

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



## REPORTAGE

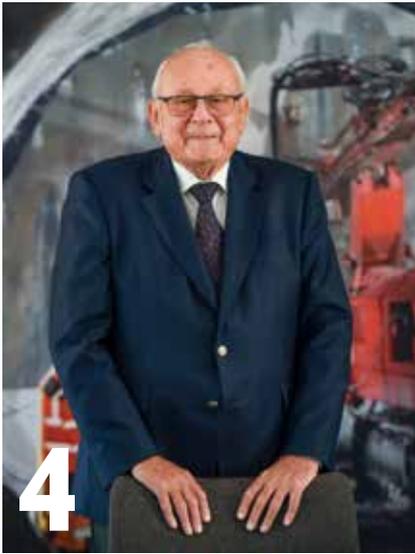
Erste Züge auf der Neubaustrecke  
Wendlingen–Ulm verzücken Fans

SEITE 26

**PORTRÄT** Walter Wittke wirkt als Felsexperte weltweit im Untergrund **SEITE 4**

**INTERVIEW** Baubürgermeister Pätzold über das Rosenstein-Quartier **SEITE 18**

**REPORTAGE** Für den neuen Bahnknoten S21 hat der Gleisbau begonnen **SEITE 8**



4



22



8

## INHALT

### PORTRÄT

Mit der Kraft der Erfahrung und dem Fundament der Familie: Walter Wittke **4**

### REPORTAGE

Die S21-Gleisbauer machen sich mit extralangen Schienen ans Werk **8**

### IM BILDE

**14**

### INTERVIEW

Stuttgarts Wohnbauperspektiven aus Sicht von Bürgermeister Pätzold **18**

### THEMA

Der Stadtteil der Zukunft auf den Gleisflächen der Vergangenheit **22**

### REPORTAGE

Bruno Steinle und die ersten Züge auf der Neubaustrecke nach Ulm **26**

### 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, 2, 3, 5 – 7, 12, 19 – 24, 27 – 29, 31);  
Arnim Kilgus (2, 9, 12, 14, 15, 30); Jannik Walter (10, 13, 14, 15, 16);  
Thomas Niedermüller (11); Torsten Weinhold (12); Malte Hombergs (13);  
Michael Deufel (13); Sophia Kuisl (14, 30)

Auflage: 40.000 Exemplare  
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli/August 2022.



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

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

## VORWORT

Historisch – das ist ein häufig bemühter Begriff in diesen Tagen, die Bundeskanzler Olaf Scholz angesichts Putins völkerrechtswidrigen Angriffskriegs gegen die Ukraine unter die Überschrift „Zeitenwende“ gesetzt hat. Vor diesem Hintergrund mögen wir bei der Bewertung von außerordentlichen Fortschritten beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm nicht von historisch sprechen, können jedoch einzigartige und buchstäblich bewegendende Momente in der Eisenbahngeschichte des Landes und seiner Landeshauptstadt verzeichnen: In den frühen Morgenstunden des 8. Februar 2022 ist zum ersten Mal ein Zug auf dem ersten fertiggestellten Gleisabschnitt von Stuttgart 21 Richtung Stadtzentrum gefahren. Mit 120 Meter langen Schienen beladene Wagons stoppten nach der Fahrt durch den mehr als drei Kilometer langen Tunnel Feuerbach erst kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Wenn Stuttgart 21 wie geplant in Betrieb geht, erreichen Fern- und Regionalzüge aus Richtung Mannheim auf diesem Gleis voraussichtlich von Dezember 2025 an die Bahnsteighalle des künftigen unterirdischen Durchgangsbahnhofs.

Dort schreitet der Bau der 28 Kelchstützen, die künftig das Dach der neuen Bahnsteighalle tragen, zügig voran. Am 12. März wurde der 20. Kelch betoniert, und der runden Zahl angemessen war es der sogenannte Sonderkelch. Dieser bildet einmal einen von mehreren Zugängen zu den neuen Bahnsteigen außerhalb des Bonatzbaus. Deshalb wird ihn nicht eines der für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof typischen Lichtaugen zieren, sondern ein eindrucksvolles Entree aus Glas, Aluminium und Stahl. Der Bau dieses Sonderkelchs stellt aufgrund seiner Komplexität eine der größten Herausforderungen im gesamten Projekt dar. Nicht nur, dass durch diesen Kelch ein Aufzug und eine Rolltreppe führen, die aufwendig in die Planung zu integrieren waren, zu allem bildet der Bahnsteig an dieser Stelle auch noch eine Brücke über die direkt, nur wenige Zentimeter darunter liegende S-Bahn-Röhre. Denn der Sonderkelch und auch die neuen Bahnsteige daneben wären für den über 40 Jahre alten S-Bahn-Tunnel schlicht zu schwer gewesen. Deshalb musste dieser Bereich der Bahnsteighalle auf eine unterirdische Spannbetonbrücke gestellt werden, die den S-Bahn-Tunnel nicht berührt. Dabei galt es, stets uneingeschränkten S-Bahn-Betrieb zu gewährleisten, denn das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region durfte selbstverständlich nicht unterbrochen werden. Eine ingenieurs- und bautechnische Meisterleistung!

Ebenfalls bewegendende Momente gab es auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, wie unter anderem im Titel dieser Bezug-Ausgabe zu sehen ist, die mit vielen lesenswerten Geschichten aufwartet. Pünktlich



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

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

zum Frühlingsbeginn fuhr am 1. März zum ersten Mal ein ICE über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Zunächst noch gemütlich mit Tempo 20, denn die Fahrten dienten der Ausbildung von Lokführern. Unterwegs waren sie im „advanced TrainLab“, einem umgebauten ICE der Deutschen Bahn, mit dem neue Technologien getestet werden können. Inzwischen sind die Lokführer auf der neuen, 60 Kilometer langen Bahnstrecke im ICE-S der DB Systemtechnik unterwegs und tasten sich etappenweise an eine Geschwindigkeit von 275 km/h heran. Der ICE-S ist ein speziell ausgerüsteter Hochgeschwindigkeitsmehrzug der DB, mit dem auch neue Strecken geprüft werden. Die künftig im Reiseverkehr geltende Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h wird bei diesen Hochstastfahrten um zehn Prozent überschritten, um die Strecke auf Herz und Nieren zu testen. Bisher lief alles glatt, so dass wir mit wachsender Vorfreude dem 11. Dezember 2022 entgegenblicken. Dann wird die Neubaustrecke in den kommerziellen Betrieb gehen – mit großen Vorteilen für die Schiene nicht nur in Baden-Württemberg. Im Fernverkehr profitieren Reisende auf der Relation Frankfurt–München von einer rund 15 Minuten kürzeren Reisezeit, im Nahverkehr wird es stündlich eine Verbindung Ulm–Merklingen–Wendlingen sowie in der Gegenrichtung geben. Damit ergeben sich auch für Pendlerinnen und Pendler neue Perspektiven: Ulm und Stuttgart rücken näher zusammen, und mit dem Bahnhof Merklingen wird zudem eine ganze Region für die Schiene neu erschlossen.

Auch in Richtung Bodensee und Schweiz eröffnet S 21 eine großartige Perspektive für die Schiene: Der Ausbau der Gäubahn für den Deutschlandtakt ist elementar für die Mobilitätswende im Südwesten. Das Schienenprojekt ist somit von ökologischer Bedeutung und wird auch von der aktuellen Bundesregierung vorangetrieben. Eine breite politische Mehrheit steht hinter diesem Ausbau der Gäubahn, so ist er etwa auch Teil des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung. Dafür ist es zwingend erforderlich, die Gäubahn aus Richtung Böblingen und Sindelfingen mit einem etwa elf Kilometer langen Tunnel – der geografischen Lage seines Portals entsprechend Pfaffensteigtunnel genannt – an den künftigen Fernbahnhof am Flughafen anzuschließen. Denn nur so lässt sich ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so verkürzt werden, dass die Gäubahn sowohl in Zürich als auch in Stuttgart sowie an den wichtigsten Bahnhöfen dazwischen attraktive Anbindungen erhält. Und genau darum geht es: die Schiene zu stärken und die Verkehrswende in Zeiten voranzubringen, in denen über die Zukunft der Mobilität im Spiegel der Ereignisse neu nachgedacht werden wird. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

---

## PORTRÄT

---

# Felsenfeste Familienbande

---

**Er gilt weltweit als Spezialist für komplexe Kräftespiele von Natur und Bauwerk und hat vielfach dazu beigetragen, dass die Tunnel zwischen Stuttgart und Ulm sicher sind: Besuch bei Walter Wittke, der als führender Wissenschaftler in der Felsmechanik die Last des einsamen Propheten kennt.**

**M**anchmal muss eine Geschichte über einen Ingenieur aus dem Badischen mit Anthony Quinn beginnen. Der amerikanische Filmschauspieler hat einmal über das Altern gesagt: „Auch mit sechzig kann man noch vierzig sein – aber nur noch eine halbe Stunde am Tag.“ Walter Wittke hat nicht nur das Zeug, einen Berg zu lesen, sondern auch eine Filmikone zu widerlegen. Stolze 88 Jahre alt ist der Professor, und wenn man so will, schafft er noch als wäre er erst 50 – und das nicht nur eine halbe Stunde am Tag. „Ich arbeite bis 100“, sagt Wittke. Wer ihn ein bisschen näher kennt, der weiß, dass Sagen und Tun bei ihm eine Einheit sind.

Es ist früher Nachmittag in Weinheim. Im Technologiepark 3 sitzt ein Herr mit lichtem Haupthaar und tipptopp sitzender Krawatte an einem Tisch, und erzählt davon, wie man werden kann, wenn man sich in die Geologie dieser Welt nicht nur hineindenkt, sondern auch hineinrechnet, und wohin man kommen kann mit standfesten Werten und weitsichtigen Gutachten, die heute zum Maß der Dinge für solide Bauplanung geworden sind. Walter Wittke schenkt sich eine Tasse Kaffee ein, die so schwarz ist wie so mancher Untergrund, in den er das Licht seiner Wissenschaft gebracht hat. Seit mehr als 40 Jahren führt er ein Unternehmen, das sich darauf spezialisiert hat, Bauwerke mit dem entsprechenden Baugrund zu verbinden und maßgeschneiderte Modelle für den Fels ebenso anbietet wie Machbarkeitsstudien und Bauwerksüberwachung. Mit der Zeit kommt da einiges zusammen in der Bilanz: 150 Tunnel mit einer Gesamtlänge von mehr als 650 Kilometern, 60 Stau-mauern, Dämme und Wasserkraftanlagen, über 100 Bauwerke der Geotechnik und des Spezialtiefbaus wie Böschungen, Hänge und Gründungen. Wittke war als Planer und Gutachter mit einem Triebwasserstollen der Niagarafälle in Kanada ebenso befasst wie mit Brücken-gründungen für die Eisenbahnstrecke zwischen Mexiko Stadt und Toluca. Er beschäftigte sich mit Dämmen im oberen Tal des Indus in Pakistan, mit der Metro in Doha, der S-Bahn Red Line in Tel Aviv, mit der Talsperre Selingue in Mali ebenso wie mit der U-Bahn in Wien oder dem Triebwasserstollen Masicuni in Bolivien.

