

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

## THEMA

# Die Faszination der superlativen Filstalbrücke

SEITE 18

**INTERVIEW** Mister S-Bahn Jürgen Wurmthaler über Stuttgart 21 **SEITE 8**

**REPORTAGE** Begegnung der besonderen Art mit dem Neckar **SEITE 24**

**PORTRÄT** Michael Pradel hat das große Ganze im Blick **SEITE 4**



## INHALT

### PORTRÄT

Der Ingenieur Michael Pradel ist zum Technik-Geschäftsführer aufgestiegen **4**

### INTERVIEW

Jürgen Wurmthaler setzt auf den Ausbau der S-Bahn in der Region **8**

### IM BILDE

**14**

### THEMA

Wie Deutschlands wohl schönste Eisenbahnbrücke Gestalt annimmt **18**

### REPORTAGE

Sensible Berührungspunkte zwischen Bahnprojekt und Neckar **24**

### NACHRUF

**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-ulm.de

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Arnim Kilgus (1, 14, 15, 16, 19, 23, 29);  
Reiner Pfisterer (2, 3, 5 – 13, 23, 25 – 28, 30); Achim Birnbaum (15);  
Jannik Walter (14); Malte Hombergs (14); Michael Deufel (15, 20, 22);  
Leonhardt, André & Partner (20); Sophia Kuisl (22); PlanB (23);  
Deutsche Bahn AG (22); Thomas Niedermüller (28); Michael Fuchs (31)

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



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

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem  
Blauen Engel ausgezeichnet

## VORWORT

**L**icht am Ende des Tunnels – das ist in buchstäblichem Sinne schon längst Realität beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, denn von insgesamt 120 Kilometern Tunnel sind mittlerweile 114 gegraben. Das geflügelte Wort vom Licht am Ende des Tunnels gilt nun auch für die Corona-Pandemie, deren größten Schrecken wir jetzt hoffentlich hinter uns gelassen haben. Deshalb freut es uns ganz besonders, dass sich Interessierte seit Anfang Juli im InfoTurmStuttgart (ITS) endlich wieder umfassend und uneingeschränkt informieren können über das für das Land Baden-Württemberg so bedeutende Infrastrukturvorhaben und für die Landeshauptstadt so wichtige Städtebauprojekt. Täglich von 9 bis 19 Uhr hat der ITS geöffnet, mittwochs lädt die Dachterrasse sogar bis 21 Uhr zu einem eindrucksvollen Blick über die Bahnhofsbaustelle ein. Kommen Sie einfach mal vorbei im ITS an Gleis 16, es lohnt sich – versprochen!

Zu sehen ist von dort aus, wie der imposante künftige Stuttgarter Hauptbahnhof Kelchstütze um Kelchstütze wächst und sich das Bahnhofsdach allmählich schließt. 16 von 28 Kelchstützen sind inzwischen betoniert, drei weitere sollen in diesem Jahr folgen. Darunter vielleicht auch bereits jener zwischen Nordausgang des Bonatzbaus, Heilbronner Straße und LBBW gelegene, um 180 Grad gedrehte Sonderkelch. Durch diesen Kelch werden nicht nur eine Rolltreppe und ein Aufzug geführt – er steht an dieser Stelle zudem auf einem Bahnsteig, der hier eine Brücke über die bestehende S-Bahn-Röhre bildet. Mehr an Ingenieurskunst ist kaum vorstellbar, live zu erleben direkt vom Bauzaun aus und gerne im Detail erläutert bei unseren Führungen, die wir jetzt auch wieder anbieten dürfen. Wie sehr Interessierte gerade dieses Angebot in den vergangenen Monaten vermisst haben, lässt sich an der enormen Zahl an Nachfragen ablesen, die Medienhäuser für limitierte Kontingente an Führungen erreichten. Die Begeisterung für das Projekt Stuttgart 21 wächst, je mehr davon zu sehen ist.

Das trifft selbstverständlich nicht nur auf den künftigen Hauptbahnhof zu. Denn Stuttgart 21 umfasst ja viel mehr: mit dem Fernbahnhof am Flughafen, dem Abstellbahnhof in Untertürkheim und der S-Bahn-Station Mitternachtstraße insgesamt vier neue Bahnhöfe, 60 Kilometer Tunnel und 44 Brücken – darunter auch die Neckarbrücke, über die Ende 2025 Fernzüge und S-Bahnen fahren werden. Bereits seit Anfang April rollen über einen unter der Brücke angehängten Steg die Radfahrer und spazieren die Fußgänger zwischen Bad Cannstatt und Rosensteinpark. Das stadtbildprägende Bauwerk nach Plänen des Stuttgarter Ingenieurbüros Schlaich Bergemann und Partner ist ein begehrtes Selfie-Motiv für Radlerinnen und Radler aus nah und fern – und übrigens



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

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

auch beleuchtet bei Nacht ein echter Hingucker. Der Neckar als schwäbischer Strom fließt darunter vor sich hin – es ist nicht die einzige Stelle, an der sich der Fluss und die neue Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm begegnen. Damit verbunden sind so manche technische Herausforderungen und ökologische Erfordernisse. So wurde beispielsweise bei Wendlingen ein Altarm als Ausgleichsmaßnahme angelegt, auf dass die Funktionsweise der Natur, in die man im Zuge der Arbeiten eingegriffen hat, wiederhergestellt wird. Eines von vielen interessanten Teilprojekten über die wir in dieser Ausgabe berichten.

**A**uch die Filstalbrücke ist ein Thema, bei dem sich eine Betrachtung aus der Nähe lohnt. Dies um so mehr, als das zentrale Bauwerk der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm seiner Fertigstellung entgegenseht. Am 14. Juli wird das letzte Stück des Brückenschlags zwischen Boßlertunnel im Westen und Steinbühlentunnel im Osten betoniert. Wir freuen uns, dieses Ereignis endlich wieder standesgemäß vor Ort und mit viel Prominenz feiern zu dürfen. In bis zu 85 Meter Höhe überspannt die 485 Meter lange Brücke das Filstal, sie ist somit die dritthöchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Über 100.000 Autos fahren auf der Autobahn A8 täglich unter der Brücke hindurch; Ende 2022 werden Reisende im ICE mit Tempo 250 in gerade mal sieben Sekunden darüber hinwegraschen. Eine zwar betonschwere, aber gleichwohl filigrane Konstruktion, die strenggenommen aus zwei Brücken besteht. Auch hier stammen die Pläne von einem weltweit renommierten Stuttgarter Ingenieurbüro: Leonhardt, Andrä und Partner haben die Filstalbrücke entworfen und geplant. Der Unternehmensgründer Fritz Leonhardt schuf übrigens einst den am 5. Februar 1956 eröffneten Stuttgarter Fernsehturm – es war der erste seiner Art weltweit. So wie der Fernsehturm seither als Stuttgart's Wahrzeichen gilt, ist die Filstalbrücke bereits heute ein Wahrzeichen für Baden-Württemberg. Wie dieses großartige Bauwerk entstanden ist, davon handelt eine lesenswerte Reportage in dieser Ausgabe.

Wenn wir am 14. Juli die Fertigstellung der Filstalbrücke feiern, werden wir einen Menschen schmerzlich vermissen, ohne den es weder diese Brücke gäbe, noch die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, noch das Projekt Stuttgart 21: Im Juni mussten wir Abschied nehmen von Professor Gerhard Heimerl, dem geistigen Vater des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. In einem Nachruf erinnern wir an einen genialen Wissenschaftler und großartigen Menschen. Wir haben Professor Gerhard Heimerl viel zu verdanken. Wir werden sein Projekt so in Betrieb nehmen, dass es ihm zur Ehre gereicht.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

---

## PORTRÄT

---

# Rudern bis zum Ziel

---

**Vor sechs Jahren kam Michael Pradel nach Stuttgart als Leiter für den Bau des künftigen Hauptbahnhofs. Jetzt ist er zum Technik-Geschäftsführer aufgestiegen und soll das gesamte Projekt zu Ende führen. Ein Machertyp, der weiß, wo er herkommt – und wo er hinwill.**

**M**an kann sich das Leben auf mancherlei Weise aneignen. Michael Pradel rudert. Er rudert auf ein Ergebnis hin, das Ziel fest im Blick. Das macht er schon lange so. Vor der Wende war er in der ehemaligen DDR ein begabter Hochleistungsruderer. Im Grunde ist er das immer noch. Seit 1. Mai rudert Pradel als neuer Technik-Geschäftsführer fürs Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Er ist auf dem letzten Abschnitt der Strecke. Sein Ziel ist klar formuliert: Ankunft 2025.

Es ist ein sonniger Morgen im Herzen der Landeshauptstadt. Michael Pradel sitzt in seinem Büro, das er von Manfred Leger übernommen hat, der ein Mentor für ihn war. Leger hat das Infrastrukturprojekt mehr als sieben Jahre lang als Geschäftsführer vorangetrieben und ist nach dem Wechsel an der Spitze noch als Senior-Experte für die Deutsche Bahn in Bayern unterwegs. „Ich habe ihm viel zu verdanken“, sagt Pradel. „Mein Vorstellungsgespräch habe ich 2015 hier in diesem Büro geführt und jetzt bin ich selbst Geschäftsführer. Manfred Leger hat dafür die Weichen gestellt.“

In seinem neuen Domizil droben in der Röpplstraße hat Pradel nicht allzu viel verändert. Die alten Baustellenbilder hängen noch an der Wand, obwohl sich das Projekt rasant verändert. „Wir kommen weg von den rohbaufixierten Arbeiten“, erklärt Michael Pradel, „und bewegen uns hin zur Eisenbahntechnik.“ In seinem neuen Job streift er seltener die Sicherheitsschuhe über. Sein Schuhwerk ist jetzt eher aus feinerem Leder. Das Parkett, auf dem er sich in der neuen Funktion tummelt, hat sich verändert. Verhandlungen mit Baufirmen und Rücksprachen mit der Politik finden gemeinhin eher in klimatisierten Büros an runden Tischen statt, an denen eckige Probleme zu lösen sind. „Ich kann nicht ganz leugnen, dass mir der Betonduft auf der Baustelle fehlt“, bekennt der neue Geschäftsführer, der 220 Mitarbeiter in seinem Team hat, mit dem er Regie führt in einer komplexen Aufführung, an der mehr als 6.000 Arbeiter und Ingenieure beteiligt sind.

**P**radel ist keiner dieser glatten Typen, die beständig am Schleier der eigenen Verklärung weben. Er ist ein Macher, einer mit Freude am Leben. Der Verkehrston ist bei ihm auf „verbindlich“ und „zuversichtlich“ gestimmt. Das ist auch den Erfahrungen geschuldet, die er gemacht hat auf vielen Baustellen. Seinen ersten Job trat er mit 25 nach dem Studium bei der Walter Bau AG in Berlin an, wo er mit einem prestigeträchtigen Projekt betraut wurde, dem Bau des Multiplexkinos „Cubix“ am Alexanderplatz. 2002 wechselte Pradel die Stelle und wurde Projektleiter bei der Ed. Züblin AG in Stuttgart – sein erster Kontakt mit der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Die ersten Monate verbrachte er in der Kalkulationsabteilung bei den Schwaben, danach





ging es nach Erfurt, wo er hinter dem Dom den Bau eines 3,5 Millionen Euro teuren Bürogebäudes betreute, was er offensichtlich gut managte. Fortan warteten größere Aufgaben auf den Ingenieur. Die Fima schickte ihn nach Holland. Züblin hatte in Zusammenarbeit mit der Walter-Bau AG und einen niederländischen Konzern den Auftrag erhalten, für eine Summe von rund 200 Millionen Euro eine neue U-Bahn-Station in Rotterdam zu bauen, verbunden mit einem zwei Kilometer langen, zweiröhren Tunnel. Das Werk war ingenieurtechnisch anspruchsvoll. Schwieriger Untergrund. Ein Meter unter Geländeoberkante stand das Wasser. Die U-Bahn-Station war zu diesem Zeitpunkt die tiefste U-Bahn-Station der Niederlande mit deutlich über 20 Meter Tiefe und hat dann zusätzlich durch die gesamte Station ein freies Lichtraumprofil. Das Werk gelang und bekam am Ende den Architekturpreis der Stadt Rotterdam, was den damaligen Projektleiter bis heute mit Stolz erfüllt.

