böblingen und Marbach-Backnang sogenannte Ringschlüsse. Ein wichtiges Projekt der nahen Zukunft ist die Station Mittnachtstraße, die im Rohbau bereits fertiggestellt ist. Wenn der geübte S-Bahn-Fahrer Dirk Rothenstein in seinem Büro von dieser neuen Station und von der Zukunft der Stuttgarter S-Bahn ins Schwärmen gerät, scheint dieser Mann bereits die Züge zu hören, die an diesem künftigen Stopp dann alle paar Minuten ankommen werden.

Ortswechsel. Wenige Tage nach dem Gespräch wird unter Tage auf der Baustelle der neuen Station Mittnachtstraße der Tunneldurchbruch gefeiert. Noch freilich sind keine Züge zu hören, sondern die Tunnelbagger bei der Arbeit. Ronald Pofalla, Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, sagt bei diesem Termin unter Tage: Der neue S-Bahn-Tunnel binde das künftige Rosenstein-Quartier ideal an das S-Bahn-Netz an. Stuttgart 21 bringe die starke Schiene direkt vor die Haustüre. Er spricht von „enormen Verbesserungen“.

Der Tunneldurchschlag beweise: Das Großprojekt komme trotz Corona „sichtbar voran“. Im Jahr 2020 sei bereits die neue Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie eröffnet worden, am Flughafen „geht es weiter, wir sind schon unter der A 8 durch“. Und auch auf der Schwäbischen Alb liege das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm voll im Zeitplan. Die Neubaustrecke werde Ende 2022 in Betrieb gehen. Die Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart, die fast eine halbe Milliarde Euro kosten wird, bezeichnet Pofalla als „weiteren Meilenstein“. Dieses Projekt sei weit über Stuttgart hinaus eine Referenz und mache die S-Bahn-Stammstrecke 20 Prozent leistungsfähiger.

Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann ergänzt, nicht selten werde in der Öffentlichkeit kritisiert, dass Stuttgart 21 zu wenig für den Nahverkehr bringe. Mit Blick auf die neuen Station Mittnachtstraße treffe diese Aussage nicht zu. Die eigene Trasse für die S-Bahn werde verlängert, das neue Rosenstein-Quartier werde mit dem Nordbahnhof-Viertel verbunden. Bereits vor der Bebauung des neuen Gebiets werde dieses mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen, „so müsste es immer gehen“. Die Mittnachtstraße werde zu einer „wichtigen Umsteigestation“ für viele Pendler aus der ganzen Region Stuttgart. Und eines sei bei alledem auch klar: Mit Stuttgart 21 sei der Gleisusbau im Land nicht zu Ende, schließlich habe man das ehrgeizige Ziel postuliert, bis zum Jahr 2030 die Zahl der Fahrgäste in den Zügen zu verdoppeln. Den Kritikern

von Stuttgart 21, die jetzt ein Moratorium fordern, ruft der Minister zu: „Das kommt zehn Jahre zu spät.“

Stuttgarts Baubürgermeister Peter Pätzold sagt beim kleinen Festakt, der neue Stadtteil mit 5.600 geplanten Wohnungen werde sehr gut an den ÖPNV angeschlossen sein. Im Jahr 2025 könne die Bebauung bei den Wagenhallen beginnen. Zur Internationalen Bauausstellung IBA 2027 Region Stuttgart „wollen wir schon etwas zeigen“, spricht dann sollten die ersten Wohnhäuser bereits stehen. Stuttgart 21 sei nicht nur ein Verkehrsprojekt, sondern auch ein Wohnungsbauprojekt. Mitten in der Stadt entstünden bezahlbare Wohnungen.

Thomas Bopp, der Vorsitzende des Verbands Region Stuttgart, spricht von einem „tollen Tag für die Region und die S-Bahn“. Das Projekt Stuttgart 21 bringe Synergieeffekte für den Fern- und den Regionalverkehr sowie für die S-Bahnen. Sobald die Station Mittnachtstraße fertig sei, würde der Hauptbahnhof entlastet. Auch Bopp erwartet eine „deutlich verbesserte Pünktlichkeit“. Die Regionalversammlung habe schon vor zwei Jahren die Digitalisierung beschlossen, obwohl damals noch nicht klar war, wie dieses Vorhaben finanziert wird. Aus heutiger Sicht sei der Beschluss goldrichtig gewesen.

Als alle Reden gehalten sind, ist für einen Augenblick ein dumpfes Dröhnen zu hören. Wenig später dann lautes Hämmern. Klack, klack, klack. Der symbolische Tunneldurchbruch steht unmittelbar bevor. Die Mineure haben längst ganze Arbeit geleistet. Die Röhre, in der später mal die S-Bahnen fahren werden, ist bereits komplett gegraben. Speziell für den großen Tag wurde eine Wand in den Tunnel eingezogen, an dieser macht sich der Tunnelbagger mit einem sogenannten Hydromeißel nun weiter zu schaffen. Bald brechen die ersten Steine aus der Wand. Die geladenen Gäste können durch ein kleines Loch hindurch schauen. Als die Öffnung etwa türgrößer ist, gibt es ordentlich Applaus. Die Tunnelpatin und Bezirksvorsteherin von Feuerbach, Andrea Klöber, bekommt von den Arbeitern, die durch das Loch in der Tunnelwand treten, Blumen überreicht – und die Heilige Barbara, die Schutzheilige aller Bergleute. Die Patin ruft: „Glück auf“ und berichtet, dass sich während der Bauarbeiten kein schlimmer Unfall ereignet habe.

Mit dem Abschluss der Arbeiten im neuen S-Bahn-Tunnel Rosenstein sind nun fast alle Röhren im Stuttgarter Talkessel gegraben – beim Durchbruch Mittnachtstraße ist von 97 Prozent und damit rund 50 Kilometern die Rede. Das sind Zahlen, die auch Dirk Rothenstein durchaus gerne vernimmt. Das alles ist ganz in seinem Sinne – und ganz im Sinne der S-Bahn, dem Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Stuttgart. www.be-zug.de/s-bahn

INTERVIEW

„Für die nächsten hundert Jahre“

Seit fünf Monaten steht Olaf Drescher an der Spitze der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU). Ein Mann, der an den Terminen für die Inbetriebnahme gemessen wird. Und einer, der sagt: „Stuttgart 21 ist ein Meilenstein in Richtung Verkehrswende für das Land.“

Herr Drescher, Sie hatten – jeweils als Projektleiter – für die Deutsche Bahn bereits die neue Schnellfahrstrecke Berlin–München sowie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Berlin zur Inbetriebnahme geführt, als Sie vor drei Jahren das Angebot bekamen, auch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm erfolgreich an den Start zu bringen. Sie waren damals 58 und hätten sich auch auf Ihren Lorbeeren ausruhen können. Was hat Sie letztlich bewogen, dennoch diese Herkulesaufgabe zu übernehmen?

Olaf Drescher: Die Antwort, muss ich gestehen, ist relativ simpel: Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind auf der einen Seite technisch einzigartige Projekte, aber auf der anderen Seite auch die Voraussetzung für die Verkehrswende im Südwesten – dazu einen Beitrag leisten zu können, ist eine großartige Motivation und macht mich auch ein bisschen stolz.

Wo liegen die besonderen Herausforderungen?

Olaf Drescher: Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist eines der größten Infrastrukturprojekte Europas. Allein schon in der Ausdehnung: Die beiden Großstädte, die unser Projekt im Namen trägt, liegen rund 100 Kilometer auseinander. Zudem gibt es wenige Vorhaben, die sämtliche Bereiche des Bauens in solch einer Massierung in sich vereinen wie das unsere. Niemand meistert so eine Aufgabe im Alleingang. Es braucht dazu immer kompetente und begeisterungsfähige Mitarbeiter – auf eine solche Truppe können wir hier in großer Stärke zählen. Wir müssen die Arbeit gleichzeitig auf mehrere Unternehmen in mehreren Gewerken und in zig Baustellen und Abschnitten verteilen, geballt im Stuttgarter Talkessel oder in Linie auf der Albhochfläche. Damit sind tagtäglich große und völlig unterschiedlich gearbete Herausforderungen verbunden.

Dabei können Sie aus Ihrem Erfahrungsschatz schöpfen.

Olaf Drescher: Ja, aber kein Großprojekt ist wie das andere: Stuttgart–Ulm lässt sich daher nur bedingt vergleichen mit Hamburg–Berlin und Berlin–München. Es schadet deshalb letztlich nicht, selbst als erfahrener Ingenieur – bei aller Begeisterung, bei allem Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten – einen gewissen Respekt vor einer solchen neuen und durchaus großen Aufgabe zu entwickeln. Schließlich bauen wir Eisenbahninfrastruktur für mindestens die nächsten hundert Jahre.

