

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



INTERVIEW

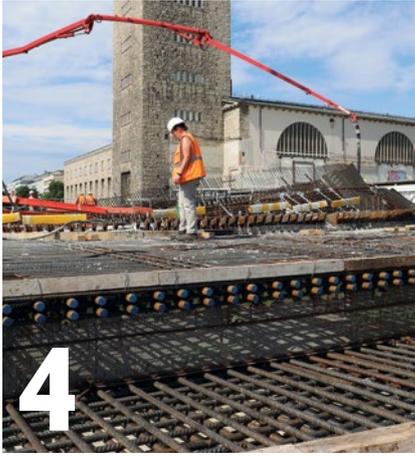
Architekt Ingenhoven und OB Nopper über Stuttgart 21

SEITE 24

REPORTAGE Viele Hände formen die einzigartigen Kelchstützen **SEITE 4**

THEMA Neue Signaltechnik für die Zukunft des Bahnverkehrs **SEITE 10**

REPORTAGE Brückenbau am Neckar: Bahn frei für Radfahrer **SEITE 18**



4



18



10

INHALT

REPORTAGE

Dreiklang aus Schalung, Stahl und Beton – eine Kelchstütze entsteht **4**

THEMA

Moderne Technik ermöglicht Zugverkehr auf anderem Level **10**

IM BILDE

14

REPORTAGE

345 Meter lange Neckarbrücke für den Radverkehr freigegeben **18**

DOPPELINTERVIEW

Architekt und Stadtoberhaupt diskutieren über Stuttgart 21 **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.
Am Schlossgarten 26/1 • 70173 Stuttgart
Telefon: 0711/ 184217-0 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.its-projekt.de • www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 6, 12, 13, 14, 15, 19 – 29, 31);
Achim Birnbaum (5, 6, 7, 9, 14); Michael Deufel (5, 7, 9);
Ed. Züblin AG (7, 8); Jannik Walter (8, 9, 14, 15); plan b Agentur (8);
Arnim Kilgus (14, 16); Arnulf Hettrich (30); Sarah Lang (30)

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



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem
Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Bergfest am künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof vor der Kulisse des Bahnhofsturms bei strahlend blauem Himmel. Kaiserwetter Ende Februar, dem Ereignis angemessen: 14 der insgesamt 28 Kelchstützen, die das Bahnhofsdach tragen sollen, sind betoniert. Wie gerne hätten wir dieses Ereignis in einem gebührenden Rahmen mit den Bürgerinnen und Bürgern gefeiert, aber die Corona-Pandemie ließ das leider nicht zu. Dennoch bot dieses Bergfest Anlass für bemerkenswerte Aussagen der Redner, zuvorderst vom neuen Stuttgarter Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper: „Stuttgart 21 schafft Verbindendes, nachdem es lange Zeit für Trennendes gesorgt hat.“ Frank Nopper nahm sich nach dem Termin gemeinsam mit dem Architekten Christoph Ingenhoven Zeit. Herausgekommen ist ein bemerkenswertes Doppelinterview. Es macht deutlich, dass da zwei Gestalter zum ersten mal Kontakt hatten, die in zentralen Punkten in eine ähnliche Richtung denken.

Beide sehen vor allem die Chancen von Stuttgart 21. Wo heute noch Züge fahren, soll in dem 150 Fußballfelder umfassenden Rosenstein-Quartier ein nachhaltiges Modellquartier entstehen mit annähernd 6.000 Wohneinheiten für über 10.000 Menschen, mit Schulen, Kitas, Parkanlagen und Kultureinrichtungen. Das Städtebauprojekt Stuttgart 21 eröffne der Landeshauptstadt eine großartige Perspektive, das Rosenstein-Quartier hebe die „Trennwirkung der Gleisanlagen“ in der Stadt auf, sagte der neue OB. Und schlug den Bogen zum nicht minder bedeutungsvollen Bahnprojekt: „Mit Stuttgart 21 haben wir die Chance, zur Schienenverkehrshauptstadt in Deutschland und in Europa zu werden.“

Und damit hat Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper die Dimension des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm völlig zutreffend beschrieben. Wir machen den gesamten Stuttgarter Bahnknoten fit für die Zukunft. Viele Millionen Pendler und Reisende werden von neuen, schnelleren und komfortableren Verbindungen profitieren. Denn nur dank Stuttgart 21 ist es zum Beispiel möglich, dass künftig 30-Minuten-Fahrzeiten zwischen den großen Knoten Mannheim, Stuttgart und Ulm möglich sind. Wir unterstützen grundsätzlich das Deutschlandtakt-Konzept des Bundes, das perfekt zur Zukunftsstrategie „Starke Schiene“ der Deutschen Bahn passt. Ohne Stuttgart 21 wäre der Deutschlandtakt in Baden-Württemberg schlicht undenkbar. Überdies – und darauf können wir durchaus stolz sein – setzt Stuttgart beim Ausbau des digitalen Bahnverkehrs Maßstäbe: Der Digitale Knoten Stuttgart wird der erste große deutsche Bahnknoten mit modernster Signaltechnik sein. Grund genug, davon auch in dieser Ausgabe in einem eigenen Stück zu berichten.



Olaf Drescher
Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Bernhard Bauer
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.

Damit wird in Stuttgart und der gesamten Region noch mehr Eisenbahnverkehr möglich, als dies dank Stuttgart 21 ohnehin schon der Fall ist. Mit der Digitalisierung erreichen wir über 20 Prozent mehr Kapazität, ohne einen Meter zusätzliches Gleis verlegen zu müssen. Wir alle arbeiten in Stuttgart an nicht weniger als einem Meilenstein für die Verkehrswende. Ende 2025, wenn der neue Bahnknoten Stuttgart in Betrieb geht, werden unter dem Bahnhofsdach planmäßig die ersten Züge einfahren. Die ersten Fahrgäste werden ein- und aussteigen und die Vorzüge dieses in jeder Hinsicht wegweisenden neuen Hauptbahnhofs erleben und schätzen. Wir schaffen mit Stuttgart 21 zudem ein Architektur-Mekka, das wurde beim Bergfest greifbar. Zu verdanken haben wir das Architekt Christoph Ingenhoven, der vor mittlerweile fast 25 Jahren einen einzigartigen Bahnhof entworfen hat, dessen Glanz weit über Stuttgart und die Region hinaus strahlen wird. Mit jeder neuen Kelchstütze nimmt das Herzstück von Stuttgart 21 Gestalt an. Dessen Dimension ist immer mehr auch für Außenstehende zu erkennen: Wer die Gelegenheit hat, unter einer dieser bis zu zwölf Meter hohen und in lichter Höhe 32 Meter im Durchmesser ausladenden Kelchstütze zu stehen, kann sich der Faszination dieses so schweren und gleichzeitig so filigranen Kunstwerks aus Beton nicht verschließen.

Bereits jetzt haben wir Eindrucksvolles geschaffen. Es entsteht eine in dieser Form noch nie gebaute Betonschalenskonstruktion. Der Bau der Kelchstützen ist deshalb für alle Beteiligten kein Alltagsgeschäft, sondern eine echte Herausforderung. Planung, Entwicklung des speziellen Betons, Schalung, Bewehrung und die Betonage – all dies und noch viel mehr muss ineinandergreifen. Das tut es nur, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen, denn schlussendlich wollen wir alle das beste Ergebnis, vom Architekten bis zum Eisenbieger. Und genau das würdigte Christoph Ingenhoven beim Bergfest sichtlich gerührt von der Leistung all derer, die sein Projekt mit oft harter körperlicher Arbeit buchstäblich in Form bringen: „Mein großer Dank, Bewunderung, Respekt gilt tausenden Menschen, die Tag für Tag bei Hitze, Kälte, Wind und Wetter mit großem Fleiß bauen, was wir uns ausgedacht haben.“ Worte der Demut eines der ganz Großen seiner Zunft. Bergfest für seinen Bahnhof. Kein offizieller Anlass zwar für eine Feier wie bei einer Eröffnung oder einer Inbetriebnahme. Aber ein Etappenziel, das die Dimension dieses Jahrhundertprojekts in die richtige Dimension rückt und Mut macht für die noch anstehenden Aufgaben bis zur Inbetriebnahme 2025, schließlich bedeutet Bergfest: Der schwierigste Teil liegt hinter uns, denn der Aufstieg ist immer anstrengender als der Abstieg.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

REPORTAGE

Stahl, Beton, Kelch, Kunst!

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof hat das Zeug zum Wahrzeichen. 28 einzigartige Kelchstützen – architektonische wie ingenieurtechnische Meisterwerke – bilden dessen futuristisches Schalendach. Die Hälfte ist geschafft. Doch was ist zu tun, bis ein Kelch in Beton gegossen werden kann?

Es schnaubt und röchelt. Es spritzt und spratzt. Im Sekundentakt speit ein Ungetüm Zähflüssiges vor die Füße seines Dompteurs. Kalte Morgenluft, klamme Finger. Mit seinem ganzen Körper stemmt sich der Mann gegen einen langen Rüssel, schiebt ihn hierhin und dorthin. Sekundanten hantieren mit schlangenähnlichen Riemen, um den Matsch zu bändigen. Kein Fantasy-Film, es riecht nur nach Beton!

Der Mann am Rüssel ist Bauarbeiter. Den Schlauch am Ausleger der Betonpumpe führt er knapp über einem vermeintlich undurchdringlichen Geflecht aus Stahlstäben, der Bewehrung. Hellgraue Masse platscht in die engen Lücken des stählernen Puzzles. Der Polier gibt knappe Kommandos, dirigiert den Mann am Rüssel und die Kollegen mit den schlangenartigen Flaschenrüttlern, damit sie den Beton zwischen der Bewehrung gleichmäßig verteilen und auch verdichten. Acht, neun Stunden geht das so, dann ist der Kelch voll, die nächste Stütze betoniert. 14 von 28 sind es Ende Februar, nachdem ein Teil der ersten Stütze bereits im Jahr 2017 entstanden ist. Bergfest! „Getreu der Weisheit, dass der Aufstieg immer etwas schwieriger ist als der Abstieg, geht es nun zügiger dem Ziel zu“, sagt Olaf Drescher, der Stuttgart 21-Projektchef der Deutschen Bahn, bei der Betonage der 14. Kelchstütze. 2023 soll das gesamte Schalendach dann geschlossen sein.

Idee und Planung

Der Beginn der Mammuttour zu einem neuen, in der Form noch nie gebauten Hauptbahnhof, bei der jetzt Halbzeit, der Gipfel erreicht ist, liegt etliche Jahre zurück. Am Anfang steht eine Idee: Der neue Bahnhof soll ein heller Ort sein, an dem sich die Menschen wohlfühlen. Der Düsseldorfer Architekt Christoph Ingenhoven entwickelt mit Frei Otto, dem Meister eines Bauens, das sich an den Formen der Natur orientiert, ein Schalendach aus 28 Stützen mit dreidimensional gekrümmten Flächen. Das geschieht zunächst unter anderem anhand von Seifenhaut- und Hängemodellen.