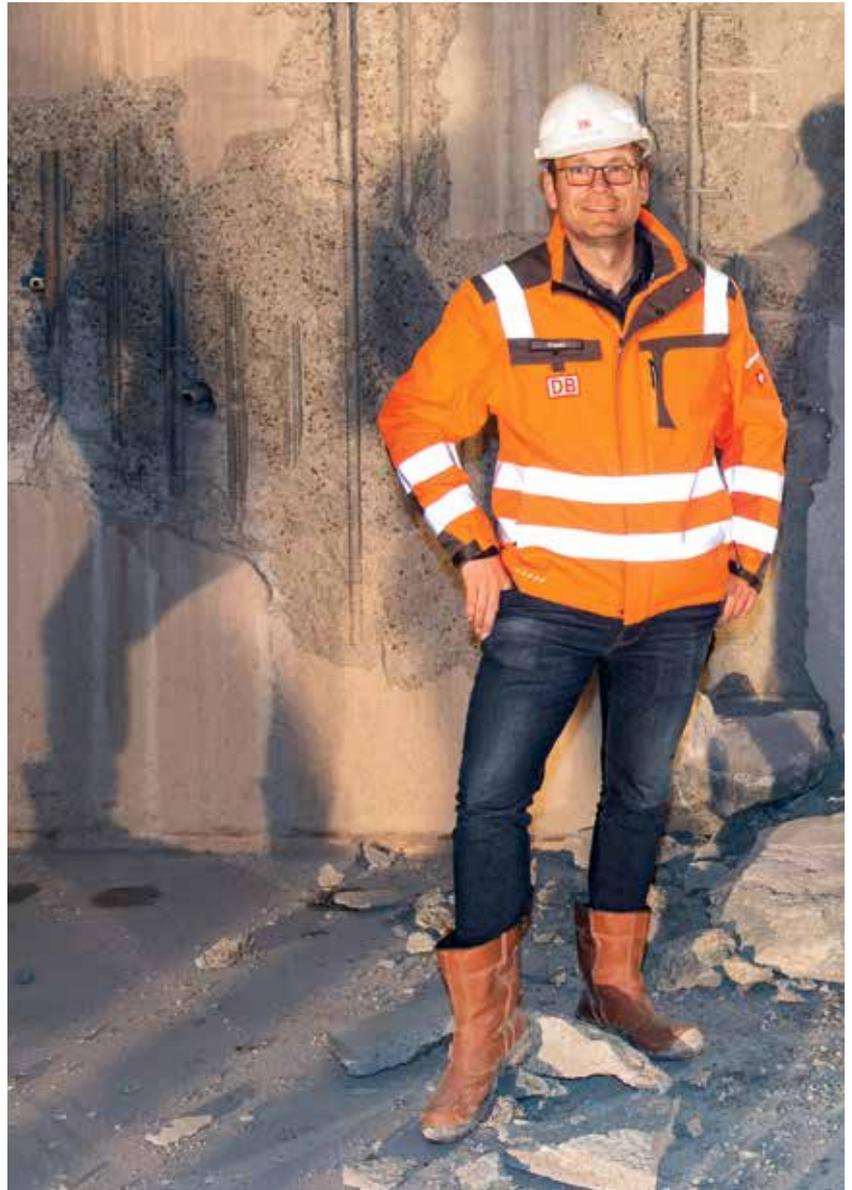
Von Rotterdam wechselte Pradel in die Bundeshauptstadt Berlin, um ein Teilstück der neuen Autobahn A 100 zu betreuen, ehe er 2015 dem Ruf der Deutschen Bahn folgte, um sein größtes Werk anzugehen, den neuen Stuttgarter Bahnknoten. 2015 startete er hier als Leiter für den Bau des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs, seit Juli 2020 leitet er die Funktion Rohbau und Ausbau für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Der Ruderer machte seinen Job wie immer – er arbeitete hart und zuverlässig für die gesetzten Ziele, was den Verantwortlichen nicht verborgen blieb. Der Ingenieur aus den eigenen Reihen wurde befördert. Jetzt ist

er neben Olaf Drescher, der weiterhin den Vorsitz der Geschäftsführung der Projektgesellschaft inne hat und auch das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart verantwortet, sowie dem Finanz- und Personal-Geschäftsführer Harald Klein der dritte in der Führungsriege der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH.

**M**ichael Pradels Stärke ist sein Gefühl für die Nähe des Fernen und die Gegenwart des noch Abwesenden. „Ich habe das große Ganze im Blick“, sagt er. Dazu gehört für ihn der Eisenflechter an den im Bau befindlichen Kelchstützen ebenso wie das rote Band, das in gut vier Jahren durchschnitten werden soll am neuen Bahnknoten in Stuttgart, der mit dem alten fast nichts mehr gemein hat. Bis dahin sind noch reichlich Prüfungen zu bestehen. Pradel erklärt das gerne mit dem Bild vom Hausbau. Wenn der Fliesenleger kommt, aber der Elektriker seine Leitungen noch nicht unter Putz hat, dann droht Ungemach. Dies sei auf den Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm die tägliche Herausforderung, nur eben wesentlich komplexer. „Die Macht des Faktischen beginnt zu wirken“, beschreibt Pradel seine Zuversicht, dass die Termine am Ende gehalten werden. Überall sei zu sehen, wohin sich das Projekt bewegt. „Es geht jetzt mehr und mehr um den ganzheitlichen Fokus“, sagt er. Noch wird betoniert und gebaut, aber es wird zugleich auch die Inbetriebnahme gesteuert. 2022 werden auf der Neubaustrecke die ersten schnellen Züge rollen, wo jetzt zuweilen Logistikzüge mit annähernd 20 Stundenkilometern über die Alb schleichen. 2025 ist im Talkessel der Stichtag. Es geht voran.

In der Asservatenkammer seines Gedächtnisses ist ihm noch so manche Versammlung präsent, in der er von aufgebrachten Anrainern im Kernerviertel als „Baumörder“ bezeichnet wurde. „Der Wind dreht sich“, glaubt Pradel zu spüren. Er verweist darauf, dass die Menschen und ihre Sorgen von seinem Team ernst genommen worden seien und dass obendrein so sämtliche Befürchtungen von Projektgegnern und Andersdenken widerlegt werden konnten. Das Grundwasser und die Quellen in der Stadt beispielsweise blieben von Unheil verschont. Und die alte, rund 15.000 Tonnen schwere Bahndirektion fiel nicht in sich zusammen, obwohl sie mit Pfählen aufgeständert regelrecht schwebte, während unter ihr gebaut wurde. Für Pradel ist dies einer dieser faszinierenden Teilschritte im großen Ganzen, in denen die ganz hohe Ingenieurkunst sichtbar wird. „Es ist beeindruckend, wie perfekt das lief“, sagt er. Es gab mancherlei Herausforderung, gewiss. Aber die Lösungen waren auch nicht zu verachten.

Manchmal muss er zu früh erlernten Tugenden greifen: Problemen aus dem Weg gehen geht nicht. Das liegt ihm im Blut, seit er als Kind in der Jugendsportschule in Berlin sozialisiert worden ist. „Die Energie, mit der ich meinen Job mache, kommt aus dem Sport“, sagt er. 1973 in Brandenburg an der Havel geboren, wuchs Pradel in der früheren DDR als hoffnungsvoller Ruderer auf. 1990 startete er in der letzten DDR-Nationalmannschaft in dieser Disziplin, ein Jahr später pflügte er für die erste gesamtdeutsche Juniorennationalmannschaft durchs Wasser. Der Sport, so erkannte er bald, war zwar seine große Leidenschaft, ernähren aber würde ihn das Hochleistungsrudern nicht. Also studierte er in Berlin und schloss 1999 als Diplom-Bauingenieur ab. Mit jedem neuen Projekt, das er erfolgreich zu Ende brachte, erwachte in ihm die Lust an der Langstrecke. Die Projekte sollten größer und bedeutender werden.



Die Familie Pradel hat inzwischen das Haus in Brandenburg verkauft und lebt in Bad Cannstatt. Die beiden Jungs sind dort bestens angekommen und auch seine Frau, Physiotherapeutin der Schwimm-Nationalmannschaft, hat in Schwaben problemlos Fuß gefasst. „Das lief für uns in Stuttgart von Anfang an wie geschnitten Brot“, sagt Michael Pradel, der abends nach dem Job gerne mal joggen geht, um den Kopf frei zu kriegen. Dabei hat er mit Kollegen einen kleinen internen Wettbewerb am Laufen. Jeder kann über eine App sehen, wie viele Kilometer der andere runterspult. Das motiviert einen wie Pradel. „Dann ziehe ich das notfalls auch nachts noch durch und laufe eine längere Runde am Neckar entlang, damit ich in der Statistik nicht ganz so alt aussehe.“

Am nächsten Morgen wieder früh aufzustehen und mit Muskelkater ins Büro zu gehen, macht ihm nichts

aus. Er arbeite gerne mit einem tollen Team, merkt er an, und auch mit den beiden Kollegen in der Geschäftsführung verstehe er sich bestens. „Olaf Drescher und ich, wir haben uns gesucht und gefunden“, sagt Pradel. „Der Mann bringt ein unvorstellbares Fachwissen mit. Ich habe einen Riesenrespekt davor, was der alles im Kopf hat.“ So etwas kitzelt einen wie Pradel an den Rezeptoren des Eigenantriebs. Auch wenn die Baustellenbesuche seltener würden und noch so manche knifflige Aufgabe ihrer Lösung harre, gehe er jeden Tag gerne ins Büro. Für ihn kann es nicht schnell genug voran gehen. Deshalb rudert der Ingenieur Michael Pradel beruflich nach Kräften fürs Projekt. „Wenn ich an das Ziel denke, an den ersten Zug, der hier in Stuttgart in den neuen Bahnhof einfährt“, sagt er leise zum Abschied, „dann erfüllt mich das einfach nur mit purer Freude.“ Mehr Motivation braucht er nicht. [www.be-zug.de/pradel](http://www.be-zug.de/pradel)

Ihm fehle in seiner neuen Funktion ein wenig der „Betonduft“ der Baustellen, sagt Michael Pradel

---

## INTERVIEW

---

# „30 Prozent mehr Fahrgäste“

---

**Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 beginnt auch für die S-Bahn eine neue Ära. „Dieses Projekt bringt viele Vorteile und Chancen mit sich“, sagt Nahverkehrsexperte Jürgen Wurmthaler, der beim Verband Region Stuttgart den Bereich Wirtschaft und Infrastruktur verantwortet.**

**Herr Dr. Wurmthaler, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr sind seit Beginn der Corona-Pandemie Anfang vergangenen Jahres dramatisch eingebrochen. Wo steht die S-Bahn heute, wie ist die aktuelle Situation?**

**Jürgen Wurmthaler:** Ich denke, dass wir die ganze Situation von zwei Seiten betrachten müssen. Natürlich stellt uns der weltweite Ausbruch der Corona-Pandemie vor sehr große Herausforderungen, mit denen man umgehen muss. Wie viele andere Bereiche wurde auch der gesamte ÖPNV hart getroffen von der Krise. Alleine bei der S-Bahn haben sich die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Normalbetrieb ungefähr halbiert. Das ist natürlich ein herber Einschnitt. Aktuell steigen die Zahlen wie schon im vergangenen Sommer aber wieder etwas an und wir hoffen sehr, dass die Impfungen Wirkung zeigen und wir aus dieser Delle wieder herauskommen.

**Und die andere Seite?**

**Jürgen Wurmthaler:** Andererseits konnten wir die Situation in den vergangenen Monaten nutzen, um die S-Bahn noch besser aufzustellen. Wir erwarten beispielsweise neue und moderne Fahrzeuge, haben zudem auch ein Redesign beschlossen, mit Stuttgart 21 geht es voran und auch sonst sind die Weichen gestellt worden, um in Zukunft noch mehr leisten zu können.

**Wie lange wird es Ihrer Einschätzung nach dauern, das Niveau der Vor-Corona-Zeit zu erreichen?**

**Jürgen Wurmthaler:** Mit solchen Prognosen bin ich sehr vorsichtig, aber wir werden uns vermutlich etwas in Geduld üben und auch verschiedene Entwicklungen abwarten müssen. Es zeichnet sich ja ab, dass die Corona-Zeit in verschiedenen Bereichen dauerhaft in der Gesellschaft nachwirken wird.

**Stichwort Homeoffice?**

**Jürgen Wurmthaler:** Ja. Da müssen wir einfach sehen, wie sich die Unternehmen und Arbeitnehmer langfristig verhalten werden. Sicherlich wird es künftig mehr Videokonferenzen als früher geben, anstatt sich immer irgendwo vor Ort in einem Besprechungsraum zu treffen. Andererseits geht der Trend derzeit auch zu einem Rollback. Viele Menschen wollen wieder zurück ins Büro, in die gewohnte Atmosphäre mit den Kollegen und sich direkt austauschen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass die Fahrgastzahlen kontinuierlich steigen werden – auch wenn es vielleicht etwas dauert.

**Also wird die S-Bahn auch künftig der wichtigste Träger des Nahverkehrs in der Region Stuttgart bleiben?**

**Jürgen Wurmthaler:** Auf jeden Fall. Die S-Bahn ist ohne jeden Zweifel das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in der Region Stuttgart und wir haben auch künftig den Anspruch und die Aufgabe, für alle Pendler und Berufsgruppen ein attraktives Angebot zu machen.





