

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

THEMA

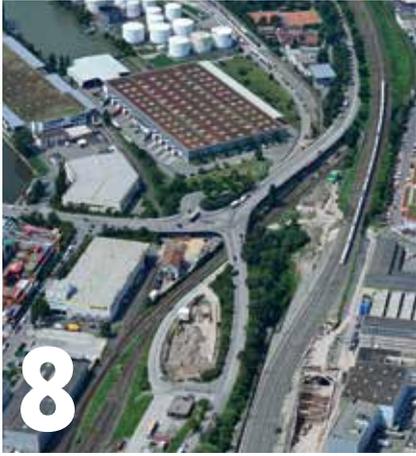
Noch ein Jahr bis zum Start auf der
Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

SEITE 24

PORTRÄT Die Firma Seele und die markanten Lichtaugen für S21 **SEITE 18**

INTERVIEW Landesverkehrsminister Hermann über neue Mobilität **SEITE 4**

REPORTAGE Wie Spezialisten beim Hafen eine Brücke unterfahren **SEITE 8**



INHALT

INTERVIEW

Verkehrsminister Hermann will mehr:
Klimaschonende Wege in die Zukunft **4**

REPORTAGE

Hohe Ingenieurskunst bei den Arbeiten
unter der Bruckwiesenwegbrücke **8**

IM BILDE

14

PORTRÄT

Die gläsernen Gebäudehüllen der
Fassadenfirma, die S21 mitgestaltet **18**

THEMA

Pendler und Politiker halten große
Stücke auf die Neubaustrecke **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-ulm.de

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 3, 14, 19, 21, 25–27, 30, 31);
Arnim Kilgus (2, 14, 15, 16, 28); Sebastian Berger (2, 5, 6, 7);
seele/Matthias Reithmeier (2, 20); Roman Nöstler (9); Jannik Walter (10, 13);
Michael Deufel (10, 12, 13); Andreas Dörfel (12); Malte Hombergs (13, 15);
ingenhoven architects (19); PlanB (19, 22, 23); Nic Lehoux (20);
Central Library Seattle (20); seele/René Müller (21); Tilman Baur (29);
Sophia Kuisl (30)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im März 2022.



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem
Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Wenn die ersten Schienen kommen, schlägt das Eisenbahnerherz höher. Jahrelang ging es im Stuttgarter Talkessel vor allem um die großen Herausforderungen beim Tunnelbau und die hohen Ansprüche der Architektur beim Bau des künftigen Hauptbahnhofs. Nun sind die über 50 Kilometer Tunnel unter den logistisch und geologisch schwierigen Bedingungen einer Großstadt fast fertig gegraben, und der einzigartige Hauptbahnhof nimmt mehr und mehr Gestalt an – es schlägt die Stunde der Gleisbauer! Und so war es ein Moment von hoher Symbolkraft, als am 12. Oktober die ersten Langschienen, gefertigt im österreichischen Walzwerk Donawitz, in der Nacht auf einem Güterzug angeliefert den Bahnhof Feuerbach erreichten. Sieben Tonnen wiegt eine Schiene, verteilt auf 120 Meter – da wackelten beim Abladen vor dem Tunnel Feuerbach selbst schwere Stahlkörper wie Spaghetti. Insgesamt werden im Projekt Stuttgart 21 rund 120 Kilometer Gleis gebaut. Dafür benötigt man 240 Kilometer Schienen. Die ersten fünf Kilometer wurden gleich mit der ersten Fuhre angeliefert und werden bereits verbaut.

Auch auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ging es dieser Tage um ein bedeutendes Schienenereignis, allerdings konnten wir hier nicht den Beginn der Arbeiten feiern, sondern deren Ende: Lückenschluss der Gleisbauarbeiten für die Hochgeschwindigkeitsstrecke auf der Filstalbrücke in 85 Meter Höhe – ein wahrhaft erhebendes Gefühl! Hier haben wir bereits 120 Kilometer Gleis gebaut, im Albvorland, auf der Albhochfläche und in den zwischen rund fünf und neun Kilometern langen Albvorland-, Boßler-, Steinbühl- und Alabstiegstunneln. Anfang nächsten Jahres werden Züge bereits im Testbetrieb über die Strecke rauschen; in einem Jahr, genau am 11. Dezember 2022, werden wir auf der Neubaustrecke mit dem kommerziellen Fahrbetrieb beginnen. Grund genug, ein Jahr vorher auf dieses Ereignis zu blicken. Eine von vielen Geschichten, die Lust machen auf die Mobilitätswende, auf die auch Verkehrsminister Winfried Hermann hinarbeitet, der in dieser Bezug-Ausgabe Rede und Antwort steht. Nicht von ungefähr hat sein Ministerium dieser Tage übrigens den Auftrag für den Betrieb des Regionalverkehrs auf der Relation Ulm–Merklingen–Wendlingen bis 2027 an DB Regio vergeben. Dies ist angesichts der Probleme mit dem Betreiber Abellio sicher eine gute Nachricht für Bahnreisende.

Apropos gute Nachrichten: die gab es auch im vergangenen Lenkungskreis der Projektpartner. Zum einen hat der Bund erklärt, die Kosten für das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart zu übernehmen. Eigentlich eine Formsache, sollte man meinen. Doch wie es bei Pilotprojekten nun einmal üblich ist, erfolgen auch die



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

Bernhard Bauer
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.

notwendigen Genehmigungsverfahren bis hin zur Bewilligung der Mittel aus dem Bundeshaushalt zum allerersten Mal, und entsprechend langsam mahlen dann die Mühlen der Bürokratie. Umso erfreulicher, dass sich hier nun keine Wackersteine mehr zwischen die Mühlräder klemmen können. Die zweite gute Nachricht gab es zum vom Bundesverkehrsministerium vorangetriebenen Ausbau der Gäubahn. Um diese fit zu machen für den Deutschlandtakt, hatten Gutachter vorgeschlagen, den Flughafen nicht wie bisher geplant auf bestehenden S-Bahn-Gleisen und einer Station direkt vor dem Terminal an die Gäubahn anzubinden. Stattdessen empfehlen die Gutachter einen elf Kilometer langen Tunnel, der direkt in den im Bau befindlichen Flughafenbahnhof einmünden soll, wo bisher bereits die Züge aus Richtung Stuttgart und Ulm halten werden. Der Gäubahntunnel würde künftig einen Mischverkehr zwischen S-Bahn sowie Fern- und Regionalverkehr vermeiden. Um sich dieser Lösung anzunähern, war es notwendig, zu klären, welche Kosten für den Gäubahntunnel aus dem Projekt Stuttgart 21 zu tragen sind. Bahn und Bund haben sich auf einen Betrag von 270 Millionen Euro geeinigt, somit konnte die Deutsche Bahn die Vorplanung für den Gäubahntunnel beginnen.

Beschlossene Sache ist der Tunnel damit jedoch noch nicht: Die Vorplanungen für den gesamten Gäubahnausbau bilden – wenn sie einmal abgeschlossen sind – zwar die Voraussetzung, um über die möglichen Varianten später entscheiden zu können. Das Verfahren für die bisher zwischen den S21-Vertragspartnern vereinbarte Anbindung des Flughafens muss allerdings so lange fortgesetzt werden, bis der Bund eine Finanzierungszusage gegeben hat und sich die Projektpartner auf dann notwendige Anpassungen der Verträge zu Stuttgart 21 geeinigt haben. Sind wir also gespannt auf die Ergebnisse der Vorplanungen für den Gäubahntunnel, die nächstes Jahr vorliegen werden.

Wie auch immer der Abgleich der Varianten ausgeht: Die Gäubahn wird auf jeden Fall über den Flughafen zum künftigen Hauptbahnhof geführt, wie es die Projektpartner 2009 im Finanzierungsvertrag beschlossen haben – und wie es die Bevölkerung bei der Volksabstimmung vor genau zehn Jahren bestätigt hat. Damals stimmten die Bürgerinnen und Bürger dafür, dass sich das Land Baden-Württemberg weiterhin am Projekt Stuttgart 21 beteiligt. Am 27. November 2011 votierten im Land 58,9 Prozent pro S 21, in Stuttgart 52,9 Prozent; entlang der Gäubahn sowie rund um Ulm reichten die Zustimmungswerte an die 70 Prozent und sogar darüber hinaus. Dieser großen Verantwortung werden wir gerecht: Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke in einem Jahr und mit Stuttgart 21 in vier Jahren treiben wir die Mobilitätswende im Südwesten entscheidend voran.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

INTERVIEW

„Viel geschafft
und viel vor“

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm prägen die Amtszeit von Winfried Hermann. Die erste Etappe ist mit der Neubaustrecke fast geschafft – in einem Jahr fahren dort die ersten Züge. Grund genug für eine Zwischenbilanz mit dem Landesverkehrsminister.

Herr Hermann, ist der 11.12.22 ein gutes Datum fürs Land?

Winfried Hermann: Auf jeden Fall! Nach langer Bauzeit ist die Neubaustrecke nach Ulm endlich fertig. Die Fahrgäste profitieren von der kürzeren Reisezeit, und alle Kommunen entlang der Strecke freuen sich über das Ende der Bauarbeiten. Was mich besonders für die Laichinger Alb freut: Über die Alb wird nicht nur mit Tempo 250 durchgefahren, sondern die Region wird durch den Bahnhof Merklingen neu für den Schienenverkehr erschlossen und rückt damit nah an Ulm und die Landeshauptstadt Stuttgart heran.

Und was bedeutet dieses Datum für Sie ganz persönlich? Ihr Verhältnis zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ja, vorsichtig gesprochen, nicht gänzlich ungetrübt?

Winfried Hermann: Meine kritische Sicht auf das Projekt Stuttgart 21 ist ja kein Geheimnis. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm war weniger umstritten, und die Landesregierung hat das Projekt finanziell und politisch unterstützt. Ich habe vor allem kritisiert, dass eine neue, teure Infrastruktur geschaffen wird, der Güterverkehr die Strecke aber praktisch nicht nutzen kann und dass kein Halt auf der Alb für den Regionalverkehr eingeplant war. Mit dem nachträglich geplanten und in kurzer Zeit gebauten Bahnhof Merklingen konnten wir noch eine wichtige Verbesserung erreichen. Deswegen schaue ich heute nicht allein auf die Kosten, sondern vor allem auf den dauerhaften Nutzen für die Zukunft, den wir ab dem 11.12.2022 im Regional- und Fernverkehr haben werden.

Wir möchten Sie gerne noch mit einem anderen, persönlichen Datum konfrontieren: Was löst die Erinnerung an den 12. Mai 2011 in Ihnen aus?

Winfried Hermann: Die Vereidigung als Verkehrsminister bedeutete natürlich eine große Verantwortung. Aber damals wie heute gilt: Wir haben viel vor, um den Umbau zu einem klimaschonenden Verkehrssystem mit mehr Mobilität für alle zu schaffen. Dafür brenne ich nach wie vor und bin froh und stolz auf mein Haus, in dem mit großem Engagement an diesen vielfältigen Aufgaben gearbeitet wird. Mein Fazit: viel geschafft und viel vor!

Sie als Verkehrsminister müssen alle Verkehrsträger des Landes im Blick haben: Schienen- und Straßenverkehr, Fahrräder und Flugzeuge. Spannen Sie bitte einmal den Bogen über die künftig vernetzte Mobilität. Wie bewegen sich die Menschen in 20 Jahren Ihrer Einschätzung nach?

Winfried Hermann: Auf den Straßen werden wir fast nur noch E-Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge sehen. Viele Carsharing- und Poolingfahrzeuge fallen auf. Man fährt in digitalisierten Bahnen und vielfach im autonom fahrenden ÖPNV. Es werden auch viel mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sein, um zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle zu kommen. Es gibt ein flächendeckendes und ausreichendes Angebot



an guten Bike+Ride-Anlagen. Am neuen Stuttgarter Hauptbahnhof stehen mehrere moderne und ansprechende Fahrradparkhäuser mit Vorbildcharakter – ein Leuchtturm nachhaltiger, vernetzter Mobilität. Vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof gibt es zudem einen großen Mobilitätshub mit allen Mobilitätsangeboten.

Zurück zur Neubaustrecke. Die heutige Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Ulm über Plochingen, Göppingen und Geislingen ist seit 1850 in Betrieb. Auf der kurvigen Strecke ist teilweise Tempo 70 angesagt – ein Grund, warum die Strecke den Anforderungen des modernen Zugverkehrs nicht mehr gewachsen ist. Über 170 Jahre später gibt es jetzt sozusagen das dritte und vierte Gleis, auf dem 250 Stundenkilometer möglich sind. Schlägt das Herz des Verkehrsministers da nicht merklich höher?

