

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

THEMA

Schutzhelm auf, Warnweste an:
auf Baustellen tour mit Herrn Heinel SEITE 18

INTERVIEW S21-Projektchef Drescher über die Zukunft der Eisenbahn SEITE 24

REPORTAGE Die alte „Ludmilla“ und der hochmoderne Test-ICE SEITE 4

PORTRÄT Alexander Lahl – der neue Kopf des Verbands Region Stuttgart SEITE 10



10



18



4

INHALT

REPORTAGE

Zwei Epochen in einem Projekt:
Diesellok „Ludmilla“ und Test-ICE **4**

PORTRÄT

Der Vormann des Projektpartners
Verband Region Stuttgart **10**

IM BILDE

14

THEMA

Zeitreise mit einem Baustellenguide,
der mit Überzeugung überzeugt **18**

INTERVIEW

Projektchef Olaf Drescher blickt auf
eine bewegte Karriere zurück **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, 2, 3, 9, 11, 12, 19 – 23, 25 – 29, 31);
Michael Deufel (2, 5, 6, 8, 9); Jannik Walter (5, 9, 14, 26);
Markus Lohneisen (6); Torsten Weinhold (7); Cinequads (8);
Dietrich Film (8); Dominik Schleuter/DB AG (13); Arnim Kilgus (14, 15, 16);
Thomas Niedermüller (30)

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



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem
Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Die Starke Schiene ist derzeit in aller Munde. Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat den Ausbau und die Sanierung der Bahninfrastruktur zur Chefsache erklärt und will, dass man nach der Bahn künftig wieder die Uhr stellen kann. Dabei ist klar: Ohne massive Investitionen in die Schiene wird es nicht gehen, wenn die ehrgeizigen Ziele der Mobilitätswende erreicht werden sollen. Womit wir beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wären. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Dezember dieses Jahres vor Augen und die Fertigstellung von Stuttgart 21 im Jahr 2025 bereits am Horizont erkennbar, lässt sich feststellen: Zum großen Glück für Baden-Württemberg haben seine Bürgerinnen und Bürger 2011 für die Investitionen in diese Zukunftsprojekte gestimmt, um die uns bald viele beneiden werden. Denn während wir hier auf die Zielgerade eingebogen sind, wird andernorts oft noch nach der passenden Strecke gesucht, um überhaupt ins Rennen gehen zu können. So drücken wir beispielsweise unserem Nachbarprojekt Ulm–Augsburg fest die Daumen, dass man sich dort in absehbarer Zeit auf eine geeignete Trasse verständigt haben wird.

Im Schatten des Projekts Stuttgart–Ulm mausert sich derzeit ein anderes Projekt auf der Strecke zwischen Stuttgart und Zürich. Endlich, mögen manche sagen, denn auf der Gäubahn ist es seit dem Vertrag von Lugano nicht wirklich vorangegangen. 1996 war's, als Deutschland und die Schweiz einen Pakt zum Ausbau eines leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs schlossen – lang, lang ist's her und wenig ist seither passiert. Nun aber kommt Schwung in die Sache, und Ausgangspunkt ist auch hier: Stuttgart 21. Der Bund verfolgt seit drei Jahren das Ziel, auch die Gäubahn fit zu machen für den Deutschlandtakt und so einen wesentlichen Baustein für die Mobilitätswende im Südwesten beizutragen. Das Schienenprojekt ist von großer ökologischer Bedeutung und wird deshalb auch von der aktuellen Bundesregierung vorangetrieben. Eine breite politische Mehrheit steht hinter dem Vorhaben. Der Ausbau der Gäubahn ist Teil des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung, und auch alle Gäubahn-Anrainer haben sich im Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn einstimmig dafür ausgesprochen. Die für den geplanten Ausbau vom Gesetzgeber vorgegebene Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein positives Ergebnis erbracht.

Dabei ist der Bau eines Tunnels, der Pfaffensteigtunnel heißen wird, zwischen Böblingen und dem künftigen Fern- und Regionalbahnhof am Flughafen zwingend erforderlich, um ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes zu erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur



Olaf Drescher

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

Bernhard Bauer

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

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. Zudem ermöglicht der Pfaffensteigtunnel, dass Reisende von der Gäubahn und insbesondere von Böblingen aus am Flughafen am gleichen Bahnsteig auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm/München umsteigen können. Die Reisezeit vom und zum Flughafen verkürzt sich so beispielsweise zwischen Böblingen und Flughafen von heute 22 auf künftig etwa 7 Minuten. Vom Ausbau der Gäubahn wird aber nicht nur der Fernverkehr erheblich profitieren, sondern auch der Regionalverkehr, der künftig schneller als heute unterwegs sein kann. Insgesamt werden dank des Gäubahnausbaus alle bestehenden Haltepunkte schneller bedient und schneller erreicht als heute.

Nicht nur die Landespolitik beschäftigt derzeit die Diskussion, wie der Stuttgarter Hauptbahnhof während der Bauzeit des Pfaffensteigtunnels für die Gäubahn-Reisenden zu erreichen ist. Zwar ist die umsteierfreie Verbindung zum bestehenden Hauptbahnhof ab Mitte 2025 wegen der Verlängerung der S-Bahn-Stammstrecke in der Stuttgarter Innenstadt nicht mehr möglich, doch mit dem Regionalbahnhof in Stuttgart-Vaihingen steht eine tragfähige Alternative zur Verfügung: Dort werden während der Bauzeit der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen die Züge halten und die Gäubahn so weiterhin mit der Landeshauptstadt Stuttgart verknüpfen. Für viele Reisende ist es sogar von Vorteil, dass sie bereits in Vaihingen Anschluss an die S-Bahn, die Stadtbahn und an Buslinien haben. Ziele in Stuttgart oder in der Region sind so deutlich schneller zu erreichen. Und von der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 an fährt ab dem Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen dank des Pilotprojekts Digitaler Knoten Stuttgart von 6 Uhr an im Schnitt alle drei bis vier Minuten eine S-Bahn in Richtung Stadtmitte und Hauptbahnhof. Die Gäubahn wird also auch während der auf rund sechs Jahre veranschlagten Bauzeit für den Pfaffensteigtunnel keineswegs von der baden-württembergischen Landeshauptstadt abgehängt sein.

Ein wichtiges Thema also, das über den Tag hinaus reicht. In dieser Bezug-Ausgabe geht es um Gestern wie auch um Morgen, um eine alte Diesellok namens „Ludmilla“, die ebenso ihren Dienst tut im Rahmen des Projekts wie der hochmoderne Test-ICE, um den neuen Digitalen Knoten Stuttgart und um vieles andere mehr. Das alles sind Projekte im Projekt, über die auch bei vielen Führungen berichtet wird. Einer, der von Anfang an dabei war als Guide, ist Sebastian Heinel. Auch ihm ist eine Geschichte in dieser neuen Ausgabe gewidmet. Wir wünschen viel Freude bei der Lektüre.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

REPORTAGE

„Ludmilla“ und der König

Der Hauch der Geschichte umweht bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm moderne Bahntechnik. Zu viel Pathos? Keineswegs. Während ein Test-ICE Richtung Donau braust, bringt „Ludmilla“, eine gemächliche Diesellok mit Bezug zum Mauerfall 1989, S21-Schienen zum Neckar.

Sieht so das Empfangskomitee für einen König aus? Nur die Vögel zwitschern, und aus der Ferne raunt der Autoverkehr, wie er sich auf der A8 den Alaufstieg hinaufkämpft. Ansonsten: Filstal-Idyll. Doch der König rollt an. Aus einer Röhre des Boßlertunnels raunt es zunächst nur wie von der Autobahn vis-à-vis. Dann grummelt es – mit jeder Sekunde ein bisschen intensiver. „Jetzt hört man’s deutlich, er kommt“, sagt einer der DB-Ingenieure am Tunnelportal gespannt. Und dann ist der König der Testzüge da, wie ein findiger Schlagzeilenmacher den ICE-S einmal nannte. Der umgebaute und mit jeder Menge Messtechnik ausgestattete ICE ist einer der modernsten Testzüge überhaupt. Mit ihm prüft die Deutsche Bahn neue Hochgeschwindigkeitsstrecken auf ihre Alltagstauglichkeit und regelmäßig auch ihre bereits in Betrieb genommenen Schnellfahrtrassen. Im März 2022 jagt der ICE-S – das S steht für Schnellfahrten – mit bis zu 275 Sachen durchs Albvorland und über die Schwäbische Alb auf der neuen Trasse zwischen Wendlingen und Ulm hin und her.

Ein Empfangskomitee braucht es an jenem Tag nicht. Man bekommt eh kaum etwas mit. Mit gut 250 raus aus dem Boßlertunnel, rasch auf dem neuen Viadukt das Filstal überquert, dann rein in den Steinbühlertunnel – geht alles viel zu schnell, um lange zu huldigen.

Ein paar Tage später wäre Zeit gewesen für einen ausgiebigeren Willkommensgruß. In Stuttgart am Neckarknie sind in der Ferne allmählich die Lichtkegel einer Lok auszumachen. Wie auf leisen Sohlen, gelegentlich mit sachtem Quietschen, schieben sich Wagons, zusammengespannt zu einem fast 200 Meter langen Gütertransport, langsam vom Cannstatter Bahnhof über die neue Neckarbrücke Richtung Portal des neuen Fernbahntunnels unter dem Rosensteinpark. Kein Zweifel: Hier arbeitet ein mächtiges Diesellaggregat – am 30. März 2022 fährt zum allerersten Mal ein Zug über die neue stadtbildprägende Neckarbrücke, auf der Ladefläche 120 Meter lange Schienen, die später im Tunnel verlegt werden. Schon der Umstand einer Premiere hätte mehr Publikum verdient als die wenigen Ingenieure und Gleisbauer. Und dass mit der roten Lok russischer Bauart noch dazu ein geschichtsträchtiger Eisenbahnkoloss durch Stuttgart rollt, wusste vorher kaum jemand. Außerdem ist es drei Uhr morgens, inklusive einer kühlen Brise, die durchs Neckartal weht.

Gestatten, „Ludmilla“

Im übertragenen Sinn weht an diesem frühen Mittwochmorgen auf der neuen Brücke noch etwas anderes – ein Hauch von Geschichte, von prägendster deutscher Nachkriegsgeschichte. „Liebe Landsleute, wir sind zu Ihnen gekommen, um Ihnen mitzuteilen,



Der ICE-S führt die Bahn in die Zukunft, die geschichtsträchtige „Ludmilla“ liefert dafür die Schienen. |



„Bei der Arbeit im Führerstand denke ich nicht ständig an die Geschichte von Lok Ludmilla.“

Lokführer
Sebastian Paschke, 47

„Ludmilla“ erreicht im Oktober 1989 mit DDR-Bürgern das fränkische Hof.

dass heute Ihre ...“, rief der damalige Bundesaußenminister Hans-Dietrich Genscher am 30. September 1989 die berühmten Worte vom Balkon der Prager Botschaft den geflüchteten DDR-Bürgern im Garten des Anwesens zu. Das Wort „Ausreise“ und alles Weitere der Rede ging einst im Jubel unter. Gestatten, „Ludmilla“, eine von sechs Lokomotiven gleicher Bauart, die damals in den Tagen danach die ersten Sonderzüge mit Botschaftsflüchtlingen in den Westen gezogen haben.