Die Entscheidung für dieses Zukunftsprojekt war auch mit weitreichenden Konsequenzen für die Zukunft Ihrer Familie verbunden, die mit Ihnen von Leipzig nach Stuttgart umgezogen ist. Wie fällt die Zwischenbilanz aus?

Olaf Drescher: Es war die richtige Entscheidung. Wir wohnen in Feuerbach, die Familie ist gut integriert, es gab weniger Probleme als erwartet. Mein Sohn kickt in der D-Jugend und läuft nicht nur im Jersey von RB Leipzig herum, sondern auch im VfB-Trikot. Schließlich kommt





Timo Werner von hier, den wir nach seinem Wechsel zu Chelsea jetzt auch in Leipzig sehr vermissen.

Ihr Fußballherz schlägt noch für die alte Heimat, für Leipzig?

Olaf Drescher: So ist es, ein echter Fan wechselt seinen Club nicht wie die Unterwäsche! In der vergangenen Champions-League-Saison haben wir Tottenham Hotspur 3:0 aus dem Stadion gefegt. Damals waren noch Zuschauer zugelassen, ich war live dabei. Volle Hütte, Riesenstimmung – so etwas vergisst kein Fußballfan!

Und dann hat das Corona-Virus zugeschlagen, auch S21-Baustellen waren betroffen. Drohen Zeitverzögerungen?

Olaf Drescher: Bisher nicht. Wir stehen in enger Abstimmung mit unseren Auftragnehmern und den zuständigen Behörden, um den Betrieb auf allen Baustellen bestmöglich aufrechtzuerhalten. Trotz der Pandemie sind wir in diesem Jahr ganz erheblich vorangekommen. Nur wenige Beispiele: Wir konnten im Zuge von Stuttgart 21 die ersten beiden Inbetriebnahmen feiern: Im September die der Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie – hier gilt der Dank der Stuttgarter Straßenbahn als Projektrealisierer –; im Oktober folgte der Nesenbach-Düker, Stuttgarts größter Abwasserkanal, den wir gut 20 Meter unter den künftigen Bahnhof gelegt haben. Im Stuttgarter Talkessel haben wir über 50 Kilometer Tunnel gegraben, 97 Prozent der Strecke sind geschafft. Mit jedem

Bauwerk mehr, das wir fertigstellen, strafen wir unsere Kritiker Lügen und beweisen, dass wir Stuttgart 21 wie geplant bauen können. Für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind bereits über 60 Kilometer von 120 Kilometern Gleise verlegt. Mit einer der beiden Filstalbrücken sind wir bereits auf der anderen Seite des Tals, mit der anderen werden wir Mitte 2021 dort ankommen. In zwei Jahren werden Züge im kommerziellen Betrieb darüber fahren, und bereits in einem Jahr werden auf der Brücke Züge im Probetrieb zu sehen sein.

Was bedeutet die Inbetriebnahme der Neubaustrecke ganz konkret für Bahnkunden?

Olaf Drescher: Damit beginnt eine neue Epoche im Schienenverkehr zwischen Stuttgart und Ulm: Künftig sparen Reisende zwischen der Landeshauptstadt und Ulm eine Viertelstunde, nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sogar eine halbe Stunde. Knapp eine halbe Stunde wird dann die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm betragen, digital und klimafreundlich – schließlich stehen wir für die Verkehrswende in Deutschland! Wer will dann noch mit dem Auto fahren?

Stuttgart 21 soll dann 2025 in Betrieb gehen. Realistisch?

Olaf Drescher: Absolut. Mein Markenzeichen sind pünktliche Inbetriebnahmen. Wenn es etwas gibt, woran nicht gedeutelt werden darf, dann sind es Inbetriebnahmetermine. Das ist ein Versprechen, das wir halten müssen. Da hängt enorm viel dran, und deshalb sind all unsere Planungen auf dieses Datum hin ausgerichtet.

Was macht Sie so sicher, dass es mit 2025 klappt?

Olaf Drescher: Der Baufortschritt und meine Erfahrung. Bei großen Bauprojekten ist es üblich, dass Abläufe ständig optimiert werden. Mal gibt es hier Spielräume, mal muss man dort aufholen. Das gilt natürlich auch für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Wir wissen, wann wir welche Zwischenschritte erreichen wollen und identifizieren so, wo wir gegebenenfalls gegensteuern müssen. Das ist mein täglich Brot – seit vielen, vielen Jahren. Sie werden kein Großprojekt finden, bei dem sie Unvorhergesehenes grundsätzlich ausschließen können. Mit zunehmendem Projektfortschritt sinkt jedoch naturgemäß die Wahrscheinlichkeit von nicht vorhersehbaren Einflüssen. Das gilt selbstverständlich auch für Stuttgart 21. Auf Basis unserer bisherigen Erkenntnisse ist daher die Inbetriebnahme 2025 gesichert.

Teil von Stuttgart 21 ist auch die Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr und an den Regionalverkehr. Bleibt es auch dort bei 2025?

Olaf Drescher: Ja. Auch am Flughafen sind wir voll durchgestartet, nachdem wir diesen Juni mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts endlich die letztinstanzliche Baugenehmigung bekommen haben. Vier

Jahre haben uns dort die Klagen von Projektgegnern gekostet! Inzwischen sind wir mit dem Tunnelvortrieb bereits unter der Autobahn A8 durch. 2025 werden Züge aus Richtung Ulm und aus Richtung Stuttgart im Bahnhof unter der Messe-Piazza ein- und ausfahren. Hier entsteht die Verkehrsdrehscheibe für Baden-Württemberg. In Zukunft ergänzen sich hier die Verkehrsträger Eisenbahn, Öffentlicher Nahverkehr, Flugzeug und Auto auf geradezu ideale Weise. Die Anbindung des Flughafens in Verbindung mit dem neuen Durchgangsbahnhof ist zudem ein entscheidender Baustein für den angestrebten Deutschlandtakt. Um es einmal auf den Punkt zu bringen: Nur dank Stuttgart 21 ist es überhaupt möglich, dass wir jetzt 30-Minuten-Fahrzeiten zwischen den großen Knoten Mannheim, Stuttgart und Ulm in Angriff nehmen können. Ohne Stuttgart 21 wäre der Deutschland-Takt in Baden-Württemberg in der vorgeschlagenen Form schlicht undenkbar. Ein Meilenstein in Richtung Verkehrswende für das Land!

Apropos Deutschland-Takt: Der jüngste Vorschlag der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Gutachter sieht einen rund zehn Kilometer langen Tunnel von der Gäubahn aus Richtung Böblingen zum Flughafen-Bahnhof vor. Darüber wird jetzt heftig diskutiert, denn die bestehende Planung mit einem dritten Gleis am Flughafenterminal parallel zu den bestehenden zwei S-Bahn-Gleisen wäre dann Makulatur. Darauf hatten sich jedoch die Projektpartner nach einem mühsamen Prozess 2015 verständigt. Wie ist der Stand der Dinge in Sachen Gäubahn-Anbindung des Flughafens?

Olaf Drescher: Wir freuen uns über jeden Vorschlag, der mehr Verkehr auf die Schiene bringen soll und begrüßen daher auch diese neuen Vorschläge, die eine bundesweite Wirkung entfalten würden. In Bezug auf die Gäubahn ist mir eines besonders wichtig: Hier geht es längst nicht allein um den vorgeschlagenen Gäubahntunnel, sondern um erhebliche Investitionen in den gesamten Verlauf der Gäubahn in Richtung Zürich, um diese international bedeutende Strecke für den Deutschland-Takt fit zu machen und von deren Ausbau insbesondere die Anrainer einen erheblichen Nutzen haben werden. Aber eins nach dem anderen! Jetzt müssen im nächsten Schritt Kosten und Nutzen sorgfältig bewertet werden. Sofern diese Bewertung positiv ausfällt, muss der Bund entscheiden, was volkswirtschaftlich finanzierbar und realisierbar ist. Schließlich müssten die Projektpartner diesem geänderten Vorgehen zustimmen und den Stuttgart-21-Finanzierungsvertrag anpassen. Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, gilt, dass wir die Genehmigung für die Flughafenanbindung mit der Gäubahn so weiterverfolgen, wie es im Vertrag zwischen allen Projektpartnern vereinbart ist. Klar ist damit auch: Wenn die Pläne für die Gäubahn-Anbindung des Flughafens noch geändert werden sollen, brauchen wir eine möglichst schnelle Entscheidung.