Winfried Hermann: Natürlich, und zwar nicht nur mein Herz als Verkehrsminister, sondern auch mein Herz als Kind der Eisenbahn! Jahrzehntlang wurde das Schienennetz in Deutschland verkleinert, mehrere

tausend Kilometer Eisenbahn wurden zurückgebaut. Nun kommen endlich wieder neue Streckenkilometer dazu, und das ist auch absolut notwendig. Wir streben in Baden-Württemberg eine Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs bis 2030 an, dazu braucht es einen deutlichen Ausbau der Infrastruktur, schnelle Verbindungen und auch die Reaktivierung von stillgelegten Strecken.

Sie gelten als ausgewiesener Experte für den Schienenverkehr und haben bei diesem Projekt durchaus politisch die eine oder andere Zusatzweiche gestellt. Sind Sie zufrieden mit dem, was Sie erreichen konnten?

Winfried Hermann: Die Verbesserungen am ursprünglichen Bahnprojekt Stuttgart-Ulm waren und sind für mich schon immer ein großes Anliegen. Der Regionalbahnhof Merklingen erschließt mit der Laichinger Alb eine ganze Region neu für den Schienenverkehr. Die Große Wendlinger Kurve erhöht die Kapazität ins Neckartal, und auch der Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen verbessert die Um- und Einsteigesituation für unsere Fahrgäste, nicht nur während der Unterbrechung der Gäubahn, deutlich! Dass wir diese Projekte trotz aller Hürden realisieren konnten, freut mich. Beim Bahnhof Merklingen haben wir ja sozusagen in letzter Minute die Entscheidung hinbekommen, so dass er noch in die fertigen Planungen integriert werden konnte. Jetzt ist er sogar vor der Strecke fertig geworden und wartet, dass der Betrieb startet und die Fahrgäste in nur rund 10 Minuten direkt nach Ulm bringt. Ich bin sicher, dass das für die gesamte Region einen richtigen Entwicklungsschub bringen wird.

Welchen Nutzen haben die Kunden des Regionalverkehrs nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS)?

Winfried Hermann: Nicht nur die Fahrgäste im Fern- und Regionalverkehr auf der Neubaustrecke profitieren, sondern auch die Menschen im Filstal! Dadurch, dass bereits ab 2022 Züge des Fernverkehrs über die NBS fahren, entstehen auf der heute stark belasteten Filstalstrecke freie Kapazitäten, die wir zum Ausbau des Regionalverkehrs nutzen können. Das heißt, die Kunden des Regionalverkehrs gewinnen doppelt: Mehr Regionalverkehrs-Züge im Filstal und natürlich unsere neue Regionalverkehrslinie mit Anbindung des Bahnhofs Merklingen über die Neubaustrecke.

Mit dem Start des Metropolexpresses in der Region Stuttgart wächst die Landeshauptstadt enger mit der Region zusammen. Der Metropolexpress sorgt für ein verbessertes Angebot im Regionalverkehr und auch für schnelle Verbindung nach Stuttgart und zwischen den größeren Städten. Wird die ganze Region bald zur Metropole?

Winfried Hermann: Das Prinzip des Metropolexpresses – kurz MEX genannt – ist einfach. Außerhalb des Stuttgarter S-Bahn-Gebietes hält der MEX an allen Bahnhöfen,





innerhalb des S-Bahn-Gebiets geht es mit wenigen Haltepunkten schnell in Richtung Stuttgart. Frei nach dem Motto: erst einsammeln, dann express in die City. Mit der Einführung des neuen Angebots erschließen wir die Metropolregion. Weitere Verbesserungen sind damit verbunden. Ein durchgehender 30-Minuten-Takt von 5 bis 24 Uhr sowie zusätzliche Nachtverkehre sorgen für eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung der MEX-Halte. Die erste Linie des MEX ging im Juni 2021 auf der Filstalbahn an den Start. Ab Dezember 2021 und in den kommenden Jahren wird das Angebot weiter ausgebaut und der MEX zum Symbol für einen attraktiven Nahverkehr in der gesamten Metropolregion Stuttgart.

Gibt es schon ein Fahrplankonzept im Regionalverkehr mit dem die Kunden rechnen können?

Winfried Hermann: Die Expertinnen und Experten haben lange an einem attraktiven und vor allem zuverlässigen Fahrplankonzept getüftelt, und die Mühe hat sich gelohnt. Auf der Neubaustrecke wird ein stündliches Interregioexpress-Zugpaar von Wendlingen nach Ulm Hauptbahnhof mit Halt in Merklingen verkehren. In Wendlingen sind gute Anschlüsse von und nach Stuttgart mit Zügen der Neckar-Alb-Bahn sichergestellt. Leider ist eine Durchbindung des Verkehrs nach Stuttgart bis zur Fertigstellung zu Stuttgart 21 aufgrund der hohen Streckenbelastung zwischen Wendlingen, Plochingen und Stuttgart noch nicht möglich. Als Land Baden-Württemberg hätten wir hier gerne mehr angeboten,

aber die begrenzte Infrastruktur im Übergang lässt es einfach nicht zu. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird das besser: Ab Dezember 2025 kommen die Fahrgäste im Halbstundentakt in ICE nach Ulm, im Stundentakt mit dem IRE schnell und direkt von Stuttgart über die Neubaustrecke nach Ulm und an den Bodensee. Und zwischen Ulm und Friedrichshafen gibt es zusätzlich Nahverkehrszüge im Halbstundentakt.

Ihre Partei hat das übergeordnete Ziel, mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf den Zug zu bringen. Liefert die Neubaustrecke dafür gute Argumente?

Winfried Hermann: Mehr Menschen zum Umstieg vom Auto in die Bahnen und Busse zu bringen, ist inzwischen ein parteiübergreifendes Ziel. Die Neubaustrecke sorgt dafür, dass sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm ab der Inbetriebnahme 2022 um eine Viertelstunde verkürzt, ab 2025 dann um eine halbe Stunde und somit deutlich attraktiver wird. Mit dem neuen Halt des Regionalverkehrs in Merklingen können wir darüber hinaus viele Menschen für den Schienenverkehr gewinnen, die bisher mit dem Auto unterwegs sind. Damit die Menschen auch zu den Bahnhöfen kommen, organisieren die Landkreise, unterstützt vom Land, passend zu unserem Schienenverkehr ein attraktives Busangebot. Die Neubaustrecke fördert den Umstieg weg vom Auto, sie wird einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung unserer ÖPNV-Strategie mit dem Ziel Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs leisten.

REPORTAGE

Der den Bagger streichelt

Das letzte Stück Tunnelvortrieb für über 50 Kilometer S21-Eisenbahnrohren im Stuttgarter Talkessel hat es nochmal in sich: Beim Hafen unterfahren die Mineure in geringer Tiefe eine wichtige Straßenbrücke. Damit die Brücke bleiben kann, mussten sich Ingenieure Besonderes einfallen lassen.

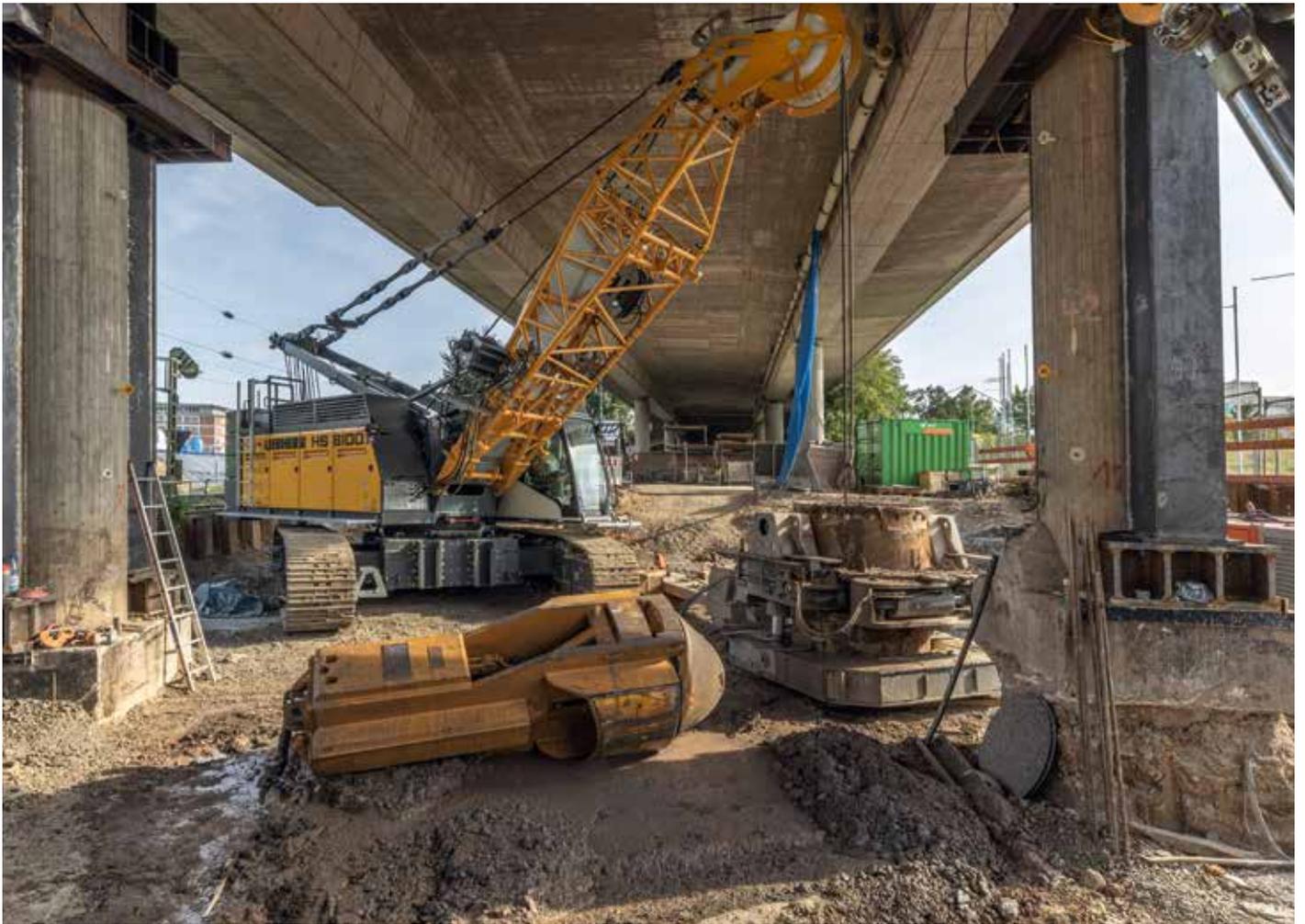
Ricco Bögge hat sein Aggregat abgeschaltet und macht mal wieder Pause. Unfreiwillig natürlich, weil eine Schranke geschlossen ist. Dutzende Eisenbahnwagons versperren auf dem einspurigen Gleis, das unter einer schmucklosen Brücke verläuft, diesen für die Bauzeit installierten provisorischen Überweg. Mehrmals am Tag passieren Güterzüge die Baustelle auf dem Weg Richtung Tanklager im Stuttgarter Hafen. Eine der Besonderheiten dieser nicht alltäglichen Baumaßnahme. Ricco Bögge hätte jetzt etwas Zeit, die Glieder seiner Finger zu spreizen – damit er, wenn es weitergeht, wieder gelockert an den Schalthebeln im Cockpit seines Baggers Platz nehmen kann.

Den Ausleger des 100 Tonnen schweren Seilbaggers unter der Bruckwiesenwegbrücke unfallfrei zu manövrieren, ist der Job des Maschinenführers. Zentimetergenaue Maßarbeit ist gefordert. Denn es geht eng zu zwischen dem Tanklagergleis, den nur rund acht Meter hohen Brückenpfeilern und einer Nebenstraße, nicht zu vergessen allerlei wichtige Versorgungsleitungen im Untergrund. Fingerübungen braucht es aber keine, sagt Bögge und schmunzelt. „Die modernen Baugeräte von heute sind Hightech pur. Deren Steuereinheiten arbeiten von Haus aus sehr feinfühlig.“ Wer ihm dann aber bei der Arbeit zusieht, ahnt, dass die feinfühlige Steuereinheit unter der Bruckwiesenwegbrücke nur in Kombination mit der Fingerfertigkeit eines erfahrenen Steuermanns funktioniert, eines Spezialisten, der mit schweren Maschinen umzugehen versteht.