Unverkennbar: Die Zeltarchitektur des Olympiastadions von München ist nur umgedreht, gewissermaßen von den Füßen auf den Kopf gestellt. Im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs entscheidet sich im Jahr 1997 ein 32-köpfiges Preisgericht, dem neben fachlichen Koryphäen wie Stefan Polónyi und Arno Lederer auch die politischen Vertreter aller Fraktionen des Stuttgarter Gemeinderats angehören, einstimmig für den Entwurf des Büros Ingenhoven. „Ein großes städtebauliches Zeichen wird in den Stadtgrundriss eingeschrieben, ohne jegliche Monumentalität und ohne dem Bonatzbau [...] Konkurrenz zu machen“, heißt es damals unter anderem in der Begründung der Juroren.



Bevor Beton fließt, braucht es ein mächtiges Schalungsgebäude
und ein Puzzle aus tausenden Stahlstäben.



Räumlich gebogene Stäbe (oben links), individuell gefräste Schalblöcke (oben rechts) und ein Testkörper – Kelchstützen gibt es nicht von der Stange.

„Beton ist
Mathematik,
ist Physik, ist
Chemie, ist Kunst.“

Baustoffexperte
Bernd H. Hillemeier, 80

Rasch stellt sich heraus, dass es allen Ingenieursachverständs und aller technischen Möglichkeiten bedarf, um diesen so komplexen wie einzigartigen neuen Hauptbahnhof zu bauen. Spezialisten aus so renommierten Büros wie Happold (Großbritannien) und Leonhard, Andrä und Partner (Stuttgart) unterstützen dabei Ingenhoven und Otto in der Vorplanungsphase. Mit der Tragwerks- und Fassadenplanung wird später die ebenfalls in Stuttgart ansässige Werner Sobek AG beauftragt. In herkömmlichen zweidimensionalen Plänen lässt sich die Statik des fugenlosen Schalendachs allerdings nicht erfassen. So entstehen mehrere 3D-Modelle, die die Ingenieurinnen und Ingenieure im Lauf des Planungsprozesses stetig verfeinern und optimieren. Möglich wird dies, weil sich mit dem Planungsfortschritt auch die digitalen Planungswerkzeuge enorm weiterentwickeln. „Bereits mit der Fertigstellung der ersten Kelchstütze haben wir bewiesen, dass entgegen aller Vorbehalte diese Konstruktion baubar ist“, sagt Angelika Schmid heute. Sie ist die zuständige Projektleiterin bei der Werner Sobek AG.

Beton, Schalung, Bewehrung

Rechnerisch lassen sich die Kelchstützen zwar erfassen, doch dadurch wird der neue Hauptbahnhof nicht gleich zu einem Hallenneubau von der Stange. Auf der

Baustelle muss sich zeigen, ob sich das Errechnete auch praktisch verwirklichen lässt. Eine helle Bahnsteighalle hat sich Christoph Ingenhoven ausgedacht. Tagsüber soll sich das Tageslicht über Öffnungen im Dach, die sogenannten Lichtaugen, gleichmäßig in der weitläufigen Bahnsteighalle verteilen. Bei Nacht wiederum soll der helle Sichtbeton des Schalendachs und der Kelchstützen die Bahnsteigbeleuchtung reflektieren. Energie für Heizung und Lüftung braucht es nicht mehr.

Also muss zunächst eine spezielle Rezeptur gefunden werden, die neben der komplexen Geometrie der Kelchstützen eine porenfreie helle Oberfläche gewährleistet und überdies die besonderen Brandschutzanforderungen an Sichtbeton erfüllt. Hier kommt Professor Bernd Hillemeier ins Spiel. „Beton ist Mathematik, ist Physik, ist Chemie, ist Kunst“, lautet das Credo des weltweit anerkannten Baustoffexperten. All diese vier Komponenten vereint die komplexe Form der Kelchstützen auf höchstem Niveau. Deshalb tüfteln Hillemeier und die Spezialisten der Stuttgarter Ed. Züblin AG lange an der richtigen Mischung unter anderem aus Weißzement, Hüttensand, einem Nebenprodukt der Roheisenherstellung, und feinen Kunststofffasern – die sich zunächst beim Bau eines Prototypen, dem Achtelausschnitt einer Kelchstütze, bewähren muss. Doch nicht nur die Qualität der Betonrezeptur wird am sogenannten

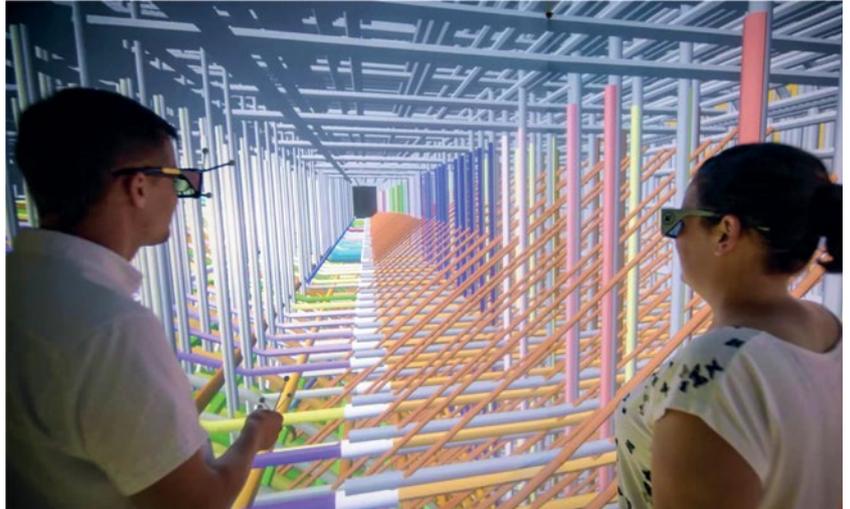
Musterkelch, der unmittelbar neben der Baugrube steht, getestet. Auch soll sich zeigen, dass Schalung und Bewehrung ein Bauteil in Form und Oberfläche tatsächlich so erzeugen, wie es der Architekt vorgegeben hat.

Wie aber fertigt man 1.000 Quadratmeter dreidimensional gekrümmte Schalfläche für eine Kelchstütze – wobei jedes der 28 Exemplare für sich genommen ein Unikat darstellt? Diese Frage sollen im bayerischen Aichach die Holzbauexperten der Firma Züblin Timber beantworten. Nach Anregungen aus dem Flugzeugbau und Designwürfen einer Firma für Schiffsbau aus Holland sowie mit viel digitaler 3D-Technik ist man bei der Züblin-Tochter nach knapp zweieinhalb Jahren Entwicklungszeit soweit. Die komplizierten Flächen lassen sich gemäß den Ingenhovschen Plänen auf den Millimeter genau fräsen und so beschichten, dass sich dem Betrachter nach dem Ausschalen eine Fläche hoffentlich ohne jede Unebenheit offenbart. „Für den Bau der 28 Kelchstützen stehen uns insgesamt vier Schalsätze zur Verfügung, wobei einer für den Sonderkelch bestimmt ist“, sagt Mark Theilemann, der für den Bahnhofsbau verantwortliche technische Projektleiter der Deutschen Bahn. Der sogenannte Sonderkelch entsteht im nördlichen Teil der Bahnsteighalle unmittelbar auf dem heute schon im Betrieb befindlichen S-Bahn-Tunnel. Er bildet später einmal einen der Zugänge zur Bahnsteighalle und ist wegen seines Orts und seiner Funktion noch diffiziler zu bauen.

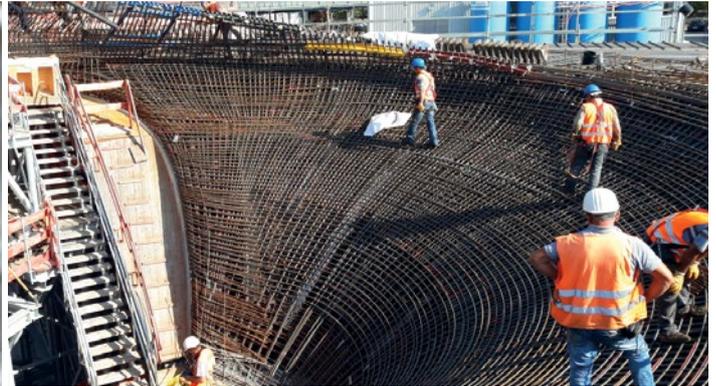
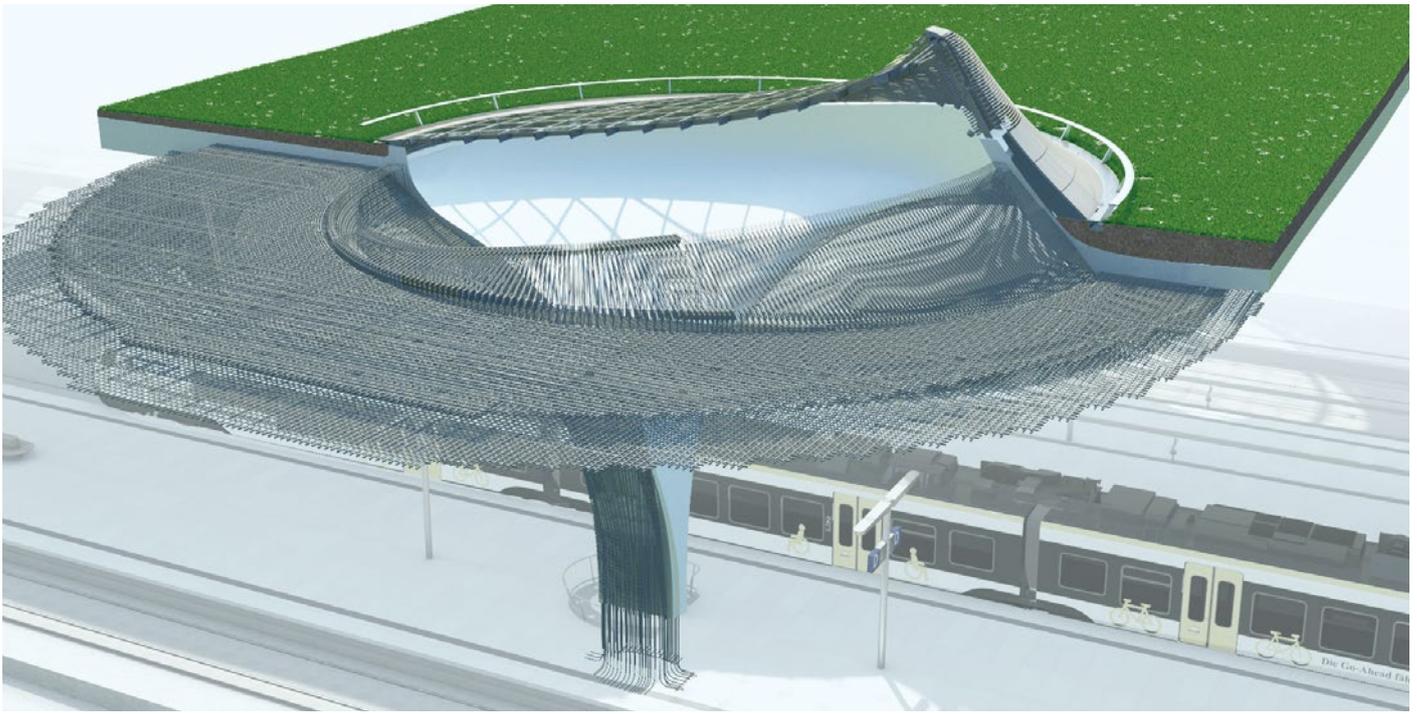
Fehlt im Dreiklang Beton, Schalung, Bewehrung noch letzteres: der Stahl. Ohne Bewehrungsstahl würde der Beton unter Zugbelastung reißen und seine Standsicherheit verlieren. Rund 32.000 unterschiedlichst gebogene Stäbe – davon je nach Art und Größe der Kelchstütze bis zu 22.000 verschiedene Positionen – werden in einer Stütze verbaut. Man ahnt es, auch den Stahl für eine Kelchstütze gibt es nicht einfach so im Baumarkt. Den Bewehrungsstahl liefert die Firma Sülzle. An ihrem Standort in Denkendorf im Kreis Esslingen ist eigens für Stuttgart 21 eine sogenannte Projektbiegerei entstanden. Dort werden Stahlstäbe in technisch ausgeklügelten Verfahren auch dreidimensional millimetergenau gebogen. Mittels Laserprojektion wird die korrekte Biegeform geprüft, ehe der Stahl die Projektbiegerei Richtung Baustelle in der Stuttgarter City verlässt.