**V**erantwortung spüren, für das, was man tut, und nach Lösungen suchen, die Bestand haben“, das treibt den Wissenschaftler im Unternehmer an. Und dann ist da auch noch dieser stete Glaube an den Fortschritt, der sich eingestellt hat bei ihm, damals, als er im Krieg als Halbwüchsiger bei seinem Großvater auf dem flachen Land in Schleswig-Holstein unterkam und aus Erzählungen erfuhr, dass sich die Einwohner des Dorfs, in dem er lebte, vor dem Ersten Weltkrieg mit Händen und Füßen gegen einen Eisenbahnanschluss wehrten. Die Eisenbahn wurde ins Nachbardorf verlegt. Dort kam der Fortschritt – sein Dorf blieb abgehängt.





Zwischen S21-Archiv und Labor für Druckmessung: Walter Wittke ist jeden Tag mit Leib und Seele im Büro.

Wittke wurde Bauingenieur und landete für die Promotion und Habilitation in Karlsruhe. Computer kamen auf und numerische Berechnungsverfahren – das Werkzeug, um die dritte Dimension zu berechnen und darüber hinaus komplexe Kräftespiele der Natur zu erkennen und zu quantifizieren. Wittke wurde als Ordinarius an die Hochschule Aachen berufen, mauserte sich zur anerkannten Prüfinstanz im Tunnelbau und erhielt bald die Chance, sein Wissen in Stuttgart anzuwenden. Dort brachten die Stadtväter das Herz des Nahverkehrs zum Schlagen und planten für die neue S-Bahn gewaltige Tunnelbauten. Bei den Arbeiten wurde ein großer Teil der Geologie Südwestdeutschlands durchfahren. Der Ingenieur lieferte sein Meisterstück ab, und die Betonröhren der S-Bahn, die auch durch Anhydrit führten, den Wasser wie Hefeteig aufquellen lässt, blieben das, was er vorausgerechnet hatte: äußerst stabil!

Ein Leben lang ist er für mathematische Genauigkeit mit der Autorität des mitunter auch einsamen Propheten eingestanden, den Andersdenkende nicht selten anfeindeten. Wittke blieb bei seiner Linie. „Erfahrung heißt für mich, dass wir über Jahrzehnte immer wieder alle Messergebnisse und Beobachtungen nachgerechnet haben“, sagt er. „Ich wollte die Dinge immer begreifen.“

Längst ist seine Philosophie konserviert in etlichen Bauwerken, sei es im Straßenbau von der A 1 bis zur A 44 oder bei einer ganzen Reihe von Projekten der Deutschen Bahn. Ob in den Neubaustrecken Hannover–Würzburg, Mannheim–Stuttgart oder auch Erfurt–Ebensfelde: Wittke hat seine Visitenkarten gerne und oft abgegeben. Zu seinen Meilensteinen gehören auch die tunnelbautechnischen Gutachten für die Bahn-Neubaustrecke Köln–Frankfurt: „Im Bau musste nur um fünf Prozent von unserer Prognose für Ausbruch und Tunnelsicherung abgewichen werden“, sagt der Professor. Ein Wert, der Maßstäbe setzt.

Vor der Hacke ist es dunkel, sagen die Bergleute. Vielleicht gehört es zu den Geheimnissen dieses Mannes, dass auch ein kleiner Abenteurer in ihm steckt, der einem Bergsteiger gleich die Risiken abwägt, weil davon Menschenleben abhängen. „Wir planen durchaus gewagt, avantgardistisch, aber nicht riskant“, sagt Wittkes Tochter Bettina Wittke-Schmitt, die eigentlich Tiermedizin studieren wollte, aber dann eine Tierhaarallergie hatte. Als ihr Vater dann sagte, sie solle doch dem Bauingenieurwesen eine Chance geben, war es geschehen. Ähnlich verhält es sich bei der zweiten Tochter Patricia Wittke-Gattermann und beim Sohn Martin Wittke: alle drei Kinder sind in die durchaus großen Fußstapfen des Vaters getreten und Ingenieure geworden, die gemeinsam im Unternehmen mitwirken. Nur die jüngste Tochter Cornelia ist nicht in die Untiefen der Felsmechanik eingestiegen. Sie schlug aus der Art und wurde Betriebswirtin. Wer die Wittkes erlebt in Weinheim, der spürt, dass es da noch eine ganz andere Kraft gibt, die gewissermaßen Berge versetzt: Familienpower! „Wir verstehen uns gut“, sagt der Professor, „und das Wissen, das wir haben, geht nicht verloren.“ Auf die Frage, ob man sich bei so viel Nähe nicht womöglich auf den Geist gehe, schaut Wittke junior ziemlich ungläubig und schenkt dann einem Satz die Freiheit, der vieles erklärt: „Wir stehen uns nicht auf den Füßen“, sagt Martin Wittke. „Wir sitzen auf seinen Schultern und da sieht man deutlich weiter!“

Die weltweit tätige Firma hat 40 Mitarbeiter, die Hälfte davon ist seit mehr als 20 Jahren im Unternehmen dabei. Das mag vielleicht auch an der Mutter der Kompanie liegen, an Lilian Wittke, der Gattin des Firmengründers, die sich unter anderem um die Buchhaltung kümmert. Dass ihr Walter mit 88 noch jeden Werktag im Büro auftaucht und so manche beschwerliche Flugreise auf sich nimmt, ist für sie kein Problem. „Ich habe einen Mann, der viel beschäftigt ist und Freude an seinem Beruf hat“, sagt Lilian Wittke. „Das ist gut so, denn so hat er zu Hause gute Laune.“ Damit der Patron noch möglichst lange fit bleibt, sorgt seine Ehefrau für die nötigen Radtouren am Wochenende. 3.000 Kilometer sind sie im vergangenen Jahr gemeinsam geradelt.

Nach Stuttgart, wo er öfter weilt, fährt Wittke lieber mit der Bahn, während der Corona-Pandemie aber mit dem Auto. In der Landeshauptstadt am Nesenbach hatte er die ersten großen Aufträge, was dazu führte, dass er 1980 seinen guten Namen zum Programm machte und ein nach ihm benanntes Beratungsunternehmen für Grundbau und Felsbau in Aachen gründete, das in Schwaben eine Dependence bekam. Der Ingenieur unterstützte im besten Wortsinn den Bau der Stuttgarter S-Bahn, und auch für die Tunnelröhren des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm waren seine Expertisen mehr als 30 Jahre später von unschätzbarem Wert. Walter Wittke hat alle S21-Tunnel und auch die Röhren am Alaufstieg begutachtet und mit seinen Berechnungen abgesichert. Inzwischen sind die Tunnelvortriebsarbeiten im Stuttgarter Talkessel zu 99 Prozent beendet. „Die Röhren werden alle heil bleiben“, sagt der Wissenschaftler und verhehlt nicht, dass ihm eine gewisse Last von den Schultern fällt. Selten sei er bei einem Projekt so angefeindet worden wie hier. Das war in Teilen einer zeitweise überhitzten Debatte geschuldet. Vieles, was da an Schreckensszenarien verbreitet worden war, konnte er leicht entkräften. Manches aber wirkt nach. So ist Walter Wittke einst mit seinem Sohn nach der Anhörung am Flughafen von einem Projektgegner angegangen worden, der auf Martin Wittke laut einredete: „Sie müssen das alles ausbaden. Ihr Vater lebt dann längst nicht mehr!“

Wer die Laterne trägt, hat der Dichter Jean Paul einmal gesagt, stolpert leichter als wer ihr folgt. Walter Wittke hält sich ganz gut auf den Beinen dank seiner Erfahrung und seiner peniblen Art, die Dinge zu betrachten. „Risiken, die man erkennt, treten meistens nicht ein“, sagt er mit weichem Zungenschlag. Nicht von ungefähr leistet sich der „Untergrund-Experte“ in der Firma ein eigenes Labor, um bestimmte Drucksituationen von Gestein analysieren zu können. Seit mehr als drei Jahrzehnten betreibt die Deutsche Bahn zudem ein unterirdisches Felslabor bei Oberderdingen. In dem Versuchsstollen werden im weltweit einzigartigen Versuchslabor dieser Art Daten zu Gesteinsdruck und Spannungen im Beton von Tunnelröhren untersucht. Erforscht wird, wie der berüchtigte Anhydrit unter verschiedenen Bedingungen reagiert und welcher Druck dabei auf die Bauwerke entsteht. Die dort gewonnenen Messergebnisse und Erkenntnisse dienen dazu, das von ihm und seinen Kindern entwickelte Modell- und Berechnungsverfahren zu kalibrieren. Davon profitierten die Tunnelröhren in Bad Cannstatt ebenso wie in Feuerbach, Untertürkheim und hinauf auf die Filderebene. Der Versuchstunnel lieferte neben Wittkes Berechnungen so manche Grundlage für die jeweils beste Bauweise im Gipskeuper-Gestein.

Als führender Wissenschaftler auf seinem Gebiet hat Walter Wittke so manche Erfahrungs-Schätze gehoben,



wovon auch ein Raum im obersten Stock seines Unternehmens kündigt, der voller Ordner steckt über Stuttgart 21 und die Neubaustrecke. Für den Tunnelsachverständigen, der in der Felsmechanik zwei Standardwerke verfasste und so manchen internationalen Kongress zu seinem Thema ausgerichtet hat, ist Stuttgart noch immer etwas ganz Besonderes. „Mehr als 50 Kilometer S21-Tunnel in einer Stadt mit Durchmesser von rund elf Metern und mehr, das muss uns erst einmal jemand nachmachen“, sagt er und fügt leise hinzu: „Weltweit einzigartig!“ So etwas ist nach seinem Geschmack.

Es ist früher Abend geworden über der Geschichte von Professor Wittke. Zwei Enkel warten in der Empfangshalle auf die Oma. Die Familie hat ihre Wohnhäuser unweit der Firma in der gleichen Straße, das spart Wege. Der Chef will noch kurz in seinem Büro arbeiten und kündigt die Ankunft zu Hause auf 20 Uhr an. „Es ist nicht zu wenig Zeit, die wir haben, es ist zu viel Zeit, die wir nicht nutzen.“ Das ist ein Zitat von Seneca. Walter Wittke, dem 88-jährigen Grandseigneur der Felstechnik, gefällt es gut. „Der Ruhestand liegt mir nicht so“, sagt er zum Abschied. Morgen wird Wittke wieder ins Büro kommen und umgeben von der Familie eintauchen in seine Welt. Wie jeden Tag diszipliniert ab 7.30 Uhr.