Das Netz umfasst derzeit 200 Kilometer und mehr als 80 Haltestellen, die bedient werden. Dazu ist die S-Bahn verknüpft mit einem dichten Netz an Bussen und Stadtbahnen sowie zahlreichen Regional- und Nebenbahnen wie beispielsweise der Schönbuchbahn, der Tälesbahn oder der Strohgäubahn. Die S-Bahn erschließt so das gesamte große Umfeld der Region. Aber auch im Stadtgebiet selbst ist die S-Bahn oft die bessere Alternative. Das merkt man beispielsweise, wenn man von Bad Cannstatt zum Stuttgarter Hauptbahnhof will. Da ist man mit der S-Bahn wesentlich schneller am Ziel als mit der Stadtbahn oder dem Bus.

**Der neue Durchgangsbahnhof von Stuttgart 21 nimmt immer mehr Gestalt an. Welche Vorteile ergeben sich durch das Projekt für die S-Bahn?**

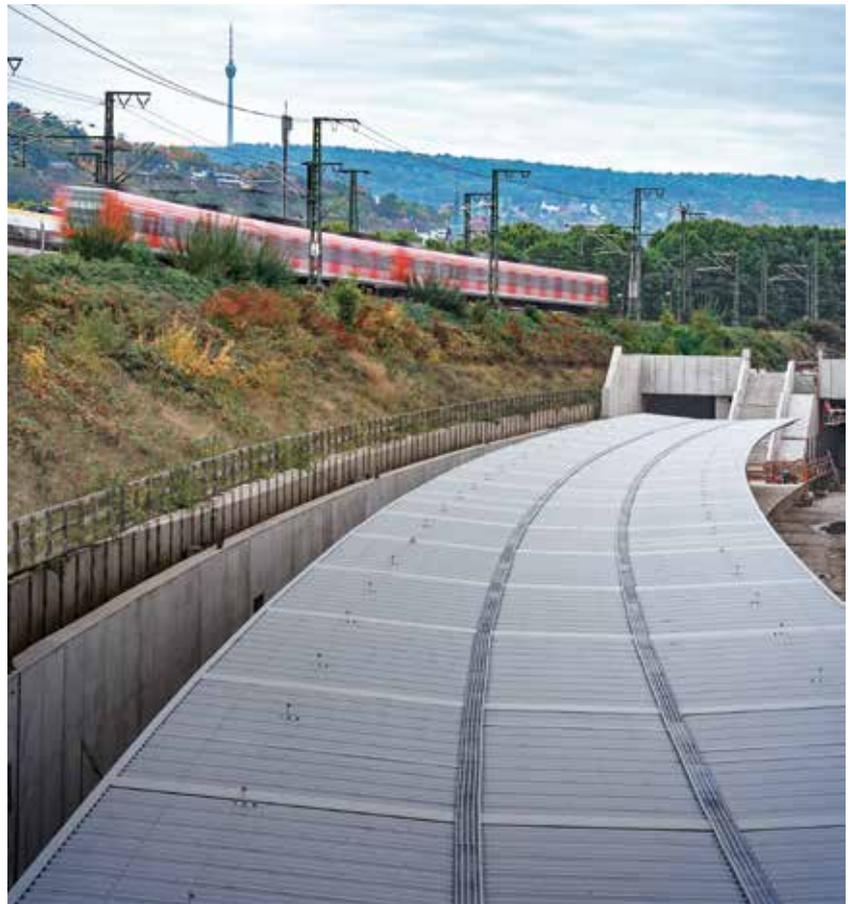
**Jürgen Wurmthaler:** Ich sehe eine ganze Reihe an Vorteilen, die sich unmittelbar durch das Projekt oder als Folge davon ergeben, als Chance wenn man so will. Einer der wichtigsten direkten Vorteile ist sicher die Haltestelle Mittnachtstraße, mit der eine neue Ära beginnen wird. Die neue Station in zentraler Innenstadtlage wird zu einer deutlichen Entzerrung der bisherigen Umsteigesituation führen, weil die Linien aus dem Norden und dem Süden bereits dort zusammenkommen. Bisher läuft der Großteil des Verkehrs über den Hauptbahnhof und auf den Zulaufstrecken knirscht es immer wieder ganz gehörig. Diese Strecken und auch der Hauptbahnhof selbst werden durch die neue Station sehr stark entlastet, weil sich die Pendlerströme anders verteilen werden.

**Das ist vermutlich nicht der einzige Pluspunkt?**

**Jürgen Wurmthaler:** Gleichzeitig kommen im Zuge von S 21 neue Angebote wie die Metropolexpresslinien des Landes dazu, mit denen Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland schneller nach Stuttgart fahren können. Das Land ist gerade dabei, das endgültige Fahrplan-konzept mit der Bahn abzustimmen. Auch das entlastet die Stammstrecke, weil Züge künftig durchfahren können. Es wird möglich sein, von neuem Hauptbahnhof zur Messe zu fahren und von dort weiter nach Nürtingen – bis zu diesem Ziel werden wir die S-Bahn nämlich verlängern. Und wir denken beispielsweise auch an eine Fortführung zweier Linien von der Haltestelle Schwabstraße nach Vaihingen oder nach Böblingen und Ehningen. All das sind deutliche Verbesserungen, die den ÖPNV stärken und eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrswende sind, die unbedingt notwendig ist und auch umwelt- und klimapolitisch gefordert wird. Da sind wir dann bei den angesprochenen Chancen.

**Welche Rolle spielt für das gesamte System die Einführung der digitalen Signaltechnik ETCS?**

**Jürgen Wurmthaler:** Eine sehr große! Diese Technologie eröffnet uns nicht nur die Möglichkeit, die Kapazitäten



signifikant zu steigern, sie bringt auch enorme Vorteile für die gesamte Region in Sachen Qualität, Stabilität und Flexibilität. Auch das ist eine der großen Chancen, die sich als Folge von Stuttgart 21 für uns auftun. Diese Möglichkeit haben wir für die S-Bahn genutzt, wir profitieren also von der Digitalisierung der Stellwerktechnik des Stuttgarter Bahnhofs und der Stammstrecke.

**Was bedeutet das konkret für die Leistungsfähigkeit der S-Bahn im Vergleich zu heute?**

**Jürgen Wurmthaler:** Die Verbesserungen werden sich schrittweise dahingehend auswirken, dass wir immer mehr S-Bahnen auf der Stammstrecke fahren lassen können. Aktuell können wir auf der Stammstrecke mit zweieinhalb Minuten Abstand fahren, das heißt insgesamt 24 Züge pro Stunde und Richtung, mehr geht einfach nicht. Das heißt auch, dass wir den 15-Minuten-Takt nicht weiter verkürzen können.

**Und was ist die Zielmarke?**

**Jürgen Wurmthaler:** Unser Ziel ist, dass mit Hilfe der neuen Technologie künftig zunächst 30 Züge und langfristig sogar insgesamt 36 Züge fahren können. Das bedeutet letztlich eine enorme Kapazitätssteigerung, mit der wir auch den künftigen Bedarf an Mobilität in der Region Stuttgart gut abdecken können.

Mit der neuen Haltestelle Mittnachtstraße beginnt eine neue Ära für die S-Bahn.



**Überall werden Visionen entworfen, wie die Mobilität der Zukunft innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen aussehen kann. Reicht es da, nur auf Wachstum zu setzen?**

**Jürgen Wurmthaler:** Das machen wir ja nicht. Ich finde, dass wir zunächst einmal unseren Blick für das Positive schärfen sollten. Wir haben in der Vergangenheit bereits sehr viel erreicht, gerade bei der S-Bahn, die zwischen 2010 und 2019 rund 30 Prozent mehr Fahrgäste verzeichnen konnte. Das ist ein ganz enormer Zuwachs, den wir auch in anderen Bereichen haben. Wir sind insgesamt auf einem sehr guten Weg, dürfen uns aber keinesfalls auf dem Erreichten ausruhen.

**Stillstand bedeutet Rückschritt – gilt das nicht auch für die Mobilität in der Region um die Landeshauptstadt?**

**Jürgen Wurmthaler:** Kaum ein Bereich wird sich künftig so stark wandeln wie die Mobilität. Ein Trend ist die Digitalisierung, ein anderer die zunehmende Verschmelzung von Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Wir müssen mit der Zeit gehen und uns klare Ziele stecken. Fakt ist aber: Wir agieren aus einer guten Ausgangslage heraus. Das große Problem, mit dem viele Ballungszentren zu kämpfen haben, ist die limitierte Infrastruktur. In Stuttgart gibt es lediglich eine Stammstrecke, auf der alle Linien zusammenkommen. Gleichzeitig müssen wir auch noch mit rund 50 Prozent Mischverkehrsanteil auf den Strecken zurechtkommen, dazu haben wir teilweise eingleisige Streckenabschnitte. All diese Umstände wirken sich letztlich nicht gerade förderlich auf die Wachstumsmöglichkeiten aus. Daher war es enorm wichtig und richtig, auf das European Train Control System ETCS zu setzen, also auf digitale Technik, die eine Ausweitung des Verkehrsangebots ermöglicht.

**Wie sieht der Zeitplan aus?**

**Jürgen Wurmthaler:** Die Ausschreibung ist erfolgt und die vorbereitenden Arbeiten laufen, es geht also schon an die Umsetzung. Bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2025 sollen im Knoten Stuttgart rund 125 Streckenkilometer mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet sein, für die S-Bahn vor allem auf der Stuttgarter Stammstrecke sowie nach Böblingen und Filderstadt. Bis 2030 werden dann die restlichen S-Bahn-Strecken bis zu den Endhaltestellen folgen. Die Fahrt in die Zukunft hat also schon begonnen, wenn Sie so wollen. Stuttgart 21, das muss man einfach so sagen, stärkt insgesamt den öffentlichen Verkehr. Schon jetzt wohnen viele Menschen in Mannheim und arbeiten in Stuttgart – oder umgekehrt. Im Zuge der Fahrzeitverkürzungen und besseren Anbindung werden diese Pendlerbewegungen beispielsweise in Richtung Ulm und anderer Orte zunehmen. Wir rücken ein ganzes Stück näher zusammen und wir werden in Zukunft auch noch ein gutes Stück mobiler werden. Auch deshalb ist es wichtig, die S-Bahn auf Wachstumskurs zu halten und zukunftsfähig zu machen.

### Welche Investitionen gehen für den Verband damit einher?

**Jürgen Wurmthaler:** Um sich all die genannten Vorteile sichern zu können, wird der Verband als Träger der S-Bahn in der Tat enorm investieren müssen. Wir beschaffen unter anderem 58 zusätzliche Fahrzeuge, bei deren Finanzierung wir den Löwenanteil tragen müssen. Zwei Züge übernimmt DB Regio, die auch für die Ausstattung mit ETCS und die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge zuständig ist. Wir haben gleichzeitig ja auch ein Redesign der S-Bahnen beschlossen, das nicht nur an der neuen Lackierung zu erkennen ist. Es geht dabei insbesondere auch darum, Komfort und Service für die Fahrgäste zu verbessern. So wird es beispielsweise neue Innenelemente und größere Abteile geben, in denen etwa Menschen mit Mobilitätseinschränkung mehr Platz haben und auch Fahrräder besser transportiert werden können. Insgesamt beläuft sich das Investitionsvolumen für die Fahrzeuge auf rund 420 Millionen Euro.

**Viel Geld könnten auch die zusätzlichen Maßnahmen kosten, auf die sich Grüne und CDU bei ihren Koalitionsverhandlungen geeinigt haben. Unter anderem wurde dabei wieder eine sogenannte Ergänzungsstation im Talkessel ins Gespräch gebracht. Was halten Sie von dieser Idee?**

**Jürgen Wurmthaler:** Für den Betrieb der S-Bahn sehe ich keinen Bedarf für eine solche Ergänzungsstation, das sage ich in aller Klarheit. Mit der neuen Haltestelle Mitternachtstraße in zentraler Innenstadtlage und der Kapazitätssteigerung, die mit der Einführung der digitalen Leit- und Sicherungstechnik möglich sein wird, ist der absehbare verkehrliche Bedarf für die Zukunft absolut abgedeckt. Da könnte ich mir sinnvollere Ergänzungen vorstellen als eine weitere Station.

### Die da wären?

**Jürgen Wurmthaler:** Viel vordringlicher als ein weiterer Bahnhof im Zentrum wäre, das leidige Thema Zulaufstrecken konsequent anzugehen. Am offensichtlichsten wird das Problem am Beispiel der viel diskutierten Gäubahn. Auf der Strecke zwischen Böblingen und Herrenberg ist es nicht möglich, zu jeder Zeit im 15-Minuten-Takt zu fahren, weil es sonst zu Trassenkonflikten mit dem übrigen Zugverkehr kommen würde. Der Gäubahntunnel, über den auch diskutiert wird, wäre daher eine sehr interessante Option für die S-Bahn, weil sie die bisherige Strecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen dann alleine befahren kann. Die Regionalversammlung hat daher schon im vergangenen Jahr beschlossen, die Umsetzung des Gäubahntunnels zu unterstützen. Gleiches gilt im übrigen auch für die Umsetzung der sogenannten P-Option.