Sebastian Paschke (47) sitzt im spärlich beleuchteten Führerstand und steuert die schwere Lok mit ruhiger Hand über die neue Stuttgarter Neckarbrücke in Bad Cannstatt. Er berichtet den unwissenden Umstehenden in dieser Märznacht 2022 davon, was sein Arbeitsgerät schon erlebt hat, denn ja, „diese Lok kam damals unter anderem zum Einsatz“. Als Lok der Freiheit.

Darüber, ob „seine“ Ludmilla am Morgen des 1. Oktober 1989 tatsächlich den allerersten Flüchtlingszug gen Westen bis ins fränkische Hof gezogen hat, gibt es indes unterschiedliche Versionen. Doch dazu später mehr.

Gebaut wurden die in Bahnerkreisen auf Grund ihrer russischen Herkunft „Ludmilla“ genannten Lokomotiven zwischen 1974 und 1982 von der Lokomotivenfabrik Woroschilowgrad, dem ursprünglichen und heutigen Luhansk in der Ukraine. Die Stuttgarter „Ludmilla“ wurde 1982 mit der Betriebsnummer 132 701-4 als eine der letzten von weit über 800 Exemplaren in der damaligen DDR in Dienst gestellt. Die Deutsche Bahn übernahm sie anschließend nach der Wende mit auf westdeutsche Vorgaben angepasster Betriebsnummer (232 701-3). Später ging sie in den Besitz der Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft über – und verbrachte auch einige Zeit außer Dienst auf einem Abstellgleis. Seit 2021 gehört Lok „Ludmilla“ zur Flotte der Budamar West GmbH, einem in Thüringen ansässigen, auf Gütertransport spezialisierten Eisenbahnunternehmen, das derzeit zum Beispiel für einige Tunnelkilometer Bahnstrecke im neu zu ordnenden Stuttgarter Bahnknoten die Schienen anliefert.

Die Planken zum Festhalten beim Einstieg, das Aggregat selbst, die Ladung sowieso, alles an Ludmilla wirkt massiv, schwer und doch auch elegant. „Bei der Arbeit im Führerstand denkt man nicht täglich an die Geschichte der Lok“, sagt Sebastian Paschke, aber zuweilen erfülle ihn sein Arbeitsplatz schon mit Stolz. Doch welche der sechs „Ludmillas“ aus den ersten Oktobertagen steht nun gut 32 Jahre später auf der neuen Neckarbrücke?

Bei des Rätsels Lösung hat ein im besten Sinne Eisenbahnverrückter geholfen: Markus Lohneisen (55), dessen Vater früher Lokführer war, hat lange direkt am Bahnhof in Hof im Nordosten Bayerns gewohnt, der Blick aus seinem Zimmer richtete sich unmittelbar auf die Bahnsteige. Er hat von dort aus die dramatischen Szenen im Hofer Bahnhof fotografisch festgehalten. Eines seiner Bilder schmückt heute zeitgeschichtliche Ausstellungen in Berlin und Budapest. Lohneisen besitzt überdies einen alten Einsatzplan zu den Sonderzügen vom 1. und 5. Oktober 1989: „Dieser belegt eindeutig, dass die 232 701-3, damals 132 701-4, am 1. Oktober vor den sechsten und am 5. Oktober vor den vierten Sonderzug gespannt war.“ Markus Lohneisen weiß noch so manche Anekdote dieser Lok. Diese entbehrt nicht einer gewissen Tragik: Als man zum 25. Jahrestag der Ereignisse von 1989 sein Fotomotiv nachstellen wollte, ging das nicht, weil besagtes Fenster mit Gitterstäben versehen war – inzwischen residierte in dem Gebäude nämlich der Bundesgrenzschutz, sein ehemaliges Zimmer war eine Arrestzelle...

König der Testzüge – Technikkoloss

So viel Eisenbahnerromantik wie „Ludmilla“ hat der ICE-S nicht zu bieten, er ist dafür aber ein Technologie-Schwergewicht. Hier emotionale Eisenbahngeschichte, dort hochmoderne Technik auf der Zielgeraden zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke, die für den 11. Dezember 2022 vorgesehen ist. Während die rote Diesellok kurz beim Bau von Stuttgart 21 mithalf, hat der ICE-S wertvolle Daten für die Zukunft des Bahnverkehrs in Baden-Württemberg geliefert. Im Frühjahr 2022 bringt der Messzug mehrmals die rund 60 Kilometer von Wendlingen nach Ulm und umgekehrt hinter sich, dabei auch in Sekundenschnelle in 85 Metern Höhe auf der Filstalbrücke den Talgrund zwischen Mühlhausen im Täle und Wiesensteig im Kreis Esslingen.

Die ersten Fahrten bis zur Höchstgeschwindigkeit sind dabei dennoch etwas für die Geschichtsbücher: Der ICE-S ist einzigartig. Wer dem Personal des Königs der Testzüge zuhört, kann zu keinem anderen Schluss kommen. „Der ICE-S sieht zwar von außen wie ein normaler ICE aus, er ist aber innen drin ein großes Messlabor“, sagt Christopher Mergler (41), Versuchsleiter im ICE-S. Bildschirm reiht sich an Bildschirm, Rechner an Rechner, den Sensoren entgeht während einer Fahrt nichts. Der Messzug gibt dabei nicht von Beginn an Vollgas. Hochtastfahrt lautet dazu der Begriff im Fachjargon, heißt: Der Zug steigert von Fahrt zu Fahrt sein Tempo bis er schließlich mit den später im regulären Eisenbahnbetrieb vorgesehenen 250 km/h über die Strecke braust, plus „einen Sicherheitszuschlag von zehn Prozent, also da, wo's dann geht, 275 Stundenkilometer“, so der Bahningenieur. Hochtastfahrten finden bei neuen Strecken grundsätzlich statt.

Wer dann zwischen Wendlingen und Ulm im ICE-S mitfährt, fühlt nicht mehr als ein sanftes Dahingleiten. Täler, Hügel, Bäume, Häuser fliegen gleichsam vorbei. Christopher Mergler und seine Kollegen haben dafür jedoch keinen Blick. Ihre Augen sind auf die Bildschirme gerichtet, auf dass die Elektronik ausreichend Daten für einen reibungslosen Eisenbahnbetrieb liefert. Dabei geht es immer darum, wie Fahrzeug, Fahrbahn und Fahrdrabt zusammenwirken.

Nur in wenigen Ländern fahren Züge 250, 300 und schneller. Frankreich und Deutschland zählen dazu, auch Japan und China. Um dies zu ermöglichen, betreibt die Deutsche Bahn einen sehr großen Aufwand. Mit speziellen Mess- und Versuchszügen soll die DB Systemtechnik, Tochterunternehmen und zentrales Technologiezentrum der Deutschen Bahn AG, höchste Sicherheitsstandards gewährleisten. Der ICE-S ist der schnellste Zug der DB Systemtechnik und damit das



Er kommt – und ist auch schon wieder weg. Der ICE-S auf Testfahrt am Portal des Böflertunnels und über dem Filstal.



Blick auf den und aus dem Messzug ICE-S, während er am Alaufstieg mit Tempo 250 in Sekundenschnelle die neue Filstalbrücke überquert.

„Der ICE-S ist der einzige Zug in Deutschland, der all diese Tests leisten kann.“

**DB-Versuchsleiter
Christopher Mergler, 41**

Flaggschiff unter den Spezialzügen – wie gesagt: der König der Testzüge. Der Zug ist auf den Schnellfahrstrecken im deutschen Netz, aber auch auf den Routen anderer europäischer Bahnen unterwegs.

Die beiden Triebköpfe mit einer Leistung von zusammen rund 13.000 PS und die beiden Mittelwagen stammen aus der Reihe des ICE 2. Die installierte Messtechnik im Inneren ist auf dem allerneuesten Stand. Der ICE-S ist kürzer als ein herkömmlicher Hochgeschwindigkeitszug der Deutschen Bahn. Er ist 76 Meter lang und wiegt daher nur annähernd 210 Tonnen. Seine bisherige Spitzengeschwindigkeit von 398 km/h erreichte er im Jahr 2001 zwischen Wolfsburg in Niedersachsen und Rathenow in Brandenburg bei einem Test

von Drehgestellen. „Während der Prüffahrten messen wir zum einen den Zusammenhang Rad-Schiene, wir messen zum zweiten das Zusammenwirken von Stromabnehmer und Oberleitung“, erklärt Christopher Mergler. Auch die Beschleunigungen am Fahrwerk und im Wagenkasten werden gemessen. Ermittelt wird bei den Fahrten auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auch, ob der Datenaustausch zwischen dem Zug und dem digitalen Zugsicherungssystem European Train Control System, kurz ETCS, funktioniert. „Der ICE-S ist der einzige Zug in Deutschland, der dies alles leisten kann.“

Der bei der DB Systemtechnik in Minden in Nordrhein-Westfalen stationierte Zug hat nicht nur alle neu eröffneten Hochgeschwindigkeitsstrecken freigefahren,



Alt und jung im Dienst der nachhaltigen Mobilität: die mächtige Diesellok auf der Neckarbrücke und der ICE mit neuester Messtechnik auf der Neubaustrecke.

wie die Fachleute bei der Eisenbahn sagen. Auf den bereits bestehenden Schnellfahrstrecken in Deutschland übernimmt der ICE-S auch die üblichen Regelinspektionen. Dabei gilt: „Jede Strecke hat ihren besonderen Charme, ihre besonderen Herausforderungen.“

Abschied für immer, Abschied auf Zeit

Der ICE-S hat zwischen Wendlingen und Ulm seinen Job erledigt und prüft tatsächlich längst andere Strecken. Auch „Ludmillas“ Einsatz in Stuttgart ist zu Ende, wobei dieser sich nur auf eine Nacht und einen Tag beschränkt hat, wie Martin Anschütz (32), Gesellschafter bei „Ludmillas“ Eigentümerin Budamar West, berichtet. „Das ständige langsame Anfahren beim Abladen

der einzelnen Schienen ist ihr nicht so gut bekommen. Die Lok ist fürs einfache Ziehen schwerer Güterzüge eher geeignet.“ Inzwischen hat eine modernere Lok der Baureihe DE18 „Ludmilla“ abgelöst.

Der ICE-S wird in wenigen Jahren zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm zurückkehren. Denn bald gilt es, auch den Schnellfahrabschnitt zwischen Wendlingen und Stuttgart mit strengem Maßstab zu prüfen, sicher wieder ohne ein größeres Empfangskomitee. Das wird sich dann aufstellen, wenn einer der Verwandten des ICE-S zur Eröffnung unter den Kelchstützen in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof einrollt – nachdem der König der Testzüge per Datenlage dafür sein finales Go gegeben hat ... www.be-zug.de/testzug

PORTRÄT

Ein Theologe mit Faible für Mobilität

Der Verband Region Stuttgart ist nicht nur Stuttgart-21-Partner, sondern auch für den S-Bahnverkehr zuständig und gewichtiger Fürsprecher des Pilotprojekts Digitaler Knoten Stuttgart. In Dr. Alexander Lahl hat der Verband jetzt eine neue Spitze.