Ein Familienbetrieb setzt Maßstäbe: Ehefrau Lilian mit einem der Enkel, Tochter Bettina und Sohn Martin

---

## REPORTAGE

---

# Elastisch wie Spaghetti

---

**Stuttgart 21 besteht aus vier neuen Bahnhöfen, 16 Tunneln und Durchlässen sowie 44 großen und kleinen Brücken – und wäre doch nichts ohne die Gleise. Für knapp 60 Kilometer neue Schienenwege im künftig neugeordneten Bahnknoten Stuttgart hat jetzt der Gleisbau begonnen.**

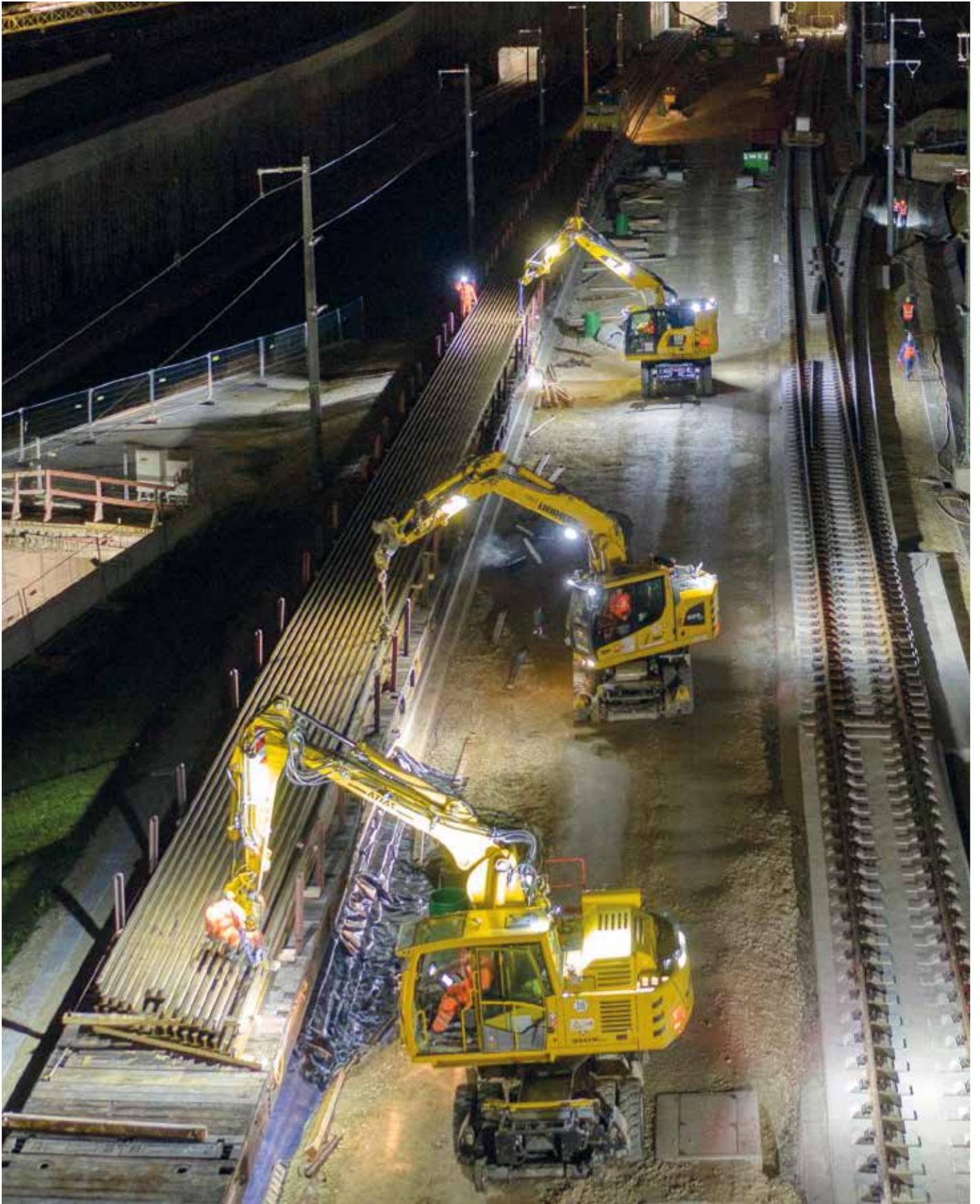
Es ist kalt und zieht, tief unten im Berg. Und es ist still. Fast still. Hier und da hallt ein Kommando durch den diffus beleuchteten Untergrund. Selbst der Koloss auf Schienen, der in dieser Februarnacht kurz nach drei Uhr Richtung Stuttgarter Hauptbahnhof schleicht, durchbricht die Stille der Nacht kaum. Auf Schleichfahrt surrt auch ein Dieselmotorkraftpaket samt Waggons eher, als dass es röhrt. Mit Tempo 15 schiebt sich der über 160 Meter lange, schwer beladene Wurm durch den neuen Tunnel Feuerbach. Die Chronisten des Projekts Stuttgart 21 werden diese Momente Anfang Februar 2022 zwischen dem Stuttgarter Stadtbezirk Feuerbach und der City der baden-württembergischen Kapitale einst mit dem Attribut historisch bedenken. Ganz bestimmt. Denn erstmals fährt ein Zug auf einem fertiggebauten S21-Gleis, auf jenem Gleis also, auf dem später Hochgeschwindigkeitszüge von Mannheim heranbrausen. „So eine Premiere erlebt man nicht alle Tage, da bekommt man schon ein bisschen Gänsehaut“, sagt einer der Gleisbauer, der sich auf einem der Schienenwaggons postiert hat.

Auch das Gemüt eines kräftigen und zupackenden Gleisbauers offenbart zuweilen eine feinfühligere Seite, zum Beispiel dann, wenn eine Lok bei einem der größten Bahninfrastrukturprojekte Europas so erhaben wie bedächtig die Waggons übers erste fertige Gleis schiebt.

### Der erste Zug

Der erste Zug – genau genommen handelt es sich ja eher um ein langes Schubgespann, denn die Lok schiebt wie gesagt – wird selbstredend nicht aus Jux und Tollerei übers erste Gleis geschickt. Denn ehe hier Hochgeschwindigkeitszüge fahren dürfen, nutzen die S21-Gleisbauer die hier bereits zur sogenannten Festen Fahrbahn verbauten Schwellen und Schienen als Logistiktrasse, um weitere Schienen für den nächsten Bauabschnitt anliefern zu lassen. Die Jungfernfahrt also gleich so eine Art Ernstfall? „Bei Tempo 15 klingt Ernstfall vielleicht etwas hochgegriffen, wo Züge künftig 120 Stundenkilometer draufhaben“, sagt Christian Fischer, der zuständige Projektleiter der Deutschen Bahn für den Gleisbau, „aber selbstverständlich stellen wir bei diesem wie bei allen Projekten standardmäßig vorher sicher, dass hier auch wirklich ein Zug fahren kann.“

Geladen haben die Waggons sogenannte Langschienen. Langschienen heißt: 120 Meter lange, zwar über sieben Tonnen schwere, aber aus der Ferne megaschlank wirkende Stäbe aus Stahl. 40 davon werden in dieser Nacht vom nördlich von Stuttgart gelegenen Rangierbahnhof Kornwestheim aus angeliefert; bei Nacht, weil im deutschen Eisenbahnnetz der Personenverkehr stets Vorrang vor dem Güterverkehr hat. „Da hier in Feuerbach



Gleichklang der Ausleger: Ein Ballett der Bagger verlädt in Wendlingen die 120 Meter langen Schienen. |



Im Rückwärtsgang durch den Tunnel Feuerbach: Ein Zug bringt die nächste Ladung Schienen.

neben dem Fern- und Regionalverkehr auch drei S-Bahn-Linien verlaufen, bleiben für die Gleisbauer nur ein paar kurze Zeitfenster nach Mitternacht, um ins Baufeld und dann in den rund drei Kilometer langen Tunnel Feuerbach einfahren zu können“, sagt Fischer. Zuvor war die Fracht vom Herstellungsort in Österreich aus zu ihrem Bestimmungsort unterwegs. In Kornwestheim wurde auf eine Diesellok umgespannt – während der aktuellen Projektphase steht im Tunnel noch kein Bahnstrom aus Oberleitungen zur Verfügung.

### Die ersten S21-Schienen kommen an

Damit die Transportlok die mit Schienen beladenen Waggons in den Tunnel Feuerbach und Richtung Hauptbahnhof schieben konnte, mussten zunächst die allerersten S21-Schienen herangefahren und verlegt werden. Rückblende also, 12. Oktober 2021: Rund fünf Kilometer Schienen für den Tunnel samt seinem vorgelegerten Einfahrtstrog erreichen an jenem Dienstag den Bereich des Bahnhofs Feuerbach. Hergestellt wurden sie im Walzwerk in Donawitz in der Obersteiermark,

in Österreich. „Wenn die ersten Schienen kommen, schlägt das Eisenbahnerherz höher“, sagt Olaf Drescher, der an diesem besonderen Tag selbst in Feuerbach ist. Der Chef der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, die als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn Stuttgart 21 baut, hat als erfahrener Eisenbahner zwar schon manches Großprojekt der DB aufs Gleis gesetzt, doch die ersten Schienen... es geht ihm wie jenem Gleisbauer auf dem ersten Zug, der hier in wenigen Wochen fahren wird. Volle Konzentration ist beim Abladen, das im Fachjargon eigentlich Abziehen genannt wird, trotz aller Hochgefühle dennoch zwingend erforderlich. Denn es geht eng zu im Trog am Bahnhof Feuerbach.

Und Drescher weiß natürlich auch, dass mit fünf Kilometern verlegter Schienen kaum etwas erreicht ist. Denn insgesamt umfasst das Projekt Stuttgart 21 knapp 60 Kilometer überwiegend zweigleisige Eisenbahnstrecke, macht rund 120 Kilometer Gleisstrasse, wofür es wiederum circa 240 Kilometer Schienen braucht. Fünf Kilometer – immerhin, ein Anfang ist gemacht.

### Erster Gleisbau auf den Fildern

Es ist bitterkalt in den Nächten Mitte November 2021. Gleisbauer und Ingenieure bibbern gut einen Monat, nachdem im Norden der Landeshauptstadt der Gleisbau begonnen hat, am südöstlichen Ende von Stuttgart 21 der Ankunft der nächsten Langschienen entgegen. Von Wendlingen im Kreis Esslingen aus werden sich die Bautrupps später Richtung Flughafen vorarbeiten. Zunächst gilt es, die – wie einer meint – „Spaghetti aus Stahl“ in Empfang zu nehmen und an ihre Orte des Einbaus zu transportieren. Zwar sind die Platzverhältnisse längst nicht so beengt wie in Feuerbach, im Vorbeigehen lassen sich aber auch hier die Schienen nicht abziehen und weiterverfrachten. Dazu gleich mehr.

Die Schienen für den gut zehn Kilometer langen Filderabschnitt, der bis zum östlichen Ende der Landebahn des Stuttgarter Flughafens reicht, wurden im Nachbarland Polen gefertigt, in Nürnberg umgeladen und auch via Kornwestheim nach Wendlingen gefahren. Acht Fuhren in acht Nächten sind für den Transport der insgesamt 340, ebenfalls 120 Meter langen Schienen nach Wendlingen notwendig. Zuweilen heißt es wie in Feuerbach: warten auf eine Lücke im Fahrplan des Personenverkehrs. An diesem Abend dauert es über eine Stunde, bis der Fahrdienstleiter den Schienentransport vom Regionalbahnhof in Wendlingen auf die letzten Meter weiter lässt; dann abbiegen durch den neuen Tunnel der sogenannten Güterzuganbindung in den ebenfalls neuen Albvorlandtunnel auf die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm, wo die Trasse fast fertiggestellt ist, dann Kopf machen im Tunnel, so heißt das Manöver in



Zug um Zug gelangen die rund sieben Tonnen schweren Langschienen aus dem Trog vor dem Portal des Tunnels Feuerbach zur unterirdischen Einbaustelle.

der Sprache der Eisenbahner, und schließlich wieder ein Stück zurück zur eigentlichen Abladestelle. „Wir sind noch gut in der Zeit“, beruhigt Teamleiter Torsten Weinhold von der Deutschen Bahn.