Die abseits der bekannten Stuttgart-21-Hotspots gelegenen Bruckwiesenwegbrücke heißt so, weil auf ihr zwischen den Stadtbezirken Ober- und Untertürkheim – Überraschung – der Bruckwiesenweg verläuft. Die Bezeichnung Weg ist dabei leicht untertrieben, denn der Bruckwiesenweg ist in Wirklichkeit eine breite Straße, auf der man von Stuttgart-Untertürkheim aus das Hafengebiet erreicht, und auch zur vierspurigen Bundesstraße B 10 ist es nicht allzu weit. Zurzeit duckt sich unter der rund 180 Meter langen Spannbetonbrücke Bögges Koloss und bereitet die letzten Meter S21-Tunnelvortrieb im Stuttgarter Talkessel vor – und die haben es ingenieurtechnisch noch einmal in sich.

Die Situation

Ziemlich genau 51 Kilometer neue Tunnelrohre verlaufen quer durch den Untergrund des Talkessels und hoch zur Filderebene. Sie sind entscheidende Bausteine bei der Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens, damit die Eisenbahninfrastruktur in Baden-Württemberg fit wird für mindestens die nächsten 100 Jahre. Der aus zwei Röhren bestehende Tunnel Obertürkheim wird dabei in ein paar Jahren den künftigen Stuttgarter



Ingenieurtechnische Höchstleistung auf engstem Raum: Unterfangung der Bruckwiesenwegbrücke am Stuttgarter Hafen abseits der S21-Hotspots.



Vor der Betonage eines Hilfspfahls (unten rechts) müssen bis zu einer Tiefe von 20 Metern Aushub beseitigt und Bewehrungsstahl eingebaut werden.

„Auf solch eine spannende Baumaßnahme hat ein Ingenieur Lust.“

**Teamleiter der DB
Andreas Dörfel, 34**

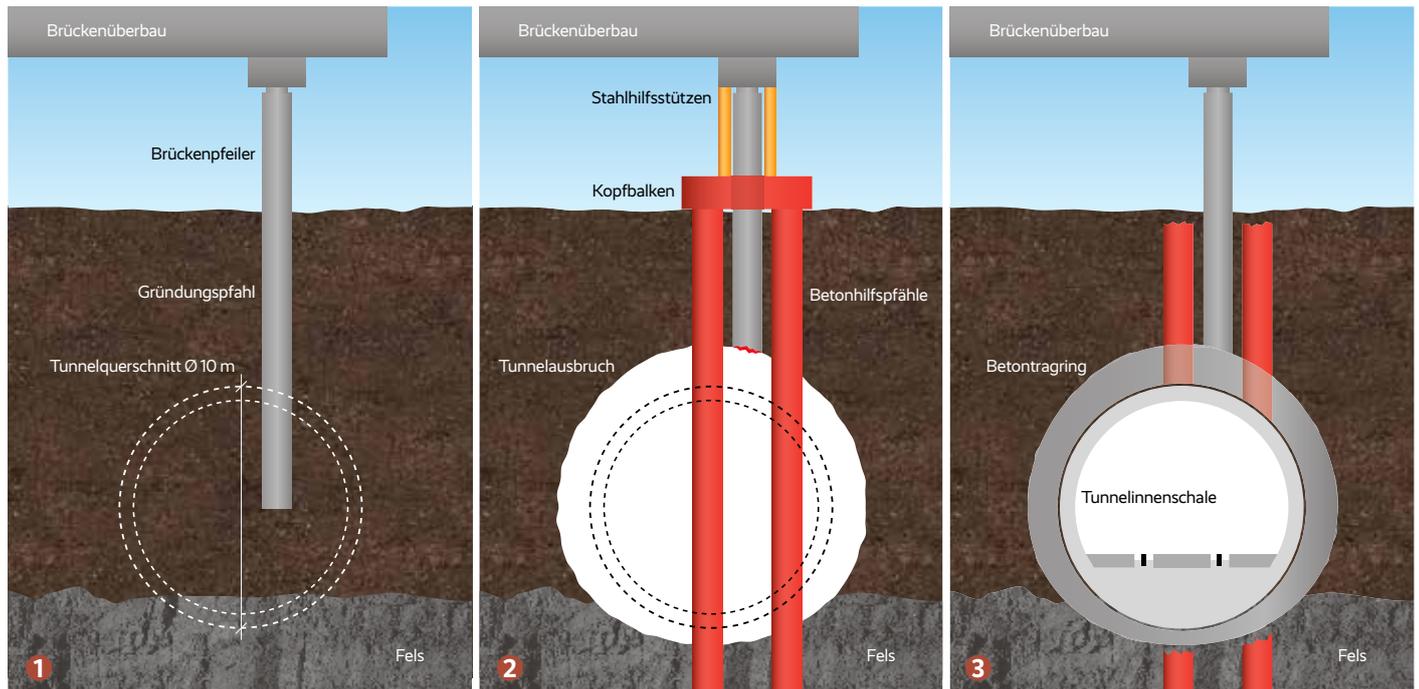
Durchgangsbahnhof mit jenen Gleisen verbinden, auf denen heute die Züge Richtung Esslingen, Plochingen, Göppingen und Ulm verkehren. Der Tunnel Obertürkheim ist in mehrerlei Hinsicht etwas Besonderes im Bahnprojekt Stuttgart 21. Der Vortrieb hatte offiziell am 4. Dezember 2013 jenseits des Neckars in Stuttgart-Wangen mit der Tunnelanschlagsfeier begonnen. Vom dortigen sogenannten Zwischenangriff Ulmer Straße aus haben sich die Bergleute dann einerseits zur Stuttgarter City vorgearbeitet, und in gegengesetzter Richtung ging es unter dem großen schwäbischen Fluss hindurch Richtung Gleisbestand im Neckartal. Erstmals unterquert jetzt ein großes Verkehrsbauwerk den Neckar, und das mit vier Tunnelröhren, von denen sich zwei unter dem Flussbett kreuzen – denn vom Tunnel Obertürkheim zweigt noch ein im Rohbau bereits fertiggestellter Strang Richtung Untertürkheim ab.

Die Arbeiten zwischen Wangen und Obertürkheim erfahren derzeit und in den nächsten Monaten ihren technischen Höhepunkt: An der im Jahr 1988 entstandenen Bruckwiesenwegbrücke wird in rund 15 Metern Tiefe der letzte Tunneldurchschlag im Stuttgarter Talkessel stattfinden. Doch mehrere der Gründungs-

pfiler der Brücke befinden sich dort, wo die Mineure ihren Tunnel bauen sollen. Als Teil einer der wichtigen Zufahrten zum Stuttgarter Hafen ist die Brücke jedoch unverzichtbar. Sie abzureißen und später neu zu bauen, kam also nicht in Frage. Doch was tun?

Die Planung

„Die Brücke unterfangen, geht das?“ So lautete kurz und eindeutig die Frage des renommierten Tunnelbausachverständigen, Professor Walter Wittke, berichtet Andreas Dörfel. Heute kann der Ingenieur und verantwortliche Teamleiter der Deutschen Bahn bestätigen: Es geht. Allerdings mussten die beteiligten Ingenieurinnen und Ingenieure gehörig Gehirnschmalz investieren, um die Brücke so abzufangen, dass darunter im nächsten Jahr der Tunnel sicher vorgetrieben werden kann, dass gleichzeitig das Gleis zum Tanklager in Betrieb bleibt und dass schlussendlich die Autofahrer auf der Brücke nichts von der bautechnisch ungewöhnlichen Operation unter sich mitbekommen. Der Clou: Am Schluss, wenn im Tunnel die Gleise verlegt werden und später Züge durch die Röhren rauschen, soll die Brücke wieder auf ihren ursprünglichen Pfeilern ruhen.



Einige Gründungspfeiler der Brücke ragen in den Bereich des künftigen Eisenbahntunnels (1). Die Brücke wird daher mit Hilfspfählen abgefangen (2), ehe sie am Ende nach Entfernen der Hilfspfähle auf bis zu zwei Meter dicken unterirdischen Betonringen lagert, ohne den eigentlichen Tunnel zu belasten (3).

Mehrere Umstände machten die Planung der Unterfangung ungleich komplizierter als gedacht: Erst in einer Tiefe von mehr als 20 Metern beginnt das Erdreich felsig und damit ausreichend stabil zu werden. Die Gründungspfeiler der Brücke aber enden bereits etliche Meter darüber im weicheren Untergrund. Für die Standsicherheit der Brücke war dies völlig ausreichend, die Konstruktion der Unterfangung musste jedoch tiefer bis in den Fels reichen, schließlich sollen hier einmal Tunnelröhren mit einem Durchmesser von rund zehn Metern verlaufen. Zweiter, nicht minder einschränkender Faktor war die geringe Höhe der Brücke selbst. Acht Meter zwischen Gelände und Unterkante Brücke, das war klar, reichen nicht aus, um mit einem herkömmlichen, bis zu zehn Meter hohen Bohrpfahlbagger Stützen in den Untergrund zu treiben.

Nun waren Ideen gefragt. Man setzte sich zusammen, ersann Vorschläge, verwarf diese wieder, ersann andere Möglichkeiten und so weiter. Planen und Bauen von komplexen Projekten sind iterative, also schrittweise Prozesse, lautet ein ehernes Gesetz im Ingenieurbau. Alle Beteiligten, die Bauherrin Deutsche Bahn, die Tunnelbauexperten des Büros Wittke Beratende Ingenieure und die Fachleute für Spezialtiefbau der Firma Wayss & Freytag Ingenieurbau AG hatten gleichermaßen ihren Anteil an der Schritt für Schritt entstandenen Lösung, damit geht, was gehen muss. „An der Bruckwiesenwegbrücke kommen zwar verschiedene gängige Verfahren des Spezialtiefbaus zum Einsatz, in dieser Kombination wurden sie aber wahrscheinlich noch

nicht angewandt“, sagt Andreas Dörfel. Der 34-jährige Ingenieur, der seit 2014 für die DB Tunnel in Stuttgart baut, hat sich das Vorgehen mit ausgedacht.

Das Bauverfahren

Auf einen kurzen Nenner gebracht, hatten sich die Experten darauf verständigt, die Brücke über mehrere Hilfsstützen, die bis in den Fels reichen, abzufangen. Insgesamt vier der Brückenpfeiler werden im Lauf der Abfangmaßnahme von der Last, die sie zu tragen haben, befreit. Dazu entstehen unmittelbar neben diesen Pfeilern jeweils zwei Hilfspfähle aus Beton, die über einen Betonblock, einen sogenannten Kopfbalken, miteinander verbunden sein werden. Auf diesem Betonblock ruhen dann wiederum provisorische Stützen aus Stahl. Über diese komplexe Hilfskonstruktion gelangt an den maßgebenden vier Stellen die Brückenlast in die stabile Felsschicht, die etwas mehr als 20 Meter unter der dortigen Geländeoberkante beginnt.

Ende 2021 ist die Maßnahme fast beendet, bald können die Tunnelbauer zum Endspurt ansetzen. Von Wangen aus hat der Vortrieb die Bruckwiesenwegbrücke fast erreicht, vom Portal in Obertürkheim aus fehlen noch einige Dutzend Meter. Nach dem Tunneldurchschlag, der im nächsten Jahr vorgesehen ist, werden die Mineure die Gründungspfeiler der Brücke und die Hilfsbohrpfähle unter Tage freilegen. Die Gründungspfeiler werden dann mit bis zu zwei Meter dicken Tragringen aus Beton verbunden, die den Tunnelquerschnitt ummanteln. Diese



Aus Richtung Westen bereits Bau der Innenschale, von Osten her noch Vortrieb: Der Durchschlag unter Brücke und Gütergleis folgt im nächsten Jahr.

„Wir sind darauf spezialisiert, Aufgaben dieser Art zu meistern.“

**Projektleiter Baufirma
Jörg Steppuhn, 45**

Tragringe funktionieren später als unabhängige Fundamente, weil auf den eigentlichen Eisenbahntunnel selbst keine Brückenlasten einwirken dürfen. Schließlich werden unterirdisch alle Pfeiler und Pfähle abgebrochen, die die Querschnitte der beiden Röhren berühren oder durchdringen. Am Ende des Rohbaus erhalten die Röhren noch ihre üblichen, 60 Zentimeter dicken Innenschalen aus Beton. Dann kann der Gleisbau beginnen ...

