

# Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



## THEMA

# Freie Fahrt auf der Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm

SEITE 40

**INTERVIEW** Bahnchef Dr. Richard Lutz über die Mobilität der Zukunft **SEITE 4**

**REPORTAGE** Auf dreierlei Wegen von Wendlingen nach Ulm **SEITE 62**

**PORTRÄT** Zehn Jahre an der Filstalbrücke: ein Ingenieur erzählt **SEITE 20**

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.

ERÖFFNUNG NBS +++ SONDERAUSGABE ERÖFFNUNG NBS +++ SON  
ERÖFFNUNG NBS +++ SONDERAUSGABE ERÖFFNUNG NBS+++ SO

# INHALT



20



58



62

## INTERVIEW

Bahnchef Dr. Richard Lutz **4**

## THEMA

Wie neue Bahnstrecken für Impulse sorgen **10**

## INTERVIEW

Ministerpräsident Winfried Kretschmann **14**

## PORTRÄT

Der Bauingenieur Igor Zaidman **20**

## INTERVIEW

EU-Abgeordnete Fabienne Keller **26**

## VORHER – NACHHER

Zeitensprünge **30**

## THEMA

Im Eiltempo über die Alb **40**

## INTERVIEW

Zwei Ulmer: Ivo Gönner und Gunter Czisch **44**

**VORTEILE FÜR REISENDE 50**

**INFOGRAFIK ZUM AUSKLAPPEN 51**

**IM BILDE 51**

## ESSAY

Eine Wette auf die Zukunft **54**

## THEMA

Gesparte Lebenszeit **58**

## REPORTAGE

Dreierlei Wege nach Ulm **62**

## KÖPFE

**70**

## THEMA

Der neue Merklinger Regionalhalt **72**

## GLOSSAR

**78**

## REPORTAGE

Schattenseiten eines Großprojekts **80**

## PORTRÄT

Zwei Baumeister – zwei Denkmale **86**

## THEMA

Der Trick ist clevere Technik **90**

## KURZ NOTIERT

**98**

## PERSÖNLICH

**99**

# 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: Netzwerkagentur Lose Bande, Ludwigsburg

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (2, 3, 13, 15 – 19, 33, 42, 45 – 48, 63 – 68, 70, 71, 75, 81 – 85, 87 – 89, 91, 97, 98); Thomas Niedermüller (1, 6, 8, 3, 52, 100); Christoph Schmidt (2, 20 – 25); DB AG (2, 5, 7, 28, 41, 51); Pixabay (11, 13, 42, 56); Wikipedia Fred Romero (12), Raimond Spekking (12), Christian A. Schroeder (13), David Illiff (28); Zeno Ansichtskarten (87); Arnim Kilgus (30, 31, 32, 34, 35, 39, 49, 51, 52, 53, 74, 94, 95, 97, 98); Dietrich Film (36, 37, 38, 39, 97); Jannik Walter (2, 51, 53, 73, 79); Mathias Uhlig (Beihefter, 60, 61, 69, 76, 77, 92, 94); Michel Holzapfel (73); Moritz Kraemer (79); Herrenknecht AG (92); Michael Deufel (92, 94); Jürgen Stresius (93); Sophia Vietz (94); Staatsministerium BW (95); John M. John (99)

Auflage: 40.000 Exemplare  
Die nächste Ausgabe erscheint im April 2023.



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

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem  
Blauen Engel ausgezeichnet

## VORWORT

Es ist geschafft – die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist in Betrieb! Im ICE können Reisende mit Tempo 250 locker die Autos auf der Autobahn A8 überholen, die dort oft genug stehen, und selbst im Regionalzug mit stolzen 200 km/h an den Blechlawinen nebenan vorbeiziehen. In modernen Zügen schnell, digital, klimaneutral und komfortabel ans Ziel – das ist heute schon die Gegenwart der Schiene zwischen Wendlingen und Ulm, und das steht für die Zukunft der Mobilität in ganz Deutschland. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist für die angestrebte Mobilitätswende von herausragender Bedeutung, in drei Jahren folgt Teil zwei der Revolution des Schienenverkehrs im Südwesten: Dann fahren die Züge durch den künftigen, architektonisch beeindruckenden Stuttgarter Hauptbahnhof. Stuttgart 21, als erster Eisenbahnknoten Deutschlands digital ausgerüstet, eröffnet Zugreisenden andere Dimensionen – ein ganzes Netz an neuen, direkten und schnellen Verbindungen entsteht, der Deutschlandtakt nimmt Fahrt auf, und die Digitalisierung bringt deutlich mehr Kapazität auf die Schiene. Und zwar im Fernverkehr, im Regionalverkehr und bei der S-Bahn.

Ein Jahrhundertprojekt? Ein Vorhaben, das Länder und Regionen näher zusammenbringt, das die Distanz zwischen Menschen verkürzt, das 34 Jahre dauert von der ersten Idee bis zur ersten Inbetriebnahme – ja, fürwahr, das ist ein Jahrhundertprojekt! Anfang der 1980er Jahre bereits plante die damalige Europäische Gemeinschaft, den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene kreuz und quer durch Europa massiv auszubauen. Stuttgart mit seinem Kopfbahnhof jedoch war ein Nadelöhr für eine West-Ost-Magistrale Paris–Bratislava. Gegen die zunächst geplante Trassenführung am Stuttgarter Stadtzentrum vorbei über Plochingen nach Günzburg protestierte der Verkehrswissenschaftler Professor Gerhard Heimerl aus guten Gründen erfolgreich: Die Strecke müsse über Stuttgart und Ulm nach München führen, und zwar unterirdisch durch Stuttgart und dann landschaftsschonend parallel zur Autobahn A8 – das war 1988, die Geburtsstunde des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm.

Die Machbarkeitsstudie lag 1994 vor, 1997 gewann Christoph Ingenhoven den Architektenwettbewerb für den künftigen Stuttgarter



Olaf Drescher

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

Hauptbahnhof, erst zwölf Jahre später, im Jahr 2009, unterzeichneten die Projektpartner den Finanzierungsvertrag, 2012 war der offizielle Spatenstich für die Neubaustrecke. Jetzt geht sie in Betrieb – 34 Jahre nach Heimerls zukunftsweisenden Plänen für die Trassenführung. Wie gerne wären wir mit ihm, dem Visionär, im ICE auf seiner Strecke von Stuttgart nach Ulm gefahren. Es hat nicht sollen sein: Im vergangenen Jahr ist Professor Gerhard Heimerl im Alter von 87 Jahren leider verstorben. Seine Inspiration jedoch lebt weiter – wir werden das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ganz in seinem Sinne zu Ende bauen.

Reisende profitieren bereits jetzt von der ersten Stufe der Inbetriebnahme in hohem Maße: Im Fernverkehr verkürzt sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und München dank der neuen Schnellfahrstrecke um eine Viertelstunde. Gleichzeitig wächst das tägliche Angebot zwischen den beiden Landeshauptstädten Stuttgart und München um rund 20 auf 90 Fahrten. Auch im Regionalverkehr gibt es dank der Schnellfahrstrecke viele neue, attraktive Angebote, wovon auf den folgenden Seiten ausführlicher berichtet wird. Um eine neue Eisenbahnstrecke zu bauen, braucht es viele kluge Köpfe, starke Hände, große Maschinen und einen langen Atem – davon künden die Geschichten in dieser Bezug-Sonderausgabe. Eine davon handelt von Igor Zaidman, der sich über zehn Jahre mit der Filstalbrücke beschäftigt hat. Seine Kinder waren klein, als der Ingenieur die Baustelle einrichtete und sie ihn vor Ort besuchten. Jetzt sind die Kinder mehr als zehn Jahre älter und schauten sich

Bernhard Bauer

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

die Großbaustelle des Vaters noch einmal gemeinsam an – da kamen Emotionen hoch. Natürlich ist es auch wichtig, solche Projekte strategisch und politisch einzuordnen. In einem Punkt sind sich Ministerpräsident Winfried Kretschmann und Bahnchef Dr. Richard Lutz, die beide Interviews gaben, ziemlich einig: Es braucht die schnelle Schiene, um dem Klimawandel entschieden begegnen zu können. Lutz kündigte dabei weitreichende Verbesserungen an: „Unsere ICE-Flotte wird Ende des Jahres so groß und so modern sein wie noch nie.“

Die Leserinnen und Leser dürfen sich auf weitere besondere Stücke in dieser Ausgabe freuen. So war einer unserer Autoren auf der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm mit dem Zug unterwegs. Um das Ganze besser einordnen zu können, absolvierte er die gleiche Strecke zeitversetzt auch mit dem Rad und mit dem Auto. Wir beschäftigen uns in dieser Ausgabe auch mit den technischen Feinheiten der Neubaustrecke, mit ihrer europäischen Dimension, mit dem Nahverkehr und den Verbesserungen für die Menschen rund um Ulm. Damit das alles auch gut verständlich wird, haben wir mit Infografiken gearbeitet, von denen sich die größte in der Heftmitte befindet. Alles auf einen Blick. Wir wünschen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser viel Spaß mit dieser Ausgabe – und den Fahrgästen viel Freude mit der Strecke Wendlingen–Ulm, verbunden mit dem Dank an alle, die beteiligt waren am Bau, an der Planung und auch an den politischen Weichenstellungen. Es hat sich gelohnt!

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

---

## INTERVIEW

---

# „Nachhaltig beeindruckt“

---

**Seine Aufgabe sieht er darin, Menschen zu verbinden, die Wirtschaft logistisch zu versorgen und das Zusammenwachsen Europas zu fördern. Für Bahnchef Richard Lutz ist die neue Strecke nicht nur elementar wichtig, sondern auch „der Auftakt zu vielen Verbesserungen im Schienenverkehr“.**

**Herr Dr. Lutz, als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG haben Sie sich auf die Fahne geschrieben, das größte Verkehrsunternehmen dieser Republik schlagkräftiger und moderner zu machen, um eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene zu ermöglichen. Welche Rolle spielen in Ihren Plänen Neubaustrecken wie jene zwischen Wendlingen und Ulm?**

**Richard Lutz:** Projekte wie die Strecke zwischen Wendlingen und Ulm sind entscheidend, weil sie zeigen, dass die Eisenbahn mehr als konkurrenzfähig ist und dadurch Menschen überzeugen können, dauerhaft auf die Schiene umzusteigen. Schon heute zeigen wir auf der Strecke zwischen Berlin und München, was auf neuer oder generalsanierter Infrastruktur möglich ist. Das ist unsere Rennstrecke mit rund vier Stunden von Metropole zu Metropole und gleichermaßen zuverlässig: Die Pünktlichkeit liegt hier im Schnitt rund 10 Prozent über dem Gesamtnetz und wir haben dem Flugzeug auf der Strecke den Rang abgelaufen. Die Nachfrage ist sogar größer, als wir es uns erhofft haben. Und genau so wird es absehbar auch zwischen Stuttgart und München sein. Hier peilen wir nach Inbetriebnahme des Anschlussprojekts Ulm–Augsburg eine Fahrzeit von rund 1,5 Stunden an. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist dafür ein ganz wesentlicher Baustein.

**Was bedeutet das konkret für Reisende?**

**Richard Lutz:** Die Schnellfahrstrecke ist Wegbereiterin der Mobilitätswende im Südwesten. Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke sind eine Revolution für das Bahnfahren in der Region. Millionen Menschen profitieren. Stuttgart und München rücken näher zusammen. Viele Städte, die bislang nicht zum Stuttgarter Speckgürtel gehörten, rücken de facto in S-Bahn-Distanz. Die Eisenbahn gewinnt gegenüber anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto massiv hinzu, weil die Menschen in der Region dann mit der Bahn nicht nur bedeutend klimafreundlicher, sondern auch bedeutend schneller unterwegs sind. Die Neubaustrecke ist der Auftakt zu vielen Verbesserungen im Schienenverkehr in Baden-Württemberg, die dank dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm möglich werden. Ebenso ist die Strecke Vorreiterin, was die Digitalisierung der Schiene in Deutschland angeht, und das erste Element des Digitalen Knotens Stuttgart, an dem wir mit Höchstgeschwindigkeit arbeiten.

**Welche Bedeutung hat die Strecke für das europäische und das deutsche Bahnnetz?**

**Richard Lutz:** Die jüngere Vergangenheit hat gezeigt, welche enorme Bedeutung die Schiene für Menschen und Wirtschaft hat. Sie ist systemrelevant: für die Versorgung und die Mobilität der Menschen und nicht zuletzt für das Zusammenwachsen der Menschen und Staaten in Europa. Ein gut ausgebautes europäisches Bahnnetz ist daher elementar wichtig. Mit der Schnellfahrstrecke





Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Richard Lutz, bei einem Informationsbesuch in Stuttgart

Wendlingen–Ulm rücken Ost- und Westeuropa enger zusammen, denn die Strecke ist Teil der bedeutenden europäischen Magistrale Paris–Bratislava, die auf dieser Verbindung zwischen West- und Osteuropa abschnittsweise für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaut wird. Die Europäische Union fördert das Projekt deshalb mit 556 Millionen Euro.

**Dem von Ihnen skizzierten Nutzen stehen Baukosten von annähernd vier Milliarden Euro entgegen. Die Ingenieure haben bestens geplant, die Teams effektiv gearbeitet. Dennoch hat es zehn Jahre gedauert, bis die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm fertig war. Sind wir beim Planen und Bauen in Deutschland zu langsam?**

**Richard Lutz:** Es dauert eindeutig viel zu lange, bis wir mit dem Bauen beginnen können. Ich bin froh, dass die jetzige Regierungskoalition wichtige Schritte zur Planungsbeschleunigung auf den Weg gebracht hat. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ein anschauliches Beispiel für den Handlungsbedarf. Denn es ist klar, dass wir ein viel höheres Tempo auch beim Aus- und Neubau der Infrastruktur einschlagen müssen. Die Verkehrswende duldet keinen Aufschub. Wir spüren die Folgen des Klimawandels jeden Tag im Hier und Jetzt, wir alle sind gefordert, unseren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten. Mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern, ist dabei zentral. Dafür sind schnelle und effiziente Planungs- und Bauprozesse nötig. Wir bewegen uns zwar in diese Richtung, sind aber noch lange nicht am Ziel.

**Die neue Strecke geizt nicht mit Superlativen: 60 Kilometer Gleise, vier größere Tunnel, die höchste Eisenbahnbrücke in Schwaben und mit 250 km/h über die Schwäbische Alb – was imponiert Ihnen persönlich am meisten?**

**Richard Lutz:** Das Gesamtprojekt ist einfach beeindruckend, da bin ich Eisenbahn- und Technikfan genug, mich davon mitreißen zu lassen. Und es ist absolut toll zu sehen, wenn ein solches Projekt zum Abschluss gebracht wird und dann tatsächlich Züge über die Brücken, durch die Tunnel rollen. Mit der Filstalbrücke wurde ein großartiges Wahrzeichen geschaffen. Die Leistung der Menschen, die all das verwirklicht haben, imponiert mir sehr.

**Der Ausbau der Strecke wurde vom Land Baden-Württemberg mit fast einer Milliarde Euro mitfinanziert. Ist es auch für die Zukunft ein Hochgeschwindigkeit verheißendes Modell, mit lokalen Partnern zu arbeiten oder sorgt das letztlich nicht bei der Planung für Sand im Getriebe?**

**Richard Lutz:** Wir hatten mit dem Land Baden-Württemberg beim Bau der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm stets einen verlässlichen Partner an unserer Seite. Wir haben es mit dem nachträglich geplanten und vom Land und den Anrainerkommunen finanzierten Bahnhof

Merklingen in einer gemeinsamen Kraftanstrengung und einer Planung in Rekordzeit sogar geschafft, eine ganze Region auf der Schwäbischen Alb neu an den Bahnverkehr anzubinden. Insofern ist diese Kooperation ein Musterbeispiel dafür, was geht, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen. Und für die Schwäbische Alb freut es mich ganz besonders, weil das Biosphärengebiet Schwäbische Alb in diesem Jahr neu in die Kooperation Fahrtziel Natur aufgenommen wurde.

**Wenn man Ihnen zuhört, ist zu spüren, dass Ihr Herz für die Eisenbahn schlägt. Das mag familiär bedingt sein. Was treibt Sie persönlich an, dieses Unternehmen in die Zukunft zu führen?**

**Richard Lutz:** Tiefe Überzeugung. Ich stehe absolut und zu 100 Prozent hinter diesem Unternehmen und bin mit Herz und Leidenschaft Eisenbahner. Natürlich ist das auch ein Stück weit familiär bedingt, es hat vor allem aber damit zu tun, dass ich in all den Jahren so viele tolle Menschen kennengelernt habe, die ebenso für die Eisenbahn brennen. Und wir alle wissen: Ohne die Eisenbahn werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Das ist ein enormer Antrieb – wir verbinden Menschen, um die Zukunft zu sichern.

**Sie sind in Landstuhl 1964 zur Welt gekommen und aufgewachsen. Landstuhl liegt direkt am nördlichen Rand der Westricher Hochfläche aber in einer Senke gut 200 Meter tiefer. Wussten Sie bereits in Ihrer Jugend, dass Sie höher hinaus wollten oder war das mit den Hochs und Tiefs ein gutes Training für den Job als oberster Bahner?**

**Richard Lutz:** Hochs und Tiefs erlebt man als Bahnchef wahrlich genug. Und zum Glück sind es, trotz aller aktuellen Herausforderungen, noch sehr viel mehr „Hochs“, denn ich weiß, dass das, was wir tun, absolut Sinn macht und wir als Überzeugungstätter am Werk sind. Das macht mir Spaß, daraus ziehe ich für mich viel Motivation. Und so lange ich so hinter dem stehe, was wir tun, komme ich auch mit dem ein oder anderen „Tief“ gut klar.

**Über die Deutsche Bahn haben fast alle Deutschen eine Meinung. Das ist ungefähr so wie bei der Fußball-Nationalmannschaft, bei der man den Eindruck hat, es gäbe unzählige Volkstrainer. Jeder weiß, wie es besser geht. Unter 80 Millionen Bahnchefs sind Sie der Einzige, der diesen Titel offiziell hat und also die Verantwortung trägt. Wie stellen Sie sich die Bahn der Zukunft vor?**



**Richard Lutz:** Wir haben ein elementares Anliegen: mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa. Die Bahn der Zukunft leistet deshalb einen ganz wesentlichen Beitrag, damit wir unsere Klimaziele erreichen. Die Bahn der Zukunft ist eine Bahn, die so attraktiv und modern ist, dass sie noch mehr Menschen zum Umstieg auf die Schiene bewegt und noch mehr Unternehmen veranlasst, Güter auf die Schiene zu verlagern. Die Bahn der Zukunft ist sehr viel vernetzter und digitaler, sie ist einfach zugänglich und optimal mit anderen Verkehrsträgern integriert. Die Bahn der Zukunft lässt Europa auf der Schiene noch enger zusammenwachsen. Damit die Bahn der Zukunft Realität wird, packen wir mit voller Kraft an – ganz im Sinne unserer Strategie einer Starken Schiene. Wir sind zum Beispiel gerade mitten in der größten Modernisierungs- und Investitionsoffensive in der Geschichte der Eisenbahn. Wir bauen und modernisieren unsere Infrastruktur auf Rekordniveau. Unsere ICE-Flotte wird Ende des Jahres so groß und so modern sein wie noch nie: Mit rund 370 Zügen sind dann etwa 100 ICE mehr als noch

# 2025

CHRONOLOGIE

## Inbetriebnahme Stuttgart 21

Viel mehr als ein Bahnhof: Stuttgart 21 ist die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart. 2025 soll das Projekt in Betrieb gehen und als Digitalisierungsvorreiter Beispiel für ganz Deutschland werden.



Bahnchef Richard Lutz bekommt von David Bösinger, dem Leiter Ausstellungszentren des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm (oben rechts), erklärt, wie sich Stuttgart durch das Projekt verändert.

vor fünf Jahren in Deutschland und Europa unterwegs. Bis Ende des Jahrzehnts werden es sogar rund 480 Züge sein. Seit 2019 haben wir über 90.000 Mitarbeitende neu eingestellt.

**Was muss sich bei der Deutschen Bahn konkret ändern, damit die Menschen wieder zufrieden sind? Früher sagte man, es sei möglich, die Uhren nach der Bahn zu stellen...**

**Richard Lutz:** Klar ist: Wir müssen bei Qualität und Pünktlichkeit deutlich besser werden. Unsere derzeitige Performance entspricht weder den Erwartungen der Fahrgäste und Güterverkehrskunden noch unseren eigenen Ansprüchen. Im Kern lassen sich die aktuellen Probleme auf mangelnde Kapazität und überalterte Infrastrukturanlagen zurückführen. Immer mehr Verkehr trifft auf eine zu knappe Infrastruktur, mit negativen Folgen für die Qualität. Deshalb steuern wir gemeinsam mit dem Bund und im engen Schulterschluss mit der gesamten Branche beim Bauen radikal um: Wir entwickeln das enorm belastete Netz zu einem Hochleistungsnetz. Der Weg führt über die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore. 2023 ertüchtigen wir die für die Baumaßnahmen nötigen Umleitungsstrecken. Die Generalsanierung des ersten großen Korridors starten wir 2024. Schon jetzt setzen wir so viele präventive Maßnahmen im Schienennetz um, wie es der laufende Betrieb zulässt. Projekte wie die Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm und Stuttgart 21 sind von größter Bedeutung, denn sie schaffen, was wir ganz besonders brauchen: Mehr Kapazität im Netz.

**Bundesverkehrsminister Dr. Wissing ist wie Sie Pfälzer. Beim ersten Kennenlernen konnte man Ihre spontane Verbundenheit erkennen. Schafft die räumliche Nähe eine gute Grundlage für die großen anstehenden Aufgaben?**

**Richard Lutz:** Natürlich ist es hilfreich, ein gutes Verhältnis zum Verkehrsminister zu haben. Die Aufgaben, die wir zu lösen haben, sind ja nicht gerade klein. Wichtig ist aber, dass wir in der Sache vorankommen – dass wir beide Pfälzer sind ist zwar schön, spielt aber eher eine untergeordnete Rolle in unserer Arbeit.

**2025 geht auch der neue Bahnknoten in Stuttgart ans Netz. Stuttgart 21 lässt grüßen. Ein ebenso beeindruckendes wie geschichtsträchtiges und umstrittenes Werk. Freuen Sie sich darauf?**

**Richard Lutz:** Natürlich! Ich war kürzlich selbst zwei Mal auf der Baustelle und muss sagen: Ich

war nachhaltig beeindruckt. Ich bin sicher: Wir werden einmal sehr froh sein, dieses Projekt gemacht und einen langen Atem gehabt zu haben. Und wir können jetzt schon stolz auf das bisher Erreichte sein. Jeder und jede, der die Baustelle von nahem erlebt, sieht, dass hier etwas ganz Großes entsteht. Denn Stuttgart 21 ist so viel mehr als nur ein neuer Bahnhof. Der komplette Bahnknoten Stuttgart wird neu geordnet, es entstehen vier neue Bahnhöfe, die Digitale Schiene macht einen großen Sprung. Als Chef der Deutschen Bahn AG hat man ja mit vielen großen Projekten zu tun, aber Stuttgart 21 ist von den Dimensionen und der Bedeutung schon außergewöhnlich.

**Kennen Sie die alten Sponti-Sprüche, wonach Stuttgart 21 praktisch nie fertig wird. Einer davon lautet: „Der Wind weht kalt und eisig, wir warten auf Stuttgart 31...“ Haben Sie dafür Verständnis?**

**Richard Lutz:** Zunächst einmal bin ich sehr froh in einem Land zu leben, in dem jeder offen seine Meinung sagen kann. Und dass ein Projekt in der Dimension von Stuttgart 21 nicht von allen gut gefunden wird, ist selbstverständlich, denke ich. Natürlich ist das im Fall von Stuttgart 21 etwas Besonderes, weil sich hier der Protest und die Diskussionen um das Projekt schon ein gutes Stück von der Frage nach dem verkehrlichen Nutzen entfernt hatten. Aber wie ich es vorhin schon gesagt habe: Ich bin absolut überzeugt, dass wir alle einmal sehr froh sein werden, dieses Projekt umgesetzt zu haben. Da habe ich auch großen Respekt vor der Leistung von allen, die hier in Stuttgart mit viel Herzblut und Leidenschaft den neuen Bahnknoten bauen.

**Die Welt verändert sich. Die Wetterextreme nehmen zu. Mittendrin ist da ein Unternehmen namens Deutsche Bahn, dem von der Politik ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zugeschrieben wird. Tragen Sie manchmal schwer unter der Last von Erwartungen in einer Zeit schwindender Zuversicht?**

**Richard Lutz:** Meine Zuversicht für die Zukunft der Eisenbahn ist jedenfalls nicht geschwunden. Es ist wie Sie sagen: Die Erwartungen an uns sind enorm. Gleichzeitig haben wir uns mit der Starken Schiene selbst ambitionierte Ziele gesetzt. Und es ist ja so: Der Konsens, dass die Eisenbahn die Zukunft der Mobilität ist, war noch nie so groß wie jetzt. Wer das Klima schützen und gleichzeitig mobil sein möchte, der fährt Bahn, das ist unumstritten.

## Persönlich

Richard Lutz wurde am 6. Mai 1964 als Sohn einer Eisenbahnerfamilie in Landstuhl geboren. Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre arbeitete er zunächst als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre an der Universität Kaiserslautern, wo er 1998 promovierte. Seit 1994 ist Richard Lutz bei der Deutschen Bahn AG tätig. In den folgenden Jahren übte er verschiedene führende Positionen sowie strategische Projektleitungen im Vorstandsressort Finanzen / Controlling aus. 2003 folgte die Leitung des Bereichs Konzerncontrolling. Im April 2010 wurde Dr. Richard Lutz zum Vorstand Finanzen und Controlling berufen. Diese Position verantwortete er bis Ende 2018. Richard Lutz ist seit März 2017 Vorsitzender des Vorstands der DB AG. Gemeinsam mit seinem Vorstandsteam treibt er die konzernweite Umsetzung der DB-Dachstrategie „Starke Schiene“ voran. Das Ziel: Die Deutsche Bahn robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen, um eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene zu ermöglichen. Damit leistet die Bahn nicht nur einen wichtigen Beitrag für das Erreichen der Klimaziele, sondern auch für die Mobilität der Menschen, die logistische Versorgung der Wirtschaft und das Zusammenwachsen von Europa. Lutz ist verheiratet und hat drei erwachsene Kinder.

# 3.000

BESCHÄFTIGTE

Ingenieure, Mineure, Techniker, Geologen, Vermesser und Biologen sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Büros haben dazu beigetragen, in rund 3.650 Tagen die Neubaustrecke für die Bahnreisenden über die Schwäbische Alb und zwischen Ulm und Wendlingen zu bauen.

---

**THEMA**


---

# Schienen zum Wohlstand

---

**Wo immer neue Zugverbindungen und Bahnhöfe gebaut werden, profitieren ganze Regionen davon. Die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm gehört zu den Leuchtturmprojekten mit buchstäblich verbindendem Charakter, wie ein Blick auf die Deutschlandkarte offenbart.**

Der österreichische Schriftsteller, Satiriker und Tausendsassa Karl Kraus hat der Nachwelt unter seinen vielen Lebensweisheiten und Aphorismen auch dieses launige Schmankerl hinterlassen: „Die kleinen Stationen sind sehr stolz darauf, dass die Schnellzüge an ihnen vorbeifahren müssen.“ Schon damals, so ist zu vermuten, wäre es den Damen und Herren an den kleinen Stationen in der Welt des Schienenverkehrs mehr als genehm gewesen, die Schnellzüge hätten gehalten. Heute jedenfalls ist das oft zweifelsohne so.

Längst gehört die Schiene zu den Garanten für Wachstum und Wohlstand, was die Menschen in all den Regionen eindrucksvoll bezeugen können, in denen der Schnellzug eben hält. Ein Beispiel von vielen ist das kleine Städtchen Montabaur im Westerwaldkreis, das vor vielen Jahren an die ICE-Strecke zwischen Köln und Frankfurt angebunden wurde. Ein zusätzlicher Stopp, für den sich die dortigen Kommunal- und Landespolitiker lange Zeit vehement eingesetzt hatten. Die Züge, die ansonsten mit bis zu 300 Stundenkilometern durch das Mittelgebirge rechts des Rheins fahren, sind seither wegen des neuen Halts in Montabaur zwar ein paar Minuten länger unterwegs. Die Vorteile aber wiegen zumindest aus regionaler Warte deutlich schwerer. So haben Studien im Nachgang belegt, dass Wirtschaftskraft und Wachstum der kleinen Kreisstadt alleine durch den ICE-Halt deutlich gesteigert wurden.

Profitiert haben dabei nicht nur die rund 12.000 Einwohner, die seither etwa in 24 Minuten am Frankfurter Flughafen oder in zweieinhalb Stunden in Basel sind. Der neue Bahnhof hat vielmehr Bedeutung für das gesamte Einzugsgebiet, also für die Pendler, für Reisende und die Unternehmen im Großraum Koblenz/Neuwied mit insgesamt rund einer halben Million Bewohnern. In Montabaur selbst entstand in der Folge unter anderem ein komplett neuer Stadtteil mit zahlreichen Arbeitsplätzen. Entsprechend fiel auch das Urteil der Kommunalvertreter über den neuen ICE-Bahnhof aus: „Ein echter Glücksfall für die Region.“

Droben auf der Schwäbischen Alb sehen die Menschen das ganz genauso – schon lange vor der feierlichen Eröffnung des neuen Bahnhalts „Merklingen – Schwäbische Alb“, der Teil der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist, wenn auch kein ICE-Halt wie in Montabaur. Bei der Enthüllung eines symbolischen Bahnhofsschilds betonte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, die neue Station sei ein „spürbarer Impuls für eine gute wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region“. Und der Laichinger Bürgermeister Klaus Kaufmann, gleichzeitig Vorsitzender des eigens gegründeten Zweckverbandes „Region Schwäbische Alb“, dankte den acht beteiligten





Hamburg Hauptbahnhof

Kommunen für die finanzielle Beteiligung an dem Projekt. Von dem neuen Bahnhof würden viele Menschen auf der Laichinger Alb aber auch weit darüber hinaus profitieren, so Kaufmann: „Er bietet der regionalen Wirtschaft eine hervorragende verkehrliche Anbindung und führt zur Ansiedlung weiterer Betriebe und Menschen.“ Der Grund für diese positive Prognose liegt auch in diesem Fall in den enormen Fahrzeitverkürzungen, die der neue Halt ermöglicht. Mit den Regionalexpresszügen, die künftig alle Stunde fahren, dauert die Fahrt nach Ulm nur noch zehn Minuten. Nach Stuttgart braucht man eine halbe Stunde und zum Flughafen alsbald rund 20 Minuten.

Heute gehören solche Schnellfahrstrecken längst zum Alltag im Schienenverkehr, vor 30 Jahren waren sie indes noch ein Novum. Und ein Quantensprung in Sachen beschleunigter Mobilität. Als 1991 zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn die Strecken von Hannover nach Würzburg (über Göttingen, Kassel und Fulda) sowie von Mannheim nach Stuttgart eröffnet wurden, begann in Deutschland ein neues Zeitalter auf der Schiene: Die Epoche des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, der weltweit nicht mehr wegzudenken ist als Transportmittel zwischen Metropolen und Ballungsräumen. Aus den ersten neuen Intercity-Express-Triebzügen des Typs ICE 1, die mit bis zu Tempo 280 unterwegs waren, ist mittlerweile eine ganze Familie an weißen Triebzügen geworden, die in ganz Deutschland und darüber hinaus verkehren. Bei der Deutschen Bahn selbst heißt es im Rückblick auf die Anfänge dazu: Die ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken von 1991 haben „eine völlig neue Qualität des Bahnfahrens ermöglicht“.

**M**it etwa 33.400 Kilometern ist die Deutsche Bahn aktuell der mit Abstand größte Netzbetreiber in Deutschland, insgesamt umfasst das bundesweite Schienennetz der Eisenbahnen eine Streckenlänge von rund 38.400 Kilometer. Im Zuge der Inbetriebnahme

von Neubaustrecken wird das Schienennetz dabei kontinuierlich gezielt ausgebaut, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und das Verlagerungspotenzial tatsächlich auszuschöpfen. Sowohl die Fahrgäste als auch die Wirtschaft erwarten dabei eine moderne Infrastruktur, die erlaubt, dass Reise- und Güterzüge rasch und zuverlässig ihr Ziel erreichen.