Unendlich lange dauern darf das Schienenabziehen nun allerdings nicht, denn es steht noch eine weitere herausfordernde Operation bevor. Zunächst jedoch tanzt das Ballett der Bagger; Bagger, versehen mit speziellen Vorrichtungen an ihren Auslegern, die die Langschienen greifen und weiterziehen auf die nächsten Waggons, besser gesagt auf sieben miteinander verbundene Anhänger-Module, an dessen Anfang eine 650 PS starke Lkw-Zugmaschine in Warteposition steht. Zwei dieser mächtigen Gespanne stehen bereit.

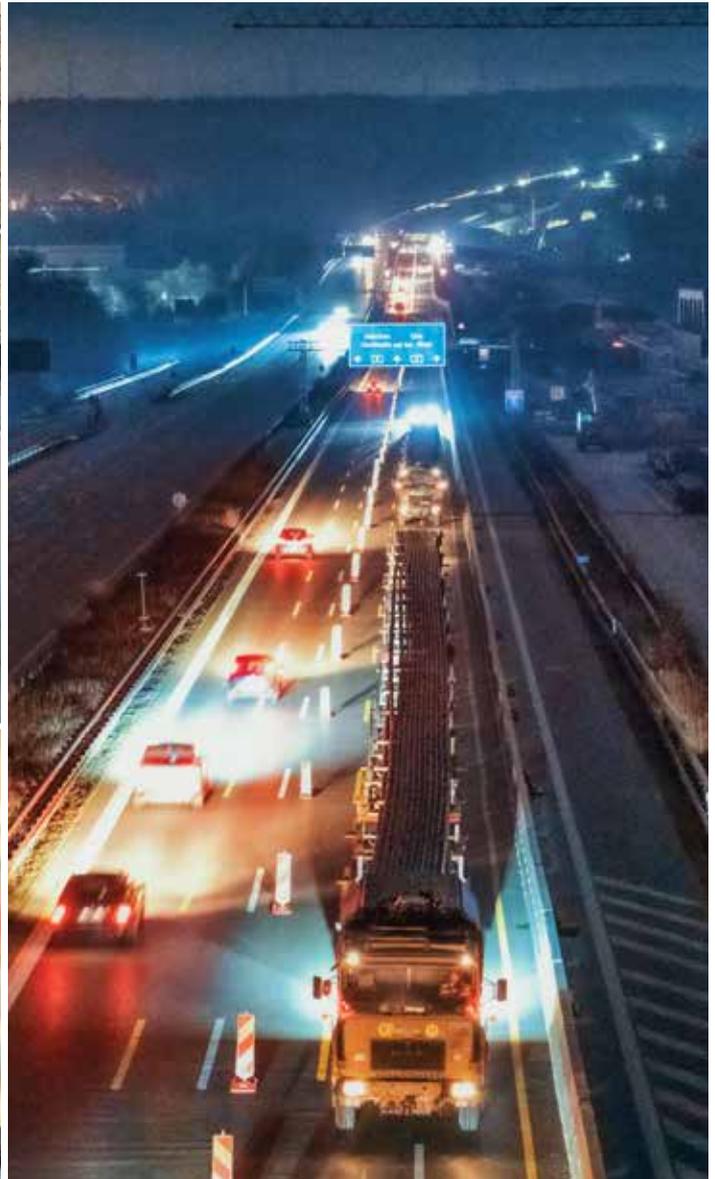
Wie so oft auf Baustellen benötigen die Baggerfahrer an den Steuerhebeln ihrer Maschinen viel Feingefühl in den Fingerspitzen. Ballett der Bagger bedeutet nämlich, Baumaschine und Ausleger so synchron wie möglich zu bewegen, damit sich die erstaunlich elastisch

wirkenden Langschienen nicht zu sehr verwinden. Nach einer ersten Phase des Warmwerdens klappt alles, ist der Gleichklang erreicht. Etwa vier Stunden später sind alle 45 Schienen zum Weitertransport verladen. Nun also: Gentlemen, please start your engines!

Weit nach Mitternacht beginnt der letzte Abschnitt der Reise, sie führt noch etwa zweieinhalb Kilometer weit über die Autobahn A8, von der eigens zwei Spuren gesperrt wurden. Die Lkw-Motoren donnern. Es quietscht, kreischt und ächzt, wenn sich zweimal 650 PS und 280 Tonnen Gewicht inklusive Anhänger in Bewegung setzen und die s-förmige Auffahrt zur Autobahn nehmen wollen. Geht das gut? Man mag gar nicht hinschauen: Sogleich scheinen sich die Anhängermodule in der schmalen Kurve zu verhaken. Nicht auszu-denken, wenn alles wieder entzerrt werden müsste. Das darf nicht passieren! Denn mehr als zwei Stunden Autobahnsperre sind nicht drin. Doch nach wenigen Minuten schnaufen beide Schwertransporte in respektvollem Abstand voneinander und im vorgesehenen

„Für die Gleisbauer bleiben nur ein paar kurze Zeitfenster nach Mitternacht.“

**Projektleiter  
Christian Fischer, 37**



„Langschienen sind sehr sensible Bauteile.“

**Teamleiter  
Torsten Weinhold, 47**

Nachtschicht bei Wendlingen: Lkw-Gespanne bringen Langschienen über die A8 auf die Filder, etwa zur neuen Brücke übers Denkendorfer Tal (oben links).

Schneckentempo von sechs km/h den Anstieg von Wendlingen nach Denkendorf. Gutgegangen. Nun noch abladen, und da passiert es: Eine Schiene windet sich beim Abziehen derart, dass sie nur noch mit Mühe respektive mit „sanfter“ Gewalt von der Ladefläche zu bekommen ist. „Langschienen sind sehr sensible Bauteile, da kann so etwas schon vorkommen“, sagt Weinhold. Mittels Ultraschallmessung steht die Schiene nun unter Beobachtung. „Stellt sich heraus, dass sie unbrauchbar geworden ist, muss sie ausgetauscht werden.“

Für den Einbau der Schienen war es im Herbst zu früh, weil zu kalt, damit Beton wie gewünscht aushärtet. Jetzt, da der Frühling naht, da also kaum mehr mit strengem Frost zu rechnen ist, jetzt erst können die Gleisbauer beginnen, auf den Fildern die Schienen zu verlegen beziehungsweise die Feste Fahrbahn zu bauen.

## Die erste Feste Fahrbahn

Feste Fahrbahn – Laien mögen den Begriff nicht sofort im Eisenbahnbau verorten, wo die Schwellen, auf denen die Gleise montiert sind, doch stets im Schotter liegen. Denkste! Es gibt zwei Arten, Schwellen eisenbahntauglich zu platzieren: sie ins Schotterbett zu legen oder sie einzubetonieren – die Feste Fahrbahn. Die Vorteile von letzterer: Die Feste Fahrbahn ist lagestabil, wartungsärmer – es entfallen die regelmäßig anfallenden Stopfarbeiten – langlebiger und damit geeigneter für hohe Geschwindigkeiten. Aber dafür in der Herstellung teuer.

Letzter Ortswechsel und damit Rückkehr in den Tunnel Feuerbach. Ende 2021 beginnt hier die Firma Eiffage als Auftragnehmerin der Bahn mit dem Bau der ersten Festen Fahrbahn für S21. Zunächst werden Schienen,



Eine Schmalspurbahn, aber keine Schmalspuridee: Auf engen Hilfsgleisen fährt der Betonbehälter punktgenau zur Einbaustelle im Tunnel Feuerbach.

Schwellen und Bewehrung in einem komplizierten Verfahren in die korrekte Lage gebracht, ehe dann alles mit Beton ausgegossen werden kann. Für die Betonage hat sich die Truppe um Eiffage-Projektleiter Marius Frenz ein nicht alltägliches Verfahren ausgedacht. Auf dem Tunnelbankett hat das Unternehmen Gleise für eine Schmalspurbahn verlegt. Das Bähnle tuckert huckepack mit einem Behälter, der wie eine zu groß geratene Zigarre aussieht und mit Frischbeton gefüllt ist, vom Bahnhof Feuerbach aus in den Tunnel und bringt der Betonegokolonie die begehrte Masse für den finalen Arbeitsschritt beim Bau der Festen Fahrbahn. Mittels eines speziellen Auslegers erfolgt der Betoneinbau gleichmäßig zwischen Schienen und Schwellen. Ist der Behälter leer, geht es zurück, wo der nächste Fahrmischer mit Beton wartet. „Das Verfahren mit der Schmalspurbahn hat sich bei den engen Platzverhältnissen hervorragend bewährt“, sagt

Marius Frenz. Man werde deshalb in der zweiten Röhre des Tunnels Feuerbach wie auch in den beiden Röhren des Tunnels Bad Cannstatt, die ebenfalls Bestandteil des Auftrags sind, weiterhin so verfahren.

Doch erst muss sich noch der mächtige Schienenzug mit sanftem Tempo Richtung Verzweigungsbauwerk unter dem Kriegsberg schieben, dort, wo sich der Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs in die Röhren der Tunnel Feuerbach und Bad Cannstatt auffächert. Als die Lok stoppt, zieht es noch immer, die Stille hingegen weicht allmählich den Anweisungen der Poliere und den röhrenden Aggregaten der Bagger. Es ist vier Uhr morgens, die Bagger ziehen die Schienen für die erste Cannstatter Röhre ab. In der übernächsten Nacht rollt der Koloss ein zweites Mal heran, dann bringt er die nächsten Schwellen. [www.be-zug.de/langschienen](http://www.be-zug.de/langschienen)