Die Finanzierungsvereinbarung für das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart zeigt, was möglich ist, wenn alle an einem Strang ziehen – in eine Richtung.

Olaf Drescher: Ja, da ist uns ein gewaltiger Schritt für das Projekt und die Zukunft des Bahnverkehrs im Südwesten gelungen: Unser Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla hat im August im Bundesverkehrsministerium den Finanzierungsvertrag für den Digitalen Knoten Stuttgart mit einem Finanzierungsvolumen von fast einer halben Milliarde Euro unterzeichnet. Dafür hatten die Projektpartner im Lenkungsreis gemeinsam den Weg geebnet. Der neue Bahnknoten Stuttgart wird damit zum Meilenstein für den Deutschlandtakt, davon profitiert die ganze Region – und zwar im Fern-, Nah- oder auch S-Bahn-Verkehr. Allein auf der S-Bahn-Stammstrecke werden wir um mindestens 20 Prozent leistungsfähiger. Stuttgart wird als einer der ersten großen Bahnknoten deutschlandweit, wenn nicht gar europaweit, digitalisiert. Was wir hier in dieser High-Tech-Region umsetzen, wird zu der Referenz für die Innovationskraft der Bahnindustrie in Deutschland. Wir bauen nicht nur einen komplett neuen Bahnknoten, sondern sind auch noch Vorreiter für die starke Schiene der Zukunft!

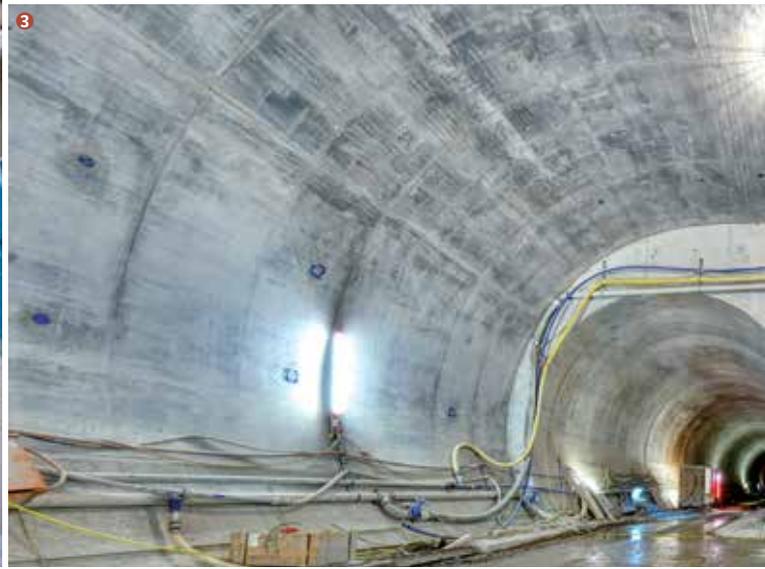
Sie verantworten ein Megaprojekt mit ganz vielen Herausforderungen, jetzt kommt noch das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart oben drauf – haben Sie da nicht ein bisschen Bammel, dass das selbst Ihnen irgendwann mal alles über den Kopf wächst?

Olaf Drescher: Der nötige Respekt war und ist da. Bei einem Pilotprojekt ist das Risiko unbestritten noch einmal höher, da keine erprobte Technik eingebaut wird. Auch die Schnellfahrstrecke Berlin–München habe ich als digitales Pilotprojekt in Betrieb genommen. Die Ausgangsbedingungen sind also ähnlich, auch wenn die Belastungen hier im Stuttgarter Knoten deutlich höher sind als auf gerader Strecke. Wir bauen hier Schieneninfrastruktur für mindestens die nächsten einhundert Jahre – und wenn ich dann die Chance bekomme, die neueste Technik einzubauen, dann juckt es mich in den Fingern, diese Chance auch zu nutzen.

Zur Person

Olaf Drescher ist seit Juli 2020 Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, zuvor war er seit Februar 2018 als stellvertretender Vorsitzender der Projektgesellschaft für das Geschäftsfeld Technik verantwortlich. Der Ingenieur, Jahrgang 1959, stammt aus Dresden. Angefangen hat er mit einer Lehre zum Elektrosignalmechaniker, danach studierte er Verkehrssicherungstechnik und später Informationstechnik. Drescher ist seit über 40 Jahren für die Bahn tätig. Als Projektleiter hat er für die Deutsche Bahn unter anderem die neue Schnellfahrstrecke Berlin–München (VDE 8) sowie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Berlin erfolgreich zum Start geführt.

IM BILDE



- ① Abgang S-Bahn-Station Mitternachtsstraße ② Landesverkehrsminister Winfried Hermann bei der Anschlagfeier des Flughafentunnels ③ Verzweigungsbauwerk Feuerbach
 ④ und ⑥ Durchschlagsfeier S-Bahn-Tunnel Rosenstein ⑤ Der Leiter Rohbau, Michael Pradel, und Architekt Christoph Ingenhoven an der neuen Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie
 ⑦ Filstalbrücke im Abendlicht ⑧ Graffiti-Künstler in der Galerie auf Zeit im Bonatzbau ⑨ In Betrieb: neue Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie



7



8



6

IM BILDE





PORTRÄT

Das Große im Kleinen

Stuttgart 21 und die neue Bahnstrecke nach Ulm sind reich an Außergewöhnlichem. Doch es gibt Bereiche in einem der größten Infrastrukturvorhaben Europas, welche die Öffentlichkeit kaum wahrnimmt – einige versteckte Ecken des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm im Kurzporträt.

Von den Bäumen links und rechts fällt das Herbstlaub, Jogger traben schnaufend vorbei, einer der zahllosen Feldhasen des Rosensteinparks spitzt im Unterholz die Ohren. Inmitten dieses Idylls steht ein grüner Baukran, durchzieht ein Graben das Gelände. Der Graben, versehen mit einer Bodenplatte und Wänden aus Stahlbeton, mündet in einen Schacht. Durchmesser: sechseinhalb Meter. Der Blick 25 Meter in die Tiefe führt scheinbar ins Nichts. Wer baut hier am Rande einer der größten Stuttgarter Parkanlagen warum ein Loch?

Rettungsschacht Rosenstein

Beim Loch im Park samt Graben handelt es sich um einen Teil von Stuttgart 21, den sogenannten Rettungsschacht Rosenstein. Zugegeben, hier offenbart sich nur ein winziger Ausschnitt von einem der größten Infrastrukturprojekte Europas. Dennoch ist der Schacht unverzichtbar. Stuttgart 21 umfasst neben dem künftigen Durchgangsbahnhof, einer neuen S-Bahn-Station, einem Abstellbahnhof und der Anbindung des Stuttgarter Flughafens ans Fern- und Regionalbahnnetz auch rund 60 Kilometer Eisenbahnstrecke im Untergrund. Falls ein Zug im Tunnel nicht mehr weiterfahren kann, müssen Fahrgäste sicher ins Freie gelangen können. Das verlangen die zahlreichen Regelwerke für Tunnelbau. Der Rettungsschacht Rosenstein dient als Teil des S21-Sicherheitskonzepts genau diesem Zweck.

Svenja Staub steht an der Oberkante des Schachts. „Auch wenn es sich hier um vergleichsweise kleine Röhre handelt, wenden wir dieselben Verfahren wie beim Bau großer Tunnel an“, sagt die für diese Teilbaustelle zuständige Ingenieurin. 25 Meter tief ausheben, den Schacht erst mit Spritzbeton sichern und später dann mit Hilfe einer Kletterschalung die Schachtwand Stück für Stück nach oben betonieren ist nicht alles. Tief unten münden zwei horizontal verlaufende, jeweils rund 60 Meter lange Zugangsstollen in den Schacht, der sich versteckt zwischen den Parkbäumen öffnet. Nicht klein, aber fein, sondern klein und trotzdem komplex.

Dass der Schacht nicht in einer Sackgasse endet, erklärt sich wenige hundert Meter weiter. Am Kopf des heutigen Abstellbahnhofs an der Ehmannstraße befindet sich eine mächtige Baugrube, ein sogenannter Zwischenangriff. Von hier aus wurde der für den künftigen Fern- und Regionalverkehr vorgesehene Tunnel Bad Cannstatt sowie der S-Bahn-Tunnel Rosenstein vorgegraben. Einige Meter im Berg unter dem Park zweigen besagte Zugangsstollen ab und führen im Notfall als Rettungswege in den Rettungsschacht Rosenstein. „Im Endzustand gelangen die Fahrgäste von hier aus über eine Treppe ins Freie“, sagt Svenja Staub. Eine Treppe, die hoffentlich niemals gebraucht wird.