Damit dies auch gelingt, soll in absehbarer Zeit erneut ein neues Eisenbahn-Zeitalter anbrechen, das gewissermaßen einem gemeinsamen Pulsschlag folgt: dem Deutschlandtakt. Ziel dabei ist, dank kürzerer Reisezeiten, einem passgenauen Ausbau der Infrastruktur, optimierter Anschlüsse und engeren Taktungen, etwa einem Halbstundentakt von Fernverkehrszügen zwischen großen Städten, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Alles dreht sich dabei zunächst um die zentrale Leitfrage: Welchen Fahrplan brauchen wir in Deutschland? Erst danach stellt sich die Frage nach der notwendigen Infrastruktur. Es soll also ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, statt jede Strecke einzeln für sich zu planen. Sprich: Es zählt nicht mehr der schnellste Weg auf einer bestimmten Teilstrecke, sondern die kürzeste Zeit auf der Gesamtstrecke.



Köln Hauptbahnhof

Das Projekt Stuttgart-Ulm ist dabei gerade im Südwesten eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung des Deutschlandtakts. Oder andersherum: Ohne den neuen Durchgangsbahnhof mit seinen vielen umsteigefreien Verbindungen und kurzen Umsteigezeiten wäre dieser Takt schlicht nicht möglich. Gleichzeitig sorgen auch andere Neubaustrecken im ganzen Land für ein enormes Beschleunigungspotential, das notwendig ist, um die hochgesteckten Ziele zu erreichen. Ein Paradebeispiel ist die neue ICE-Trasse von Berlin nach München, die Ende 2017 in Betrieb genommen wurde. Bereits im ersten Jahr konnte die Bahn auf dieser Strecke die Zahl ihrer Fahrgäste verdoppeln und damit das Flugzeug als meistgenutztes Verkehrsmittel ablösen. Die Fahrzeit mit den sogenannten Sprintern sank dank der neuen Strecke von sechs auf vier Stunden.

Nach gleichem Vorbild soll nun auch die stark frequentierte ICE-Strecke von Berlin Richtung Ruhrgebiet beschleunigt werden. Ziel dabei ist, künftig innerhalb von

vier Stunden von der Bundeshauptstadt nach Köln zu kommen. Gleichzeitig wird unter anderem eine neue Bahnstrecke zwischen Hamburg und Hannover entlang der A7 geprüft, um so auch die Fahrzeiten zwischen Nord- und Süddeutschland zu verkürzen. Auch dieses Projekt wäre Teil des geplanten Deutschlandtakts. In der konkreten Planungsphase ist bereits die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim, eine weitere zentrale Verbindung im Schnellfahrnetz der Deutschen Bahn. Sie verbindet die beiden Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar und schließt damit die Lücke zwischen den beiden Schnellfahrstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart.

**D**och nicht nur in Deutschland wird die Infrastruktur für ein neues Zeitalter ausgebaut, auch in Richtung benachbartes Ausland sollen Zugreisende künftig schneller gelangen. Die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel beispielsweise soll künftig die 170 Jahre alte Rheintalbahn entlasten, die täglich von rund 300 Zügen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs befahren wird. Zwei zusätzliche Gleise schaffen dabei Platz für mehr Nahverkehr und mehr Güterverkehr – und sparen den Reisenden im Fernverkehr einiges an Zeit: Dank höherer Geschwindigkeiten auf der neuen Strecke, reduziert sich die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Basel um rund eine halbe Stunde auf nur noch etwa 70 Minuten. Und auch im Osten der Republik wird für ein grenzüberschreitendes Schienenprojekt geworben: Die Neubaustrecke Dresden–Prag, mit der die Fahrzeit von bisher zweieinhalb Stunden auf nur noch eine Stunde verkürzt werden könnte.



Frankfurt am Main Hauptbahnhof

Dass die Zukunft der Mobilität insbesondere auf dem Gleis liegt, ist zwischenzeitlich unbestritten. Der Zug steht wie kein anderes Verkehrsmittel für eine moderne und klimaschonende Fortbewegung. Davon zeugen unter anderem auch die Masterpläne für den Schienenverkehr und den Schienengüterverkehr, die zusammen mit dem „Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030“ Ergebnisse eines intensiven Dialogs zwischen Bundesregierung und Bahnsektor sind und den künftigen Weg vorgeben sollen. Dass die Infrastruktur weiter ausgebaut werden soll, ist also klar. Wohin genau die Schienen zum Wohlstand gelegt werden sollen, gilt es im Einzelfall dagegen noch abzuwägen und zu diskutieren. Bei der Entscheidungsfindung hilft möglicherweise der unnachahmliche Karl Kraus, der für folgenden Ratschlag bekannt war: „In zweifelhaften Fällen entscheide man sich für das Richtige.“



#### BETRIEBSSELSORGER

##### Peter Maile

„Ohne die Einsatzbereitschaft der Arbeiter, Mineure, Betonierer, die mit Schweiß und Leidenschaft die Bauwerke erstellt haben, wäre das alles nicht möglich gewesen. Harte Arbeit gelingt nur mit Vertrauen und Zuversicht. Ich bin dankbar, dass es auf den Baustellen keine tödlichen Unfälle gegeben hat und die Mineure stets nach Hause zu ihren Familien fahren konnten.“



Hannover Hauptbahnhof

---

## INTERVIEW

---

# „Allen Beteiligten gebührt Respekt“

---

**Das Land arbeite auf eine Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs bis 2030 hin, kündigt Ministerpräsident Winfried Kretschmann an. Dazu brauche es einen deutlichen Ausbau der Infrastruktur. Zugleich müsse man bei der Planung von Großprojekten „viel schneller werden – in allen Belangen“.**

**Herr Ministerpräsident, die jetzt fertiggestellte Neubaustrecke nach Ulm bedient den Bedarf nach einer veränderten Mobilität einer aufkommenden Generation, die nicht allein auf das Auto, sondern auf einen individuellen Mix aller Angebote setzt. Haben Sie persönlich Ihren Frieden mit dem Bahnprojekt gemacht?**

**Winfried Kretschmann:** Die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm war stets in unserem Sinne. Sie dient dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Deutschen Bahn und ist ein elementarer Baustein des Deutschlandtakts. Insofern musste und muss ich mit diesem Projekt keinen Frieden machen. Es ist für eine klimafreundliche Mobilität in einer hochmobilen Gesellschaft und Wirtschaft sehr sinnvoll und wichtig.

**„Nach dem positiven Bürger-Votum für Stuttgart 21 entfällt für die Politik und für mich die Legitimation, das Projekt Stuttgart 21 dem Grunde nach immer und immer wieder in Frage zu stellen.“ Kennen Sie diesen Satz?**

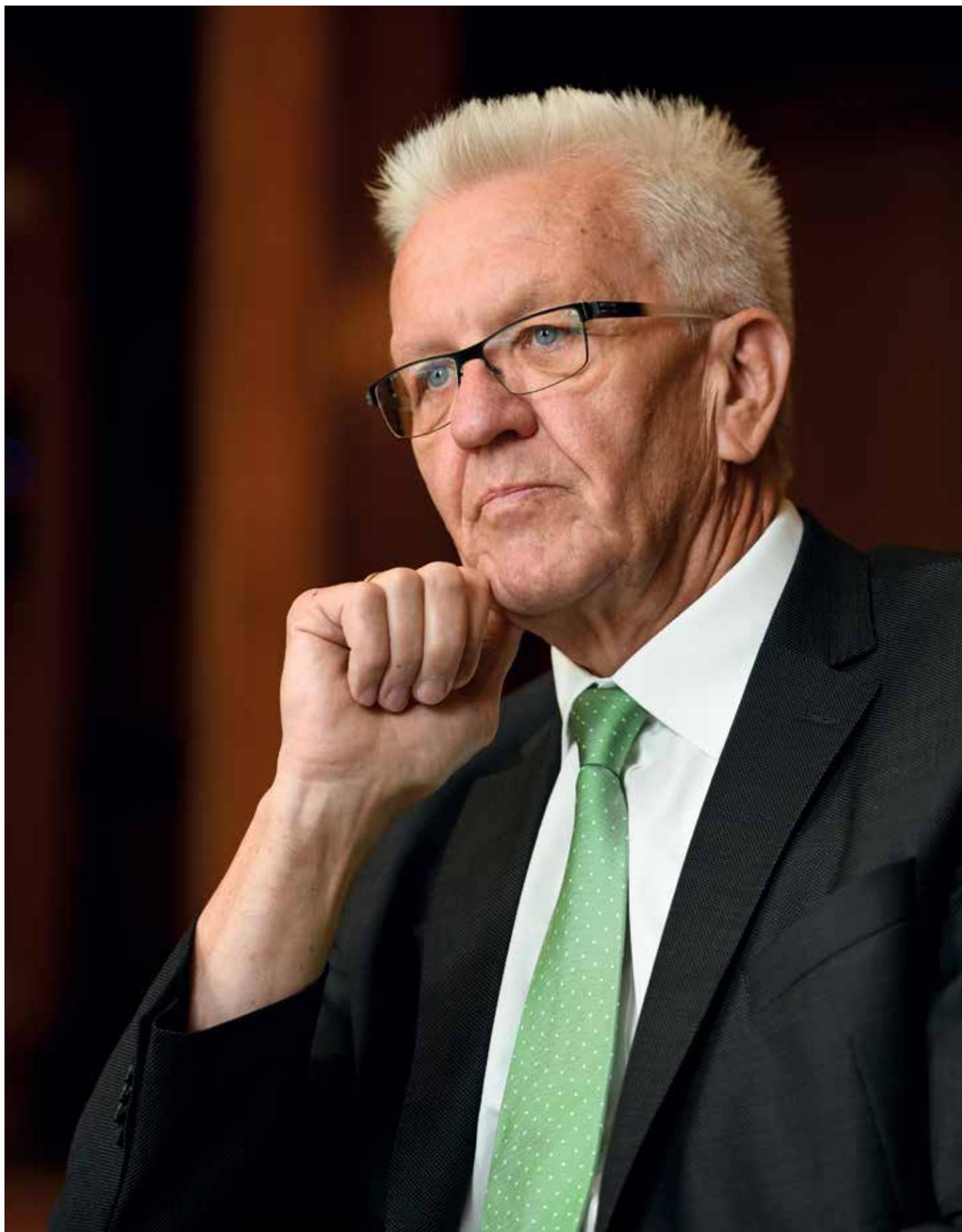
**Winfried Kretschmann:** Natürlich. Es ging damals darum, dass bei der Volksabstimmung im November 2011 eine klare Mehrheit dagegen gestimmt hat, den Finanzierungsbeitrag des Landes zum Projekt Stuttgart 21 zurückziehen. Damit war die Landesregierung verpflichtet, das Vorhaben entsprechend den Verträgen weiter mitzufinanzieren. Der Ausgang der Volksabstimmung bedeutete auch, dass wir trotz der berechtigten Kritik am mangelnden verkehrlichen Nutzen des Tiefbahnhofs und trotz der befürchteten und inzwischen in vollem Umfang eingetretenen Kostensteigerungen das Projekt seither nicht mehr in Frage stellen.

**Es war vermutlich politisch nicht immer leicht, diesen Kurs nach der Volksabstimmung so zu halten, oder?**

**Winfried Kretschmann:** Wir sind als Regierung ja nicht gewählt worden, um immer nur leichte Aufgaben zu erfüllen. Und es ist auch ein Wesenszug der Demokratie, dass neu gewählte Regierungen Projekte der Vorgänger und die damit verbundenen Verpflichtungen übernehmen müssen. Auch dann, wenn diese nicht immer der eigenen Auffassung entsprechen.

**Es ist übrigens nicht die erste prägende Volksabstimmung, die Sie im Land erlebt haben...**

**Winfried Kretschmann:** Stimmt. Bei der historischen Volksabstimmung am 9. Dezember 1951 stimmten fast 70 Prozent der Bürgerinnen und Bürger für den Zusammenschluss der Staaten Württemberg-Baden, Württemberg-Hohenzollern und Baden, der schließlich im April des Jahres 1952 vollzogen wurde. Aus diesem Grund konnten wir dieses Jahr unser 70-jähriges Landesjubiläum feiern und auf eine einzigartige Erfolgsgeschichte zurückblicken. 1970 gab es dann eine weitere Volksabstimmung, bei der die Badener noch einmal über die Zugehörigkeit ihrer Heimat abstimmen konnten. Das



Ergebnis war ein eindrucksvolles Bekenntnis der badischen Bevölkerung für das Land Baden-Württemberg.

**Wenn wir richtig gerechnet haben, wurde das Land Baden-Württemberg kurz vor Ihrem vierten Geburtstag formell gegründet – nach einer Volksabstimmung, deren Ergebnis für einige Landesteile schmerzlich war. Heute floriert das Bundesland und der Trennungsstrich ist ein Bindestrich geworden. Volksabstimmungen haben also auch ihr Gutes?**

**Winfried Kretschmann:** Volksbegehren und Volksentscheide sowie Bürgerbegehren und Bürgerentscheide auf kommunaler Ebene sind eine wichtige Ergänzung der repräsentativen Demokratie. Sie können dazu beitragen, die Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen und mehr Akzeptanz für schwierige politische Entscheidungen zu schaffen. Das können wir von unserem Nachbarland Schweiz lernen. Wichtig ist dabei der Zeitpunkt, zu dem solche Verfahren begonnen werden. Gerade bei Großprojekten ist es notwendig, frühzeitig für Transparenz und Beteiligung zu sorgen. Deshalb haben wir gleich zu Beginn meiner Regierungszeit mit der „Politik des Gehörtwerdens“, zu der mich der Konflikt um Stuttgart 21 in gewisser Weise inspiriert hat, damit

begonnen, im Land und in den Kommunen die strukturellen Bedingungen dafür zu schaffen, dass Bürger viel stärker in politische Prozesse und Entscheidungen einbezogen werden können. Zudem haben wir die Hürden für Bürger- und Volksentscheide gesenkt. Dank dieser neuen dialogischen Beteiligungskultur ist Baden-Württemberg heute das Musterland für Bürgerbeteiligung.

**Die Wahrheit ist selten so oder so, hat die amerikanische Schauspielerin Geraldine Chaplin einmal gesagt. „Meistens ist sie so und so.“ Gilt diese bewährte Erkenntnis in Ihren Augen auch fürs Bahnprojekt Stuttgart–Ulm? Früher gab es da ja zeitweise nur noch schwarz und weiß. Nur noch Gut und Böse. Nur noch Befürworter und Gegner, die sich unversöhnlich gegenüberstanden.**

**Winfried Kretschmann:** Das ist sicher richtig. Aber der Konflikt war angesichts des umstrittenen verkehrlichen Nutzens des Tiefbahnhofs und vieler ungeklärter Fragen auch verständlich. Die drohenden massiven Kostensteigerungen, der Tunnelbau in schwierigen geologischen Schichten und die starken jahrelangen Beeinträchtigungen durch die vielen Baustellen sind nur einige wenige Aspekte, die dabei eine Rolle gespielt haben.



**Die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wurde während der Schlichtung wegen der vielen Karsthöhlen auf der Schwäbischen Alb als „unbaubar“ bezeichnet. Nun ist die rund 60 Kilometer lange Strecke nach gut zehn Jahren Bauzeit betriebsbereit. Können wir in Baden-Württemberg also doch Großprojekte?**

**Winfried Kretschmann:** Sogar sehr gut – das beweist ja schon unser ehemaliger Slogan: „Wir können alles – außer Hochdeutsch“. Aber im Ernst. In der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm stecken eine Reihe von ingenieurtechnischen Meisterleistungen und bautechnischen Herausforderungen, die hervorragend bewältigt wurden. Dafür gebührt allen Beteiligten unser Respekt.

**Unsere Vorfahren hatten die nötigen Visionen, vor allem aber hatten sie das nicht minder nötige Zutrauen in die Leute, die sie umsetzen. Dieses Zutrauen scheint heute mitunter zu fehlen, wenn es um große Projekte geht wie beispielsweise den Kampf gegen den Klimawandel. Sind wir „ein Länd“ der Zauderer geworden?**

**Winfried Kretschmann:** Das Land Baden-Württemberg ist unangefochtener Innovationsstandort Nr. 1 in Europa. Wir belegen seit Jahren im Forschungsvergleich der Regionen in der EU den Spitzenplatz. Mit einem Anteil von 5,8 Prozent am Bruttoinlandsprodukt (BIP) sind die Forschungsausgaben in den letzten Jahren auf ein Rekord-Hoch geklettert. Das ist gerade in einer Zeit wichtig, in der sich mehrere große Krisen überlagern. Unsere Innovationsstärke wird uns helfen, die Transformation in Wirtschaft und Gesellschaft voranzutreiben und den Klimawandel und seine Folgen zu bremsen. Der Ausbau der Solarenergie, Wasserstoff als künftiger Energieträger und die Mobilitätswende sind dabei nur einige Beispiele.

**Ihre Frau war Tunnelpatin für den Albstiegstunnel zwischen Dornstadt und Ulm. Sie brachte selbstgebackenen Kuchen bei ihren Besuchen mit und erkundigte sich nach dem jeweiligen Stand der Arbeiten. Was ist das für ein Gefühl, wenn man sieht, dass diese Teilprojekte heute Teil einer schnellen Schiene sind?**

**Winfried Kretschmann:** Dass die Pendlerinnen und Pendler und alle anderen Fahrgäste künftig von kürzeren Reisezeiten profitieren, ist natürlich Anlass zur Freude und auch zu Optimismus. Dies umso mehr als wir das Reisen mit der Bahn für mehr Menschen attraktiver machen. Wir streben in Baden-Württemberg



eine Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs bis 2030 an, dazu braucht es einen deutlichen Ausbau der Infrastruktur, schnelle Verbindungen und auch die Reaktivierung stillgelegter Strecken. Die Neubaustrecke nach Ulm ist ein wichtiger Bestandteil in diesem Puzzle. Dabei darf man aber nicht vergessen, dass das gesamte Bahnsystem dringend ausgebaut und modernisiert werden muss. Dafür wurde in den vergangenen Jahren viel zu wenig getan. Das bekommen wir gerade jetzt schmerzlich zu spüren, wenn Transportkapazitäten fehlen, wenn beispielsweise Binnenschiffe aufgrund von Niedrigwasser letztlich nicht die volle Ladung transportieren können oder im Schienengüterverkehr Ausweichstrecken fehlen.



**Mit der Neubaustrecke erhält Baden-Württemberg eine zweite Trasse – also eine mögliche Ausweichstrecke – zwischen den beiden Wirtschafts- und Wissenschaftszentren Stuttgart und Ulm. Ist dies Luxus oder eine Notwendigkeit für eine der stärksten Wirtschaftsregionen in Europa?**

**Winfried Kretschmann:** Das ist keineswegs Luxus. Gerade im Schienennetz fehlt es an Redundanzen, also ausreichend leistungsfähigen Ausweichstrecken und ergänzenden Kapazitäten. Das ist beim Tunneleinbruch in Rastatt sehr deutlich geworden. Wir brauchen in Zukunft mehr Investitionen, gerade in zusätzliche Strukturen. Deshalb hat sich das Land, insbesondere Verkehrsminister Hermann, in den vergangenen Jahren recht erfolgreich dafür eingesetzt, das Projekt Stuttgart 21 durch wichtige Ergänzungen leistungsfähiger zu

machen. Dazu zählen der Ausbau des Bahnhofs Vaihingen zum Regionalhalt, der Bau der großen Wendlinger Kurve oder auch der neue Bahnhof Merklingen.

**Gerade mit dem Regionalhalt Merklingen – Schwäbische Alb hat das Land an der Neubaustrecke einer ganzen Region einen Anschluss an das Bahnnetz beschert. Ihr Verkehrsminister Winfried Hermann hat sich dafür in der Tat stark gemacht. Ein politischer Fingerzeig?**

**Winfried Kretschmann:** Mit diesem Bahnhof, der nachträglich geplant und in kurzer Zeit gebaut wurde, wird eine ganze Region – die Laichinger Alb – an den regionalen Schienenverkehr angeschlossen. Genau diesen Gedanken, Regionen neu für den Schienenverkehr zu erschließen, verfolgt der Verkehrsminister mit großer Beharrlichkeit. Teil dieser Strategie sind auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und der Ausbau sowie die Elektrifizierung bestehender Strecken. Dadurch werden gerade ländliche Räume besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Das hilft auch, die Attraktivität dieser Regionen zu verbessern.

**Sie sind dafür bekannt, aus Ihrem Herzen keine Mördergrube zu machen. Wie bewerten Sie die langen Planungs- und Bauzeiten von Großprojekten im Land?**

**Winfried Kretschmann:** Das ist tatsächlich ein riesiges Problem, das uns im Verkehrssektor, aber auch bei der Energieversorgung vor enorme Herausforderungen stellt. Wir müssen viel schneller werden – in allen Belangen, sonst gerät der Standort Deutschland im globalen Wettbewerb ins Hintertreffen. Wir arbeiten mit Nachdruck daran, die Verfahren auf allen Ebenen zu beschleunigen. Da muss auch der Bund mit anpacken.

**Auch der Artenschutz, der uns allen wichtig ist, kommt immer wieder als Thema auf. Ihr früherer Staatsminister Klaus-Peter Murawski hat in einem „Bezug“-Interview schon vor Jahren beklagt, dass fast überall, wo das Land eine Windkraftanlage baue, der rote Milan um die Ecke fliege. Das komme so häufig vor, dass sich ihm die Frage stelle, weshalb dieser Vogel vom Aussterben bedroht sei. Wie kommt man politisch aus diesem Dilemma?**

**Winfried Kretschmann:** Der Artenschutz ist eine herausragende Aufgabe, die europaweit mit Recht gesetzlich verankert ist. Schließlich ist unsere Artenvielfalt Grundlage für das Überleben auf diesem Planeten. Das muss bei allen Eingriffen in die Natur vor allen anderen Belangen sorgfältig abgewogen werden. Beim Ausbau der Erneuerbaren, der von überragendem öffentlichem Interesse ist, muss aber gelten: Wir müssen die Populationen schützen und nicht das einzelne Tier.

**Sie haben sich zum Ziel gesetzt, einen neuen Politikstil zu pflegen und das Land ökologisch und sozial zu erneuern. Wo sehen Sie sich aktuell auf diesem Weg?**

**Winfried Kretschmann:** Wir haben in den vergangenen Jahren durch zahlreiche Bürgerdialoge, Beteiligungsverfahren und sonstige Veranstaltungen viele Menschen erreicht und wollen unseren Weg fortsetzen, die Politik des Gehörtwerdens weiter ausbauen. Deshalb gibt es auch weiterhin eine Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung, die sich um diesen Themenbereich kümmert. Wir bringen jetzt Bürgerforen bei allen wichtigen Gesetzen auf den Weg. Die Politik des Gehörtwerdens ist eine Politik der Beheimatung, die Menschen ins Gemeinwesen holt, indem sie sie zu aktiven Mitspielern macht. Das Land Baden-Württemberg gehört zu den reichsten Regionen der Welt und hat zugleich ein großes Potenzial an Wissen, Ideen, Forschung und Entwicklung, um notwendige Veränderungen entschlossen anzugehen. Zugleich gibt es glücklicherweise eine erfreulich hohe Bereitschaft zu ehrenamtlichem Engagement sowie zur Solidarität und gegenseitiger Hilfe. Das zeigt sich auch aktuell wieder, seit ukrainische Flüchtlinge nach Baden-Württemberg kommen. Diesen Reichtum gilt es zu bewahren und zu mehren.

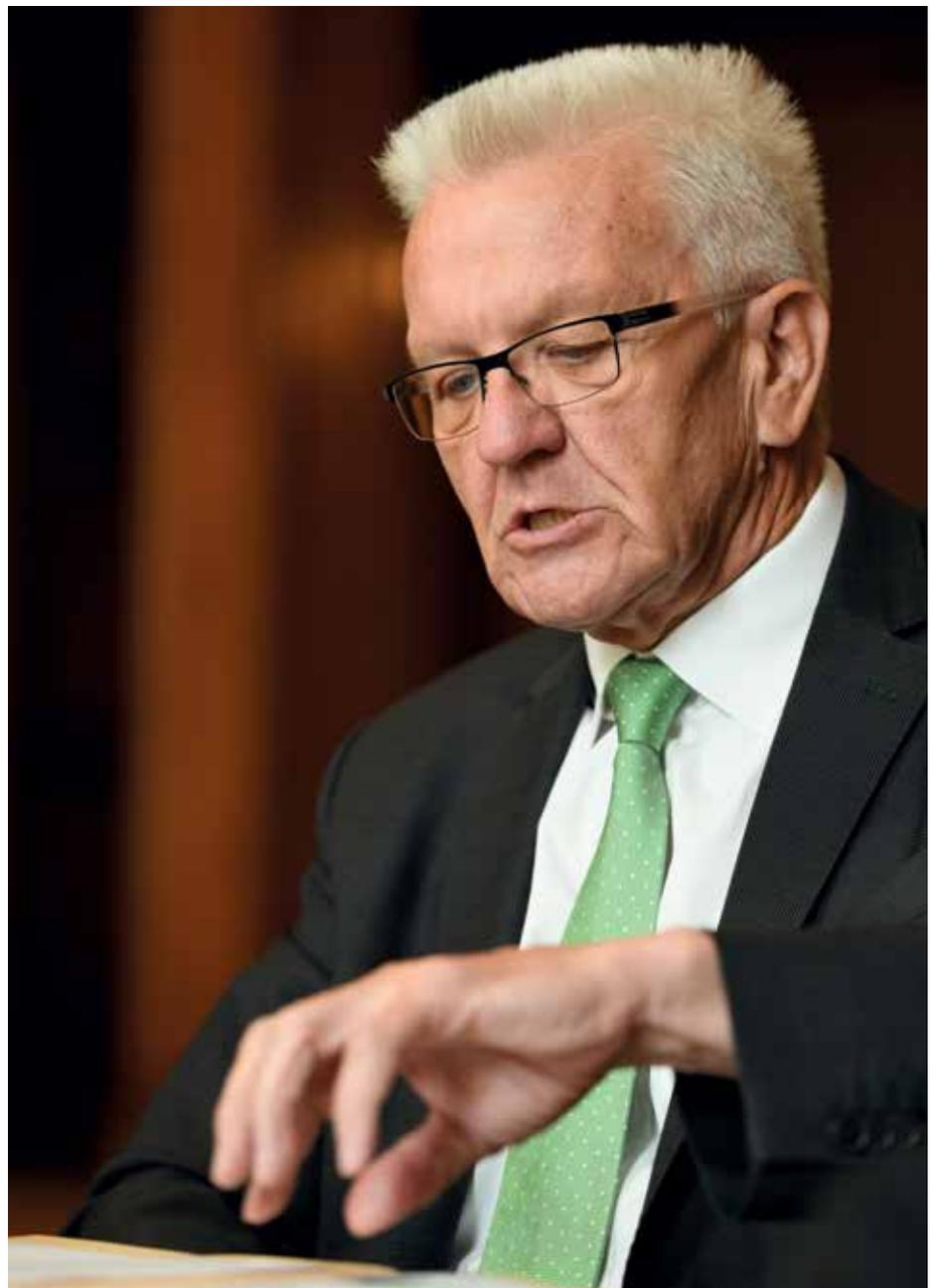
**Quo vadis Baden-Württemberg? Welche Veränderungen sehen Sie für dieses Land als notwendig an, damit auch morgen noch im Zug der Zeit die Innovation einen reservierten Platz hat?**

**Winfried Kretschmann:** Die vielzitierte Zeitenwende bleibt kein rein außenpolitisches Phänomen. Sie wirft Fragen auf nach der inneren Verfasstheit unseres Landes, nach dem Selbstverständnis des Verhältnisses von Bürgern, Staat und Gesellschaft. Wie schaffen wir es, den Zusammenhalt der Gesellschaft in unserer modernen, freiheitlichen und vielfältigen Demokratie zu stärken? Und vor allem: Wie gelingt uns das angesichts der gewaltigen Herausforderungen, die wir als Gesellschaft in den kommenden Jahren stemmen müssen – von der globalen Erhitzung, über den Strukturwandel der Wirtschaft bis hin zum drohenden Systemkonflikt von Demokratie und Autoritarismus? Ich bin davon überzeugt, dass der Einzelne nicht nur Verantwortung für sein eigenes Leben, sondern auch für das Gemeinwohl übernehmen muss. Deshalb gilt es, die Menschen von der Zuschauertribüne auf das Spielfeld der Demokratie zu holen – durch mehr Bürgerbeteiligung, aber auch durch ehrenamtliches Engagement, sei es bei der freiwilligen Feuerwehr oder in der Kirchengemeinde, im Mehrgenerationenhaus oder im

Fußballverein. Ein neuer Republikanismus – das heißt auch: Mehr Pflicht statt Anspruchsdenken und Konsumentenhaltung.

**Herr Ministerpräsident, wenn Sie Bahnchef wären und für Baden-Württemberg einen Wunsch frei hätten: Was würden Sie sich wünschen?**

**Winfried Kretschmann:** Mit einem Wunsch allein ist die riesige Aufgabe kaum zu lösen. Aber wenn der Ausbau der wichtigen Strecken im Land – Rheintalbahn, Gäubahn, Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn – in der Hälfte der bisher veranschlagten Zeit realisiert werden könnte, wäre schon sehr viel gewonnen.



---

## PORTRÄT

---

# Familiärer Brückenschlag

---

**Zehn Jahre hat Igor Zaidman die Planung und den Bau der Filstalbrücke begleitet, die zu den spektakulärsten und höchsten Bauwerken ihrer Art in Deutschland gehört. Eine tragende Rolle hat die Brücke in all den Jahren auch innerhalb der Familie gespielt. Eine Zusammenkunft im Talgrund.**

**G**roß sind sie geworden, die drei Kinder von Igor Zaidman. Marc, gerade 15 Jahre geworden und leidenschaftlicher Fußballer, hat seinen Vater längenmäßig fast schon erreicht. Töchterchen Leonie wird demnächst zwölf, ist begeisterte Hip-Hopperin und auch fleißig am Wachsen. Und dann ist da noch das dritte im Bunde: 85 Meter hoch, 485 Meter lang und im besten Wortsinn überragend. Die Filstalbrücke. „So ein tolles Bauwerk werde ich vermutlich so schnell nicht wieder bekommen“, sagt der Bauingenieur.

Der Bauingenieur ist an diesem Spätherbsttag noch einmal mit seiner ganzen Familie hinaufgefahren nach Mühlhausen im Täle, einem schmucken Flecken, der umgeben von den Hängen des Albtraufs direkt am Fuße des Alaufstieges liegt. Auf einer der vielen Wiesen grasst eine Herde Schafe, direkt daneben ragen die filigranen Brückenpfeiler in den Himmel, der sich in schönstem Blau über die Schwäbische Alb spannt. Genau hier im Grünen stand der Bauingenieur im Sommer 2012 mit einigen Kollegen bei einer ersten Besichtigung des Geländes. Sonderlich viel sehen konnten sie seinerzeit vor lauter Bäumen allerdings nicht, nur das Grundrauschen der naheliegenden A8 war deutlich zu hören. „So hat einst alles begonnen“, sagt Zaidman, der dabei fast ein wenig wehmütig klingt.

Über zehn Jahre sind seither vergangen und es hat sich viel getan während dieser Zeit. Von der Brücke war damals lange noch gar nichts zu sehen, die kleine Leonie war gerade anderthalb Jahre alt und bei Sohnemann Marc stand der sechste Geburtstag an. Wenn sich Igor Zaidman Bilder oder Filme aus dieser Zeit ansieht, kann er kaum glauben, wie viel hinter ihm liegt und wie lange ihn das Projekt Filstalbrücke schon begleitet. „An meinen Kindern sehe ich, wieviel Zeit vergangen ist“, sagt der 47-jährige Bauingenieur, der ein Mann der ersten Stunde im Filstal ist und sich mitunter wie ein Dinosaurier vorkommt, wie er sagt.

**I**mmerhin hat die Arbeit des Vaters bleibenden Eindruck hinterlassen beim Nachwuchs. „Ich habe viel gehört von der berühmten Brücke und war auch öfters hier“, erzählt Marc, der als Grundschüler sogar mit der ganzen Klasse zu Besuch auf der Baustelle war und überall herumgeführt wurde. Organisiert hatte die Exkursion, die nicht der einzige Besuch einer Schulklasse auf der Brücke war, selbstverständlich Igor Zaidman, der Papa und zuständige Teamleiter Filstalbrücke, der immer auch im Hinterkopf hatte, dass er hier mit seinem Team auch und gerade für die nächste Generation baut, zu der seine Kinder und Kindeskinde gehören. In seinem Baubüro in Wiesensteig hatte er viele Jahre ein Bild von der Brücke hängen, das Marc bei einem seiner frühen Besuche auf der Baustelle gemalt hatte.