„Die Idee mit der Schmalspurbahn hat sich bewährt.“

**Projektleiter**  
**Marius Frenz, 55**

# IM BILDE



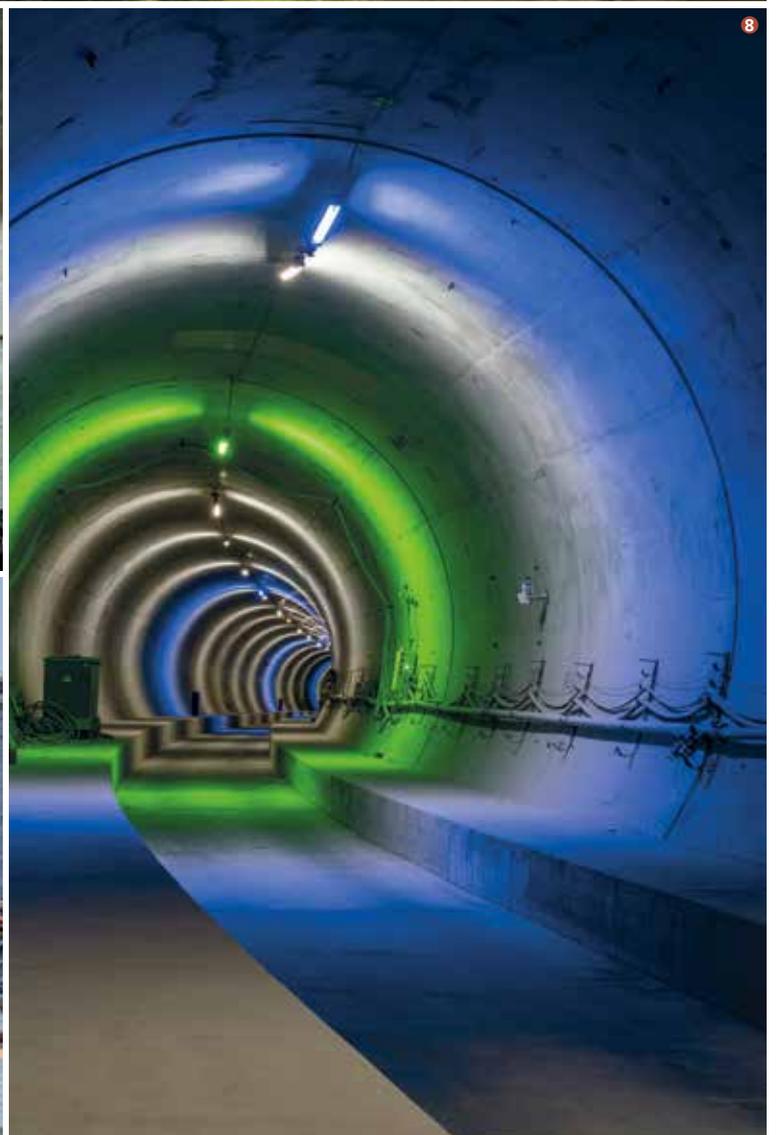
- ❶ Tunnel Imberg bei Dornstadt   ❷ Betonarbeiten in der neuen Bahnsteighalle   ❸ Dach der neuen Bahnsteighalle am Hauptbahnhof  
 ❹ Schienenschleifzug bei der Arbeit auf der Neubaustrecke   ❺ Verlegung von Langschienen bei Wendlingen   ❻ Arbeiten im Bereich Flughafentunnel  
 ❼ Portal Hohenstadt des Steinbühl tunnels   ❽ Tunnel Feuerbach   ❾ Testfahrt des „advanced TrainLab“-Zuges auf der Filstalbrücke



7



8



6

IM BILDE





---

## INTERVIEW

---

# „Stadtteil mit Strahlkraft“

---

**Stuttgart 21 hat von Anfang an auch eine städtebauliche Komponente. Geht es nach der Landeshauptstadt, soll der künftige Stadtteil Rosenstein so schnell wie möglich bebaut werden. Baubürgermeister Peter Pätzold ist selbst Architekt. Wie geht er die Jahrhundertchance an? Ein Interview.**

**Herr Bürgermeister Pätzold, Städtebau und Politik liegen nahe beieinander. Das gilt insbesondere in der Landeshauptstadt Stuttgart. Haben Sie in der Architektenhochburg als „oberster Planer der Stadt“ nicht einen Traumjob?**

**Peter Pätzold:** Es ist ein sehr herausfordernder Job, der aber die meiste Zeit sehr viel Freude macht. Zumindest für mich als Architekten. Aber es gibt auch viel Schwarzbrot und Verwaltungsarbeit. Aber da muss man durch. Wenn man dann jedoch solche Projekte wie die Entwicklung Rosenstein, den NeckarPark, den Eiermann-Campus als Großprojekte beim Wohnen, aber auch Kulturprojekte wie die Sanierung der Villa Berg oder im Bereich Mobilität die Lebenswerte Innenstadt hat, dann freue ich mich und das motiviert mich immer wieder aufs Neue. Insbesondere wenn ich sehe, wie meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Projekte mit Herzblut und Freude bearbeiten. Das steckt schon an. Und nicht zu vergessen die IBA 2027 mit ihren Projekten auf Stuttgarter Gemarkung, wie zum Beispiel dem Weissenhof, der Neuen Mitte Leonhardsvorstadt und C1 Rosenstein mit der Maker City. Das ist schon etwas Besonderes.

**Waren Sie schon immer ein Gestalter? Was hat Sie einst bewogen, die Kunst des Bauens zu studieren?**

**Peter Pätzold:** Ich habe mich schon immer für das Bauen und die Entwicklung von Siedlungsstrukturen interessiert. Begonnen hat es mit einem großen Interesse für Geschichte und Archäologie und dann kommt man zu den Gebäuden und Siedlungen der Vergangenheit und deren Entwicklung. Schlussendlich bin ich dann aber nicht Archäologe geworden, sondern Architekt, weil ich Latein und Griechisch nicht so spannend fand. Mich hat aber immer der ganzheitliche Prozess interessiert. Im Studium kam ich dann als Student an das Institut für Leichte Flächentragwerke der Universität Stuttgart und zu Frei Otto. Dessen Betrachtung der gesamtheitlichen Zusammenhänge und das interdisziplinäre Arbeiten haben mich sehr geprägt.

**Die Stuttgarter haben viele Jahre lang mit Großbaustellen in der City leben müssen – und müssen das auch noch weiterhin tun. In absehbarer Zeit wird die städtebauliche Seite des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm immer sichtbarer werden. Wie ist der aktuelle Stand?**

**Peter Pätzold:** Baustellen gehören zu einer lebendigen Stadt dazu. Die Innenstadt ist ja weit mehr als nur der Bahnhof, sie wandelt sich mit vielen spannenden Projekten, alleine an der Kulturmeile hat sich viel getan und tut sich viel. Der neue Stadtteil Rosenstein wird jetzt besser sichtbar werden. Wir haben im letzten Jahr unseren Ausstellungsraum direkt am Rathaus eröffnet, in dem wir Lust auf Stadtentwicklung machen. Wir wollen den Rosenstein so schnell wie möglich entwickeln, denn dort sollen bezahlbare Wohnungen in bester Innenstadtlage entstehen. Der erste Schritt wird das





IBA Projekt der MakerCity an den Wagenhallen sein. Daran arbeiten wir mit Hochdruck, denn im IBA-Jahr 2027 möchten wir uns hier international präsentieren. Dieser erste Baustein der Entwicklung Rosenstein wird als Inkubator dienen und soll Erkenntnisse für die weitere Entwicklung des Gesamtquartiers liefern.

**War es aus Sicht des heutigen Städtebaubürgermeisters ein kluger Zug der Landeshauptstadt, im Jahr 2001, also vor zwanzig Jahren, das rund 100 Hektar große Gelände des heutigen Kopfbahnhofs von der Bahn zu kaufen?**

**Peter Pätzold:** Wir diskutieren aktuell erneut die Chancen einer kommunalen Bodenvorratspolitik, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Auch wenn man damals die Grundstücke mit anderen Zielsetzungen gekauft hat, so ist es heute ein Glücksfall, dass wir diese Grundstücke haben. Auch wenn wir gerade noch keinen Zugriff auf die Grundstücke haben. Aber der NeckarPark zeigt wie vorteilhaft es ist, wenn eine Kommune ein Stadtquartier selber entwickeln kann, mit einem sehr hohen Anteil an bezahlbaren Wohnungen, einer guten sozialen Infrastruktur, attraktiven Freiräumen und neuen Ansätzen beim Thema Mobilität. Aber auch hier hatte die Bodenvorratspolitik zuerst andere Ziele als den bezahlbaren Wohnraum.

**Wie viele Menschen sollen künftig auf der Fläche des neuen Stuttgarter Rosenstein-Quartiers eine Heimat finden, und wie wollen Sie die soziale Durchmischung steuern?**

**Peter Pätzold:** Der neue Stadtteil Rosenstein wird auf gut 85 Hektar Fläche entstehen und ist vielfältig zusammengesetzt. Wir werden dort bezahlbare Wohnungen, Schulen, Kitas, soziale Einrichtungen, Kultur-einrichtungen, Sportanlagen, Grünflächen,

Biotope und einiges mehr haben. Da wir die Flächen in der Hand haben, können wir auch steuern, wer dort künftig bauen wird. Der NeckarPark zeigt ja schon, wie wir vorgehen. Dort gibt es eine hohe Quote an gefördertem und bezahlbarem Wohnraum und die Stuttgarter Wohnungsbaugesellschaft SWSG als städtische Tochter, aber auch Mitglieder des Bündnisses für Wohnen wie die Baugenossenschaften kommen zum Zug. Also lauter Stuttgarter Wohnungsbaununternehmen, welche die Wohnungen behalten und nicht weiterverkaufen. Ergänzt um Baugemeinschaften und neue Genossenschaften. Der neue Stadtteil Rosenstein wird eng mit dem Park vernetzt sein und erweitert diesen, insbesondere durch den zentralen Gleisbogenpark der sich durch das gesamte Quartier zieht. Wir planen dort insgesamt 4.700 bis 5.800 Wohneinheiten, also für rund 9.500 bis 11.500 EinwohnerInnen entsteht dort ein neuer Stadtteil so groß wie in etwa Wangen oder Botnang.

**Viele Städte dürften Stuttgart um die Perspektiven dieses Projekts beneiden. Statt auf der grünen Wiese kann sich die Stadt im Zentrum entwickeln, wo heute Gleise die Stadt zerschneiden. Eine ziemlich grüne Idee?**

**Peter Pätzold:** Der Rosenstein ist ein zentrales Projekt der Innenentwicklung und ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege, gut angebunden, mitten in der Stadt und auch noch am „Grünen U“ gelegen. Dazu wird es ein „grüner Stadtteil“ werden mit möglichst wenig Verkehr zugunsten von vielen Freiflächen. Wir sind entschlossen, das Rosenstein-Quartier mit höchsten Qualitätsansprüchen zu einem Stadtteil mit hoher Strahlkraft zu entwickeln.

**Mit dem Rosenstein-Quartier gehen freilich auch Erwartungen einher, zwischen denen es zu vermitteln gilt. Auf der einen Seite steht der große Bedarf an Wohnraum für die Stuttgarter, auf der anderen geht es um eine innovative Nutzung des Geländes unter Berücksichtigung des Umweltschutzes. Geht das für Sie zusammen?**

**Peter Pätzold:** Wir haben mit dem Entwurf von asp und Köber Landschaftsarchitekten einen zukunftsweisenden Städtebau, der viele dieser Erwartungen erfüllen wird, da bin ich mir sicher. Dafür werden auch die vielen engagierten Menschen, die an diesem Projekt arbeiten, sorgen. Eine Quartiersentwicklung bedeutet immer die Abwägung vieler Belange, nicht nur des Artenschutzes und des Umweltschutzes. Aber das ist die reguläre Aufgabe im Bebauungsplanverfahren. Wir werden dies auch schaffen, denn in einer Verbindung von Grünflächen und Ausgleichsflächen liegt auch eine große Chance eine Vielfalt ins Quartier zu bekommen.

**Offensichtlich sind Sie als Bürgermeister recht gut darin, verschiedene Positionen zusammenzubringen? Ist diese Gabe hilfreich für die Mammut-Aufgabe, die Stadt Stuttgart städtebaulich für die Zukunft fit zu machen?**

**Peter Pätzold:** Es ist die Aufgabe eines Planers, viele Dinge zusammenzubringen, um daraus ein Projekt werden zu lassen. Aber genau das ist ja das spannende, aber auch anstrengende, an solchen Projekten. Die Reibung ist oft der Ausgangspunkt für gute Lösungen. Auch die städtebauliche Entwicklung ist ein demokratischer Prozess, bei dem man um die beste Lösung ringt. Bürgerbeteiligungsprozesse sind nicht umsonst mittlerweile unerlässliche Bestandteile der Stadtplanung.