Auf der Baustelle

Kein Haus ohne Fundament bedeutet erst recht: keine Kelchstütze ohne stabilen und sicheren Untergrund. Schweres Gerät treibt dazu Ramppfähle zwischen zehn und zwölf Meter tief in den Untergrund. Je nach Position ruht eine Kelchstütze auf bis zu 37 Pfählen. Für alle 28 Kelchstützen werden fast 800 Ramppfähle benötigt.



Für die erste Kelchstütze wurde die Lage der Stäbe in einer virtuell begehbaren Bewehrung überprüft (oben). Zwischen 24 und 37 Ramppfähle braucht es als Fundament (Mitte), ehe ein sechs Meter hoher Kelchfuß daraufgesetzt wird.



„Mit einer Kamera überprüfen wir den Füllstand des Betons.“

Projektleiter
Marko Leskovar, 44

Virtueller Blick ins Innenleben einer Kelchstütze (oben), ein gutes Dutzend Eisenbieger fertigt die Bewehrung überwiegend von Hand (unten rechts).

Die Lasten der gesamten circa 450 Meter langen Bahnsteighalle werden sowohl über eine Bodenplatte als auch über rund 2.000 Ramppfähle abgetragen.

Zwar handelt es sich beim Bahnhofsdach um eine fugenlose Betonschalenskonstruktion. Dennoch entsteht eine Kelchstütze nicht aus einem Guss, sondern in drei Etappen. Damit sich am Ende ein geschlossenes Dach über die acht Gleise wölbt, folgt später noch ein vierter Schritt. Schon Schritt eins, der sogenannte Kelchfuß, ist für sich genommen eine bautechnische Meisterleistung: Innerhalb von Schablonen, die die Außenseite des späteren Kelchfußes markieren, formen die Eisenbieger die Bewehrung, die dann, nachdem die Schablonen entfernt worden sind, mit vier gegenseitig verspannten Schalkörpern gleichsam eingepackt wird. Dazu schiebt ein eigens konstruiertes Spezialfahrzeug die mächtigen Blöcke an die Bewehrung heran. Es folgt Betonage Nummer eins. Nach wenigen Tagen ist der Beton soweit ausgehärtet, dass die Schalung entfernt werden kann.

Derzeit sind 20 der sechs Meter hohen Kelchfüße betoniert. Doch die eigentliche Herausforderung steht noch bevor: Schritt zwei, die Fertigung des oberen Teils einer Kelchstütze mit der charakteristischen Öffnung.

Dieser Abschnitt misst in der Höhe noch einmal bis zu sechs Meter und rund 32 Meter im Durchmesser. Ein gutes Dutzend Arbeiter macht sich daran, den Bewehrungsstahl in den nun aus 60 Elementen bestehenden Schalkörper einzubauen. Mit Zange und Draht verbinden sie fast nur von Hand die kompliziert gebogenen Stäbe. Jeder Stab muss sich exakt an einer vorbestimmten Position befinden. Bei der ersten Kelchstütze wird das mit Hilfe eines Superrechners am Höchstleistungszentrum in Stuttgart-Vaihingen kontrolliert.

In einer sogenannten Cave können die Ingenieure virtuell durch die verschiedenen, zuvor gescannten Bewehrungslagen durchgehen und kleinste Abweichungen erkennen. Passt die Bewehrung, können die



Erst vor Kurzem betoniert (unten) vermittelt ein Teil der fertigen Kelchstützen heute schon einen Eindruck von der Atmosphäre im neuen Hauptbahnhof.

Betommischfahrzeuge anrücken. 27 Mann zählt eine Betonage-Kolonnie, die früh am Morgen bereits wartet.

Jetzt spritzt und spritzt es. Zwei Betonpumpen sind im Einsatz. Die Männer füllen den Beton in kleinen Mengen in die Schalung. Betonrutschen helfen, dass die Masse fließt. Von den Eisenbiegern freigelassene Rüttelgassen sind mit Flaschenrüttlern bestückt. „Mit einer Kamera überprüfen wir den Füllstand. Dann werden die Flaschenrüttler nach und nach herausgezogen, um den Beton gleichmäßig zu verdichten“, erläutert Theilemanns Projektleiterkollege Marko Leskovar, der den kaufmännischen Part am Bahnhofsbau verantwortet. Berühren sollten die Rüttler die Bewehrung nicht. Am Nachmittag werden 100 Betonmischer-Ladungen angeliefert sein.

Das Finale

Nach circa fünf Tagen wird ausgeschalt, Hilfsstützen geben der Kelchblüte solange Halt, bis alle Lücken zu

einem vollständigen Dachabschnitt aus sechs Kelchen geschlossen sind. Im Nachgang wird – Schritt drei – die sogenannte Hutze aufgesetzt. Dazu sind weitere 24 Schalelemente nötig. Die Hutze bildet den Rahmen für die Glas-Stahl-Konstruktion des rund 200 Quadratmeter großen Lichtauges. Sobald nach dem Ausschalen Sauerstoff an den ausgehärteten Beton gelangt, setzt ein chemischer Prozess ein, der die Stütze heller werden lässt.

In einer kompletten Kelchstütze (Kelchfuß, Kelchblüte und Hutze) sind rund 350 Tonnen Stahl und bis zu 875 Kubikmeter Beton verbaut. Es werden mehrere Stützen parallel hergestellt, dabei beschädigte Schalelemente für die nächste Betonage sorgfältig aufbereitet oder ausgetauscht. „Mit jeder Kelchstütze gehen die Handgriffe auf der Baustelle in Fleisch und Blut über, werden wir schneller“, sagt Mark Theilemann. Inzwischen vergehen nur noch drei Monate Bauzeit pro Stütze. Nummer 15 ist im April an der Reihe. Es riecht wieder nach Beton. Keine Fantasy: Kunst! www.be-zug.de/kelchstuetzen

„Mit dem Bau jeder weiteren Kelchstütze werden wir schneller.“

Projektleiter
Mark Theilemann, 49

THEMA

Fahren auf anderem Level

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm setzt in vielen Bereichen neue Maßstäbe. Dies gilt auch bei der Signaltechnik: Erstmals wird ein großer Eisenbahnknoten mit einem Digitalen Stellwerk und dem europäischen System ETCS Level 2 ausgerüstet.

Es sieht aus wie ein schlichtes Haltestellenschild, in Wahrheit verbirgt sich darin aber eine kleine Revolution. „Merklingen – Schwäbische Alb“ steht da in schneeweißen Lettern – so heißt er, der neue Bahnhof an der neuen Schnellbahntrasse Stuttgart–Ulm, über den künftig Regionalzüge verkehren. Ganz regelkonform ist der Name freilich nicht, vorgesehen war daher eigentlich nur ein „Bahnhof Merklingen“. Weil aber neben dem Land Baden-Württemberg auch einige der umliegenden Kommunen finanziell beteiligt sind an der neuen Station, über die eine ganze Region auf der Alb angebunden wird, haben sich alle Beteiligten auf die verbindende Bindestrich-Variante geeinigt. „Wir gehen bei diesem Projekt in vielen Belangen neue Wege“, sagt Christian Fischer: „Kaum etwas, das wir hier machen, ist einfacher Standard.“

Der Bauingenieur steht an diesem Nachmittag zusammen mit seinem Kollegen Christian Lammerskitten vor eben jenem neuen Bahnhof und erzählt mit ansteckender Begeisterung von den ungeheuren Dimensionen des Bauens auf der Albhochfläche. Unvorstellbare 200.000 Kilometer an verschiedenen Kabeln werden entlang der Neubaustrecke verlegt, für Strom, Kommunikation und auch für Sicherheit. Dazu kommen noch etliche Großrollen an Oberleitungen, also Fahrdrabt, der gerade auf der Strecke gezogen wird.

Rund vier Kilometer schaffen die Monteure an einem normalen Tag. Hängen die Leitungen an den Auslegern der Masten, müssen sie anschließend noch justiert und mit Isolatoren bestückt werden. Damit der Fahrdrabt später nicht zu sehr in Schwingung gerät, wenn die Bahnen mit Tempo 250 durchrauschen, muss er in regelmäßigen Abständen mit einem Gewicht von bis zu drei Tonnen auf Zug gehalten werden. 15.000 Volt beträgt die elektrische Spannung, die den Antrieb der Züge mit der nötigen Energie versorgen wird. Zum Vergleich: Eine normale Haushaltssteckdose liefert Wechselstrom mit einer Spannung von 230 Volt.

Zahlen dieser Art klingen wie Musik in den Ohren der beiden Ingenieure, die für unterschiedliche Bereiche zuständig sind, diese derzeit aber im Gleichklang vorantreiben. Christian Fischer (36) hat als Technischer Projektleiter unter anderem den Bau der Festen Fahrbahn und Kabelwerke zu verantworten, die Beschaffung der Schienen und Schwellen, der Oberleitung und Weichen. Sein Kollege Christian Lammerskitten (53), studierter Elektroingenieur, ist als Leiter Eisenbahntechnische Ausrüstung für die Digitale Signaltechnik zuständig, mit allem was dazugehört. Und das ist nicht nur eine ganze Menge, es gilt zudem Neuland zu erkunden. „Wir setzen hier derzeit wohl das interessanteste Projekt in ganz Europa um“, betont Lammerskitten.