Bauingenieur Igor Zaidman: „So ein tolles Bauwerk werde ich vermutlich so schnell nicht wieder bekommen“



Familie Zaidman im Spätherbst 2022 bei einem Besuch an der Brücke, mit deren Planung und Bau Vater Igor mehr als zehn Jahre befasst war.



Die Arbeit des Vaters sei schon ziemlich spannend, sagt Filius Marc, der nun immerhin eine klare Vorstellung davon hat, was es bedeutet, in diesen Zeiten ein Ingenieur zu sein. Ein Leben als Fußballer kann er sich momentan allerdings noch besser vorstellen.

**A**uch Töchterchen Leonie kann sich noch gut an die letzten Brückenjahre erinnern, auch daran beispielsweise, dass der Papa mitunter recht spät nach Hause kam und zu müde zum Vorlesen war. Sie lacht fröhlich, als sie das erzählt, der Herr Papa lacht mit – und kontert elegant: „Aber wir haben zusammen Hausaufgaben gemacht, vor allem in Mathe“, sagt er.

Natürlich begleite einen die Arbeit auch nach Hause, zuweilen bis in den Schlaf, sagt Igor Zaidman. „Wenn man mit dem ganzen Herzen dabei ist, dann belastet es einen, wenn schwierige Entscheidungen anstehen oder Ungewisses vor einem liegt“, erzählt er. Beschäftigt haben ihn etwa die schwierigen Untergründe auf der karstigen Alb, die statischen Herausforderungen, die mit der extrem schlanken Bauweise der beiden eingleisigen

Brücken verbunden sind, die komplexen Planungen und so einiges mehr. Die verschiedenen Bauphasen mit ihren jeweiligen Herausforderungen waren dabei regelmäßig auch Tischthema bei den Zaidmans. „Wir waren immer ganz gut informiert, was sich auf der Baustelle gerade tut“, sagt Svetlana Zaidman und lacht ihrerseits. Eifersüchtig sei sie aber nie auf die Brücke gewesen. „Ich war immer nur stolz auf das, was mein Mann hier geschaffen hat, woran er beteiligt ist“, betont sie.

An einem Gesamtkunstwerk nämlich, das seinesgleichen sucht. In die Rubrik „besondere Bauwerke“ schafft es die Filstalbrücke dabei gleich aus mehreren Gründen. Zum einen mit ihrer schieren Größe, die sie zu den drei höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland gehören lässt. Dazu kommt die besondere Art der Konstruktion, die sogenannte semi-integrale Bauweise. Gemeint ist damit, dass die Pfeiler monolithisch mit dem Überbau verbunden sind, was die knapp 500 Meter lange Brücke robust macht. Schließlich muss das Bauwerk auch die Vollbremsung eines Schnellzugs bei Tempo 250 aushalten können.

Kinder, wie die Zeit vergeht:  
zwei Fotos aus den  
Anfangstagen des  
Baus im Filstal



**ZUGNUTZERIN**

**Mihalova Liene**

„Wegen der schnelleren Zugverbindungen werde ich mein Auto öfter stehen lassen.“



Und weil das sensible Umfeld im Filstal eine Lösung verlangte, bei der sich die Brücke harmonisch in die Landschaft einfügt, wurde sie möglichst schlank konstruiert – abseits der gängigen Form von Bahnbrücken mit ihren wuchtigen Pfeilern. Statt einem mächtigen Eisenbahnviadukt wird das Filstal nun von zwei ziemlich schlanken Brücken mit markanten Y-Pfeilern überspannt; rund 30 Meter liegen sie auseinander. Außerhalb des bekannten Standards zu bauen, mache vor allem die Planung kompliziert und aufwendig, weil es keine Vorlage gibt und alles gesondert genehmigt werden muss, betont Zaidman. „Alles musste von Beginn an durchgeplant sein.“ Und nicht zuletzt befindet sich die Brücke auch noch in einer ganz besonderen Lage: eingebettet zwischen dem Boßlertunnel und dem Steinbühlentunnel. „Die Konstellation Tunnel-Brücke-Tunnel ist sehr besonders“, sagt Igor Zaidman.

Gerade einmal sieben Sekunden dauert die Überfahrt bei 250 km/h von Portal zu Portal, wenig Zeit also, den Panoramablick aus luftiger Höhe zu genießen. Wie sich das anfühlt, wird der Brückenbaumeister zusammen mit seiner Frau und den Kindern in nicht allzu ferner Zukunft erleben, spätestens bei der geplanten Fahrt nach München, wo die Schwiegermutter lebt. Ein paar kleinere Arbeiten stehen im nächsten Jahr noch an rund um die Brücke, der Rückbau der Baustraßen etwa, die Landschaft muss teilweise rekultiviert werden und eine umfassende Dokumentation des Brückenbaus wartet auch noch auf den Teamleiter. Was danach kommt, bei welchem Bahnprojekt er eingesetzt wird, weiß er noch nicht so genau. Fest steht nur, dass er mit seiner Familie gerne weiter in der Region Stuttgart leben will, wie er lächelnd anmerkt.

Geboren wurde Igor Zaidman in Russland, wo er ein Maschinenbaustudium begonnen hatte. Im Alter von 20 Jahren kam er dann nach Deutschland und studierte schließlich an der Technischen Universität Darmstadt Bauingenieurwesen. Auf die Diplomarbeit folgte der erste Job und später der Umzug nach München. Anschließend zog er mit Ehefrau Svetlana dann wegen der Arbeit nach Essen um, wo sie insgesamt sechs Jahre verbrachten. Zwischendurch absolvierte der Ingenieur unter anderem längere Einsätze in Südafrika und Katar, wo er am Bau eines sechs Kilometer langen Einkaufszentrums beteiligt war.

Im Jahr 2012 folgte nach der erfolgreichen Bewerbung als Teamleiter Filstalbrücke dann ein weiterer Umzug nach Ostfildern in den Scharnhäuser Park, wo die Zaidmans noch heute wohnen – und auch wohnen bleiben wollen, wenn es nach den Kindern geht. Die Schule, die vielen Freunde, die Vereine, das ganze gewohnte Umfeld, das weder Leonie noch Marc hergeben wollen.



„Wieder umzuziehen wäre schon schwer für uns“, sagt der 15-jährige Kicker, der mit dem FC Esslingen in der Oberliga spielt, wie ein Leistungssportler vier Mal in der Woche trainiert und an den Wochenenden überall in Baden-Württemberg Spiele hat – von Mannheim bis Freiburg. Ein Fall für die Mama, die bisher für die Fahrerei und das Anfeuern am Spielfeldrand zuständig war. „So lernt man das Land kennen“, sagt sie und grinst.

**H**inter ihnen spannt sich im Sonnenlicht die Brücke über das Filstal, darüber leuchtet der blaue Herbsthimmel und eine Wiese weiter blöken Schafe, wie sie schon vor zehn Jahren hier blökten. Auch das entfernte Rauschen der A8 ist geblieben. Zu ihm wird sich bald ein sekundenschnelles Rauschen gesellen, wenn der Zug von einem Tunnel in den anderen fährt. Den berühmtesten „Sonic

Boom“, also einen lauten Knall, der die Spaziergänger, Wanderer oder gar entfernte Anwohner erschrecken könnte, wird es dagegen nicht geben. Auch dafür hat Igor Zaidman mit seinem Team gesorgt. „Wir haben an den Portalen Haubenbauwerke errichtet, die den Tunnel-Knall verhindern“, sagt er.

Die Filstalbrücke, so ist zu vermuten, wird die Zaidmans auch weiterhin begleiten. In seinem Büro hat der Bauingenieur eine 1,20 Meter lange Ansicht von dem Bauwerk, die er mit nach Hause bringen wird, wie er schon angekündigt hat. Über den künftigen Platz muss der Familienrat allerdings noch entscheiden. Zum Abschied stellen sich alle noch einmal für ein Erinnerungsfoto auf, so wie vor vielen Jahren beim ersten Baustellenbesuch. Für ein Foto, das zeigt, wie groß sie geworden sind, die „drei Kinder“ von Igor Zaidman.

Igor Zaidman hat im Filstal noch letzte Arbeiten zu erledigen. Wohin sein Weg danach führt, ist offen.

60.000

TÜBBING-STEINE

wurden im Boßlertunnel, dem mit 8.806 Metern längsten Tunnel der Neubaustrecke verbaut. Er grenzt unmittelbar an die Filstalbrücke.

---

## INTERVIEW

---

# „Großer Fortschritt für die Bürger“

---

**Fabienne Keller ist überzeugte Europäerin. Sie hat sich stets für Zugstrecken wie die NBS eingesetzt und war auch Präsidentin der Association TGV Est Européen. Die frühere Bürgermeisterin von Straßburg gehört seit drei Jahren dem Europäischen Parlament an. Ein Gespräch über die schnelle Schiene.**

**Frau Keller: Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist fertig. Ist Ihnen das ein Glas Sekt zum Anstoßen wert?**

**Fabienne Keller:** Natürlich! Jede Eröffnung einer neuen Bahnstrecke ist eine gute Nachricht! Diese ist eine ganz besondere, da sie schon lange erwartet wurde.

**Mit dem neuen Abschnitt im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn ist gleichsam auch ein weiteres Teilstück auf der Magistrale für Europa bereit für schnelle Züge. Sie haben viele Jahre dafür gekämpft?**

**Fabienne Keller:** Ja, ich habe engagiert dafür gekämpft, weil ich davon überzeugt bin, dass der Schienenverkehr in Europa Zukunft hat. Der Schienenverkehr integriert letztlich alle Parameter, die es ermöglichen, auf die durch die Klimakrise aufgeworfenen Probleme und die Forderungen nach Sparsamkeit zu reagieren. Es handelt sich um einen Verkehrsträger, der gemeinsam genutzt wird und überwiegend dekarbonisiert fährt, somit fortschrittlich und wegweisend ist.

**60 Kilometer neue Schienenwege, die mit bis zu 250 Stundenkilometern befahren werden, 61 Kilometer Tunnelröhren, zwölf Tunnel, 37 Brücken und der Bahnhof Merklingen, der ergänzend zum Projekt realisiert wurde – offenbar kann man in diesen Zeiten des bürokratischen Kleinkleins auch noch klimaschonende Großprojekte verwirklichen. Was muss sich ändern, um dem vielerorts präsenten Klimawandel in Europa schneller begegnen zu können?**

**Fabienne Keller:** Die Entwicklung einer solch hochwertigen Eisenbahninfrastruktur ist eine große Hilfe im Kampf gegen den Klimawandel, da sie die Verhaltensänderungen der Bürger begleitet. Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur führt zu einem zuverlässigen und effizienten Service und damit zu einer höheren Anzahl an Fahrgästen. Dadurch entsteht ein positiver Kreislauf. Darüber hinaus verfügen wir heute über immer umweltfreundlichere Bautechniken. Wir sollten also nicht aus Prinzip auf Investitionen in die Infrastruktur verzichten, denn sie können sehr vorteilhaft sein, um unsere Verkehrsgewohnheiten zu beeinflussen.

**2007, als Sie noch Rathauschefin in Straßburg waren, haben Sie ein Projekt von europapolitischer Bedeutung miterlebt: Im Juni wurde damals die neue TGV-Verbindung von Stuttgart bis in die französische Hauptstadt Paris eingeweiht. Für die DB AG und die SNCF war das ein Meilenstein der europäischen Eisenbahngeschichte. Hat das Projekt im Rückblick betrachtet die erhofften Vorteile gebracht?**

**Fabienne Keller:** Die TGV-Linie Paris–Stuttgart ist ein bemerkenswerter Erfolg, schon in Anbetracht der Anzahl an Fahrgästen, die sämtliche Erwartungen übertroffen hat. In Zahlen ausgedrückt heißt das: Die anfangs geschätzte Höchstauslastung konnte verdoppelt werden. Meiner Meinung nach ist es wichtig, zwischen Infrastruktur und Verkehrsangeboten zu unterscheiden.





Die gebürtige Elsässerin Fabienne Keller hat sich nicht nur in ihrer früheren Funktion als Bürgermeisterin von Straßburg, sondern auch als Europa-Abgeordnete für den schnellen Schienenverkehr eingesetzt.

Eine Infrastruktur ist umso mehr gerechtfertigt, wenn sie von hochwertigen Dienstleistungen, insbesondere in den Bahnhöfen, begleitet wird. Dieses Projekt hat gezeigt, dass die Entwicklung von Strecken auf europäischer Ebene die Zukunft des Schienenverkehrs ist.

**Die schnellste Fahrt in die französische Hauptstadt dauert heute von Stuttgart aus nur noch 3 Stunden und 12 Minuten, und das für fast 400 Kilometer. Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht die schnelle Schiene für die europäische Idee?**

**Fabienne Keller:** Um ehrlich zu sein, ist die Entwicklung von Zuglinien auf europäischer Ebene für mich eine Selbstverständlichkeit. In Zeiten der Europäischen Union, in denen wir die Zusammenarbeit zwischen den Ländern verstärken wollen, sollte es normal sein, flüssige Verbindungen zwischen den großen Städten Europas zu bauen. Aber es gibt noch viel zu tun, da dies für viele Großstädte in Europa noch nicht der Fall ist, weil der Ausbau des Netzes in der Vergangenheit verstärkt auf nationaler Ebene erfolgte. Es geht auch um die Nachtlinien, die in den letzten Jahren einen neuen Aufschwung erlebt haben, aber weiter ausgebaut werden müssen. Sie sind ein bemerkenswertes Transportmittel für junge Leute und Freizeitreisende.

**Als „Magistrale für Europa“ wird der Eisenbahnkorridor bezeichnet, der Paris über Straßburg – München – Wien mit Budapest verbindet. Geografisch liegt dieser Korridor in der Mitte zwischen Nordsee und Mittelmeer und stellt eine zentrale West-Ost-Achse in Europa dar. Wie sehr strahlt das aus auf die mehr als 35 Millionen Bewohner, die im unmittelbaren Einzugsbereich in Frankreich, Deutschland, Österreich, der Slowakei und Ungarn ihre Zukunft planen?**

**Fabienne Keller:** Die Europäische Magistrale ist ein sehr effizientes Projekt, dessen Entwicklung ich seit nunmehr 20 Jahren verfolge. Dadurch würden sich die

Fahrzeiten zwischen mehreren europäischen Großstädten drastisch verkürzen. Das wäre ein großer Fortschritt für die Bürgerinnen und Bürger und die wirtschaftliche Entwicklung in den betroffenen Regionen, und es wäre auch das Ergebnis einer großartigen Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Ländern. Ein schönes europäisches Projekt unter Leitung des früheren EU-Kommissars Péter Baláz.

**Das ökonomische Potential der 1.500 Kilometer langen Magistrale ist groß, wie Experten glauben. Die stärksten Wirtschaftsregionen Frankreichs, die Paris umgebenden Ile de France und das Elsass werden mit den ökonomisch führenden deutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern verzahnt, ebenso mit Wien, Bratislava und Budapest, dem Städtedreieck des boomenden Donauraumes. Teilen Sie diese Hoffnung?**

**Fabienne Keller:** Ja, ich teile diese Hoffnung voll und ganz. Die Auswirkungen von Bahnstrecken auf die Entwicklung des Schienenverkehrs sind eine Realität, die ich in Straßburg mit der Ankunft des TGV 2007 erlebt habe.

**Ein weiteres Thema, das alle Parteien eint, ist das Bestreben, die Mobilität der Zukunft mit Blick auf den Klimawandel zu verändern. Wie wichtig sind dafür Hochgeschwindigkeitsstrecken wie jene zwischen Wendlingen und Ulm?**

**Fabienne Keller:** Jedes Glied in der Transportkette ist wichtig, um die Mobilität der Zukunft zu entwickeln. Die Strecke zwischen Wendlingen und Ulm ist daher von zentraler Bedeutung, da sie dazu beiträgt, den Schienenverkehr in Europa besser zu vernetzen. Aus diesem Grund bleibt es unverzichtbar, an den schwachen Gliedern, also den weniger gut angebundenen Gebieten, zu arbeiten. Dies ist die Arbeit, die der europäische Koordinator für die europäische Magistrale leistet.

**Wenn es um Kurzstreckenflüge geht, gibt es inzwischen auch einen politischen Diskurs. Manches geht mit der Bahn nicht nur im Sinne des Klimas besser. Nehmen wir die Strecke von Paris nach Brüssel: 1 Stunde 20 Minuten, Paris–London in knapp 2 Stunden und 30 Minuten, Brüssel–London in 2 Stunden 50 Minuten mit dem Zug, von Stadtmitte zu Stadtmitte. Mit dem Flugzeug braucht man da oft länger. Wie sehen Sie das?**

**Fabienne Keller:** Es ist unerlässlich, die Nutzung des Zuges zu fördern, nicht die des Flugzeugs, wo immer dies möglich ist, da dies eine konkrete Auswirkung auf die Umwelt hat. Der Zug



## Persönlich

Fabienne Keller, Jahrgang 1959, ist Ingenieurin und hat an der École Polytechnique, der École nationale du génie rural, des eaux et des forêts und an der Universität Berkeley (California) studiert. Ihr politisches Engagement begann im Straßburger Stadtteil Neudorf, wo sie zur Departements- und später zur Regionalrätin gewählt wurde. Sie war damals die erste Frau, die im Generalrat des Departements Bas-Rhin saß. Im Jahr 2001 wurde sie zur Bürgermeisterin von Straßburg und 2005 zur Senatorin des Departements Bas-Rhin gewählt. Während ihrer Amtszeit als Bürgermeisterin im Jahr 2007 wurde in Straßburg mit der Fertigstellung der LGV Est Européenne zum ersten Mal der Hochgeschwindigkeitszug TGV eingeführt. Bei dieser Gelegenheit leitete sie eine umfassende Renovierung des Straßburger Bahnhofs ein. Auch heute noch begeistert sie sich für Verkehrsthemen, zu denen sie zahlreiche Berichte im Senat verfasst hat. Fabienne Keller wurde im Mai 2019 auf der Liste Renaissance zum Mitglied des Europäischen Parlaments gewählt und gehört der Fraktion Renew Europe an. Im Europäischen Parlament ist sie Mitglied des Ausschusses für Justiz und bürgerliche Freiheiten sowie des Haushaltsausschusses.

wird jedoch nur dann zu einer Alternative, wenn die Anforderungen an die Qualität der Dienstleistung und die Schnelligkeit der Reise erfüllt sind, was Sie mit Ihrer Fragestellung belegen. Das ist der Vorteil von Projekten wie der Strecke zwischen Wendlingen und Ulm.

**Sie selbst haben sich auch immer wieder für gemeinsame Investitionen der Deutschen Bahn und der französischen Staatsbahn SNCF im europäischen Güterverkehr eingesetzt. Was soll und muss da aus Ihrer Sicht verbessert werden?**

**Fabienne Keller:** In der Zusammenarbeit zwischen Deutscher Bahn und der SNCF hat es in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gegeben, wie ich seit Beginn meines Engagements im Eisenbahnsektor vor 20 Jahren feststelle. Aber es gibt in der Tat mehrere Handlungsschwerpunkte, die verbessert werden sollten. Wir müssen unsere gemeinsame Aktion zum Bau europäischer Trassen fortsetzen und ausweiten und Kooperationen ausbauen, um europaweite Güterverkehrsdienste anzubieten.

# 1988

## CHRONOLOGIE

**Professor Heimerl stellt seine Idee eines um 90 Grad gedrehten Bahnhofs sowie einer Führung der Schnellfahrstrecke neben der Autobahn A 8 vor.**

# Zeitensprünge



2022

## Wendlingen am Neckar

Vier Tunnel und zwei Brücken wurden an diesem Kreuzungspunkt zwischen neuer Infrastruktur und bestehender Eisenbahnstrecke gebaut. Mit 8.176 Metern Länge ist der Albvorlandtunnel der zweitlängste Tunnel der Neubaustrecke. Hinzu kommen noch der Tunnel unter der A8 sowie die Tunnel der Großen und Kleinen Wendlinger Kurve.

2017





2022



2014

**Boßlertunnel/  
Portal Aichelberg**

Der Boßlertunnel am Fuße des Alaufstiegs bei Aichelberg ist mit 8.806 Metern der längste Tunnel der Neubaustrecke. Er endet im Filstal zwischen Mühlhausen im Täle und Wiesensteig – und schließt direkt an die Filstalbrücke an.



2022

### Filstalbrücke

Mit 85 Metern Höhe ist die Filstalbrücke die dritthöchste Eisenbahnbrücke in Deutschland. In Baden-Württemberg steht sie auf Platz 1. Weil sie an beiden Seiten an zweiröhrige Tunnel anschließt, besteht sie eigentlich aus zwei Brücken, die 485 und 472 Meter lang sind.

2013





2022



2013

### **Steinbühl tunnel/ Pfaffenacker**

Am 19. Juli 2013 fiel mit dem offiziellen Baubeginn des Steinbühl tunnels der Startschuss für den Tunnelbau auf der Neubaustrecke. Der Steinbühl tunnel ist 4.847 Meter lang. Die Baugrube, von der aus der Tunnelvortrieb begonnen wurde, ist seit einigen Jahren bereits wieder verfüllt. Wo vorher Grün war, ist nun auch wieder Grün.



2022

### **Tunnel unter der A8/ Hohenstadt**

Kurz hinter dem Steinbühl tunnel wechselt die Neubaustrecke von der nördlichen auf die südliche Seite der Autobahn A8. Auf 748 Metern über Normalnull erreicht die Strecke hier ihren höchsten Punkt.

2013





2020



2017

### **Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb**

Der Bahnhof Merklingen kam zum Projekt hinzu, als dieses bereits weit vorangeschritten war. Die Finanzierung stammte aus dem Land Baden-Württemberg und den Anrainerkommunen. Binnen kürzester Zeit wurden Planung und Genehmigungen erledigt.



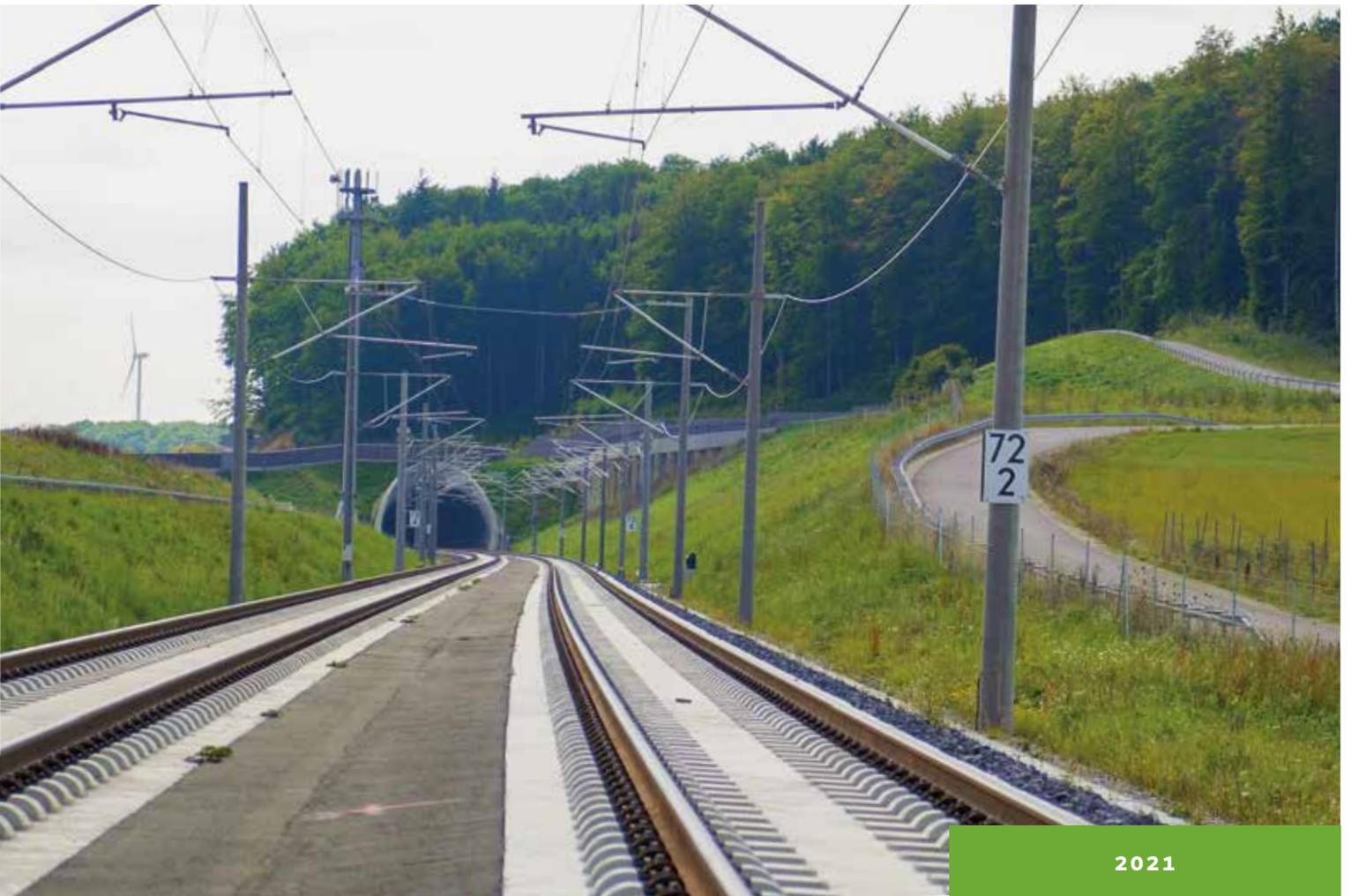
2021

### Westportal Tunnel Merklingen

Der Tunnel Merklingen ist einröhrig und zweigleisig. Er ist 394 Meter lang und unterquert die Anschlussstelle Merklingen der A8 in Fahrtrichtung München sowie eine Landesstraße.

2017





2021



2016

**Tunnel Imberg/  
Temmenhausen**

Obwohl teils in offener Bauweise, teils bergmännisch erstellt, hat der Tunnel Imberg einen komplett runden Querschnitt. Der Tunnel ist 499 Meter lang und wurde einröhrig gebaut.



2021

### Portal Alabstiegstunnel Dornstadt

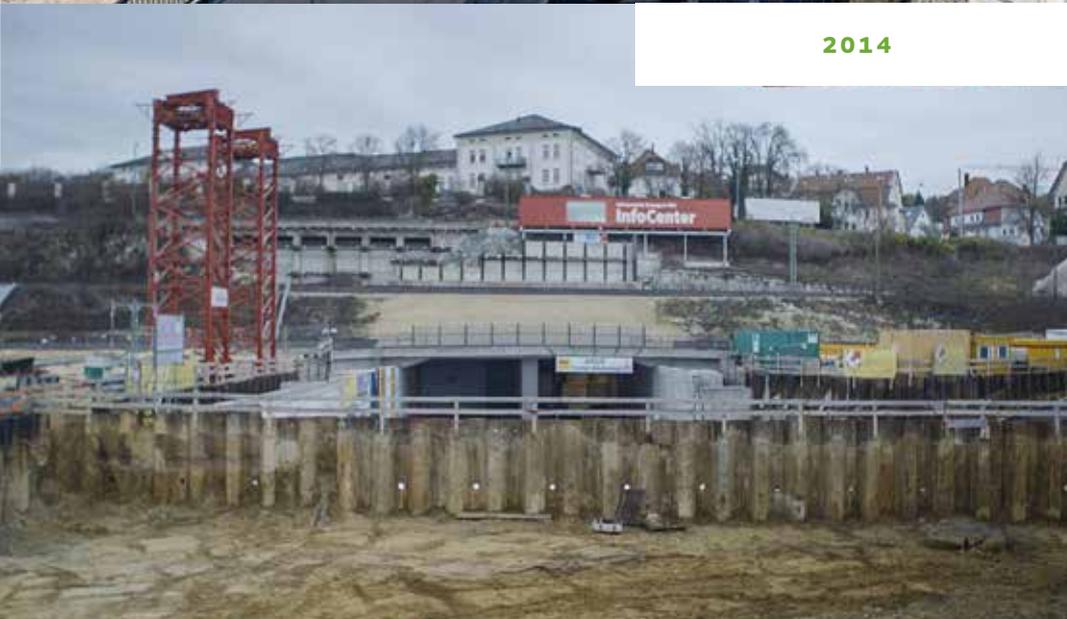
Kurz vor Ulm verlässt die Neubaustrecke ihre Bündelung mit der Autobahn und taucht im Alabstiegstunnel ab in die Donaustadt. Mit 5.940 Metern Länge ist er der drittlängste Tunnel der Strecke.

2014





2021



2014

### Portal Albstadt-Tübingen

In Ulm fädelt sich die Neubaustrecke aus dem Tiefgeschoss in den neuen Bahnhof hinein. Für den Anschluss der Strecke ans Bestandsnetz musste der Bahnhof in weiten Teilen neu geordnet werden. Die Fahrzeiten nach Stuttgart verkürzen sich zunächst um 15 Minuten – und mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 um rund 30 Minuten.

---

## THEMA

---

# Im Eiltempo über die Alb

---

**Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm beginnt für die Regionen entlang der Strecke ein neues Zeitalter der Mobilität. Prophezeit wird einerseits ein spürbarer Impuls für gute wirtschaftliche Entwicklung. Andererseits profitieren Millionen von Bahnreisende.**

Wer kennt ihn nicht, jenen Zungenbrecher, der wohl zu den populärsten seiner Art gehört: In Ulm, um Ulm und um Ulm herum. Wie alt die vertrackte Redewendung schon ist, kann niemand so genau sagen. Fest steht aber: Die Rubrik „um Ulm herum“ bekommt mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke deutlichen Zuwachs, was nicht zuletzt auch die Ulmer Touristiker freuen dürfte, die sich den Zungenbrecher gerne zu Nutze machen, um die Vorzüge der Donaustadt und ihres erweiterten Umlands zu rühmen.

Zum Kreis der Werbebotschafter zählt sich gewissermaßen auch Ulms Oberbürgermeister Gunter Czisch, der das Thema „zukunftsweisende Stadtentwicklung“ zur Chefsache gemacht und dabei eine klare Linie vorgegeben hat: Die Menschen sollen dort wohnen können, wo sie sich am wohlsten fühlen. Der Schlüssel dazu, so betont er, sei eine gut ausgebaute und leistungsstarke Infrastruktur. In diesem Sinne sei die Neubaustrecke ein echter Glücksfall für die ganze Region, so Czisch. „Eine solche dynamische Entwicklung wie jetzt hat die Region Ulm schon sehr lange nicht mehr erlebt“, betont der Ulmer OB im Interview (siehe Seite 44).

So hat die Stadt schon vor Jahren einen „Masterplan Citybahnhof Ulm“ mit einer städtebaulichen Neukonzeption für das gesamte Bahnhofsumfeld und neue Stadtquartiere entwickelt. Dies alles geschah im Sog des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Zwölf Tunnel und 37 Brücken sind auf dem 60 Kilometer langen Abschnitt zwischen Wendlingen und Ulm in den vergangenen neun Jahren gebaut worden, darunter so außergewöhnliche Bauwerke wie die Filstalbrücke, wie der Albabstiegstunnel hinunter zum Ulmer Hauptbahnhof oder der knapp neun Kilometer lange Bofslertunnel. Nicht zu vergessen den neuen Bahnhalt in Merklingen, der nachträglich geplant und in kürzester Zeit fertiggestellt wurde.

Zu den Profiteuren dieser neuen Anbindung an den Schienenverkehr zählt dabei nicht nur die Gemeinde Merklingen mit ihren knapp 1.900 Einwohnern selbst, sondern die gesamte Region rund um die Laichinger Alb. Von einem „spürbaren Impuls für eine gute wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region“, sprach bei der Einweihung Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, der sich für den Bau der Station eingesetzt hatte. Der neue Regionalbahnhof erschließe eine ganze Region für den Schienenverkehr, so Hermann. So sorgt der Bahnhof Merklingen laut einer vom Land in Auftrag gegebenen Bewertung vor allem dank der enormen Fahrzeitverkürzungen für „erhebliche positive Impulse“ für die wirtschaftliche und demographische Entwicklung. Zwölf Minuten bis Ulm, 20 Minuten bis zum Stuttgarter Flughafen und zur Landesmesse, 30 Minuten bis nach Stuttgart. „Ich bin sicher“, erklärte





Der Präsident der IHK Ulm, Jan Stefan Roell, sieht in der Donaustadt die Veränderungen im Sog des Bahnprojekts, wie hier vor dem Ulmer Bahnhof, mit großer Freude.