**Stuttgart hat vor hundert Jahren schon einmal Architekturgeschichte geschrieben. Stichwort Weissenhofsiedlung. Hat das Rosenstein-Quartier für Sie ähnliches Potential?**

**Peter Pätzold:** Das wird man erst wissen, wenn man auf das Projekt zurückblickt, was es bewirkt und wie es gewirkt hat. Aber wir wollen ja mit der IBA 2027 nicht nur die Weissenhofsiedlung feiern, sondern auch deren Ideen und Visionen weiterentwickeln und in die heutige Zeit transferieren. Das damalige Plakat mit dem Titel „Wie wohnen?“, könnten wir auch heute so aufhängen. Die Weissenhofsiedlung und das IBA-Projekt an den Wagenhallen liegen in fußläufiger Entfernung, und

somit haben wir die Chance, im Ausstellungsjahr die Weissenhofsiedlung und den ersten Baustein des neuen Rosenstein-Quartiers direkt zu verknüpfen.

**Stellen Sie sich vor, Sie würden die Bewerbung des neuen Stadtviertels für die UNESCO-Welterbenliste vorbereiten.**

**Was wären aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Argumente?**  
**Peter Pätzold:** Für mich die drei wichtigsten Argumente: Nachhaltigkeit, Urbanität, neue Wohnformen.

**Sie selbst wohnen im Stuttgarter Süden. Über den Stadtteil stand einmal in der Stuttgarter Zeitung: Ursprünglich als Betonwüste verschrien, loben die Anwohner heute das mediterrane Flair. Soll man das später auch einmal in ähnlicher Tonalität vom neuen Rosenstein-Quartier sagen können?**

**Peter Pätzold:** Das Heusteigviertel lebt von seiner Vielfalt und Dichte und ich wünsche mir, dass auch das Rosensteinviertel so lebendig sein wird. Wenn es dann nicht nur das erfolgreiche Heusteigstraßenfest, sondern auch ein Rosensteinviertelfest geben wird und man sich schwer entscheiden kann, auf welches Fest man geht, dann haben wir gut geplant und gebaut.

### Persönlich

Geboren 1968 in Nürtingen, Baden-Württemberg, aufgewachsen in Oberschwaben. 1989 – 98 Studium der Architektur und Stadtplanung an der Universität Stuttgart. Seit 2001 in politischen Gremien (Bezirk Stuttgart-Süd, dann Gemeinderat). Seit 1.9.2015 ist Peter Pätzold Bürgermeister der Landeshauptstadt für Städtebau, Wohnen und Umwelt.



---

## THEMA

---

# Die Meinung der Menschen

---

**In einer neuen Dauerausstellung direkt neben dem Stuttgarter Rathaus geht es um die Zukunft des neuen Stadtteils Stuttgart Rosenstein. Herzstück der Schau ist ein interaktives Stadtmodell, auf dem die verschiedenen Entwicklungsstufen im Detail gezeigt werden können.**

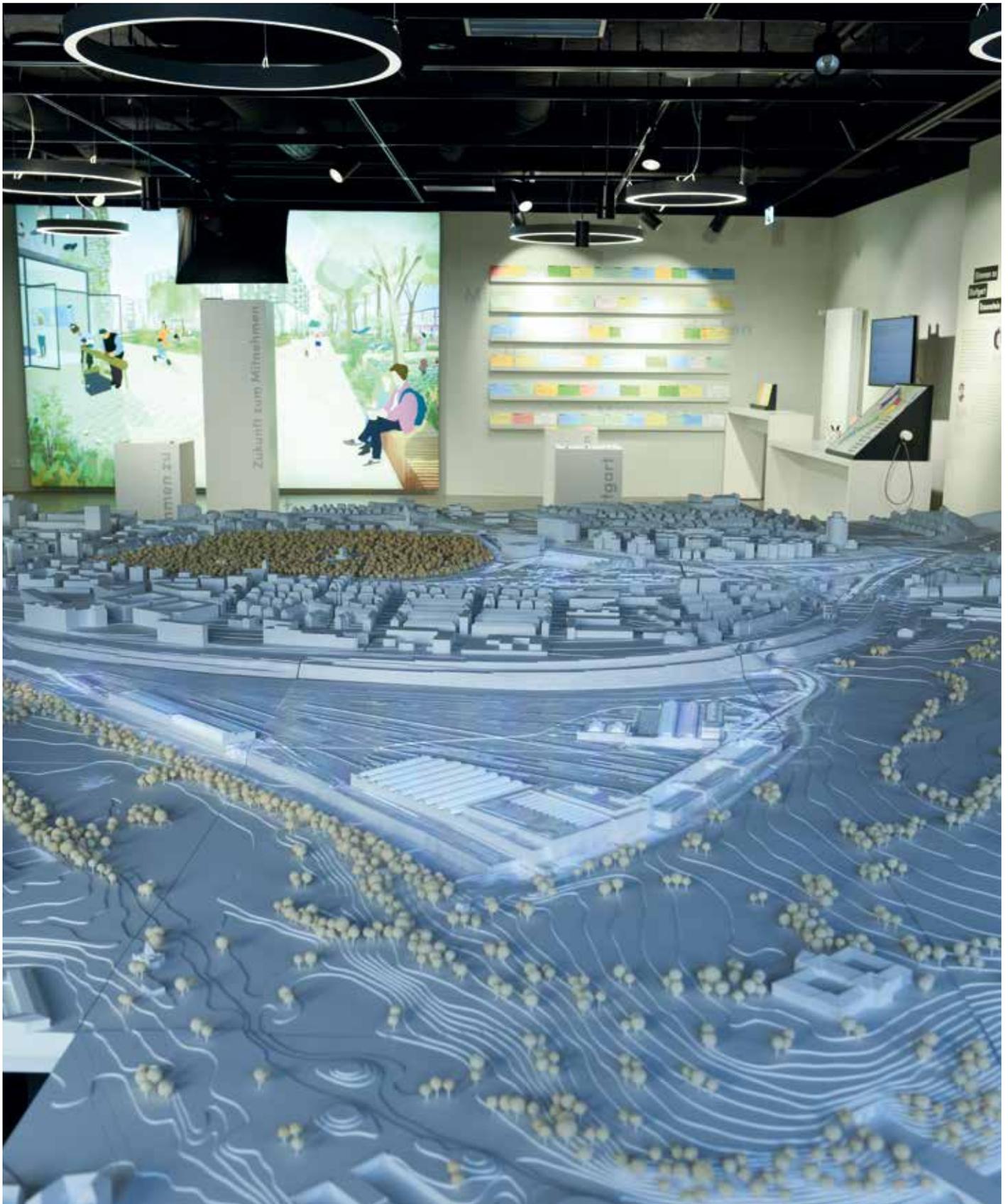
Schon der erste Monat nach Eröffnung der neuen Ausstellung hat eindrucksvoll gezeigt, wohin die Reise gehen wird: Mehr als 2.000 Besucherinnen und Besucher strömten im November vergangenen Jahres in den Schauraum direkt neben dem Stuttgarter Rathaus, nachdem die neue Dauerausstellung Ende Oktober offiziell eröffnet worden war. Coronabedingt waren die Besucherzahlen während der Weihnachtszeit etwas zurückgegangen, zumal die Ausstellung aus Rücksicht auf die schwierige Lage auch wenig beworben worden war, so Fabian Schöttle: „Inzwischen sind wir wieder auf Kurs und spüren einen deutlichen Anstieg.“

Als verantwortlicher Leiter der Kommunikation Stuttgart Rosenstein kann Schöttle zwischenzeitlich auch schon ein klares Bild davon zeichnen, wer alles aus welchen Gründen in die Ausstellung kommt. Einerseits seien das interessierte Bürgerinnen und Bürger, die sich einfach mal informieren wollen über die Chancen und Möglichkeiten des gigantischen Städtebauprojekts. Gleichzeitig habe man als zweite große Gruppe sehr gut informierte und engagierte Menschen zu Besuch, die durchaus ein großes Hintergrundwissen mitbringen und den Dialog suchen. Genauso sei die Ausstellung auch konzipiert, betont Schöttle: „Ziel war es, einen Raum für alle zu gestalten“, erklärt er.

Herzstück der Ausstellung ist ein 23 Quadratmeter großes Stadtmodell im Maßstab 1:500, das mit zahlreichen Möglichkeiten zur Interaktion ausgestattet ist. So können beispielsweise die verschiedenen Entwicklungsstufen direkt auf das Modell und die Freiflächen zwischen Hauptbahnhof und Rosensteinpark projiziert werden. Zudem ist es möglich, Filmsequenzen einzuspielen und ein aktuelles Luftbild zu zeigen. „Mit Hilfe dieser Inszenierung können wir die verschiedenen Sachverhalte auf einfache Weise erklären und beleuchten“, so Fabian Schöttle.

Real gezeigt wird in dem Stadtmodell die Entwicklungsfläche im heutigen Zustand. Lediglich die markanten Lichtaugen des künftigen Durchgangsbahnhofs von Stuttgart 21 sind als erstes Element aus der Zukunft entlehnt. Teil des interaktiven Stadtmodells sind dabei neben dem geplanten Rosensteinviertel und dem Rosensteincampus auch das Europaquartier und die zukünftige Maker City an den Wagenhallen, die als offizielles Projekt der IBA 2027 entwickelt wird. „Entlang dieser vier Quartiere und dem Gleisbogenpark, der die Viertel miteinander und mit den umliegenden Stadtbezirken verbindet, wird das Projekt erklärt“, so Schöttle.

Konzipiert ist die Ausstellung dabei so, dass die Interaktion mit dem Modell im Vordergrund steht. Dazu dienen unter anderem vier Terminals, an denen sich die



Ein 23 Quadratmeter großes Stadtmodell im Maßstab 1:500, das mit zahlreichen Möglichkeiten zur Interaktion ausgestattet ist, soll den Besucherinnen und Besuchern die Chancen des Projekts verdeutlichen.



In der Schau können Interessierte auf Postkarten Bewertungen abgeben und Ideen oder Kommentare hinterlassen.

Besucherinnen und Besucher durch eines der vier Quartiere navigieren und alle Facetten der Zukunft selber erkunden können. Einerseits könne man sich über die jeweiligen Bestandsgebäude informieren, etwa über die Stadtbibliothek. Gleichzeitig sei es möglich, die unterschiedlichen Planungsstände zum jeweiligen Quartier virtuell über das Modell zu legen. Insgesamt könnten so über 60 Punkte auf dem Modell angesteuert werden. „Die Erklärungen und Darstellungen gehen inhaltlich sehr in die Tiefe“, sagt Fabian Schöttle.