Es hat sich etwas geändert in der Kronenstraße 25 in Stuttgart. Im Büro des Regionaldirektors im vierten Stock des Gebäudes, wo der Verband Region Stuttgart seinen Sitz hat, sind die Bilder abgehängt, die hier hingen, als die Regionaldirektorin Nicola Schelling von 2014 bis 2022 der Verbandsverwaltung vorsah. Die Wände sind nichts als weiß, fast sakral, was gut dazu passt, dass der neue Chef Dr. Alexander Lahl katholischer Theologe ist. Geändert hat sich aber weit mehr: Es herrscht eine gelöste, fast lockere Stimmung, was in den acht Jahren bei Nicola Schelling, die sich in einem, mitunter bis ins kleinste Detail reichenden Kompetenzstreit mit dem Regionalpräsidenten und Vorsitzenden der demokratisch gewählten Regionalversammlung Thomas Bopp verfangen hatte, nicht immer so war.

Der Verband hat eine wichtige Rolle. Er ist nicht nur Stuttgart-21-Partner, sondern auch für die S-Bahn im Ballungsraum am Neckar zuständig. Seit 2014 hat sich der Verband Region Stuttgart beim Bund, dem Land und der Deutschen Bahn dafür eingesetzt, die digitale Technik in die Region zu holen – auch für die S-Bahn. Der Einsatz hat Früchte getragen. Von 2025 an wird in der Region Stuttgart erstmalig ein ganzer Schienenknoten digital gesteuert, und zwar über alle Zugkategorien hinweg. Damit werden die Weichen ins digitale Zeitalter der S-Bahn gestellt. Die Region Stuttgart wird so auch im Bereich der Eisenbahntechnologie zu dem innovativen Schaufenster der Republik.

Eine Verantwortung geht damit einher, auch an der Spitze des Verbands. Die Herausforderungen, die sich aus dem Klimawandel und dem Transformationsprozess in der Wirtschaft für die stark von der Automobilwirtschaft geprägte Region Stuttgart ergeben, sind immens. Sie sind durch den „grausamen Angriffskrieg gegen die Ukraine, den der russische Präsident Putin quasi vor unserer Haustür begonnen hat“, aber nochmals gewachsen, sagt Alexander Lahl, der Mitte Dezember vorigen Jahres mit knapper Mehrheit zum Regionaldirektor gewählt wurde: „Das zeigt, die bereits identifizierten Handlungsfelder und die notwendigen Veränderungsprozesse entwickeln sich immer dynamischer.“ Darauf müsse auch die Regionalpolitik reagieren.

Wie das genau aussehen kann, da hält sich Lahl im Gespräch noch zurück. Seit 15. März ist er im Amt, in das er mit 43 Stimmen im zweiten Wahlgang gewählt worden war, der Gegenkandidat erhielt 39 Stimmen. Andersherum gesagt: Fast die Hälfte der Regionalräte wählte ihn nicht. Und darauf angesprochen, wer wohl für und wer gegen ihn gestimmt habe, reagiert Lahl mit einem Lachen – und zwei Bekenntnissen. Erstens, dass er inzwischen mit den Fraktionen „gute Gespräche“ geführt habe und von Vorbehalten





nichts spüre. Und zweitens, dass er sich gefreut habe, in dieses „reizvolle Amt“ gewählt worden zu sein. „Jeder Tag ist extrem spannend, die Zeit vergeht wie im Flug“, sagt er. Er lobt die „hochengagierten Mitarbeitenden“ in der Verbandsgeschäftsstelle, die ihm helfen würden, seine „Wissensdefizite tagtäglich zu minimieren“. Er berichtet von „sehr vielen positiven Begegnungen“.

Der 51-Jährige, der mit seiner Familie in Nürtingen wohnt, war bis zum Jahr 2015 Geschäftsführer des Katholischen Stadtdekanats in Stuttgart und danach Geschäftsführer der Pflegeunternehmen der Stiftung Liebenau und der Stiftung Hospital zum Heiligen Geist. Vielen Themen vom Fachkräftemangel bis zur Digitalisierung, die er von seiner bisherigen Tätigkeit kenne, begegne er nun wieder, wenn auch aus einer „anderen Perspektive“. Auch der Kontakt zur Politik sei immer Bestandteil seiner Arbeit gewesen. Insofern sei der Wechsel gar keine so große Umstellung, wie manch einer meint. Als Regionaldirektor wolle er wie bei seinen bisherigen Aufgaben „viel kommunizieren, moderieren

und Impulse geben“, er sehe sich als „Scharnier“ zwischen Politik, Verwaltung und den Menschen.

Das große Ziel ist für Lahl klar: Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Region müsse eine „dynamische Balance zwischen Ökonomie und Ökologie“ erreicht werden. Und: „Wir müssen dabei die Menschen mitnehmen.“ Er will, dass die Region direkter als bisher auf die Bürgerinnen und Bürger zugeht, sie für die Themen sensibilisiert, den Diskurs sucht und im regionalen Dialog auch die Einsicht vermittelt, dass vielen Entscheidungen ein „permanentes Abwägen zuweilen unterschiedlicher Interessen“ vorausgehen müsse. Dies gelte gerade bei umstrittenen Standortfragen – vom Gewerbegebiet über Windkraft bis zu Fotovoltaikanlagen.

Und der Verkehr? „Ich spreche lieber von Mobilität“, sagt Lahl. Von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm, aber auch und gerade vom Aufbau des Digitalen Knotens Stuttgarts verspricht er sich einen „Push nach vorne“. Wenn die Projekte mit Fahrplänen hinterlegt



seien, werde man die Potenziale erkennen, die sich daraus für den Schienenverkehr ergeben. Dann müsse auch die Pünktlichkeit der Züge wieder gewährleistet sein. Auch Komfort und Sicherheit seien wichtige Anforderungen, genauso wie die Barrierefreiheit, bei der es ihm zu langsam vorangeht. Die Region werde bei der S-Bahn den Kurs, die Infrastruktur auszubauen, fortsetzen – auch mit den dazugehörigen Kosten und langen Planungszeiten. Erste Hinweise, was weiter in Angriff genommen wird, soll eine Machbarkeitsstudie geben, die 2023 vorliegt. Der Zeithorizont reiche dabei aber, wie beim Zehn-Minuten-Takt, in die 2030er Jahre.

Rascher zu verwirklichen seien niederschwellige und kundenfreundliche Angebote, für die sich Lahl stark macht. „Mit dem Neun-Euro-Ticket haben wir gerade ein Reallabor dafür“, sagt er, der fordert, dass „das real bleibt und das Labor wegfällt“. Eine App, in der die gesamte Mobilität gebündelt ist, und einfachere Ticketsysteme im Nahverkehr, hält er für dringend nötig – ganz in Übereinstimmung mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP). Mindestens so wichtig sei aber, dass Berlin die Regionalisierungsmittel deutlich erhöhe. „Der Ausbau des Nahverkehrs ist die Voraussetzung für die Verkehrswende“, davon ist Lahl überzeugt, wobei er weiß, dass dies leichter gesagt als getan ist: „Da muss man dicke Bretter bohren.“

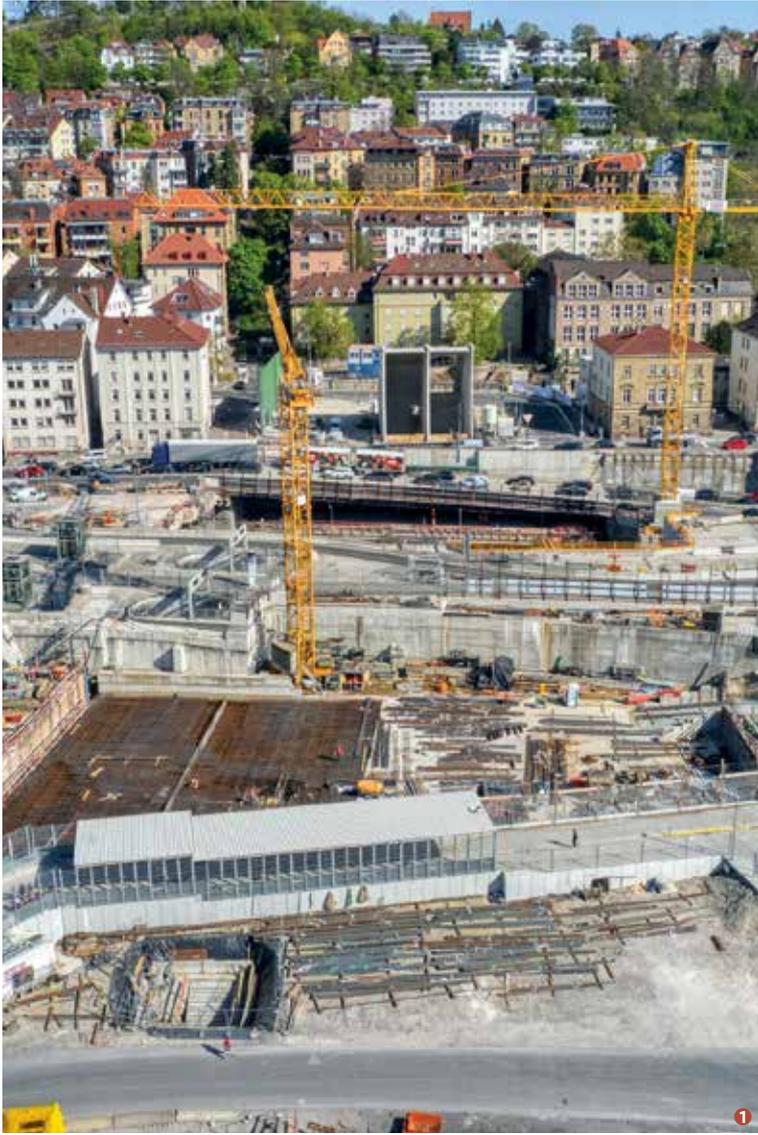
Letzteres gilt für viele regionale Projekte. „Klimaneutral und innovativ – in Verantwortung für Morgen“, so wünscht sich Alexander Lahl die Region in der Zukunft. Die Entwicklung dahin könne nur gemeinsam geschultert werden. „Wir kommen zügiger voran, wenn alle mitmachen“, sagt er, der klare Ziele mit pragmatischem Vorgehen kombiniert – und mit der Bereitschaft und Fähigkeit zur Kommunikation. Das ist ein forderndes Programm. Dennoch will er sich demnächst auch mal Zeit nehmen, ein paar Bilder im Büro aufzuhängen – und hat auch hier schon eine genaue Vorstellung.

Der Verband Region Stuttgart sitzt am Tisch der Projektpartner

Der Verband Region Stuttgart besteht seit 1994. Er ist die politische Ebene der Region Stuttgart, zu der die Stadt Stuttgart und die fünf Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr mit insgesamt 179 Kommunen gehören. Die alle fünf Jahre direkt gewählte Regionalversammlung ist in dieser Form einmalig in Baden-Württemberg. Der Verband Region Stuttgart hat gesetzliche Aufgaben in der Regionalplanung, im Nahverkehr, im regionalen Verkehrsmanagement, in der Wirtschafts- und Tourismusförderung und engagiert sich freiwillig im Sport und in der Kultur.