Verkehrsminister Winfried Hermann, „dass das für die gesamte Region einen richtigen Entwicklungsschub bringen wird.“

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

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

„Die Neubaustrecke wird ein zentraler Baustein der Mobilitätswende im Südwesten sein und der Auftakt zu vielen großartigen Verbesserungen im Schienenverkehr in Baden-Württemberg, die dank Stuttgart 21 möglich werden“, betont auch der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, Berthold Huber. Zwischen Stuttgart und Ulm sei die Bahn künftig schneller als das Auto. Dies sei gut für das Klima, gut fürs Land und gut für Menschen, die möglichst rasch von A nach B wollen.

Bisher werden die Zugreisenden auf der kurvigen Filstalstrecke und am Albaufstieg über die Geislinger Steige teilweise auf Tempo 60 ausgebremst, auf der neuen Hochgeschwindigkeitstrasse geht es künftig fast durchgehend mit 250 km/h über die Schwäbische Alb. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke

am 11. Dezember wird die Fahrt zwischen den beiden Zentren Stuttgart und Ulm bereits rund 15 Minuten kürzer sein als bisher. Vom Jahr 2025 an, wenn dann auch der neue Stuttgarter Bahnknoten den Betrieb aufnimmt, halbieren sich dann die Fahrzeiten im Vergleich zur alten Trasse auf rund eine halbe Stunde.

Freuen dürfte diese enorme Beschleunigung insbesondere die vielen täglichen Berufspendler, die künftig auf der Neubaustrecke eine autofreie Alternative haben, um schnell zu ihren Arbeitsplätzen in Stuttgart oder Ulm zu kommen. Eine davon ist Maïke Weiß, Unternehmensberaterin aus Stuttgart, die bisher regelmäßig zwischen Stuttgart und Ulm pendelte und dabei verschiedene Zugtypen von ICE bis Regionalbahn genutzt hat.

„Ich freue mich unheimlich auf die Neubaustrecke, denn für mich wird sich die Fahrzeit deutlich verkürzen. Ich bin mindestens dreimal im Monat auf dem Streckenabschnitt von Ulm nach Stuttgart unterwegs, in manchen Monaten aber auch zehn Mal – zusammen mit den Rückfahrten also bis zu 20 Mal“, sagt die Stuttgarterin. Als besondere Zugabe kann sie auf der Fahrt entlang der viel befahrenen Autobahn A8 künftig dann wohl nicht selten an langen Staus vorbeibrausen. Und so mancher staugeplagte Autofahrer wird im Gegenzug während des eigenen Stillstands ins Grübeln kommen und sich fragen, ob er noch im richtigen Verkehrsmittel sitzt. Die vielzitierte Mobilitätswende lässt grüßen.

**Z**umindest auf der Schiene, so viel steht fest, rücken Stuttgart, Ulm und andere Regionen jetzt dank der Neubaustrecke ein gehöriges Stück zusammen, weshalb der Grünen-Politiker und baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann auch gerne vom „schnellsten Nahverkehrszug im Land“ spricht. Um das angestrebte Ziel einer Verdoppelung des Öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2030 zu erreichen, brauche es zwingend einen Ausbau der Infrastruktur und schnelle Verbindungen, so Hermann, der als ausgewiesener Experte für den Schienenverkehr gilt. Die Neubaustrecke sei dabei von zentraler Bedeutung und ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende im Südwesten. Letztlich würden Millionen Menschen von den schnelleren Anbindungen profitieren: in Ulm, um Ulm und um Ulm herum.



#### VORDENKER

#### Professor Gerhard Heimerl

„Die Neubaustrecke ist die Fortführung meiner Idee, die Schnellfahrtrasse mit der vorhandenen Autobahn zu bündeln. Damit werden die Eingriffe in das Landschaftsbild deutlich minimiert und die Infrastruktur wird an einem Ort gebündelt.“

---

## INTERVIEW

---

# „Fahrt ins neue Jahrhundert“

---

**Mit Ulms Oberbürgermeister Gunter Czisch und seinem Vorgänger Ivo Gönner freuen sich zwei engagierte Befürworter des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm auf den großen Tag: die Inbetriebnahme der Neubaustrecke. Ulm habe viel getan und werde noch viel tun, damit die Vorteile des Jahrhundertprojekts voll zum Tragen kommen, betonen beide.**

**Herr Gönner, Sie haben im September 2012 in der zweiten Ausgabe des Projektmagazins „Bezug“ in einem Doppelinterview mit der ehemaligen Landesverkehrsministerin Tanja Gönner versprochen, bei der Premierenfahrt auf der Neubaustrecke neben ihr zu sitzen und über alte Zeiten zu plaudern. Bleibt es dabei?**

**Ivo Gönner:** Also wenn zwei Plätze für uns reserviert werden, dann jederzeit sehr gerne. Seither sind zehn Jahre vergangen, es ist viel passiert und die Freude ist umso größer, dass es endlich einen Grund zum Feiern gibt.

**In besagtem Interview hatten Sie auch von einer „neuen Entwicklungschance für die nächsten hundert Jahre“ gesprochen – sehen Sie das auch noch heute so?**

**Ivo Gönner:** Absolut. Aus Ulmer Sicht ist das Projekt in seiner Bedeutung vergleichbar mit dem einstigen Anschluss der Stadt an das Eisenbahnnetz. Als im Juni 1850 der erste Zug auf der neuen Filsbahn von Stuttgart über Untertürkheim, Plochingen und Göppingen bis Ulm gefahren ist, hat hier ein neues Zeitalter begonnen. Damals nahmen Württemberg im Allgemeinen und der Raum Ulm im Besonderen durch die Bahn wirtschaftlich einen unglaublichen Aufschwung. Eine solche Aufbruchsstimmung hat auch die neue ICE-Strecke von Stuttgart nach Ulm erzeugt. Möglich gemacht haben das in beiden Fällen herausragende Ingenieursleistungen. Der Bau der Geislinger Steige, der ersten Überquerung eines Mittelgebirges in Europa auf diese Art, war eine Meisterleistung. Und auch für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm haben die Ingenieure ein Glanzstück voller technischer Raffinessen vollbracht.

**Die Neubaustrecke hat in Ulm schon lange vor Ankunft des ersten Zugs einiges in Gang gesetzt, Herr Czisch. Stichwort Stadtentwicklung. Hat sich das Leben in Ulm dadurch spürbar verändert?**

**Gunter Czisch:** Dazu kann ich Ihnen eine kurze Geschichte erzählen: Ich bin vor einiger Zeit vom Geschäftsführer einer bundesweit agierenden Firma angerufen worden. Er hat mir voller Freude mitgeteilt, dass er mit seinem Unternehmen in unsere Sedelhöfe ziehen wird. Ausschlaggebend dafür waren die Nähe zum Bahnhof und damit der Neubaustrecke, die gute Erreichbarkeit der beiden Flughäfen und das hervorragende Standortranking der Stadt, das für die Suche nach Fachkräften wichtig ist. Außerdem, so hat er gesagt, gefalle es ihm in Ulm. Das höre ich als Oberbürgermeister der Stadt natürlich gerne, denn dafür haben wir in den vergangenen Jahren unglaublich viel investiert und bewegt.

**Sie sprechen vom Masterplan Citybahnhof Ulm, den die Stadt entwickelt hat. Wie ist der Stand der Umsetzung?**

**Gunter Czisch:** Zunächst einmal hat allein die Stadt rund um den Bahnhof 130 Millionen Euro investiert. Hinzu kam darüber hinaus das neue Stadtquartier Sedelhöfe,



Zwei Männer, eine Überzeugung, wenn es um das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm geht: Gunter Czisch und Ivo Gönner (rechts), der amtierende und der frühere Rathauschef von Ulm.



das mit einem vielfältigen Angebot aus Einkaufen, Wohnen und Arbeiten die Ulmer Innenstadt massiv aufwertet. Gleichzeitig haben wir eine neue innerstädtische Straßenbahnlinie mit 20 Haltestellen quer durch die Stadt gebaut, die Linie 2, die sich seit der Inbetriebnahme Ende 2018 als spürbare Mobilitätsverbesserung für mehr als 20.000 Anwohner, Beschäftigte und Schüler bewährt hat. Der Gesamtetat für dieses Projekt beläuft sich auf weitere rund 270 Millionen Euro. Dazu kommt noch unsere neue Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, die viel mehr als nur eine einfache Tiefgarage mit fast 550 Parkplätzen ist. Und natürlich nicht zu vergessen das Dichterviertel, das Theaterviertel oder die Schillerrampe im direkten Umfeld, die in der Folge allesamt als Sanierungsgebiet ausgewiesen sind. Alleine im Dichterviertel könnten im Zuge der Stadtreparatur, wie ich es nenne, 500 neue Wohnungen entstehen. Und der zentrale Impuls für diese ganze Stadtentwicklung ist zweifellos die Neubaustrecke gewesen. Sie war und ist eine Initialzündung für uns, die unser Denken beflügelt hat.

#### **Also ein echter Glücksfall für Ulm?**

**Gunter Czisch:** Ein Glücksfall für eine ganze Region. Eine solche dynamische Entwicklung wie jetzt hat die Region Ulm schon sehr lange nicht mehr erlebt. Entlang der großen Verkehrsachsen entfaltet sich immer Prosperität, diese Erkenntnis ist ja nicht neu. Das ist bei der Neubaustrecke nicht anders. Als klar war, dass die Trasse nach Ulm kommen wird, hat das eine ganze Reihe von Entwicklungen angeschoben und Investitionen ausgelöst. Dazu gehört beispielsweise auch die Regio-S-Bahn Donau-Iller, mit der das weitere Umland besser an den Ulmer Hauptbahnhof und damit auch an die Neubaustrecke angebunden werden soll.

#### **Spricht da jetzt der Vorsitzende des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller, der Sie ja auch sind, Herr Czisch?**

**Gunter Czisch:** Man tut, was man kann (lacht). Aber im Ernst: Wenn der Citybahnhof mit seinen Anbindungen künftig in größerem Umfang Autoverkehr produziert, weil die Menschen aus Laupheim, Erbach, Memmingen, Illertissen oder Günzburg nach Ulm fahren, um von hier aus mit dem Zug zum Flughafen, der Landesmesse oder nach Stuttgart zu fahren, wäre das höchst kontraproduktiv. Es reicht nicht, eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Metropolen zu schaffen. Wir müssen auch überlegen, wie die Fahrt weitergeht. Daher haben wir begonnen, Mobilität und Stadtentwicklung ganz neu zu denken für Ulm und die gesamte Region. Was wir brauchen, ist eine vernetzte Mobilität. Den Anfang hat die Elektrifizierung der Südbahn gemacht, mit der Regio-S-Bahn schließen wir nun weitere Lücken in das Umland. Einige Strecken sind bereits in Betrieb, weitere werden noch folgen. Am Ende wird dann kaum einer mehr mit dem Auto nach Ulm fahren müssen. Stattdessen können die Menschen bequem in die Bahn einsteigen, zum Ulmer Hauptbahnhof fahren und dort in den Hochgeschwindigkeitszug umsteigen. Die Region profitiert in ungeheurem Maße vom Projekt Stuttgart-Ulm.

#### **Offenbar haben sich das auch viele Menschen hier klargemacht – jedenfalls war die Unterstützung hier von Beginn an sehr hoch. Oder hatten Sie zu Ihrer Zeit auch mit Widerstand zu tun, Herr Gönner?**

**Ivo Gönner:** Grundsätzlich ist es ja immer leichter, gegen etwas zu sein. Um für Unterstützung zu werben, braucht man klare und nachvollziehbare Argumente. Eine Art Gamechanger war aus heutiger Sicht der Vorschlag von Professor Ernst Krittian, dem damaligen Chefplaner der Bahn. Er hatte eine Variante ins Spiel gebracht, bei

der die schnellen Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof gar nicht angefahren hätten. In Cannstatt sollte stattdessen eine ICE-Station entstehen. Von dort wären die Züge durchs Filstal gefahren, hätten die Geislinger Steige umfahren und auch um Ulm einen Bogen gemacht, ehe sie auf die Trasse bei Günzburg eingeschwenkt wären, um von dort weiter nach München zu fahren. Das war gewissermaßen der Weckruf für uns. Wir haben dann sehr dafür gekämpft, nicht abgehängt zu werden, und haben dabei eine breite Unterstützung erfahren. Zum Glück und dank Professor Gerhard Heimerl und seiner Trasse entlang der Autobahn ist es dann anders gekommen.

**Gunter Czisch:** Ivo Gönner war dabei immer der erste Vorkämpfer, der voranmarschiert ist und getrommelt hat. Sein großes Engagement in vielen Bereichen ist ja auch mit einigen Auszeichnungen gewürdigt worden, vom Landesverdienstorden bis zum Ehrensator der Universität Ulm. Und es war ein außerordentliches Vergnügen für mich, ihm die Ehrenbürger-Urkunde der Stadt zu überreichen.

**Ivo Gönner:** Wenn es sich für etwas gelohnt hat, die Ärmel hochzukrempeln, dann für die Anbindung von Ulm an die Neubaustrecke. Das ist eine Jahrhundertchance, die man so nicht oft bekommt. Wichtig ist, das Beste daraus zu machen. Daher sehen wir in der Eröffnung der Neubaustrecke auch nicht das Ende der Bemühungen, sondern nur einen wichtigen Meilenstein. Anschließend muss es weitergehen mit dem Ausbau der Mobilität und der Optimierung. Die Menschen kommen aus allen Richtungen mit allen Verkehrsmitteln an und müssen weiterverteilt werden. Daher war es uns auch immer wichtig, dass die Strecke weitergeführt wird von Neu-Ulm nach Augsburg.

**Die Volksabstimmung ist längst gewonnen, Herr Gönner, Sie müssen niemanden mehr überzeugen.**

**Ivo Gönner:** Mit fast 70 Prozent Befürwortern war die Zustimmung hier in der Region tatsächlich sehr hoch, ein Selbstläufer war es aber nicht. Ich kann mich noch gut erinnern, wie wir uns Sprüche ausgedacht und mit unseren Porträts auf Plakate gedruckt haben. „Weiterbauen statt weiterstreiten“ und solche Slogans.

**Gunter Czisch:** Der damalige S21-Sprecher Udo Andriof hatte bei einem Besuch in Ulm gefragt, welche Werbeagentur uns betreut. Wir

hatten aber gar keine, stattdessen haben wir uns zusammengesetzt und selber überlegt. Ivo Gönner hat die Sprüche dann in kleinerer Runde verbreitet und auch ausprobiert, wie sie draußen bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommen. Er war mit seiner Überzeugungskraft zweifellos die Gallionsfigur der Bewegung. Es war eine schöne gemeinsame Zeit, an die ich mich gerne erinnere.

**An die Baustellen in der Stadt haben Sie vermutlich nicht die besten Erinnerungen?**

**Gunter Czisch:** Wir haben herausfordernde Zeiten hinter uns, wie man so sagt. Aber wo gehobelt wird, da fallen eben Späne. Hervorheben möchte ich dabei aber die herausragende Zusammenarbeit mit der Bahn, namentlich mit Projektleiter Stefan Kielbassa und seinem Team. Wir haben ja als Stadt über das Baustellenareal am Tunnelportal eine Straßenbahnbrücke gebaut und es waren permanente Abstimmungen notwendig. Da ging es teilweise um Millimeterarbeit, und das unter großem Zeitdruck. Dennoch hat alles wunderbar funktioniert, sowohl in der Abstimmung als auch in der Umsetzung. Alles ist wie versprochen geliefert worden. Und auch das Informationsmanagement entlang der Strecke ist engagiert betrieben worden, die Menschen haben sich immer sehr gut informiert und mit ihren Anliegen ernst genommen gefühlt.

1999

## CHRONOLOGIE

**Erster Planfeststellungsbeschluss**

an der Neubaustrecke. Damit hat die Bahn Baurecht für einen ersten Abschnitt der neuen Trasse.





#### **Noch jemand, der ein Lob verdient hat?**

**Gunter Czisch:** Wir vergeben zwar keine Haltungsnoten, aber imponiert hat mir der absolut professionelle Umgang des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann mit dem Projekt, das er zuvor oft kritisiert hatte. Die Grünen waren immerhin erklärte Projektgegner und sind angetreten, Stuttgart 21 zu verhindern. Nach der Volksabstimmung war für ihn aber klar, dass nun gebaut wird, und zwar so gut wie möglich. Das nenne ich eine klare und vorbildliche Haltung. Genau das macht gute und nachvollziehbare Politik aus.

**Nicht zu vergessen der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann, ein weiterer Politiker aus dem Lager der einst grünen Projektgegner, der sich für den Bahnhalt Merklingen engagiert hat, von dem nun eine ganze Region auf der Schwäbischen Alb profitiert.**

**Gunter Czisch:** Der Bahnhalt in Merklingen ist in der Tat ein großer Gewinn und wir haben ihn von Beginn an

entsprechend unterstützt. Einerseits macht diese Anbindung die Region um Merklingen interessant für die Ansiedelung neuer Arbeitsplätze. Gleichzeitig profitiert davon aber auch der Standort Ulm. Wir wollen, dass die Menschen dort wohnen, wo sie sich am wohlsten fühlen. Der Schlüssel dazu ist eine gut ausgebaute und leistungsstarke Infrastruktur. Dank dieser Anbindung können Menschen bequem auf der Schwäbischen Alb wohnen und in Ulm arbeiten – oder umgekehrt. Sie können am Samstag nach Ulm auf den Markt fahren oder in umgekehrter Richtung auf die Alb zum Wandern.

**Ivo Gönner:** Mobilität ist mehr denn je ein Grundbedürfnis einer modernen Gesellschaft. Für ein Verkehrsprojekt in dieser Dimension braucht man letztlich einen langen Atem und man hält nur durch, wenn die Grundkonzeption durchdacht und stimmig ist. In diesem Fall trifft das auf durchaus eindrucksvolle Weise zu. Es gibt viele regionale Bezüge und Vorteile, wie etwa der neue Halt in Merklingen. Gleichzeitig ist die Strecke auch Teil einer wichtigen europäischen Magistrale, hat also auch eine internationale Dimension.

**Gunter Czisch:** Wobei vielleicht anzumerken wäre, dass wir wichtige Infrastrukturprojekte in Zukunft deutlich schneller umsetzen sollten als das bisher der Fall ist. Großprojekte dauern in Deutschland einfach zu lange. Wenn wir eine Regio-S-Bahn entwickeln, darf das nicht über 15 Jahre dauern. Gleiches gilt für Stromtrassen oder Windräder, die wir auch dringend brauchen. Wenn wir immer so lange diskutieren wie bei Stuttgart 21, überholt sich die Geschäftsgrundlage irgendwann. Wir müssen die Verbotskultur hinter uns lassen und Entscheidungen zügig treffen. Wir leben in einem ständigen Wettbewerb zwischen Städten und Regionen. Auf der Gewinnerseite kann man nur stehen, wenn die Infrastruktur stimmt. Ich würde mir wirklich wünschen, dass wir da an Tempo zulegen.

#### **Ansonsten sind Sie wunschlos glücklich?**

**Gunter Czisch:** Das ist man als Oberbürgermeister einer dynamischen Stadt nie. Es ist kein Geheimnis, dass wir gerne eine neue Bahnhofshalle hätten, die zeitgemäß ist und deren Kapazität den künftigen Anforderungen entspricht. Das gilt zudem auch für die angeschlossene Unterführung vom Westen in Richtung Innenstadt. Die Neubaustrecke und auch die Regio-S-Bahn werden für ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen sorgen, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten werden die Fahrgastzahlen massiv steigen. Die alte Infrastruktur kommt aber jetzt schon mitunter an ihre Grenzen, und der Druck wird immer mehr zunehmen. Nach einigen Diskussionen und Verhandlungen wird die Bahn die alte Halle in den nächsten Jahren sanieren und modernisieren. Das entspricht zwar nicht unserem Wunsch,

ist aber immerhin ein erster Schritt. Diese Maßnahme kann aus unserer Sicht aber nur eine Zwischenstufe sein. Wir sind nicht undankbar, aber ambitioniert.

**Ivo Gönner:** Wer morgens oder abends zu Hochzeiten durch die Unterführung läuft, dem wird die Notwendigkeit einer neuen Lösung schnell selber klar. Da gibt es oft kaum noch ein Durchkommen und die Barrierefreiheit ist auch nicht optimal gelöst. Mitunter werden nicht nur Koffer die Treppen hochgeschleppt. In diesem Bereich gibt es auf jeden Fall noch Handlungsbedarf. Zumal, wenn im Sog des 9-Euro-Tickets die Fahrgastzahlen konstant hoch bleiben und der propagierte Umstieg auf den Nahverkehr zunehmend vollzogen wird.

**Gunter Czisch:** Das 9-Euro-Ticket war sicher ein gutes Angebot, hat aber aus meiner Sicht ein Dilemma klar aufgezeigt: Die Infrastruktur muss leisten können, was die Angebote versprechen. Wer dreimal in einem völlig überfüllten Zug steht, der steigt künftig ziemlich sicher wieder in sein Auto ein. Und das ist das Gegenteil von dem, was wir wollen. Wenn wir eine bequeme Alternative aufzeigen wollen, dann muss sie auch bequem sein. Und wenn wir die Fahrgastzahlen verdoppeln wollen, brauchen wir dafür entsprechende Kapazitäten. Dabei geht es insbesondere um die Berufspendler, nicht um die Gelegenheitsfahrer. Nur wenn die Kapazitäten ausreichend sind, ist ein Angebot letztlich auch dauerhaft attraktiv und wird genutzt. Dabei darf die öffentliche Hand aber nicht überfordert werden.

Freibier für alle geht einfach nicht, irgendjemand muss immer die Rechnung bezahlen.

**In diesem Jahr gab und gibt es in Ulm allerdings einigen Anlass für das besagte Freibier – und dazu noch reichlich Schampus.**

**Gunter Czisch:** Hinter uns liegt ein echtes Feiertag, das stimmt. Und damit meine ich nicht nur Fischerstechen, Donaufest und Schwörmontag. Wir haben dazu noch die neue Bahnhofstiefgarage eröffnet und Anfang Oktober mit einem großen Fest unseren Bahnhofsvorplatz. Am 9. Dezember steht mit dem Festakt zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke natürlich der absolute Höhepunkt der Feierlichkeiten an. Darauf haben sehr viele Menschen jahrzehntelang hingearbeitet. Dieser Tag wird als ein ganz besonderer in die Geschichte der Stadt eingehen und wir haben neben einem Festakt am Bahnhof auch noch ein Bürgerfest auf dem Bahnhofsvorplatz geplant. Es werden viele Ehrengäste geladen sein, Stargast an diesem Tag ist aber selbstverständlich der Zug ...

**...in dem auch Sie sitzen werden, Herr Gönner. Sind Sie der Kommunalpolitik und dem Projekt eigentlich immer noch aktiv verbunden?**

**Ivo Gönner:** Ich halte mich so gut es geht im Hintergrund und sehe mich eher als stillen Beobachter und passiven Begleiter. Bei den Durchschlagfeiern und anderen festlichen Anlässen war ich natürlich immer dabei. Nun freue ich mich aber saumäßig auf die Premierenfahrt, das kann ich nicht verleugnen. Es wird ein unglaubliches Gefühl sein, in ein neues Jahrhundert zu fahren.

# 475

METER

## Höhenunterschied

bewältigt die NBS auf ihrem Weg zwischen Wendlingen am Neckar (271 Meter über Normalnull) und dem höchsten Streckenpunkt kurz hinter dem Steinbühl tunnel bei Hohenstadt mit 746 Metern über Normalnull. Zum Vergleich: der Eiffelturm in Paris ist 330 Meter hoch.

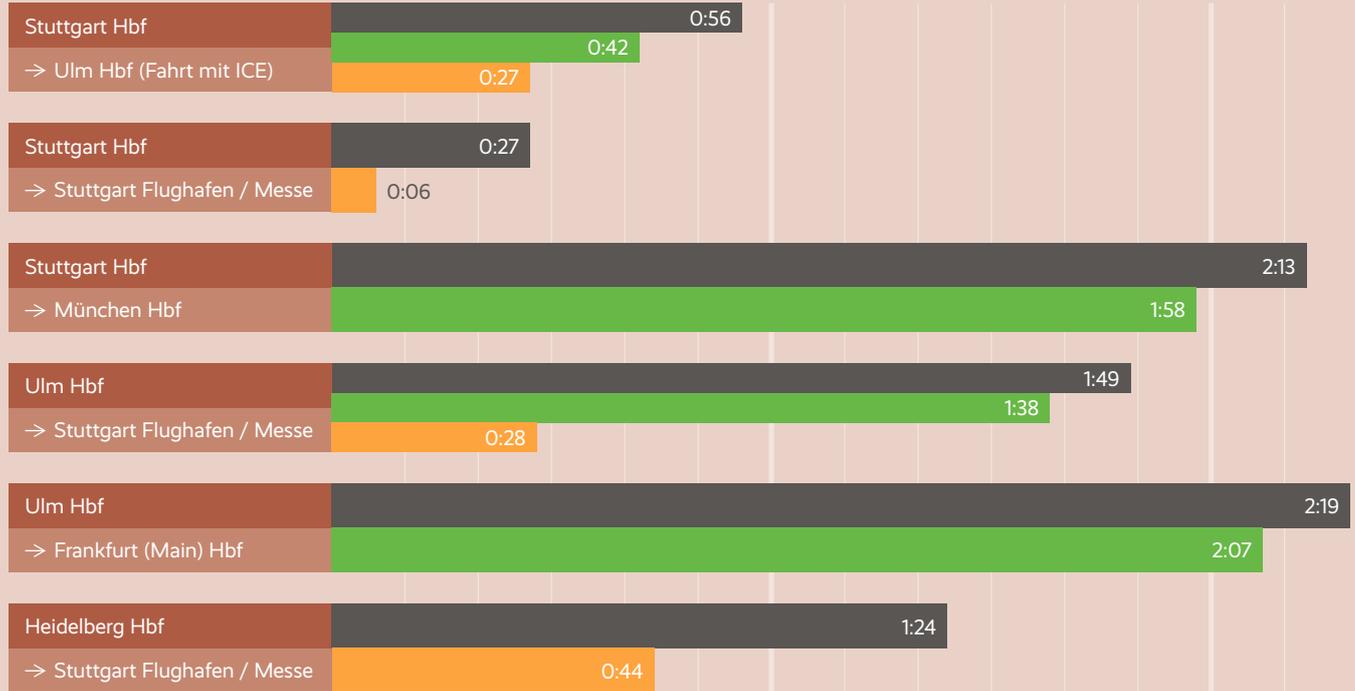


Neu gestellte Weichen in Ulm: Das Trogbauwerk in der Bildmitte führt geradewegs vom Gleisfeld des Ulmer Hauptbahnhofs hinauf zur Schwäbischen Alb.

## VORTEILE FÜR REISENDE

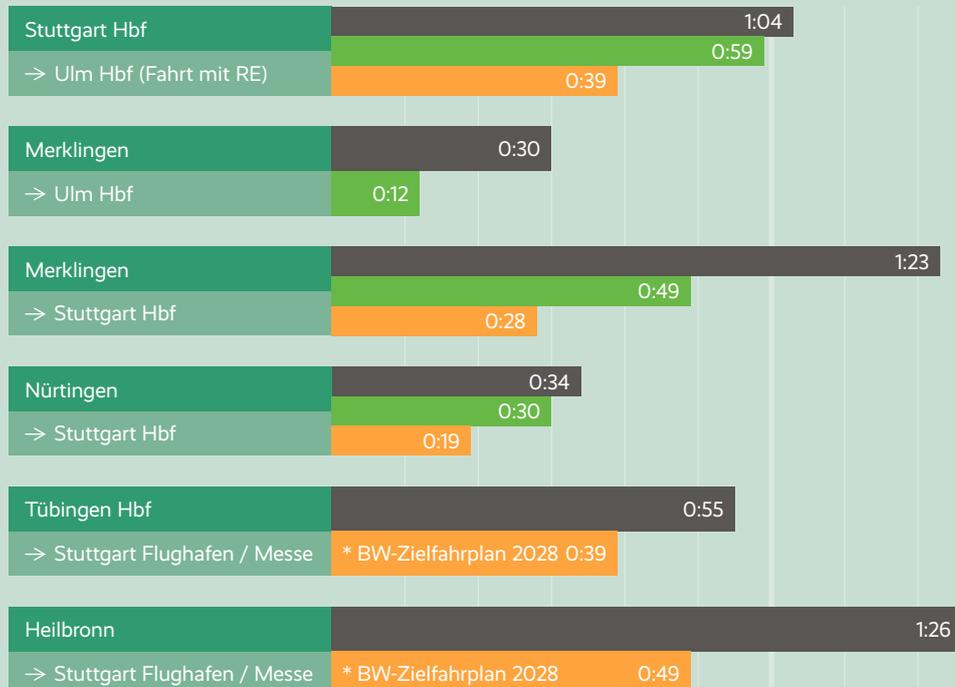
### Im Fernverkehr:

bisher
  ab 11.12.2022
  mit Inbetriebnahme S21



### Im Regionalverkehr:

bisher
  ab 11.12.2022
  mit Inbetriebnahme S21





◀ **Feste Fahrbahn**

**Filstalbrücke** ▼



◀ **Boßlertunnel**



◀ **Bei Aichelberg**

**Steinbühlertunnel ▶**



**Schweißarbeiten ▼**



**▶ Albvorlandtunnel**

**◀ Bahnhof Merklingen**

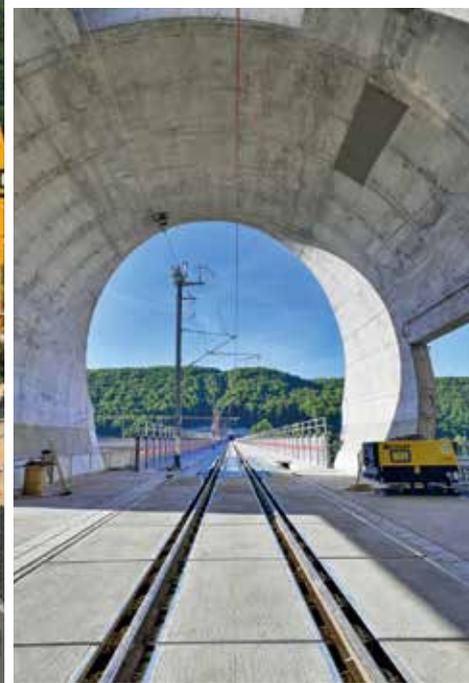


◀ Am Aichelberg

▼ Am Ulmer Hauptbahnhof



◀ Kirchheim/Teck



◀ Vor der Filstalbrücke

---

**ESSAY**


---

# Eine Wette auf die Zukunft

---

**Mehr als dreißig Jahre hat es gedauert, bis aus einer klugen Idee eine moderne Neubaustrecke wurde, von der nicht nur das Klima profitiert. Es könnte schneller gehen mit dem Fortschritt, wenn wir mutiger wären – und zuversichtlicher.**

Als Jules Verne seinem wohl wichtigsten Buch die Freiheit schenkte, erfuhr die Welt von einer kühnen Idee und von der Wette zweier Männer. Ein gewisser Phileas Fogg stellte sein halbes Vermögen dafür in Aussicht, dass eine Reise um die Erde ungeachtet aller Unbilden in nur 80 Tagen zu schaffen sei. Jules Verne machte sich mit diesem Buch unsterblich, wobei der Autor sein Werk in der tiefen Überzeugung schrieb, dass das Glück letztlich dem Wagemutigen hilft und sich also Berge versetzen lassen, wenn man nur daran glaubt.

Heute braucht es für die Umrundung der Erde längst keine 80 Tage mehr, und auch sonst hat sich manches verändert, geblieben aber ist die Notwendigkeit einer starken Überzeugung, wenn es darum geht, aus den üblichen Denkmustern auszusteigen, um im Sinne der Gesellschaft etwas zu bewegen. Doch leider gibt es in Zeiten schwindender Zuversicht bisweilen mehr Zauderer als Macher. „Das geht doch nicht“, ist ein oft zu hörender Satz, der über die Jahrzehnte nichts von seiner lähmenden Wirkung eingebüßt hat.