### Welcher Effekt wäre mit dieser Option verbunden?

**Jürgen Wurmthaler:** Die besagte P-Option wurde entwickelt, um den Zulauf aus dem Norden zu verbessern,



### Zur Person

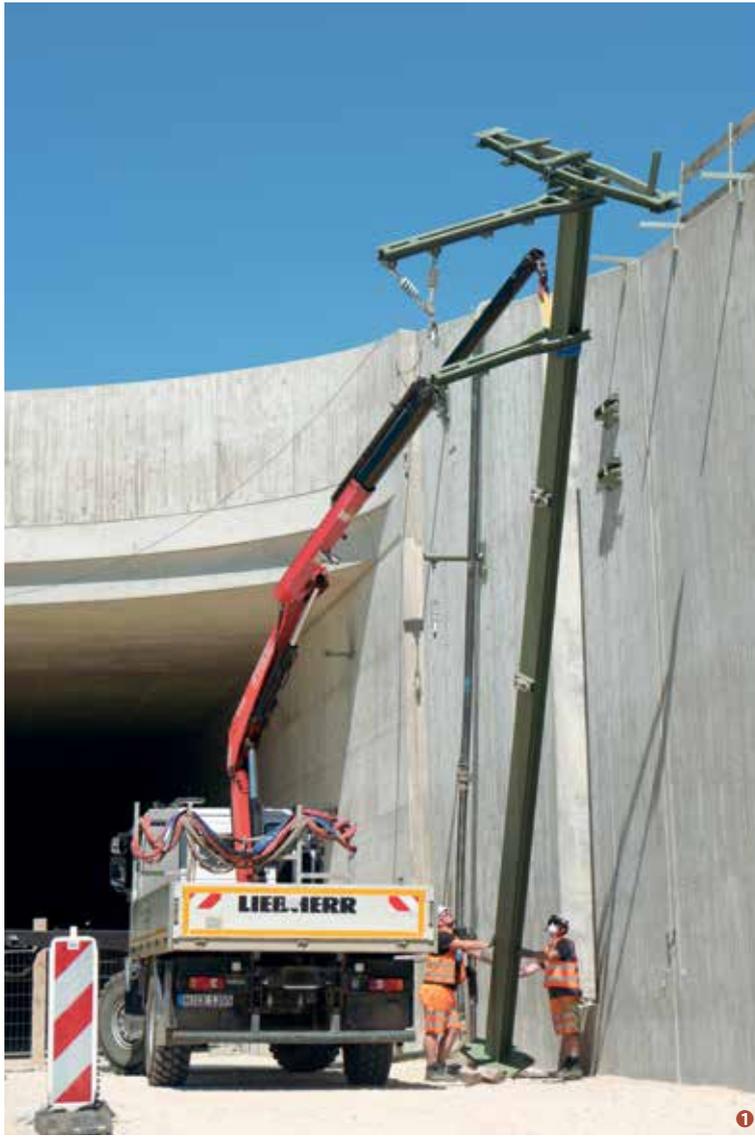
Jürgen Wurmthaler ist Leitender Direktor beim Verband Region Stuttgart für die Bereiche Wirtschaft und Infrastruktur. Der 58 Jahre alte Bauingenieur arbeitet seit dessen Gründung 1994 beim Regionalverband, zunächst als Referent, seit 2002 als Leitender Direktor. In seinen Zuständigkeitsbereich fallen die Verkehrswirtschaft, also die S-Bahn-Finanzierung sowie der öffentliche Personennahverkehr (S-Bahn-Ausbau, Park- und Ride, Expressbus), regionales Verkehrsmanagement (Mobilitätspunkte und Mobilitätsplattform), außerdem Wirtschaftsförderung und Abfallwirtschaft. In diesen Bereichen sind insgesamt 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Der engagierte Einsatz von Dr. Jürgen Wurmthaler, speziell bei Fragen der Verkehrsfinanzierung, hat die Position der Region als Akteur im Öffentlichen Personennahverkehr nach Auffassung vieler Wegbegleiter aus der Politik nicht nur gefestigt, sondern auch erhebliche Kosteneinsparungen bewirkt.

der künftig am stärksten belasteten Zulaufstrecke. Die Idee dabei ist, dass ein drittes und viertes Gleis aus Richtung Feuerbach/Zuffenhausen in den Tunnel Bad Cannstatt – dem zukünftig am wenigsten belasteten Zulauf – eingefädelt wird. Um das zu ermöglichen, müsste die nicht mehr benötigte Fernbahn-Röhre des Pragtunnels reaktiviert und ausgebaut werden. Einen solchen Entlastungseffekt wünschen wir uns letztlich auch für die Remsbahn und die Murrbahn. Auch dort knirscht es an manchen Stellen noch gehörig.

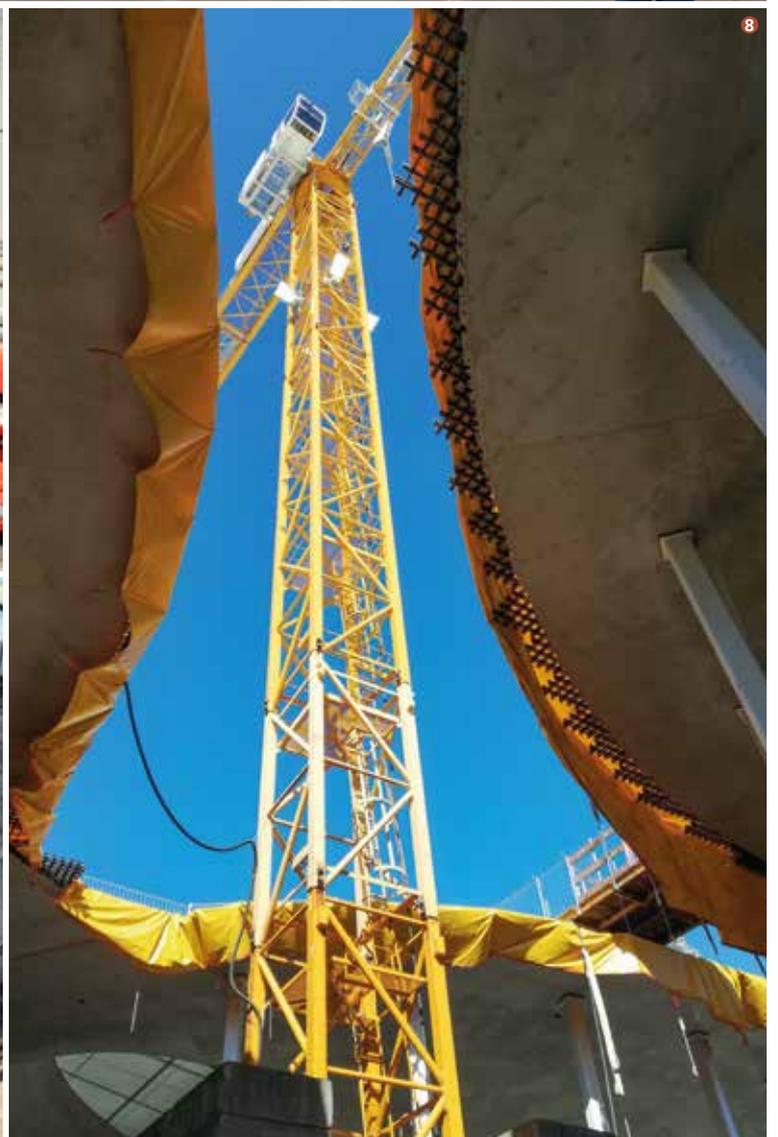
### Ist das als Appell an die Politik zu verstehen?

**Jürgen Wurmthaler:** Das ist es durchaus. Es gibt viele Ansätze, die verfolgt werden können und der Verband Region Stuttgart bringt sich ein, wo immer es möglich ist. Es wird aber nichts vom Himmel fallen, man muss die Maßnahmen beschließen und umsetzen. Und das möglichst schnell. Denn wenn es uns nicht gelingt, mehr Züge über die Zulaufstrecken zu bringen, nutzen zusätzliche Bahnsteige im Zentrum gar nichts.

# IM BILDE



- ❶ Aufstellung des ersten S21-Oberleitungsmastes bei Denkendorf  
 ❷ Neue Eisenbahnbrücke, Anschlussstelle Wendlingen  
 ❸ Arbeiter im Boßlertunnel  
 ❹ Eisenbahnbrücken über die L1250  
 ❺ Roboterhund Sam vermisst die Baustellen  
 ❻ Schacht für den Fernbahnhof/Flughafen  
 ❼ Baustelle im Bonatzbau  
 ❽ Baustelle Hauptbahnhof  
 ❾ Portal Boßlertunnel (Filstal)



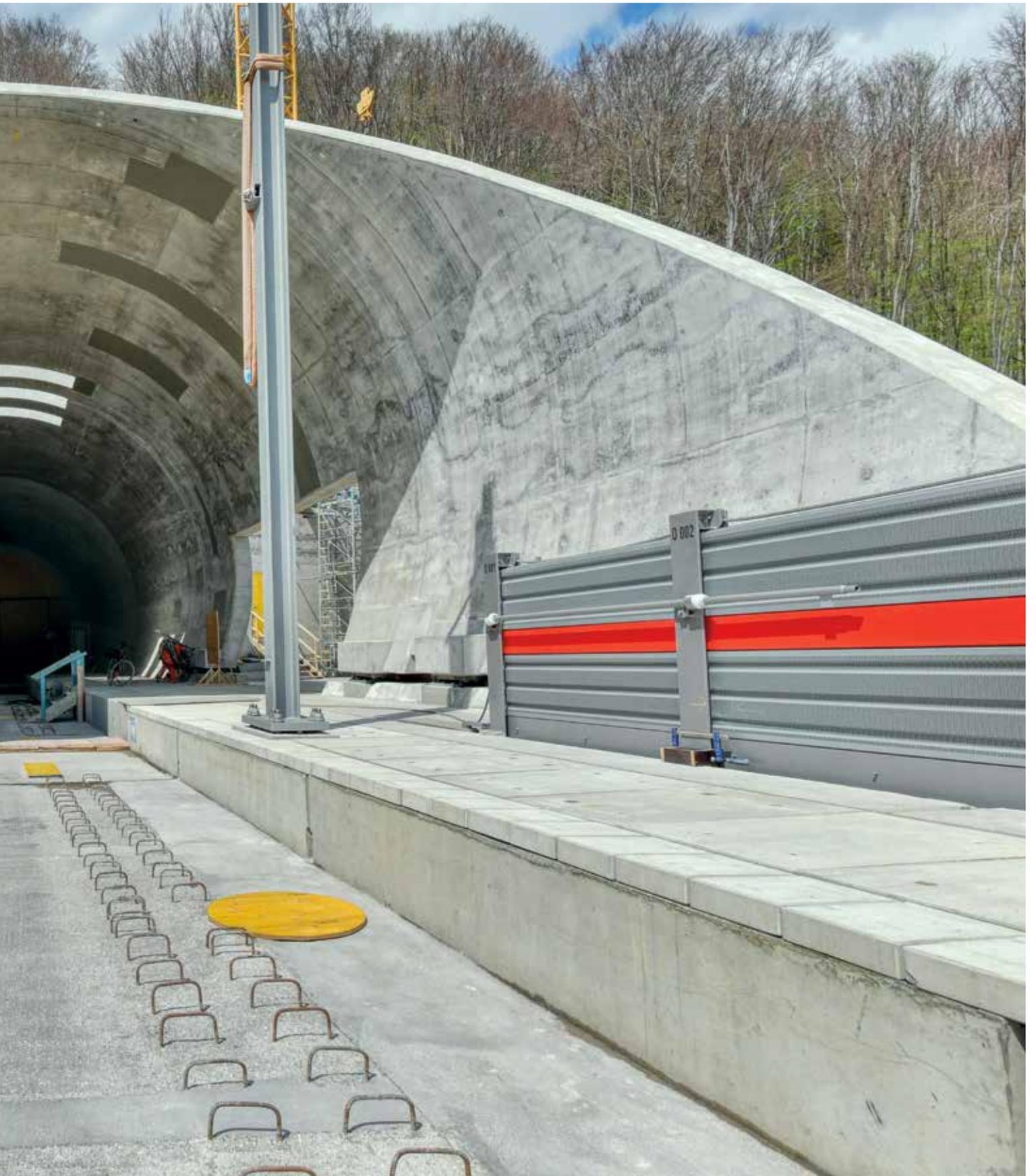
---

**IM BILDE**

---

9





---

## THEMA

---

# Finale über der Fils

---

**Baden-Württemberg besitzt ein weiteres Wahrzeichen: die Filstalbrücke. Beide Elemente des Viadukts überspannen jetzt vollständig den Talgrund. Ende 2022 überwinden hier erste Züge im Regelbetrieb den Alaufstieg. Wie entsteht die wohl schönste Eisenbahnbrücke Deutschlands?**

Viele werden sich an früher erinnern: Eine Brücke zu bauen war für kleine Baumeister ein Kinderspiel. Ein paar klobige Holzklötze in Reih und Glied auf dem Boden des Kinderzimmers platziert, etwas längere, flachere Teile daraufgelegt – fertig war das Miniaturviadukt. Allerdings brauchte es schon im Kleinen ein gewisses Gespür für statische Zusammenhänge, damit so ein Spielzeugbrücke hielt.

