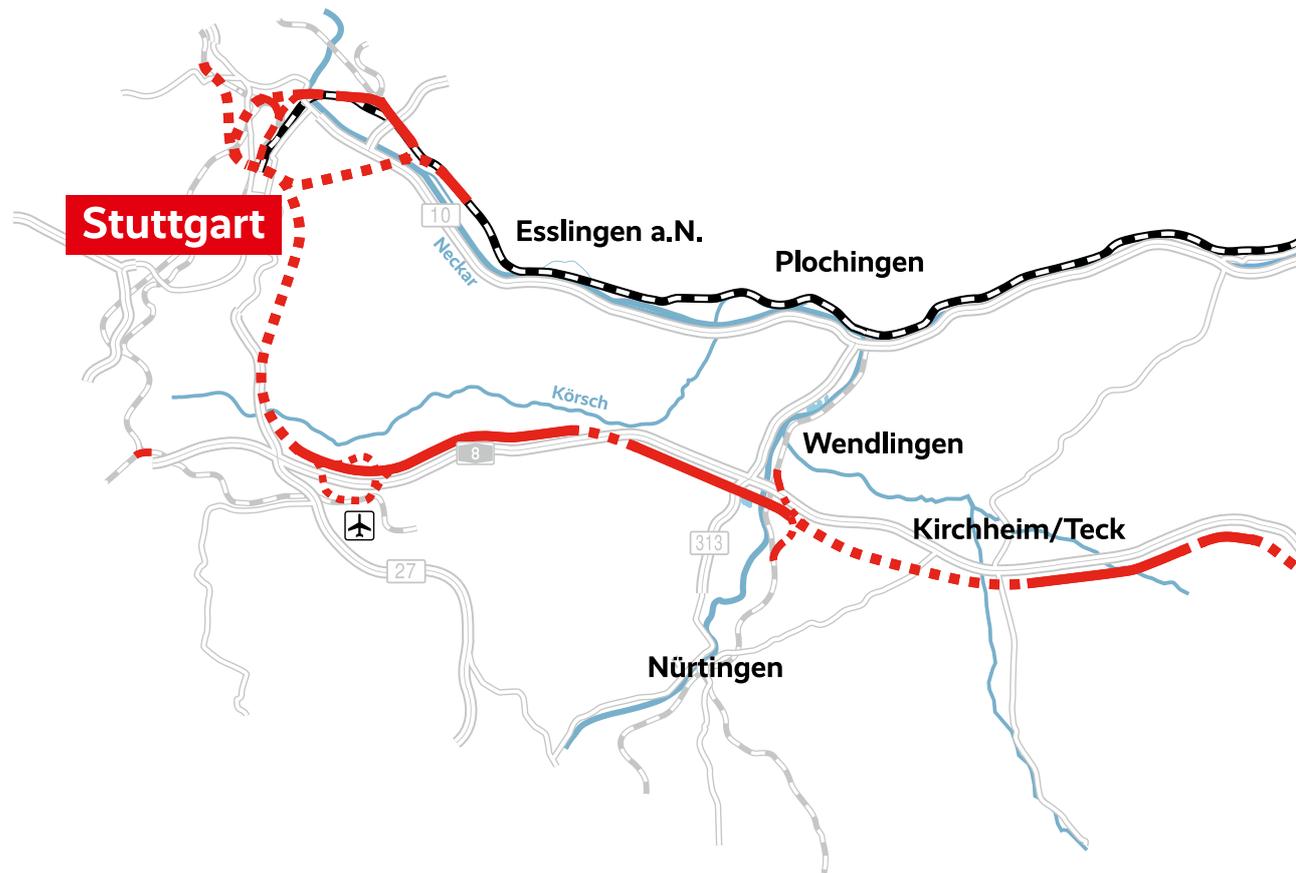

FACETTEN

21

BILDER DER BAUSTELLEN

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM 2012 BIS 2017

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM



WEITERE INFOS

Ausstellung: **Turmforum im Hauptbahnhof**

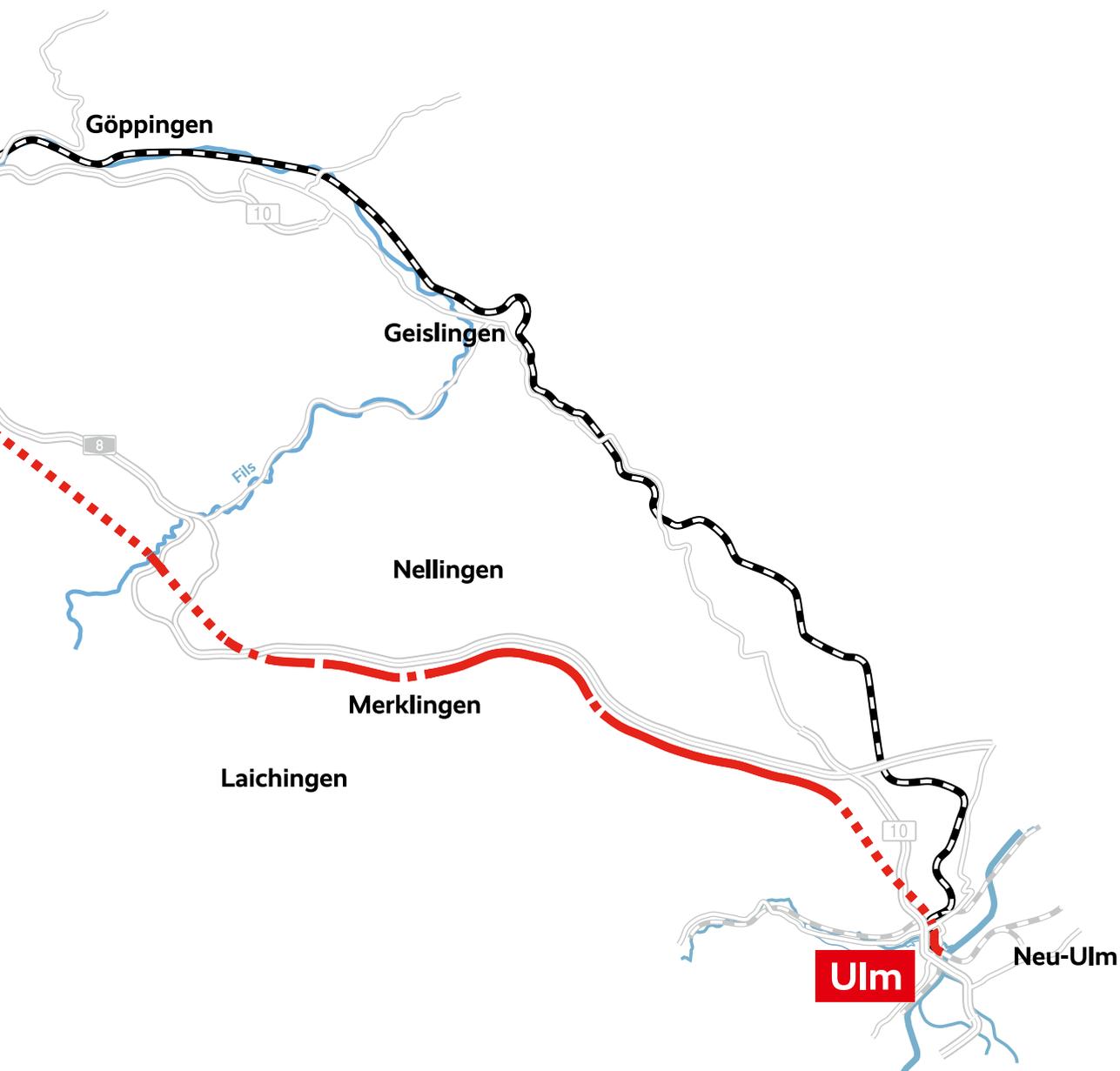
Internet: www.s21erleben.de und

www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Facebook: www.facebook.com/s21erleben

Instagram: www.instagram.com/s21erleben

INHALT



Vorwort	[4]
Luftaufnahmen	[6]
Fahrzeuge und Maschinen	[18]
Tunnel	[36]
Arbeitsleben	[48]
Bauwerke	[62]
Nächtliche Impressionen	[76]
Baulogistik	[88]
Staunen und Feiern	[100]
Impressum	[112]

LUFTAUFNAHMEN

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“, singt Reinhard Mey. Für Arnim Kilgus ist das mit der Freiheit über den Wolken so eine Sache. Der Vermessungsingenieur ist ein gefragter Spezialist für Luftaufnahmen und hat als solcher die Baustellen des Projekts Stuttgart–Ulm immer wieder von oben abgelichtet. Seine Bilder gehen über die reine Baudokumentation hinaus und wirken oft selbst wie Kunstwerke. Dabei hat bei dem Luftbildfotografen alles ganz bodenständig angefangen. Zunächst fotografierte er aus rein privatem Interesse und zeigte seine Bilder lediglich den Kollegen auf der Baustelle. Die waren fasziniert, was sich prompt herumsprach. Bald kamen erste Aufträge. Dazu gehörte der Umbau des Pragsattels in Stuttgart, die Baudokumentation der