Wie sind wir jetzt gleich ins Plaudern gekommen? Ach ja: diese Wette! Wie bei Jules Verne saßen einst zwei Männer zusammen, von denen der eine an einen großen Wurf glaubte, der andere hingegen nicht. Es begab sich am 4. November anno 2010, als die Neubaustrecke Thema in der Schlichtung war. Damals plauderten zwei muntere Herren über ein Verkehrsprojekt. Bernhard Bauer hieß der eine, seinerzeit Ministerialdirektor im Umwelt- und Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg. Der andere war Peter Conradi, ein Mann, der gerne Fliege trug, von 1972 bis 1998 für die SPD im Bundestag Sitz und Stimme hatte und auch als Präsident der Bundesarchitektenkammer aufhorchen ließ.

Als Gegner des Infrastruktur- und Städtebauprojekts Stuttgart 21 war der Stuttgarter bei der öffentlichen Schlichtung im Oktober 2010 auf seine alten Tage noch einmal buchstäblich ins Scheinwerferlicht getreten. Conradi, der Zweifelnde, und Bauer, der Zuversichtliche, diskutierten ebenso fair wie leidenschaftlich über die geplante Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm. Conradi spitzte für die Projektgegner zu und erklärte als einer ihrer Sprecher, dass das Ding niemals im Leben wie geplant verwirklicht wird. Bauer hielt dagegen. So kam es spontan zu einer Wette, die sogleich, wie unter Ehrenmännern üblich, schriftlich formuliert wurde. Es ging um sechs Flaschen „sehr guten Rotweins“.

Der besagte Rotwein reifte zunächst in den Kellern der Weggefährten vor sich hin, doch wenig später rückten im Sommer 2012 tatsächlich die Bagger auf der Schwäbischen Alb an, denen schon bald die erste Tunnelbohrmaschine folgte. Der aufrechte Genosse Peter Conradi



hatte die Wette zum Bahnprojekt verloren, und so schickte er am 30. November 2015 besagte sechs Flaschen, um seine Wettschulden zu begleichen. „Sehr geehrter Herr Bauer“, so vermerkte der aufrechte Streiter und faire Verlierer, „ich gratuliere: Sie haben unsere Wette vom 4. November 2010 gewonnen – die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird gebaut.“

**L**ange her ist das. Und noch länger hatte es gedauert, bis in der Vorgeschichte der Wette die Dinge ihren Lauf nahmen. Stuttgart, zerschnitten von Schienen mit seinem in die Jahre gekommenen Kopfbahnhof, galt in den 1980er Jahren als Nadelöhr für eine schnelle West-Ost-Magistrale Paris–Bratislava. Gegen die zwischenzeitlich von der Bahn favorisierte Trassenführung am Stuttgarter Stadtzentrum vorbei über Plochingen nach Günzburg regte sich Widerstand. Einer derer, die das für Humburg hielten, war der Verkehrswissenschaftler Professor Gerhard Heimerl. Eine neue Strecke, so befand er, werde besser über Stuttgart und Ulm nach München geführt, und zwar unterirdisch durch Stuttgart und dann landschaftschonend parallel zur Autobahn A8.

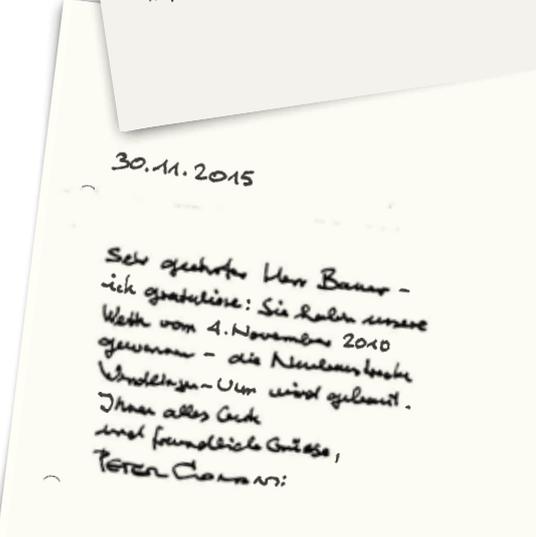
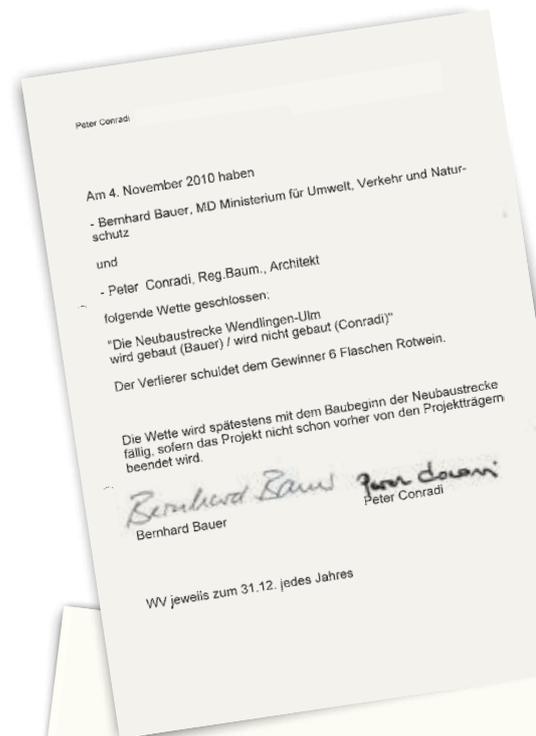
Dies war 1988, wenn man so will, die Geburtsstunde des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Sechs Jahre später lag eine Machbarkeitsstudie auf dem Tisch, drei weitere Jahre zogen ins Land, ehe 1997 der Architekt Christoph Ingenhoven den Realisierungswettbewerb für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof mit der markanten Lichtaugen-Optik gewann. Erst weitere zwölf Jahre später, im Jahr 2009, unterzeichneten die Projektpartner den nötigen Finanzierungsvertrag. 2012 war der offizielle Spatenstich für die Neubaustrecke. Und jetzt endlich, 34 Jahre nach Heimerls Intervention, startet der Zugbetrieb auf der Neubaustrecke.

Manches dauert eben länger in diesen Breitengraden. Das ist gewiss eines der Probleme dieses Landes. Lange Planungszeiten hemmen das Vorankommen. Der Trend zum Ausbremsen ist nicht gerade förderlich, wenn es um den Fortschritt geht oder um den Kampf gegen den sich zuspitzenden Klimawandel. Kaum wird irgendwo eine Windkraftanlage geplant, regt sich Widerstand und dann bemächtigt sich die Bürokratie des Prozesses. Das kann Jahre dauern. Nicht selten fehlt es am Mut, weil keiner Fehler machen möchte. Wer die Laterne trägt, heißt es, stolpert leichter, als wer ihr folgt.

Zum Glück haben beim Bau der Neubaustrecke einige Mutige die Laterne getragen, sonst könnte jetzt nicht der Betrieb auf der Neubaustrecke starten. Einer, der von Haus aus für Zukunft und Aufbruch steht, ist der Architekt des neuen Stuttgarter Bahnhofs, Christoph Ingenhoven. „Lasst uns mal wieder das 19. Jahrhundert bewundern“, hat er vor Jahren empfohlen, als über den neuen Bahnknoten in Stuttgart, der 2025 ans Netz geht, heftig gestritten wurde. „Der Daimler hat gesagt: wir bauen ein Auto“, fuhr Ingenhoven fort. Und dann habe man im Ländle ein Auto gebaut, obwohl die alten Pferdekutschen auch nicht schlecht waren und immer mehr Komfort bekamen. „Es geht nicht nur darum, ein paar Minuten im europäischen Zugverkehr einzusparen“, postulierte Ingenhoven. „Es geht auch darum, dass Stuttgart auf der Landkarte weiterhin als wichtiger Player wahrgenommen wird.“

So reden heute nur noch wenige. Fast alle Leitfiguren der Anfangsjahre sind von der politischen Bildfläche verschwunden. Der frühere Bahnchef Heinz Dürr, der einstige Verkehrsminister Matthias Wissmann, der ehemalige Ministerpräsident Erwin Teufel. Auch Manfred Rommel, der legendäre Oberbürgermeister der Landeshauptstadt, regiert schon lange nicht mehr im Rathaus und mit dem Ende seiner Ära fiel langsam aber sicher auch jener Schlag von Politikern aus der Zeit, die sich nicht schrecken ließen von Trillerpfeifen, sondern ihre Vision auch gegen lautstarke Protest verteidigten.

**D**abei sind die Argumente für das Neue ziemlich überzeugend, wenn man nicht gerade zu jenen gehört, die am Status quo kleben. Durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke wird es perspektivisch zu einer Verlagerung von Millionen von PKW-Kilometern pro Jahr von der Straße auf die Schiene kommen. Dies bedeutet eine Ersparnis von vielen Tonnen Autoabgasen. Nebenbei wird nicht nur Stuttgarts Rolle als Drehscheibe des transeuropäischen Schienenverkehrs aufgewertet, sondern auch dem Mobilitätsanspruch einer neuen Generation Rechnung getragen, bei der schnelle Zugverbindungen eine zentrale Rolle spielen. Es wird auch und gerade der Nahverkehr massiv aufgewertet und damit ein Anreiz geschaffen, noch mehr Individualmotorisierte zum Umsteigen auf Busse und Bahnen zu überzeugen, was im Übrigen ein überparteiliches Ziel ist.



Bereits in den achtziger Jahren wurde es innerhalb der Region Stuttgart als zunehmendes Problem erkannt, den wachsenden motorisierten Individualverkehr zu bewältigen. Man war sich darin einig, dass das Problem vorrangig durch die Bahn zu bewältigen sei. Dies war auch für die damalige Politik eine Triebfeder dafür, das Projekt ins Werk zu setzen, von dem nach Ansicht von Verkehrswissenschaftlern rund zwei Drittel der Bahnreisenden profitieren werden, die täglich in Regionalzügen durch Baden-Württemberg fahren.

Aber nicht nur die baden-württembergische Landeshauptstadt, sondern auch die Wirtschaft des Landes braucht solche Projekte. Wirtschaft hat immer auch mit Klima zu tun. Nicht von ungefähr hat Georg Fichtner, einst Chef der IHK Region Stuttgart, bereits 2013 zum Ausdruck gebracht: „Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg sind eng mit diesem Projekt verknüpft.“ Die Anrainer der Neubaustrecke werden nun davon profitieren. In Merklingen gibt es einen Bahnhof, der an die schnelle Schiene angebunden ist und von Ulm aus ist man ab jetzt deutlich schneller in Stuttgart – und in einigen Jahren in weniger als einer halben Stunde an der Messe und am Flughafen. Die Donaustadt und Stuttgart liegen künftig in S-Bahn-Distanz zueinander.

„Es geht um Entwicklungschancen für die nächsten hundert Jahre“, hat der frühere Ulmer Oberbürgermeister Ivo Gönner einmal gesagt und nebenbei an die einstige Debatte über die Krittian-Trasse aus den achtziger Jahren erinnert, benannt nach dem früheren Chefplaner der Bahn, Ernst Krittian. „Der Professor hatte eine Variante ins Spiel gebracht, bei der die schnellen Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof gar nicht angefahren hätten. In Cannstatt sollte stattdessen eine ICE-Station entstehen. Von dort wären die Züge durchs Filstal gerast, hätten die Geislinger Steige umfahren und auch um Ulm einen Bogen gemacht, ehe sie auf die Bestandsstrecke bei Günzburg eingeschwenkt wären, um von dort weiter nach München zu fahren. Das war die ursprüngliche Idee“, erinnerte sich Gönner. „Wir haben sehr dafür gekämpft, dass Ulm eingebunden wird. Dies ist dann ja auch mit der Trasse von Professor Gerhard Heimerl passiert, der die heutige Strecke entlang der Autobahn vorgeschlagen hat, die auch den riesigen Vorteil hat, dass sie den Stuttgarter Flughafen mitnimmt. Das war der absolute Gegenentwurf zu Krittian. Ich bin froh darum. Seitdem ist das alles rauf und runtergedelt worden und die Menschen in Baden-Württemberg wurden allesamt zu Verkehrsingenieuren.“

Baden-Württemberg steht für Mut und Innovation – und Baden-Württemberg, so zeigt sich an der Strecke Wendlingen–Ulm wie auch an Stuttgart 21, kann Großprojekte. Sie zu verwirklichen, bedeutet im Zweifel auch



Widerstand aushalten zu müssen. Die meisten neuen Bahnstrecken waren umstritten und bei den meisten davon hat der Bau länger als geplant gedauert. Nicht wenige waren am Ende auch teurer als ursprünglich veranschlagt. Zu nennen ist beispielsweise die Neubaustrecke Köln-Rhein-Main, die sechs Milliarden Euro kostete, und heute von Millionen Fahrgästen als Segen empfunden wird. Ähnlich verhält es sich mit der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, die am Ende 2,3 Milliarden Euro kostete und zur Folge hat, dass heute kaum noch jemand von Stuttgart mit dem Auto zum Frankfurter Flughafen fährt, weil der Zug erstens schneller und zweitens bequemer ist. Niemand stellt diese Projekte heute noch in Frage. erinnert sei auch an die Stuttgarter Messe, gegen die einst Tausende auf die Straße gingen. Die Stadt Leinfelden-Echterdingen hat Millionen für die Messeabwehr ausgegeben und bis zum Bundesverwaltungsgericht geklagt. Heute ist die Landesmesse auf den Fildern allseits akzeptiert, die meisten haben ihren Frieden mit der Ausstellungswelt gemacht und wenn man zu Besuch in der Stadt Leinfelden-Echterdingen ist, die gar nichts mehr gegen die Ausstellungshallen einzuwenden hat, sondern von ihnen profitiert, gibt's ein Schokolädle mit dem Logo: „Messestadt“.

Am Ende ist es so, dass nur der Überzeugte wirklich überzeugt. Dafür braucht es eine gute Grundlage in Form von Argumenten. Neue Schnellfahrstrecken liefern beispielsweise ziemlich gute Argumente, das eigene Auto stehen zu lassen und stattdessen öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. In Zukunft werden die einzelnen Verkehrsmittel noch weniger in Konkurrenz zueinander stehen, sondern sich ergänzen. Schon heute bevorzugen es viele Menschen in den Ballungsräumen, darunter viele Jüngere, einen Wagen nicht mehr selbst zu besitzen. Damit man aufs Auto verzichten kann, braucht es nicht zuletzt über größere Strecken gut ausgebaute Schienenwege. Einer dieser Wege ist jetzt fertig geworden.

So mancher hat daran nicht mehr geglaubt. Wenige Monate nachdem er seine Wettschulden beglichen hatte, verstarb Peter Conradi, ehemals Regierungsbaumeister und streitbarer Genosse. In seiner schriftlich fixierten Wette mit dem Ministerialdirektor Bauer hatte

er ganz in Verwaltungsmanier vermerkt, dass jeweils zum 31.12. eine Wiedervorlage erfolgen soll. Seitdem trinkt der Wettgefährte gedanklich zum Jahreswechsel jeweils ein Schlückle Roten auf den Genossen Conradi.

Bernhard Bauer, inzwischen pensionierter Ministerialdirektor, ist seiner inneren Überzeugung treu geblieben – und wirkt heute unvermindert engagiert als Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Den Genossen Conradi, so darf man annehmen, mag es droben im Himmel freuen, dass er nicht nur an Silvester unvergessen ist, drunten im Stuttgarter Kessel. Womöglich sieht er sogar auf die jetzt in Betrieb gehende Neubaustrecke mit ein wenig Milde im Blick. Wer will schon darauf wetten? Man weiß es nicht.



---

## THEMA

---

# Gesparte Lebenszeit

---

**„Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ – das klingt nach einer Verbindung, von der vor allem Menschen aus Baden-Württemberg profitieren. Tatsächlich profitieren Reisende aber weit über die Landesgrenzen hinaus. Eine kulinarische Zugreise.**

Wer bisher die gemächliche Fahrt im ICE über die Geislinger Steige gerne für ein ausgiebiges Mahl im Bordrestaurant genutzt hat, muss künftig wohl auf das Dessert verzichten: Drei von fünf ICE-Linien zwischen Stuttgart und München fahren von Dezember 2022 an über die neue Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm und sind dann rund 15 Minuten schneller unterwegs als vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke.

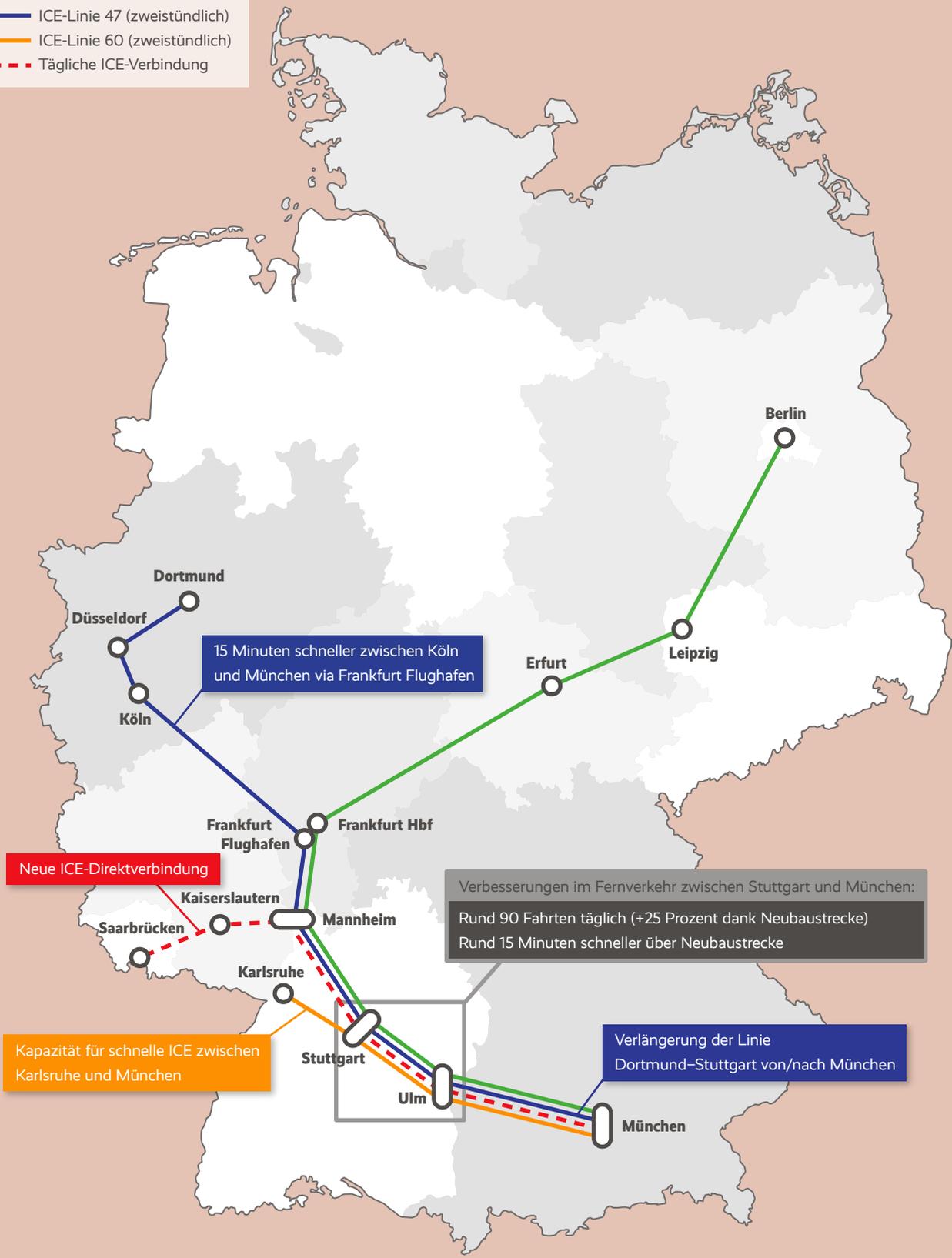
Wer passend zu 250 km/h Reisegeschwindigkeit lieber zur eiligen Brotzeit greifen möchte, sollte daher gut vorbereitet sein: Auf der Filstalbrücke sind nur sieben Sekunden für die Überfahrt eingeplant – da reicht die Zeit allenfalls für ein Radieschen. Nicht nur kulinarisch (Stuttgarter Brezel und Münchner Brezn) bringt die Neubaustrecke Orte näher zueinander. Neben Pendlern aus Ulm beispielsweise, die in der Landeshauptstadt Stuttgart arbeiten und hin und zurück täglich eine halbe Stunde Lebenszeit sparen, profitieren auch Reisende aus Gegenden, die man erst einmal nicht mit Orten wie Wendlingen oder Ulm verknüpft.

Lassen wir den Blick kurz schweifen ins bevölkerungsreichste Bundesland Nordrhein-Westfalen. Hier nutzt die Strecke all jenen „Kölschen Jecken“, die einmal aus größeren Gläsern trinken wollen – und freilich nicht nur ihnen. Via Frankfurt Flughafen kommen sie alle zwei Stunden im ICE eine Viertelstunde schneller nach München. Reisezeit: nur noch 4 Stunden und 22 Minuten.

Ebenfalls kaum mit Wendlingen, Ulm und dem Urwürttembergischen überhaupt verknüpft ist die Fächerstadt Karlsruhe. Auch Reisende zwischen Karlsruhe und München profitieren von der neuen Strecke auf der Schwäbischen Alb. Zweistündlich können Fahrgäste dank dieser direkt – und die bekannten 15 Minuten schneller zwischen Residenzstadt und bayerischer Landeshauptstadt unterwegs sein. Es lohnt freilich auch „fahrplanmäßig“ ein Blick ins Saarland. Wer künftig dem Lyonerring entfliehend zum Weißwurstfrühstück eilen will, tut das am besten mit dem um 8.27 Uhr Saarbrücken verlassenden ICE, der um 12.57 Uhr nach exakt viereinhalb Stunden München erreicht.

Endgültig zum Fastfood im besten Wortsinne wird die Speise im Bordrestaurant von 2025 an: Dann geht Stuttgart 21 in Betrieb, denn die Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm wird um eine weitere Viertelstunde auf rund 30 Minuten beschleunigt. ICE sind dann zwischen den beiden Städten nur noch halb so lang unterwegs wie vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke – und es ist Platz für alle Linien des Fernverkehrs. Die gemächlichen Fahrten bei 70 km/h werden dann vollends abgelöst von durchgehend bis zu 250 Stundenkilometern Reise- und Speisegeschwindigkeit.

- ICE-Linie 11 (zweistündlich)
- ICE-Linie 47 (zweistündlich)
- ICE-Linie 60 (zweistündlich)
- - - Tägliche ICE-Verbindung



## Diese Züge fahren auf der Neubaustrecke

Mit dem ICE 1, dem ICE 3, dem ICE 3neo und dem ICE 4 werden vier Varianten deutscher Hochgeschwindigkeitszüge über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm brausen, im Jahr 2023 ergänzt um den „Train à grande vitesse“ (TGV) – das französische Pendant zum ICE.

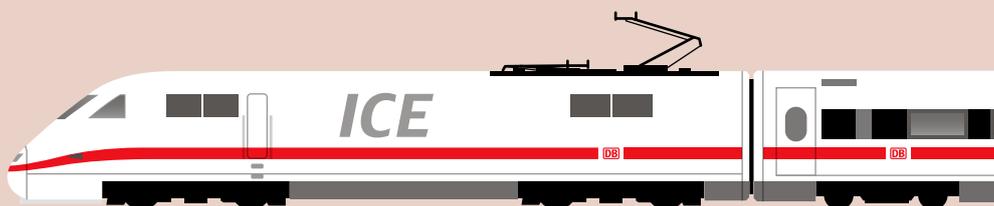
Die technischen Daten der ICE-Baureihen 3 und 3neo sind hier jeweils für die einfache Ausführung angegeben, die gesamthaften Spitzenwerte mit einem Stern versehen. Für die doppelten ICE-Ausführungen, die selbstredend auch

auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm fahren, gelten die doppelten Werte. Im Regionalverkehr kommen sogenannte Lok-Wagen-Züge zum Einsatz – E-Loks der mit einem Motiv der Burg Teck versehenen Baureihe 193 (Siemens Vectron) samt roter Reisezugwagen. Mit Tempo 200 gehören sie zu Deutschlands schnellsten Regionalzügen. Genauso schnell fahren nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zwischen Stuttgart und Ulm dann neue, moderne Doppelstockzüge des Herstellers Alstom. 130 davon hat das Land Baden-Württemberg für den Einsatz im Regionalverkehr bestellt.

 Maximale Geschwindigkeit  Anzahl Sitzplätze  Maximale Länge  Gewicht (leer)

### Fernverkehr:

#### ICE 1 Neun Mittelwagen



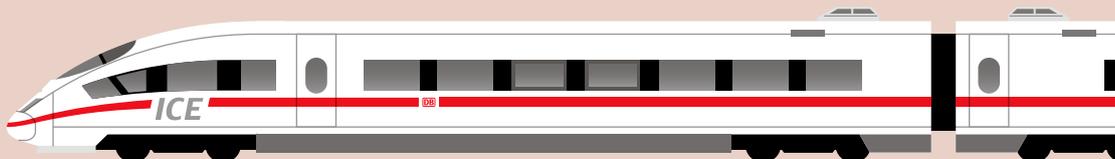
 280 km/h

 503 Sitzplätze

 279 Meter

 627 Tonnen

#### ICE 3



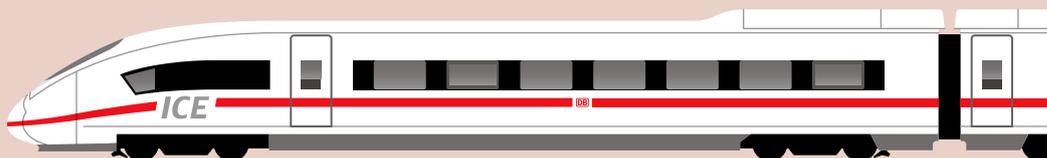
 330 km/h

 450 Sitzplätze

 200 Meter

 435 Tonnen

#### ICE 3neo



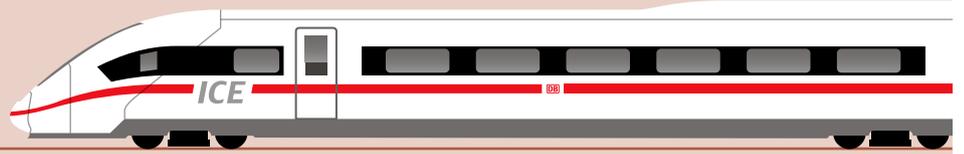
 320 km/h

 439 Sitzplätze

 200 Meter

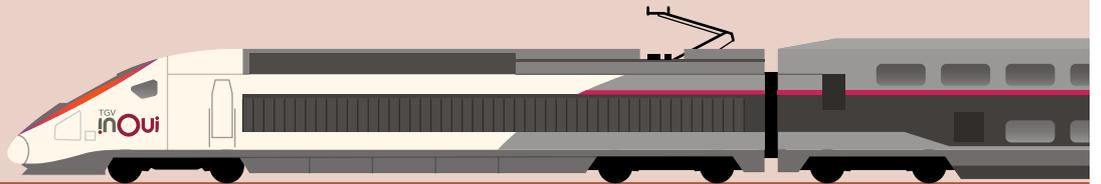
 460 Tonnen

**ICE 4** 12-teilige Konfiguration



265 km/h	<div style="width: 75%;"></div>	
832 Sitzplätze	<div style="width: 85%;"></div>	★
346 Meter	<div style="width: 90%;"></div>	★
670 Tonnen	<div style="width: 95%;"></div>	★

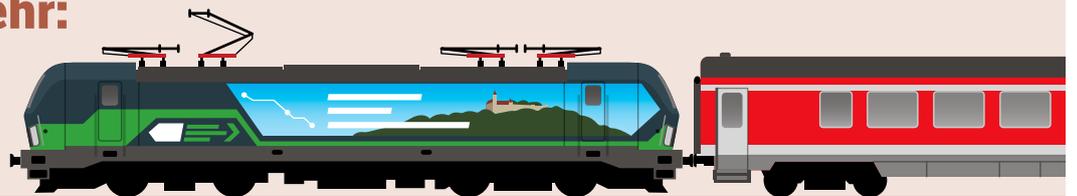
**TGV** ab 2023



320 km/h	<div style="width: 80%;"></div>	
ca. 500 Sitzplätze	<div style="width: 65%;"></div>	
200 Meter	<div style="width: 55%;"></div>	
380 Tonnen	<div style="width: 45%;"></div>	

**Regionalverkehr:**

**RE**



200 km/h	<div style="width: 60%;"></div>	
ca. 300 Sitzplätze	<div style="width: 45%;"></div>	
170 Meter	<div style="width: 50%;"></div>	
ca. 450 Tonnen	<div style="width: 65%;"></div>	

**RE** ab 2025



200 km/h	<div style="width: 65%;"></div>	
380 Sitzplätze	<div style="width: 50%;"></div>	
106 Meter	<div style="width: 40%;"></div>	
225 Tonnen	<div style="width: 45%;"></div>	

---

## REPORTAGE

---

# 27 Minuten Zug, 6 Stunden Rad

---

**Alle Wege führen nach Rom. Viele Wege führen nach Ulm – und von Dezember an gibt es mit der Neubaustrecke der Deutschen Bahn über die Schwäbische Alb einen mehr. Wir haben es ausprobiert: mit dem Zug, mit dem Auto und mit dem Fahrrad von Wendlingen nach Ulm – ein Selbstversuch.**

Nicht im umtriebigen Stuttgart, sondern im beschaulichen Wendlingen beginnt die neue Eisenbahnwelt im Südwesten. Vom Wendlinger Bahnhof aus fahren die Züge von Dezember 2022 an auf die Neubaustrecke, die auf 60 Kilometern in zwölf Tunneln und über zahlreiche Brücken nach Ulm führt. Doch das ist nicht der einzige Weg von der Kleinstadt im Neckartal mit ihren knapp 16.200 Einwohnern in die Universitätsstadt an der Donau, in der mehr als 125.000 Menschen leben. Die Strecke kann beispielsweise auch mit dem Auto und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Doch wer ist am Ende schneller am Ziel: das Auto oder der Zug? Und welche Erkenntnisse bringt eine Radtour entlang der Neubaustrecke? Wir haben die Probe aufs Exempel gemacht: drei Mal Wendlingen–Ulm, einmal Zug, einmal Fahrrad, einmal Auto.

Ein Montag im Herbst, kurz nach 11 Uhr am Wendlinger Bahnhof. Dort, wo täglich S-Bahnen der Linie 1 auf ihrem Weg zwischen Kirchheim/Teck und Herrenberg Station machen, wo Regionalbahnen und Regional-Express-Züge nach Nürtingen und Heilbronn halten, steht am Bahnsteig 2 ein besonderer ICE bereit für eine Fahrt nach Ulm. Doch vor dem Trip in die neue Eisenbahngegend erinnert der Blick hinüber zum Wendlinger Bahnhof an die Anfänge des Schienenverkehrs im Königreich Württemberg vor mehr als 150 Jahren.

Am 20. September 1859 wurde das zweistöckige Gebäude aus Sandstein mit den auffälligen Rundbögen im Erdgeschoss an der Strecke Plochingen–Reutlingen eröffnet, damals als Bahnhof Unterboihingen. Noch heute weist ein Schild auf der Südseite auf die früher selbstständige Gemeinde hin, die am 1. April 1940 mit Wendlingen zusammengelegt wurde, was auch zur Umbenennung des Bahnhofs führte. Beides sollte nach dem Willen der Unterboihinger nach dem Zweiten Weltkrieg rückgängig gemacht werden, doch sie scheiterten. Aber das ist eine ganz andere Geschichte.

Als der erste Zug im September 1859 in Wendlingen hielt, war die Eisenbahn-Ära in Württemberg schon mehr als ein Dutzend Jahre alt. Im Oktober 1845 dampfte auf der Strecke Cannstatt–Untertürkheim erstmals ein Zug, in rasantem Tempo wurde das von Karl von Etzel und Ludwig von Klein geplante Netz in alle Himmelsrichtungen, auch ins Neckar- und Fils-tal erweitert. Im Juni 1849 wurde Geislingen an der Steige erreicht, ein Jahr später die Strecke bis nach Ulm in Betrieb genommen. Zentraler Teil des Projekts war der Abschnitt von Geislingen im Tal hinauf nach Amstetten auf der Schwäbischen Alb. Auf einer Distanz von 5,6 Kilometern wurde ein Höhenunterschied von 113 Metern überwunden. 24 Minuten brauchte die erste Alb-Lok, um fünf Wagen die Steigung hinaufzuziehen,



Unser Autor hat sich die Mühe gemacht, die Strecke zwischen Wendlingen und Ulm sowohl mit dem Rad als auch später mit dem Auto und mit dem Zug zu meistern.