Aus der Mitte der Regionalversammlung wird der ehrenamtliche Verbandsvorsitzende gewählt, der auch die Sitzungen der Regionalversammlung und ihrer Ausschüsse leitet. Dieses wichtige Amt des Regionalpräsidenten hat seit Januar 2007 der Stuttgarter CDU-Politiker Thomas Bopp inne. Der Regionaldirektor wird von der Regionalversammlung für acht Jahre gewählt, er vertritt den Verband, leitet die Verwaltung und vollzieht die Beschlüsse der Regionalversammlung. Dieses Amt bekleidet seit März 2022 Alexander Lahl. Unterstützt wird er in den beiden Geschäftsbereichen Planung und Wirtschaft von zwei Leitenden Direktoren, für die Planung Thomas Kiwitt, für Verkehr und Wirtschaft Jürgen Wurmthaler.

IM BILDE



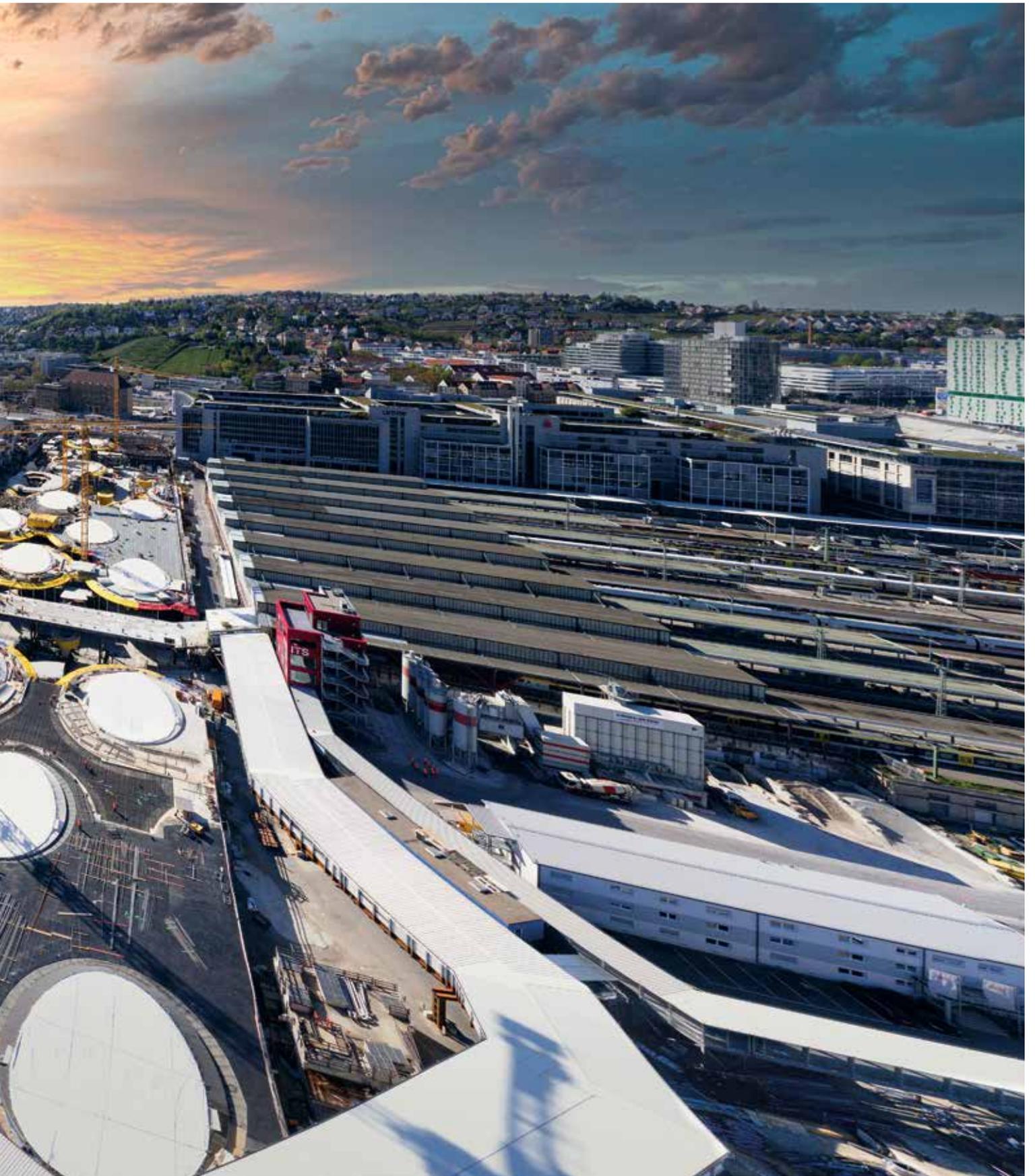
- ① Südkopf des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs ② und ③ Blick in die neue Bahnsteighalle am Hauptbahnhof ④ Filstalbrücke
 ④ und ⑤ Schienenanlieferung auf der neuen Neckarbrücke in Bad Cannstatt ⑦ Neubaustrecke neben der Autobahn A8 kurz vor Aichelberg
 ⑧ Hauptbahnhof Stuttgart mit dem Dach der neuen Bahnsteighalle



IM BILDE

8





THEMA

Ein Mann für jede Schuhgröße

Sebastian Heinel gehört zu jenem kleinen Kreis von Menschen, die zu ausnahmslos jeder Baustelle zwischen Stuttgart und Ulm aus dem Stand etwas erzählen können. Der 44-jährige Teamleiter Besucherdienst organisiert Baustellenführungen seit vielen Jahren in immer neuen Formaten.

Als sich Sebastian Heinel an einem wolkigen Sommertag nach der Zeitungslektüre auf den Weg zum Stuttgarter Hauptbahnhof macht, kann er nicht ahnen, dass sein Ausflug aus Neugier zur schicksalhaften Begegnung wird. Es ist der 2. August 2010, und rund um den Nordflügel versammeln sich seit dem Vormittag immer mehr Menschen, die gegen die beginnenden Abrissarbeiten protestieren. Vor Ort angekommen, hört Heinel einen der Protestler lautstark vom neuen Bücherknast reden, der preisgekrönten Stadtbibliothek im Europaviertel, und dass die Gegend um den Bahnhof bald auch so vershandelt sein werde. Der gebürtige Stuttgarter Heinel hat eine andere Sicht auf die Dinge, weshalb er spontan Kontra gibt und bald umringt ist von einer Schar aufgebrachter Demonstranten. „Wir haben geschlagene drei Stunden sehr lebhaft diskutiert“, erzählt er im Rückblick. Das war der Anfang.

Seine Erlebnisse an diesem Tag markieren den Beginn einer anhaltenden Leidenschaft für ein Bauprojekt, in dessen Dimensionen und Details sich Heinel noch immer mit Wonne verlieren kann. Nach dem dreistündigen Austausch von Argumenten hatte er sich seinerzeit noch direkt im Anschluss mit wachsender Begeisterung die damalige Ausstellung über Stuttgart 21 im Bahnhofsturm angesehen und für sich entschieden, wie er sagt, sich weiter mit Überzeugung und Herzblut für dieses Projekt zu engagieren. Folglich war Sebastian Heinel wenig später auch einer der noch wenigen Teilnehmer am ersten Befürworter-Lauf durch den Stuttgarter Schlossgarten, dem unzählige weitere Läufe mit immer größerer Beteiligung folgten. „Mitunter mussten wir mitten durch das Spalier der Gegner laufen oder wurden sogar von einer Polizeieskorte begleitet“, erinnert sich Sebastian Heinel, der sich später auch als Vorsitzender der damaligen Initiative IG Bürger für Stuttgart 21 einen Namen machte und unter anderem Mitveranstalter und Sprecher der größten Kundgebung der Befürworter im August 2011 war.

Lange her, aber aus gutem Grund längst nicht vergessen. Denn aus seinem bürgerschaftlichen Engagement aus Überzeugung, gewissermaßen seiner persönlichen Berufung, wurde dann sein offizieller Beruf. Mit einem gewissen Bekanntheitsgrad in der Bahnszene ausgestattet, war Sebastian Heinel eines Tages vom damaligen Projektsprecher Wolfgang Dietrich angesprochen worden, als eine Elternzeitvertretung im Turmforum gesucht wurde. Heinel, der an der Uni Hohenheim Biologie studiert und anschließend in einem kleinen Unternehmen in Stuttgart als Marketingexperte gearbeitet hatte, musste nicht lange überlegen. Einer seiner ersten Arbeitstage führte den neuen Mitarbeiter im Juli 2013 dann gleich zur großen Anchlussfeier im Steinbühltunnel in Hohenstadt.







Ein Auftakt mit Aha-Erlebnis: „Einen spannenderen Beginn hätte es nicht geben können und hinterher ist es genauso aufregend weitergegangen“, betont Sebastian Heinel, der anfangs das Infomobil betreute, sich dann immer mehr mit dem umfassenden Thema Baustellenführungen beschäftigte und nun seit knapp fünf Jahren Teamleiter im Bereich Besucherdienst ist.

Als solcher hat der 44-Jährige an diesem Nachmittag ins Ausstellungsgebäude InfoTurmStuttgart (ITS) geladen, das mit seiner exponierten Lage an Gleis 16 einen unverstellten Blick über die Baustellenflächen rund um den Hauptbahnhof gewährt. Heinel zeigt durch die Fensterfront hinüber zum sogenannten Nordkopf des neuen Durchgangsbahnhofs, seinem jüngsten Betätigungsfeld. Seit in den nördlich gelegenen Zufahrtswegen unter der alten Bahndirektion die Rohbauarbeiten weitgehend beendet sind und mit dem Ausbau begonnen werden konnte, hat Heinel die Röhren auf seine Liste mit jenen Objekten gesetzt, die im Rahmen von Führungen besichtigt werden können. Das Konzept für das neue Angebot steht bereits, im Juli geht es los. „Unser Anspruch ist, die Menschen überall dorthin zu führen, wo es etwas Neues zu sehen gibt“, betont er – und hier liegen ja auch bereits die ersten Schienen für Stuttgart 21.

Das dies möglich ist und es immer wieder neue Angebote gibt, ist dabei weder ein Selbstläufer noch eine Selbstverständlichkeit, sondern das Ergebnis etlicher Abstimmungsrunden, engagierter Überzeugungsarbeit und viel Erfahrung. „Jede neue Baustelle muss Schritt für Schritt für die Führungen erschlossen

werden“, sagt Heinel. Das Interesse der zuständigen Projektleiter an größeren Besuchergruppen im Tunnel oder auf sonstigen Baustellenflächen sei naturgemäß eher überschaubar, die Zeitpläne seien eng getaktet und die Sicherheitsansprüche hoch. „Im Gespräch und bei gemeinsamen Begehungen findet sich dann aber immer eine Möglichkeit, wie man die Interessen unter einen Hut bekommt“, sagt Heinel, der sich mit den Jahren viel Vertrauen erworben hat bei den Bauleitern.