Wie sich eine digital gesteuerte Zugfahrt anfühlt, können Bahnreisende seit 2015 auf der Strecke zwischen Erfurt und Leipzig erleben. Diese Verbindung ist die erste Bahnstrecke in Deutschland, auf der ein Regelbetrieb mit ETCS Level 2 umgesetzt wurde. Mit dem Digitalen Knoten Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm wird nun ein ETCS-Projekt in noch größerem Ausmaß realisiert.



erste Bahnstrecke in Deutschland, auf der ein Regelbetrieb mit ETCS Level 2 umgesetzt wurde. Mit dem Digitalen Knoten Stuttgart wird nun ein ETCS-Projekt in noch größerem Ausmaß realisiert. Damit werden unter anderem der künftige Hauptbahnhof und die stark ausgelastete Stammstrecke der S-Bahn im Stuttgarter Stadtgebiet digitalisiert. Im Sommer 2020 haben Bahn und Bund dazu eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Der Knoten Stuttgart ist eines von drei Projekten im Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland, in denen die Grundlagen für die bis 2035 geplante Digitalisierung des übrigen Netzes gelegt werden.

Diese ermöglicht, dass die S-Bahnen künftig in wesentlich kürzeren Abständen auf die Strecke geschickt werden können, was insbesondere zu Hauptverkehrszeiten auf der Stammstrecke eine massive Kapazitätserweiterung bedeutet. Heute fahren 24 Züge pro Stunde und Richtung, mit ETCS und darauf aufbauenden Techniken rücken nun 30 und mehr Züge pro Stunde und Richtung in Reichweite – und gleichzeitig weniger Verspätungen. „Im Jahr 2024 wollen wir bereits mit den ersten Probefahrten beginnen“, sagt Fischer.

Bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2025 sollen rund 125 Streckenkilometer mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet sein. Bis 2030 wird dann die übrige Region erschlossen. Doch nicht nur auf der Strecke ermöglichen ETCS und Co. eine deutliche Leistungssteigerung, auch im neuen Durchgangsbahnhof der schwäbischen Landeshauptstadt selbst ist dadurch ein dichterer Takt möglich. So kann im Hochleistungsbetrieb alle fünf Minuten ein Zug fahren – und das auf jedem der acht Bahngleise, was letztlich in Summe 96 Züge in einer Stunde ermöglicht.

Über 460 Millionen Euro umfasst die Finanzierungsvereinbarung zum Digitalen Knoten Stuttgart. Weitere Beträge, beispielsweise für die Fahrzeugausrüstung, sind bereits fest ausgemacht. Auch die Europäische Union unterstützt das Pilotvorhaben. Die EU-Kommission bestätigte damit die Bedeutung des Projektes und trage dazu bei, die Voraussetzungen zur Befahrung des Digitalen Knotens Stuttgart zu schaffen, so Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg: „Das macht unseren Eisenbahnbetrieb zuverlässiger und steigert die Kapazitäten.“

Der Auftrag für die Umsetzung der digitalen Technik auf der Neubaustrecke wurde an das Unternehmen Siemens vergeben, das auch schon die Strecke von Erfurt nach Leipzig mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ausgerüstet hat und dabei hinlängliche Erfahrungen sammeln konnte. Die Arbeiten auf der Albhochfläche haben vor kurzem begonnen, Ende

Christian Fischer und Christian Lammerskitten (links) inspizieren die Neubaustrecke.

Mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird erstmals ein großer deutscher Bahnknoten mit einem Digitalen Stellwerk und der darauf aufbauenden Technik ausgerüstet, dem European Train Control System, kurz ETCS. Auf diesen neuen Standard haben sich die Staaten und Bahnunternehmen europaweit geeinigt. Die digitale Technik ermöglicht das Fahren ohne die herkömmlichen Streckensignale. Statt deren starre Rot-gelb-grün-Schemata erhält der Lokführer die für die Fahrt notwendigen Informationen über ein Display – hochpräzise und immer auf dem neuesten Stand. Im Hintergrund arbeitet dafür modernste Technik: Digitale Stellwerke mit hochsicheren Computersystemen, verschlüsselte Datenverbindungen, verschiedenen Arten von Sensoren und Weichen. „Mit dieser Art von Betrieb beginnt ein ganz neues Zeitalter, weil viel mehr möglich ist“, sagt Christian Lammerskitten.

Wie sich eine digital gesteuerte Zugfahrt in echt anfühlt, können Bahnreisende seit Dezember 2015 auf der Strecke zwischen Erfurt in Thüringen und dem sächsischen Leipzig erleben. Diese Verbindung ist die

des Jahres sollen alle Stellwerke stehen, alle Kabel gezogen und verdrahtet und alle Computer betriebsbereit sein. Spätestens im Februar nächsten Jahres können dann auf der Neubaustrecke planmäßig bereits die ersten Testfahrten im Hochstastbetrieb mit Tempo 250 durchgeführt werden. „Ein Lackmustest“, so Christian Lammerskitten, „ob die Strecke funktioniert.“

Die Arbeiten entlang der Neubaustrecke laufen jedenfalls alle planmäßig: Ab Anfang Mai wird unter anderem auch die Filstalbrücke in einer Fahrtrichtung mit der Oberleitung ausgestattet. Zuvor müssen noch die Masten verschraubt werden. Im Sommer wird dann auch hier die Fahrbahn betoniert, was auf einem gewaltigen Bauwerk wie der Filstalbrücke durchaus eine Herausforderung ist. „Wir müssen dabei die Bewegungen der Brücke konstruktiv aufnehmen und für elastische Punkte sorgen, um im Betrieb Spannungen zu vermeiden“, erklärt Christian Fischer. Im Herbst, so ergänzt der Ingenieur, könne man dann erstmals von Ulm aus durch den Steinbühl tunnel, über die Filstalbrücke und durch den Boßlertunnel bis nach Wendlingen fahren. Musik in den Ohren des Fachmanns.

Parallel dazu gehen auch auf Stuttgarter Gemarkung die Arbeiten in die Endphase. Im Juli wird zunächst im neuneinhalb Kilometer langen Fildertunnel eine Feste Fahrbahn verlegt, hinterher geht es in die Tunnel in Feuerbach, Untertürkheim und Obertürkheim. Bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 soll nicht nur der Kern des Knotens Stuttgart, also sämtliche S21-Strecken sowie die S-Bahn-Stammstrecke, mit der Signaltechnik ETCS ausgestattet und über ein Digitales Stellwerk gesteuert werden, sondern auch große Teile des S-Bahn-Netzes auf der Stuttgarter Stammstrecke sowie nach Sindelfingen und Filderstadt. Bis spätestens 2030 sollen dann sämtliche S-Bahn-Strecken bis zu den Endhaltestellen umgerüstet sein. Schon jetzt werden im Stuttgarter Bahnknoten laufend wichtige Erkenntnisse für die Digitalisierung des gesamten deutschen Schienennetzes gewonnen. „Was wir hier hinstellen und entwickeln, wird Vorbild für viele Folgeprojekte in Deutschland und Europa sein“, sagt Lammerskitten. Eine inspirierende Innovation mit dem Label „Made zwischen Stuttgart und Ulm“. Von den Digitalen Stellwerken angefangen bis hin zu einem schlichten Bahnhofsschild, das nicht ganz regelkonform ist. www.be-zug.de/etcs



IM BILDE



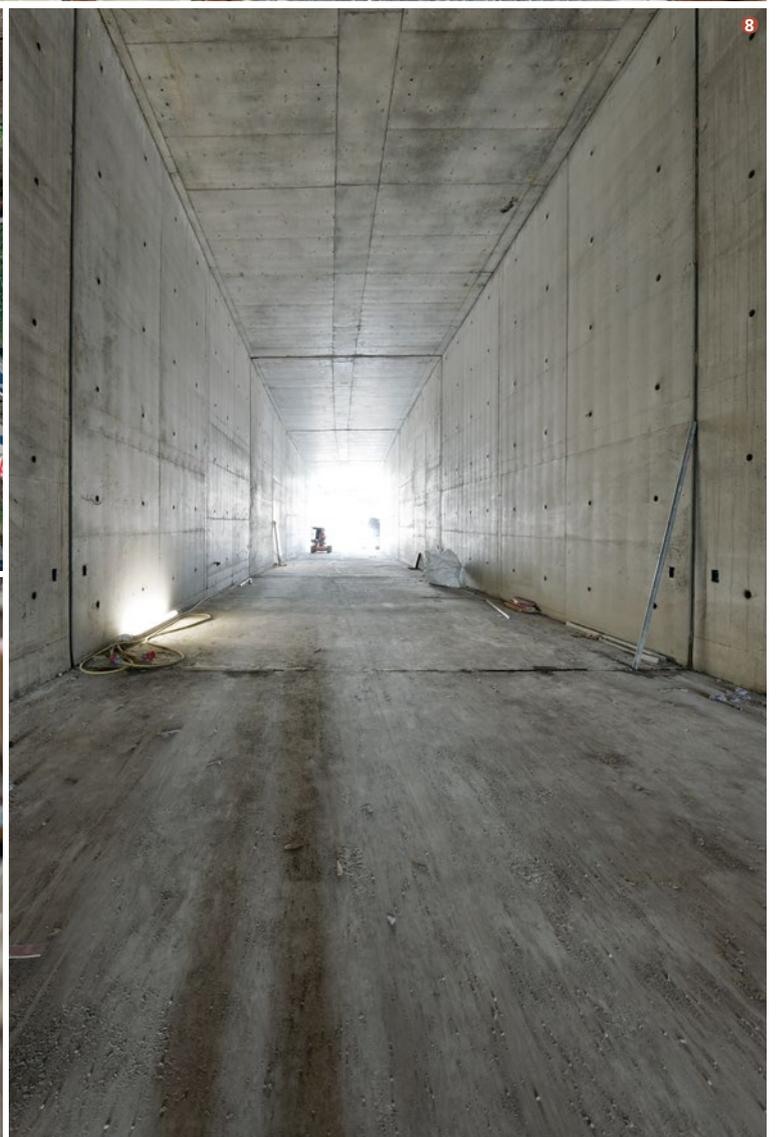
- 1 Neue Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs 2 Betonarbeiten an den Kelchstützen 3 und 4 Baustelle für die Flughafenanbindung 5 Bewehrung im Tunnel Bad Cannstatt
 6 Baustelle im Bereich der Talquerung in Stuttgart 7 Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb 8 Tunnel der Flughafenanbindung 9 ITS (InfoTurmStuttgart) mit der Ausstellung rund um S21



7



6



8

IM BILDE





REPORTAGE

Bahn frei für Radler

Die Segel sind längst gespannt auf der neuen Eisenbahnbrücke über den Neckar. Das Bauwerk wird aber nicht von Fernzügen eingeweiht, sondern von Fußgängern und Radfahrern. Sie können den neuen Steg unter der Brücke ab sofort nutzen.