Auch dieser Tiefgang ist wohl überlegt und Teil der Konzeption, da sich die Ausstellung in der Landeshauptstadt auch an die ausgewiesenen Experten der verschiedenen Disziplinen richten soll. Gerade zu Beginn habe man bereits viele Fachgruppen durch die Ausstellung geführt, etwa Architekten, Stadtplaner sowie verschiedenste Gruppen aus Verwaltung, Politik und Stadtentwicklung. Aber auch Schulklassen oder Bürgervereine hätten schon Führungen gebucht, so Schöttle. Wichtig sei ihnen von der ersten Überlegung an gewesen, die Ausstellung wirklich allen Menschen zugänglich zu machen. Aus diesem Grund sei auch ein großes barrierearmes Angebot entwickelt worden. Dazu gehört unter anderem eine Blindenstation sowie eine Begleitbroschüre, die in leichter Sprache umgesetzt wurde und sich bewusst auch an Menschen mit eingeschränkten Sprachkenntnissen richtet.

Dieser leichte Zugang zur Ausstellung zielt auch in Richtung Laufpublikum, das einen nicht unerheblichen Anteil an den Besucherzahlen hat. Genau auf diesen Effekt haben die Stuttgarter Ausstellungsmacher auch gehofft, als sie sich für die zentrale Lage im schicken Rathausviertel entschieden haben. „Wir wollen die Menschen dafür interessieren, welche Perspektiven sich für die Stadt eröffnen“, sagt Schöttle. Eine einmalige Chance nämlich, wie Oberbürgermeister Frank Nopper bei einem Rundgang kurz vor der Ausstellungseröffnung noch einmal erklärt hatte. „Nur ganz wenigen Städten in Europa eröffnen sich in den nächsten Jahren solche Chancen“, betonte er bei dieser Gelegenheit.

Auf insgesamt 85 Hektar, die durch den Rückbau der heutigen Gleise frei werden, soll ein innovativer und ökologisch modellhafter Stadtteil entstehen, in dem mehrere tausend Menschen leben. Ein klimagerechtes und nachhaltiges Quartier, in dem sich Wohnen und Arbeiten auf ganz neue Weise verbinden, getragen von einem modernen Mobilitätskonzept. Diese und viele weiteren Ziele wurden 2016 im Memorandum Rosenstein festgeschrieben, dem Ergebnis einer informellen Bürgerbeteiligung. Auf dieser Basis war 2018 ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb mit dem Ziel ausgeschrieben worden, eine erste Vision des



künftigen Stadtquartiers zu erarbeiten, die seitdem als Grundlage für alle weiteren städtebaulichen Planungen dient. Der Siegerentwurf der Arbeitsgemeinschaft asp Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur wird aktuell mit dem Stadtplanungsamt in einen Rahmenplan überführt, der die künftigen Leitplanken festlegt.

Als nächster Schritt soll dieser Rahmenplan nun in verschiedenen Formaten diskutiert und weiterentwickelt werden, wobei die neue Ausstellung eine zentrale Rolle spielt. Die Planungen für das neue Quartier seien sehr dynamisch, man setze dabei vor allem auch auf Beteiligung und Dialog, verdeutlicht Schöttle. Der Raum sei daher von Beginn an als Mischung aus Ausstellung und Werkstatt konzipiert worden. Diesem Gedanken folgend sei auch die Idee mit den Projektionen entwickelt worden, anstatt einen bestimmten Planungsstand fest zu verbauen. Auf diese Weise könne man insgesamt flexibel auf die Planung reagieren, kurzfristig Updates einarbeiten und Planungsalternativen direkt auf dem Modell anzeigen. Kurz gesagt: Die Jahrhundertchance kann im Scheinwerferlicht von allen Seiten beleuchtet werden.

In Planung ist ein breit angelegter Diskurs mit Fachwelt und Bürgerschaft, bei dem es inhaltlich um die unterschiedlichen Belange und Bedarfe geht. Wie gemeinschaftlich und klimagerecht gebaut werden kann, öffentliche Räume gestaltet werden können, urbane und nachhaltige Mobilität funktioniert und vieles mehr. „Es ist wichtig, die Menschen bei der weiteren Planung mit einzubeziehen“, betont Fabian Schöttle.

Die Meinung der Menschen sei bei diesem Projekt von Anfang an wichtig gewesen, sagt er, und das solle auch so bleiben. Teil der Ausstellung sind daher auch verschiedene Audio-Stationen, an denen nachgehört werden kann, welche Aspekte den Bürgerinnen und Bürgern bei den bisherigen Beteiligungsverfahren wichtig waren. Wer will, kann dann eine Bewertung abgeben und auf Postkarten Ideen oder Kommentare hinterlassen, was ihm selber wichtig ist und was er sich für das neue Stadtquartier wünscht. „Je mehr Menschen sich für das neue Stadtquartier interessieren und sich bei der Planung einbringen“, so Fabian Schöttle, „desto überzeugender und vielfältiger wird das Ergebnis ausfallen.“

🔗 [www.be-zug.de/rosenstein](http://www.be-zug.de/rosenstein)

Wenn die Schienen nicht mehr benötigt werden, soll ein neuer Stadtteil entstehen.

---

## REPORTAGE

---

# Kodak Moments

---

**Auf der Neubaustrecke zwischen Ulm und Wendlingen rollen die ersten Züge über die Schienen: Die notwendigen Testfahrten für die Inbetriebnahme Ende des Jahres laufen auf Hochtouren. So mancher kann es kaum erwarten, in den ersten ICE zu steigen.**

**K**odak Moments nennen die Amerikaner besondere Augenblicke, die für die Ewigkeit im Bild festgehalten werden. Bruno Steinle hatte neulich seinen Kodak Moment. Es war ein aufregender Augenblick, als zum allerersten Mal ein ICE am Bahnhof Merklingen hielt. Ein Flaggschiff mitten auf der Schwäbischen Alb, die sich an diesem Nachmittag unter blauem Himmel dem Anlass entsprechend von ihrer schönsten Seite zeigt. Anlass genug für Bruno Steinle, das Bilderbuchfoto über sein Handy sogleich mit anderen zu teilen: „Auf der Alb hat soeben ein neues Jahrhundert begonnen“, tippt er als freudige Botschaft dazu.

Die Begeisterung des 69-Jährigen für die Neubaustrecke mit all ihren Facetten ist spürbar ansteckend, seine Frau Helga kann ein Lied davon singen. Sie ist seine treue Begleiterin bei allen Baustellenbesuchen, Tunnelexpeditionen und sonstigen Ausflügen in die schöne neue Bahnwelt, die er leidenschaftlich gerne unternimmt, wie er sagt. Zwischenzeitlich ist sie mitunter sogar schon die treibende Kraft. „Sie fragt immer mal wieder, ob es nicht wieder etwas Neues zum Anschauen gibt“, erzählt Steinle, der unter anderem alle Ausgaben des Projektmagazins Bezug von 2012 an gesammelt und seither mit steigendem Interesse studiert hat. „Wenn wir ein Heft durchgelesen haben, warten wir immer schon auf die nächste Ausgabe“, sagt er.

**G**emeinsam mit seiner Frau hat er zudem fast alle Baustellen im Stuttgarter Talkessel und entlang der Neubaustrecke mehrfach besucht – vom Fildertunnel und vom Böflertunnel über die beeindruckende Filstalbrücke bis zum Ulmer Bahnhof. Dabei haben die beiden Sprengungen im Tunnel hautnah erlebt, bei Durchschlagsfeiern die gigantischen Tunnelbohrmaschinen im Freien begrüßt, beim Spatenstich für den Bahnhof Merklingen den Reden der Politiker gelauscht, Tunnelbauspezialisten wie den Unternehmer Martin Herrenknecht und den Felsexperten Walter Wittke bei Podiumsdiskussionen live erlebt und vieles mehr. Der heutige Tag ist in diesem illustren Reigen aber dennoch zweifellos einer der absoluten Höhepunkte. „Den ersten ICE am neuen Halt auf der Schwäbischen Alb in Empfang zu nehmen, das ist etwas ganz Besonderes“, sagt Steinle. „Wir sind total von den Socken.“

Die Begeisterung für das Bahnfahren hat sich bei Bruno Steinle schon Anfang der 1970er Jahre entwickelt, als der junge Mann zu Bundeswehrzeiten jedes Wochenende zwischen Stuttgart und der Lüneburger Heide pendelte, natürlich mit dem Zug. Mehr als 25.000 Kilometer waren dabei zusammengekommen. „Damals habe ich Feuer gefangen“, erzählt er. Seit Dezember 2016 wohnt das Ehepaar in Laichingen und damit nur wenige Kilometer vom neuen Bahnhof Merklingen an der Neubaustrecke





Nach vielen Jahren, die geprägt waren von unterschiedlichsten Herausforderungen auf den Baustellen der Neubaustrecke, sorgen die ersten Testzüge jetzt für ein großes Interesse.

entfernt. Zuvor hatten die beiden 35 Jahre lang in Waiblingen-Neustadt gelebt. „Mit dem Ruhestand wollten wir weg aus dem Ballungsraum und mehr in der Natur sein“, sagt Steinle, der viele Jahre lang als Versicherungsfachmann im Außendienst unterwegs war.

Für Stuttgart 21 hatte er sich alleine wegen der räumlichen Nähe schon zu Waiblinger Zeiten interessiert und sich zunehmend dafür begeistert. „Meine Frau und ich waren von Beginn an Befürworter und Anhänger von Stuttgart 21“, sagt er. Als Wanderführer der Ortsgruppe Laichingen im Albverein organisieren die beiden seit dem Umzug auf die Schwäbische Alb diverse Touren im Umland. Die Mitwanderer werden dabei stets mit den neuesten Details zur Neubaustrecke unterhalten, erzählt Steinle. Er selbst informiert sich unter anderem bei den örtlichen Gemeinderatssitzungen, die er regelmäßig besucht. Bei einer dieser Sitzungen hat er angeregt, die Webcam am Merklinger Bahnhof, über die der Baufortschritt verfolgt werden kann, auf der Homepage der Stadt zu verlinken. „Das ist dann auch gleich gemacht worden“, sagt Steinle, der das virtuelle Angebot selber gerne und oft genutzt hat.

Natürlich gehört er auch zum besonderen Kreis der mehr als 150.000 „Trainspotter“, die das Bahnvideo von der Testfahrt auf der Neubaustrecke mit einem speziellen Lichttraummesszug innerhalb kurzer Zeit geklickt und damit für einen digitalen Hype zwischen Wendlingen und Ulm gesorgt hatten. Das Besondere dabei war, dass die Zuschauer die drei Stunden lange Fahrt als Lokführer im Führerstand des Zuges miterleben konnten. „Eine tolle Sache“, findet Bruno Steinle.

Am Bahnhof Merklingen zu stehen und den ersten ICE live und in Lebensgröße zu erleben, ist auf seiner Begeisterungsskala indes noch einige Stufen weiter oben angesiedelt. Natürlich hat er sich auf der Webseite der Bahn gleich mit Informationen versorgt, um zu wissen, wem genau er da gegenübersteht: Einem ganz speziellen Hochgeschwindigkeitsmesszug nämlich, genannt auch „advanced TrainLab“, seines Zeichens das mutmaßlich außergewöhnlichste Labor auf Schienen. Der Versuchszug ähnelt auf den ersten Blick einem normalen ICE, unterscheidet sich aber in einigen Punkten. So ist der üblicherweise rote Streifen an der Seite grau, im Inneren wurden zudem einige Sitzreihen ausgebaut, um Platz für Messtechnik zu schaffen. Außerdem fehlt auf dem Dach der Stromabnehmer, denn die Testzüge haben Dieselmotoren. Damit können sie auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren und sind auf diese Weise auf allen Schienen flexibler einsetzbar.