Daimlerwerke in Rastatt, Untertürkheim und Sindelfingen oder auch der Vogelblick auf die Messen in Friedrichshafen und Stuttgart. Kein Wunder, dass Kilgus auch die Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm von oben beobachtet. Wie viele Fotos er gemacht hat? Er weiß es nicht. Es sind jedenfalls Tausende. Seine Bilder erschließen die Dimension des Projekts für die Betrachter, verbinden die ineinander greifenden Bauabschnitte und lassen Menschen teilhaben an der Faszination des Bauens. Dabei ist der Job keineswegs einfach. Der in Leinfelden-Echterdingen wohnende Ingenieur beobachtet das Wetter, informiert sich über den Baufortschritt und mietet sich im richtigen Moment einen Piloten und eine Cessna. Gemeinsam geht es zwei Stunden in die Luft. Geflogen wird oft auf Sicht, was in der eng besiedelten Region Stuttgart im dichten Takt der Flugzeuge, die am Airport in Echterdingen starten und landen, durchaus auch die Nerven belastet. „Ich bin immer froh, wenn ich wieder unten bin“, gesteht Kilgus. Ein Mal musste der Pilot zum Zahnarzt, ein Mal flog er mit offenen Türen. „Da oben erlebt man einiges“, sagt der Ingenieur und grinst. Besonders happy ist er, wenn er nach der Landung auf den Datenspeichern seiner Kameras viele Momentaufnahmen von oben gespeichert hat, die vom Fortschritt zwischen Stuttgart und Ulm künden. „Dieses Projekt fasziniert mich“, sagt der fliegende Baudokumentator, „denn es hat unglaublich viele Facetten.“