Was im Kleinen intuitiv immer noch mit links funktioniert, verlangt im Großen das ganze Können des Ingenieurs – und darüber hinaus. Beispielweise im Filstal im Landkreis Göppingen zwischen der Gemeinde Mülhausen im Täle und dem malerischen Städtchen Wiesensteig. Für die Fahrt im ICE-Tempo von Stuttgart nach Ulm (oder in umgekehrter Richtung) gilt es hier den markanten und zugleich idyllischen Geländeeinschnitt am Albtrauf zu überwinden. Die bis zu 85 Meter hohe Filstalbrücke, die hier entsteht, bildet mit ihren 485 Metern Länge zwar nur einen Bruchteil der rund 100 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen der baden-württembergischen Landeshauptstadt und der früheren Freien Reichsstadt an der Donau. Sie ist aber ein elementarer Abschnitt jener Trasse, die sich bei der Suche nach der geographisch idealen Verbindung Ende der 1980er Jahre allmählich als sinnvollste Variante herauszukristallisieren begann.

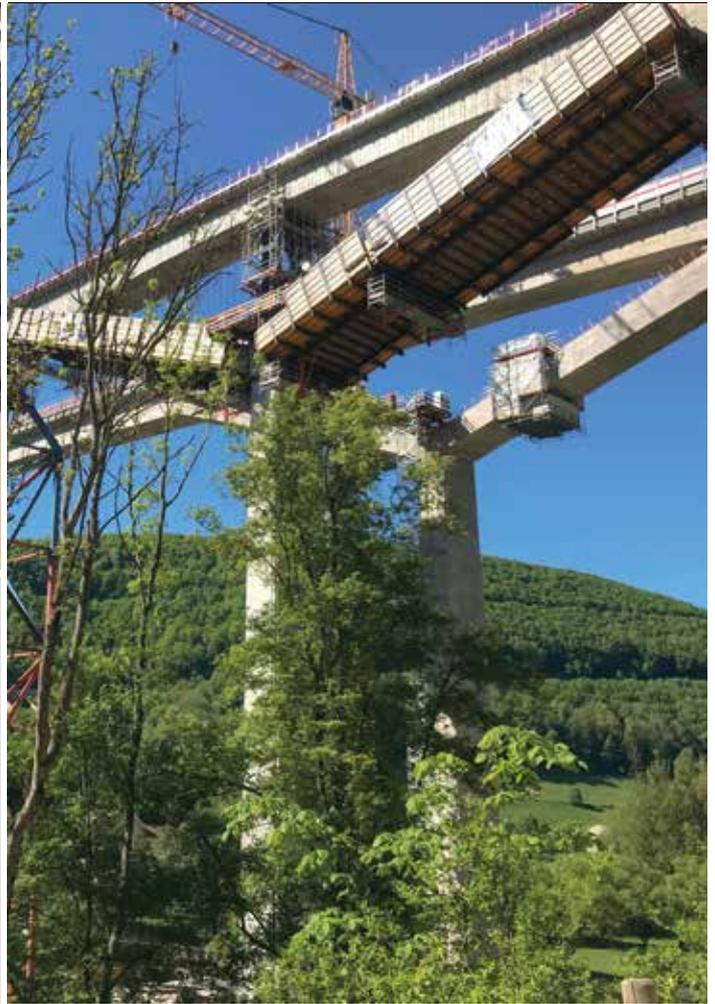
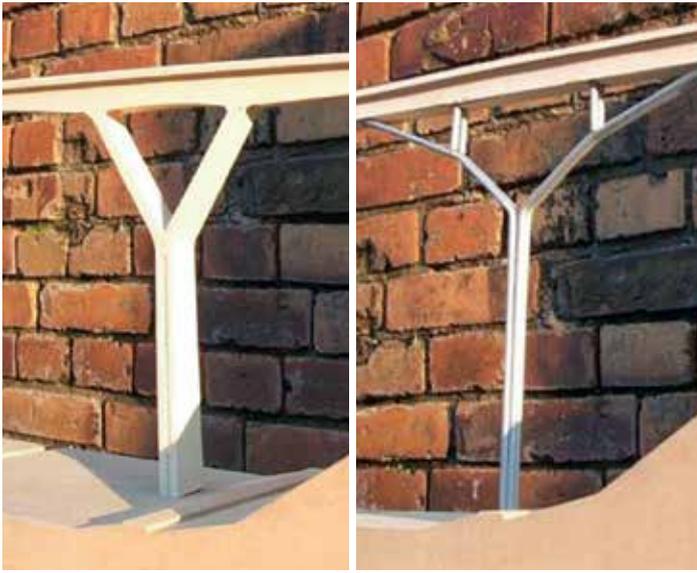
### Die Strecke

Die Gleichung ist denkbar einfach: ohne Professor Gerhard Heimerl keine Hochgeschwindigkeitsstrecke meist entlang der Autobahn – und damit auch keine Filstalbrücke. „Diese Trasse ist mein Kind“, sagte der vor Kurzem verstorbene renommierte Verkehrswissenschaftler einmal nicht ohne Stolz. Der nie zu Übertreibungen neigende Professor traf mit diesem Satz jedoch genau den Kern der damaligen Debatte um den besten Schienenweg über die Schwäbische Alb. Am 2. Juli 1990 dann sprach sich der Vorstand der Deutschen Bahn schließlich für die sogenannte H-Trasse aus.

Im Zuge dessen fiel in den folgenden Jahren auf verschiedenen politischen Ebenen die Entscheidung zu Gunsten von Heimerls Vorschlag: Die nach ihm benannte H-Trasse hatte als kürzester und schnellster Weg zwischen den beiden schwäbischen Großstädten nach und nach alle überzeugt. Das Filstal auf einer Brücke zu überqueren anstatt es zu umfahren war dabei eine maßgebliche Komponente dieser Trasse, die an dieser Stelle eine Besonderheit aufweist: Die Filstalbrücke verbindet unmittelbar die Portale des Boßlertunnels und des Steinbühlentunnels. Tunnel–Brücke–Tunnel, eine alles andere als alltägliche Kombination für Bahnstrecken, nicht nur in Deutschland.



Das Filstal im Wandel der Zeit: ohne Brücke im Sommer 2014, auf halber Strecke mit dem südlichen Brückenelement im Herbst 2019 und mit beiden Teilbrücken fast drüben im April 2021 (von oben).



„Die Y-Pfeiler haben sich als beste Lösung herausgestellt.“

**Projektleiter bei LAP  
Marc Schumm, 56**

Aus den Stützenvarianten (oben) entstanden im Entwurfsprozess die eleganten Y-förmigen Pfeilern, wie sie sich heute ins Filstal einfügen.

## Die Idee

Die Idee zur Form der Filstalbrücke mit ihren markanten Y-Pfeilern ist in Stuttgart geboren: im Büro Leonhardt, Andrä & Partner. Dessen Gründer Fritz Leonhardt (1909 – 1999) galt als einer der genialsten Baumeister seiner Zeit, sein Buch „Brücken“ gilt bis heute als das Standardwerk für innovativen Brückenbau. „Hören Sie mit dem Normengeschwätz auf, die Norm bin ich“, ist ein von Leonhardt überlieferter Satz, mit dem er einst einen jungen Mitarbeiter im Disput über bautechnische Regeln in die Schranken gewiesen haben soll. Zwar wird die Filstalbrücke selbstredend alle Normen und technischen Anforderungen an ein Eisenbahnviadukt im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn erfüllen, doch entspricht sie nicht jenen Standardbrücken, wie sie die Rahmenplanung der Deutschen Bahn vorsieht. Allein wegen des sensiblen Umfelds im Filstal bedurfte es einer Lösung, bei der sich das Brückenbauwerk schonend in die weitgehend naturbelassene Landschaft einfügt – abseits der gängigen Form von Bahnbrücken mit ihren Regelstützweiten

von 40 bis 45 Metern, die mit wuchtigen Pfeilern das Landschaftsbild beeinträchtigen. Marc Schumm arbeitet als Bauingenieur bei Leonhardt, Andrä & Partner (LAP), er war an den Planungen zur Filstalbrücke maßgebend und seit deren Anfängen im Jahr 2000 beteiligt. „Zunächst saßen wir tatsächlich vor einem weißen Blatt Papier und haben verschiedene Brückenvarianten aufgezeichnet und gegenübergestellt“, sagt Schumm.

Bogenbrücke, Trogbrücke, Rahmenbrücke – das Team bei LAP hat in einem umfangreichen Planungsprozess verschiedene Konstruktionsformen untersucht und erste statische Berechnungen erstellt, um die technische Machbarkeit belegen zu können. Die neue Brücke musste robust genug sein, um die hohen Lasten aus dem Zugverkehr dauerhaft aufnehmen zu können, sollte sich dabei aber harmonisch in die Landschaft einfügen. Trotz ausgesetzter Topografie sollte sie in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen baubar sein und später mit vergleichsweise geringem Wartungsaufwand betrieben werden können. Eine weitere Bedingung war, neben der Forderung, das Tal nicht mit Pfeilern

zuzustellen, dem dort bestehenden Wasserschutzgebiet Rechnung zu tragen. Letzteres verlangte, größere Stützenabstände als die bis zu 45 Meter Bahnstandard. „Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich als beste Lösung die Variante mit den Y-förmigen Pfeilern herausgestellt“, sagt Marc Schumm. Der Entwurf sah ein schlankes und filigranes Bauwerk mit zwei Hauptpfeilern im Abstand von 150 Metern vor, was die Transparenz des Talquerschnitts deutlich erhöht hat.

Die fertigen Pläne wurden im Jahr 2008 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht und von diesem drei Jahre später genehmigt. Doch ihre endgültige Form besaß die Filstalbrücke damit noch nicht. Ein von Hartmut Mehdorn, dem früheren Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, initiiertes Brückenbeirat hat das Ergebnis noch einmal begutachtet. Das mit viel Fachkompetenz ausgestattete Beratergremium sollte nach dem Willen Mehdorns den Weg zu ansehnlicheren Eisenbahnbrücken ebnen. Im Fall des ohnehin schon außergewöhnlichen Filstalbrückenentwurfs nahm der Beirat noch eine Art Feinschliff vor: Die schrägen Streben der Y-Pfeiler verlaufen nun flacher und verleihen dem Viadukt zusätzlich Eleganz und Dynamik.

## Die Details

Die Filstalbrücke besteht – bei Standardbahnbrücken unüblich – aus zwei voneinander unabhängigen eingleisigen Elementen. Das ist dem Umstand geschuldet, dass sich aus Laiensicht betrachtet die Regelwerke für Eisenbahntunnel und für Eisenbahnbrücken eigentlich widersprechen. Aus Sicherheitsgründen darf in einem Tunnel heutzutage nur ein Gleis verlaufen, bei einer zweigleisigen Strecke braucht es daher zwei Röhren im Abstand von, auch das eine Vorgabe, mindestens 30 Metern. Bei zweigleisigen Strecken schreibt das Regelwerk wiederum zweigleisige Brücken vor. Um wiederum diese Vorgabe erfüllen zu können, hätten die Gleise links und rechts des Filstals im Berg zusammengeführt werden müssen. Zu teuer, zu aufwendig, also zwei Brücken. Das ist nicht die einzige Abweichung von der Norm. Ein weiteres besonderes Detail stellt die sogenannte semiintegrale Bauweise der beiden Filstalbrückenelemente dar. Semiintegral heißt: Die Stützen und der jeweils als Hohlkasten ausgebildete Überbau sind monolithisch, also fest miteinander verbunden. Sie bilden eine fugenlose Einheit aus Stahl und Beton. Im Gegensatz dazu befinden sich auf herkömmlichen Brückenpfeilern in der Regel Lager, auf denen sich der mit Fugen versehene Überbau bewegen kann. Auf diese Weise lässt sich vermeiden, dass der Beton unter Belastung reißt. Doch Brückenaufleger verschleifen und müssen nach einer gewissen Zeit ausgetauscht werden, was in 85 Metern Höhe sehr umständlich wäre.