25 Meter aufwärts zur Idylle des Parks, die Treppen werden noch eingebaut – wenn ein Zug im Tunnel Bad Cannstatt nicht mehr weiterfährt, führt der Weg durch den Rettungsschacht Rosenstein ins Freie.



gleise des neuen Abstellbahnhofes, der hier im Rahmen von Stuttgart 21 ebenfalls gebaut wird. „Vor wenigen Tagen wurde der Rohbau abgenommen, im nächsten Jahr kann der Einbau der eisenbahntechnischen Ausrüstung beginnen“, sagt Projektingenieur Henry Grahl, der den Bau der Interregio-Kurve leitet. Eine so große Aufführung wie Stuttgart 21 lebt nicht nur von den Hauptrollen, Side-Kicks wie die Interregio-Kurve bilden eine Art Scharnier, das alles zusammenhält.

Düker Nesenbach

Er riecht nicht gut, um nicht zu sagen: Er stinkt! Dabei war der Nesenbach über Jahrhunderte ein Trinkwasserlieferant für die Bevölkerung im Stuttgarter Talkessel. Doch das ist lange her. Zwar wurde der ursprüngliche Bachlauf zwischen den Stadtteilen Kaltental und Heslach vor einiger Zeit auf einer Länge von etwa einem Kilometer renaturiert. Dennoch ist der Nesenbach, ein Nebenfluss des Neckars, heute ein weitgehend unterirdischer Kanal, der Oberflächenwasser und Abwasser aus Haushalten zum Hauptklärwerk in Stuttgart-Mühlhausen führt. Auf dem Weg dorthin kreuzt der Nesenbach als sogenannter Hauptsammler den Bereich des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Bisher auf gleicher Höhe, weshalb es notwendig wurde, den Nesenbachkanal tiefer zu legen.

Als Düker, so der Plan, soll er nach dem Prinzip eines Waschbecken-Siphons das Wasser, je nach Menge auf drei Querschnitte (Trockenwetter, Regenwetter, Starkregenereignis) verteilt, unter dem Südkopf des künftigen Durchgangsbahnhofs hindurchleiten. „Der Bau des Dükers Nesenbach war mit einigen Herausforderungen verbunden“, sagt Mark Theilemann, der für den Bau des Hauptbahnhofs zuständige Projektleiter bei der Bahn.

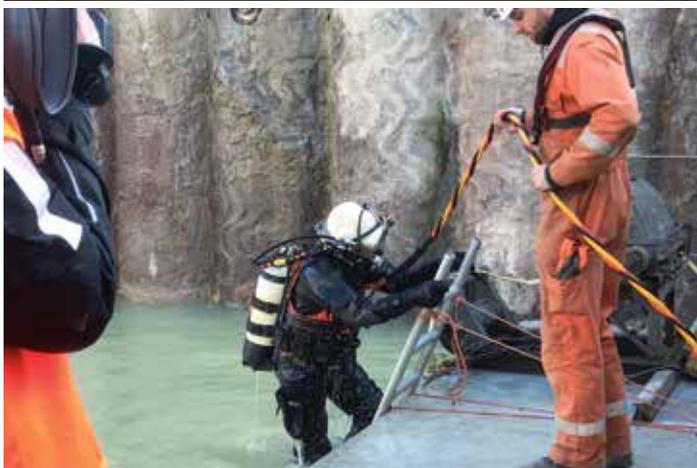
Der Düker hat tatsächlich seit Beginn der Planung eine, man kann sagen, bewegte Geschichte hinter sich. Nicht baubar, baubar, und wenn ja, wie genau? Es wurden verschiedene Bauverfahren untersucht. Schließlich hat die Bahn den Düker in offener Bauweise gebaut – ganz ohne Probleme. Eine rund 150 Meter lange Baugrube quer zur späteren Gleisrichtung durchzog das Baufeld des künftigen Hauptbahnhofs. Zahlreiche Spezialisten und Spezialgeräte kamen zum Einsatz. So übernahmen holländische Taucher im vorigen Jahr Aushubarbeiten, da die Baugrube teilweise unter Wasser bearbeitet werden musste. An anderer Stelle erledigte ein für große Tiefen und enge Baugruben ausgelegter sogenannter Vertikalbagger den Aushub. Das war vor fast vier Jahren. Heute, da sich in diesem Bereich bereits ein Bauabschnitt des Südkopfs abzeichnet, ist der Düker Nesenbach fertig gebaut. Seit Mitte Oktober fließt durch diesen größten Sammler des Stuttgarter Kanalnetzes Abwasser – gut versteckt in 22 Metern Tiefe, weil es dort wirklich stinkt.

Auf der Rampe die neue Verbindung nach Nürnberg, unten der Durchlass zum künftigen Abstellbahnhof: die Interregio-Kurve

Interregio-Kurve

Nicht versteckt zwischen Parkbäumen, sondern auf offener Bühne zwischen den Stuttgarter Stadtteilen Bad Cannstatt und Untertürkheim gelegen windet sich – aus der Vogelperspektive betrachtet wie ein langer Wurm – eine Rampe aus Stahlbeton. Auf dem Gleisfeld im Neckartal nehmen die wenigsten diese 600 Meter lange Rampe wirklich wahr. Erst aus der Nähe betrachtet entfaltet das klassische Ingenieurbauwerk seine Wucht. Die Interregio-Kurve – auch ein Projektteil, der zum Funktionieren von Stuttgart 21 einen wichtigen Beitrag leistet.

Von Mitte 2022 an soll über die neue Gleisverbindung zunächst Güterverkehr abgewickelt werden. Mit der für Ende 2025 geplanten Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verkehren dort dann auch Personenzüge, die am künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof unter anderem in Richtung Nürnberg abfahren. Auf der gesamten Länge überwindet die Interregio-Kurve einen Höhenunterschied von etwa 7,50 Meter. Sie setzt sich zusammen aus einer 50 Meter langen Stützwand, einem 160 Meter langen Trogbauwerk, einem etwa 320 Meter langen, mächtigen Rahmenbauwerk und am Ende aus dem 100 Meter langen Überführungsbauwerk über die Zu- und Abfahrts-



Besondere Engstelle

Dass kaum Platz war, um das Geplante zu bauen, wird auf den ersten Blick nicht offenbar: hier der aktuelle Gleiskörper für Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge mit dem Ziel Hauptbahnhof, daneben die Gleise der Stadtbahnlinie U 12, die die Innenstadt mit den Quartieren des Stuttgarter Nordens verbindet, darunter der neue S-Bahn-Tunnel, und daneben, oberhalb einer Böschung, die Nordbahnhofstraße als eine der wichtigen Zufahrtstraßen zum Nordbahnhof- und Rosensteinviertel. Bereits seit 2017 fährt die Stadtbahn hier meist im 10-Minuten-Takt vorbei. Passt doch alles.

Von wegen! Aber der Reihe nach: Als einen elementaren Bestandteil des Projekts sieht die Stuttgart-21-Planung auch eine spürbare Verbesserung für die S-Bahn vor, und zwar in Form eigener Gleise auf einer neuen, zum Teil unterirdischen Trasse zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Cannstatt, inklusive einer neuen Haltestelle an der Mittnachtstraße. Die Stadt Stuttgart wiederum hatte eine weitere Stadtbahnlinie geplant, besagte U 12. Zwischen der Nordbahnhofstraße und den Bestandsgleisen mussten sich die beiden neuen Trassen kreuzen. Was für ein Engpass! Wie lassen sich

zwei Gleistrassen an ein und derselben Stelle bauen? Die Idee der Planer: Die Stadtbahnlinie fährt einfach ein Stück weit auf dem S-Bahn-Tunnel. Deshalb wurde zu einem frühen Zeitpunkt, Mitte 2013, als Vorworbemaßnahme nur dieser kurze, 200 Meter lange Abschnitt des S-Bahn-Tunnels hergestellt, um die Stadtbahngleise drauflegen zu können – so dass wie geplant 2017 der erste Zug zur Jungfernfahrt starten konnte.