Auf diesen Moment hat sie lange gewartet: Die große Gemeinde an Hobbyradlern, Berufspendlern, Neckarflaneuren, Spaziergängern, Joggern und sonstigen Ausflüglern. Auf jenen geradezu geschichtsträchtigen Tag, an dem der Brückenschlag vollbracht und die Verbindung zwischen dem Rosensteinpark und dem Seilerwasen auf der anderen Seite des Neckars wiederhergestellt ist. Oder auch, etwas größer gedacht: Zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt.

Die Neckarbrücke, erdacht und entworfen vom genialen Architekten und Konstrukteur Jörg Schlaich, gehört zweifellos zu den stilbildenden Erscheinungen von Stuttgart 21, ein weithin sichtbares Wahrzeichen modernen, wohlproportierten und eleganten Bauens. Oben wird die insgesamt 345 Meter lange Brücke eines nicht allzu fernen Tages von Fernzügen befahren, die auf dem Weg zur neuen Durchgangsstation von Stuttgart 21 sind oder von ihr abfahren. Untendrunter, auf einem viereinhalb Meter breiten Hängesteg, können Fußgänger und Radfahrer den Neckar überqueren – und das schon jetzt. Der Steg, der an dicken Stahlseilen knapp 15 Meter über dem Wasserspiegel hängt, ist damit nach der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie das zweite Bauwerk von Stuttgart 21, das von den Menschen genutzt werden kann. Auch das ist durchaus einen Eintrag in die Geschichtsbücher des Projekts wert.

Dass die Radler in der Region zu den Ersten gehören, die von dem Bahnprojekt profitieren, hat für Bernhard Lange „auf jeden Fall Symbolcharakter“, wie der Stuttgarter Unternehmer sagt. Als geschäftsführender Gesellschafter der Firma Paul Lange leitet er vom Firmensitz in Bad Cannstatt aus nicht nur eines der führenden Unternehmen der europäischen Fahrradbranche, er gilt mit seinem Innovationsgeist zudem als einer der Lenker und Treiber des boomenden Zweiradgeschäfts. Für sein Wirken wurde ihm die Bundesverdienstmedaille verliehen – überreicht von Verkehrsminister Winfried Hermann, mit dem ihn gegenseitiger Respekt und Freundschaft verbindet. Und natürlich die Liebe zum Radfahren. In seiner Laudatio lobte der Landesverkehrsminister den schwäbischen Unternehmer insbesondere auch für dessen „unermüdliche verkehrspolitische Lobbyarbeit“.

Durch Stuttgart mit dem Rad zu fahren, macht Lange zwar nach wie vor nur bedingt Spaß, dass der Mobilitätswandel in vollem Gange ist, freut ihn aber saumäßig. Radfahren sei nicht erst seit Beginn der Corona-Pandemie ein zentraler und unverzichtbarer Bestandteil jedes modernen, nachhaltigen urbanen Mobilitätskonzeptes, so Lange: „Insofern ist es durchaus angemessen, dass ein Jahrhundertprojekt wie Stuttgart 21 gewissermaßen mit dem Fahrrad beginnt.“ Die neue Verbindung sei





Oben wird die Brücke später von Fernzügen befahren, darunter, auf einem viereinhalb Meter breiten Hängesteg, können Fußgänger und Radler schon jetzt den Neckar zum Rosensteinpark überqueren.

aus vielerlei Hinsicht immens wichtig, unter anderem auch für Berufspendler aus der Automobilindustrie und anderen großen Betrieben in diesem Bereich. Aktuell sei die König-Karls-Brücke im Prinzip die einzige Möglichkeit, den Neckar und die B10/B14 von Osten her in Richtung Schlossgarten und Stuttgarter Innenstadt zu überqueren. Angesichts des nahezu explodierenden Radverkehrs in der Landeshauptstadt im vergangenen Jahr werde diese Querung aber schnell zum Nadelöhr, zumal der Fahrradstreifen auf der Brücke vergleichsweise schmal bemessen sei. „Der neue Steg unterhalb der Bahnbrücke ist daher sehr willkommen“, sagt Bernhard Lange im Brustton der Überzeugung.

Der neue Übergang für Radler und Fußgänger ersetzt dabei den alten Holzsteg, der aus Platzgründen hatte weichen müssen und im Jahr 2016 nach und nach abgebaut wurde. Der Steg war 1977 zur Bundesgartenschau als Verbindung zwischen Bad Cannstatt und Rosensteinpark als damals neuntälteste überdachte Holzbrücke der Welt gebaut worden. Entsprechend wehmütig hatten viele seinerzeit den Abbau der alten Holzbrücke begleitet. Umso freudiger wird nun in der Radlerszene die Botschaft aufgenommen, dass es an dieser Stelle wieder möglich ist, trockenen Fußes über den Neckar zu kommen. „Wir freuen uns sehr, dass die Verbindung wiederhergestellt ist“, sagt Éva Ádám, die vor rund zwei Jahren das Amt der Fahrradbeauftragten in Stuttgart übernommen hat. Eine Herkulesaufgabe angesichts der angespannten Lage im Stuttgarter Stadtkessel, in dem sich Radfahrer den begrenzten Platz mit Autos und Fußgängern teilen müssen. 25 Prozent des Verkehrs in Stuttgart sollen laut Gemeinderatsbeschluss in absehbarer Zeit auf das Fahrrad entfallen. Dafür brauche man notwendigerweise eine gute Infrastruktur, so die leidenschaftliche Radlerin.

Auch Bernhard Lange ist davon überzeugt, wie er betont, „dass die Mobilität der Zukunft auch in einer Stadt wie Stuttgart einen großen Fahrradanteil haben wird“. Auch, wenn Stuttgart nach wie vor eher noch eine Autostadt sei. Auf Kurz- und Mittelstrecken werde sich das Fahrrad in der Landeshauptstadt dennoch mehr und mehr als zentraler Verkehrsträger mit viel Potential etablieren. Das Rad in all seinen Varianten sei mit Blick auf Klimaschutz, Luftreinhaltung und Stauvermeidung ein unverzichtbarer Bestandteil moderner und nachhaltiger Mobilität. Zudem fördere das Radfahren Gesundheit und Fitness. Daher appelliere er an Politik und Verwaltung im Lande „schnell und umfangreich die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen“. Diese Forderung zielt auch ein wenig auf das letzte Teilstück, das als direkte Anbindung an den Rosensteinpark derzeit noch fehlt. Ein Ersatzbauwerk für den sogenannten Elefantsteg über die Neckartalstraße,



der im Zuge der Neugestaltung des komplexen Verkehrsknotens vor einigen Jahren ebenfalls abgerissen werden musste. Dafür zuständig ist allerdings nicht die Deutsche Bahn, sondern vielmehr die Stadt Stuttgart. Bis zur Vollendung müssen Passanten und Radler noch einen kleinen Umweg über die Bundesstraße in Kauf nehmen. „Wir hoffen auf eine baldige Weiterführung direkt in den Rosensteinpark“, sagt Éva Ádám.

Sinnvoll und notwendig erscheint eine solche Verbindung nicht zuletzt vor dem Hintergrund des neuen Rosenstein-Quartiers, in dem auf einer Fläche von 85 Hektar annähernd 6.000 Wohnungen geplant sind. Eine durchgehende Verbindung von hüben nach drüben rückt nicht nur die einzelnen Quartiere näher aneinander, sie leistet auch einen Beitrag zu einem pulsierenden Stadtleben. Gleichzeitig ist der neue Steg unter der Neckarbrücke aber auch eine wichtige Anbindung an das bereits vorhandene Radwegenetz, allen voran an den Neckartalradweg. Dieser führt auf der Cannstatter

Optionen für
Radfahrer in fast
alle Richtungen



Bernhard Lange setzt sich für die Belange der Radler in Stuttgart ein.

Seite direkt an der Brücke vorbei und gilt als eine der befahrensten und wohl auch bekanntesten Radstrecken in Baden-Württemberg. In der einen Richtung führt die Radroute hinauf bis zum Schwenninger Moos bei Villingen-Schwenningen, wo der Neckar seinen Ursprung hat und als kleines Flüsslein aus den Tiefen emporsteigt. Folgt man ihm hingegen flussabwärts, kann man bis in die Quadratestadt Mannheim radeln, in der ein gewisser Karl Drais im Jahr 1817 das erste Zweirad zusammengebaut hat. Insgesamt ist der Neckartalradweg 374 Kilometer lang, ein Fernradweg also, der auch an das europäische Radwegenetz angebunden ist.

Umso erfreulicher, dass nun auch die Verbindung Richtung Stuttgarter Innenstadt wiederhergestellt ist und dabei auch als Entlastung der Hauptradroute 1 fungieren kann, die über die nahe gelegene König-Karls-Brücke führt. Knapp 200 Kilometer an Radwegen sind in der Landeshauptstadt zwischenzeitlich ausgewiesen, das Netz der Hauptradrouten soll dabei nach und nach weiter ausgebaut werden. In den vergangenen Jahren habe sich in Stuttgart einiges getan in Sachen Radverkehr, so der Zweiradexperte Bernhardt Lange. Er sehe aber noch etwas Luft nach oben. Zwischenzeitlich würde ein nicht geringer Anteil der Beschäftigten auch aus der Automobilbranche per Fahrrad zur Arbeit pendeln und dieses auch in der Freizeit nutzen. Es sei daher ein weiteres Umdenken notwendig, um mehr Möglichkeiten zu schaffen. Dieses Umdenken betreffe den Bau von Radwegen oder eben von Brücken und Stegen wie jenen an der Wilhelma. Gleichzeitig müssten einzelne Radwegabschnitte besser vernetzt werden. Auch vor diesem Hintergrund betont Lange noch einmal den großen Symbolcharakter, der von der Inbetriebnahme des neuen Stegs vor allen anderen Bauwerken ausgeht. „Es ist durchaus angemessen“, sagt er noch einmal, „dass ein Jahrhundertprojekt wie Stuttgart 21 gewissermaßen mit dem Fahrrad beginnt.“ www.be-zug.de/radsteg





Schalterschluss zwischen Gestern und Morgen: die neue Brücke schließt künftig in Richtung Bad Cannstatt an die bestehenden Gleise an.

DOPPELINTERVIEW

„Vision einer Stadt der kurzen Wege“

Der eine ist seit Mitte der neunziger Jahre mit Stuttgart 21 befasst, der andere seit wenigen Wochen Rathauschef in Stuttgart. Zum ersten Mal traf OB Frank Nopper auf den Architekten Christoph Ingenhoven. Zwei Männer, zwei Perspektiven – und ein Interview mit reichlich Nopper-Fragen.

Bezug: Herr Nopper, sagt Ihnen das Jahr 1997 etwas?

Nopper: Das war das Geburtsjahr für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof mit seiner besonderen Gestaltung. Damals gewann Herr Ingenhoven mit seinem Team den Architektenwettbewerb.

Bezug: Sie haben ihre Hausaufgaben gemacht. Herr Ingenhoven war von Anfang an dabei, Sie sind seit wenigen Wochen im Amt. Hat der OB Fragen an den Architekten?