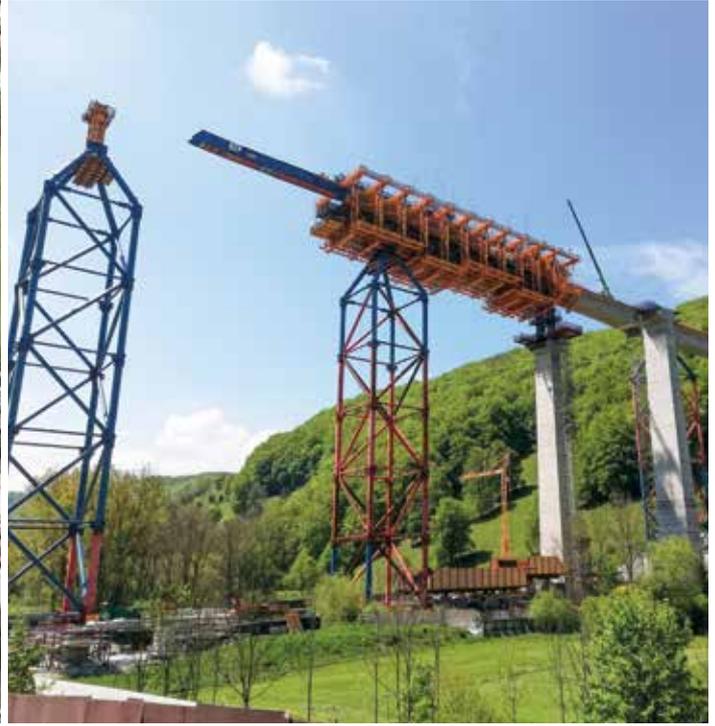


Um die Brücke semiintegral bauen zu können, wurden verschiedene Varianten der Bauausführung ausgelotet. Der Kompromiss im Filstal hinsichtlich der geforderten Wartungsarmut lautet: Beweglich ist das Eisenbahnviadukt nur an ihrem westlichen Ende am Portal des Boßlertunnels. Nur ein sehr kompliziertes konstruktives Innenleben im Bereich der schrägen Y-Streben ermöglicht so weniger aufwändige Wartungsarbeiten.

## Auf der Baustelle

Tunnel-Brücke-Tunnel, die Planer hatten alles gegeben für eine robuste und zugleich ästhetische Brücke, und sie hatten dabei auch berücksichtigt, der kniffligen Situation vor Ort, die wenig Platz zum Bauen lässt, Rechnung zu tragen. Doch es blieb eine Herausforderung, zwischen zwei steil abfallenden Talseiten in bis zu 85 Metern Höhe eine Brücke zu bauen, zumal man sich den Platz zeitweise mit den Tunnelbauern teilen musste. Der Auftrag zum Bau der Filstalbrücke ging im Jahr 2013 an die Firma Max Bögl aus Sengenthal in der Oberpfalz. Noch im selben Jahr begannen die ersten Vorbereitungen. Einrichten von Baustraßen, Probebohrungen, Artenschutzmaßnahmen. Igor Zaidman betreut seit Beginn den Bau der Filstalbrücke für die Deutsche Bahn als Projektleiter. „Im Gegensatz zu einem Regelbauwerk, bei dem parallel geplant und gebaut werden kann, musste hier im Filstal vor Baubeginn alles durchgeplant sein“, sagt Igor Zaidman. Ein Beispiel: Die wenigen, örtlich festgelegten Pfeiler erfordern Fundamente aus langen Bohrpfählen, doch das Zusammenspiel der tiefen Gründung mit dem Erdreich wirkt sich maßgeblich auf die komplette Statik des Brückenbauwerks aus. Es bedurfte deshalb zahlreicher Probebohrungen, ehe die Detailplanung fertiggestellt werden konnte. „Die Hauptbaumaßnahmen mit der

Verlauf der  
ICE-Strecke  
zwischen Stuttgart  
und Ulm



„Für die Filstalbrücke musste vor Baubeginn alles durchgeplant sein.“  
**Projektleiter Filstalbrücke**  
**Igor Zaidman, 45**

Vom Y-Pfeiler als Fragment bis zur letzten Betonage 2021 (unten rechts) waren für jedes Brückenelement zehn Takte in der Vorschubrüstung zu bauen.

Errichtung der ersten Pfeiler haben Mitte 2016 begonnen“, erinnert sich Projektleiter Zaidman.

Wie wird aus ein paar Pfeilern nun eine Brücke? Dazu existieren mehrere mögliche Bauweisen, etwa das Taktschiebeverfahren. Beim Taktschiebeverfahren wird ein Brückenteil an einem Flussufer oder an einer Talseite gebaut und dann Richtung gegenüberliegende Seite geschoben. Es folgen der Bau des nächsten Brückenteils und der nächste Schub. Takt für Takt wird gebaut, geschoben, gebaut, geschoben, bis die Brücke die andere Seite erreicht hat. Geht im Filstal nicht, siehe oben: kein Platz. Für die Filstalbrücke war deshalb ursprünglich geplant, über dem Talgrund im sogenannten Freivorbau voranzukommen, also auf einem bereits fertigen Brückenteil das nächste zu bauen, vorne dranzuheften und sich so von Pfeiler zu Pfeiler nach drüben zu arbeiten. „Zum Einsatz kam aber schließlich auf Vorschlag der Baufirma eine sogenannte Vorschubrüstung“, sagt

Igor Zaidman. Beim Bau der Strelasundbrücke, der Verbindung der Insel Rügen (Mecklenburg-Vorpommern) mit dem Festland, hatte Max Bögl das Verfahren schon einmal erfolgreich angewandt. Das Prinzip: Im Schutz eines Gerüsts wird ein Brückenabschnitt geschalt, bewehrt und betoniert. Danach schiebt sich die 800 Tonnen schwere Vorschubrüstung zum nächsten Pfeiler, und das Prozedere schalen, bewehren, betonieren kann von Neuem beginnen. In jeweils zehn solcher Schübe sind die beiden Brückenelemente vom Portal des Boßlertunnels aus entstanden. Besonderheit: Es bedurfte mehrere Hilfsstützen aus Stahl, denn wegen des monolithischen Charakters der Filstalbrücke stellt die kraftschlüssige Verbindung der Y-Streben mit dem Überbau den letzten Arbeitsschritt dar.

Im März 2018 wurde mit dem Überbau des südlichen Brückenelements begonnen, nach zwei Jahren Bauzeit war das Widerlager am Steinbühlertunnel erreicht.



Wie in der Animation zu sehen (oben) fahren von Ende 2022 an die Züge im Regelbetrieb über die Filstalbrücke, der technische Ausbau dazu läuft bereits.

Im Sommer 2020 dann der Startschuss für den Überbau des Brückenelements Nummer zwei. Dieses Mal gelang der Brückenschlag in der Hälfte der Zeit. „Mit jedem Schub sammelt man Erfahrung, was sich dann natürlich positiv auf den Baufortschritt auswirkt“, sagt Igor Zaidman fast bescheiden. Für Jens Hallfeldt, bei der Deutschen Bahn verantwortlich für alle Bauwerke der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und damit unter anderem für den gesamten Alaufstieg, kommt das zuletzt vorgelegte Tempo nicht von ungefähr: „Möglich ist so ein nahezu perfektes Zusammenspiel zwischen Bauherrin, Planer und Baufirma nur, wenn alle Beteiligten in hohem Maße vertrauensvoll zusammenarbeiten.“ Dies gelte im Übrigen für das gesamte Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wie auch grundsätzlich für große Projekte. „Wo unter Bauleuten die Chemie stimmt, hat man auch gemeinsam Erfolg.“ Derzeit wird der letzte der zehn Brückenabschnitte hergestellt, danach die Pfeiler mit dem Überbau verbunden.

## Die Eisenbahnbrücke

Doch 55.000 Kubikmeter Beton, 7.700 Tonnen Stahl und 800 Tonnen spezieller Spannstahl machen noch kein fertiges Eisenbahnviadukt. Damit einmal ICE-Züge mit 250 Stundenkilometern übers Filstal brausen können, braucht es die spezielle bahntechnische Ausrüstung. Oberleitungsmasten, Fahrdrabt, Gleise. Am Südstrang der Filstalbrücke wird bereits daran gearbeitet. Anfang 2022 sind die ersten Testfahrten geplant. Im Dezember 2022 werden die ersten regulären Bahnkunden über die Filstalbrücke fahren. Eine Brücke, die Marc Schumm von LAP „ein herausragendes Beispiel deutscher Ingenieurskunst“ nennt; eine Brücke, der der Südwestrundfunk in einer Sendung jüngst das Attribut neues Wahrzeichen Baden-Württembergs verliehen hat. Auf jeden Fall eine Brücke, die federleicht aussieht, auch wenn sie nicht kinderleicht zu bauen war.

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

„Nur wenn untereinander die Chemie stimmt, hat man bei so einem Projekt Erfolg.“  
**Gesamtleiter**  
**Jens Hallfeldt, 50**

---

## REPORTAGE

---

# Berührung mit dem Neckar

---

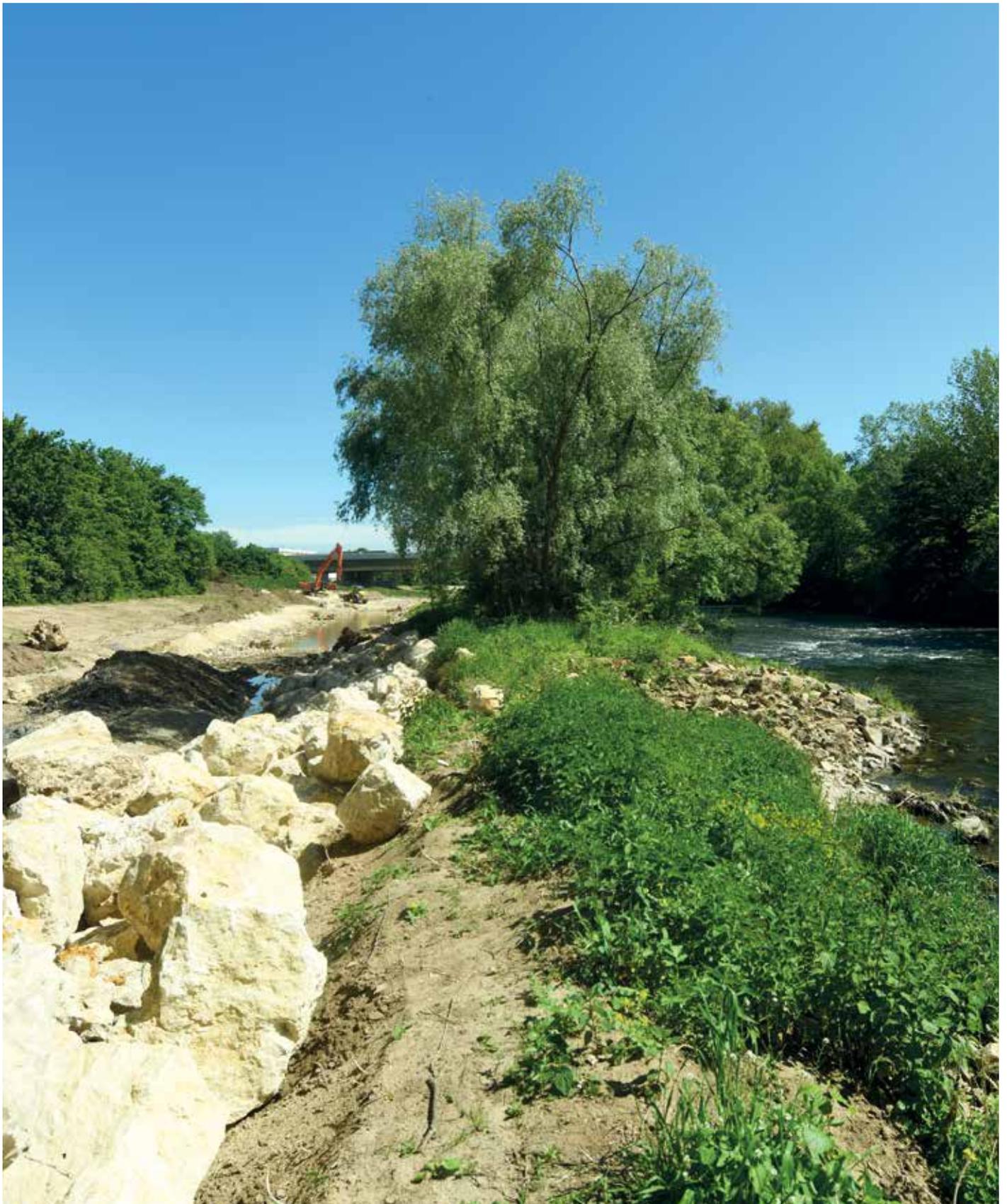
**Die neue Strecke zwischen Stuttgart und Ulm begegnet an verschiedenen Stellen und auf verschiedene Weise dem Neckar. Damit verbunden sind technische Herausforderungen und ökologische Erfordernisse. Ein Besuch am neuen Neckar-Altarm in Wendlingen.**

So vielen Schleifen, Biegungen und Landschaften der Neckar auf seinem Weg vom Schwenninger Moos hinunter in den Rhein folgt, so viele Sagen, Lieder und Gedichte rühmen ihn, den schwäbischen Strom. „In deinen Tälern wachte das Herz mir auf / Zum Leben, deine Wellen umspielten mich, / Und all der holden Hügel, die dich / Wanderer! kennen, ist keiner fremd mir“, fantasierte etwa der Dichter Friedrich Hölderlin einst über den Fluss seiner Kindheit und Jugend.