Premiere war für ihn im März 2014 mit der ersten Führung entlang der Neubaustrecke, damals noch ganz behutsam per Hop-On-Hop-Off-Reisebus und mit ausgesuchten Stationen, an denen die Besucherinnen und Besucher aussteigen konnten. Etwa am Infopodest über der Baugrube Pfaffenäcker bei Hohenstadt, die heute längst wieder zugeschüttet ist. Bauern bestellen dort nun wieder ihre Äcker. Seinerzeit konnte dort das Baugeschehen verfolgt werden. Nach diesen ersten Erfahrungen wurde als nächstes der Fildertunnel für Führungen erschlossen, bevor es erstmals mit kleineren Gruppen auf eine der gewaltigen Tunnelvortriebsmaschinen ging. Rund 200 Führungen im Jahr wurden in der Anfangszeit organisiert, zwischenzeitlich sind es über 2.000. „Das Interesse war von Anfang an enorm und daran hat sich bis heute nichts geändert“, sagt Heinel.

Das belegen unter anderem auch die Tage der offenen Baustelle, die jedes Jahr angeboten werden. Alleine diesen April haben sich an drei Tagen rund 59.000 Besucherinnen und Besucher für die Baustelle am Stuttgarter Hauptbahnhof interessiert. „So gewaltig hätte

Ob bei größeren Gruppen oder im Einzelgespräch: Sebastian Heinel macht das Projekt gerne transparent.

ich mir das nicht vorgestellt“, lautet dabei eine der häufigsten Rückmeldungen. „Es gibt kaum jemanden, der nicht beeindruckt ist von den enormen Dimensionen der Baustelle, der komplexen Logistik und den kunstvollen Bauwerken“, sagt der Baustellenführer.

Genau darin sieht er auch seine Mission, die weit über das in der Vereinssatzung festgeschriebene Ziel reicht: über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm zu informieren. „Wir wollen die Menschen so nahe wie möglich an das Projekt bringen, ihnen hautnahe Erlebnisse ermöglichen. Sie sollen spüren und fühlen, was hier passiert“, betont er. Sein Credo dabei: „Wer einmal eine Kelchstütze sehen oder gar anfassen konnte, hat hinterher mehr Vertrauen in die Ingenieurskunst.“ Jeder soll sich mit eigenen Augen davon überzeugen können, dass der Nesenbachdüker baubar war, dass die Kelchstützen stehen und dass die Längsneigung der Bahnsteige kaum merkbar ist. „Solange es möglich ist, Menschen so nah an das Projekt heranzuführen“, sagt Sebastian Heinel, „solange brenne ich auch für diese Aufgabe.“

Rund 4,5 Millionen Menschen wurden seit 1998 an den vielen Orten des Geschehens über das Bahnprojekt informiert.

Unglaubliche 5.500 Baustellenführungen hat der Besucherdienst mit seinen in Spitzenzeiten bis zu 30 Guides seit 2014 organisiert, bei knapp 1.600 davon ging es auf die Neubaustrecke. Zum 31. Juli dieses Jahres werden die Führungen dort eingestellt, da die Strecke Ende des Jahres planmäßig in Betrieb gehen wird. Im Gegenzug feilt Heinel bereits wieder an neuen Formaten, um dabei auch Menschen anzusprechen, für

die eine herkömmliche Führung nicht das Richtige ist. So hat er beispielsweise während des coronabedingten Lockdowns für eine Gruppe junger Eisenbahner aus ganz Europa zusammen mit einem weiteren „Kameramann“ mit dem Handy seinen Rundgang auf der Baustelle gefilmt und live per Videokonferenz übertragen. Bis zum Herbst soll dieses digitale Angebot nach weiteren Testläufen mit neuem Equipment stehen.

Zu den etwas anderen Angeboten zählt unter anderem auch die Mittsommerführung, bei der Interessenten nach einem etwas kürzeren Rundgang über die Baustelle von den Guides auf die Dachterrasse des roten Infoturms geführt werden, wo der Abend in schwedischem Ambiente mit einem landestypischen Snack, Musik und einem Blick auf die Stuttgarter Skyline endet. Oder die Sunset-Führungen, die in Kooperation mit Partnern wie Brauereien oder einem Winzer aus der Region angeboten werden. „Dazu servieren wir dann die Informationen“, sagt Sebastian Heinel und grinst.

Rechnet man die Anfänge im alten Bahnhofsturm und der ersten Ausstellung dort mit, sind seit 1998 rund 4,5 Millionen Menschen auf verschiedenste Art und Weise über das Bahnprojekt informiert worden. Darunter auch Delegationen aus Skandinavien, Frankreich, der Schweiz, Großbritannien, Indien, China und aus vielen anderen Ländern. Gerade die multimediale Schau über das Bahnprojekt hat sich dabei als Publikumsmagnet erwiesen, der sich einreihet in den illustren Reigen der am besten besuchten Museen und Kulturtempel der baden-württembergischen Landeshauptstadt.

Woher die Menschen auch kommen und aus welchem Grund – jeder kann und soll seinen ganz persönlichen Zugang zu dem Projekt finden, sagt Heinel. Einem Projekt, das tiefe Spuren in seinem Leben hinterlassen hat, und das nicht nur aus beruflicher Sicht. Bei einer der Aktionen der Initiative IG Bürger für Stuttgart 21, die vor der Volksabstimmung zur IG Bürger für Baden-Württemberg firmierte, lernte er vor dem Landtag seine Frau kennen, mit der er mittlerweile zwei Kinder hat. Es war eine aufregende und auch aufreibende Zeit mit Wahlkampfständen vom Bodensee bis Mannheim, alles ehrenamtlich, alles aus tiefster Überzeugung, sich für das Richtige einzusetzen. Bis zur Volksabstimmung im November 2011 war der harte Kern der Befürworter zudem ein ganzes Jahr lang jeden Samstag mit einem Stand auf der Königstraße präsent. Über 170.000 Fans folgten der privaten Initiative auf Facebook. Die erfolgreiche Kampagne auf allen Kanälen hatte federführend Sebastian Heinel organisiert. Der Rest ist Geschichte. Im Dezember 2022 wird die Neubaustrecke in Betrieb genommen. „Die vergangenen Jahre“, sagt Sebastian Heinel, „sind für mich wie im Flug vergangen.“





Insgesamt 5.500 Baustellenführungen hat der Besucherdienst mit seinen in Spitzenzeiten bis zu 30 Guides seit 2014 organisiert. Sebastian Heinel war von Anfang an dabei.

INTERVIEW

„Management im Glashaus“

München, Berlin, Hamburg, Stuttgart – Olaf Drescher ist ein Mann, der große Bahnprojekte kann. Ein Gespräch mit dem Chef der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH über die alte Reichsbahn im Osten, den neuen Digitalen Knoten im Süden und Operationen am offenen Herzen der baden-württembergischen Landeshauptstadt.

Herr Drescher, Sie gelten bei der Bahn als Spezialist für die Zielgerade. Wie kam es dazu?

Olaf Drescher: Gegen einen solchen Ruf kann man sich schwer wehren... (lacht)

Soll heißen?

Olaf Drescher: Richtig ist, dass ich gerne auf die Tube drücke. Das Projekt Hamburg–Berlin – Upgrade auf 230 km/h hat unter meiner Regie viereinhalb Jahre gedauert von der Idee bis zur Inbetriebnahme. Später kam das Projekt VDE 8, also die Schnellfahrstrecke München–Berlin. Da konnte ich den seit 2006 anvisierten Termin halten. Das hat mir wohl diesen Ruf eingetragen.

Sie sind viel rumgekommen, haben gebaut zwischen Hamburg, Berlin und München. Seit Februar 2018 sind Sie in Schwaben. Kulturschock erlitten?

Olaf Drescher: Ehrlich gesagt hatte ich letztlich gar keine Zeit, in Stuttgart einen Kulturschock zu erleiden. Trotzdem habe ich mich natürlich manchmal ein bisschen gewundert...

Inwiefern?

Olaf Drescher: In den Projekten, die ich zuvor begleitet habe, war eines sicher: Alle wesentlichen Entscheider aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft standen voll und ganz hinter den Vorhaben. Es gab eine riesige Unterstützung, als wir die Strecke Hamburg–Berlin angegangen sind. In den Projekten der Deutschen Einheit, also beim Bau der schnellen Schiene zwischen München und Berlin, hatten wir alle Bundesländer hinter uns, die wir durchfahren haben. In Stuttgart hingegen waren die Beteiligten ein bisschen ambivalenter unterwegs. Viele der Entscheider hier vor Ort, so habe ich das seit 2018 erlebt, waren nicht total gegen das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, aber eben auch nicht total dafür.

Das ist hübsch formuliert, Herr Drescher.

Olaf Drescher: Ich bin ja mittlerweile nicht nur Ingenieur, sondern auch ein bisschen Diplomat. Das habe ich in Stuttgart gelernt. Allerdings, um wieder ernster zu werden, ist es für ein Projekt nicht unproblematisch, wenn es von der Politik teilweise mit spitzen Fingern angefasst wird. Die Steakholder sollten schon voll und ganz hinter einem solchen Bauvorhaben stehen.

Manfred Rommel, der frühere Stuttgarter Oberbürgermeister, hat einmal einen schönen Satz geprägt: „Heiße Eisen mit fremden Fingern anfassen.“

Das kommt der Sache relativ nahe. Für manche scheint dieses Projekt immer noch ein heißes Eisen zu sein. Dabei sind wir längst in der Abkühlungsphase. Wir haben noch viel vor uns, aber deutlich mehr hinter uns.

Im Dezember werden die ersten Züge im Personenverkehr auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm fahren. Kann da noch was schief gehen?

Olaf Drescher: Davon gehe ich nicht aus, denn wir haben die größten Herausforderungen gemeistert. Dazu gehören die sogenannten Hochtastfahrten, also die Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten von über 250 km/h auf der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Trotzdem haben wir jetzt noch einiges vor uns. Es braucht noch einige Nachweise, wie das eben hier bei uns so ist, es stehen noch viele Schulungen und Trainings an. Aber größere Probleme erwarte ich jetzt nicht mehr, auch wenn man das natürlich nie mit hundertprozentiger Sicherheit voraussagen kann.

Auch bei früheren Großprojekten gab es vermutlich Herausforderungen. Plaudern Sie doch mal aus dem Nähkästchen?

Olaf Drescher: Bei Projekten von einer solchen Dimension läuft natürlich nie alles rund, und es gibt Tage,



da läuft auch mal was ziemlich schief. Auf der Strecke Hamburg–Berlin war es beispielsweise so, dass es jahrelang an der Finanzierung krankte. Die Bahn hatte das Projekt vorfinanziert. Weil es zeitweise an Zusagen vom Bund fehlte, mussten die Arbeiten teilweise wochenlang ruhen. Das war nicht einfach, kann ich Ihnen sagen. Das hatte vorher auch keiner auf der Agenda.

Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt?