Winterliche Albhochfläche bei Dornstadt mit der Portalbaustelle des Albabstiegtunnels [2014]



11,39 Meter

beträgt der Durchmesser des Schneidrads der Tunnelvortriebsmaschine im Alaufstieg. Nie zuvor hat die Deutsche Bahn eine größere Maschine für den Bau von Eisenbahntunneln eingesetzt.





Europas größte Felsfräse treibt mit 600 PS die Schnellbahnstrecke auf der Albhochfläche voran [2015]



Mobile und vollhydraulische Brechanlage zur Zerkleinerung von Gestein [2016]



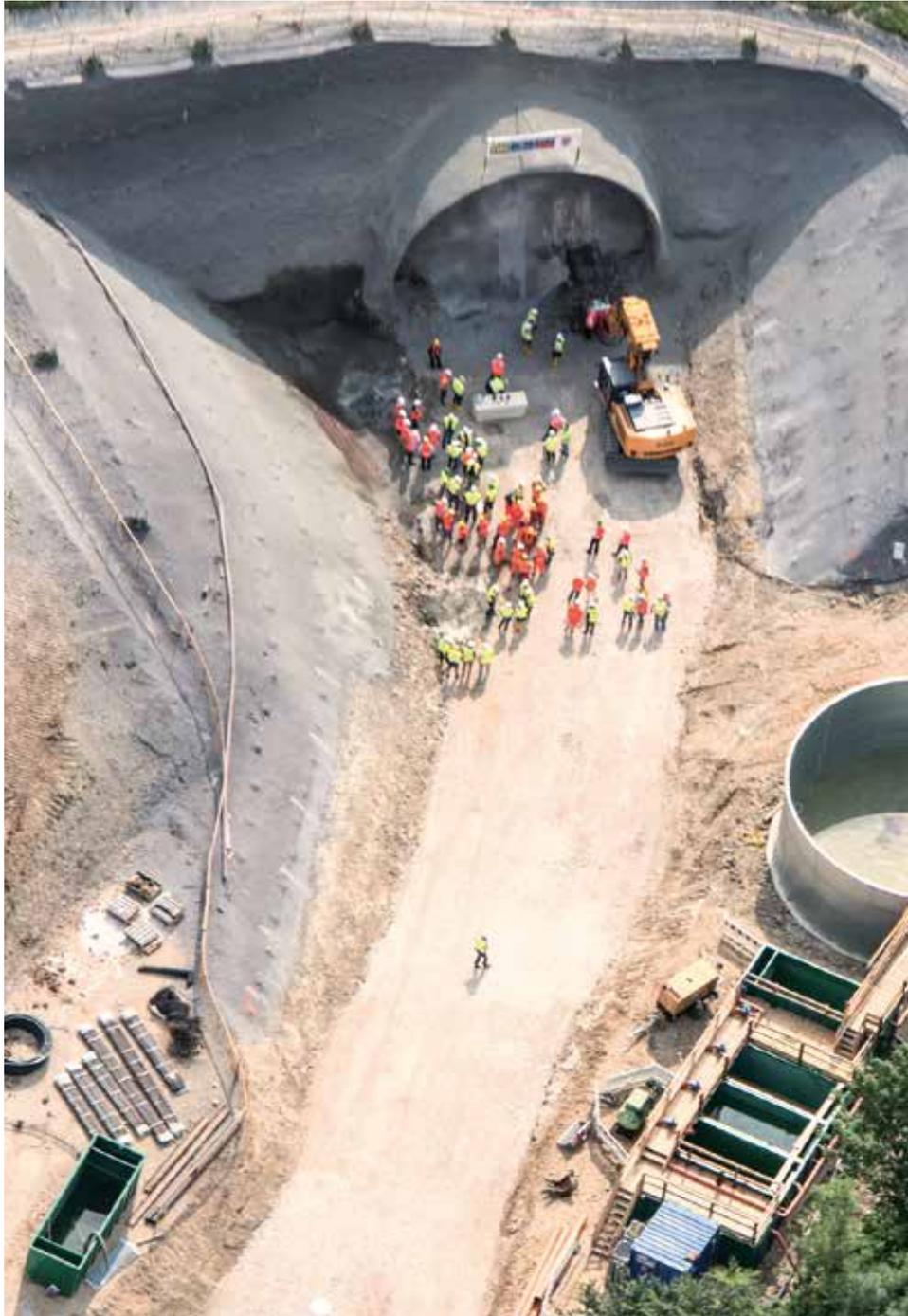
Knickgelenkter Tunnel-Dumper legt Abraum für den Weitertransport bereit [2016]