Nach dem Start in Wendlingen ist das Radeln im Schatten der Filstalbrücke einer der Höhepunkte der Tour nach Ulm.

knapp 14 km/h schnell. Inzwischen bewältigt ein Regionalexpress in sechs Minuten die Strecke, die auch heute noch, mehr als 170 Jahre später, der zentrale Albaufstieg zwischen Stuttgart und Ulm ist.

**D**er ICE, der an diesem Herbstmontag im Wendlinger Bahnhof steht, nimmt einen anderen, einen neuen Weg – und schlägt mit seinen Fahrzeiten auf der mit bis zu 250 km/h befahrbaren Neubaustrecke ein neues Kapitel in der Eisenbahngeschichte auf. Doch es ist kein Zug für Bahnreisende, wie er vom 11. Dezember an verkehren wird, sondern ein Testzug. Der ICE-S (das S steht für Schnellfahrt) absolviert sogenannte Hochstastfahrten, mal fährt er einen Streckenabschnitt mit 160 km/h, dann beschleunigt er auf über 200 km/h, in der Spitze braust er mit 275 km/h – zehn Prozent mehr als die 250 km/h, mit denen die schnellsten Züge auf der Alb unterwegs sein werden. Der Messzug mit einem

Gewicht von 210 Tonnen prüft das Zusammenwirken von Stromabnehmer und Oberleitung, komplizierte Geräte erfassen die Kräfte beim Rad-Schienen-Kontakt. Dafür ist der 76 Meter lange ICE mit computergesteuerter Messtechnik vollgestopft. Abteile und Sitzreihen gibt es in dem rasenden Spezialzug nicht. Die Techniker sitzen an Bürotischen, Bildschirme und Laptops vor sich, der ausnahmsweise geduldete Fahrgast nimmt an einem kleinen runden Tisch Platz. Auch die grüne Topfpflanze darf in dem Ambiente nicht fehlen. Hochgeschwindigkeits-Bahnbüro-Alltag auf Schienen.

Um 11.47 Uhr ist auf Bahnsteig 2 Abfahrt – und es wird rasant. Nach gut einer Minute rauscht der Zug, inzwischen 160 km/h schnell, in den mehr als acht Kilometer langen Albvorlandtunnel. Zwei Minuten und 31 Sekunden später verlässt er ihn wieder, der Fahrgast sieht links die Autobahn und rechts die Burg Teck, sofern die hohen Erdwälle des Lärmschutzes die Sicht nicht behindern. Sechs Minuten und 20 Sekunden nach der Abfahrt rast der ICE-S in den annähernd neun Kilometer langen Boßlertunnel.

Der Tunnelmund am Fuß der Schwäbischen Alb lässt sich trotz Schutzwänden auch von der Autobahn aus erspüren. Kurz nach acht Uhr sind wir mit dem Auto am Bahnhof Wendlingen gestartet. Es ist ein Freitag im September, der Verkehrsfunk meldet weder Unfälle noch Behinderungen auf der vielbefahrenen Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Das ist beileibe nicht immer so. Denn diese Nachricht gehört zu einem Sommerferien-Wochenende wie die Badehose zum Urlaub am Meer: Stau auf der A 8 – bevorzugt am Alaufstieg. Aber auch unter der Woche dreht sich oft kein Rad mehr. Insofern ist es ein guter Autofahrtstag, als wir nach fünf Minuten im Neckartal auf die A 8 fahren, dreispurig geht es weiter in Richtung Aichelberg. Wenn die Neubaustrecke aus dem Albvorlandtunnel auftaucht, begleitet sie uns rechts der Autobahn, im Hintergrund grüßt die Teck. Wir rollen eine Viertelstunde nach dem Start mit Tempo 120, so viel ist erlaubt, aufwärts, auf der rechten Spur schieben sich die Lastwagen nach oben. Unter uns im Berg verläuft der Boßlertunnel.

Die Aussicht auf dem kleinen Platz über dem Tunnelmund ist beeindruckend: das Doppelband der Autobahn und der Neubaustrecke



schlängelt sich durch die Landschaft. Ein- einhalb Stunden haben wir mittlerweile auf dem Rad gebraucht, um vom Bahnhof Wendlingen bis zur Einfahrt des Boßlertunnels zu kommen. Unsere Radtour nach Ulm folgt so gut es geht der Neubaustrecke, das heißt aber auch: es gibt kürzere Strecken, um vom Neckar an die Donau zu kommen; und es gibt landschaftlich schönere und – wie sich zeigen wird – auch weniger anstrengende, um den Alaufstieg zu bewältigen. Aber nun sind wir vom Bahnhof aus unterwegs, überqueren kurz hinter Wendlingen die A 8, fahren auf geschotterten und asphaltierten Wegen an Streuobstwiesen, Spielplätzen, Kleingärtnergrundstücken, an Backhäusle und Feldern vorbei, passieren das Kompostwerk bei Kirchheim und Gewerbegebiete, die so typisch sind für das wirtschaftsstarke Baden-Württemberg wie die Kehrwoche für die Schwaben.

Unter uns verläuft der Albvorlandtunnel. Bei der Ausfahrt Kirchheim/Teck-Ost kommt die Neubaustrecke ans Tageslicht, mitunter ahnen wir nur den Schienenstrang, weil die Masten der Oberleitung wie Spargelköpfe über die aufgeschütteten Erdwälle ragen. Der Aussichtspunkt über dem Tunnelmund, zu dem ein steiler asphaltierter Weg führt, ist das Vorspiel für das, was den Radler nun erwartet.



Mit dem Drahtesel entlang der Bahnstrecke: Auch für Radfahrer ist der neue Merklinger Bahnhof bereits ausgeschildert.



An der Grünbrücke, die über die A 8 führt, geht es auf einem Schotterweg steil, sehr steil nach oben, ohne elektrische Tritthilfe hilft da nur Schieben. Fast eine halbe Stunde später und etwa vier Kilometer weiter erreichen wir das Ausflugslokal Deutsches Haus. Von dort geht es abwärts nach Gruibingen, wo uns ein rotes Gesicht mit heruntergezogenen Mundwinkeln auf dem Verkehrsschild in der Ortsdurchfahrt darauf hinweist, dass wir in der Tempo-30-Zone zu schnell unterwegs sind.

Nach der Unterquerung der imposanten Filstalbrücke auf dem Radweg nehmen wir hinter Wiesensteig den zweiten Teil des Alaufstiegs unter die Räder. Die Straße windet sich den Drackensteiner Hang hinauf, führt am 820 Meter hohen Lämmerbuckel vorbei auf die Albhochfläche. Wir sind jetzt gut 40 Kilometer und drei Stunden unterwegs, als sich die typische Alblandschaft vor uns ausbreitet: ein bunter Teppich aus braunen Äckern und grünen Feldern, über dem Vögel kreisen, im Hintergrund kleine Wäldchen. Das ist die eine Seite. Auf der anderen: die Autobahn, das Containerdorf am Steinbühlentunnel, der große Erdhügel, an dem die Neubaustrecke wieder ans Tageslicht kommt, die A8 unterquert und bald in den Widersteintunnel mündet. Wir sind auf den Wegen neben der Neubaustrecke direkt dabei. Nach gut vier Stunden auf dem Rad fahren wir am Bahnhof Merklingen vorbei, Kilometerstand: 64.



Mit dem Auto von Wendlingen nach Ulm zu fahren, ist im Alltag auf der stauträchtigen Autobahn oft kein Vergnügen. Bei unserer Testfahrt lief zum Glück alles reibungslos.



Mit Tempolimit 120 km/h bewältigen wir mit dem Auto den ersten Abschnitt des Alaufstiegs problemlos, begleitet von Hinweisschildern, dass es Straßenschäden gibt. Am Rasthof Gruibingen verengt sich die Autobahn auf zwei Spuren. Oft bildet sich dort ein Rückstau, heute klappt das Einfädeln bei Tempo 60 ohne Probleme – auch wenn sich kaum einer an die Höchstgeschwindigkeit auf dem Schild hält. Auch der Drackensteiner Hang, sonst eine berühmte Staufalle, lässt sich zumindest an diesem sonnigen Tag ohne Probleme passieren, der Verkehr fließt so harmonisch, dass der Fahrer sogar einen Blick auf die imposante Filstalbrücke wagen kann.

„Deutschlands schönste Autobahnstrecke“, wie auf einem Schild steht, zeigt sich von der besten Seite. Durch den 600 Meter langen Lämmerbuckeltunnel erreichen wir die Albhochfläche. Nach dem touristischen Schild, dass sich hier 785 Meter über Normalnull die europäische Wasserscheide befindet, wird es bald dreispurig und die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben. Mit Tempo 130/140 sollte man auf diesem Streckenabschnitt tunlichst nicht die linke, sondern nur die mittlere Spur benutzen. Vertreter der Raser-Republik sind unterwegs.

Nach 41,8 Kilometern und gut 25 Minuten fliegt rechts der Bahnhof Merklingen vorbei.

Der Geschwindigkeitsmesser des ICE-S-Zugs bleibt konstant bei 160 km/h, als er durch den Boßlertunnel die Alb hinaufrast. Gut drei Minuten ist er unterwegs, dann kommt er für wenige Sekunden auf der Filstalbrücke ans Tageslicht: was für ein Panorama hoch über dem Tal. Doch bevor der Bahnfahrer ins Genießen kommt, taucht der Zug ins Dunkel des Steinbühl tunnels. Weitere zwei Minuten später ist er an der Albhochfläche, schwenkt hinüber auf die rechte Seite der Autobahn und bremst für die Einfahrt in den Bahnhof Merklingen, wo die Hochtastfahrt zunächst endet: nicht einmal 15 Minuten nach dem Start in Wendlingen. Dann geht es auf den Schienen zurück nach Wendlingen – ein steter Wechsel zwischen grüner Landschaft, die am Fenster vorbeifliegt, und dem Blick ins Schwarze, wenn Tunnel passiert werden. Um 12.51 Uhr startet die nächsten Hochtastfahrt in Wendlingen. Wir sind schneller unterwegs, diesmal fährt der Zug nach (handgestoppten) 14 Minuten und vier Sekunden durch den Bahnhof Merklingen. Braune Äcker, grüne Felder und herbstlich gefärbte Wälder ziehen wie auf



Unterwegs mit dem ICE-S bei den sogenannten Hochtastfahrten, bei denen die Geschwindigkeit immer wieder erhöht wird.

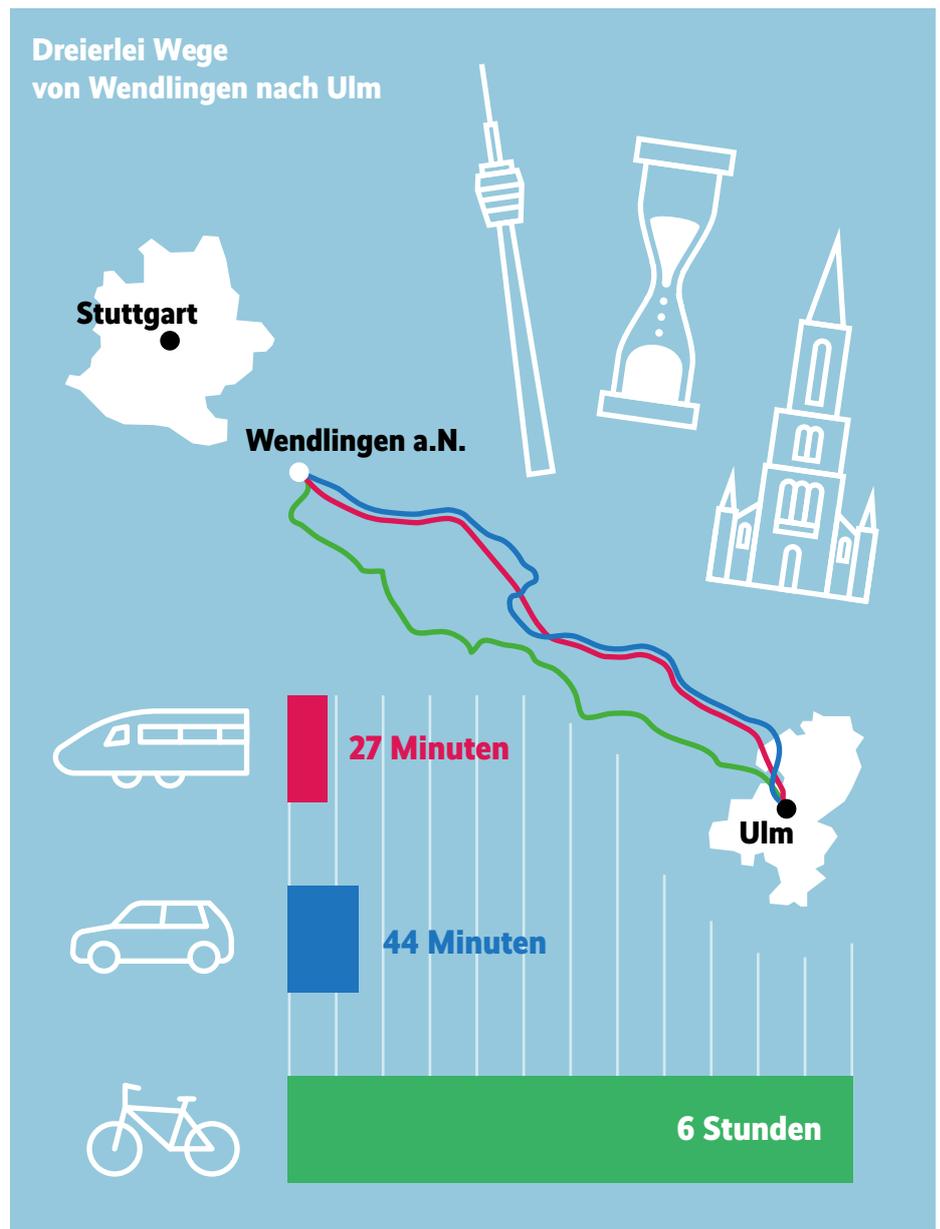


Unter den Augen unseres Autors prüft der Messzug mit einem Gewicht von 210 Tonnen unter anderem das Zusammenwirken von Stromabnehmer und Oberleitung.

einer Panorama-Postkarte am Fahrgast vorbei, nach 20 Minuten bremst der Zug ab und fährt wenig später in den Albstiegstunnel nach Ulm hinein, zieht man eine Standphase im Tunnel ab (Wartezeit auf ein freies Gleis im Hauptbahnhof), ist er nach 28 Minuten und 30 Sekunden in Ulm. Zurück geht es mit Tempo 200 auf der Albhochfläche noch schneller, nach 10 Minuten und 29 Sekunden in Merklingen, nach 28 Minuten wegen einer Standzeit im Albvorlandtunnel wieder in Wendlingen. Unterstellt man die schnellstmögliche Fahrzeit, dauert die Fahrt von Wendlingen bis Ulm im Regionalzug gerade mal 27 Minuten.

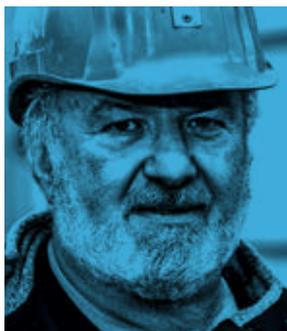
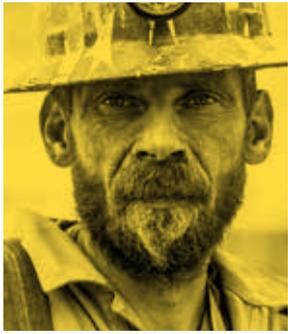
**A**uch mit dem Auto geht es an diesem Vormittag in schneller Fahrt voran. Sieht man von einem 1,5 Kilometer langen Baustellenabschnitt ab, gibt es auf der Albhochfläche kein Tempolimit. Nach gut einer halben Stunde, der Tageskilometerzähler zeigt 58,1 Kilometer an, passieren wir mit 130 km/h das Hinweisschild aufs weithin sichtbare Ulmer Münster und verlassen wenig später die A 8. Über die B10 kommen wir in die Stadtmitte. Einen Kreisverkehr, eine Brücke, zwei rote Ampeln und eine Tempo-30-Zone später stehen wir vor dem Parkhaus am Ulmer Hauptbahnhof: 68,2 Kilometer sind wir seit Wendlingen unterwegs, Fahrzeit: 44 Minuten.

Nach Merklingen wird es auch auf dem Rad angenehm. Zumeist läuft direkt an der Neubaustrecke oder in deren Sichtweite ein asphaltierter Weg. Nur einmal spielt das Navigationsgerät nicht mit: dort, wo zwischen Merklingen und der Raststätte Aichen ein Radweg eingezeichnet ist, ist nur eines: Landschaft. Nach einem kleinen Umweg sind wir aber wieder an der Neubaustrecke und der A 8. Die Erdwalle schlucken den Lärm des Autoverkehrs, die wie Spielzeugautos lautlos auf der Autobahn rollen. Idylle pur also? Auf der hügeligen Albhochfläche schmiegen sich Äcker, Wiesen und Wälder aneinander, ein Traktor fährt auf einem Feld, aber eben auch: sich langsam drehende Windräder, aufgeständerte Fotovoltaikanlagen, Strommasten, Umspannstationen – eine stark genutzte Kulturlandschaft zwischen Hochsitz und Hightech. Ein Schotterweg führt uns bis an den Mund des Albstiegstunnels, doch dann verliert sich die Radstrecke im nirgendwo des abgesperrten Bundeswehrgeländes. Übermannshohe Gitter und das Schild „Schusswaffengebrauch“



bewegen uns zur Umkehr. Über Bollingen und Mähringen rollen wir ins Blautal, nach rund 97 Kilometern stehen wir vor dem Hauptbahnhof Ulm. Zieht man die (kurzen) Pausen ab, waren wir rund sechs Stunden unterwegs, sind zusammengerechnet über tausend Höhenmeter bergauf und 820 Höhenmeter bergab gefahren. Und etwas Gutes kommt noch: zurück nach Wendlingen geht es mit dem Zug über die Albhochfläche und durchs Fils- und Neckartal, aber vor allem die Geislinger Steige hinab – auf einer Trasse, die vor mehr als 150 Jahren gebaut wurde und die nun als Verbindung von Stuttgart nach Ulm eine Konkurrenz bekommt, die in Sachen schnelle und bequeme Mobilität letztlich unschlagbar ist.

# MENSCHEN RUND UMS PROJEKT





---

**THEMA**


---

# Komfortable Sandwichlage

---

**Mit dem Betrieb auf der Neubaustrecke beginnt ein neues Zeitalter der Mobilität auf der Laichinger Alb. Für eine ganze Region eröffnet der Regionalbahnhof Merklingen an der Schnellbahntrasse neue Perspektiven – und verspricht erhebliche positive Impulse für die regionale Wirtschaft.**

So nah war er noch nie, der Ulmer Weihnachtsmarkt, der vor der Kulisse des höchsten Kirchturms der Welt zu den schönsten seiner Art in Deutschland zählt. Nur noch eine gute Viertelstunde liegen zwischen ihm und dem neuen Regionalbahnhof Merklingen auf der Schwäbischen Alb: Zwölf Minuten dauert die Zugfahrt über die Neubaustrecke, fünf bis sieben Minuten der Marsch vom Bahnhof zum Münsterplatz. Darauf wartet Merklingens Bürgermeister seit geraumer Zeit in freudiger Ungeduld, wie er bei einem der vielen Medientermine rund um den neuen Bahnhof bekannte. Er freue sich darauf, so Sven Kneipp, im nächsten Advent mit dem Zug zum Ulmer Weihnachtsmarkt fahren zu können.

So wie dem Merklinger Rathauschef dürfte es etlichen Menschen gehen in der Kommune im Alb-Donau-Kreis und den umliegenden Gemeinden auf der Laichinger Alb. Viele können es kaum erwarten, bis der Regionalzug an dem neuen Bahnhof halten wird, einmal in der Stunde in beide Richtungen. „Wir sind sehr froh, dass wir es geschafft haben, uns an die Metropole Stuttgart und an Ulm anzubinden“, so Kneipp, der davon ausgeht, dass viele Menschen das Auto stehen lassen und feststellen werden, wie lohnenswert es ist, künftig mit der Bahn zu fahren.

Damit die beiden 210 Meter langen Bahnsteige gut erreicht werden können von den Pendlern und Fahrgästen aus dem Umland und die Zugfahrt reibungslos klappt, wurde unter anderem auch eine neue P+R-Anlage gebaut. Dort sind bisher rund 250 Parkplätze mit einer Ladestation für E-Autos sowie 420 normale Parkplätze vorgesehen. Zum Gesamtprojekt gehören zudem ein Wartehäuschen, ein Funktionsgebäude mit WC-Anlage, ein Fahrrad-Parkhaus sowie eine Bus-Steige für fünf Linienbusse, damit der Bahnhof auch an das bestehende Busverkehrsnetz angeschlossen werden kann. Zudem sind neue Radwege aus verschiedenen Richtungen zum Bahnhof geplant. Finanziert wird die neue Infrastruktur rund um den Regionalhalt insbesondere vom Zweckverband „Region Schwäbische Alb“, der sich auch am Bahnhof selbst mit 13 Millionen Euro beteiligt hat.

Gegründet wurde der Zweckverband 2016 mit acht Mitgliedsstädten und -gemeinden: Laichingen, Berghülen, Drackenstein, Heroldstatt, Hohenstadt, Merklingen, Nellingen und Westerheim. Später schlossen sich auch noch Bad Ditzenbach, Mühlhausen im Täle, Dornstadt und Wiesensteig an. Gemeinsam versprechen sie sich alle große Vorteile von der neuen Infrastruktur, wie der Verbandsvorsitzende und Laichinger Bürgermeister betont: „Von dem neuen Bahnhof profitieren viele Menschen auf der Laichinger Alb aber auch weit darüber hinaus“, so Klaus Kaufmann. Er biete der regionalen Wirtschaft eine hervorragende verkehrliche Anbindung und führe zur Ansiedlung weiterer Betriebe und Menschen.



Laichingens Bürgermeister Klaus Kaufmann, auch Vorsitzender des Zweckverbands „Region Schwäbische Alb“, freut sich darüber, dass seine Region jetzt bestens an Stuttgart und Ulm angebunden ist.



Wenn das kein Grund zum kollektiven Anstoßen ist: Prominenz aus Wirtschaft und Politik bei der Einweihung des Regionalbahnhofs Mercklingen, mit dem viele berechtigte Hoffnungen einhergehen.

Der große Standortvorteil liegt dabei insbesondere in der komfortablen Sandwichlage, in der sich Merklingen und die anderen Gemeinden im Zuge der Anbindung an den schnellen Schienenverkehr nun befinden. Das Oberzentrum Ulm ist in zwölf Minuten erreichbar. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sind der Flughafen und die Landesmesse in 20 Minuten und der architektonisch reizvolle Durchgangsbahnhof in Stuttgart in nur noch 30 Minuten zu erreichen. Im Gegenzug ist auch die Laichinger Alb selbst von diesen Regionen aus wesentlich besser erreichbar als bisher, was sich nicht nur auf den Tourismus als Wirtschaftsfaktor positiv auswirken dürfte.

So hat das Verkehrsministerium des Landes bereits vor dem Bau des Bahnhofs eine Studie in Auftrag gegeben, um die zu erwartenden „regionalen Wirkungen“ des Bahnhofs Merklingen zu untersuchen. Die Gutachter gehen in ihrer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unter anderem von „erheblichen positiven Impulsen“ für die wirtschaftliche und demographische Entwicklung aus, die insbesondere durch die enormen Fahrzeitverkürzungen ausgelöst werden.

Diese Bewertung stützt sich dabei auch auf die Erfahrungen mit bereits realisierten Beispielen von neuen Bahnhaltungen an Hochgeschwindigkeitsstrecken, etwa Montabaur und Limburg an der Schnellfahrtrasse Frankfurt-Köln. Dort habe sich als direkte Folge eine dynamische Entwicklung im Umfeld mit neuen Gewerbestandorten, Wohnnutzungen und einem großen Bedarf an P+R-Stellplätzen ergeben. In gewissem Umfang seien derartige Entwicklungen auch für Merklingen zu erwarten, so das Fazit der Gutachter.

In Erwartung einer solchen Entwicklung hat der Zweckverband „Region Schwäbische Alb“ folgerichtig in seiner Satzung auch die Entwicklung eines interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks festgeschrieben. Geplant ist ein zunächst 50 Hektar großes Areal an der A8 zwischen Merklingen und Nellingen. Die beteiligten Kommunen sehen darin den Schlüssel für die Entwicklung der Region, die den wirtschaftlichen Anschluss nicht verlieren soll. Um zukunftsweisenden Unternehmen einen hochwertigen Standort bieten zu können, brauche die Region Gewerbeflächen, die gut an die Hauptverkehrsadern angebunden sind.



Auch Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, der sich intensiv für den Regionalbahnhof auf der Schwäbischen Alb eingesetzt hatte, sieht in der neuen Anbindung einen „spürbaren Impuls für eine gute wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region“. Bemerkbar macht sich dieser Impuls unter anderem auch in der Nachfrage nach Bauplätzen, die in der Gemeinde Merklingen sehr beliebt sind, so Bürgermeister Sven Kneipp. Aktuell läuft gerade das Vergabeverfahren für die Bauplätze im Neubaugebiet Beurer Tal. Dabei dürfte die neue Anbindung an den umweltfreundlichen und schnellen Schienenverkehr für die meisten der Bewerber eine nicht unerhebliche Rolle spielen. In Merklingen zu wohnen und in Ulm oder der Region Stuttgart zu arbeiten, ist dank des Regionalhalts und der kurzen Fahrzeit künftig problemlos möglich.

Laut einem Verkehrsgutachten des Ministeriums von Winfried Hermann werden täglich rund 1.400 Reisende am neuen Bahnhof in einen der Regionalzüge einsteigen, Tendenz steigend. Der neue Bahnhof Sorge dafür, dass auch eine ländliche Region wie die Laichinger Alb gut an den klimafreundlichen Schienenverkehr angeschlossen wird, so der Verkehrsminister: „Er passt damit bestens in das Konzept der Landesregierung für eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität.“ Der Zug sei fast immer die bessere Wahl. Als Alternative zur vielbefahrenen und stauträchtigen A8 sowieso. Zumal dann, wenn ein Besuch auf dem Ulmer Weihnachtsmarkt mit seinen vielen Glühweinständen ansteht.

➔ [www.be-zug.de/merklingen](http://www.be-zug.de/merklingen)

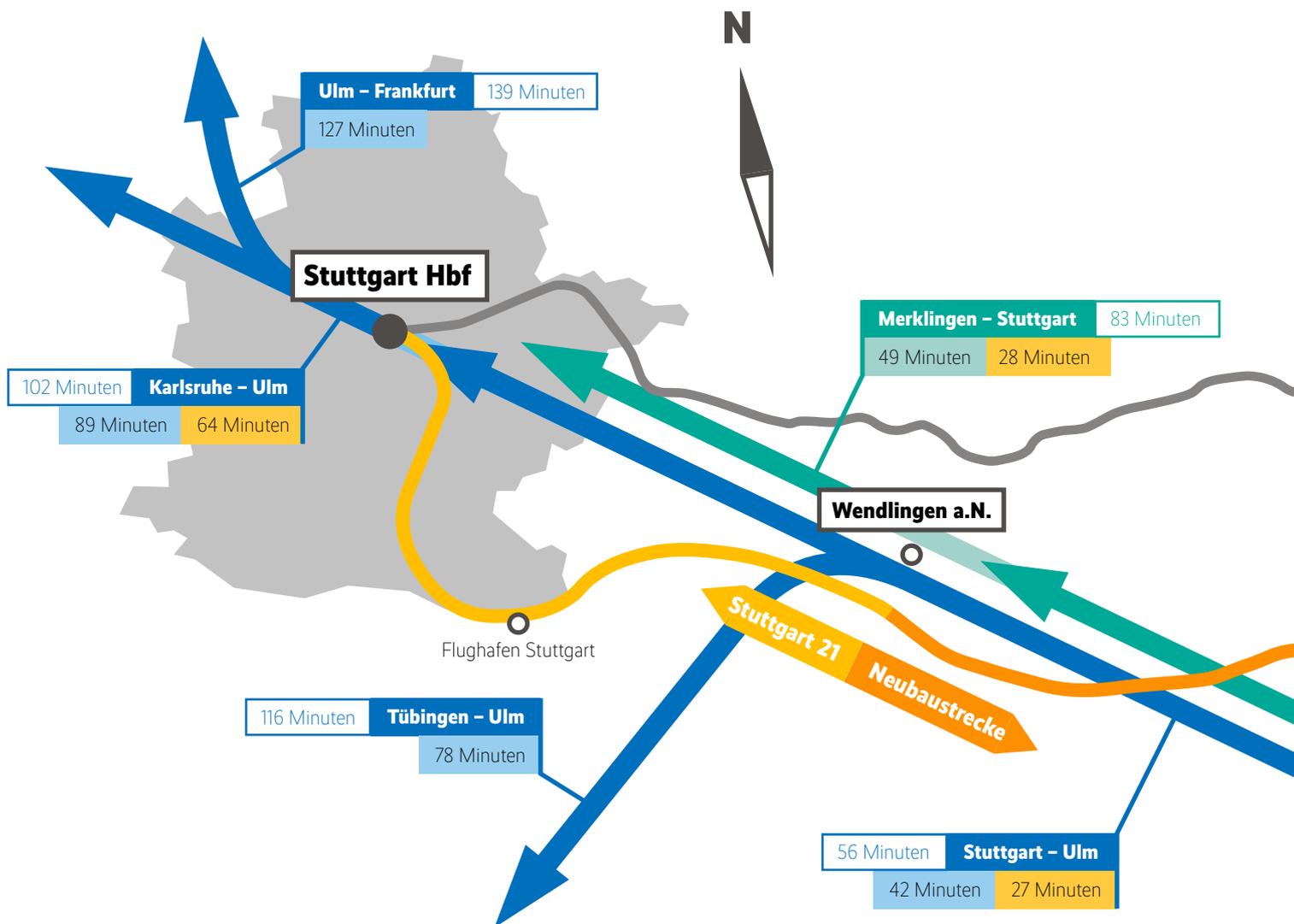
Verkehrsminister Winfried Hermann hat sich für den Regionalbahnhof auf der Schwäbischen Alb eingesetzt.



WEGBEREITER

**Wolfgang Dietrich**

„Die Menschen entlang der Neubaustrecke haben das Projekt stets unterstützt. Wenn wir aus Stuttgart zu den Informationsabenden kamen, sind wir mit offenen Armen oder zumindest neugierig empfangen worden. Mich freut besonders, dass durch den Bahnhof Merklingen eine ganze Region den Anschluss ans Regionalbahnnetz erhält.“



### Das bringt die Schnellfahrstrecke für Reisende

15 Minuten schneller von Ulm nach Stuttgart und umgekehrt – das ist die vielleicht einprägsamste Neuerung, aber beileibe nur eine von zahlreichen Verbesserungen des Eisenbahnverkehrs im Südwesten, die sich Zugreisenden vom 11. Dezember 2022 an eröffnen. Mit der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke kann die Bahn im nächsten Jahr die Verbindungen im Fernverkehr auch überregional ausbauen: Zwischen den Landeshauptstädten Stuttgart und München steigt das Angebot um rund 20 auf 90 Fahrten am Tag.

Nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 Ende 2025 wird sich mit einer weiteren Viertelstunde weniger die Fahrtdauer zwischen Stuttgart und Ulm dann insgesamt halbieren. Von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof benötigen Reisende dann nur noch rund eine halbe Stunde. Mit der Neubaustrecke

und Stuttgart 21 wird überdies auch der Stuttgarter Flughafen Teil des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn – eines der wichtigsten Ziele, die sich mit dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm verwirklichen lassen.

Neben dem Fernverkehr profitiert von der Neubaustrecke in hohem Maß auch der Regionalverkehr in Baden-Württemberg. Insbesondere ein Teil der Schwäbischen Alb wird eisenbahntechnisch neu erschlossen. Dank der Initiative des Zweckverbands „Region Schwäbische Alb“ zum Bau des Bahnhofs Merklingen rückt die Laichinger Alb in S-Bahn-Nähe an die Stadt Ulm heran. Denn jede Stunde wird mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke ein Zug zwischen Merklingen und Ulm pendeln. Für die Strecke benötigen die Züge dann lediglich rund zehn Minuten.