Nopper: Mich würde interessieren: Ist Ihre Begeisterung für das Projekt seit 1997 gewachsen oder schwächer geworden?

Ingenhoven: Am Anfang war die Begeisterung natürlich groß, das war auch so in den Jahren danach. Als es zum Widerstand auf der Straße kam, kamen wir in eine Defensivhaltung. Aber das hielt nur kurz an.

Nopper: Ein Ingenhoven lässt sich nur kurz entmutigen?

Ingenhoven: Auf jeden Fall! (lacht) Der Schwarze Donnerstag war natürlich extrem unglücklich, das hat auch dem Projekt geschadet. Aber mit dem offiziellen Spatenstich – das war vor genau zehn Jahren – kehrte die Lust zurück. Als der erste Kelchfuß betoniert wurde, wuchs die Begeisterung wieder. Mir geht es da nicht anders als dem normalen Publikum: Man ist richtig angetan, wenn man Ergebnisse sieht.

Nopper: Selbst einem renommierten Architekten fehlt manchmal die Vorstellungskraft?

Ingenhoven: Die Menschen denken, als Architekt wüsste man alles über den Bau. Natürlich sind wir geschult, konzipieren Modelle, es gibt auch Déjà-vus, die an vorherige Projekte erinnern. Aber wenn ich Ergebnisse sehe, bin ich trotzdem begeistert. Ich entdecke immer etwas Neues und lerne dazu. Wer von Anfang an sagt, er wüsste alles, der lügt.

Bezug: Herr Nopper, könnten Sie uns wieder die Gesprächsführung übergeben?

Nopper: Ich versuch's.

Bezug: Würden Sie im Spiegel der Jahrzehnte das Projekt im Detail anders planen, Herr Ingenhoven?

Ingenhoven: Mit Überzeugung kann ich sagen: Nein. Man darf nicht vergessen, dass der Gedanke zum Projekt weit zurückreicht. Nicht unser Entwurf war avantgardistisch, sondern von Anfang an die Idee hinter dem Projekt. Erste Überlegungen dazu hatte die sogenannte Maultaschen-Connection schon in den 1960er Jahren angestellt. Im Jahr 1994 gab es den städtebaulichen Wettbewerb. Der war architektonisch konventionell, aber verkehrstechnisch avanciert.

Bezug: Erinnern Sie sich noch, wie Sie zum Projekt kamen?

Ingenhoven: Ja, ich arbeitete damals in Stuttgart an einem Auftrag der Landesbank Baden-Württemberg. Zur



selben Zeit präsentierte die Stadt die Modelle für den städtebaulichen Wettbewerb von S21. Ich schaute das an und dachte: Das ist alles sehr interessant. Aber warum bauen sie den Bahnhof oberirdisch? Darauf präsentierten wir zusammen mit dem Architekten Frei Otto unseren Entwurf. Otto hatte schon in den 1960er Jahren die Grundlagenforschung angestellt, um Tragwerke wie bei Stuttgart 21 überhaupt denken und planen zu können. So haben wir uns für die Konstruktion entschieden.

Bezug: Warum dauerte alles so lange?

Nopper: Das kann ich nicht abschließend sagen. Natürlich hat auch der Konflikt das Projekt gebremst. Aber wir dürfen nicht vergessen: Stuttgart 21 ist ein Jahrhundertprojekt. Und gut Ding muss Weile haben.

Bezug: Ein bisschen viel Weile, Herr Ingenhoven. Sie werden sich mit dem Projekt 28 Jahre beschäftigt haben, wenn der Bahnhof 2025 eingeweiht wird ...

Ingenhoven: ... dass ein Projekt mit dieser Dimension 15 bis 20 Jahre dauert, ist schon möglich. Wenn es am Ende mehr als 25 Jahre sind, ist es zu lange.

Nopper: Für Sie ist das kein Problem?

Ingenhoven: Es gibt Gründe für die Verzögerung. Einer davon ist politisch. Ende der 2000er Jahre hatten die Grünen das Projekt für sich genutzt. Das war taktisch ein Meisterwerk. Der politische Widerstand war gut organisiert, das hat Entscheidungen nach hinten geschoben

und der Partei letztlich auch Wahlerfolge beschert. Es gab zudem auch eine Pause, als sich die Politik nicht über die Finanzierung einigen konnte, weil Teile der Bundesregierung und auch Landesminister das Projekt für nicht so wichtig hielten. Dazu kamen lange und aufwendige Genehmigungsverfahren. Die Gründe sind vielfältig. Man darf sich nicht einbilden, dass man die Bauzeit hätte auf ein Fünftel schrumpfen können. Aber gut zehn Jahre haben diese Verfahren sicher gekostet.

Bezug: Sie waren einer der ersten Architekten, die Nachhaltigkeit großgeschrieben haben. Gab es einen Auslöser?

Ingenhoven: Das hängt mit meiner Herkunft zusammen. Ende der 1970er Jahre war die Hochzeit der postmodernen Architektur. Da war alles andere wichtig, nur nicht ökologisches Bauen. Das war für uns Studenten eine Zeit lang interessant und hat uns dann abgestoßen. Wir dachten: Da kommt etwas ganz anderes, das muss hochmodern sein, aber auch ökologisch. Ich habe 1983 mein Diplom gemacht. Grün war da eine Art Selbstverständlichkeit. Damals zogen die Grünen in die ersten Landesparlamente ein, es gab die Energiekrise. Menschen demonstrierten für Frieden und Ökologie. In Kalifornien experimentierten Hippies mit makrobiotischem Essen. Es ist nicht so, dass man gesagt hat, jetzt wähle ich grün. Grün war für uns normal.

Nopper: Der urgrüne Ingenhoven ist bei Stuttgart 21 von den Grünen gebremst worden. Ist das nicht irgendwie auch eine Ironie der Geschichte?

Ingenhoven: Es ist eine meiner größten Enttäuschungen im Leben, dass die grüne Partei sich zumindest in Baden-Württemberg normalisiert hat. Sie hat parteitaktisch Dinge getan, die nicht inhaltlich begründet waren, sondern den Zweck hatten, Mehrheiten zu produzieren.

Bezug: Herr Nopper, an Ihnen scheint ein Moderator verloren gegangen zu sein, das ist unverkennbar. Kurze Zwischenfrage an Herrn Ingenhoven: Ist der künftige Hauptbahnhof ein grünes Projekt?

Ingenhoven: Es ist sogar ein sehr grünes Projekt! Das fängt damit an, dass die Konstruktion materialsparend ist. Sie nutzt die schweren Bauteile, um die Temperatur in der Bahnhofshalle wie ein Puffer auszugleichen. Der Bahnhof ist verglichen mit anderen großen Bahnhofshallen komfortabel: er überhitzt nicht, kühlt ab, wenn es heiß ist. Für Heizung, Kühlung, Luftzirkulation und Tageslicht werden wir keine Energie aufwenden. Nur für die Beleuchtung in der Nacht, das ist alles.

Nopper: Wenn das nicht schwäbisch sparsam ist?

Ingenhoven: ...ökonomisch denken und ökologisch handeln ist kein Widerspruch. Der Bahnhof ist nicht nur hochmodern wegen der digitalen Komponenten, sondern auch wegen seiner Mobilitätsfunktion. Dieses

Mit Leib und Seele
Architekt: Christoph
Ingenhoven



Bauwerk wird eine Art Hub für die Stadt: Sämtlich Verkehrsarten befinden sich im oder am Bahnhof – Busse, Züge, Fahrräder, Autos. Und wir geben der Stadt einen großen Grünraum. Der Lärm, der in den letzten 100 Jahren im Tal gewesen ist, wird verschwinden.

Nopper: Hätte es noch eine grünere Variante gegeben?

Ingenhoven: Die grünste Variante ist immer, nichts zu tun. Aber das war hier keine wirkliche Alternative. Wenn Sie heute den damaligen Bahnchef Heinz Dürr fragen würden, was ihn bewegt hat, das Projekt anzugehen, dann würde er Folgendes antworten: Nach der Wiedervereinigung und der EU-Osterweiterung war der Südwesten in Deutschland, aber auch die Schweiz und Ostfrankreich in Gefahr, an Bedeutsamkeit zu verlieren. Die Verantwortlichen wollten die Region auf die Landkarte zurückbringen.

Nopper: Stuttgart 21, damit der Südwesten nicht abgehängt wird? Ein interessanter Gedanke. War das die Motivation?

Ingenhoven: Ja, das glaube ich. Klar ist Baden-Württemberg das Land der Autobauer, der Boschs und vieler anderer. Das ist toll. Aber auch die großen Unternehmen müssen sich entwickeln und brauchen Investitionen, damit sie die Spitze des Fortschritts bleiben.

Bezug: Wenn wir mal wieder kurz ihr Zwiegespräch stören dürften, Herr Nopper?

Nopper: Aber gerne doch.

Bezug: Die Hälfte der Kelchstützen sind gebaut, jetzt geht es in großen Schritten voran auf der Baustelle. Da stellt sich zunehmend die Frage, wie das Bahnhofsareal an die Stadt angebunden wird. Was muss hier passieren, Herr Nopper?

Nopper: Auf jeden Fall müssen wir auf dem Gebiet zwischen der alten Bahndirektion und der Heilbronner Straße einen Bebauungsplan aufstellen. Der Gedanke ist, dort ein Gründerquartier zu etablieren, um all das zu präsentieren, was den Wirtschaftsstandort Stuttgart attraktiv macht. Ich halte das für ein ganz wichtiges Projekt, welches wir mit hoher Priorität angehen.

Bezug: Haben Sie einen Tipp, worauf die Stadt achten sollte, Herr Ingenhoven?

Ingenhoven: In Stuttgart hat mich immer dieser wunderbare Weinberg fasziniert, der bis in die Stadt reicht. Diesen Aspekt würde ich bei der Planung bewahren. Es wäre schön, dieses landschaftliche Element so zu etablieren, dass es der Stadt erhalten bleibt. Die Weinberge sind etwas Stuttgart-Spezifisches, das unterscheidet die Stadt von der internationalen Normalität. Das ist cool, das hat keiner.

Nopper: Deswegen der in Stuttgart altbekannte Slogan: Großstadt zwischen Wald und Reben...



Ingenhoven: ...ja, genau. Das muss nichts Riesiges sein, aber der Gedanke sollte erhalten bleiben.

Bezug: Für das künftige Rosenstein-Quartier hat der Gemeinderat einen Entwurf verabschiedet. Löst die Stadt den Slogan vom nachhaltigen und modernen Wohnen ein?

Nopper: Das ist unser Ziel: Bis zu zehntausend Menschen in annähernd 6.000 Wohnungen werden dort ganz nah an innerstädtischen Arbeitsplätzen wohnen können. Mit dem Quartier werden wir Pendlerbewegungen reduzieren. Die Menschen kommen problemlos in die Innenstadt, die entweder mit dem Fahrrad erreichbar oder nur zwei Stationen mit der S-Bahn entfernt sein wird. Das ist ein modellhaftes Quartier für ganz kurze Wege und für die Stadt eine einzigartige Chance.