Minibetonmischer für den Antransport von Spritzbeton im Tunnel [2016]



Raupenbagger mit speziellem Tunnel-Schwenkarm und Reißzahn [2016]



Baustart für den Zugangsstollen zum Boßlertunnel im Umpfental bei Grubingen [2013]



Die Vortriebsbohrmaschine im Fildertunnelportal wird in die Röhre eingefahren [2014]



Wieder am Tageslicht: „Käthchen“ ist im oberen Filstal bei Mülhausen im Täle angekommen [2016]

ARBEITSWELT

Vom Ingenieur bis zum Mineur und zum Baustellenseelsorger: das Projekt Stuttgart-Ulm hält in Spitzenzeiten mehr als 4.000 Mitarbeiter aus aller Welt in Lohn und Brot. Baggerfahrer aus Polen, Mineure aus Österreich, Ingenieure und Facharbeiter aus Deutschland: es hat sich längst herumgesprochen, dass Stuttgart 21 ein Arbeitgeber mit hohem Beschäftigungszuwachs ist, der über Firmen wie Züblin oder die Baresel GmbH mit Sitz in Leinfelden-Echterdingen auch in der Region Stuttgart viele Arbeitsplätze schafft und sichert. Das Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe hat für das Land Baden-Württemberg errechnet, dass in Summe während der Bauzeit rund 7.000 Arbeitsplätze in Ingenieurbüros, bei Baufirmen und Handwerksbetrieben entstehen. Darüber hinaus profitieren Hotels und Pensionen, die Logistikunternehmen, die Zulieferbetriebe, die Energieversorger und viele andere mehr. Es ist ein internationales Team, das ein nationales Projekt voranbringt. Davon künden nicht zuletzt rot-weiß-rot beflaggte Nummernschilder an staubbedeckten Autos, die vor Containerdörfern stehen. Die Besitzer sind Mineure und kommen aus der Alpenrepublik. Zehn Tage arbeiten sie in jeweils zehn Stunden währenden Schichten unter Tage, ehe sie nach getaner Arbeit wieder für fünf Tage nach Spittal, Sankt Veit, Villach, Murau oder Leibnitz zu ihren Familien zurückkehren. Auch Jörg Müller fährt beruflich so manche Sonder-schicht. Droben in Aichelberg, wo Schwerlaste die Autobahn hinaufdieseln, ist er häufiger anzutreffen. Der DB-Ingenieur und Projektleiter für den Alaufstieg ist gesegnet mit einem Berliner Akzent und reichlich Erfahrung im Tunnelbau. Damit das Projekt am Rollen bleibt, legt er sich mächtig ins Zeug. „Wir schaffen Werte für Generationen“, sagt er.





Die Montagemannschaft der Tunnelvortriebsmaschine im Fildertunnel [2016]



Inspektion am Schneidrad der Tunnelbohrmaschine [2016]



Jörg Müller, DB-Ingenieur und Projektleiter für den Alaufstieg, zwischen Tübingen [2016]



Mehr als 100 Meter lang ist eine Tunnelbohrmaschine. Da fallen weite Wege an [2016]