Auf der Baustelle

Bei einer derart komplexen Baumaßnahme, die – wie bereits erwähnt – in dieser Kombination wahrscheinlich einmalig ist, müssten eigentlich alle am Projekt Beteiligten fortlaufend unter Strom stehen. Von wegen. Ernsthaftigkeit ja, aber weder Bahningenieur Andreas Dörfel noch Jörg Steppuhn, der Leiter der Arbeitsvorbereitung bei Wayss & Freytag, verbreiten Nervosität oder wirken gar zweifelnd. „Eine solche Maßnahme ist ein ingenieurtechnisches Filetstück, darauf hat man Lust“, sagt Dörfel. „Wir sind spezialisiert darauf, genau solch komplexe Aufgaben zu bewältigen“, sekundiert

Jörg Steppuhn. Er war ebenfalls maßgebend beteiligt, als die Planer ehemals zusammensaßen.

Die Truppe auf der Baustelle, ihrerseits Tiefbauspezialisten, gießt dann in Beton, was die Ingenieure zuvor berechnet haben. Auf sie ist Verlass. Geräteführer Ricco Bögge kommt unter der Bruckwiesenwegbrücke eine entscheidende Rolle zu. Der Seilbagger wirkt gewaltig, das Gerät selbst darf sich aber nur sachte bewegen. „Wir arbeiten hier gewissermaßen wie auf einer Briefmarke“, sagt Projektleiter Steppuhn. Ruckartig ist tabu, und wehe, der Ausleger schrappt am Brückenüberbau entlang. „Sollte nicht passieren“, sagt Bögge während einer seiner Pausen. Bei seinem Fingerspitzengefühl („Mit dem Bagger mache ich Ihnen auch eine Flasche auf.“) steht das aber kaum zu befürchten.

Bei der Herstellung der Hilfspfähle ist Ricco Bögge an allen Arbeitsschritten beteiligt. Die Bohrpfähle entstehen abschnittsweise. In kurzen Drehungen rüttelt der Bagger nach und nach Stahlringe, sogenannte Bohrröhre in den Untergrund, die an ihrer Unterseite mit



Autofahrer auf der Bruckwiesenwegbrücke bemerken wenig vom Bau der Hilfspfähle, für die Stück für Stück Bohrröhre in den Untergrund getrieben werden.

scharfen Zacken versehen sind. Ausgreifern nennt man wiederum den Vorgang, wenn Bögge den Aushub aus den zu Röhren gewordenen Stahlringen an die Oberfläche fördert. Auch der Baustahl, der dem Bohrpfahl die Stabilität gibt, hängt am Bagger, um abschnittsweise in die Tiefe gelassen zu werden. Schließlich noch der Beton, auch hier hält der Bagger den Rüssel der Betonpumpe in den Hohlraum. Die graue Masse fließt ebenfalls schrittweise, immer um die 45 Kubikmeter pro Pfahl. Stück für Stück werden dabei auch die Bohrröhre wieder herausgezogen, damit der Beton eine Verbindung mit dem Erdreich eingehen kann.

Alles nur, weil ein zehn Meter hohes Bohrgerät nicht unter diese Brücke passt. Dass zwischen Tanklagergleisen und Versorgungsleitungen zudem kaum Platz zum Abstellen von Baumaterial ist – geschenkt.

Für den Bau des ersten der acht Pfähle hätten sie rund zehn Tage benötigt, sagt Oberbauleiter Steppuhn. „Inzwischen schaffen wir einen Pfahl in rund vier Tagen.“ Iterativ – schrittweise – haben sie auf ihrer Briefmarke

das Tempo gesteigert. Bahningenieur Dörfel sagt, dass sich die Brücke bisher abgesehen von den üblichen zwei bis drei Millimetern, die von der Veränderung der Außentemperatur herrühren, nicht bewegt habe. Das wichtigste Indiz dafür, dass das Verfahren, ständiges elektronisches Monitoring inbegriffen, funktioniert.

Das große Finale ...

... der Maßnahme steht an der Bruckwiesenbrücke noch bevor: dann, wenn die Lasten umgelagert werden, und wenn – nach erfolgtem Vortrieb – die im Tunnel freigelegten Pfeiler abgebrochen werden. Von der Tunneldecke gewissermaßen herabhängende Pfeiler sind keine alltäglichen Motive, für die auch erfahrene Bauleute ihre Handys für ein Foto zücken werden. Dann sind Steppuhn und seine Truppe „aber schon wieder weg“, bereits weitergezogen zum nächsten Spezialtiefbauprojekt. Wenn die Bruckwiesenwegbrücke im nächsten Jahr auf der 20 Meter tiefen Felsschicht ruht, streichelt Ricco Bögge seinen Bagger längst auf einer anderen Baustelle. www.be-zug.de/bruckwiesenweg

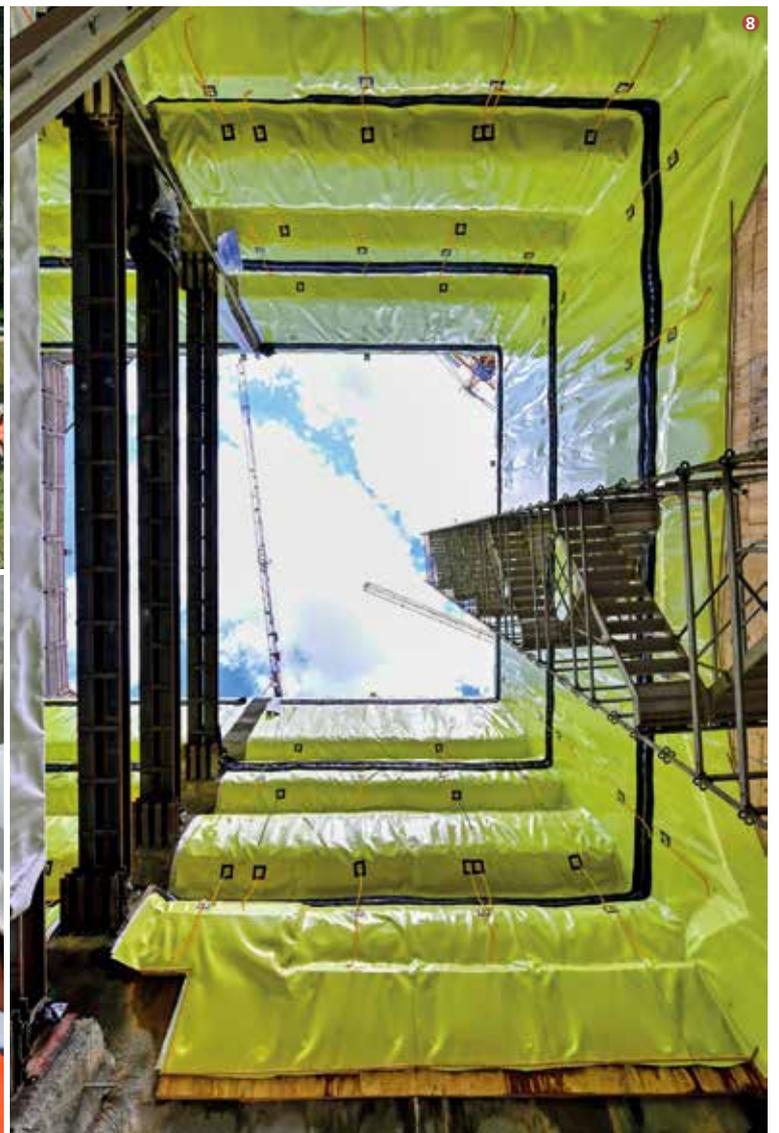
„Die modernen Baugeräte von heute sind Hightech pur.“

Geräteführer
Ricco Bögge, 52

IM BILDE

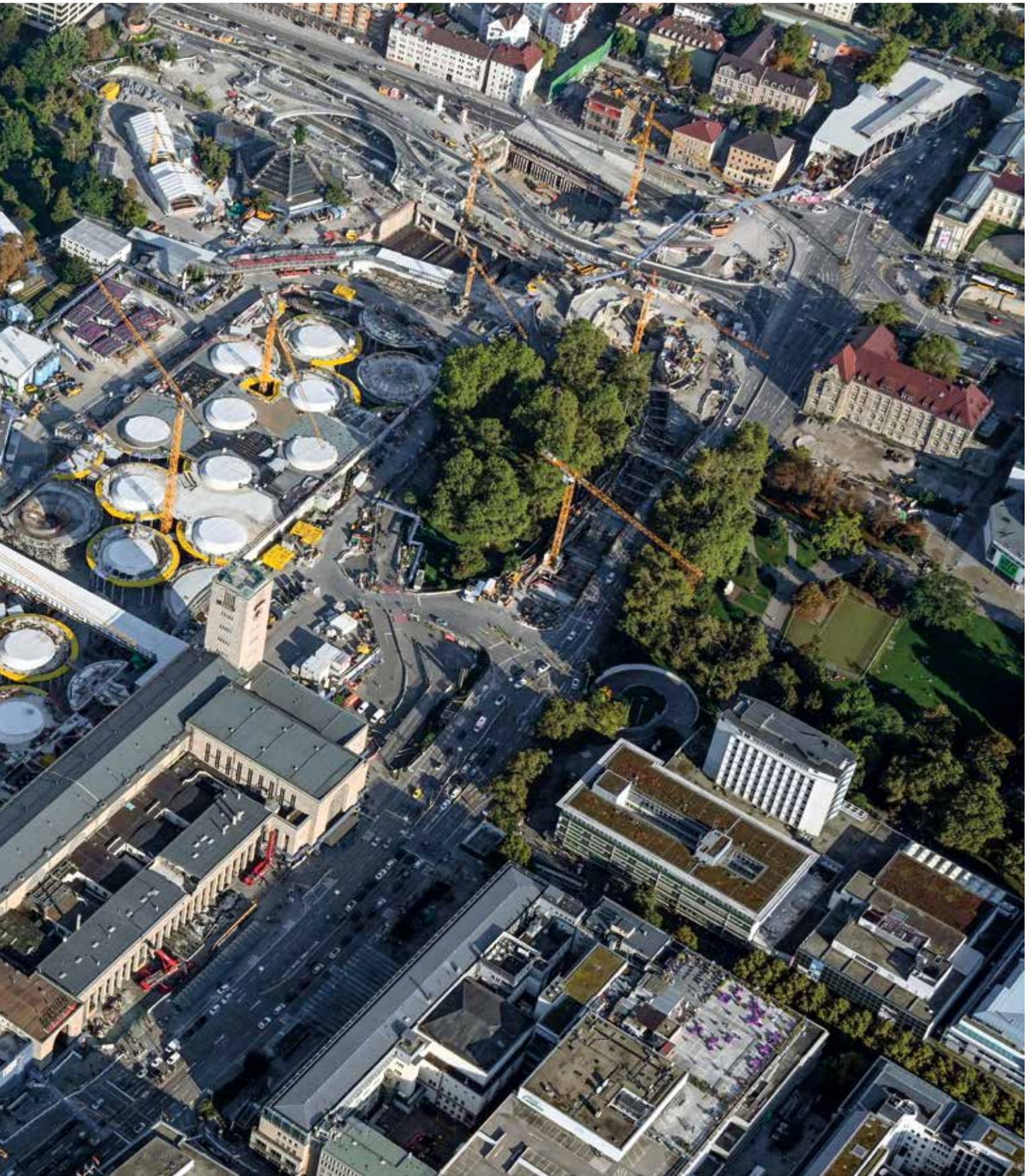


- ❶ Alvorlandtunnel bei Kirchheim unter Teck ❷ Gleisarbeiten auf der Filstalbrücke ❸ Montage des Fahrdrachts vor dem Boßlertunnel ❹ Tunnelbaustelle am Stuttgarter Flughafen
 ❺ Schacht für den Stuttgart Flughafen Fernbahnhof ❻ Verlegung der ersten Schienen für S21 in Feuerbach ❼ Neubaustrecke bei Kirchheim unter Teck ❽ Baustelle Flughafenanbindung
 ❾ Baustelle rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof



IM BILDE





PORTRÄT

„Die Besten der Welt“

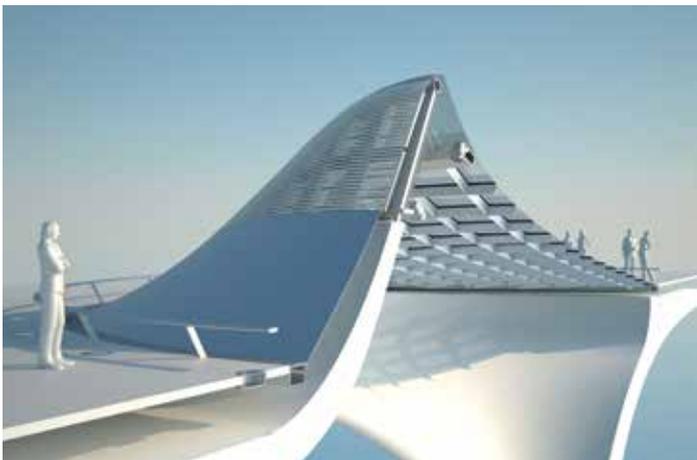
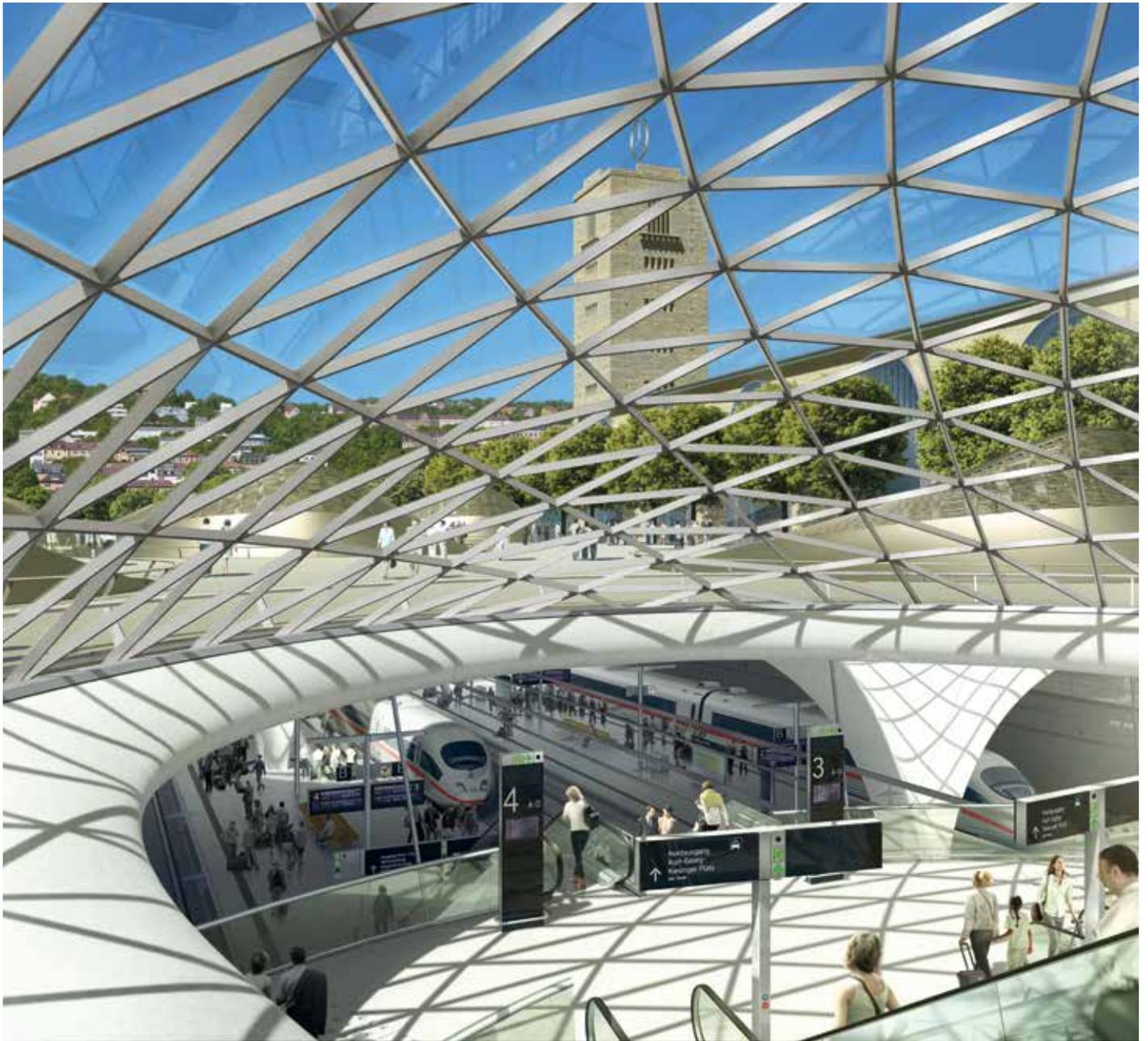
Der Apple Park in Kalifornien, die Allianz-Arena in München, die Penn Station in New York: Der Fassadenspezialist Seele aus Gersthofen bei Augsburg steht für komplexe Gebäudehüllen auf der ganzen Welt. Nun baut die Firma die markanten Lichtaugen für den Stuttgarter Hauptbahnhof.

Wenn es einen Ritterschlag für Fassadenbauer gibt, dann haben ihn die Mitarbeiter der Seele-Gruppe bereits vor einigen Jahren erhalten. Apple-Chef Tim Cook persönlich war seinerzeit ins bayerische Gersthofen gekommen, nicht nur der guten Beziehungen wegen, sondern in Sachen neuer Firmenzentrale. Ein wesentlicher Teil davon, die gläserne Hülle des futuristischen Apple Park im kalifornischen Cupertino, trägt das Label „Made in Germany“ und wurde von Seele geliefert. Bei seinem Besuch konnte Cook das letzte Stück der neuen Glasfassade quasi selbst auf den Weg bringen. „Ihr seid die Besten der Welt“, rief er zum Abschied den Beschäftigten zu, die sich dementsprechend gerne an den hohen Besuch aus Kalifornien erinnern.

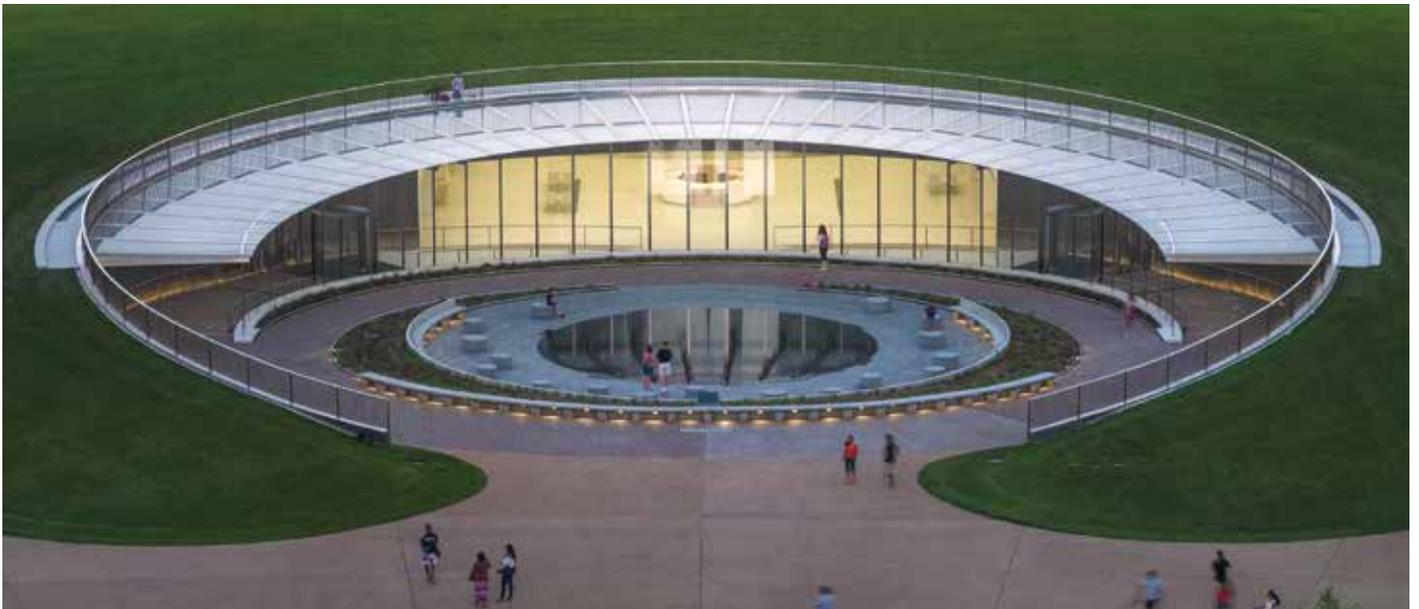
Zuvor war der Fassaden- und Glasspezialist bereits an einigen anderen Architekturprojekten von Apple beteiligt, unter anderem realisierte das Unternehmen im Jahr 2006 den spektakulären Würfel-Store aus Glas an der 5th Avenue in New York. Seither baut Seele weltweit immer wieder Läden für Apple, über 70 sind es zwischenzeitlich bereits. Eine kongeniale Zusammenarbeit nennt Geschäftsführer Andreas Hafner die langjährige Verbindung: „Wir treiben uns gegenseitig immer wieder an, die Grenzen des Möglichen auszuloten“, sagt er. Um sich für die Realisierung der markanten Lichtaugen des neuen Bahnhofs von Stuttgart 21 zu bewerben, war derweil keinerlei zusätzlicher Antrieb notwendig. „Wir waren von Beginn an motiviert bis unter die Haarspitzen und wollten diesen Auftrag unbedingt haben“, betont Andreas Hafner.

Wer die Treppen hinaufsteigt zum Eingang der Firmenzentrale im Industriegebiet von Gersthofen, der blickt, wie könnte es anders sein, durch eine gläserne Fassade. Die gewährt nicht nur Einblicke in das Bürolaben des Unternehmens, sondern auch in das Herzstück, die Produktion. „Gläserne Manufaktur“ nennt Seele die angedockte Fertigungshalle, die bereits 1990 auf diese transparente Art und Weise errichtet wurde – lange bevor die gläsernen Fabriken in Deutschland modern wurden. Rund 650 Beschäftigte arbeiten allein hier, weltweit sind es insgesamt tausend Mitarbeiter an 15 Standorten, vom tschechischen Pilsen über Großbritannien, Frankreich, Russland und Kanada bis nach Thailand, Singapur und Hongkong. Das Herz von Seele schlägt aber in Gersthofen, einem kleinen Städtchen im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben, das unmittelbar an Augsburg grenzt. „Hier laufen die Fäden zusammen“, sagt Andreas Hafner, „hier wird geplant und gesteuert, hier werden viele Objekte gefertigt und montiert.“

Längst gilt die Firma Seele als eines der weltweit führenden Fassadenbauunternehmen, das sich mit seinen komplexen und filigranen Gebäudehüllen aus Glas, Stahl,



Geschäftsführer Andreas Hafner (rechts) leitet die Geschicke der international gefragten Fassadenfirma Seele. Sie fertigt auch die Lichtaugen im Dach des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs.



Aus der Referenzliste von Seele: Mansueti Library in Chicago (oben), Bahnhof King's Cross in London (Mitte links), Central Library in Seattle, Museum of Westward Expansion in St. Louis (unten)

Aluminium oder Membranen einen klangvollen Namen gemacht hat. Trotz dieses internationalen Renommées und einer Vielzahl an außergewöhnlichen Projekten überall auf der Welt habe Stuttgart 21 ganz oben gestanden auf der Liste, betont Hafner, dessen Begeisterung für das jüngste Projekt des Unternehmens bei jedem Satz zu spüren ist. Im Juli dieses Jahres hatte Seele den Zuschlag für die Fertigung der markanten Lichtaugen im Dach des künftigen Hauptbahnhofs erhalten, wobei der Auftrag auch die Glasgitterschalen an drei Zugängen zur neuen Bahnsteighalle umfasst. Zunächst habe man alles auf den Prüfstand gestellt, um die komplexen Konstruktionen und Zusammenhänge zu verstehen, erklärt Hafner. Unter anderem seien dabei auch Workshops mit den Fachplanern der Bahn veranstaltet worden.

Zwischenzeitlich laufen die Planungen auf Hochtouren und der Zeitplan steht. Bis März nächsten Jahres soll in einem ersten Schritt im Werk in Pilsen, das auf große Stahlkonstruktionen spezialisiert ist, ein Prototyp gebaut werden. Nach umfangreicher Prüfung werde der dann wieder abgebaut und von Mai an auf der Baustelle im Stuttgarter Schlossgarten montiert und verglast. Für den Aufbau seien mehrere Wochen veranschlagt, so Hafner, der im Jahre 1993 als Werkstudent bei der Gersthofener Firma begonnen hatte und nach seinem Maschinenbaustudium an der TU München als Jungingenieur von Seele übernommen wurde. „Mit Bahnhöfen und den speziellen Anforderungen haben wir in all den Jahren viele Erfahrungen gesammelt, in Deutschland und auch im Ausland“, betont er.