Ingenhoven: Von der Dimension und den Möglichkeiten her ist das Rosenstein-Quartier vergleichbar mit der Hafencity in Hamburg. Beides sind wichtige Räume, wo wir ausprobieren sollten, wie man das Zusammenleben besser organisiert. Ich glaube, es wäre wichtig, dass man sehr gute Leute zusammenbringt, die sich mit Fragen beschäftigen, die uns alle bewegen: wie Menschen in der Stadt leben wollen, wie sie arbeiten, wie sie sich fortbewegen. Dann könnten wir in einem gut abgesicherten Experiment bauen und manche Vorstellungen radikaler umsetzen als sonst.

Bezug: Wie sollte die Stadt das angehen?

Ingenhoven: Zunächst müsste man die Grenze zwischen

OB mit Freude
am Gestalten:
Frank Nopper



Begegnung der Protagonisten auf der ITS-Dachterrasse mit Blick auf die Baustelle am Stuttgarter Hauptbahnhof.

Architektur und städtebaulichen Wettbewerben auflösen und dafür sorgen, dass größere Teile des Gebietes in echten Architektenwettbewerben präsentiert werden. Man müsste letztlich dafür sorgen, dass es zu echten gestalterischen Vorschlägen kommt und nicht nur zu groben Rahmen, die dann wieder gefüllt werden mit einer Architektur, die nicht selten gleich ist: Blockräume und Würfelhusten, wie er landauf landab, nicht nur in Stuttgart, geplant wird.

Nopper: Großes Potential sehen wir in unserem Engagement bei der Internationalen Bauausstellung, die im Jahr 2027 stattfinden wird. Ein Teil des Rosenstein-Quartiers rund um die Wagenhallen ist eines der ersten offiziellen IBA'27-Projekte. Für die Stadt bietet sich dort die Chance, neue Nutzungsmischungen zu entwickeln, die ein Quartier als Ganzes betrachten. Kultur, Leben und Arbeiten sollen dabei ineinandergreifen, anstatt getrennt voneinander zu existieren.

Bezug: Wenn es um das Projekt Stuttgart 21 geht, reden die meisten über den künftigen Hauptbahnhof. Selten geht es um Städtebau. Warum ist das so?

Nopper: Im Moment ist das Projekt Stuttgart 21 eher eine superlästige Baustelle. Die Wahrnehmung ist: Das ist ein

Tiefbahnhof, den einige vielleicht nicht richtig wollen. Die städtebauliche Chance ist bisher einfach noch zu wenig greifbar. Sogar für Architekten, wie wir gehört haben. Da kann man wahrscheinlich erst etwas machen, wenn es sich in der Umsetzung befindet.

Bezug: Beim Bau der Stuttgarter Messe gab es auch eine große Gegnerschaft. Irgendwann ist die Stimmung gekippt. Ist das bei S21 auch vorstellbar?

Nopper: Das ist möglich. Die Große Kreisstadt Leinfelden-Echterdingen zog wegen der Messe auf den Fildern sogar vor Gericht und gab einen erheblichen Betrag für den Widerstand aus. Heute nennt sich Leinfelden-Echterdingen selbstbewusst „die Messestadt“. Vielleicht passiert ähnliches in Stuttgart.

Ingenhoven: „Die Bahnhofsstadt Stuttgart“, das wäre was! Für Außenstehende ist es oft schwer nachzuvollziehen, was das Projekt alles bietet und leisten kann. Um Stuttgart 21 zu verstehen, muss man es studiert haben. Für mich ist ein Punkt entscheidend: Von oben betrachtet ist das Bahnareal die Verbindung zu allem in der Stadt, der Punkt, wo alles zusammenkommt. Fast 150 Jahre drehten sich Neubauprojekte um die Gleise, die wie ein Riegel im Tal die Stadt terrorisierten, weil sie immer im Weg lagen. Unser Bahnhof wird kein Riegel im Tal mehr. So ergeben sich Chancen, neue Verbindungen in der Stadt zu schaffen.

Nopper: Die Landeshauptstadt Stuttgart braucht dringend einen neuen Aufbruch, auch und gerade in der Stadtentwicklung. Unsere Stadt ist eine Architekten-Hochburg. Wir können die Zukunft des städtischen Lebens im Rosenstein-Quartier nicht nur neu denken, sondern auch realisieren. Mit neuen Formen der Mobilität können wir in einem durchgrünten Stadtviertel vorangehen. Mit dem Konzept der Quartiers-Hubs können wir Mobilität und Logistik für jedes Viertel bündeln. So entsteht Raum für unsere Vision einer Stadt der kurzen Wege mit bezahlbarem Wohnraum.

Bezug: Schön gesagt. Was man bei alledem nicht verschweigen darf, sind die Kosten, die gewaltig gestiegen sind. Herr Ingenhoven, haben Sie zu optimistisch gerechnet?

Ingenhoven: Nein, das glaube ich nicht. Zunächst müssen wir zwischen dem Projekt und dem Bahnhof unterscheiden. Und selbst beim Bahnhof ist die Kostenfrage schwierig, weil mein Team und ich nicht für alle Einzelheiten zuständig sind. Die Baupreise sind im Laufe der vielen Planungsjahre extrem gestiegen. Auch unsere Ansprüche für Sicherheit und Komfort. Wenn Sie überlegen, was ein VW Golf im Jahr 2000 kostete und was er heute kostet, das ist ein riesiger Preisanstieg.

Nopper: Hätten Sie die Kostensteigerungen nicht antizipieren müssen, wenn der neue Stuttgarter Hauptbahnhof erst in 15 Jahren fertig sein würde?

Ingenhoven: Wir konnten nicht antizipieren, dass es fast 30 Jahre dauert. Vieles ist unvorhersehbar in einem solchen Prozess. Ein Beispiel: Die anzunehmende Brandlast, die ein Zug im Falle eines Feuers entfacht, hat sich in den vergangenen fünf Jahren um das Vierfache erhöht. Die anzunehmende Rettungszeit nach einem Brand ist zugleich jetzt deutlich kürzer: Was vorher in 30 Minuten evakuiert werden musste, muss jetzt in 15 Minuten erledigt sein. Da sind für die Bewältigung des Problems Galaxien dazwischen! Uns wurde spät aufgetragen, den Bahnhof wie einen Tunnel zu behandeln. Das lag daran, dass keine Vorschriften für unterirdische Bahnhöfe existierten. In einem Tunnel steht der Zug nah an der Tunnelaußenwand, die im Brandfall deshalb sehr hohe Belastungen aushalten muss, bevor die Tragfähigkeit des Betons versagt. Der Bahnhof in Stuttgart wird jedoch niemals diese Lasten aushalten müssen, weil sich zwischen Zügen und Wänden riesige Räume befinden. Dennoch waren diese Vorgaben zu berücksichtigen. Um diese Verordnungen technisch umzusetzen, ist viel Zeit und viel Geld notwendig.

Bezug: Der neue Stuttgarter Bahnhof ist Teil des sogenannten Deutschlandtaktes und soll bis 2030 eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen ermöglichen. Müsste die Stadt nicht stärker für diese Vorteile werben?

Nopper: Gemeinsam mit der Deutschen Bahn machen wir bereits viel Öffentlichkeitsarbeit: Am Bahnhof durch einen wirklich starken Infoturm und durch aber tausende Baustellenführungen der Bahn. Im Rathaus gibt es einen mitreißenden Film über das künftige Rosenstein-Quartier. Wir wollen unsere Bürgerinnen und Bürger mitnehmen und ihnen die Chance geben, stolz auf ihre Stadt zu sein.

Bezug: Sie werden der Oberbürgermeister sein, der 2025 den Bahnhof einweiht. Gibt es Pläne für die Eröffnung?

Nopper: Im Idealfall feiern wir ein großes Versöhnungsfest. Davor gibt es andere Gründe zu feiern.

Bezug: Sagt Ihnen das Datum 11. Dezember 2022 etwas?

Nopper: Die erste Fahrt auf der fertigen Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen. Die Neubaustrecke wird viele Menschen überzeugen.

Ingenhoven: Das habe ich nachgeschaut und mir rot im Kalender angestrichen. Im Übrigen mache ich oft diese Erfahrung: Am Anfang sind die Menschen skeptisch gegenüber Veränderungen. Je mehr sie die Ergebnisse mit ihren eigenen Augen sehen, desto eher weicht der Widerstand. Wenn die Leute später einmal unter den Kelchstützen laufen und die neue Strecke mit dem Zug fahren, werden sich viele freuen. Diese Baustelle ist unheimlich faszinierend. Das gilt für das gesamte Projekt. Das wird in den nächsten Monaten und Jahren noch deutlich spürbarer werden. www.be-zug.de/stadt-von-morgen



Christoph Ingenhoven

Christoph Ingenhoven, Jahrgang 1960, zählt zu den international führenden Architekten, die sich für nachhaltige Architektur einsetzen. 1985 gründete der Düsseldorfer das Architekturbüro ingenhoven architects. Internationale Anerkennung erhielt er erstmalig 1997 mit dem RWE Turm in Essen, eines der ersten ökologischen Hochhäuser weltweit. Seit 1997 planen ingenhoven architects den Hauptbahnhof Stuttgart als Kern des Verkehrs- und Städtebauprojekts Stuttgart 21. Es folgten mehrere ausgezeichnete Hochhausprojekte in Singapur, Japan und Australien. Ingenhoven, Vater von fünf Kindern, ist im Zuge seiner Arbeit für Stuttgart 21 oft in der Landeshauptstadt. Der Hauptsitz des Büros von ingenhoven architects befindet sich im Düsseldorfer Medienhafen. Dazu kommen internationale Standorte in St. Moritz, Sydney und Singapur.



Dr. Frank Nopper

Dr. Frank Nopper, Jahrgang 1961, ist seit Februar 2021 Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart. In Stuttgart geboren und aufgewachsen, studierte er nach dem Abitur Jura, war danach Rechtsreferendar beim Landgericht Stuttgart, später Abteilungsleiter bei der Stuttgarter Messe- und Kongressgesellschaft und Landesgeschäftsführer beim Landesinnungsverband des Schreinerhandwerks Baden-Württemberg. 2002 wurde der Vater zweier Söhne in Backnang zum Rathauschef gewählt und 2010 und 2018 ein-drucksvoll in diesem Amt bestätigt, ehe er für die CDU in den Stuttgarter OB-Wahlkampf zog und sich dort am Ende überzeugend gegen starke Konkurrenz durchsetzte.