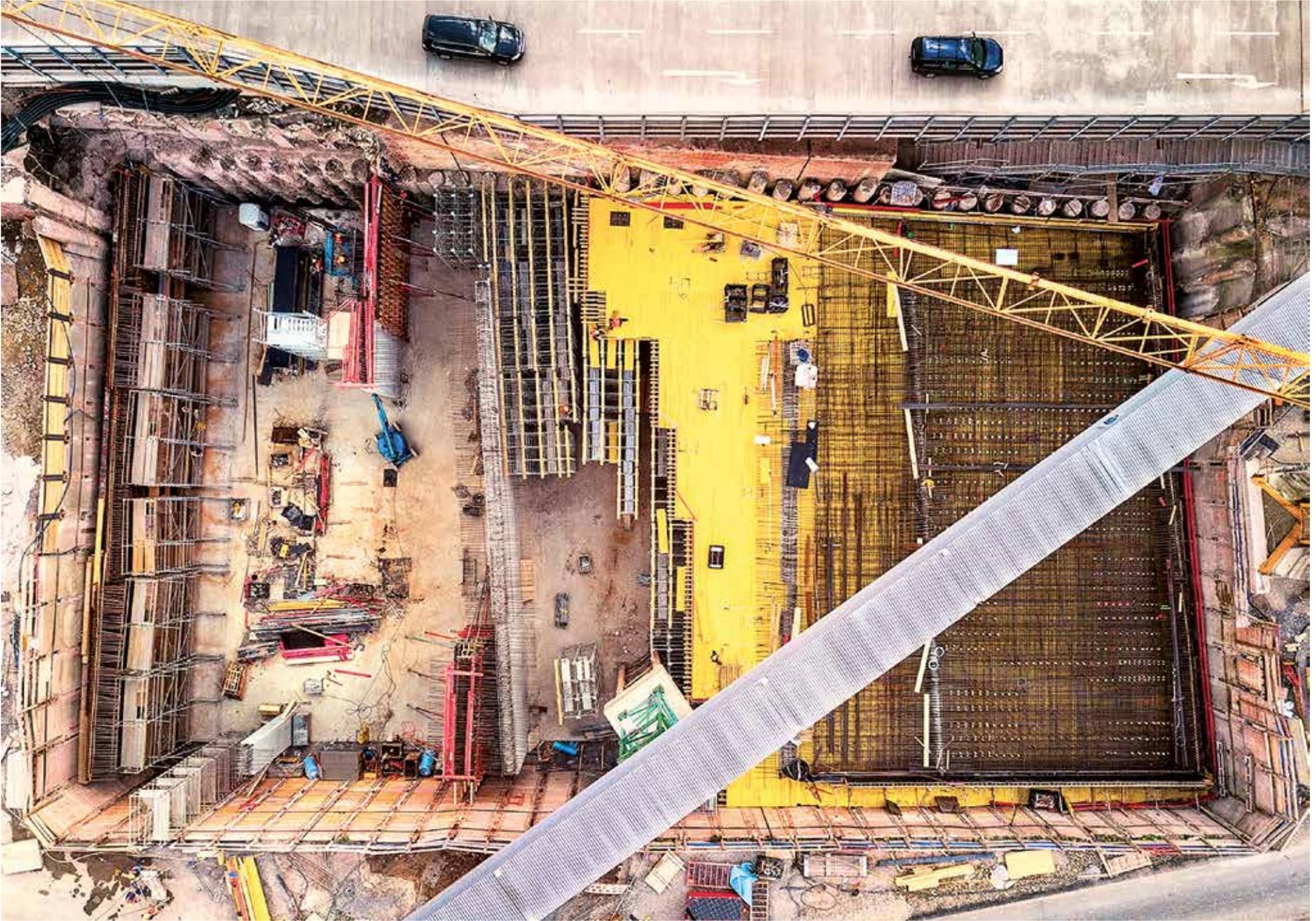


386 Meter

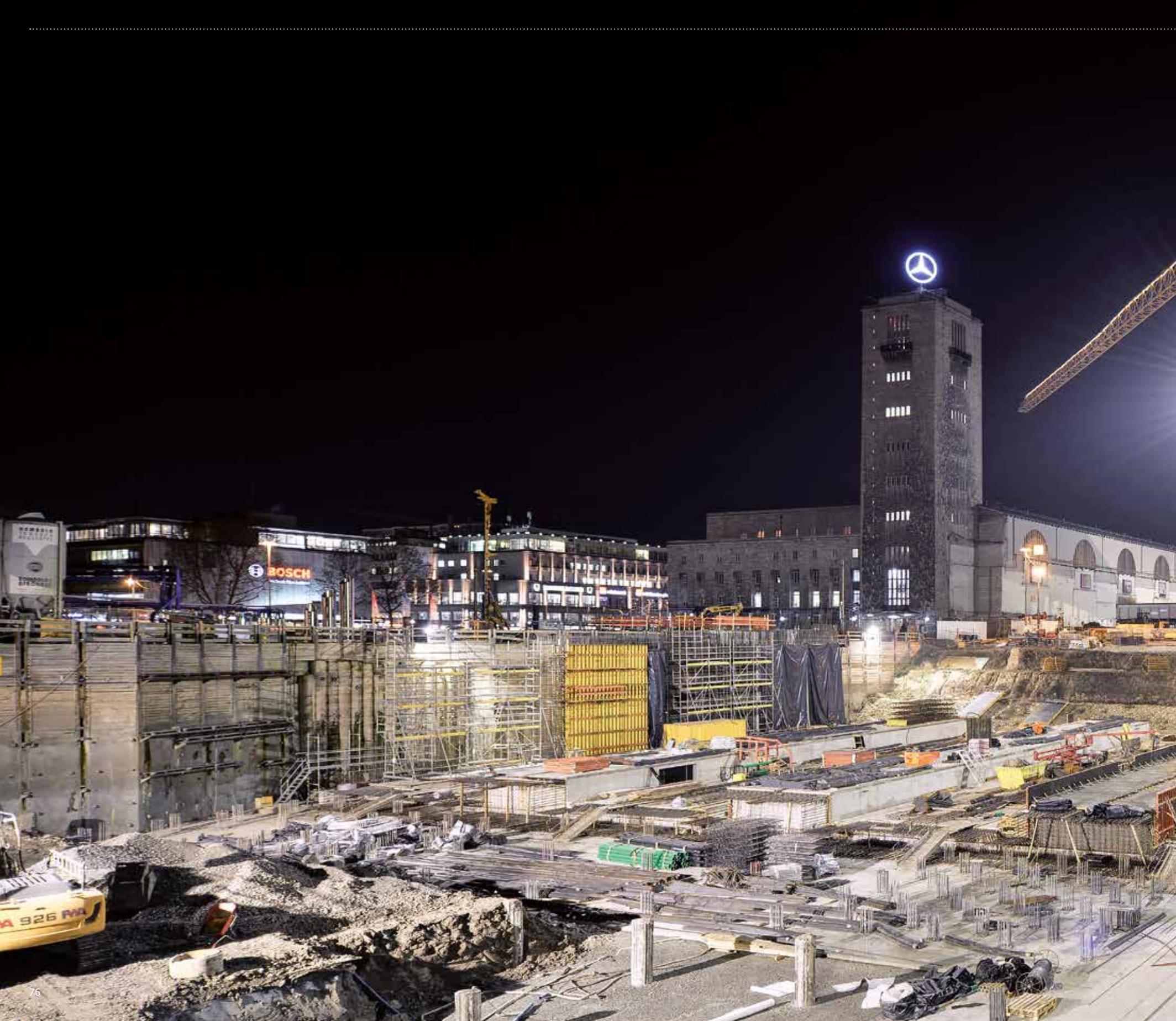
über dem Sulzbach spannt sich die größte Talbrücke des Projekts Stuttgart 21.