Komponiert hat Hölderlin seine Ode an den „Nekar“ in Nürtingen, der eigentlichen Heimatstadt des Poeten, der in Laufen am Neckar geboren wurde und in Tübingen seinen Lebensabend verbracht hat, im berühmten Hölderlinturm direkt am nördlichen Neckarufer. Justament dort, in Nürtingen, hat auch Sabine Hansmann einige Jahre ihres noch jungen Lebens verbracht. Weniger wegen Friedrich Hölderlin als der dort ansässigen Hochschule, an der sie Landschaftsplanung und Naturschutz studiert hat. Auch sie hat sich intensiv mit dem Neckar auseinandersetzt und über ihn geschrieben, wenngleich auf etwas andere Art und Weise: Sabine Hansmann betreut für die Deutsche Bahn ein Renaturierungsprojekt bei Wendlingen, bei dem der Neckar einen seiner einst gekappten Altarme zurückerhält. „Ein Fluss wie der Neckar braucht Luft zum Atmen“, sagt sie.

Die 39-jährige Landschaftsplanerin hat an diesem sonnigen Vormittag zum Ortstermin geladen, dorthin, wo der Neckar sich künftig wieder etwas austoben kann. In der Ferne sieht man die neue Eisenbahnbrücke, die parallel zur viel befahrenen A8 verläuft und auf 136 Meter Länge die Kreisstraße K1219 und den Neckar überspannt. Wo bis vor kurzem noch schlichte Wiesenflächen lagen, zieht sich nun ein tiefer Graben durchs Gelände, bis zu knapp 18 Meter breit. Mächtige Felsblöcke sichern die Uferseiten des neuen Altarms, durch den der Neckar nun wieder schleifen kann. Geschaffen worden ist dieser wichtige Rezessionsraum als Ausgleichsmaßnahme für den allgemeinen Naturschutz. „Der Neckar soll bei Bedarf über die Ufer treten können, ohne dabei Wohngebiete zu überfluten“, erklärt Sabine Hansmann, die als zuständige Projektingenieurin Natur- und Artenschutz die Maßnahme schon lange für die Bahn begleitet.

Anfang des Jahres haben die Arbeiten bei Wendlingen nach langem Planungsvorlauf begonnen, Mitte Juni konnte bereits der Durchbruch gefeiert werden – seither fließt der Neckar auf neuen, alten Pfaden. Ursprünglich sei der Neckar ein sehr wilder Fluss gewesen, im Laufe der Zeit habe man ihn aus verschiedenen Gründen immer mehr begradigt und eingesperrt, erläutert Sabine Hansmann. Der Verlauf der ursprünglichen Neckar-Altarme sei aber bekannt. „Dem haben wir die Schleife unseres Altarm nachempfunden“, erklärt sie.



Renaturierungsprojekt bei Wendlingen, bei dem der Neckar  
einen seiner einst gekappten Altarme zurückerhält



**D**och nicht nur der Neckar selbst erwacht an dieser Stelle zu neuem Leben, auch Fauna und Flora werden durch die Renaturierungsmaßnahme neu beseelt. Einerseits ist der Graben mit großen Wurzelstöcken auf dem Grund so angelegt worden, dass in deren Schutz beispielsweise Fischstuben entstehen können, also ruhige Stellen, die sich als Laichplatz eignen. Gleichzeitig werden die Uferböschungen auf vielfältige Weise gestaltet. Unter anderem werden 16 Kopfweiden gepflanzt, deren Stämme Höhlen ausbilden, die für bestimmte Vogelarten und Insekten ein wertvoller Lebensraum sind. Gleichzeitig sollen große Flächen von Feuchtwiesen und Schilfböschungen verschiedenen Amphibienarten und Libellen die Möglichkeit eröffnen, sich in dem neuen Biotop anzusiedeln. „Je struktureicher ein solches Gelände geschaffen wird, desto vielfältiger kann sich das Leben entfalten“, sagt Sabine Hansmann.

Das Schilfrohr stammt von einem nahe gelegenen Bach, der ebenfalls renaturiert wird und dafür freigelegt werden muss. Und auch im Bereich der neuen Neckarbrücke in Sichtweite, dem ersten Bauwerk der Neubaustrecke, wurde als Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff eine so genannte Flutmulde angelegt. „Ein Ausgleich muss immer so erfolgen, dass die Funktionsweise der Natur, in die eingegriffen wurde, wiederhergestellt wird“, erklärt Sabine Hansmann. Sprich: Das fein austarierte ökologische System darf nicht beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund wurde im Graben des Altarms beispielsweise auch eine Filterschicht aus rund 450 Kubikmeter speziellem Kies eingebaut, um so zu verhindern, dass das Neckarwasser ins Grundwasser sickert.

**H**inlängliche Gedanken über die Kraft des Neckarwassers haben sich die Ingenieure auch beim Bau der Zuführungsröhren im anspruchsvollen Stuttgarter Untergrund machen müssen. Ein diffiziler Job, der gleichzeitig auch geschichtsträchtige Dimensionen hatte: Erstmals wurde beim Bau des Tunnels Obertürkheim mit einer Verkehrsröhre der Neckar unterquert. Insgesamt mussten unter dem Neckar vier Tunnelröhren aufgeföhren werden, die jeweils in unterschiedlichen Höhen verlaufen. Die Röhre, in der später die Züge zwischen Obertürkheim und dem neuen Hauptbahnhof verkehren werden, liegt etwa 20 Meter unter dem Flussbett. Ein weiterer Stollen für die Gegenrichtung verläuft dagegen lediglich zehn Meter unter dem Neckar, der bei einem leicht schrägen Verlauf auf einer Länge von etwa 180 Metern unterquert wird. Ein sensibles Unterfangen, das eine besonders vorausschauende Vorgehensweise notwendig machte. So wurden wegen der geringen Höhe zwischen Tunneldecke und Flussbett aus Sicherheitsgründen nach jeweils drei Abschlügen Erkundungsbohrungen vorgenommen, um die Gebirgsfestigkeit zu prüfen, die Zusammensetzung des Gesteins und ein



mögliches Auftreten von Wasser. Dem Neckar wollte schließlich keiner der Bergmänner im Stollen begegnen.

**W**eiter oben im Stuttgarter Talkessel stehen sie hingegen für träumerische Musestunden und malerische Momente, die Begegnungen mit dem „wildem Gesellen“, wie der Neckar einst genannt wurde. Sein Name ist keltischen Ursprungs und stammt vom Wort „nik“ ab, das so viel wie „losstürmen“ bedeutet. 362 Kilometer ist er lang, womit er zu den längsten Flüssen Deutschlands gehört. An seinen Ufern säumen sich eine Vielzahl von Städten und Dörfchen, von Mühlen und Türmen, Burgen und Schlössern, Kraftwerken, Häfen, Schleusenanlagen - und natürlich Brücken. Zu den bekanntesten historischen Neckarbrücken zählt die Alte Brücke in Heidelberg, die bereits im Mittelalter bestand und 1788 in ihrer heutigen Gestalt errichtet wurde. Die jüngste stilbildende Erscheinung dieser Art ist die neue Neckarbrücke in Bad Cannstatt, die der geniale Brückenbauer Jörg Schlaich erdacht und entworfen hat. Auf der einen Seite erstreckt sich der Seilerwasen mit seinem Stadtstrand. Gegenüber thront auf einem grünen Hügel Schloss Rosenstein in klassizistischem Charme. Und unten drunter folgt unermüdlich der Neckar seinem Lauf, hinunter nach Marbach, dann Richtung Heilbronn und weiter nach Mannheim, wo er in den Rhein fließt.

Oben wird die insgesamt 345 Meter lange Stahlsegelbrücke eines nicht mehr allzu fernen Tages von Fernzügen befahren, die auf dem Weg zum neuen Durchgangsbahnhof von Stuttgart 21 sind oder von ihm abfahren. Teil der Brücke ist ein filigraner Hängesteg, über den schon jetzt Fußgänger und Radfahrer den Neckar trockenen Fußes überqueren können. Auch der Bau dieser modernen Eisenbahnbrücke war durchaus mit einigen Herausforderungen verbunden, an denen der Fluss darunter

Kümmert sich  
darum, dass der  
Neckar Luft zum  
Atmen hat:  
Sabine Hansmann



Die neue Neckarbrücke in Bad Cannstatt, entworfen von Jörg Schlaich, ist Teil des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm.

mitunter beteiligt war. So sind im Zuge der Brückenarbeiten beispielsweise an beiden Ufern Populationen von streng geschützten Eidechsen entdeckt worden, die vor Beginn der Arbeiten vergrämt werden mussten. Gebaut worden ist die Brücke im sogenannten Taktschiebverfahren, zuvor waren jeweils die Stahlsegel verschweißt und im Farbton DB-Eisenglimmer lackiert worden. Die gesetzten Segel sind dabei nicht nur ein markanter Hingucker, sie dienen auch dem Schallschutz.

**K**napp 30 Kilometer flussaufwärts, am neuen Neckaraltarm bei Wendlingen, hat die Landschaftsplanerin Sabine Hansmann ihre eigenen Erfahrungen mit Lärmschutzmaßnahmen gemacht. Weil ganz in der Nähe der Baustelle ein Eisvogelpaar seine Brutplätze in der Steilwand des Neckarufers bezogen hatte, musste in diesem Bereich mit Bedacht gebaggert werden. Und weil der Vogel mit dem langen, spitzen Schnabel ein sogenannter Schachtelbrüter ist, also quasi permanent für Nachwuchs sorgt, galt diese Rücksichtnahme während der gesamten Arbeiten. Der Hinweis war vom Landrat samt Esslingen gekommen, mit dem es ohnehin einiges abzustimmen gab. Insbesondere die Wasserbehörden seien intensiv an dem Projekt beteiligt gewesen und hätten beispielsweise das vorübergehende Abpumpen des Grundwassers oder den Einbau der Wurzelstöcke begleitet, so Sabine Hansmann. Auf rund eine Million Euro beläuft sich der Etat für das Renaturierungsprojekt, bei dem viele Erdmassen bewegt wurden: So mussten alleine rund 12.000 Kubikmeter Boden abgetragen und daraus 600 Kubikmeter Neckarkies gewonnen werden. Ein Aufwand, betont Landschaftsplanerin Sabine Hansmann, der sich mehr als gelohnt hat.

Der Naturliebhaber Hölderlin hätte sicher seinen Gefallen an der neuen Auenlandschaft, durch die der Neckar jetzt ausgelassen schleift. Und auch so mancher andere der vielen Dichter, die den Neckar in ihren Werken literarisch verarbeitet haben, würden vielleicht zur Feder greifen. Viele von ihnen sind, mag es Zufall sein oder nicht, am und mit dem Neckar aufgewachsen. Friedrich Schiller etwa, der in Marbach am Neckar geboren wurde, Eduard Mörike, der in Ludwigsburg das Licht der Welt erblickte oder die Stuttgarter Dichter Wilhelm Hauff und Gustav Schwab. Aber auch Schriftsteller, die nicht in der Region geboren sind, hat es schon immer ins Neckartal gezogen. Rainer Maria Rilke etwa, Johann Wolfgang von Goethe, Clemens von Brentano, Gottfried Keller oder Joseph von Eichendorff, der während seiner Heidelberger Jurasemester einst schrieb: „Nachmittags allein wieder im Neckar geschwommen, in dem heute die halbe Universität nakt wimmelte.“

So war es früher. Im Zuge des Fortschritts wurde der wilde Geselle dann immer mehr gezähmt und gebändigt,



insbesondere für die Schifffahrt. Deiche, Schleusen und Staustufen haben Gewässerstruktur und Fließdynamik auf seinem Weg zwischen Quelle und Mündung verändert, viele der Auenlandschaften an seinen Ufern sind dabei verschwunden. Doch nun wünschen sich die Heutigen die Zeiten von damals immer mehr zurück. Viele Kommunen am Neckar haben in den vergangenen Jahren ihren Fluss wiederentdeckt, haben manche Stellen renaturiert, haben neue Räume und Möglichkeiten geschaffen – von Schweningen bis Mannheim. So hat der Mannheimer Gemeinderat erst im Mai dieses Jahres beschlossen, für die Bundesgartenschau 2023 den angrenzenden Neckar auf einer Strecke von 3,3 Kilometern im Zuge einer naturnahen Entwicklung zu renaturieren, um den Fluss wieder erlebbar zu machen. Auch in der Landeshauptstadt Stuttgart wird seit vielen Jahren überlegt, wie es gelingen kann, die Stadt ein Stück näher ans Neckarufer zu rücken – oder umgekehrt: Den Neckar wieder etwas mehr in die Stadt zu holen.