KURZ NOTIERT



Der Mercedes-Stern zieht vorübergehend um

Wer sich in der Stuttgarter Innenstadt bewegt, hat neben weiteren bekannten Wahrzeichen auch den 56 Meter hohen Bahnhofsturm mit dem drehenden Mercedes-Benz-Stern vor Augen. Seit seiner Errichtung 1952 repräsentiert er dort die traditionsreiche Automobilmarke. Ende März 2021 ist der Stern wegen der Modernisierung des Bonatzbaus vorübergehend umgezogen. Er gastiert auf Zeit am Mercedes-Benz Museum. 2025 kehrt der Stern zurück auf den sanierten Turm am neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Deutsche Bahn geht bei der Modernisierung des Hauptbahnhofs den nächsten Schritt. Der Bonatzbau erhält in den nächsten Jahren ein stabilisierendes Tragwerk und zwei neue, lichtdurchflutete Ebenen. Das stadtbild-prägende Äußere des denkmalgeschützten Bauwerks bleibt erhalten. Der Mercedes-Stern mit seinem Durchmesser von fünf Metern wurde deshalb vorübergehend demontiert. „Der Mercedes-Stern auf dem Bahnhofsturm gehört seit fast siebzig Jahren zu Stuttgart wie der Fernsehturm. Wir freuen uns, dass dieses Wahrzeichen auch nach der Modernisierung des Bonatzbaus erhalten bleibt“, sagt Nikolaus Hebbing, Leiter des Bahnhofsmanagements. „Unser weltbekanntes Markenlogo ist ein einzigartiges Symbol für unsere über 130-jährige Automobil-Tradition, mutigen Pioniergeist und zeitgemäße Mobilität. Der Mercedes-Stern auf dem Turm des Stuttgarter Hauptbahnhofs liegt uns besonders am Herzen, weil er die Marke am Standort unserer Konzernzentrale repräsentiert. Deshalb freuen wir uns, wenn er nach einer Umbauphase des Turms 2025 wieder auf die Stadt strahlen wird“, so Bettina Fetzer, Marketingchefin der Mercedes-Benz AG. www.be-zug.de/stern

Pradel steigt in Geschäftsführung auf

Generationswechsel in der Chefetage beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Michael Pradel (47) steigt zum 1. Mai 2021 in die Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) auf und übernimmt dort die Leitung der Funktion Technik. Manfred Leger (67) scheidet nach siebeneinhalb Jahren altersbedingt aus der Geschäftsführung der PSU aus und wird ab 1. Mai 2021 Senior-Experte für den Bereich Infrastrukturprojekte Region Süd der DB Netz AG. Pradel ist mit dem Projekt seit Jahren bestens vertraut und wird es als Technik-Geschäftsführer zur Fertigstellung führen. Leger hat das wichtige Infrastrukturvorhaben seit 2013 erfolgreich vorangetrieben. Michael Pradel startete 2015 als Leiter für den Bau des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs, seit Juli 2020 leitet er die Funktion Rohbau und Ausbau für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei der PSU. Leger war mit Gründung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH im September 2013 bis Juni 2020 deren Vorsitzender und seither stellvertretender Vorsitzender. Die anderen beiden Geschäftsführungsposten bleiben unverändert: Olaf Drescher führt weiterhin den Vorsitz der Geschäftsführung der Projektgesellschaft und verantwortet auch das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart. Harald Klein bleibt Geschäftsführer für Finanzen, Controlling, Vertragsmanagement und Personal.



S-Bahnen können so dicht wie bisher nirgends sonst in Deutschland aufeinander folgen

Im Eiltempo zur Digitalen Schiene: Wenige Monate nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zum Digitalen Knoten Stuttgart hat die Deutsche Bahn den ersten Auftrag an die Bahnindustrie vergeben. „Wir treiben hier die starke, digitale Schiene in Deutschland konsequent voran. Unser Pilotprojekt Knoten Stuttgart geht in die Umsetzungsphase. Bahnreisende profitieren erheblich: Dank der Digitalisierung werden unsere Züge künftig schneller, zuverlässiger und in dichterem Takt fahren“, so DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla. Der Auftrag in Höhe von rund 127 Millionen Euro ging an die Firma Thales in Ditzingen und umfasst unter anderem die Errichtung eines Digitalen Stellwerks (DSTW) zur künftigen Steuerung des Bahnbetriebs in der Region. Außerdem werden Strecken mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 ausgerüstet. Von 2025 an fahren die Züge des Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehrs im Knoten Stuttgart auf einem mit modernster digitaler Technik ausgerüsteten Netz. Neben dem neuen Hauptbahnhof und weiteren Stationen werden zunächst Strecken mit einem Umfang von mehr als 100 Kilometern mit Digitaler Stellwerkstechnik, dem Zugbeeinflussungssystem ETCS und hoch automatisiertem Fahrbetrieb ausgestattet. Stuttgart ist Pilotvorhaben bei der Digitalisierung des gesamten deutschen Schienennetzes. Bis 2035 soll die Umrüstung im Wesentlichen abgeschlossen sein. Auch für die S-Bahn wird es weitreichende Verbesserungen geben. Auf der S-Bahn-Stammstrecke in Stuttgart steuert Deutschlands schnellstes Stellwerk zukünftig die kürzesten je realisierten Blockabschnitte von gerade einmal 30 Metern Länge. S-Bahnen können somit so dicht wie bisher nirgends sonst in Deutschland aufeinander folgen. Der Digitale Knoten Stuttgart ist eines von drei Pilotprojekten aus dem Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland, mit dem Bundesverkehrsministerium und DB die flächendeckende Streckenausrüstung mit digitaler Technik vorantreiben. Die weiteren Projekte sind die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der transeuropäische Korridor „Skandinavien–Mittelmeer“. www.be-zug.de/digitale-schiene

PERSÖNLICH



Betreut die Mitarbeitenden der PSU:

Heike Schweizer, 56,
Leiterin Personal

Was macht eigentlich ... Frau Schweizer?

Seit wann sind Sie bei der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU), und für was genau sind Sie dort zuständig?

Ich bin seit Juli 2020 bei der Projektgesellschaft tätig. In meiner Funktion als Personalleiterin bin ich mit meinem Team für die Betreuung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der PSU zuständig. Wir kümmern uns um fast alle Fragen rund um das Arbeitsverhältnis, um die Weiterentwicklung der Kolleginnen und Kollegen, aber zum Beispiel auch um die Begleitung von immer wieder notwendigen Organisationsveränderungen, die Abstimmung mit den Betriebsräten und um arbeitsrechtliche Fragestellungen und Personalcontrolling-Themen.

Wie viele Menschen arbeiten gerade auf den verschiedenen Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm für das Projekt?

Aktuell sind wir um die 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Projektgesellschaft, bunt gemischt in unterschiedlichen technischen und kaufmännischen Funktionen, von der Ingenieurin und dem Kaufmann bis zur Biologin. Insgesamt arbeiten natürlich viel mehr Menschen auf den verschiedenen Baustellen – berücksichtigt man alle Baufirmen mit den verschiedenen Gewerken, sind es geschätzt 6.000 Menschen von Ulm bis Stuttgart, die das Projekt voranbringen.

Mit welchen Argumenten kann das Projekt bei Ingenieuren auf dem Arbeitsmarkt punkten?

Einerseits ist es natürlich die Herausforderung, an diesem außergewöhnlichen und komplexen Projekt mitzuarbeiten, die uns attraktiv macht. Mit unserer Begeisterung für dieses technisch besondere Bauprojekt sind wir bei vielen Ingenieuren durchaus überzeugend. Gleichzeitig können wir mit guten Arbeitsbedingungen, einer fairen Gehaltsstruktur und vielfältigen tariflichen Benefits punkten.

2025 ist Schluss im Talkessel. Der neue Bahnknoten in der Landeshauptstadt wird dann in Betrieb gehen und mit der Neubaustrecke verbunden. Was bedeutet das für Ihre Zukunft und für jene der Mitarbeiter im Team?

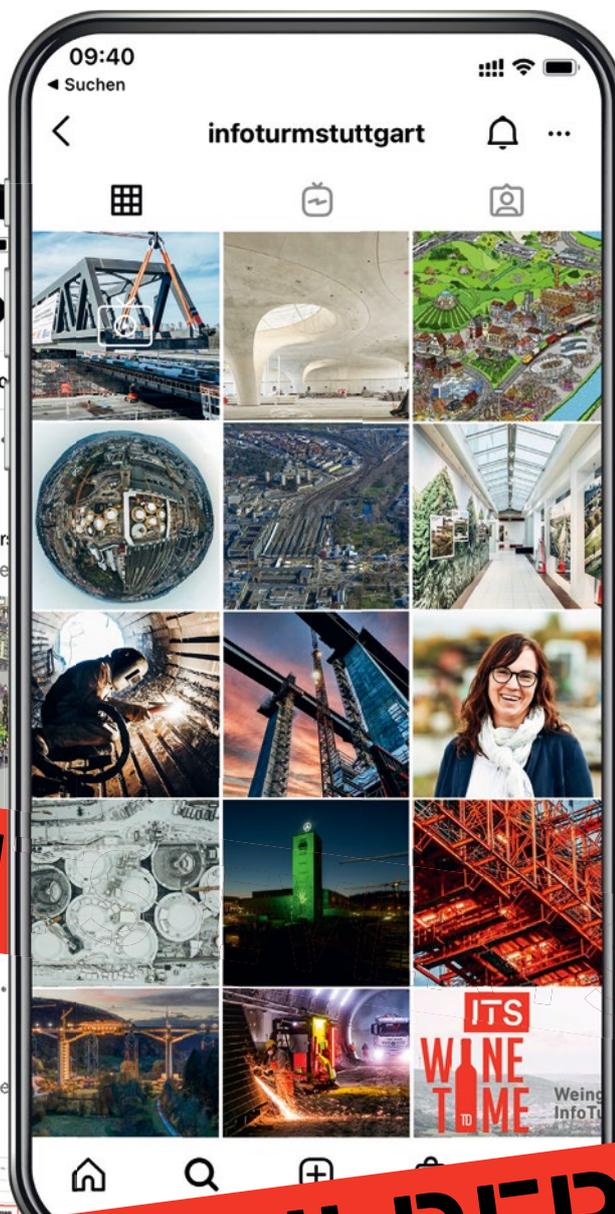
Diese Frage beschäftigt uns mit Fortschritt des Projekts zunehmend mehr. Zunächst arbeiten wir alle mit Hochdruck an der Inbetriebnahme, gleichzeitig arbeiten wir an Konzepten, um die Kolleginnen und Kollegen bei ihrer persönlichen Entwicklung nach Projektende zu unterstützen. Unser Wunsch ist es, das große Knowhow des Teams in Projekten im Bahnkonzern zu erhalten. Daran arbeiten wir schon jetzt intensiv gemeinsam mit den Interessenvertretungen.

DAS BAHNPROJEKT STUTT GART – ULM ERFAHREN UND ERLEBEN



Auch digital nehmen wir Bezug zu spannenden Themen rund um die Baustelle und Stuttgart 21. Neugierig geworden? Dann werde Teil unserer Community!

  @INFOTURMSTUTT GART



instagram.com/infoturmstuttgart/

ITS EVENTS

ITS

ITS FAKTEN ITS BILDER ITS