Baustelle der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie [2017]



660 Minuten

ruhen für gewöhnlich die lärmenden Arbeiten in den Abend- und Nachtstunden. Allerdings gibt es bei einem Projekt dieser Größe auch Nachtschichten im Licht der Scheinwerfer. In den bergmännischen Tunneln wird rund um die Uhr gearbeitet.







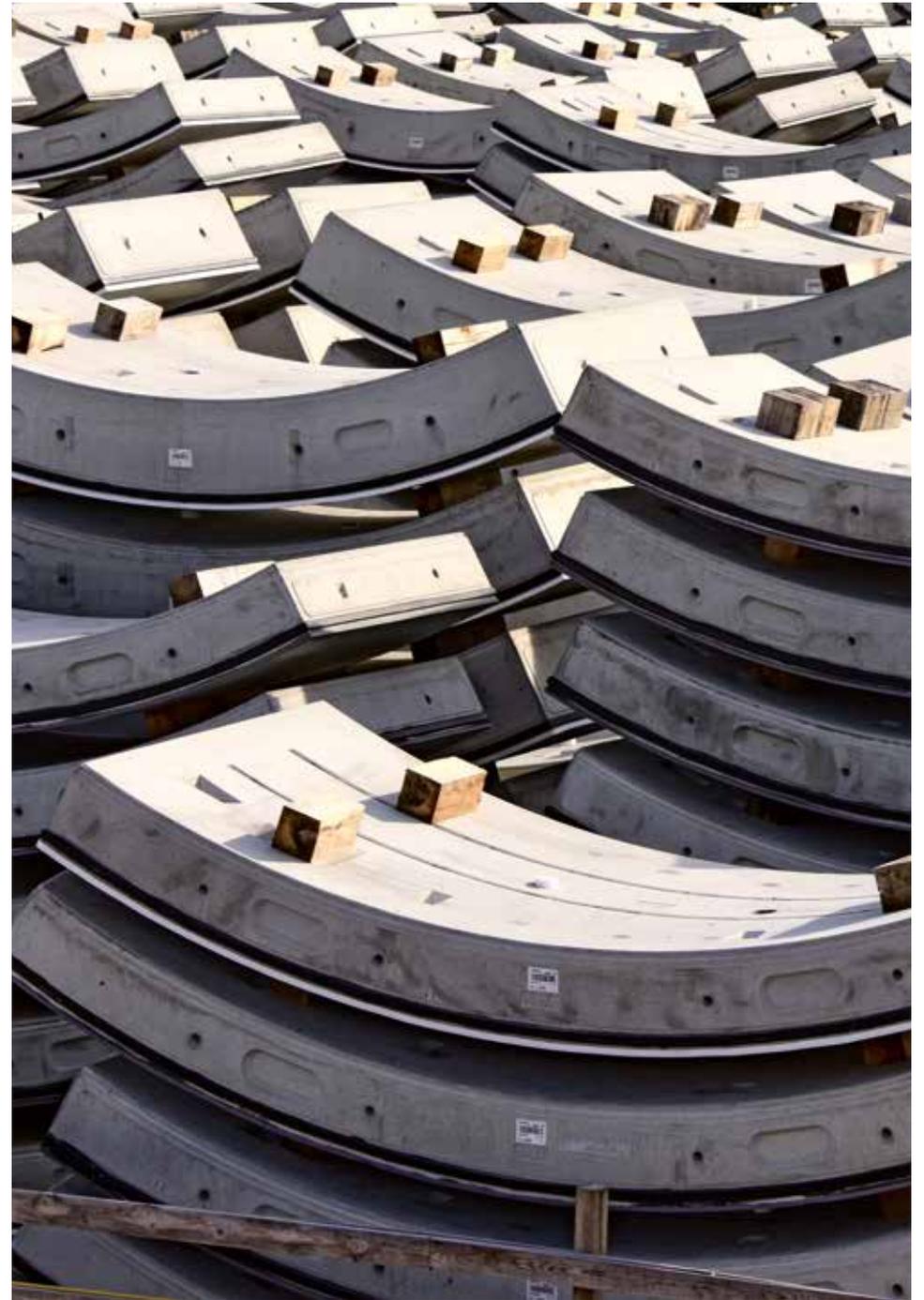
60-Grad-Ausschnitt eines Musterkelchsegments im Mittleren Schloßgarten [2015]