Gegründet wurde das Unternehmen im Jahr 1984 von Gerhard Seele, seines Zeichens Glasermeister, und dem Stahlbau-Konstrukteur Siegfried Goßner – was sich als Verbindung der besonderen Art herausstellen sollte. Auf kleinere regionale Aufträge folgten rasch Großprojekte in ganz Deutschland. Gleichzeitig entwickelten die beiden Unternehmensgründer spezielle Stahl-Glas-Fassadensysteme, die sie zum Patent anmeldeten. Bis Mitte der 1990er-Jahre konnten dank dieser eigenen Innovationen und dem Zusammenspiel aus Glasbau und Stahlkonstruktionen Umsatz und Mitarbeiterzahl verzehnfacht werden. Heute erwirtschaftet das Unternehmen einen Jahresumsatz von über 250 Millionen Euro.

Zu den Vorzeigeprojekten zählen unter anderem die Hülle der Münchener Allianz-Arena, der Glasvorbau des Straßburger Bahnhofs, die Fassade der Europäischen Zentralbank in Frankfurt, das Chadstone Einkaufszentrum in Melbourne oder die doppelt gebogenen Glaselemente des 200 Meter hohen Towers „The Henderson“ in Hongkong. Zuletzt hat das immer noch inhabergeführte Unternehmen eine überaus komplexe Seilfassade für die Penn Station konstruiert, einem der wichtigsten Bahn-



höfe in New York. Das zwölf Meter hohe Vordach mit seiner speziellen Aufhängung und dem Doppelschwung sei sein bisher kompliziertestes Projekt bei Seele gewesen, erzählt Geschäftsführer Andreas Hafner.

Und nun also Stuttgart 21. Die markanten Lichtaugen, insgesamt 27 an der Zahl, die das Zeug und die Erscheinung haben, zum weithin sichtbaren Sinnbild des Bahnhofs zu werden, zum Symbol für ein Jahrhundertprojekt, das in ein neues Zeitalter der Mobilität führt. Wie komplex und kompliziert der Konstruktionsprozess in diesem Fall ist, weiß Benjamin Peter nur zu genau. Er ist bei Seele einer der verantwortlichen Projekt-ingenieure und begleitet das Vorhaben seit dem ersten Tag. So muss beispielsweise von jedem einzelnen Bauteil ein sogenanntes Handmuster erstellt werden. Dabei geht es darum, etwa die Beschaffenheit der Oberfläche, den

Benjamin Peter begleitet das Stuttgarter Projekt seit dem ersten Tag und koordiniert die Produktion in der Halle.



Voraus in die Zukunft: Animation einer Konstruktion, die schon bald Wirklichkeit ist.

Farbton oder die Art der Beschichtung zur Ansicht und Auswahl vorzulegen. Erst wenn alles freigegeben wurde, können im nächsten Schritt dann Musterkonstruktionen gebaut werden, die dazu dienen, Schweißnähte oder Verschraubungen abnehmen zu lassen. Ein gängiges Verfahren, wie Peter sagt, in diesem Fall seien die Anforderungen aber besonders anspruchsvoll.

Insgesamt 23 sogenannte Regellichtaugen mit einem Durchmesser von bis zu 21 Metern müssen gebaut werden, dazu kommen vier flache Lichtaugen im vorderen Bereich über der Bahnhofshalle und die Gitterschalen über den Zugängen zu den Bahnsteigen. Die größte dieser Konstruktionen mit Aluminium-Tragwerk und Edelstahlfassade ist 36 Meter lang, 27 Meter breit und etwas mehr als acht Meter hoch. Die Anforderungen seien auch deshalb so hoch, so der Projektingenieur, weil die Nutzungsdauer des Bauwerks auf hundert Jahre ausgeschrieben ist. Gleichzeitig erzeugen die einfahrenden Züge Druck und lösen damit eine gewisse Belastung aus. „Das müssen die Konstruktion und die Beschichtung aushalten“, so Ingenieur Peter.

Durch die vom Düsseldorfer Architekten Christoph Ingenhoven entworfenen Oberlichter wird später nicht nur Sonnenlicht durch die Bahnhofshalle fluten, über automatisch steuerbare Glasklappen kann der Bahn-

steigbereich zudem auch mit Frischluft versorgt werden. Die Regellichtaugen sind daher vor allem auch aus technischer Sicht anspruchsvoll. Sie bestehen aus einer Tragkonstruktion aus geschweißten Stahlprofilen und Streben mit Verbundsicherheitsglas. Eingefasst wird die Stahl-Glas-Konstruktion von einer doppelt gebogenen Edelstahlverkleidung aus Rohren und Blechen sowie einem umlaufenden Gitterrost im Bodenbereich. Der Bau des Prototyps, der gleichzeitig das erste fertige Lichtauge sein wird, werde vermutlich etwas länger dauern. Wenn sich alles eingespielt hat, so Peter, würden dann die restlichen Lichtaugen montiert.

Geschäftsführer Hafner kann es jetzt schon kaum erwarten, wie er sagt, zusammen mit dem Team auf der Baustelle in Stuttgart mit den Arbeiten zu beginnen. Natürlich lässt er es sich nicht nehmen, zumindest am Anfang selbst vor Ort zu sein. Die Baustelle sei ja problemlos mit dem Zug erreichbar, sagt er. Stuttgart 21 sei ein absolutes Vorzeigeprojekt, das „wirklich gut in unser Leistungsspektrum passt“, betont er noch einmal. Dass sein Unternehmen bei diesem Heimspiel abliefern wird, steht für ihn außer Frage. Dabei zu sein, wenn einer der Bahnhöfe für das 21. Jahrhundert gebaut wird, sei Verpflichtung und Auszeichnung gleichermaßen. Alle Beteiligten, so verspricht er, „sind bei dieser komplexen Aufgabe mit ganzem Herzen dabei“. Mit Seele sowieso.



THEMA

Impuls für die Zukunft

Bald sind alle Tunnel und Brücken fertig gebaut und auch die Gleise verlegt. An die Neubaustrecke nach Ulm sind durchaus viele Hoffnungen geknüpft. Nach einer Testphase startet in einem Jahr der reguläre Zugbetrieb, und ein neues Zeitalter der schwäbischen Eisenbahn beginnt.

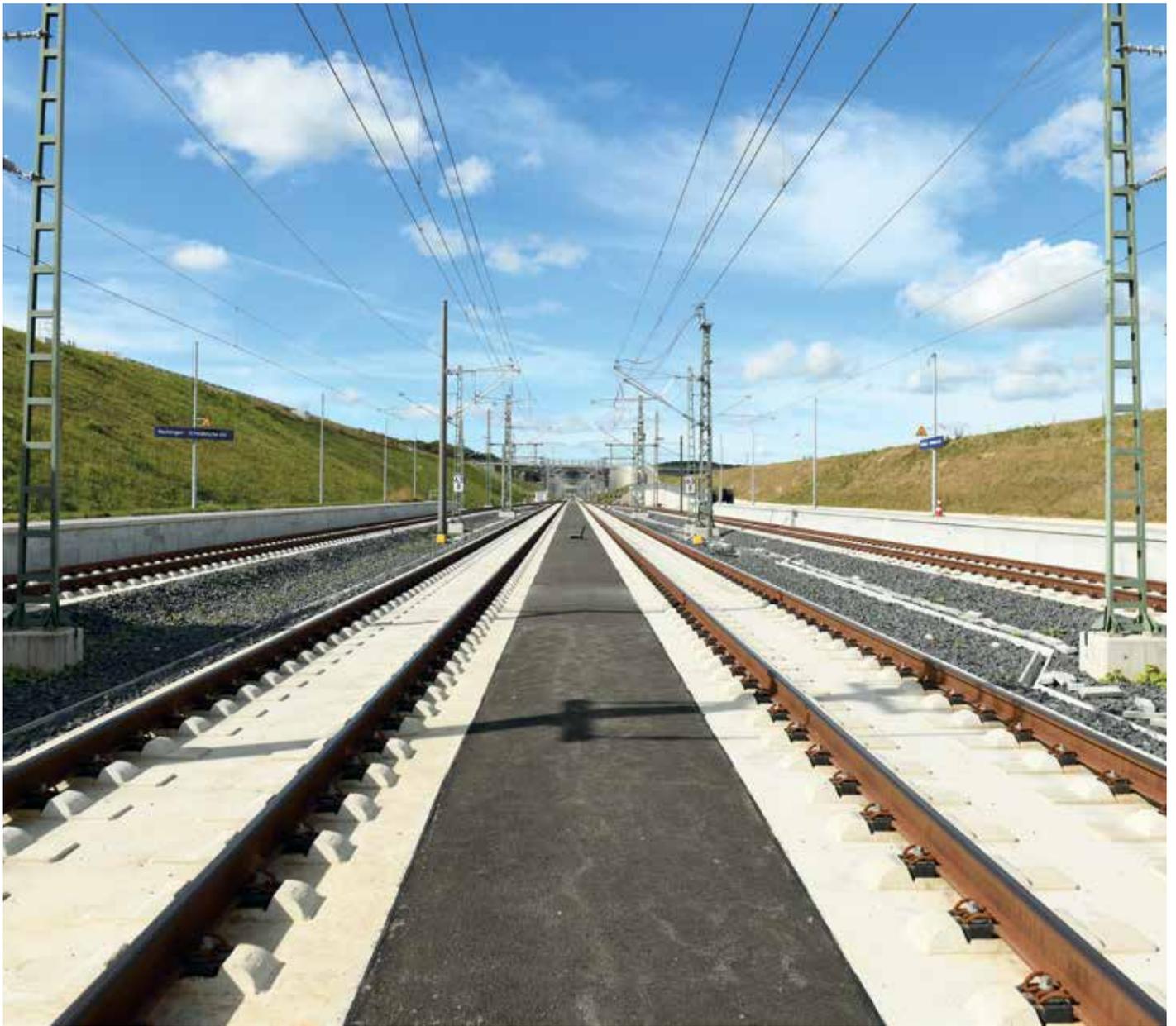
So malerisch sie ist, die alte Eisenbahnstrecke zwischen Filstal und Donautal, so sehr freut sich Eberhard Halder-Nötzel auf die neue Kulisse, die in nicht allzu ferner Zukunft hinter der Zugscheibe vorbeiziehen wird. Und das mit Tempo 250. Der Bremsklotz Geislinger Steige, der kurvige Aufstieg zur Alb, das wird dann für einen wesentlichen Teil des Zugverkehrs zwischen Stuttgart und Ulm Geschichte sein. „Ich verspreche mir sehr viel von der neuen Strecke, vor allem mehr Zeit für mich und meine Familie“, betont er.

Eberhard Halder-Nötzel ist einer der vielen Berufspendler, die jeden Morgen am Ulmer Hauptbahnhof in den Zug einsteigen und in Stuttgart wieder aussteigen. Er wohnt schon lange mit seiner Frau und den drei Kindern auf dem Eselsberg. Beruflich hat es ihn dann aber nach Stuttgart verschlagen, seit 2008 ist er beim SWR als Redaktionsleiter für ein Team von 40 Reportern verantwortlich, die für Hörfunk, Fernsehen und Online aus der ganzen Region berichten. Nach Stuttgart umzuziehen sei aber trotz der Fahrerei keine wirkliche Option gewesen, sagt er: „Wir sind hier alle verwurzelt und konnten nicht loslassen. Dafür gefällt es uns einfach zu gut in Ulm.“

Ein Paradebeispiel für Ulms Oberbürgermeister Gunter Czisch, der das Thema „Leben, Wohnen, Arbeiten“ längst zur Chefsache gemacht hat. Dabei verfolgt er eine klare Philosophie: „Wir wollen, dass die Menschen dort wohnen können, wo sie sich am wohlsten fühlen“, sagt er. Der Schlüssel dazu, der das ermögliche, sei eine gut ausgebaute und leistungsstarke Infrastruktur, wobei der OB damit insbesondere einen schienengebundenen Nahverkehr meint. Nicht von ungefähr hätten sich Ulm und die ganze Region immer sehr deutlich und sehr vehement für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ausgesprochen und seinerzeit für die Volksabstimmung alle Kräfte mobilisiert, so Czisch. „Die Neubaustrecke war und ist eine Initialzündung für uns, die unser Denken beflügelt und schon lange im Vorfeld viele Projekte angestoßen hat.“

So hat Ulm schon vor Jahren eigens einen „Masterplan Citybahnhof Ulm“ entwickelt, der eine städtebauliche Neukonzeption für das gesamte Bahnhofsumfeld umfasst, einschließlich der angrenzenden und umliegenden Entwicklungsgebiete der Stadt. Das Stadtquartier Wilhelmstraße nördlich des Bahnhofs beispielsweise, das Theaterviertel im Osten, die Schillerrampe im Süden und das Dichterviertel, das westlich vom Bahnhof gelegen und als Sanierungsgebiet ausgewiesen ist. „Stadtreparatur“ nennt Czisch die anstehenden Vorhaben, die viele Möglichkeiten eröffnen. Allein im Dichterviertel könnten 500 neue Wohnungen entstehen.