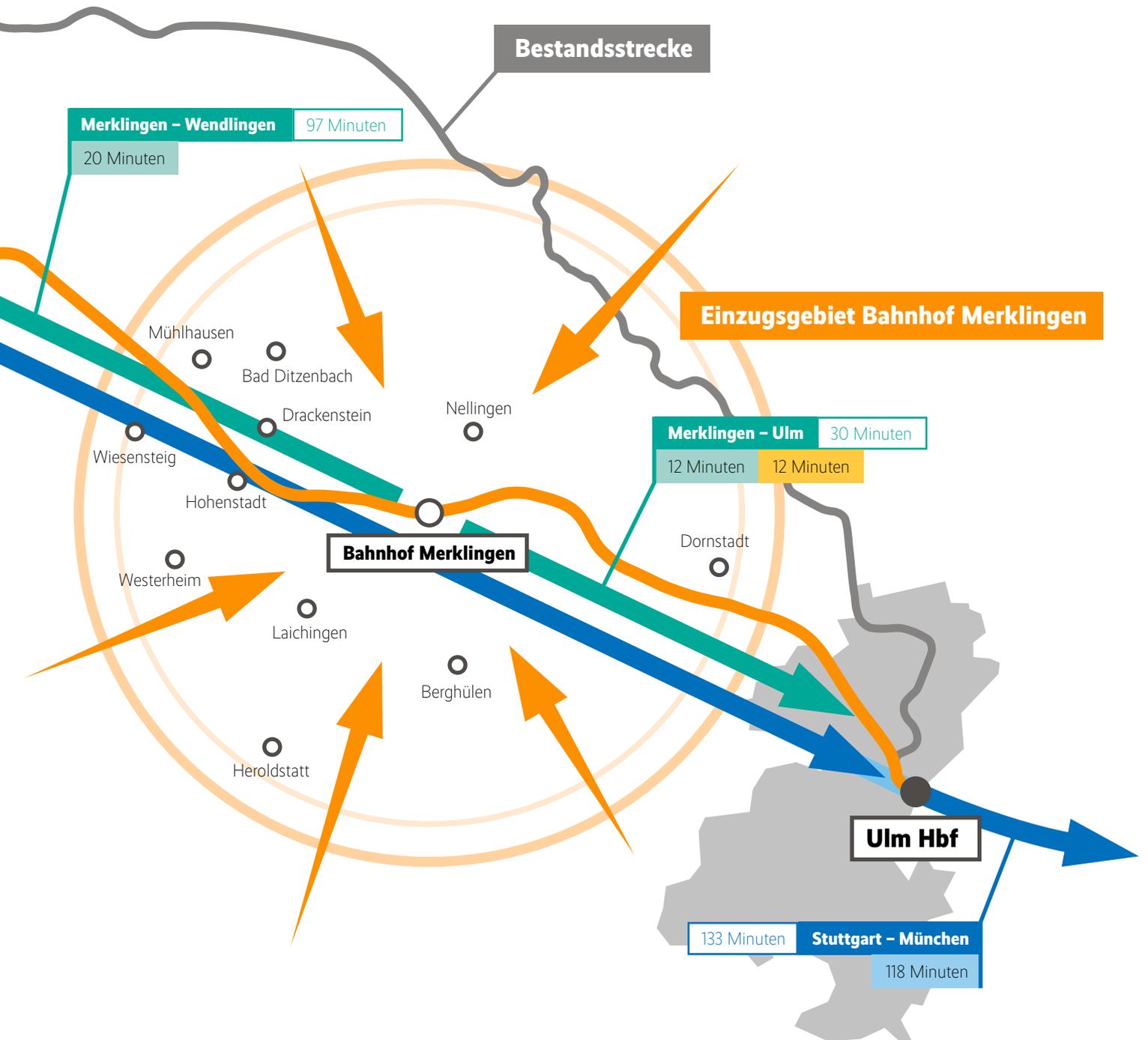
### Fernverkehr

<b>Start - Ziel</b>	Reisezeit bisher
Reisezeit ab 2022	Reisezeit ab 2025



### Regionalverkehr

<b>Start - Ziel</b>	Reisezeit bisher
Reisezeit ab 2022	Reisezeit ab 2025



## GLOSSAR – NEUBAUSTRECKE ZUM NACHSCHLAGEN

### Albvorlandtunnel

Zwischen Wendlingen am Neckar und Kirchheim unter Teck liegt der 8.176 Meter lange Tunnel. Er besteht aus zwei Röhren – für jede Richtung eine eigene Röhre. Die Röhren wurden jeweils mit einer eigenen Tunnelvortriebsmaschine gebaut. Diese bekamen sogar einen Namen, zwei Lokalzeitungen aus der Region sammelten Vorschläge, eine Jury entschied: WANDA für Wendlingen am Neckar durchs Albvorland (vorgeschlagen von der Klasse 8b der Johannes-Kepler-Realschule Wendlingen) sowie „Sibylle“ (nach der regionalen Schutzheiligen).

### Albabstiegstunnel

Von Dornstadt aus neigt sich die Neubaustrecke hinunter Richtung Ulm und bindet den Hauptbahnhof der Donaustadt an die Schnellfahrstrecke an. Die knapp 100 Meter Höhenunterschied bewältigt der Tunnel, der aus zwei Röhren mit jeweils einem Richtungsgleis besteht, auf einer Strecke von 5.940 Metern.



### BTO

Hinter dem Kürzel BTO verbergen sich die Begriffe Bahntechnik und Oberbau. Dabei umfasst die Bahntechnik alle relevanten Sicherungstechniken, Stromkabel und Anlagen für die Telekommunikation. Unter dem Begriff Oberbau verstehen die Fachleute den Gleiskörper (Schotterbett oder Feste Fahrbahn).

### Boßlertunnel

Der längste und steilste Tunnel der Neubaustrecke beginnt am Albbaufstieg bei Weilheim unter Teck und Aichelberg. Mit 8.806 Metern Länge führen die zwei Tunnelröhren die Alb hinauf. Dabei überwinden sie mehr als 200 Höhenmeter. Hier kam die Tunnelvortriebsmaschine mit Namen „Käthchen“ zum Einsatz

### Filstalbrücke

Sie wird oft als das „neue Wahrzeichen Baden-Württembergs“ bezeichnet. Mit einer Höhe von 85 Metern ist das filigrane Brückenbauwerk die höchste Eisenbahnbrücke des Bundeslandes.



### Feste Fahrbahn

Anders als beim Schotterbett besteht die Feste Fahrbahn aus Beton. Dabei werden in einen festen Oberbau Bahnschwellen aus Beton eingesetzt. Dies hat den Vorteil, dass die Zugfahrt insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten ruhiger wahrgenommen wird. Denn die Gleislagestabilität ist besser, zudem sind die Instandhaltungskosten niedriger angesichts einer geschätzten Lebensdauer von mindestens 60 Jahren.



### Gleis

Besteht aus zwei parallel verlaufenden Schienen. Die Neubaustrecke ist zweigleisig ausgebaut. Das heißt, dass für jede Fahrtrichtung ein eigenes Gleis zur Verfügung steht. Dieses nennt man Richtungsgleis.

### Güterzugesanbindung (GZA)

Südlich von Wendlingen am Neckar schleift die Güterzugesanbindung (GZA), die technisch nur noch „Tunnelunterführung BAB“ heißt, von der Neubaustrecke aus, um den Anschluss an das bestehende Schienennetz herzustellen. Über die GZA werden bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auch Personenzüge zwischen Stuttgart und Ulm die Schnellfahrstrecke nutzen.

### Heimerl-Trasse – oder auch H-Trasse

Die Heimerl-Trasse verläuft in weiten Teilen parallel zur Autobahn A8. Sie wurde vom Verkehrswissenschaftler Professor Gerhard Heimerl 1988 erstmals vorgestellt und ermöglicht, dass Stuttgart und Ulm an den Landesflughafen angebunden werden.

### Konventioneller Vortrieb

Der Tunnel wird mit Baggern und manchmal auch mit Sprengungen vorangetrieben. Sobald im entsprechenden Abschnitt das Gestein gelöst und abtransportiert ist, wird der Querschnitt mit Bewehrungsseisen und Spritzbeton gesichert.

### Magistrale für Europa

Ein Ost-West-Korridor auf der Schiene von Paris bis Bratislava und Budapest. Auf rund 1.500 Kilometern Länge verbindet die geplante Infrastruktur fünf Nationen. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist Teil der Magistrale für Europa.

## Maschinellem Vortrieb

Beim Bau des Tunnels kommt eine riesige Tunnelvortriebsmaschine mit Schneiderad zum Einsatz. Der Tunnel wird vollständig in einem Arbeitsschritt hergestellt. Abgraben, Abtransportieren und schließlich mit Betonfertigteilen die Außenwand des Tunnels zusammensetzen.



## Mineure – oder Tunnelbauer

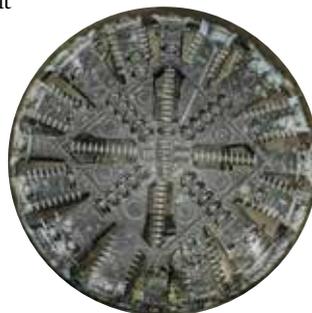
Der alte militärische Begriff bezeichnet Bergarbeiter oder Tunnelbauer, also jene Bauarbeiter, die sich unterirdisch, also in bergmännischer Bauweise, durch das Gelände arbeiten. Sie bauen die Tunnel, in denen später die Züge verkehren.

## Neubaustrecke (NBS)

Als Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird der rund 60 Kilometer lange Abschnitt des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm bezeichnet, der von Wendlingen am Neckar aus die Schwäbische Alb überquert und den Hauptbahnhof in Ulm an die neue Schnellfahrstrecke anschließt. Züge können auf dieser Strecke mit bis zu 250 km/h fahren. Die Strecke besteht aus zwölf Tunneln und 37 Brücken.

## Renaturierung

Nachdem die Bauarbeiten beendet sind, werden die dafür benötigten Flächen wieder bepflanzt und teilweise mit Erde angefüllt, um so wieder einen natürlichen Zustand des Geländes zu gestalten.



## Reisezeitverkürzung

Die Reisezeit gibt an, wie lange eine Reise dauert. Darin enthalten sind die Fahrzeit genauso wie die Umsteigezeit und eventuelle Haltezeiten unterwegs. Mit der Neubaustrecke können Züge schneller und direkter zwischen zwei Haltepunkten fahren. Deshalb verkürzt sich die Reisezeit.

## Schiene

Bei der NBS wurden 120 Meter lange Schienen verlegt. Jeweils zwei parallel verlegte Schienen bilden ein Gleis. Weil die 60 Kilometer lange Strecke zweigleisig ist, wurden 240 Kilometer Schienen verlegt.

## Spritzbeton

Beton, der nicht in der Schalung aushärtet, sondern direkt auf den Bewehrungsstahl gespritzt wird. Hierfür muss der Spritzbeton die Eigenschaft haben, schnell auszuhärten, damit er an Ort und Stelle bleibt. Spritzbeton wird im Tunnelbau zur Sicherung des freigelegten Querschnitts verwendet.

## Steinbühlentunnel

Der viertlängste Tunnel auf der Neubaustrecke mit 4.847 Metern Länge. Er wurde in konventioneller bergmännischer Bauweise hergestellt und verbindet die Filstalbrücke mit dem höchsten Punkt der Neubaustrecke auf rund 748 Höhenmetern bei Hohenstadt.

## Stuttgart 21

Das Projekt umfasst viel mehr als den Neubau eines Bahnhofs. Es ist mit seinen vier neuen Bahnhöfen, 57 Kilometer neuer Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden, 59 Kilometer Tunnelröhren, 16 Tunneln sowie 44 Brücken die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart. Gemeinsam mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ein „Jahrhundertprojekt für Baden-Württemberg“.

## Tunnelvortriebsmaschine (TVM)

Eine Tunnelvortriebsmaschine oder Tunnelbohrmaschine ist eine vollautomatische Tunnelbaufabrik. Alle Arbeitsschritte sind aufeinander abgestimmt. Herausbrechen, Abtransport und Anlieferung folgen einem festgelegten Prozess. Die TVM löst das Gestein heraus und verkleidet die Tunnelwand mit den vorgefertigten Tübbing.

## Tübbinge

In einer Fabrik werden die Fertigbetonteile hergestellt. Sieben Teile bilden einen kompletten Ring, viele aufeinanderfolgende Ringe schließlich den fertigen Tunnel. Bei der Herstellung wird bereits die Richtung und Neigung des Tunnels berücksichtigt. Alle Tübbinge erhalten deshalb eine Kennzeichnung, damit sie an der richtigen Stelle eingebaut werden.



---

## REPORTAGE

---

# Nicht jeder schreit Hurra

---

**Wenn Straßen gesperrt werden, Landwirte ihre Äcker zeitweise nicht nutzen können, Baustellen lärmern oder Kolonnen von Lastwagen durch einen Ort fahren, ist das mit Belastungen verbunden. Wir haben mit Menschen gesprochen, die während der Arbeiten einiges zu erdulden hatten.**

Wenn Julia Wirth vor die Tür ihrer Rathaus-Apotheke in Wendlingen tritt, dann sieht sie rot-weiß. Rot und weiß ist das Absperrband an der zentralen Einkaufsstraße, die gerade saniert wird. „Das ist die dritte Baustelle innerhalb weniger Jahre“, sagt die Apothekerin. Erst vor einigen Monaten war in direkter Nachbarschaft das Johannesforum der Evangelischen Kirche eingeweiht worden. „Das Schlimmste war aber die Sperrung der Straße nach Oberboihingen“, erinnert sich Julia Wirth an die Bauarbeiten von Herbst 2018 bis Frühjahr 2020 im Zuge der Anbindung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm an das Schienennetz im Neckartal. „Das hat zu großen Einschränkungen und erheblichen Einbußen geführt“, sagt die Geschäftsfrau. Mindestens 20 Prozent weniger Kunden habe sie in dieser Zeit gehabt – und so wie ihr sei es vielen Einzelhändlern in Wendlingens Stadtmitte gegangen.

Julia Wirth ist nicht die Einzige, die infolge der Bauarbeiten an der Neubaustrecke Nachteile hatte, die sich nicht wegdiskutieren lassen. Gerade bei großen Infrastrukturprojekten sind während der Fertigstellung negative Auswirkungen kaum zu verhindern – sei es durch Lärm und mehr Verkehr, sei es durch die zeitweilige Kappung von Verbindungen und durch die Inanspruchnahme von Flächen, die normalerweise anders genutzt werden. Davon sind besonders Landwirte betroffen. Dagegen stehen die Vorteile, die derartige Projekte für viele Zeitgenossen und für die Umwelt bringen – etwa kürzere Fahrzeiten, zusätzliche Verbindungen und der vermehrte Umstieg der Menschen vom Auto auf die Bahn.

Julia Wirth gehört zu jenen, für die das Projekt auch eine andere Seite hat – eine negative. Nicht nur Unternehmer wie die Apothekerin oder lärmgeplagte Anrainer, sondern auch Landwirte beklagten während der Bauzeit weitreichende Einschränkungen. Schon beim Tunnelanstich im Juli 2013 hatte ein Bauer vor Ort seinen Unmut deutlich gemacht, als er sein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug mit dem Schild „20 Prozent Flächenverlust – Existenzgrundlage zerstört – gerechte Entschädigung nicht vorgesehen“ in der Nähe der Baustelle abstellte. Wenn man auf der Schwäbischen Alb in den Orten, die an der Neubaustrecke liegen, unterwegs ist, trifft man mitunter auf Landwirte, die hinter vorgehaltener Hand ihrem Ärger Luft machen. Sie beklagen, dass für den Bau, die Verbreiterung der Autobahn, aber auch für neue Lärmschutzwälle wertvolles Ackerland benötigt wurde und sie während der Arbeiten Nachteile hatten. Auch wenn viele Flächen jetzt wieder zur Verfügung stehen und es auch zu Ausgleichszahlungen kam, bleibt für viele die Erinnerung an eine belastende Zeit.

Die Apothekerin Julia Wirth kann davon ein Lied singen. Normalerweise dauert die Fahrt von Oberboihingen



Die Apothekerin Julia Wirth hat sich aus der Not heraus ein Lastenrad angeschafft, mit dem sie Arznei ausfährt.



Silke und Marko Ramminger vom Gasthof zur Sonne in Hohenstadt hatten oft bis tief in die Nacht Mineure und Ingenieure zu Gast. Nachdem die Arbeiten beendet sind, bleiben viele Erinnerungen – und eine Fotokollage an der Wand, die von bewegten Zeiten kündigt.

nach Wendlingen mit dem Auto fünf Minuten. Während der Sperrung der Verbindungsstraße musste der Weg über Zizishausen und Unterensingen genommen werden, wo sich der Verkehr auch noch staute. 20 bis 30 Minuten habe sie für die Fahrt dann gebraucht, erinnert sich Julia Wirth, die selbst in Oberboihingen wohnt und viermal am Tag zwischen ihrem Zuhause und der Apotheke unterwegs ist. Das war für sie nicht akzeptabel. Und sie wusste ein Mittel dagegen: Um persönlich schneller zu sein, erledigte sie die Wege mit dem Rad – und für ihre Kunden aus Oberboihingen bot sie einen täglichen Lieferservice mit einem elektrisch betriebenen Lastenfahrrad an. „So haben wir einige Stammkunden halten können.“ Auch sonst hätten sie und andere Einzelhandelsgeschäfte getan, was möglich sei. Mit einer Gutscheinkarte seien Kunden für ihre Treue belohnt worden, viele Aktionen seien organisiert und Anzeigen geschaltet worden. Erboast hat Julia Wirth vor allem, dass die Bauarbeiten deutlich länger gedauert haben als geplant und dass die Bahn, wie sie sagt, nicht das direkte Gespräch mit den Einzelhändlern gesucht habe.

Eigentlich sollte die sanierte Straße schon im Sommer 2019 fertig sein, letztlich hat es dann aber ein dreiviertel Jahr länger gedauert. Der Unmut in der Bevölkerung darüber machte sich auch auf einer Bürgerversammlung in der Gemeindehalle Oberboihingen Luft, zu der mehr als 400 Menschen kamen. Immerhin boten Bahn und Regierungspräsidium danach regelmäßige Sprechstunden und Baustellentouren an. Julia Wirth, die auch eine weitere Apotheke in Wendlingen betreibt, in der sie weniger Umsatzrückgänge zu verzeichnen hatte, kämpft noch heute mit den Folgen: „Die lange Sperrung hat uns bis heute viele Kunden gekostet.“ Und nicht nur das: ein Mitarbeiter habe wegen der zeitaufwändigeren Anfahrt sogar eine neue Arbeitsstelle gesucht. Den Lieferservice, mittlerweile auch mit einem E-Auto, hat sie übrigens beibehalten und noch weiter ausgedehnt, dennoch bilanziert sie: „Das war ein großer Einschnitt für die Wendlinger Einzelhändler“ – zumal sie sich von der Bahn nicht ausreichend informiert und ernst genommen fühlten.

17 Kilometer von Wendlingen entfernt zieht Bürgermeisterin Verena Grötzinger in Owen eine bessere Bilanz, wenn auch nach einem „holprigen Start“. Es sei zwar „unglücklich“ gewesen, so die Rathauschefin, dass man vom Verkehrskonzept für den Erdaushub aus dem Albvorlandtunnel zuerst aus der Presse erfahren habe, danach aber sei der Kontakt zur Bahn und den Baufirmen „eng, offen und transparent“ gewesen. „Wir haben uns ein Stück weit ernst- und wahrgenommen gefühlt“, sagt Verena Grötzinger im Rückblick. Durch die enge Ortsdurchfahrt in Owen quälen sich täglich 18.500 Fahrzeuge, davon sind rund 1.100 Lastwagen.





Um 3,6 Millionen Tonnen Erdaushub zu entsorgen, fuhren mehrere Monate lang täglich zusätzlich 180 Lastwagen vom Tunnelmund durch Owen zu Deponien und wieder zurück. „Zuerst war sogar von 500 Lkw-Fahrten täglich die Rede – ein Lastwagen pro Minute“, erinnert sich Grötzinger, „das hat Ängste geschürt.“ Letztlich wurden dann doch weniger Fahrten nötig. „Geblienen ist aber eine hohe Verkehrsbelastung, es gab aber keine andere Möglichkeit, um zu den Lagerstätten in Erkenbrechtsweiler und Lenningen zu kommen“, erklärt die Bürgermeisterin. Natürlich habe es Kritik und Unmut gegeben, aber vorherrschend sei die Meinung gewesen, dass „die Bauzeit zu dem Projekt gehört“ – und bei der Volksabstimmung habe sich eine deutliche Mehrheit für das Bahnprojekt ausgesprochen. Zumal auf Anregungen der Bewohner auch reagiert worden sei, um beispielsweise den Schmutz und Staub zu verringern oder „Temposünder“ unter den Lkw-Fahrern an eine rücksichtsvollere Fahrweise zu erinnern. Zur Beruhigung habe auch eine öffentliche Informationsveranstaltung beigetragen. „Wir haben alles, was man tun konnte, ausgeschöpft“, meint Verena Grötzinger im Rückblick, „dennoch war es eine enorme Belastung für unseren Ort.“

Ähnliche Befürchtungen gab es auch auf der Schwäbischen Alb, und mancherorts haben sie sich etwa während der Sperrung der Autobahn im Zuge der Bahnarbeiten auch bewahrheitet. „Es war an diesen Tagen schon viel los“, erinnern sich Silke und Marko Ramminger vom Gasthof zur Sonne in Hohenstadt. Nur wenige Kilometer vom Dorf entfernt wurde der Steinbühltunnel vorgetrieben, viele Mineure waren in der Sonne und in den Ferienwohnungen in Hohenstadt untergebracht. Silke Ramminger hat turbulente Jahre hinter sich, die den Familienbetrieb forderten, der mittlerweile von drei Generationen betrieben wird. Täglich war die Wirtsstube beim Mittag- und Abendessen voll, manchmal saßen die Tunnelarbeiter bis spät in die Nacht. „Da ist es schon mal zwei und drei Uhr in der Früh geworden“. Im Gedächtnis bleiben der Wirtin allerdings nicht nur die stressigen Tage, sondern zugleich auch „viele schöne Erinnerungen und einmalige Erlebnisse“. Gerne erinnert sie sich an die Feste anlässlich der Barbara-Feiern, der Schutzheiligen der Bergleute, am 4. Dezember und an verschiedene Grillfeste, bei denen die Familie das Catering für mehrere hundert



Gäste stemmte, aber auch an „Freundschaften, die bis heute gepflegt werden“. So waren die Rammingers schon mehrmals im Urlaub bei einer Tunnelbauerfamilie. Und einmal im Jahr findet der Alblauf statt, an dem Einheimische und Tunnelarbeiter teilnehmen. „Die anfängliche Skepsis gegenüber dem Projekt hat sich im Ort schnell gelegt“, sagen die Rammingers, in deren Wirtsstube ein großes Bild hängt. Es zeigt ein Gruppenbild der Tunnelbauer, darauf steht: „Wir danken herzlich für die jahrelange kulinarische Verpflegung und die gute Zusammenarbeit beim Bau des Steinbühltunnels 2013 bis 2018“.

Mitte Oktober gab es noch eine Abschlussfeier, auf der just, als den Mitarbeitern gedankt wurde, ein Testzug auf der Strecke unterwegs war. „Es ist unglaublich, wenn man nun einen Zug fahren sieht“, sagen Silke Ramminger und ihre Tochter Iris. Mittlerweile haben die Rammingers in der Sonne nur noch eine Handvoll Gäste, die mit der Neubaustrecke zu tun haben. Aber auch die werden bald nicht mehr kommen. Silke Ramminger hofft, dass der Bahnhof Merklingen, der nur wenige Kilometer von der Sonne entfernt ist, mehr Gäste nach Hohenstadt bringt, die nicht mit dem Auto auf die Schwäbische Alb fahren wollen. „Das ist wichtig für den Tourismus“, sagt sie.

Bürgermeisterin Verena Grötzinger hatte in Owen mit einer erheblichen Belastung durch Baufahrzeuge zu kämpfen.

# 1.600

ZAUNEIDECHSEN

WURDEN UMGESIEDELT

Für jedes erwachsene Tier – rund 600 der insgesamt 1.600 Echsen – wurden 150 Quadratmeter Fläche aufwendig so gestaltet, dass die Tiere sich wohlfühlen können.

---

## PORTRÄT

---

# Zwei Baumeister, zwei Denkmale

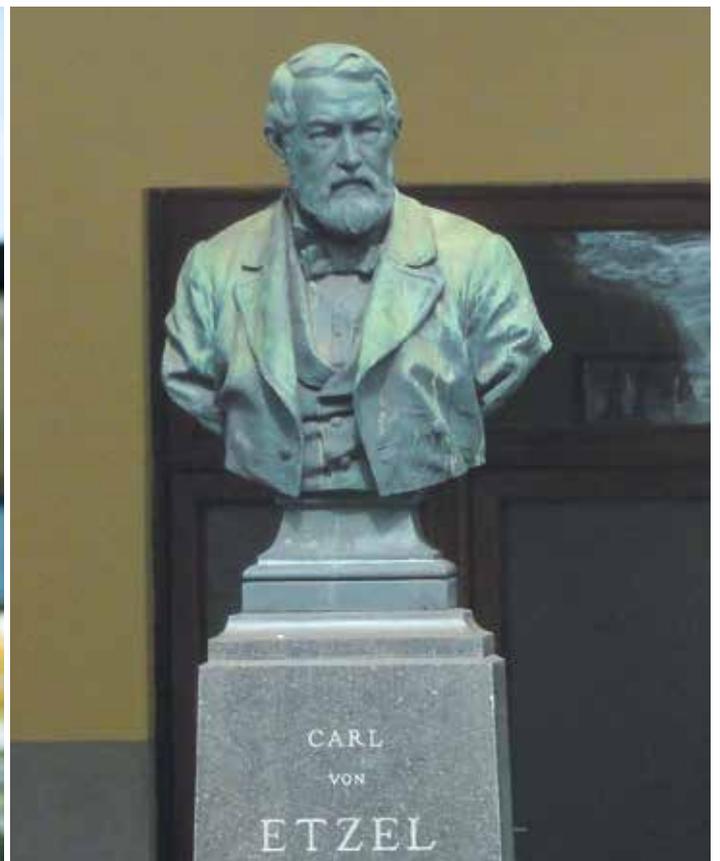
---

**Einst galt sie als ein Meilenstein des Fortschritts: die berühmte Geislinger Steige, auf der seit 1850 Züge verkehren. Großen Anteil daran hatten zwei Männer, deren Wege sich kreuzten: Karl von Etzel und Michael Knoll. Eine Spurensuche.**

Eigentlich hätte er ein gestandener Pfarrer werden sollen, doch dann baute Karl von Etzel Brücken der anderen Art, nicht solche zu den Menschen, sondern Brücken für Menschen. Der Mann gehört vermutlich zu den verkannten Größen dieses Landes, jedenfalls war lange Zeit dort, wo er wirkte, nämlich an der Geislinger Steige, nur selten von ihm die Rede. Karl von Etzel, Sohn des Stuttgarter Stadtplaners Gottlieb Christian Eberhard von Etzel, Erbauer der Neuen Weinsteige in Stuttgart, war 1843 als Oberbaurat in Württemberg maßgeblich am Bau der Württembergischen Hauptbahn und der Geislinger Steige beteiligt – der ersten Querung eines Mittelgebirges in Europa. Zudem baute Etzel in Stuttgart den ersten Zentralbahnhof, der am 26. September 1846 eröffnet worden ist.

Wie das manchmal so ist, schreibt das Leben seine eigenen Drehbücher. Wäre es nach seinem Vater gegangen, hätte Karl von Etzel sich in den Dienst des Herrn gestellt und als Theologe aus dem Buch der Bücher gelesen, in dem es heißt: „Wir wollen uns eine Stadt und einen Turm bauen, und seine Spitze bis an den Himmel! So wollen wir uns einen Namen machen.“ Einen Namen machte sich der Sohn dann auch, nur dass er keine Türme baute, sondern Schienenwege. Zunächst absolvierte Etzel junior das Seminar in Blaubeuren. Doch dann ging er nicht ins Tübinger Stift, sondern zog die Stuttgarter Gewerbeschule vor. Schließlich gab es zu Hause ja noch einen prägenden Vater, der inzwischen beruflich als Ministerialreferent für das württembergische Straßen-, Brücken- und Wasserbauwesen seines Amtes waltete. Karl von Etzel, so darf man annehmen, lernte bei ihm und ging nebenbei auch in eine Kunstschule. Doch Maler wurde er dann nicht, dafür aber Zeichner von Plänen, mit denen er sich um die Infrastruktur des Landes verdient machte. So kam es, dass Karl von Etzel doch noch in die Fußstapfen seines Vaters trat und im Bahnbau seine ersten Jahre verbrachte. Er lernte in Frankreich, war unter anderem, wie es in einschlägigen Quellen heißt, als Oberingenieur beim Bau der Versailler Bahn eingesetzt. 1839 kehrte Etzel in seine Heimat zurück und kümmerte sich im Auftrag des Königs Wilhelm um die Frage, ob die Pferdefuhrwerke womöglich alsbald von eisernen Kolossen ersetzt werden könnten, und folglich also darum, ob die Eisenbahn auch für Württemberg geeignet wäre.

In seiner Jugend war Etzel durchaus öfter einem gewissen Michael Knoll begegnet. Knoll war ein Schützling seines Vaters und wie er beruflich ein Quereinsteiger. Wann die beiden zum ersten Mal aufeinander trafen, ist nicht verbrieft. Fakt ist, dass sich ihre Wege kreuzten und beide an der Geislinger Steige planten. Michael Knoll entstammte einer einfachen Handwerkerfamilie. Sein Großvater war Bürgermeister



Michael Knoll und Karl von Etzel, nach alter Schreibweise Carl, gelten als die geistigen Väter der Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm, die 1850 ihren Betrieb aufgenommen hat.



Ein steiler, abschüssiger und verwilderter Abzweig führt hinunter zum Knoll-Denkmal.

von Oberböhningen, und so steht zu vermuten, dass die Familie sich für das Geschehen rund um die Heimat stark interessierte. In seiner Jugend auf dem Lande konnte sich der junge Knoll als Messgehilfe ein bisschen Geld verdienen, wobei er Bekanntschaft mit dem bekannten Straßenbaumeister Gottlieb Christian Eberhard von Etzel machte, der den jungen Ländler 1823 mit nach Stuttgart in seine Berufsfachschule nahm. Nach seinem Studium wurde Knoll, der tüchtig war, anno 1830 zum Straßenbauinspektor für den Bezirk Stuttgart ernannt. 15 Jahre später stieg er auf und wurde Baurat für den Donaukreis. Wenig später ereilte ihn der Ruf nach Stuttgart. Knoll bekam die Oberaufsicht über alle Staatsstraßen des Landes. 1844 erhielt er den Titel Oberbaurat und sein Wirkungsbereich vergrößerte sich. Zwei Jahre später, als die Regierung den Bahnbau aufnahm, wurde Knoll mit der Leitung über den Bau des Streckenabschnitts Plochingen–Ulm und somit auch über die Geislinger Steige betraut. Dort wirkte er gemeinsam mit dem Sohn seines Mentors. Doch anders als bei Karl von Etzel, an den nur alte Aufzeichnungen im Kontext mit der Geislinger Steige erinnern, wurde Michael Knoll ein Denkmal neben der Bahnstrecke gewidmet, das bis heute an ihn erinnert. Knoll starb bereits mit 47 Jahren.

Etzel und Knoll kümmerten sich während der Arbeiten an der Strecke auch ums Personal. So heißt es in einer Zeitungsanzeige vom 8. März 1850: „Beim Legen der Schwellen und Schienen in dem Bauamtsbezirk Derlingen können binnen 14 Tagen bis drei Wochen circa

80 tüchtige Arbeiter, worunter auch einige Schmiede und Schlosser, die früher schon auf anderen Bahnstrecken bei benanntem Geschäft tätig waren, und ihre Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit nachweisen können, Arbeit finden.“

1850 hatten sie es geschafft. Ein Meisterwerk der Ingenieurskunst. Die Strecke war fertig, der erste Fahrplan wurde ausgehängt. Wer sich in den Zug setzte, der bekam dafür eine Kulisse, die im Schrittempo wechselte, was für damalige Verhältnisse trotzdem fast schon revolutionär war. Die Fahrt mit dem Zug nach Stuttgart dauerte knapp vier Stunden. Der Eilwagen der Postkutsche brauchte für dieselbe Strecke noch acht Stunden. Der Fahrpreis von 1 Gulden und 36 Kreuzer in der Dritten Klasse entsprach etwas mehr als dem 1,5-fachen Tageslohn eines Handwerksgelesen.