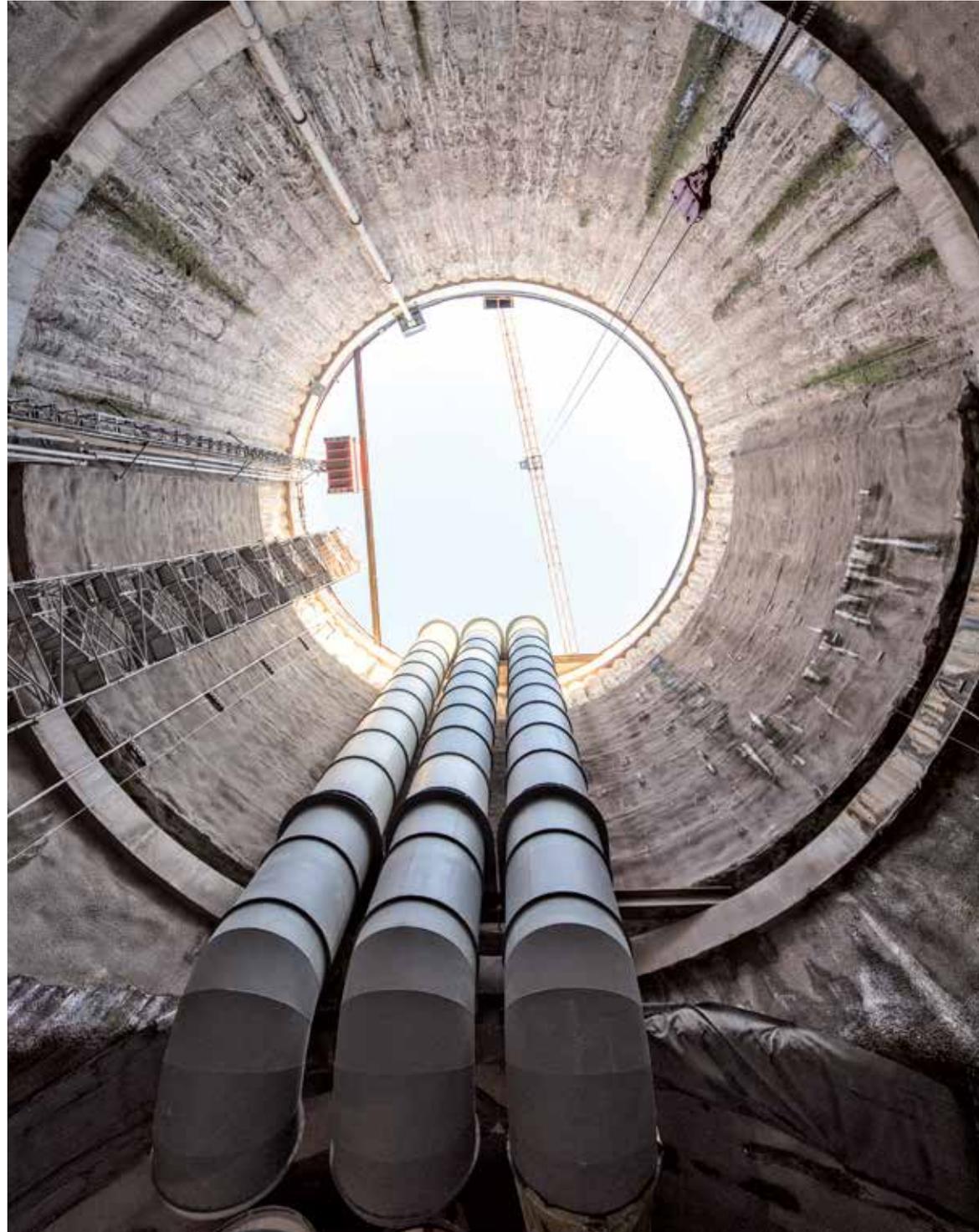
40 Millionen

Tonnen Erde und Gestein fallen zwischen Stuttgart und Ulm beim Bau der Tunnel und beim Ausheben von Baugruben an. Eine gewaltige Herausforderung für die Logistik.