Der gesamte Tunnel entstand und entsteht zwischen dem Hauptbahnhof und dem Halt Mittnachtstraße in offener Bauweise, also auch im Bereich der Kreuzung mit der Stadtbahn. Für die Baumaschinen war kaum Platz, zumal die Nordbahnhofstraße für den Autoverkehr befahrbar bleiben musste. „Die große Herausforderung war, hier auf engstem Raum zu bauen“, erinnert sich Projektingenieur Frank Penndorf, der seit 2013, also seit dem Beginn der Maßnahme, am Bau beteiligt ist. So mussten etwa die Betonpumpen sehr nah am Rand der Baugrube platziert werden. „Die Böschung zur Straße hat das Arbeiten im Baufeld zusätzlich erschwert.“ Die Tunnelblöcke wurden an dieser Stelle gemäß dem Baubeschluss aufwendig und termingerecht geschalt, bewehrt und betoniert. Sie firmieren bahnnintern unter dem Begriff „Engstelle“. Kein Wunder.

Links viel Platz fürs Abwasser: Taucher beim Bau des gewaltigen Dükers. Rechts kaum Platz für Züge: Stadtbahn kreuzt S-Bahn



Das neue, kleinere Eisenbahnviadukt wurde Block für Block neben der mächtigen Autobahnbrücke übers Sulzbachtal geschoben.

Sulzbachtalbrücke

386 Meter lang, 40 Meter hoch, 13 Meter breit, sechs Pfeiler, zwei Gleise für den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Deutschen Bahn – klingt nicht nach einer gut versteckten Projektecke. Doch wer mit dem Auto auf der A 8 über die Filder fährt und dabei nahe der Gemeinde Denkendorf im Kreis Esslingen das Sulzbachtal kreuzt, ahnt nicht, dass er in diesem Moment an einem stattlichen Brückenbauwerk vorbeikommt. Auch vom Talgrund aus offenbart die Eisenbahnbrücke nicht wirklich ungewöhnliche Blickwinkel. Denn an das ungleich größere Viadukt, auf der das sechsspurige Asphaltband der Autobahn liegt, hatte sich das Auge der meisten Wanderer und Spaziergänger längst gewöhnt.

Die Eisenbahnbrücke wirkt bei genauerer Betrachtung gegenüber der doch recht plump erscheinenden

Autoüberfahrt geradezu filigran. Wer einen Sinn für bauliche Proportionen hat, dem wird die harmonische Schlankheit der Sulzbachtalbrücke nicht verborgen bleiben – auch wenn die Ingenieure, gemessen an der gut 30 Kilometer entfernten Filstalbrücke mit ihren spektakulären Y-Pfeilern, kein Konstruktionsfeuerwerk abgebrannt haben. Die Sulzbachtalbrücke ist im klassischen Taktschiebeverfahren entstanden. Der Brückenüberbau wird dabei an der Talkante Abschnitt für Abschnitt gebaut und ebenso abschnittsweise über das Tal geschoben. Im fertigen Zustand lagert der Überbau auf den Pfeilern. Im Rohbau fertig ist die Sulzbachtalbrücke planmäßig schon eine ganze Weile. Während westlich und östlich der beiden Brückenköpfe die Arbeiten an der Schnellbahntrasse auf Hochtouren laufen, überspannt das Eisenbahnviadukt das Tal samt dem Sulzbach bereits seit dem Frühjahr 2014. Der dreizehnte und letzte Takt hatte damals im April die östliche Talseite erreicht.

Güterzughanbindung

Der Albvorlandtunnel ist einer der Stars der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm: zwei Röhren, beide über acht Kilometer lang und von den beiden mächtigen Tunnelvortriebsmaschinen WANDA und Sibylle – ungewöhnlich – fast gleichzeitig gebohrt. Beim Blick auf das Westportal fällt linker Hand eine dritte Öffnung ins Auge. Was hat es mit dieser Röhre auf sich, welche Züge kommen hier an, und vor allem, wohin fahren sie weiter? Im weiteren Verlauf der Strecke, ein paar Meter westlich, tut sich eine weitere Röhre auf, die in einem Bogen die Autobahn A8 unterquert. Die Gleise münden schließlich in die Bahnstrecke zwischen Tübingen und Plochingen.

Im großen Kontext des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm mit seinen erheblichen Fahrzeiterparnissen für die Passagiere der Fern- und Regionalzüge mutet dieser kleine Abschnitt – die sogenannte Güterzughanbindung – ein bisschen wie eine Fußnote an. Oft geht unter, dass auf der Neubaustrecke nach Ulm später auch leichte Güterzüge fahren können. Der Bau dieser vermeintlichen Fußnote hat dabei jedoch nicht wirklich den Charakter einer Nebensache. „Der Tunnel, der etwa vier Meter unter der Autobahn verläuft, wurde mit Baggern vorgetrieben“, sagt Juan Duque Barroso, der als Teamleiter für den Tunnelbau im Albvorland zuständig ist. Vortrieb mit einer geringen Überdenkung wie hier erfordert zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung nicht nur des Tunnels, sondern auch der Oberfläche. Und auch für den Eisenbahnbetrieb hat die Güterzughanbindung an Bedeutung gewonnen: Wenn 2022 die Neubaustrecke drei Jahre vor Stuttgart 21 in Betrieb geht, ist dies möglich, weil die Züge von Ulm via Güterzughanbindung zu den bestehenden Gleisen nach Stuttgart kommen – und zurück.

Doch zurück zum Bau. „Im Fall der Güterzughanbindung hatten wir einen doppelten, jeweils 15 Meter langen, sich überlappenden Rohrschirm vorgesehen“, erklärt Projektingenieur Duque Barroso. Ein sogenannter Rohrschirm besteht aus an der Tunnelfirste waagrecht und bogenartig in den Untergrund getriebenen Rohren, die mit Beton verfüllt werden. Auf diese Weise lässt sich Gebirge beim Tunnelbau zusätzlich stabilisieren. Überdies wurde mittels Laser an der Oberfläche die Autobahn während des Vortriebs überwacht.

„Es ist wie erwartet alles glatt gegangen“, fasst Duque Barroso den Rohbau der Güterzughanbindung zusammen. Ende Oktober konnte dort der Einbau der Eisenbahntechnik beginnen. Wenn in gut zwei Jahren fahrplanmäßig die ersten Züge über die Neubaustrecke rauschen, biegen sie auf der Güterzughanbindung in Richtung Stuttgart ab – versteckt unter der Autobahn.

📄 www.be-zug.de/mediathek



Raus aus dem Albvorlandtunnel (oben), rein in die Röhre unter der Autobahn: Über den Abzweig Güterzughanbindung bei Wendlingen fahren 2022 planmäßig die Züge.

REPORTAGE

Aus der Zeit gefahren

Einst galt sie als ein Meilenstein des Fortschritts: Die Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm über Plochingen und Geislingen, die seit 1850 in Betrieb ist. Unterwegs zwischen Gestern und Morgen auf einer geschichtsträchtigen Route.

Wie vielen Zügen er in all den Jahren hinterhergeschaut hat, vermag keiner zu sagen. Eine Lok nach der anderen schnauft jeden Tag aufs Neue an ihm vorbei, schlängelt sich den beschwerlichen Anstieg hinauf auf die Schwäbische Alb. Seinen Logenplatz direkt an der Strecke hat sich der württembergische Oberbaurat Michael Knoll derweil redlich verdient: Mit seiner überaus reifen ingenieurtechnischen Meisterleistung hat er vor rund 170 Jahren ein gutes Stück Bahngeschichte geschrieben. Seinerzeit mit der Planung der Bahnstrecke zwischen Plochingen und Ulm beauftragt, hatte er sich als oberster Eisenbahnplaner im damaligen Königreich Württemberg den kurvigen Trassenverlauf der Geislinger Steige erdacht – zu jener Zeit immerhin die erste Überquerung eines Mittelgebirges in Europa.

Es ist 9.42 Uhr an diesem Vormittag. Der Regionalexpress 4211 hat sich am Stuttgarter Hauptbahnhof in Bewegung gesetzt, Kurs über die sogenannte Filstalbahn, wie die Strecke von Stuttgart über Plochingen und Göppingen nach Ulm genannt wird. Drinnen rutschen sich die Fahrgäste ihre Masken zurecht, draußen wechselt die Kulisse im Schrittempo. Es geht durch den historischen Rosensteintunnel in Cannstatt, vorbei an der neuen Neckarbrücke mit ihren weithin sichtbaren Stahlsegeln und der Grabkapelle auf dem Württemberg, die König Wilhelm I. seiner Katharina bauen und mit der Inschrift versehen ließ: „Die Liebe höret nimmer auf.“ Vorbei an goldgelben Weinbergen in Steillage, rostfarbenen Streuobstwiesen, dem Hundertwasserhaus in Plochingen und hübschen Dörfchen im Fachwerkdesign. Das Zugfenster öffnet den Blick auf allerlei Schönes, im Gegenzug bekommt der Reisende dafür aber eines abverlangt: kostbare Zeit.