Olaf Drescher: An den Spruch, der glaube ich von Altmeister Wilhelm Busch ist, habe ich im Laufe meiner Berufskarriere durchaus schon häufiger gedacht. Auf der Strecke von Erfurt durch Thüringen fanden wir beim Bau überraschend eine Höhle am Ausgang des Bahntunnels. Da kam plötzlich der Wunsch auf, diese verzweigte Höhle zu erhalten und als touristisches Ziel zu erschließen. Das stand nur leider im krassen Gegensatz zu unserer Aufgabe, mit der Eisenbahn da drüber zu fahren. Eben das war nämlich der Sinn der ganzen Übung. Zum Missmut der Höhlenforscher haben wir uns am Ende durchgesetzt. So etwas vergisst man nicht.

Es wird erzählt, dass beim Bau der Neubaustrecke München–Berlin der Begriff „So-Da-Brücke“ geboren worden sei. Da gab's Brücken, die waren nur so da. Stimmt das?

Olaf Drescher: Auch bei diesem Projekt gab es finanzielle Probleme, was uns wiederum in der Umsetzung mitunter Probleme bereitet hat. Obwohl nicht genügend Gelder vorhanden waren, hat man die Planfeststellungsverfahren, also die aufwändigen Genehmigungsprozesse mit allen Beteiligten, entschlossen durchgezogen. Das Planrecht allerdings hat in Deutschland die Besonderheit, dass es irgendwann verfällt. Wenn man fünf Jahre nicht baut, verfällt die Genehmigung. Also musste man schauen, dass in einzelnen, genehmigten Abschnitten etwas gebaut wird, obwohl die gesamte Strecke an sich noch gar nicht finanziert und folglich im Ganzen nicht erkennbar war. So entstanden einige Bauwerke, damit das Planrecht gesichert blieb.

Um welche Art von Bauwerken ging es da?

Olaf Drescher: Da ging es um Dämme, Regenüberlaufbecken oder auch Straßenbrücken, die wir mitten in der

Landschaft einfach mal so da hingebaut haben. So entstand im Volksmund der Begriff „So-Da-Brücken“. Diese Brücken waren für eine gewisse Zeit, manche auch für Jahre, in der Prarie einfach so da. Da mussten wir uns schon den einen oder anderen Spott anhören. Später bekamen die So-Da-Projekte dann einen Sinn, und die Strecke wurde im Ganzen verwirklicht.

Da staunt der Fachmann, und der Laie wundert sich?

Olaf Drescher: Das kann ich verstehen, und tatsächlich haben sich da auch manche gewundert. Bei den Chinesen hätte es dergleichen vermutlich nicht gegeben. Bei denen bleibt eine Genehmigung eine Genehmigung und dann wird zügig durchgebaut. Aber wir sind eben in Deutschland und nicht in China, was ich persönlich übrigens auch ganz gut finde.

Wenn wir schon beim Plaudern sind: Bei der Inbetriebnahme der Strecke München–Berlin soll das grüne Licht erst kurz vor dem Festakt mit der Kanzlerin erteilt worden sein? Journalisten-Folklore oder Wahrheit?

Olaf Drescher: Es ist tatsächlich in diesem Geschäft so, dass manche Genehmigungen auf den letzten Drücker kommen. Die besagte Festveranstaltung war an einem Freitag. Freitag ist oft der Tag, an dem das Eisenbahn-



bundesamt die entsprechenden Genehmigungen ausspricht. Meistens kommt das Papier am Nachmittag, so ist meine Erfahrung. Die entsprechenden Reden und VIP-Fahrten waren an jenem Tag aber schon früher angesetzt. Die Genehmigung lief dann genau in dem Moment ein, als der damalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG im Herzen Berlins seine Festrede hielt. Ich habe ihm dann während der Rede eine SMS gesendet. „Alles klar!“ Das nennt man wohl just in time.

Apropos time: Der Zeitgeist beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm war bisweilen anders, Sie sprachen es an. Das Projekt hatte von Anfang an weitaus politischere Züge als beispielsweise bei den Verkehrsprojekten im Rahmen der Deutschen Einheit der Fall war. Wie haben Sie das erlebt?

Olaf Drescher: Da gibt es zwei Seiten. Zum einen engagiert sich das Land Baden-Württemberg nach meiner Erfahrung hier in Stuttgart überaus stark für eine progressive Verkehrsentwicklung. In Winfried Hermann hat das Land einen engagierten Verkehrsminister, der auch entscheidungsfreudig ist und sich den nötigen Freiraum dazu geschaffen hat. So werden hier beispielsweise die Fahrzeuge für den Nahverkehr vom Land bestellt. Das findet in diesem Umfang in keinem anderen Bundesland statt. Auf der anderen Seite ist es mein Eindruck, dass bei der Landesregierung manchmal vergessen wird, dass Verkehrsentwicklung nicht immer nur die Landesinteressen berücksichtigt, sondern dass es auch ein übergeordnetes Bundesinteresse am Fern- und Güterverkehr gibt. Das heißt, wir haben netzweite Entwicklungen zu beachten. Und das geht manchmal in unseren Diskussionen ein bisschen unter, wie ich finde.

Nennen Sie doch mal ein Beispiel, bitte?

Olaf Drescher: Ein Beispiel ist der Deutschland-Takt. Dieser Takt funktioniert entweder in Deutschland oder eben gar nicht. Manchmal muss sich ein starkes Land wie Baden-Württemberg einem noch stärkeren Interesse unterordnen. In dieser Disziplin, und da spricht jetzt wieder der Diplomat, sind manche Leute hier vor Ort teilweise nicht ganz so gut.

Gab es Momente in Stuttgart, in denen Sie gezweifelt haben, ob es jemals diesen neuen Bahnknoten und die Neubaustrecke nach Ulm geben würde?

Olaf Drescher: Nein. Es gibt bei einem solchen Projekt immer Herausforderungen und es gibt hier auch Projektgegner, die beständig opponieren. Natürlich hat dieses besondere Stuttgarter Projekt auch eine besondere Historie, das muss man mitbedenken. Dies wirkt bis heute nach. Nirgendwo hat bei den Projekten, die ich quer durch diese Republik betreut habe, jede noch so kleine Beschwerde den Weg in die Presse gefunden. In Stuttgart ist das nach meinem Empfinden anders. Wir machen hier Projektmanagement im Glashauss.

Haben Sie den Eindruck, dass die Stimmung sich gedreht hat, von anfänglicher Skepsis hin zu Interesse?

Olaf Drescher: Ja. Wir merken, dass die Zustimmung wächst und die unmittelbare Betroffenheit abnimmt. Wir haben immer weniger Transporte, weniger Dreck. Die nach oben sichtbaren Wunden im Stadtbild schließen sich. Wir haben gerade wieder bei den Tagen der offenen Baustelle gespürt, dass der weit überwiegende Teil der Menschen fasziniert ist, von dem, was hier zwischen Stuttgart und Ulm geschaffen wird. Das ist für uns letztlich der Maßstab und auch ein Antrieb, das Projekt zügig zu verwirklichen, so dass es wie geplant ab Dezember auf der Neubaustrecke für alle greifbar wird. Übrigens ist das mit der ablehnenden Grundhaltung kein Stuttgarter Phänomen...

... soll heißen? Woran denken Sie konkret?

Olaf Drescher: In Nürnberg wird gerade beispielsweise für ein Instandhaltungswerk ein neuer Standort gesucht. Alle Vorschläge werden von der dort ansässigen Bevölkerung kritisch gesehen. Es heißt dann: Macht es, ja unbedingt, aber macht es bitte woanders, möglichst nicht hier bei uns. Das kennt man auch vom Bau von Windkraftanlagen, mit denen sich auch das von den Grünen geführte Land Baden-Württemberg schwertut, weil es überall Protest gibt. Energiewende ja, lautet die Botschaft der Kritiker, aber möglichst nicht in meiner Nähe. Bei alledem ist nach meinem Eindruck in unseren Gefilden so ein leichter Touch, dass man sich nicht auf Projekte einlässt oder sich freut, sondern vor allem die negativen Aspekte sucht und betont. Wenn wir dieses Land in Zukunft weiter bewegen wollen, müssen wir an solchen Prozessen arbeiten.

Fünf neue Bahnhöfe umfasst das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, 120 Kilometer Tunnel und 81 Brücken – wurde und wird Ihnen ob der Dimension nicht manchmal schwindelig?

Olaf Drescher: Auch wenn die Journalisten gerne in Superlativen denken: Von der Menge an Bauwerken ist das Bahnprojekt in Stuttgart vergleichbar mit dem, was ich bisher schon betreut habe. Es ist die Örtlichkeit, die Stuttgart besonders macht. Wir bauen hier in einer ganz besonderen Dimension im Bestand und unter einer pulsierenden Stadt. Das Herausfordernde sind die Operationen am offenen Herzen und auch die besonderen Anforderungen sowie beispielsweise die künstlerischen Aspekte, die Christoph Ingenhoven als Bahnhofearchitekt vorgegeben hat. Ich habe Respekt vor alledem, schwindelig wird mir dabei aber nicht.

Im Dezember wird die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm als erstes großes Stück vom Kuchen angeschnitten. Die Strecke ist längst unter Strom, die Hochtastfahrten sind abgeschlossen, alles scheint bereit. Warum geht es eigentlich erst im Dezember los, wundert sich der Zaungast.



Olaf Drescher: Das kann ich verstehen. Die Deutsche Bahn hat allerdings den Anspruch, bei einem sogenannten Vorlaufbetrieb die Strecke auf Herz und Nieren zu prüfen. In dieser Zeit wird das Zusammenspiel von den Triebfahrzeugführern, wie das im Bahnjargon heißt, und den Fahrdienstleitern erprobt. Es wird geübt, wie man Instandhaltungen vornehmen kann, es gibt Rettungsübungen im Tunnel und an Brücken und vieles andere mehr. Diese Zeit ist letztlich gut investiert, denn wir wollen ja, dass alle möglichen Schwachstellen jetzt gefunden und behoben werden und nicht dann, wenn wir die Fahrgäste in den Zügen haben.

Wenn auch in Stuttgart die Arbeiten zu Ende sind, sollen vom neuen Bahnknoten und von der Neubaustrecke Millionen Fahrgäste im Fernverkehr profitieren. Worin liegen aus Ihrer Sicht die wesentlichen Vorteile für die Menschen?

Olaf Drescher: Da gibt es sehr viele! Wenn man einmal mit dem Fernverkehr beginnt, verkürzt sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm um rund eine halbe

Stunde. Das ist ein Wort! Die Fahrzeit wird halbiert, das ist letztlich S-Bahn-Entfernung in einem ICE. Dies hat enorme Vorteile. Ich habe das erlebt zwischen Halle/Leipzig und Erfurt. Auch dort haben sich die Fahrzeiten signifikant reduziert. Auf dieser Strecke fährt kaum noch jemand auf der Autobahn, ähnlich übrigens wie zwischen Stuttgart und Mannheim. Da ist die Zugverbindung einfach unschlagbar, was die Zeit betrifft. Dabei rede ich noch gar nicht von der Umwelt. Auf der Strecke Stuttgart–Ulm nehmen wir die halbe Stunde mit und transportieren sie bis nach München. Zudem wird es ein völlig anderes Konzept sein, das hier am Ende greift.