In den vergangenen Jahren wurden bereits rund um den Bahnhof insgesamt 130 Millionen Euro in die



Drei Facetten der neuen Strecke: Schienstränge bei Merklingen, Portal des Tunnels Widderstall und die Filstalbrücke



Pendler Eberhard Halder-Nötzel freut sich auf verkürzte Fahrzeiten.

Stadtentwicklung investiert. In den nächsten Monaten soll als weiterer Entwicklungsbaustein eine Mobilitätsdrehscheibe eröffnet werden, ein modernes Parkhaus am Bahnhof. Zudem ist bereits Ende 2018 eine neue innerstädtische Straßenbahnlinie in Betrieb gegangen, die Linie 2, die sich bei einem Gesamtetat von rund 270 Millionen Euro und dreijähriger Bauzeit längst als „massive Mobilitätsverbesserung“ für mehr als 20.000 Anwohner, Beschäftigte und Schüler bewährt hat, so Czisch, der Ulm und die ganze Region auf einem guten Weg sieht. „Eine solch dynamische Entwicklung wie jetzt hat die Region Ulm schon sehr lange nicht mehr erlebt“, betont er. Der Impuls für viele der genannten Projekte sei von der Neubaustrecke und den Möglichkeiten ausgegangen, die damit verbunden sind.

Zwölf Tunnel und 37 Brücken sind auf dem insgesamt 60 Kilometer langen Abschnitt zwischen Wendlingen und Ulm in den vergangenen neun Jahren seit dem offiziellen ersten Spatenstich gebaut worden, darunter so monumentale und stilbildende Bauwerke wie die Filstalbrücke, der Alabstiegstunnel hinunter zum Ulmer Hauptbahnhof oder der knapp neun Kilometer lange Boßlertunnel am Alaufstieg. So richtig begonnen hat einst alles an einem schönen Sommertag im Juli 2013 in Hohenstadt, einem malerisch gelegenen Dorf am Albtrauf. Dort, am höchsten Punkt der Neubaustrecke, haben die Mineure aus Österreich und Deutschland seinerzeit mit dem Bau des ersten Tunnels auf der Alb begonnen, dem 4.847 Meter langen Steinbühl tunnel, der durch karstiges Gestein hinunterführt Richtung Mühlhausen. Zwischenzeitlich ist ein Großteil der Arbeit zwischen Wendlingen und Ulm getan. „Wir bereiten

uns parallel schon auf die Testfahrten vor, die Anfang des nächsten Jahres beginnen“, sagt Torsten Weinhold.

Der 47-jährige Bauingenieur ist als Teamleiter Ausrüstung dafür verantwortlich, dass die Trasse mit allem notwendigen „Zubehör“ ausgestattet wird. Der Feste Fahrbahn mit den Gleisen und Weichen natürlich, den Masten und Oberleitungen, sämtlichen Kabeln für Steuerung und Kommunikation und vielem mehr. Zuletzt konnten auf der Filstalbrücke auf einer der beiden Seiten die Gleisarbeiten abgeschlossen werden – damit war der Lückenschluss zwischen Wendlingen und Ulm geschafft. Am Ulmer Hauptbahnhof wurden Weichenverbindungen eingebaut, und auch im westlichen Portalbereich des Alvorlandtunnels sind die Arbeiter auf den letzten Schienenmetern. „Wir sind noch mit kleineren Restarbeiten beschäftigt, liegen aber gut im Zeitplan“, betont Weinhold, der seit 2002 bei der Bahn ist und Anfang 2012 für das Projekt Wendlingen–Ulm engagiert wurde.

In seinem Zuständigkeitsbereich ist er ein Mann der ersten Stunde, hat sämtliche Vergabegespräche geleitet und die gesamte Ausschreibungsphase begleitet. Die ersten 120 Meter langen Schienen, die Anfang 2019 auf Schwertransportern ins Bau Feld gefahren worden sind, seien auf jeden Fall ein Höhepunkt gewesen, sagt Weinhold. Einen Lieblingstunnel oder ein anderes Bauwerk, das ihm ganz besonders ans Herz gewachsen ist, hat der Bauingenieur aber nicht. „Das Besondere an dem Projekt ist das Ganze. Wir haben hier viele Vorhaben mit ganz unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu realisieren, das macht den Reiz aus“, sagt er: „Eine 60 Kilometer lange Baustelle gibt es ja nicht so häufig.“



Zwischenzeitlich zeugen die Baustellen links und rechts der Autobahn A8 davon, dass in naher Zukunft eine Albüberquerung im Eiltempo möglich sein wird. Viele der riesigen Erdhügel und Schotterberge sind verschwunden, stattdessen sind im Vorbeifahren fertige Tunnelportale, Brücken und frisch verlegte Schienen zu sehen. Auch der schicke neue Bahnhof auf der Albhochfläche wartet darauf, dass es in absehbarer Zeit losgeht. Selbst die blauen Haltestellenschilder hängen schon erwartungsvoll an ihren Masten, „Merklingen - Schwäbische Alb“ steht darauf in weißen Lettern.

Bei der feierlichen Enthüllung des neuen Bahnhofsschildes betonte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, die neue Station sei ein „spürbarer Impuls für eine gute wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region“. Und der Laichinger Bürgermeister Klaus Kaufmann, gleichzeitig Vorsitzender des eigens gegründeten Zweckverbandes „Region Schwäbische Alb“, dankte den beteiligten Kommunen für die finanzielle Beteiligung an dem über 50 Millionen teuren Projekt. Von dem neuen Bahnhof würden viele Menschen auf der Laichinger Alb, aber auch weit darüber hinaus profitieren, so Kaufmann: „Er bietet der regionalen Wirtschaft eine hervorragende verkehrliche Anbindung und führt zur Ansiedlung weiterer Betriebe und Menschen.“ Der Grund für diese positive Prognose liegt auch in diesem Fall in den enormen Fahrzeitverkürzungen, die der neue Halt ermöglicht. Mit den Regionalzügen, die künftig alle Stunde fahren, dauert die Fahrt nach Ulm nur noch zehn Minuten. Nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 braucht man nach Stuttgart eine halbe Stunde und zum Flughafen rund 20 Minuten.

Auch der Präsident der IHK Ulm, Jan Stefan Roell, prophezeit mit Blick auf die bevorstehende Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm außerordentliche Wachstumsimpulse, die Wohlstand und Arbeitsplätze sichern und neu schaffen würden, so Roell. Das Bahnprojekt verbessere die verkehrlichen Rahmenbedingungen der Region und darüber hinaus des östlichen Baden-Württembergs enorm. Mit dem Ausbau dieses Teils der Magistrale für Europa und den kürzeren Reisezeiten rücke die Region nicht nur näher an die Wirtschaftszentren München und Stuttgart, „sondern auch an zentrale europäische Regionen heran“, so Roell, der auch Geschäftsführer der Ulmer Roellpartners GmbH ist.

Ulm sei mit der Wissenschaftsstadt auf dem Eselsberg, mit zahlreichen weltweit tätigen Unternehmen sowie wissenschaftlichen Instituten ein bedeutender Entwicklungs- und Forschungsstandort. „Wenn wir künftig noch schneller und besser aus Richtung Flughafen, Landesmesse und anderer Forschungsstandorte entlang der Technologieachse Süd erreichbar sind, wird das die Attraktivität unseres Standorts weiter steigern“, sagt Jan Stefan Roell. Die Wissenschaftsstadt, in der auf Weltniveau geforscht und entwickelt werde, zeige ja bereits, wie wichtig Infrastruktur und Vernetzung sei.

Insbesondere das Thema Vernetzung, also die „Weiterverteilung“ der steigenden Zahl an Pendlern und Zugreisenden, ist für Oberbürgermeister Gunter Czisch neben der enormen Beschleunigung der wesentliche Aspekt für die Zukunft. Ulm sei gerade dabei, auch mit Blick auf die Landesgartenschau 2030 die autogerechte Stadt der 50er- und 60er-Jahre anders zu gestalten. Wenn der

„Wir liegen gut im Zeitplan“, sagt Ingenieur Torsten Weinhold.



Von 11. Dezember 2022 an verkehren Züge auf der neuen Strecke.

Citybahnhof mit seinen Anbindungen nun in größerem Umfang Autoverkehr produziere, weil die Menschen aus Laupheim, Erbach, Memmingen, Illertissen oder Günzburg von hier künftig mit dem Zug zum Flughafen, der Messe oder nach Stuttgart fahren würden, sei das kontraproduktiv, so Czisch. Es reiche daher nicht, eine neue Verbindung zwischen Metropolen zu schaffen. Man müsse die ganze Mobilität neu denken für Ulm und die Region.

Eine tragende Rolle bei dieser vernetzten Mobilität spielt die Regio-S-Bahn Donau-Iller, mit der das weitere Umland besser angebunden werden soll an das Drehkreuz Ulmer Hauptbahnhof und damit auch an die Neubaustrecke. Im Dezember vergangenen Jahres sind die ersten beiden Regio-S-Bahn Linien zwischen Ulm und Memmingen sowie Ulm und Weißenhorn in Betrieb gegangen. Weitere Linien sollen in naher Zukunft folgen, so Oberbürgermeister Czisch, der gleichzeitig Vorsitzender des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller ist. Einst habe der Bau der schwäbischen Eisenbahn von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen die Basis für die Industrialisierung und heutige Prosperität des Wirtschaftsraums geschaffen, betont er. Heute sei die Neubaustrecke der zentrale Impuls für die zukünftige Entwicklung. „Wir glauben, dass wir in der Region deutlich profitieren werden“, so Gunter Czisch. „Und das über Jahrzehnte hinweg.“

Dem kann sich Eberhard Halder-Nötzel nur anschließen. Auch er ist überzeugt davon, dass mit der Neubaustrecke vieles besser werden wird für ihn persönlich und viele andere Menschen. Die ersten drei Jahre ist der SWR-Journalist mit dem Auto gependelt, über die viel befahrene Autobahn A8, die so allerlei Risiken birgt. Eines Tages wollte er das einfach nicht mehr, jeden Tag

drei Stunden und länger auf der Autobahn unterwegs zu sein. „Mit dem Auto kommt man schon in der Stadt nicht mehr kalkulierbar voran, auf solchen Strecken erst recht nicht“, sagt Eberhard Halder-Nötzel.

Seither hat er eine BahnCard 100 im Geldbeutel, fährt morgens mit dem E-Roller oder dem Fahrrad vom Eselsberg zum Ulmer Bahnhof und steigt in den Zug – zusammen mit vielen anderen Pendlern, wie er sagt. Die Fahrt über die altherwürdige Geislinger Steige und durch das kurvige Filstal dauert derzeit eine Stunde, wobei die steile Strecke zur Albhochfläche kaum Zeitreserven hat. Oft sind kleinere oder größere Verspätungen damit verbunden, die nie gelegen kommen, so Eberhard Halder-Nötzel, insbesondere nicht am Abend nach einem aufreibenden Arbeitstag.