Eine Dreiviertelstunde ist bereits vergangen, als der Regionalexpress 4211 an diesem Vormittag nach seinem vierten Halt in Geislingen an der Steige, vorbei am Denkmal des königlichen Baumeisters Michael Knoll, die Alb hinauf nach Amstetten schnauft, das rund 580 Meter hoch liegt und bekannt für sein Bähle-Museum ist. Ein gut gewählter Platz für nostalgische Bahngeschichte: Denn wenn man so will, ist die gesamte Strecke, die einst als Teil der ersten durchgehenden württembergischen Eisenbahnstrecke vom schiffbaren Neckar in Heilbronn über Stuttgart und Ulm an die Donau und weiter bis zum Bodensee gebaut wurde, von der Patina des Vergangenen überzogen.

Die Zukunft hat einen anderen Weg gewählt. Der führt vom Stuttgarter Hauptbahnhof in rund acht Minuten hinauf zum Flughafen auf den Fildern und von dort im Expresstempo weiter nach Ulm. Eine Albüberquerung der beschleunigten Art, die lange nicht vorstellbar war. Denn während die Zugreisenden heute auf der kurvigen Filstalstrecke und am Albaufstieg teilweise auf Tempo 70



Zwei Welten: der jetzige Bahnsteig in Stuttgart (oben) und die Visualisierung der neuen Bahnsteighalle (unten)



Zwei Welten:
am Bahnhof
Geislingen und im
Albvorlandtunnel

ausgebremst werden, geht es künftig fast durchgehend mit 250 Stundenkilometern über die Schwäbische Alb. Etliche Kilometer entfernt vom heutigen Bremspunkt der alten Route, der kurvigen und steilen Geislinger Steige, ist Eckart Fricke in seinem Büro in der Stuttgarter Innenstadt damit beschäftigt, den nächsten Meilenstein der Bahngeschichte vorzubereiten. Nicht im Dienste des Königreichs Württemberg natürlich, sondern für die Deutsche Bahn, die den erfahrenen Bauingenieur bereits im vergangenen Jahr zum Programmleiter für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke berufen hat. Im Dezember 2022 sollen die ersten schnellen Züge über die neue Hochgeschwindigkeitstrasse rollen. „Wenn man parallel zur Autobahn sowohl im Albvorland als auch oben auf der Schwäbischen Alb mit Tempo 250 auf einer nagelneuen Fahrbahn sanft und entspannt an den Autos vorbeigeleitet, dann ist aus einer Vision Wirklichkeit geworden“, sagt Eckart Fricke. [\(siehe Interview\)](#)

Neun Tunnel und 37 Brücken sind auf dem insgesamt 60 Kilometer langen Abschnitt gebaut worden, darunter so elegante Bauwerke wie die Filstalbrücke oder der knapp neun Kilometer lange Boßlertunnel am Albaufstieg. Insgesamt müssen auf der zweigleisigen Strecke 120 Kilometer Gleise verlegt werden, mehr als

die Hälfte davon haben die Gleisbauer bereits geschafft. Dazu stehen auf der Albhochfläche bereits über 900 Oberleitungsmasten. Und auch die beiden Röhren des knapp fünf Kilometer langen Steinbühlentunnels, der am höchsten Punkt der Neubaustrecke bei Hohenstadt endet, ist bereits komplett mit einer Festen Fahrbahn und Gleisen ausgestattet. „Alle Beteiligten sind hoch qualifiziert und motiviert“, sagt Eckart Fricke. „Sie tragen mit bemerkenswerten Engagement dazu bei, dass die Strecke Ende 2022 in Betrieb gehen wird.“

Der Regionalexpress 4211 ist derweil auf seinem Weg von Stuttgart nach Ulm auf der Albhochfläche angekommen, hat den steilen Aufstieg durch den Herbstwald hinter sich gelassen und nimmt wieder etwas mehr an Fahrt auf. Die Landschaft draußen hat sich verändert, neben den Gleisen liegt ein weiter Teppich aus Feldern statt Streuobstwiesen. Der Horizont ist ein ganzes Stück nach hinten gerutscht. Immer wieder ist rechts und links der Strecke ein Stück der Bundesstraße 10 zu sehen, an einer Stelle kreuzt die Filstalbahn die A 8, unter der es hindurch geht. 3.000 Arbeiter hat es seinerzeit unter der Leitung des Oberbaurats Michael Knoll gebraucht, um dem harten Gestein der Schwäbischen Alb den Aufstieg abzutrotzen und auf die Alb hochzukommen. Zum



Zwei Welten:
Kurvenstrecke alt
und die neue
Schnellfahrstrecke

Vergleich: Die Stadt Geislingen, die sich dank des damaligen Bahnanschlusses über einen wirtschaftlichen Aufschwung freuen konnte, hatte seinerzeit gerade 2.345 Einwohner. Sie alle, so steht es in kurzen Pressenotizen aus der damaligen Zeit, hätten am Tag der Premiere freudvoll die Eröffnung gefeiert. Am 28. Juni 1850 rollte der erste Zug über die anfangs noch eingleisige Trasse der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen, die Begeisterung angesichts der neuen Möglichkeiten war riesengroß im ganzen Land. Rund 170 Jahre später wirkt die damals revolutionäre Strecke dagegen ein bisschen wie aus der Zeit gefallen. Auf respektable 22,5 Promille Steigung bringt es die Geislinger Steige, die auf 5,6 Kilometern einen Höhenunterschied von 112 Meter überwinden muss. Um den Berg hinaufzukommen, musste im Dampflokomotiv-Zeitalter mit zwei Maschinen nachgeschoben werden, weshalb die Bahnhöfe in Geislingen an der Steige und in Amstetten vergleichsweise groß dimensioniert sind. Und noch heute braucht es bei langen Güterzügen mitunter eine zweite Lok.

Eine knappe Stunde ist der Regionalexpress 4211 zwischenzeitlich unterwegs. In wenigen Minuten wird er in Ulm Station machen, bevor die Fahrt weiter Richtung Ravensburg geht. Mit dem neuen Zeitalter, das

Ende 2022 beginnen wird, reduziert sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm um 15 Minuten. Die Stadt an der Donau und jene am Neckar rutschen dadurch ein ganzes Stück enger zusammen. Lange ist es nicht mehr hin, denn der Tag der Premierenfahrt rückt immer näher: Bereits Ende nächsten Jahres wird mit den sogenannten Abnahmefahrten der Probetrieb auf der Neubaustrecke gestartet. Auch dafür braucht es einen ausgeklügelten Fahrplan und eine umfangreiche Vorbereitung. „Die gesamte Testphase ist eine logistische Herausforderung“, betont Eckart Fricke. So kurz vor der Inbetriebnahme der Strecke sei alles sehr eng getaktet.

Was Oberbaurat Michael Knoll davon halten würde, dass seine Strecke bald weitgehend als einzige Verbindung zwischen Stuttgart und Ulm ausgedient hat, vermag keiner zu sagen. Es ist aber zu vermuten, dass er als fortschrittlicher Planer fasziniert wäre von der neuen Strecke und der Idee, den Alaufstieg in zwei Tunneln zu überwinden. Auch ihm ging es seinerzeit darum, möglichst schnell und komfortabel über die Alb zu kommen. Seinen Platz in den Geschichtsbüchern hat der oberste Eisenbahnplaner im damaligen Königreich Württemberg und Erfinder der Geislinger Steige jedenfalls sicher – auch wenn nun ein neues Kapitel aufgeschlagen wird.

INTERVIEW

„Fahrplan ist eng getaktet“

Wenn alle Tunnel, Brücken und Gleise für die Neubaustrecke nach Ulm fertig sind, fährt noch kein Zug. Es stehen Testfahrten an, Abnahmefahrten und Rettungsübungen. Als Programmleiter für die Inbetriebnahme kümmert sich Eckart Fricke darum, dass bahnintern alles rund läuft.

Herr Fricke, Sie sind seit über 40 Jahren in verschiedenen Positionen bei der Bahn, zuletzt als Konzernbevollmächtigter der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Haben Sie sich über die Rückkehr nach Baden-Württemberg in bekanntes Terrain gefreut?