Sie meinen, Durchgangsbahnhof statt Kopfbahnhof?

Olaf Drescher: Jeder, der heute hier in Stuttgart mit dem Zug in den Hauptbahnhof einfährt, wird ordentlich durchgeruckelt. So wie es reingeht, geht es auch wieder raus. Da muss man sich festhalten bei der Ein- und Ausfahrt in den Hauptbahnhof. Zeit bleibt da auf der Strecke. Künftig geht es in einem Rutsch rein und wieder raus, kurze Wege, schnelle Verbindung. Was dabei immer wieder unterschätzt wird: da ist kein Lärm mehr, der von diesem riesigen Gleisvorfeld ausgeht und weithin im Talkessel zu hören ist. Stuttgart bekommt obendrein im Herzen einen neuen Stadtteil und muss nicht auf der grünen Wiese bauen. Das heißt, diese Stadt kann sich in Teilen neu erfinden. Darum wird Stuttgart von vielen anderen Städten beneidet. Und schließlich ist da auch der Nahverkehr, der extrem profitiert. An den Übergängen zwischen Fernverkehr und Nahverkehr kann deutlich effizienter gearbeitet werden.

2022 die Neubaustrecke, 2025 der neue Bahnknoten – Sie sind dann im rentenfähigen Alter. Ihr letztes Großprojekt?

Olaf Drescher: (schmunzelt) Hier auf jeden Fall.

Es gibt ja noch manches zu tun über das Jahr 2025 hinaus. Stichwort Anbindung der Gäubahn. Was ist für Sie als erfahrenen Planer die beste Lösung?

Olaf Drescher: Das ist richtig. Ich bin schon mal froh, dass wir nach einer neuen Lösung streben, die verkehrlich und technisch besser ist als das, was bisher angedacht war. Der Zeitgeist drängt uns, schnelle Verbindungen zu schaffen und Tempo zu machen. Das ist auch Teil der Energiewende, die dieses Land braucht. Wir sollten speziell bei der Gäubahn jetzt mal unter Beweis stellen, dass es auch schnell gehen kann beim Planen und Bauen. Das wäre mein Anliegen. Dieses Projekt eignet sich sehr gut dafür, den Nachweis zu führen, was letztlich denkbar und machbar ist, wenn alle mitziehen. Wir haben in Rekordzeit die Vorplanung abgeschlossen, bereiten momentan die weiteren Schritte vor, wollen nach neuen Kriterien planen und auch beim Bauen auf Beschleunigung setzen. Ich bin gespannt, was da raus kommt. Dieses Thema werde ich noch mitbegleiten.

Sind Sie da also noch weiter mit von der Partie?

Olaf Drescher: Den ersten Spatenstich möchte ich bei der Gäubahn durchaus noch miterleben.

Sie haben ihr bewegtes Berufsleben im Jahr 1976 mit einer Lehre als Elektro-Signalmechaniker bei der Deutschen Reichsbahn in Dresden begonnen, es endet in Stuttgart als Vorsitzender der Geschäftsführung eines der größten Infrastrukturprojekte Europas. Wenn Sie da so zurückblicken, was bewegt Sie da am meisten?

Olaf Drescher: Im Rückblick betrachtet war es für mich sehr gut, erst einmal eine Berufsausbildung gemacht zu haben. Ich weiß, wie sich das anfühlt, bei Wind und Wetter im Schotter rumzukriechen. Ich weiß, wie das ist, an der Werkbank zu stehen. Das hat mir das Gefühl für die Menschen erhalten, die da draußen tagtäglich arbeiten, um ein Projekt voranzubringen. Es werden bei Feierlichkeiten gerne die Großkopfen präsentiert, tatsächlich sind es die Arbeiter und Ingenieure und Mineure, die das alles stemmen und mit ihren Händen schaffen. Den Respekt für diese Arbeit habe ich mir bewahrt, weil ich aus meinen Anfangszeiten noch selbst weiß, was das bedeutet. Und dann habe ich natürlich auch meine ganz persönliche Vergangenheit in diesem Land...

...Sie meinen, dass Sie im Osten aufgewachsen sind?

Olaf Drescher: Der Zusammenschluss der beiden deutschen Staaten und im Kontext beruflich das Zusammenwachsen von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn haben mich geprägt. Auf diesem Weg habe ich zum einen das Unternehmer-Gen in mir selbst entdeckt, was im Osten noch keinen großen Stellenwert für mich hatte, weil das nicht wirklich gefragt war. Zudem habe ich miterlebt, dass sich die beiden Eisenbahnen gar nicht so sehr unterschieden haben. Trotz einer Trennung von mehr als 40 Jahren war da als verbindendes Element dieser gemeinsame Eisenbahngeist, gewachsen in der Reichsbahnhistorie. Beide Seiten fanden sehr schnell eine gemeinsame Sprache, was 1994 zu einer Fusion führte, die ich als gelungen bezeichnen möchte.

Dass die Signale so stehen würden und Sie ein Teil des Einheitsprozesses auf der Schiene werden würden, hätten Sie sich als junger Bursche im Osten wohl nicht träumen lassen?

Olaf Drescher: Sie werden lachen, aber irgendwie habe ich da schon sowas geahnt.

Legen Sie Karten, oder sind Sie spirituell veranlagt?

Olaf Drescher: Eher weniger. Ich habe mich schon in meiner Diplomarbeit mit der Anwendung von Expertensystemen in der Signaltechnik beschäftigt. Heute würde man dazu künstliche Intelligenz sagen. Ich habe damals wohl schon geahnt, dass es irgendwann mal einen revolutionären Schritt geben muss, was die Leit- und Sicherungstechnik betrifft. Deshalb schließt

sich für mich auch persönlich der Kreis jetzt in Stuttgart mit dem ersten Digitalen Knoten, der hier verwirklicht wird und für die Menschen enorme Vorteile bringt. Ich sehe das als Basis für eine moderne Eisenbahn. Wir hängen in Deutschland sehr stark an unserer Tradition. Höchste Zeit, dass wir hier in Stuttgart und anderswo einen Schritt weiter gehen und den Weg ins Computerzeitalter auch in der Sicherheitstechnik finden.

Worin genau unterscheidet sich die neue Technik von den bestehenden Systemen?

Olaf Drescher: Bisher war es Tradition, dass ein Fahrdienstleiter an einem Bahnhof alle Anlagen von Hand stellt. Möglich sind Vorprogrammierungen, aber letztlich wird händisch gearbeitet. Dann gibt es eine Betriebsleitzentrale, die bekannt gibt, wie, wann und wo welche Züge gesteuert werden. Diese Informationen werden dem Triebfahrzeug über Signale übermittelt. Der Zugführer steuert dann entsprechend.

Und bei einem digitalen Bahnbetrieb?

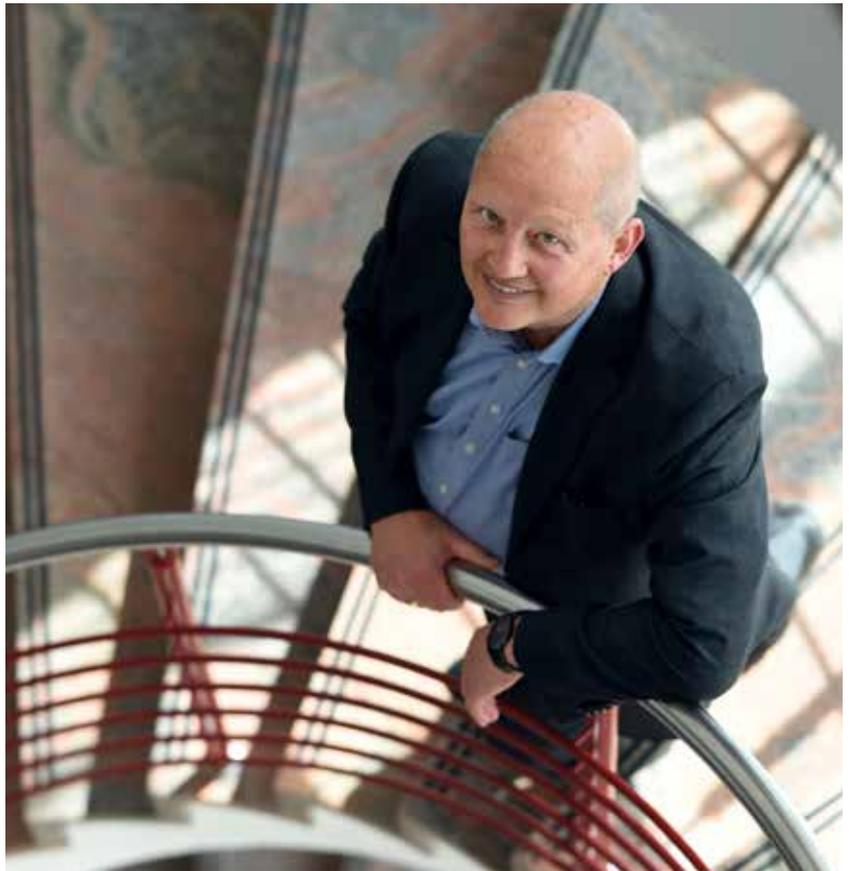
Olaf Drescher: Künftig wird es in einem digitalen Bahnbetrieb so sein, dass der Zug sich meldet, und es wird per Computer abgeglichen, wie schnell der Zug beispielsweise an der Stelle X sein darf. Die eingehenden Informationen werden übergreifend auf ein System des Fahrplans überspielt, es wird gesteuert, ob der Zug zu langsam oder zu schnell ist und was das bedeutet für die jeweiligen Anschlüsse. Das ist die Eisenbahn der Zukunft, bei der die vielen technischen und menschlichen Schnittstellen reduziert werden. Es wird keine Triebfahrzeugführer mehr geben, keine Bediener an den Stellwerken, sondern es wird Menschen geben, die diese Teilsysteme genau überwachen. Damit werden wir einen deutlich flüssigeren und dichteren Bahnverkehr ermöglichen. Dieses System wird in verschiedenen Teilstufen hier in Stuttgart umgesetzt.

Stuttgart als Mekka der Eisenbahn-Technik, das klingt doch schon mal nicht verkehrt. Sie leben seit Jahren mit ihrer Familie in Feuerbach. Bleiben Sie im Ruhestand hier?

Olaf Drescher: Ja.

In der ostdeutschen Seele hat der schwäbische Markenkern tatsächlich seine Widerhaken gesetzt?

Olaf Drescher: Meine Frau stammt aus dem Saarland, insofern ist ein Teil von mir schon seit langem in diese Himmelsrichtung orientiert. Wir wollen hier in Stuttgart bleiben, wo wir bereits Wurzeln ausgetrieben haben. Die Kinder gehen hier zur Schule, sie sind hier gut vernetzt. Brezeln und Maultaschen gehören inzwischen auch zu unserem Kulturgut, auch wenn sie auf meinem persönlichen Speiseplan eher nicht zu finden sind. Im Übrigen bleibe ich schon deshalb, weil ich sehen will, was aus diesem neuen Bahnknoten wird und wie er sich bewährt.