Ab Dezember 2022 wird die Fahrt zwischen der Schwäbischen Landeshauptstadt Stuttgart und Ulm bereits bis zu 15 Minuten kürzer sein als heute. Ab 2025, wenn dann auch Stuttgart 21 in Betrieb ist, halbiert sich die Fahrzeit im Vergleich zu heute auf eine halbe Stunde. Schon ab 2022 wird es dank der neuen Strecke neue, attraktive Verbindungen geben, so zum Beispiel von Ulm nach Tübingen, wo die Reisenden mindestens eine halbe Stunde Fahrzeit sparen. Die neue Technologie bringt zusammen mit dem Durchgangsbahnhof zudem mehr Sicherheit und Zuverlässigkeit. Unter dem Strich kommt für den Redaktionsleiter durch die deutliche Fahrzeitverkürzung schon ab 2022 eine halbe Stunde mehr Zeit am Tag heraus, die er für sich und seine Familie hat, wie er sagt, und 2025 noch einmal so viel: „Wenn das keine guten Nachrichten sind.“

► www.be-zug.de/neubaustrecke

Pendler-Stimmen zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm



Maike Weiß, 34

Unternehmensberaterin aus Stuttgart, pendelt regelmäßig zwischen Stuttgart und Ulm, nutzt dabei verschiedene Zugtypen von ICE bis Regionalbahn

„Ich freue mich unheimlich auf die Neubaustrecke, denn für mich wird sich die Fahrzeit deutlich verkürzen. Ich bin mindestens drei Mal im Monat auf dem Streckenabschnitt von Ulm nach Stuttgart unterwegs, in manchen Monaten aber auch zehn Mal – zusammen mit den Rückfahrten also bis zu 20 Mal. Was mich etwas ärgert: es finden dauernd Reparaturarbeiten statt. Den ganzen August über musste man einen großen Umweg fahren, dadurch ist die Fahrzeit noch länger geworden.“

Plamen Dimitrov, 46

Physiotherapeut aus Stuttgart, täglich auf die Strecke angewiesen

„Ich hoffe, dass sich durch die Neubaustrecke die Situation mit den Verspätungen verbessert. Das ist aus meiner Sicht eines der größten Probleme derzeit: Ich habe das Gefühl, dass Fernverkehr und Regionalverkehr sich dabei gegenseitig behindern. Als der Fernverkehr in den Sommerferien ein paar Wochen umgeleitet wurde, waren plötzlich alle Regionalbahnen pünktlich. Natürlich ist es auch nicht einfach, all die Züge zu koordinieren. Für Leute, die weite Strecken zurücklegen müssen und mit der Neubaustrecke Zeit sparen, freut es mich jedenfalls.“



Justin Hannig, 15

Schüler einer gewerblichen Schule in Geislingen, täglich mit der Regionalbahn unterwegs

„Ich bin täglich mit dem Zug unterwegs, weil ich eine gewerbliche Schule in Geislingen besuche. Wenn die neue Strecke dazu führt, dass es kürzere Fahrzeiten gibt, freue ich mich darüber. Wenn sie zu mehr Verspätungen führt, dann eher weniger. Denn die sind im Moment das größte Problem. Außerdem wäre es toll, wenn dann mehr Züge zur Auswahl stehen, und man auch mal einen Zug verpassen kann, ohne ewig zu warten. Bislang kommt nur jede Stunde ein Zug.“

David Föll, 33

arbeitet in der Automobilbranche und nimmt, wenn möglich, den Zug

„Ich würde sagen, dass die Strecke auf jeden Fall ein entscheidender Vorteil für Pendler sein wird, allein deshalb, weil die Fahrzeit sinkt. Das macht die Strecke viel praktikabler zum Pendeln. Ich habe den YouTube-Kanal des Bahnprojekts abonniert. Dort ist die Stimmung natürlich sehr positiv, was die Strecke angeht. Die Menschen, die sich dafür interessieren, sind davon überzeugt, dass es ein gutes Projekt ist. Ich auch. Ich bin grundsätzlich der Meinung, dass Investitionen in Infrastruktur gut und sinnvoll sind. Ich finde, dass mehr Verkehr auf die Schiene gehört und weniger auf die Straße. Auch persönlich bin ich, wenn immer möglich, mit dem Zug unterwegs, nur in Ausnahmefällen mit dem Auto.“



Sabine Schlegel, 52

wissenschaftliche Mitarbeiterin an einer Universität, privat mit der Bahn unterwegs

„Ich freue mich darauf, dass es dann schneller geht – und vor allem auch auf den Halt in Merklingen! Ich bin nämlich gerne auf der Alb, und nun kommt man endlich auch einmal mit dem Zug dorthin. Momentan stören mich die vielen Verspätungen, gerade auf der Strecke von und nach Stuttgart.“

KURZ NOTIERT



Lückenschluss für Neubaustrecke geschafft

Die Deutsche Bahn beginnt den Endspurt beim Bau der Neubaustrecke: Gut ein Jahr vor der Inbetriebnahme gibt es erstmals eine vollständige direkte Schienenverbindung zwischen Wendlingen und Ulm. Der Lückenschluss im Gleisbau erfolgte Ende Oktober auf der Filstalbrücke. Dort absolvierten Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, und Berthold Frieß, Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, mit einer Draisine die symbolische erste Bahnfahrt auf der 85 Meter hohen und damit dritthöchsten Eisenbahnbrücke in Deutschland. „Die Verbindung steht! Der Lückenschluss zwischen Wendlingen und Ulm ist ein echter Meilenstein im Bahnprojekt. Auf der neuen Bahnstrecke wird man bedeutend schneller unterwegs sein als auf der Autobahn. Wir schaffen attraktive Verbindungen und schonen die Umwelt – ein Vorzeigeprojekt für die starke Schiene im Südwesten“, sagte Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. Berthold Frieß vom Landesverkehrsministerium ergänzte: „Die Filstalbrücke ist als ingenieurtechnisches Herzstück der Neubaustrecke das Symbol für die Beschleunigung des Schienenverkehrs zwischen Stuttgart und Ulm. Durch den von Land und Kommunen finanzierten Regionalbahnhof in Merklingen wird mit der Laichinger Alb eine ganze Region neu für den Schienenverkehr erschlossen und durch die Verlagerung der Züge des Fernverkehrs auf die Neubaustrecke können frei werdende Kapazitäten im Filstal für den Ausbau des Regionalverkehrs genutzt werden. Durch die Neubaustrecke gewinnen unsere Fahrgäste im Regionalverkehr also doppelt.“ www.be-zug.de/nbs

Baustelle live erlebbar vom 6. bis 8. Januar 2022

Das Interesse am größten und bekanntesten Bauprojekt in Baden-Württemberg ist nach wie vor riesig. Immer mehr Menschen wollen sich selbst ein Bild machen, buchen Führungen oder besuchen den Infoturm am Stuttgarter Hauptbahnhof. So galt es, allein im Juli insgesamt 152 Baustellenführungen zu organisieren – ein Rekordwert. Grund genug, der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden und von 6. bis 8. Januar die Baustelle im Herzen Stuttgarts für Besucher zu öffnen. An drei Tagen, jeweils von 10 Uhr bis 16 Uhr, ist es möglich, im Rahmen der Tage der offenen Baustelle den Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit seinen einzigartigen Kelchstützen hautnah zu erleben, vor Ort direkt ins Gespräch mit den Fachleuten zu kommen und sich ein Bild vom Baufortschritt zu machen. Der Blick in die Zukunft lohnt sich direkt an Ort und Stelle – es gibt Informationen aus erster Hand zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, zu den Veränderungen rund um den Rosensteinpark, zum Umbau des Bonatzbaus und zur Technik rund um den Digitalen Knoten Stuttgart. Der Eintritt ist kostenfrei und ohne Altersbeschränkung und erfolgt unter Berücksichtigung der geltenden Corona-Regeln. Wie immer gibt es ein ansprechendes Rahmenprogramm, speziell auch für Kinder. www.be-zug.de/offenebaustelle

Jörg Schlaichs filigranes Erbe

Jörg Schlaich, Gründungspartner des bekannten Stuttgarter Ingenieurbüros Schlaich, Bergermann und Partner, ist verstorben. Schlaich hat in seinem beruflichen Leben vielerlei Spuren hinterlassen. Der aus Kernen im Remstal stammende Bauingenieur entwarf zahlreiche Brücken und Hallen und war unter anderem an der Entwicklung des berühmten Zeldachs des Münchner Olympiastadions beteiligt. Auch in Stuttgart ist sein berufliches Wirken weithin sichtbar. Er konstruierte beispielsweise das Dach der Mercedes-Benz-Arena, das Terminal 3 des Stuttgarter Flughafens und den Aussichtsturm auf dem Killesberg. Neben seiner Tätigkeit als Ingenieur lehrte Schlaich mehr als 25 Jahre als Professor am Institut für Massivbau an der Universität Stuttgart. Seine Brücken und Türme gehören zu den filigransten Konstruktionen weltweit, und so ist es nicht verwunderlich, dass auch ein Bauwerk im Rahmen des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm seine Handschrift trägt. Die Rede ist von der 345 Meter langen Neckarbrücke am Rosensteinpark, die Schlaich mit seinem Team in der ihm eigenen Art entworfen hat: elegant, stilprägend, filigran und verbindend, gleich einer stählernen Skulptur. „Wir sind stolz darauf, in der Heimatstadt von Jörg Schlaich ein solch herausragendes Brückenbauwerk realisieren zu dürfen. Diese Neckarbrücke steht für ein modernes Stuttgart mit dem Mut zu besonderer Architektur. Sie reiht sich damit in die Tradition innovativer Baukunst in der Landeshauptstadt ein. Die Ästhetik dieses filigranen Bauwerks unterstreicht die Innovationskraft der Region Stuttgart,“ sagte Andreas Keil, Partner im Ingenieurbüro Schlaich, Bergermann und Partner, das Ende der 1990er Jahre den Architektenwettbewerb gewonnen hatte, kurz vor dem Baubeginn der Brücke 2016. Jörg Schlaichs Konstruktion lebt fort als ein wichtiger und stilprägender Baustein des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Er verstarb kurz vor seinem 87. Geburtstag am 4. September in Berlin.



PERSÖNLICH



Gehört seit
2012 zum Team:

Astrid Becker, 46,
Projektingenieurin auf
der Neubaustrecke

Was macht eigentlich ... Frau Becker?

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

Ich bin schon seit 2012 dabei und habe mich in den ersten Jahren vom Schreibtisch aus unter anderem damit beschäftigt, vertragliche Regelungen zu treffen mit Unternehmen, deren Leitungen im Zuge der Bauarbeiten für die neue Bahnstrecke verlegt werden mussten. Dabei ging es um Telefonleitungen ebenso wie um Stromleitungen, Gasleitungen oder auch Leitungen für Wasser oder Abwasser.

Warum haben Sie sich gerade für dieses Projekt entschieden?

Ehrlich gesagt bin ich als Quereinsteigerin zur Bahn gekommen. Ich habe Technischen Umweltschutz studiert und mir danach in Stuttgart einen Job gesucht. Anfangs wusste ich noch nicht allzu viel über die Dimension des Großprojekts. Mit jedem Jahr hat es mich dann mehr fasziniert. Da ist unglaublich viel bewegt worden. Wenn man an der A8 vorbeifährt, kann man das wunderbar sehen. Ich bin davon begeistert, was hier alles auf den Weg gebracht worden ist. Es ist ein gutes Gefühl, einen Teil dazu beigetragen zu haben.

Dabei waren Sie mehr in der Theorie als in der Praxis tätig?

Tatsächlich war ich in den ersten Jahren vor allem im Büro

Stuttgart tätig. Irgendwann wollte ich allerdings sehen, wie da draußen gebaut wird. Ich bin dann zu meinem Chef gegangen und habe den Wunsch geäußert, direkt auf die Baustelle zu kommen. Dieser Wunsch wurde mir erfüllt. Seit fünf Jahren bin ich draußen, sozusagen direkt an der Schiene. Mir macht das unglaublich Freude, auf der Baustelle zu sein, Lösungen zu finden für Herausforderungen und direkt vor Ort zu sehen, wie die Neubaustrecke immer mehr Gestalt annimmt.

Bereits im Dezember 2022 fahren zwischen Wendlingen und Ulm die ersten Züge auf der Neubaustrecke. Womit genau sind Sie aktuell noch befasst?

Ich bin derzeit in Wendlingen eingesetzt und arbeite von hier aus für die ganze Neubaustrecke die letzten Aufgaben aus dem Rohbau ab. Auch wenn die Tunnel beispielsweise schon fertig sind, sind ja immer noch einige Dinge zu erledigen.

Was werden Sie nach Abschluss der Arbeiten tun? Gibt es schon eine neue Neubaustrecke?

Das weiß ich ehrlich gesagt noch nicht. Wir sind gut beschäftigt, da konnte ich mir darüber noch gar keine Gedanken machen. Jetzt gilt es erst einmal, alles darauf auszurichten, dass Ende 2022 die Züge fahren können. Danach sieht man weiter.



INFOTURM
STUTT GART

TAGE DER OFFENEN BAU- STELLE

6. BIS 8. JANUAR 2022

10:00 – 16:00 UHR

BAUSTELLE LIVE ERLEBEN

↳ Foto: Achim Birnbaum

Am Stuttgarter Hauptbahnhof
Der Eintritt ist kostenfrei

ITS-PROJEKT.DE

📷 📱 @INFOTURMSTUTT GART