Eckart Fricke: Als bekennender Fan von Johann Sebastian Bach habe ich den Dienstort Leipzig und auch die gesamte Bahn-Region Südost mit einem weinenden Auge verlassen. In positiver Erinnerung bleiben viele interessante Projekte, teils erfolgreich abgeschlossen, teils mit einzigartiger Unterstützung der Region auf den Weg gebracht und teils noch mitten in der Realisierung. Hinter jedem Projekt stehen Begegnungen mit Menschen. Mit ihnen gab es viele konstruktive Gespräche genauso wie kontroverse Diskussionen in der Sache – am Ende aber immer mit einer Lösung und letztlich einem gemeinsamen Ziel: für eine starke Schiene und eine Mobilität der Zukunft. Allerdings möchte ich ungern von einer Rückkehr nach Baden-Württemberg sprechen. Denn die Aufgabe, die mich hier erwartet, ist ganz neu. Und sie ist einmalig und einzigartig.

Was macht den neuen Job so einzigartig für Sie?

Eckart Fricke: In den letzten zehn Jahren habe ich vor allem repräsentative Aufgaben in der Konzernleitung übernommen. Nun kann ich mich noch einmal auf eine sehr bahnspezifische Aufgabe freuen, bei der ich all mein Wissen und meine Erfahrung als Eisenbahningenieur einbringen kann. Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm begleitet mich beruflich übrigens schon seit 1994. Damals durfte ich als Vorstandsassistent dem Chef die „Mappen“ für Termine vorbereiten – übrigens auch die für den bekannten Hubschrauberflug. Später war ich direkt beteiligt, mal mehr und mal weniger in verschiedenen Funktionen. So außergewöhnlich wie das Projekt schon immer war, so außergewöhnlich waren auch die vielen Sitzungen. Heute kann ich sagen, dass ich zu den wenigen aktiven Mitarbeitern im Konzern gehöre, die das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm von Beginn an kennen und aus der Zentrale der Deutschen Bahn AG kontinuierlich bis ins Ziel begleitet haben, mit allen Projektleitern und Geschäftsführer des Projektes von Reimar Baur bis Olaf Drescher. Auch wenn der Weg manchmal steinig war. Und jetzt, zum Ende meines Berufslebens, darf ich aktiv dazu beitragen, dass die Neubaustrecke in Betrieb geht. Gibt es einen schöneren Job?

Was genau koordinieren Sie als Programmleiter, also was sind Ihre konkreten Aufgaben?

Eckart Fricke: Wenn die Projektgesellschaft, die Geschäftsführung, die Ingenieure und die Baufirmen alles fertiggestellt haben, also die Tunnel, Brücken, Gleise, technischen Anlagen und auch die neuen Bahnhöfe und Stationen und alles offiziell der Deutschen Bahn AG übergeben wurde, wird dennoch erstmal kein

einzigster Zug von Stuttgart nach Ulm oder umgekehrt fahren. Dazu bedarf es umfangreicher Vorbereitungen, die viele Monate vor der eigentlichen fahrplanmäßigen Inbetriebnahme beginnen. Dazu gehören etwa Abnahmefahrten der neuen Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm und Testfahrten mit über 250 Stundenkilometern. Genauso wichtig sind aber auch Schulungsfahrten. Sicherheit hat schon immer absoluten Vorrang bei der Bahn. Daher gehört auch zwingend dazu, dass vor der Inbetriebnahme Rettungsübungen mit allen Beteiligten durchgeführt werden, also mit den Feuerwehren, Rettungskräften, dem THW und weiteren Institutionen sowie dem Notfallmanagement der DB AG. Und genau für diese übergreifenden Schnittstellenaufgaben braucht es einen Programmleiter, um eine termingerechte und erfolgreiche Inbetriebnahme zu garantieren.

Was sind die letzten Meilensteine vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Eckart Fricke: Einer der letzten und wichtigsten Meilensteine ist die sogenannte Betriebsgenehmigung. Voraussetzung dafür sind die Zulassung der neuen Infrastruktur als auch der Fahrzeuge, die auf dieser neuen Strecke zwischen Wendlingen und Ulm eingesetzt werden. Bis dahin werden noch viele Details zu klären sein. Details, die wir heute noch gar nicht alle kennen, die wir aber lösen müssen und auch lösen werden. Davon bin ich fest überzeugt, denn alle beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind hoch qualifiziert und hoch motiviert. Sie alle tragen mit bemerkenswertem Engagement tagtäglich dazu bei, dass die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm Ende 2022 in Betrieb gehen wird.

Gibt es schon einen genauen Termin für die erste Fahrt?

Eckart Fricke: Am 11. Dezember 2022 tritt bundesweit der Jahresfahrplan für 2023 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm fahrplanmäßig in Betrieb gehen. Alle Aktivitäten zur Inbetriebnahme sind daher auf diesen Termin ausgerichtet. Was ich heute noch nicht sagen kann ist, ob der erste Zug von Wendlingen in Richtung Ulm oder von Ulm aus in Richtung Wendlingen unterwegs sein wird. Lassen Sie uns dies noch eine Weile ein Geheimnis und am Ende eine Überraschung sein.

Voraussetzung dafür ist die erfolgreich abgeschlossene Testphase. Wann wird damit begonnen?

Eckart Fricke: Nach der technischen Fertigstellung der neuen Infrastruktur gibt es zwei Phasen bis zur eigentlichen Inbetriebnahme der neuen Strecke. Zum einen den Versuchsbetrieb mit den Abnahmefahrten und den Hochtastfahrten, bei denen die Züge mit Tempo 250 unterwegs sind. Zu diesem Versuchsbetrieb gehören gleichzeitig auch die Zulassungsfahrten für die Fahrzeuge, die künftig auf dieser neuen Strecke eingesetzt



werden. Die zweite Phase ist dann der sogenannte Vorlaufbetrieb mit den notwendigen Schulungsfahrten für die Triebfahrzeugführer, und die Erkundung der Strecke für die Anlagenverantwortlichen. Der Versuchsbetrieb wird im Januar 2022 starten und bis Mitte 2022 dauern. Zuvor müssen freilich auch noch Fahrpläne erstellt werden. Zu diesem Zeitpunkt müssen aber auch alle Stellwerke und Steuerungszentralen der neuen Strecke mit geschultem Personal besetzt sein.

Müssen eigentlich auch die Lokführer geschult werden?

Eckart Fricke: Die Schulung der Lokführer ist eine wichtige Voraussetzung für die fahrplanmäßige Inbetriebnahme der neuen Strecke. Das passiert im Rahmen des Vorlaufbetriebs, der nach heutigem Planungsstand im Sommer 2022 beginnt. Alle Lokführerinnen und Lokführer, die künftig die Züge mit Hochgeschwindigkeit über die Schnellfahrstrecke steuern, müssen streckenkundig und vertraut mit dem neuen europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 sein, das zwischen Stuttgart und Ulm gänzlich auf Signale verzichtet. Ein Teil dieser Schulungen kann an Trainingssimulatoren erfolgen, Fahrten auf der Strecke selbst bleiben aber unersetzlich. Die gesamte Testphase ist eine logistische Herausforderung. Sie verlangt von allen Beteiligten viel Disziplin, denn der Fahrplan dafür ist in der Endphase vor der Inbetriebnahme eng getaktet.

Fahren Sie auch mal mit einem der Testzüge oder lieber erst mit dem ersten regulären ICE?

Eckart Fricke: Für einen Programmleiter Inbetriebnahme wäre es höchst nachlässig, auf eine Mitfahrt bis zum ersten regulären ICE zu warten. Es ist absolute Pflicht, sowohl im Versuchs- als auch im Vorlaufbetrieb unmittelbar dabei zu sein. Denn nur so ist letztlich erkennbar, wo möglicherweise noch Nachbesserungen an der Infrastruktur notwendig sind oder wo beim Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Fahrbahn noch nachjustiert werden muss. Eine gewisse Neugier ist aber sicher auch dabei, welchen Eindruck diese neue Strecke bei einem Eisenbahningenieur hinterlässt. Wenn man parallel zur Autobahn sowohl im Albvorland als auch oben auf der Schwäbischen Alb mit Tempo 250 auf einer nagelneuen Fahrbahn sanft und entspannt an den Autos vorbeigeleitet, dann ist aus einer Vision Wirklichkeit geworden.