Persönlich

Olaf Drescher, Jahrgang 1960, hat sein Berufsleben 1976 als Elektro-Signalmechaniker-Lehrling bei der Deutschen Reichsbahn in Dresden begonnen. Später studierte er Eisenbahnsicherungstechnik und Informationstechnik und schloss das Studium als Diplom-Ingenieur ab. Drescher war unter anderem bei der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit für die Ausbaustrecke Berlin–Hamburg verantwortlich sowie Gesamtprojektleiter des Projekts VDE 8, also für die Strecke München–Berlin. 2018 wechselte er nach Stuttgart und wurde stellvertretender Vorsitzender der Projektgesellschaft für das Geschäftsfeld Technik, seit 2020 ist er Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU). In dieser Funktion verantwortet Olaf Drescher, der in Stuttgart-Feuerbach lebt, alle für die Inbetriebnahme des Großprojekts relevanten Bereiche wie Bahntechnik und Rohbau sowie das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart.

Und irgendwann werden Sie mit ihren Enkeln über die Filstalbrücke brausen und sagen: Der Opa hat da mitgemacht?

Olaf Drescher: Meine Kinder sagen schon jetzt manchmal, wenn wir am Filstal vorbeifahren: „Papa, das ist doch deine Brücke!“ Ich sage dann ehrlicherweise, dass ich sie nicht selbst gebaut habe, ich habe sie nur bauen lassen. Aber es erfüllt mich als Ingenieur durchaus mit Freude, dass ich an etwas mitgewirkt habe, das man greifen kann und das den Menschen nutzt, nicht nur morgen, sondern auch übermorgen. Das alles hat Bestand. Und Bestand zu schaffen, kann ich Ihnen ehrlich sagen, ist ein richtig gutes Gefühl! Da bleibt etwas von einem selbst, weit über den Tag hinaus.

KURZ NOTIERT

59.000 Besucher bei den Tagen der offenen Baustelle

Das Interesse an den Baustellen rund um das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist enorm. Dies zeigte sich einmal mehr in der Osterzeit, als sich von Karsamstag bis Ostermontag rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof mehr als 59.000 Menschen direkt vor Ort über den Projektfortschritt informierten. „Die Baustelle hat die Menschen in ihren Bann gezogen und begeistert“, sagte Bernhard Bauer, Vereinsvorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. „Der Ansturm und die Begeisterung der Menschen haben alle Anstrengungen im Vorfeld für diese besonderen Tage vergessen lassen.“ Das Konzept des direkten Anschauens und Austauschens mit den Fachleuten sei ein erfolgreicher Weg, der Transparenz und dadurch mehr Vertrauen schaffe. An rund 20 Informations- und Aktionsständen konnten die Besucher und Besucherinnen mit rund 100 Fachleuten auf Augenhöhe diskutieren. Auch die Stände der Partnerprojekte kamen an, informiert wurde über den Verband Region Stuttgart ebenso wie über das Rosenstein-Quartier und den geplanten Digitalen Knoten Stuttgart. Das unbestrittene Highlight der Veranstaltung war für die Gäste der Gang über die künftigen Bahnsteige und unter dem Hallendach. „Hierbei konnten sich die Menschen zum ersten Mal ein Bild von der außergewöhnlichen Architektur und den markanten Kelchstützen des neuen Bahnhofs machen. Jeder, der das gesehen hat, ist davon begeistert“, so Bauer. „In Zeiten von Fake News informieren sich die Menschen gerne direkt und vor Ort und machen sich selbst ein Bild. Die Realität auf der Baustelle und die Fakten im InfoTurmStuttgart unterstreichen, dass hier ein notwendiges und bemerkenswertes Projekt entsteht, auf das die Stuttgarter, aber auch die Baden-Württemberger, stolz sein können.“ www.be-zug.de/offenebaustelle



Verein gewinnt deutschen Preis für Onlinekommunikation

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. wurde im Juni bei der zwölften Verleihung des Deutschen Preises für Onlinekommunikation in Berlin mit Gold ausgezeichnet.

Der Award wird seit 2011 von der Quadriga Media Berlin GmbH vergeben und ist der wichtigste „digital award“ im deutschsprachigen Raum. Im Rahmen des Branchen-Rankings, das zum fünften Mal stattfand, hatten sich Tanja Sehner, Leiterin Marketing und Event innerhalb des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, und ihr Social-Media-Team mit dem Projekt „Großbaustelle meets Social Media“ in der Kategorie „Verkehr, Transport & Logistik“ beworben. Das Projekt wurde damit zum besten in der Kategorie gekürt. Mehr als 500 Bewerbungen gingen für die 50 Kategorien ein. Bei dem Wettbewerb werden die besten digitalen Kommunikationsleistungen von Unternehmen in verschiedenen Branchen gewürdigt. „Große Bauprojekte kommunizieren bisher so gut wie nicht über Social Media. Hier sind wir Vorreiter“, freut sich Sehner über die Auszeichnung. „Mit unserer Marke InfoTurmStuttgart, kurz ITS, haben wir ein bislang einzigartiges Angebot ins Leben gerufen. Über kein anderes Bauprojekt wird in den Sozialen Medien so umfassend und tagesaktuell informiert wie über das bundesweit im Fokus stehende Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.“ Über 5.000 Follower auf Instagram und über 10.000 Abonnenten auf Facebook sowie rund 1,1 Millionen erreichte Personen auf Instagram und knapp 950.000 auf Facebook beziffern die außergewöhnliche Leistung im vergangenen Jahr. „Wir verstehen uns als Treffpunkt Zukunft für eines der spektakulärsten Bauprojekte Europas. Deshalb ist es unser Ziel, das Projekt für unsere Follower und Abonnenten mit Fakten, Informationen, seltenen Einblicken und besonderen Events erlebbar zu machen. Und weil das Bauprojekt insbesondere den Jüngeren eine zukunftsfähige Bahn-Infrastruktur sichert und damit Platz für einen lebenswerten, innovativen Stuttgarter Stadtteil schafft, freut es uns besonders, dass wir gerade über Instagram viele junge Menschen erreichen. Dort sind 73,4 Prozent der Follower zwischen 18 und 44 Jahre alt“, so Sehner weiter. „Die Auszeichnung motiviert uns, weiter auf dem Weg zu gehen und Vorbild für andere Großprojekte mit dieser zeitgemäßen Kommunikation zu sein.“

PERSÖNLICH



Nimmt sich der Natur an:

Ulrike Barleben, 39,
Landschaftspflegerin für die
Ausgleichsmaßnahmen beim
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Was macht eigentlich ... Frau Barleben?

Was genau ist Ihr Job beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm?

Meine Hauptaufgabe ist, dafür Sorge zu tragen, dass die Belange des Natur- und Artenschutzes bei der Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm entsprechend der gesetzlichen Anforderungen beachtet werden. Zudem koordiniere und begleite ich die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich der Neubaustrecke.

Wie werden die Beeinträchtigungen, die durch das Bahnprojekt entlang der Neubaustrecke entstehen, konkret ausgeglichen? Können Sie da Beispiele nennen?

Die Kompensationsmaßnahmen für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm beinhalten beispielsweise die Anlage von Streuobstwiesen, Neubegründung von Waldflächen, Felsfreistellungen, Offenhaltung von wertvollen Halbtrockenstandorten durch Beweidung bis hin zu Gewässerrenaturierungen. Auch der Artenschutz spielt eine große Rolle, weshalb wir auch europarechtlich streng geschützte Tierarten wie die Zauneidechse, Fledermäuse und Brutvogelarten, die von dem Vorhaben betroffen sind, auf dem Schirm haben.

Unter den vielen Tunneln entlang der Neubaustrecke sind zwei, die keiner so genau kennt. Was hat es damit auf sich?

Auf der Albhochfläche, im Planfeststellungsabschnitt 2.3, wurden zwei sogenannte Fledermausdurchlässe angelegt, die den Tieren helfen sollen, die Neubaustrecke und die A 8 sicher zu unterqueren, um von einem Lebensraum zum anderen zu gelangen. Ergänzend haben wir durch das Aufhängen von Fledermauskästen und die Sicherung von potenziellen Habitatbäumen Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse geschaffen.

Bereits Ende des Jahres fahren die ersten schnellen Züge zwischen Wendlingen und Ulm im regulären Personenverkehr. Was gibt es bis dahin für Sie noch zu tun?

Tatsächlich habe ich auch nach der Inbetriebnahme noch richtig viel zu tun. Die Natur braucht bekanntlich immer ein bisschen mehr Zeit, und die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für einen großen Teil der Ausgleichsmaßnahmen ist noch nicht vollständig abgeschlossen. Daher ist es meine Aufgabe, diese Maßnahmen weiterhin zu begleiten und in die Unterhaltungspflege an die DB Netz AG zu übergeben.

ITS BAUSTELLENFÜHRUNG ITS AUSSTELLUNGSFÜHRUNG



NEUER HAUPTBAHNHOF: BAHNSTEIGHALLE

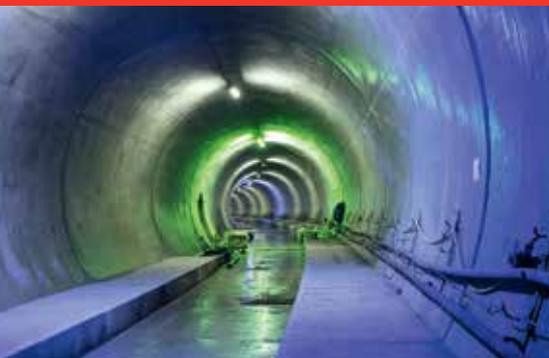
- ↳ Dauer: 3 Stunden
- ↳ Gruppengröße: 19 Personen maximal
- ↳ Kosten: 20 Euro p. P. / 15 Euro ermäßigt. Kleingruppenpauschale bis 10 Personen 200 Euro

NEUER HAUPTBAHNHOF: TUNNELZULAUF NORD

- ↳ Dauer: 3 Stunden
- ↳ Gruppengröße: 19 Personen maximal
- ↳ Kosten: 25 Euro p. P. / 20 Euro ermäßigt. Kleingruppenpauschale bis 10 Personen 250 Euro

NEUER HAUPTBAHNHOF: BAUSTRASSE

- ↳ Dauer: 3 Stunden
- ↳ Gruppengröße: 19 Personen maximal
- ↳ Kosten: 20 Euro p. P. / 15 Euro ermäßigt. Kleingruppenpauschale bis 10 Personen 200 Euro



TUNNEL CANNSTATT

- ↳ Dauer: 3 Stunden
- ↳ Gruppengröße: 19 Personen maximal
- ↳ Kosten: 25 Euro p. P. / 20 Euro ermäßigt. Kleingruppenpauschale bis 10 Personen 250 Euro

FLUGHAFEN/MESSE

- ↳ Dauer: 3 Stunden
- ↳ Gruppengröße: 10 Personen maximal
- ↳ Kosten: 20 Euro p. P. / 15 Euro ermäßigt

AUSSTELLUNGSFÜHRUNG

- ↳ Dauer: 1,5 Stunden
- ↳ Gruppengröße: 19 Personen maximal
- ↳ Kosten: 10 Euro p. P. / 5 Euro ermäßigt. Kleingruppenpauschale bis 10 Personen 100 Euro