Auf seiner ersten Fahrt auf der Neubaustrecke war das fahrende Labor lediglich mit einer Geschwindigkeit



von 20 Stundenkilometern unterwegs. Nach dieser Premiere folgen nach und nach zunehmend Fahrten, bei denen etappenweise bis zu 275 Stundenkilometer erreicht wird. Später gilt auf der Neubaustrecke die im Reiseverkehr übliche Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. Bei den Hochtastfahrten wird dieses Limit aber um zehn Prozent überschritten, um die Strecke unter Maximalbelastung zu prüfen.

Nach dieser intensiven Testphase wird die Neubaustrecke dann am 11. Dezember 2022 in Betrieb gehen, und auch auf diesen Tag freut sich das Ehepaar Steinle natürlich schon jetzt. Die persönlichen Vorteile seien enorm, betont Bruno Steinle. Einerseits seien sie begeisterte Messebesucher und könnten künftig in nicht mal einer halben Stunde bequem anreisen. Gleichzeitig würden sie auch oft nach Ulm auf den Markt fahren und auch in dieser Richtung von den Fahrzeitverkürzungen und der neuen Anbindung profitieren. Schon heute steht für die Steinles daher fest: „Wenn der erste Zug hier hält, werden wir einsteigen und nach Ulm fahren“, so Bruno Steinle. „Und wenn der erste Zug schon voll mit Prominenz aller Art ist, dann nehmen wir halt den zweiten.“ [www.be-zug.de/testzug](http://www.be-zug.de/testzug)

Bruno Steinle gehört mit seiner Frau Helga zu den ersten, die den „Kodak Moment“ in Merklingen konserviert haben.

## KURZ NOTIERT



### Oberleitung unter Hochspannung: Vorsicht im Bereich der neuen Trasse

**Die Deutsche Bahn hat Ende Januar entlang der gesamten Neubaustrecke Wendlingen–Ulm den Strom eingeschaltet.** Die Oberleitung, einschließlich aller zuführenden Speiseleitungen, steht seitdem mit 15.000 Volt unter Spannung. Die Deutsche Bahn weist auf die mit der Einschaltung verbundenen Gefahren hin: Wer auf Brückenvorbauten, Masten oder Wagen klettert, begibt sich in Lebensgefahr. Bereits ein Abstand von weniger als drei Metern zu den stromführenden Anlagen kann zu einem tödlichen Stromschlag führen. Auch wer etwa Luftballons oder Flugdrachen in der Nähe der Oberleitung fliegen lässt oder Wasserschläuche nutzt, riskiert sein Leben. Im Februar haben die Testfahrten auf der Strecke Wendlingen–Ulm begonnen (siehe Beitrag in dieser Ausgabe). Bei den sogenannten Hochtastfahrten wird die Geschwindigkeit nach und nach gesteigert – auf schließlich bis zu Tempo 275. Die Deutsche Bahn weist auf das dadurch entstehende Gefahrenpotenzial hin: Herannahende Züge sind kaum wahrnehmbar, und es kann beim Vorbeifahren eine starke Druck- und Sogwirkung entstehen. Unbefugte sollten sich deshalb grundsätzlich von den Gleisen fernhalten. Am Sonntag, 11. Dezember 2022, geht die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in den kommerziellen Betrieb. [www.be-zug.de/oberleitung](http://www.be-zug.de/oberleitung)

### Großes Interesse an Führungen und an der Ausstellung

**Insgesamt 750 Baustellenführungen hat der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. im vergangenen Jahr ermöglicht.** Mit der Ausstellung rund um Stuttgart 21 (InfoTurmStuttgart, kurz ITS) und den angebotenen Baustellenführungen über das Bahnprojekt von Stuttgart-Feuerbach bis Dornstadt wurden rund 30.000 Besucherinnen und Besucher informiert, mehr als 20.000 Menschen besuchten das ITS. „Das Interesse an Stuttgart 21 und den Folgeprojekten ist ungebrochen groß. Das zeigen auch die positiven Zustimmungswerte der letzten Bürgerumfrage in Stuttgart“, freut sich Bernhard Bauer, der Vereinsvorsitzende des von den Projektpartnern getragenen Vereins für die übergeordnete Öffentlichkeitsarbeit zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. „In den Monaten zwischen Mai und November, in denen wir die Ausstellung öffnen und Führungen anbieten konnten, haben wir einen Run wie seit 23 Jahren nicht erlebt. Die Menschen sind von der Konzeption und den neuen Techniken in der Ausstellung sowie der Aussicht auf die Baustelle begeistert. Ich kenne keinen Gast, der nicht mit einem staunenden und freudigen Gesicht aus dem Gebäude ging.“ Mit jeweils über 150 Baustellenführungen in den Monaten Juli und Oktober, insbesondere mit Führungen an der Filstalbrücke, wurde der Langzeitrekord des Vereins geknackt. „Trotz Corona kamen die Menschen zu uns“, zeigt sich Bauer überrascht. Und weiter: „Sie informieren sich nun mal gerne direkt und vor Ort, um sich ihr eigenes Bild machen zu können. Die Fakten auf der Baustelle und im ITS sprechen eine klare Sprache, dass hier ein notwendiges und großartiges Projekt kommt, auf das die Stuttgarter, aber auch die Baden-Württemberger, noch stolz sein werden.“ [www.be-zug.de/besucher](http://www.be-zug.de/besucher)

### Bahn betoniert erfolgreich Sonderkelch am Hauptbahnhof

**Die Deutsche Bahn hat im März erfolgreich die 20. der insgesamt 28 einzigartigen Kelchstützen für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof betoniert.** Der sogenannte Sonderkelch nimmt dabei gegenüber den übrigen Kelchstützen eine herausgehobene Stellung ein: Er bildet einen der Zu- und Ausgänge des künftigen Hauptbahnhofs, deshalb führen ein Aufzug und eine Rolltreppe durch ihn hindurch. Zudem setzt er auf einem Bahnsteig auf, der an dieser Stelle den darunter liegenden S-Bahn-Tunnel überbrückt. All diese Herausforderungen an der Oberfläche und im Untergrund gelöst zu haben, gilt als ingenieurtechnische Meisterleistung. Der Sonderkelch und die danebenliegenden neuen Bahnsteige ruhen auf einer eigens gebauten unterirdischen Spannbetonbrücke, die notwendig war, weil die Stammstrecke der Stuttgarter S-Bahn keinerlei Belastung aus dem Sonderkelch und den neuen Bahnsteigen erfahren darf. „Der Guss des Sonderkelchs ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst und gehört zu den größten technischen Herausforderungen der neuen Bahnhofshalle. Der Sonderkelch ist ein Symbol dafür, dass wir bautechnisch über den Berg sind. Alle Projektpartner blicken jetzt mit Zuversicht auf die Schlussgerade des Bauprojekts“, sagte Stuttgarts OB Dr. Frank Nopper. „Mit dem Sonderkelch standen wir beim an Herausforderungen reichen Projekt Stuttgart 21 vor einer besonders kniffligen Aufgabe. Wir Ingenieure haben vor den Rechnern manchmal ganz schön geschwitzt. Aber es ist uns nach vielen Sonderschichten gelungen, den Kelch sicher dort zu platzieren, wo er hinsollte“, ergänzte Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. „Die Kelchstützen erlauben, einen dynamischen Raum mit einer einmalig schönen Dachform zu bauen. Die Ingenieurtechnik, die hier zum Einsatz kommt, ist im weltweiten Vergleich auf allerhöchstem Niveau“, zeigte sich auch Bahnhofsarchitekt Christoph Ingenhoven, Chairman ingenhoven associates, sehr zufrieden mit dem besonderen Bauwerk. [www.be-zug.de/sonderkelch](http://www.be-zug.de/sonderkelch)



## PERSÖNLICH



Überwacht die Bauarbeiten am Hauptbahnhof:

**Wolfgang Esser, 59, zuständig fürs Technische Projektmanagement**

## Was macht eigentlich ... Herr Esser?

**Herr Esser, Ihrem strengen Blick entgeht fast nichts, Sie sind ja schließlich Bauüberwacher. Was genau machen Sie da?**

Wir überprüfen vor Ort, ob das Bauunternehmen genau das baut und liefert, was unsere Ingenieure und Architekten geplant haben, ob stets mit der aktuellsten Planversion gearbeitet wird und vieles mehr. Das erfordert ein gewisses Maß an Erfahrung und Weitsicht. Ein scharfes Auge ist da schon von Nöten. Aber auch Themen der Arbeitssicherheit stehen bei uns ganz oben auf der „To-do-Liste“. Die ausgewogene Mischung von Büroarbeit und Baustellenpräsenz – auch bei Wind und Wetter – macht den Job so interessant.

**Wo haben Sie bisher im Bauwesen Erfahrungen gesammelt?**

Nach meiner Lehre als Maurer habe ich auf dem zweiten Bildungsweg in Konstanz Bauingenieurwesen studiert. Im Anschluss war ich vier Jahre bei einem Mittelständler im Nordschwarzwald als Bauleiter angestellt. Die nächste Etappe führte mich dann für 23 Jahre zu einem großen deutschen Baukonzern. In China arbeitete ich an einer Mehrzweckanlage am Gelben Fluss, habe für eine deutsche Franchise-Kette einen Baumarkt in der Nähe von Shanghai gebaut und war zuletzt bei der Bahnschnellfahrstrecke von Zhengzhou

nach Xi'an tätig, die 505 Kilometer lang ist. Weitere Baustellenaufenthalte führten mich unter anderem nach Irland, nach Malaysia und an die türkische Schwarzmeerküste. Das Arbeiten in anderen Ländern und Kulturen prägt natürlich.

**Wie entspannen Sie sich nach einem anstrengenden Tag?**

Ich war schon immer ein Bastler und Tüftler. In meiner Freizeit warte und bewege ich meine Oldtimer. Mit dem sogenannten „Gangster-Citroën“ 11CV von 1956 und dem 500er Mercedes Coupé von 1983 unternehme ich mit der Familie, mit Freunden und Gleichgesinnten entspannte Touren. Außerdem freue ich mich schon darauf, wenn es pandemiebedingt wieder möglich ist, Heavy-Metal-Konzerte zu besuchen.

**Sie haben wie kaum ein anderer Ahnung davon, wie wertig da gebaut wird. Wird das Bauwerk noch in hundert Jahren stehen?**

Absolut. Die 100 Jahre sind ja nur eine rechnerische Bemessungsgröße. Wie überall im Ingenieurwesen werden die erforderlichen Sicherheitsbeiwerte mitberücksichtigt. Die Bautechnik hat sich in den rund 42 Jahren, die ich jetzt auf dem Bau bin, schon erheblich weiterentwickelt. Und schauen Sie, wie viele der Brücken und Aquädukte aus der Antike heute noch stehen.

# TAGE DER OFFENEN BAU- STELLE

**16. BIS 18. APRIL 2022**

**10:00 – 17:00 UHR**

↳ Foto: Achim Birnbaum

Die Stuttgart-21-Baustelle live  
erleben am Stuttgarter Hauptbahnhof!  
Der Eintritt ist kostenfrei.

---

**ITS-PROJEKT.DE**  
@INFOTURMSTUTT GART

---