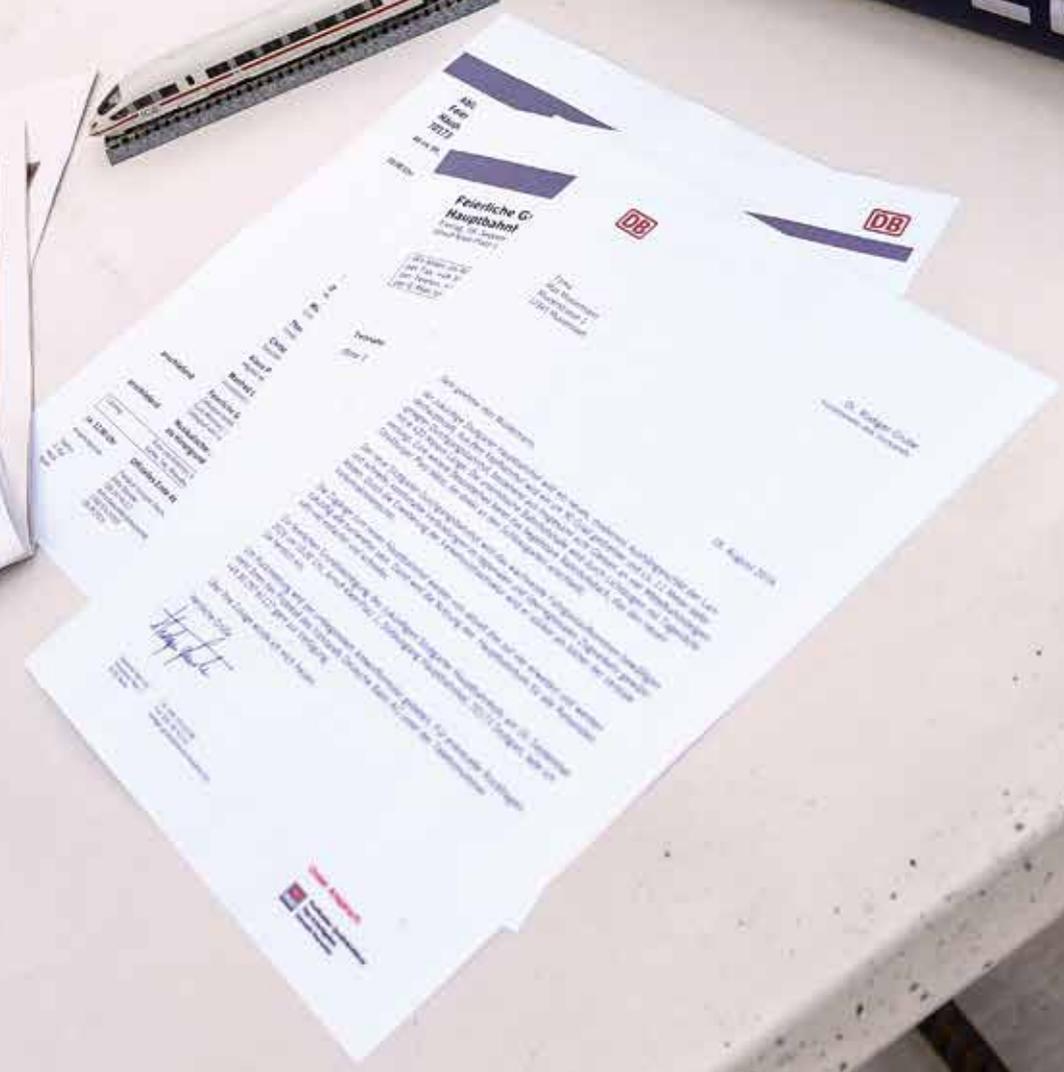




Hochpräzisionsteile: sieben Fertigbetonteile ergeben einen Tunnelring [2015]



... auch die Arbeiter werden über sogenannte Lutten mit Frischluft versorgt [2015]





Grundsteinlegung für den zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof [16. September 2016]



„Erfinder“ von Stuttgart 21: Gerhard Heimerl



Architekt Christoph Ingenhoven



Baustellenbesichtigungen des Albaufstiegs per Bus erfreuen sich großer Beliebtheit [2014]



Fachmännische Erklärung des Tunnelbaus im Tunnel Bad Cannstatt [2016]



Fürs private Fotoalbum: Aufzugfahrt in Stuttgart Nord [2016]



Sicherheit wird groß geschrieben bei den Baustellenführungen