Das dies gelingen kann, zeigt der neue Altkanal bei Wendlingen. Und auch die Neckarbrücke in Bad Cannstatt verbindet nicht nur zwei Uferseiten, sondern schafft auch einen neuen Zugang zum schwäbischen Strom, der seit Menschengedenken schon viele inspiriert hat – darunter auch Mark Twain. Der in Florida geborene Schriftsteller schipperte einst auf einem Floß über den Neckar, wobei er auf seiner Fahrt von Heilbronn nach Heidelberg im Jahr 1879 immerhin zweimal gekentert sein soll. Ein wilder Geselle eben, der Neckar. In seinem Buch „A Tramp Abroad“, einem Reisebericht, der in der deutschen Übersetzung unter dem Titel „Bummel durch Europa“ veröffentlicht wurde, verarbeitete Twain später seine Erlebnisse auf dem Neckar und schrieb: „Deutschland ist im Sommer der Gipfel der Schönheit, aber niemand hat das höchste Ausmaß dieser sanften und friedvollen Schönheit begriffen, wirklich wahrgenommen und genossen, der nicht auf einem Floß den Neckar hinab gefahren ist.“ [www.be-zug.de/neckar](http://www.be-zug.de/neckar)

Den Fluss wieder erlebbarer zu machen und neue Zugänge zu schaffen ist ein zentrales Anliegen.

## NACHRUF AUF DEN VORDENKER

**Die Deutsche Bahn trauert um Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Gerhard Heimerl. Der Verkehrswissenschaftler starb am 2. Juni im Alter von 87 Jahren in Stuttgart. Heimerl gilt als geistiger Vater des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm.**

Mit seiner Denkschrift zur Einbindung Stuttgarts in den schnellen Bahnverkehr auf der Achse Mannheim – Stuttgart – München hatte Gerhard Heimerl bereits 1988 die Weichen gestellt, um das Verkehrsmittel Bahn wesentlich zu stärken. Aus seiner Idee der nach ihm benannten „Heimerl-Trasse“ mit einer landschaftschonenden Bahnstrecke entlang der Autobahn A8 und einem ergänzenden Durchgangsbahnhof in der Stuttgarter Innenstadt entwickelte sich das 1994 erstmals der Öffentlichkeit präsentierte Projekt Stuttgart 21. Eine anschließende Machbarkeitsstudie zeigte: Heimerls Pläne sind zukunftsfähig.

„Gerhard Heimerl war Vordenker der Star-ken Schiene im Südwesten – und das schon viele Jahre, bevor der Ausbau der Bahninfrastruktur gesellschaftlicher Konsens wurde. Bei Terminen auf der Baustelle seine Freude über die fortschreitende Realisierung seiner Ideen zu sehen, war immer inspirierend. Wir haben ihm viel zu verdanken. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie“, sagt Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. Heimerls Wirken über viele Jahre beschränkte sich nicht nur auf Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Viele Untersuchungen zu Projekten des öffentlichen Verkehrs tragen seine Handschrift. So geht auch der S-Bahn-Anschluss der Stuttgarter Universität auf ihn zurück. Als hoch angesehener Verkehrswissenschaftler war Heimerl über viele Jahrzehnte in europäischen und internationalen Organisationen engagiert.

Der Eisenbahnprofessor – so nannte ihn respektvoll so mancher Wegbegleiter. Treffen-der und kürzer könnte man es kaum ausdrücken. Bahnhofsvorsteher in Nagold war er, stellvertretender Amtsvorstand beim Bundesbahnbetriebsamt Stuttgart mit Dienstzimmer im Bonatzbau, Bauleiter, Berater in diversen Fachgremien, langjähriges Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministers und vieles mehr. Eine Bilderbuchkarriere, die in Zeiten der Irrungen und Wirrungen ihren Anfang nahm. In Neudorf bei Marienbad geboren, gehörte Gerhard Heimerl mit seiner Familie zu jenen, die nach Ende des Zweiten Weltkriegs aus dem Gebiet der heutigen Tschechischen Republik vertrieben wurden. Sein Abitur machte er im benachbarten Kronach in Oberfranken, anschließend studierte er an der Technischen Hochschule in München Bauingenieurswesen. Nach einer Ausbildung bei der damaligen Bundesbahn und bestandener großer Staatsprüfung im Eisenbahn- und Straßenbau arbeitete er zunächst für einige Jahre an der Technischen Hochschule Stuttgart als wissenschaftlicher Assistent bei Professor Walther Lambert, der seinerzeit eine zentrale Rolle bei der Planung des S-Bahn-Verkehrs und der Stadtbahn in Stuttgart spielte. Nach weiteren Stationen bei der Bundesbahn und im Bonner

Bundesverkehrsministerium folgte er 1973 dann dem Ruf der Uni Stuttgart. Dort hatte er als Ordinarius den Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen inne und übernahm ein Jahr später zusätzlich auch die Leitung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts, wurde also Nachfolger seines ehemaligen Professors Lambert.

In seinem neuen Amt beschäftigte sich Heimerl fortan mit seinen Mitarbeitern im Auftrag vieler Ministerien und anderer Einrichtungen vorzugsweise mit dem öffentlichen Verkehr und der wirtschaftlichen Bewertung von Infrastrukturprojekten – was ihn eines Tages dazu bewog, ganz ohne Mandat und Auftrag, jene bis heute denkwürdige Schrift zu verfassen. Darin geht es um die Frage nach einem schlüssigen Konzept für den Endausbauzustand einer zukunftsbeständigen, lückenlosen Schnellfahrstrecke in der Relation Mannheim – Stuttgart – Ulm –

Augsburg – München. „Dieser Forderung kann eine erst in Plochingen ansetzende Planung nicht gerecht werden. Denn es bleibt auf Dauer unbefriedigend, wenn die Höchstgeschwindigkeit für alle Zeiten auf 120 bis 160 km/h begrenzt bleibt“, heißt es unter anderem in der Schrift aus dem Jahr 1988, die zum bestechenden Plädoyer geriet für eine Schnellbahntrasse nahe der A 8 und eine Durchgangsstation unter dem bestehenden Hauptbahnhof. Der Vorschlag des Wissenschaftlers, die Fernzüge statt durch das Filstal über Süßen durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof und einen Tunnel auf die Filder und von dort auf einer Bündelungstrasse in Parallellage zur Autobahn nach Ulm zu führen, wurde nach vielen Diskussionen und vertiefenden Studien schließlich von der Bahn übernommen. „Im Zentrum von Stuttgart gibt es eine riesige Fläche, nämlich über hundert Hektar, auf der sind Gleise drauf, die braucht die Bahn nicht mehr. Nein, die darf sie überhaupt nicht mehr haben, wenn sie ihren Betrieb vernünftig organisieren will“, warb der einstige Bahnchef Heinz Dürr öffentlich in einer

Rede für das Vorhaben, überzeugt von Heimerls Visionen. Und auch Stuttgarts damaliger Oberbürgermeister Manfred Rommel, der damalige Ministerpräsident Erwin Teufel und der seinerzeit amtierende Landesverkehrsminister Hermann Schauffer zeigten sich bei näherer Betrachtung davon angetan, weshalb sich das Land Baden-Württemberg Anfang der 90er Jahre per Kabinettsbeschluss für die Heimerl-Trasse entschied und die Bahn darum bat, sowohl den Hauptbahnhof als auch den Flughafen in die Strecke einzubinden. Ein Sieg der Vernunft, wie Heimerl bis zuletzt fand. Er verpasste kaum eine Tunnelfeier und freute sich mit am Baufortschritt. Am 2. Juni ist er in Stuttgart im Alter von 87 Jahren verstorben.

**INFO:** In einem anlässlich des 25. Jahrestags der Vorstellung der Ideenskizze für Stuttgart 21 produzierten Film mit dem Titel „Gerhard Heimerl – Vordenker für ein Jahrhundertprojekt“ berichtete Heimerl vor zwei Jahren über die Genese des Bahnprojekts. Der Film dokumentiert auch Heimerls verkehrspolitische Weitsicht und ist auf YouTube abrufbar. [www.be-zug.de/heimerl](http://www.be-zug.de/heimerl)



## PERSÖNLICH

Setzt auf  
Teamwork:

**Christian Buch, 47**  
**Projektleiter Stuttgart 21**  
**bei der Landeshauptstadt**



## Was macht eigentlich ... Herr Buch?

### **Herr Buch, Sie stehen in Diensten der Landeshauptstadt und beschäftigen sich mit Stuttgart 21. Was genau ist Ihr Job?**

Ein Traumjob sozusagen: gemeinsam mit meinem Team von hochmotivierten Mitarbeitern arbeiten wir quasi als Schlüsselgelenk zwischen der DB PSU und der Stadtverwaltung. Wir wissen, wo bei den Projektpartnern der Schuh drückt, wir kennen die Stadtverwaltung bis in die letzte Ecke. Somit sind wir in der Lage, die „richtigen“ Leute zusammenzubringen. Wir erarbeiten und verhandeln mit der Bahn alle für die Projektentwicklung erforderlichen Verträge und bringen diese auch zum Abschluss. Über die Jahre sind wir zu Experten bei der Bearbeitung der Spezialaufgabe Stuttgart 21 geworden.

### **Welches berufliche Rüstzeug haben Sie für diese Aufgabe?**

Ich habe an der TU Darmstadt Bauingenieurwesen studiert und im Bereich Geotechnik mein tiefes Wissen im Bereich Tunnelbau erlernt. Im Anschluss arbeitete ich bei der Firma Bauer Spezialtiefbau als Bauleiter und lernte die täglichen Probleme einer Baustelle im Tiefbau kennen. Die Fachkenntnis für meine heutige Aufgabe war dadurch gegeben. Im Anschluss daran wechselte ich nach Stuttgart. Hier realisierte ich als verantwortlicher Projektleiter verschiedene Tunnelbauprojekte in der Stadt. Bei diesen Aufgaben lernt man letztlich nahezu jeden in der Stadt kennen, den Sie im Rahmen eines großen Infrastrukturprojekts irgendwann zur Hilfe brauchen.

Entscheidend für den Erfolg unserer Arbeit ist Erfahrung, Fachwissen und die Überzeugung, dass Tunnelbau Teamarbeit ist.

### **Wie wichtig ist Ihnen persönlich die besagte Teamarbeit?**

Ohne ein gutes Team geht gar nichts, ohne Kompromisse geht gar nichts, von Oben herab geht gar nichts, ohne eine gute und starke Leitung geht aber auch nichts. Mein Team besteht insgesamt aus sieben Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Berufsgruppen vom Ingenieur bis zum Juristen. Das gesamte Team Stuttgart 21 ist viel größer und vernetzt in der ganzen Stadtverwaltung vom Oberbürgermeister bis zu den Mitarbeitern. Man unterstützt sich, man gibt seine Bedenken preis, wir diskutieren über den richtigen Weg und treffen dann rechtzeitig abgewogene Entscheidungen.

### **Der neue Bahnknoten reizt viele Ingenieure. Was hat Sie bisher persönlich am meisten bei diesem Projekt fasziniert?**

Am meisten begeistert mich, dass es uns in Deutschland immer noch gelingt, komplexe Megaprojekte gemeinsam zu realisieren. Uns alle im Projekt motiviert, Tag für Tag an so einer wichtigen Aufgabe mitwirken zu dürfen. Wir sollten weiter mutig sein und zusammen Großes angehen, Problemen offen ins Auge sehen und dennoch weiter zielgerichtet vorangehen. Als nächstes freuen wir uns auf die Realisierung des Städtebauprojekts Rosenstein. Auch das wird spannend.



# 11.12.22: ERÖFFNUNG NEUBAUSTRECKE

„Nächster Halt: unsere Zukunft.  
Ich freu mich drauf!“

JESSICA SCHWEIZER,  
REDAKTEURIN UND KÜNSTLERAGENTIN, DITZINGEN



QR-Code scannen und Video  
mit Jessica Schweizer anschauen



ITS-PROJEKT.DE