KURZ NOTIERT

Düker Nesenbach in Betrieb

Beim Bahnprojekt Stuttgart 21 ist ein weiteres wichtiges Etappenziel erreicht: Der Düker Nesenbach geht in Betrieb. Der Düker leitet den größten Abwasserkanal der Landeshauptstadt Stuttgart unter der Bahnsteighalle des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs hindurch. Nach rund fünf Jahren Bauzeit ist der Düker im Oktober an das Stuttgarter Abwassernetz angeschlossen worden. „Wir sind stolz darauf, diese Herausforderungen gemeinsam mit unserem Auftragnehmer Züblin gemeistert zu haben und den Düker Nesenbach nun in Betrieb nehmen zu können“, sagt Mark Theilemann, der für den Bau des neuen Hauptbahnhofs zuständige Projektleiter der Deutschen Bahn. „Mit dem Düker Nesenbach geht ein für die Stadtentwässerung Stuttgart elementarer Baustein in Betrieb“, ergänzt Jürgen Mutz, Leiter des Tiefbauamts der Landeshauptstadt Stuttgart und Erster Betriebsleiter Stadtentwässerung. „Ein Düker in dieser Dimension ist einzigartig für das Stuttgarter Abwassernetz.“ Der Düker Nesenbach wurde in offener Bauweise hergestellt. Er umfasst drei Rohre mit unterschiedlichen Durchmessern. Sie werden je nach anfallender Wassermenge genutzt. Im Falle eines Hochwassers fließt das Wasser durch alle drei Rohre gleichzeitig ab. Es können dabei bis zu 100 Kubikmeter Wasser pro Sekunde abgeleitet werden. Damit ist der Düker auch für das Ereignis eines sogenannten zweihundertjährigen Hochwassers ausreichend dimensioniert. www.be-zug.de/nesenbach



Der größte Abwasserkanal der Landeshauptstadt, der Düker Nesenbach, ist auch bei Hochwasser „aufnahmefähig“.



Museum auf Zeit: moderne Kunst in der historischen Bahnsteighalle.

Graffiti-Galerie im Bonatzbau

Live vor täglich rund 300.000 Bahnreisenden haben mehr als 70 Künstlerinnen und Künstler aus der Stuttgarter Sprayer-Szene im Bonatzbau die größte Graffiti-Galerie der Stadt geschaffen: Inzwischen ist es möglich, virtuell durch die sogenannte „Secret Walls Gallery“ in der historischen Bahnsteighalle hindurchzugehen. Der interaktive 360-Grad-Panoramarundgang durch den im Umbau befindlichen Bonatzbau bietet die Möglichkeit, sich über eine Totale nach und nach den einzelnen Werken zu nähern. Zudem gibt der virtuelle Besuch in diesem Museum auf Zeit einen Eindruck davon, wie Kunst im öffentlichen Raum entsteht. Die Künstlerinnen und Künstler haben seit dem 1. August fast täglich an ihren Werken gearbeitet. Der Panoramarundgang ist auf der Internetseite des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm zu finden unter: www.be-zug.de/bonatzbau-graffiti

Meter für Meter dem Ziel entgegen – mehr als die Hälfte der Gleise ist bereits verlegt

Auf dem Weg zur Inbetriebnahme stehen die Signale auf Grün: die Bahn hat mittlerweile mehr als 60 Kilometer der 120 Kilometer Gleise und somit die Hälfte für die zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Ulm und Wendlingen verlegt. Damit ist auf einer Länge von rund 30 Kilometern die sogenannte „Feste Fahrbahn“ zwischen Ulm und Hohenstadt komplett eingebaut. Die Bahn startet auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm voraussichtlich in einem Jahr mit dem Probetrieb. „Nach dem Probetrieb wird in etwas mehr als zwei Jahren hier planmäßig der erste ICE vorbeirauschen. Mit Blick Richtung Inbetriebnahme der Neubaustrecke stehen bei uns alle Signale auf Grün“, sagte Olaf Drescher, der Geschäftsführer der DB Stuttgart-Ulm GmbH. Auch die beiden Röhren des 4847 Meter langen Steinbühluntunnels, der unweit von Hohenstadt beginnt, sind bereits komplett mit Gleisen versehen. Dazu stehen auf der Albhochfläche alle rund 800 Oberleitungsmasten. Der Probetrieb Ende 2021 soll zunächst mit langsamen sogenannten Abnahmefahrten beginnen. Erste Testfahrten für den Hochgeschwindigkeitsbetrieb sind 2022 geplant. Die Auftragnehmer der Bahn, die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Rhomburg Bau GmbH und Swietelsky AG, setzen den Gleisbau ohne Unterbrechung fort und werden demnächst auch im Albvorland die ersten Schienen verlegen. Der Rohbau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist zu 90 Prozent fertiggestellt, der Vortrieb für über 60 Kilometer Tunnelröhren vollständig abgeschlossen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke werden Reisende im Fernverkehr zwischen Stuttgart und Ulm rund 15 Minuten Fahrzeit einsparen. Geplant ist, dass dann pro Stunde zwei bis drei Fernverkehrszüge über die Neubaustrecke verkehren, auch Regionalzüge sollen die Strecke bereits nutzen können. 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/neubaustrecke

PERSÖNLICH



Hat die Formalitäten genau im Blick:

Dr. Ines Kalker, 47,
Teamleiterin Steuerung
Neubaustrecke und
Inbetriebnahme PFA 2.1.

Was macht eigentlich ... Frau Dr. Kalker?

Sie sitzen hier in Wendlingen im Baubüro. Was genau ist Ihre Aufgabe rund um die Neubaustrecke?

Ich kümmere mich als Teamleiterin neben den klassischen Aufgaben Termin- und Kostensteuerung um sämtliche übergeordnete Themen aus den Bereichen Planrecht, Vermessung, Flächen, Kreuzungen, Leitungen und Umwelt der gesamten Neubaustrecke. Zusätzlich bildet mein Team die Schnittstelle zu den Abteilungen, die nach Ende des Rohbaus die Gleise legen, die Oberleitung ziehen und anderes mehr sowie zum Regierungspräsidium Stuttgart und den umliegenden Gemeinden. Außerdem müssen vor einer Inbetriebnahme zahlreiche Formalitäten erledigt und Dokumentationen erstellt werden, und eben darum kümmern wir uns für den Teil der Strecke von Wendlingen bis Aichelberg.

Aus der Baustelle Neubaustrecke wird in absehbarer Zeit die Bahnstrecke. Was ist bis dahin noch zu tun?

Der Rohbau steht kurz vor der Fertigstellung. Bis Ende dieses Jahres wird fast die komplette Neubaustrecke an die zuständigen Kollegen der Eisenbahntechnik übergeben sein. Dennoch fallen danach noch einige kleinere Restarbeiten an. Meistens sind es aber wie so oft die kleinen Dinge, wie beispielsweise das Liegereicht für ein Stromversorgungskabel, um die wir uns noch kümmern müssen und die in Summe letztlich viel Arbeit bedeuten und auch Zeit kosten.

Von 2022 an fahren hier die Züge von Wendlingen nach Ulm. Dann beginnt eine neue Epoche auf dieser wichtigen Strecke. Wo liegen die Herausforderungen, bis es soweit ist?

Die meisten Herausforderungen haben sicherlich meine Kollegen, die sich um die Ausrüstung der Strecke mit der Bahntechnik und dem sogenannten Oberbau kümmern, also um das Schienenlegen, das Ziehen der Oberleitung, den Einbau der Signaltechnik und noch so manches mehr. Für mich persönlich ist es sicher die größte Aufgabe, rechtzeitig die sogenannte Inbetriebnahme-Dokumentation abgeschlossen zu haben. Schließlich geht bei der Deutschen Bahn kein Tunnel in Betrieb, ohne dass dazu hunderte Seiten Akten angelegt sind – man hat schließlich alles für hundert Jahre gebaut und will alles nachvollziehen können, wenn es die Erbauer längst nicht mehr gibt.

Wenn die ersten Züge mit Hochgeschwindigkeit unterwegs sind – werden Sie sich dann mal eine Fahrt gönnen?

Eigentlich möchte ich ja am liebsten im ersten Zug beim Fahrer vorne sitzen – aber das wollen natürlich alle. Aber ich wäre auch schon zufrieden, wenn ich mal bei einer der Hochtastfahrten dabei sein dürfte. Auf jeden Fall werde ich so bald wie möglich nach Inbetriebnahme eine Fahrt nach Ulm unternehmen. Ich freue mich jetzt schon darauf, meiner Familie zu zeigen, was wir in den vergangenen Jahren geleistet haben.

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART – ULM ERFAHREN UND ERLEBEN

in der neuen Ausstellung
des ITS – InfoTurmStuttgart
am Hauptbahnhof neben Gleis 16



INFOTURM
STUTTGART



ITS-PROJEKT.DE



IMMER AUF DE LAUFENDEN BLEIBEN UNTER
@INFOTURMSTUTTGART

**VISION ITS
ZUKUNFT ITS MOBILITÄT**

ITS