Die Geislinger Steige hat längst nicht ausgedient, sie bleibt erhalten. Zugleich beginnt im Dezember 2022 eine neue Epoche mit der Einweihung der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Die Zukunft verläuft auf neuen Gleisen. Sie führen ab 2025 mit Stuttgart 21 vom Stuttgarter Hauptbahnhof in rund acht Minuten hinauf zum Flughafen auf den Fildern und von dort im Expresstempo nach Ulm. Eine Albüberquerung der beschleunigten Art, die lange nicht vorstellbar war. Denn während die Zugreisenden heute auf der kurvigen Filstalstrecke und am Albaufstieg teilweise auf Tempo 70 ausgebremst werden, geht es künftig fast durchgehend mit 250 Stundenkilometern über die Schwäbische Alb.

Zwölf Tunnel und 37 Brücken sind auf dem 60 Kilometer langen Abschnitt gebaut worden, darunter so monumentale Bauwerke wie die Filstalbrücke oder der knapp neun Kilometer lange Boßlertunnel am Alaufstieg. Insgesamt sind auf der zweigleisigen Strecke mehr als 120 Kilometer Gleise verlegt worden.

Die Maschinen, die dabei zum Einsatz kamen, sind nicht vergleichbar mit dem, was die Arbeiter damals an der Geislinger Steige zur Verfügung hatten. 3.000 Mann hat es seinerzeit unter der Leitung von Michael Knoll gebraucht, um dem harten Gestein der Schwäbischen Alb den Aufstieg abzutrotzen und auf die Alb hochzukommen. Zum Vergleich: Die Stadt Geislingen, die sich dank des Bahnanschlusses über einen wirtschaftlichen Aufschwung freuen konnte, hatte damals gerade 2.345 Einwohner.

Sie alle, so steht es in kurzen Pressenotizen aus der damaligen Zeit, hätten am Tag der Premiere freudvoll die Eröffnung gefeiert. Am 28. Juni 1850 rollte der erste Zug über die anfangs noch eingleisige Trasse der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen, die Begeisterung angesichts der neuen Möglichkeiten war groß im ganzen Land. 170 Jahre später wirkt die damals revolutionäre Strecke dagegen ein wenig aus der Zeit gefallen. Auf respektable 22,5 Prozent Steigung bringt es die Geislinger Steige, die auf 5,6 Kilometern einen Höhenunterschied von 112 Metern überwinden muss. Um den Berg hinaufzukommen, musste im Dampflokomotiv-Zeitalter mit zwei Maschinen nachgeschoben werden, weshalb die Bahnhöfe in Geislingen an der Steige und in Amstetten

vergleichsweise groß dimensioniert sind. Und noch heute braucht es bei langen Güterzügen mitunter eine zweite Lok, die beim Ziehen hilft.

Geblieben ist eine historische Strecke, die nach wie vor genutzt wird, sowie das Denkmal für Michael Knoll an der Geislinger Steige, die als steilste Normalspurbahn Europas gilt. Das Knoll-Denkmal stand zunächst vor dem Bahnhof von Geislingen. Beim Bau der Eisenbahn Geislingen–Wiesensteig musste es im Jahr 1903 weichen und wurde 1904 ungefähr in der Mitte der Geislinger Steige aufgestellt, an einer Stelle, wo bereits beim Bau der Geislinger Steige ein Brunnen angelegt worden war. Heute führt der „Erlebnispfad Geislinger Steige“ am Knoll-Denkmal vorbei. Ein steiler, abschüssiger und verwilderter Abzweig geht hinunter zum Knoll-Denkmal. Am Abzweig steht eine große Tafel, die über Michael Knoll informiert. Da der Zahn der Zeit an Brunnen und Denkmal nagt, hat der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm die Instandsetzung finanziell unterstützt.

Seinen Platz in den Geschichtsbüchern hat freilich auch Karl von Etzel sicher. Der Eisenbahningenieur, der auch Bauwerke wie das Eisenbahnviadukt in Bietigheim verantwortete und insgesamt 1.500 Kilometer Eisenbahnstrecke verwirklicht hat, zog nach seinem Einsatz in Geislingen weiter und begann schließlich in Österreich sein berühmtestes Werk, die Brennerbahn. Deren Vollendung erlebte Etzel jedoch nicht mehr. Dort immerhin erinnert ein Denkmal an den Oberbaurat. Am Bahnhof Brenner steht eine Büste mit der Aufschrift: „Carl von Etzel, Erbauer der Brennerbahn.“



Zur alten Strecke über Geislingen an der Steige gibt es von Dezember an eine Alternative, die kürzere Reisezeiten ermöglicht.



**DR. NICOLE  
HOFFMEISTER-KRAUT MDL**

**Ministerin für Wirtschaft,  
Arbeit und Tourismus**

„Durch das Bahnprojekt entsteht ein wichtiges Stück Zukunft im Land. Die Neubaustrecke wird maßgeblich dazu beitragen, dass sich Unternehmen und Menschen noch besser vernetzen. In ihren Bauwerken steckt modernste Technik aus Baden-Württemberg – sie ist ein Abbild der Innovationskraft und Leistungsfähigkeit unserer Unternehmen im Land. Persönliche Highlights bleiben für mich die Tunnelpatenschaft und die damit verbundenen jährlichen Barbarafeiern. Bei diesen Anlässen durfte ich die enge Verbundenheit aller am Bau Beteiligten spüren und erleben, wie sehr der Blick auf das große Ganze sie zusammenschweißt. Ich bin froh, dass es während der Bauzeit der NBS keine schwerwiegenden Unfälle gab und wünsche weiterhin mein herzliches Glück auf.“

---

## THEMA

---

# Der Trick ist clevere Technik

---

**Die Mobilitätswende gelingt nicht im Nebenjob und nicht ohne technische Hilfsmittel. Der Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bildet eine Blaupause dafür, wie moderne Technik Menschen hilft. Vier Beispiele zeigen: So entsteht heute die Infrastruktur von morgen.**

Eine Eisenbahn bauen – ist ein Kinderspiel. Wer sich einst für Legobausteine begeistert hat, weiß: Rasch waren die Schienen auf die Schwellen gedrückt, Halt gaben die kleinen, Lego-üblichen, flachen Zapfen. Dann flugs die Lok aufs Gleis gesetzt und den Hebel umgelegt. Vorsicht bei der Abfahrt! Den Kraftstoff für den Antrieb lieferten keine Kohle und keine Hochspannung, sondern drei Batterien im Tender. Die Märklinbahn des Vaters erforderte da schon mehr technisches Geschick. Züge, Gleiskörper und Landschaften schaffen bedeutete mehr als nur ein bisschen zu basteln, Drähtchen zu verknüpfen und ein paar Schaltkreise zu verbinden.

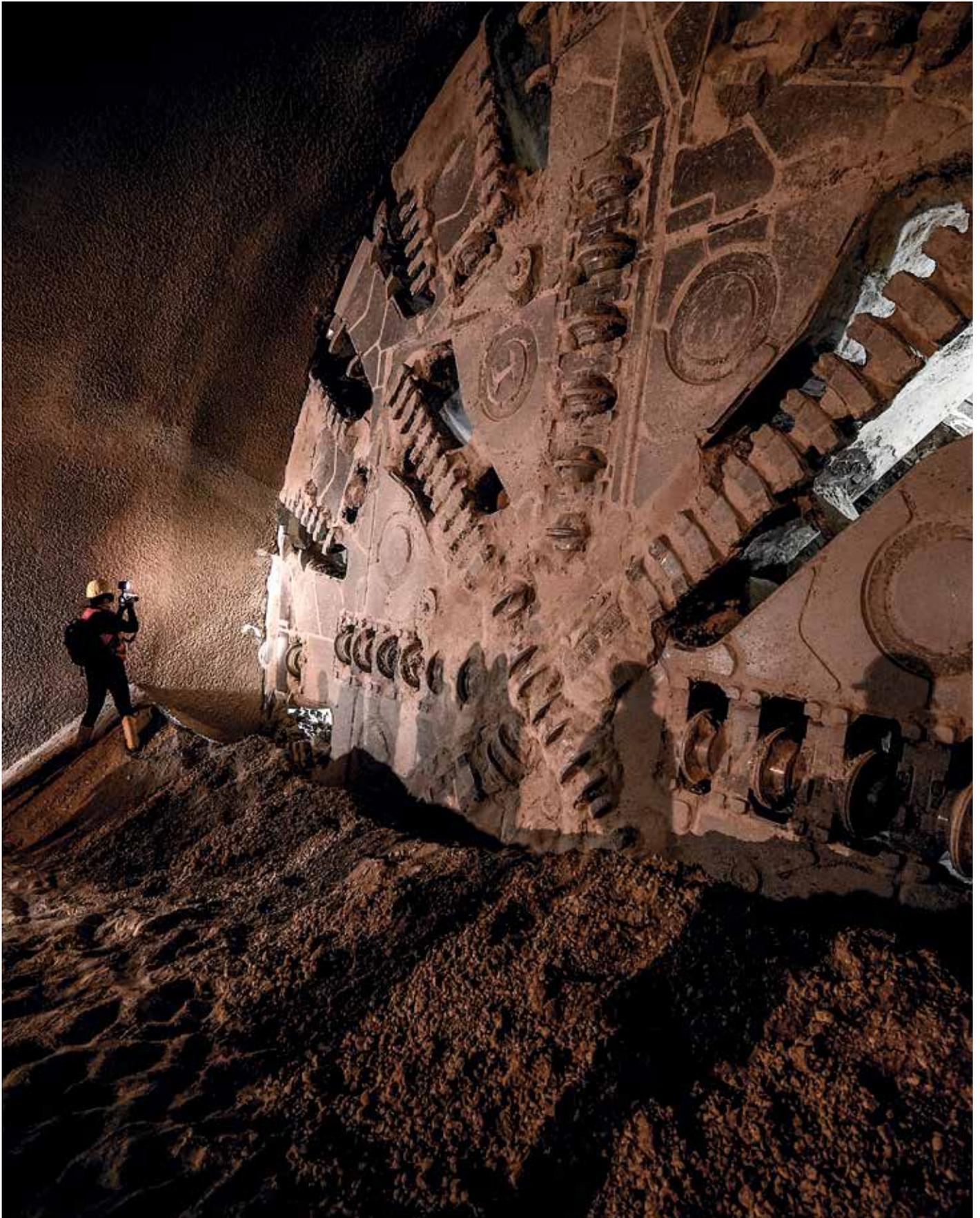
Im Großen eine Eisenbahn bauen – war noch nie ein Kinderspiel. Erst recht nicht heutzutage im digitalen Zeitalter. Um eines der größten Schieneninfrastrukturprojekte Europas wie die Neubaustrecke nach Ulm zu verwirklichen, braucht es findige Ingenieurinnen und Ingenieure und – neben immer noch körperlicher Schwerstarbeit – eine Vielzahl ausgefeilter technischer Hilfsmittel.

### Tunnelvortrieb mit dem großen Rad

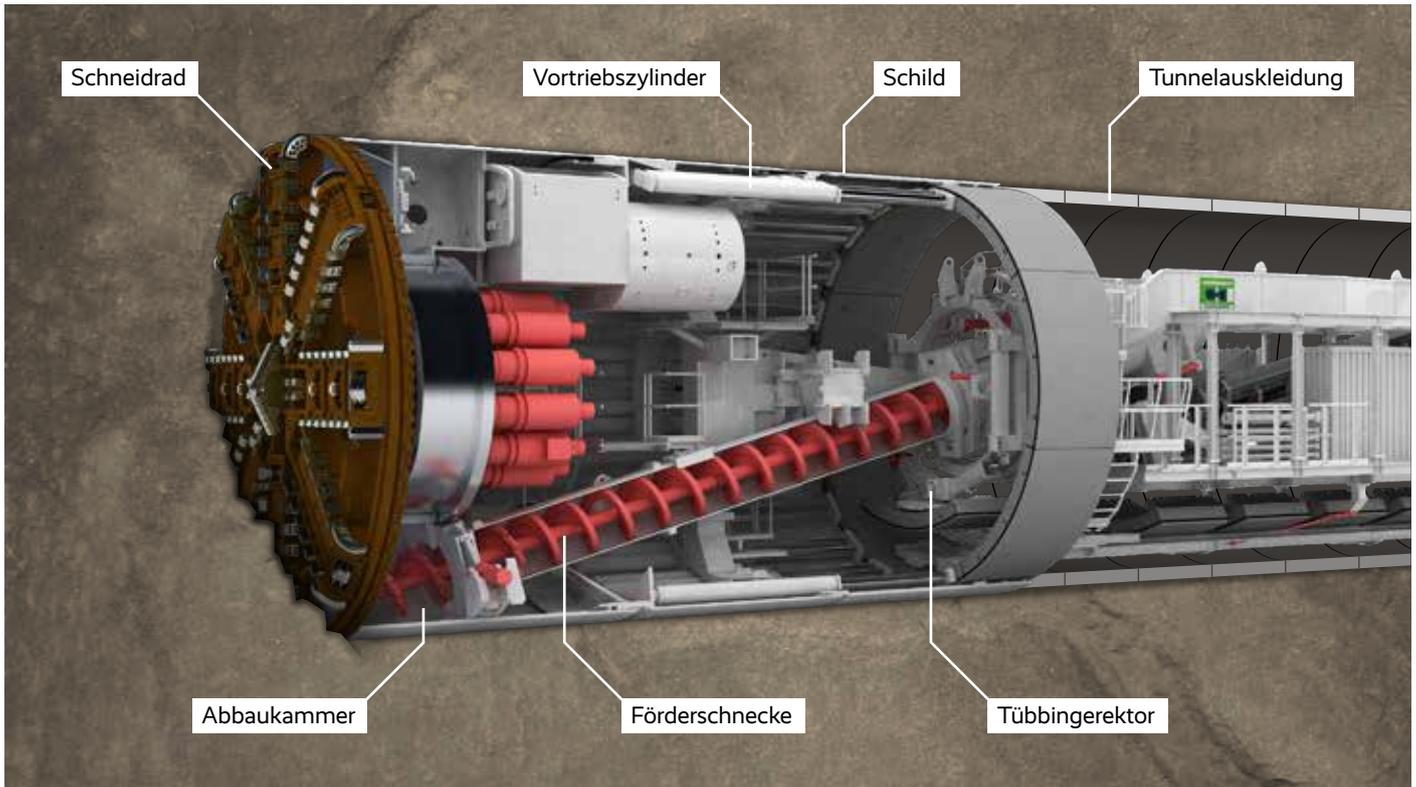
Der Bau der ersten Strecke von Stuttgart nach Ulm zur Überquerung der Schwäbischen Alb auf der Schiene war im 19. Jahrhundert nicht mehr und nicht weniger als eine Pionierleistung. Doch der Weg durchs Filstal, dessen enge Radien heute moderne Züge vor allem an der Geislinger Steige ausbremsen, erfüllt schon seit geraumer Zeit nicht mehr die Anforderungen an eine – Stichwort Mobilitätswende – Eisenbahninfrastruktur der Zukunft. Um aber auf weitgehend direktem Weg nach Ulm bzw. nach Stuttgart zu gelangen, geht es nicht ohne lange Tunnel. Neben den Methoden des konventionellen bergmännischen Tunnelvortriebs – Graben mit Baggern, Sprengen – hat sich dabei längst eine weitere Art etabliert, unter Tage voranzukommen: die Tunnelvortriebsmaschine. Drei dieser Riesengeräte kamen beim Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zum Einsatz.

„Käthchen“, WANDA und „Sibylle“ lauteten die Namen, die sie bei den traditionellen Taufen erhalten hatten. „Käthchen“ war die erste, die im Jahr 2015 am Albrauf nahe Aichelberg zum Bau des 8.806 Meter langen Boßlertunnels loslegen durfte. Die beiden Röhren des 8.176 Meter langen Albvorlandtunnels ein paar Kilometer weiter Richtung Stuttgart wurden wenig später nahezu parallel vorgetrieben. WANDA startete dazu im Oktober 2017, „Sibylle“ wenige Wochen danach.

Der maschinelle Vortrieb folgt kurz zusammengefasst einem sehr einfachen Prinzip. Während beim konventionellen Vortrieb der Tunnelquerschnitt nach dem Ausbruch des Erdreichs zunächst mit Stahlmatten und



Ein Technikoloss hat ganze Arbeit geleistet – Das Schneidrad der Tunnelvortriebsmaschine „Käthchen“ im fast neun Kilometer langen Boßlertunnel am Alaufstieg.



„Käthchens“  
Innenleben: ein  
Betonfertigteil  
kurz vor dem  
Einbau in die  
Tunnelwand.

Spritzbeton gesichert und erst in einem nachgelagerten Prozess die Innenschale eingebaut wird, erfolgen beim sogenannten maschinellen Vortrieb der Ausbruch des Erdmaterials und der Einbau der Tunnelinnenschale fast zeitgleich. „Vorne graben, hinten sichern und ausbauen“ lautet die Kurzbeschreibung der Funktionsweise in einem Datenblatt der nahe der badischen Stadt Lahr ansässigen Firma Herrenknecht. Von der Nummer eins bei der Entwicklung und beim Bau von Tunnelvortriebsmaschinen stammen auch die drei Kolosse im Projekt, „Käthchen“, WANDA und „Sibylle“.

Gegraben wird mit einem Schneidrad, dessen Durchmesser bei Bahntunneln meist mehr als zehn Meter beträgt. Ein Schneidrad ist mit zahlreichen sogenannten Schälmessern und Schneidrollen versehen, die den Untergrund wegfräsen. Der Ausbruch wird über eine Förderschnecke und/oder ein Förderband in den hinteren Bereich der Maschine und schließlich danach ins Freie transportiert. Der sogenannte Schild sichert den frisch gegrabenen Abschnitt. Unmittelbar dahinter entsteht über eine Erektor genannte Vorrichtung die Innenschale. Betonfertigteile werden so in Position gebracht, dass sie einen vollständigen Ring bilden. Daran schließen sich sogenannte Nachläufer an, auf denen sich alle technischen Einrichtungen zur Überwachung der jeweiligen Arbeitsschritte befinden. Das Prozedere läuft immer abwechselnd ab: zwei Meter graben, danach zwei Meter Innenschale bauen.

Ein solcher zwei Meter langer Ring besteht aus sieben konkav geformten Betonfertigteilen, den Tübbing. Sie werden außerhalb der Tunnel hergestellt und – bei „Käthchen“ per Kleinbahn, bei WANDA und „Sibylle“ per speziellem Transportfahrzeug – zur Einbaustelle gebracht. Tunnelvortriebsmaschinen waren die Giganten beim Bau der Neubaustrecke. Die technischen Daten etwa von „Käthchen“ können einem dabei den Atem rauben. Sie war rund 110 Meter lang, 2.480 Tonnen schwer und wurde von 6.200 PS angetrieben. Das während des Bohrvorgangs rotierende Schneidrad hatte als Herzstück der Maschine einen Durchmesser von 11,39 Meter.

## Gewölbe offen gebaut

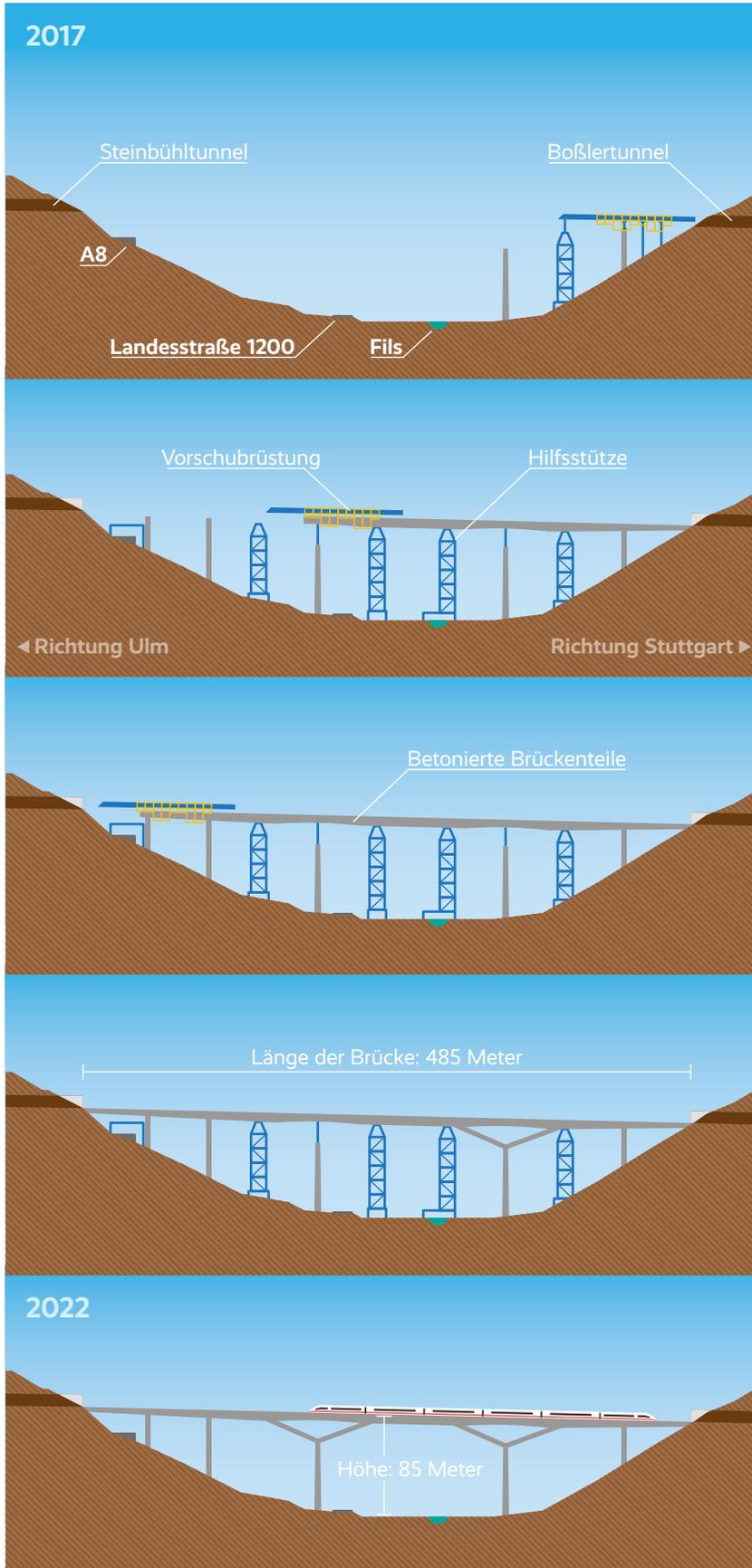
Tunnel bergmännisch, also unter Tage, zu bauen, ob konventionell oder maschinell, ist die eine Methode. Die andere heißt offene Bauweise, bedeutet, es wird eine Baugrube ausgehoben, erst die Bodenplatte, dann die Wände und schließlich die Decke betoniert, ehe die Baugrube wieder verfüllt wird. Diese Bauweise kommt meistens dann zum Einsatz, wenn zwischen Tunneloberkante und Geländeoberfläche nur wenig Abstand, also eine geringe Überdeckung besteht. In der Regel sind die Querschnitte dieser Art Tunnelbauwerken – anders als beim bergmännischen Vortrieb – rechteckig. Aber keine Regel ohne Ausnahme. Die wiederum findet sich entlang der Neubaustrecke nach Ulm auf der Albhochfläche am 963 Meter langen Tunnel Widderstall, benannt nach dem nahegelegenen gleichnamigen Weiler.

Da das Gelände hier entlang der Streckenachse ansteigt, hätte sich für einen in der herkömmlichen offenen Bauweise erstellten Tunnel eine relativ große Überdeckung bis zur Geländeoberkante ergeben. Bei 140 Quadratmeter Querschnittsfläche dieses gleichwohl sehr kurzen zweigleisigen Tunnels hat ein Gewölbe ein deutlich vorteilhafteres Tragverhalten. Also entschieden sich die Planer aus strategischen Gründen für einen Tunnel mit Gewölbequerschnitt, diesen aber erstellt in offener Bauweise. Das hieß zunächst: Auf einer Länge von rund einem Kilometer war der Kalkstein-untergrund der Schwäbischen Alb wegzusprenge. Dabei fielen rund eine halbe Million Tonnen Ausbruchmaterial an. Dann ging es an den Tunnel. Die Herstellung der Tunnelsohle glich noch eher „business as usual“. Der Bau des Gewölbes erforderte dann jedoch zwei Schalelemente – für die Unterseite und für die Oberseite. Der Clou: Letzteres wurde über das inzwischen mit der Bewehrung versehene untere Schalelement geschoben. Dann konnte Beton fließen.

Es entstanden 93 derartige, zehn Meter lange Blöcke plus zwei elegant abgeschrägte, nicht minder aufwendig zu schalende Portalblöcke an den Tunnelenden. Verfüllt wurde die Baugrube mit Ausbruchmaterial, das eigens aufbereitet wurde. Inzwischen hat sich den einen Teil des Geländes über dem Tunnel die Natur zurückerobert, zudem findet sich dort wieder der frühere Autobahnrastplatz Widderstall.



Gewölbe einmal nicht bergmännisch: erst ein tiefer Felsgraben, dann eine gekrümmte Schalung, schließlich der fertige Tunnel.





## Gut gerüstet übers Filstal

Um auf möglichst direktem Weg nach Ulm zu gelangen, durchfahren die Züge nicht nur Tunnel, sie überwinden auf einem atemberaubenden Bauwerk auch das Filstal: auf der von manchen bereits zum neuen Wahrzeichen Baden-Württembergs erhobenen Filstalbrücke. Die Planer vom Ingenieurbüro Leonhardt, André und Partner in Stuttgart hatten eine selbstredend langlebige, aber zugleich auch elegante Brücke konstruiert. Das Bauwerk besteht genau genommen aus zwei statisch voneinander unabhängigen, einzelnen Brückenelementen. Der jeweilige Brückenüberbau, über den künftig die Züge fahren, lagert in bis zu 85 Metern Höhe fugenlos auf mehreren Pfeilern. Jeweils zwei sind in Y-Form ausgebildet. Die steil abfallenden Talseiten und der Umstand, dass auf beiden Seiten der Filstalbrücke unmittelbar an die Brückenköpfe jeweils ein Tunnelportal anschließt, haben den Bau der Brücke nicht unbedingt erleichtert, die Situation Tunnel-Brücke-Tunnel erforderte also ein besonderes Bauverfahren. Den ohnehin geringen Platz mussten sich die Brückenbauer überdies zeitweise mit den Tunnelbauern teilen.

Zum Bau einer Brücke mit annähernd 500 Metern Spannweite in 85 Metern Höhe könnte man das sogenannte Taktschiebeverfahren anwenden. Ein Brückenteil wird dabei auf der einen Seite eines Tals gebaut und dann in Richtung gegenüberliegende Seite geschoben. Es folgen der Bau des nächsten Brückenteils

und der nächste Schub. Takt für Takt wird gebaut, geschoben, gebaut, geschoben – solange bis die Brücke die andere Talseite erreicht hat.

Angesichts der Randbedingungen im Filstal sowie der leicht gewölbten Form des Brückenüberbaus ein Ding der Unmöglichkeit. Geplant war zunächst, über dem Talgrund im sogenannten Freivorbau voranzukommen, also von einem Pfeiler aus zugleich in beide Richtungen abschnittsweise zu betonieren. Die beauftragte Baufirma Max Bögl hatte beim Bau der Strelasundbrücke, der Verbindung der Insel Rügen (Mecklenburg-Vorpommern) mit dem Festland, hingegen schon einmal erfolgreich eine sogenannte Vorschubrüstung benutzt. Das Prinzip: Im Schutz eines mächtigen Gerüsts wird ein Brückenabschnitt geschalt, bewehrt und betoniert. Danach schiebt sich die 800 Tonnen schwere Vorschubrüstung zum nächsten Pfeiler, und das Prozedere kann von Neuem beginnen. Ist ein Abschnitt fertigbetoniert, wird die Schalung, gleichsam das Negativ der Brückenform, aufgeklappt, die Rüstung nach vorne geschoben und die Schalung wieder zugeklappt. Der Bautrupps kann nun mit dem Bewehren des nächsten Abschnitts loslegen. Zehn Abschnitte mit jeweils bis 50 Metern Länge sind auf diese Weise entstanden, was aus der Ferne zusätzlich spektakulär wirkt. Im Filstal bedurfte es mehrerer Hilfsstützen aus Stahl, denn wegen des monolithischen Charakters der Filstalbrücke wurden die Y-Streben erst im letzten Arbeitsschritt kraftschlüssig mit dem Überbau verbunden.

Block auf Block von Hilfsstütze zu Hilfsstütze: Nur so schafft es die Vorschubrüstung über den Talgrund.



**TUNNELPATIN**

**Gerlinde Kretschmann**

„Ich habe als Tunnelpatin erlebt, welche besondere Arbeit die Mineure leisten, die bei ihrer Arbeit in Bereiche vorstoßen, in denen zuvor noch nie jemand war. Ich habe die Arbeit von Anfang an verfolgt und war oft an der Baustelle. Ihr Einsatz hat sich gelohnt. Respekt allen Beteiligten.“

## Weißer Karawane

Tunnel – ja, Brücke – ja, aber ohne Schienen keine Eisenbahnstrecke. Um dieser Binsenweisheit zwischen Wendlingen und Ulm gerecht zu werden, sind Ende 2018 die Gleisbauer angerückt. Zunächst in Form von Transporttrupps. Im Dezember sind in Ulm die ersten Schienen eingetroffen, die – 120 Meter lang – entlang der Strecke dort platziert wurden, wo sie verlegt, sprich als Feste Fahrbahn verbaut werden sollten. Feste Fahrbahn heißt, die Schwellen, auf denen die Schienen montiert sind, liegen nicht im Schotterbett, sondern sind einbetoniert. Die Variante Feste Fahrbahn ist langlebiger, wartungsärmer und stabiler und macht das Reisen im Hochgeschwindigkeitsbetrieb bei bis zu 250 Stundenkilometern komfortabler.

Die Gleisbaueinheit, die auf der Neubaustrecke unterwegs war, hatte je nach Einbautempo eine Länge von bis zu zwei Kilometern: Fertigteilswellen setzen, Bewehrung verlegen, Schienen draufheben, das Ganze ausrichten und vermessen, damit die von den Plänen erlaubte Abweichung von höchstens 0,5 Millimetern auch wirklich eingehalten wird. Weithin sichtbar und fast eine Art Markenzeichen der Gleisbauer auf der Schwäbischen Alb war der sogenannte Fertiger, mit dem die Feste Fahrbahn in einem automatisierten Prozess

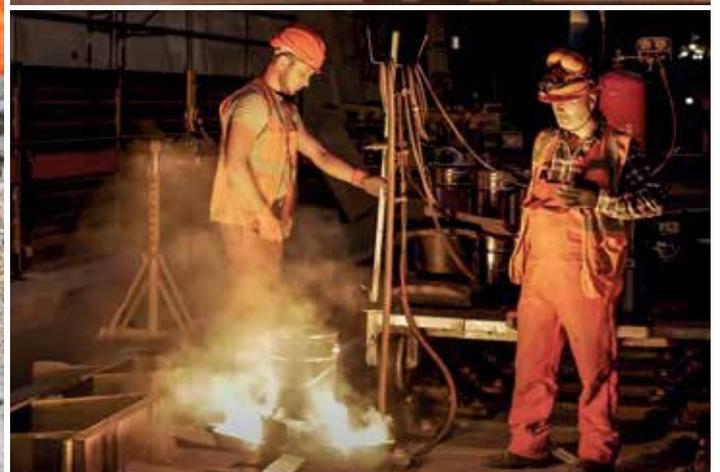
schließlich betoniert wurde. Der Fertiger, eine Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft Bahn Technik Schwäbische Alb, ein Zusammenschluss mehrerer Baufirmen für diesen Großauftrag, wirkte für Außenstehende wie eine Art weiße Karawane oder eine große Partymeile. Unter weißen Zelten verborgen arbeitete sich jedoch Meter für Meter eine ausgeklügelte Logistik vorwärts.

Der Beton wird von einem Mischfahrzeug angeliefert, landet auf einem Förderband und ergießt sich über eine Spezialvorrichtung zwischen die Schwellen, dahinter befindet sich der Bereich der Betonnachbearbeitung. Auch das Büro des Poliers und Aufenthaltscontainer für den Bautrupps dürfen nicht fehlen. Doch weshalb das alles im Schutz der Zelte? Einfache Antwort: Der Beton muss gleichmäßig aushärten, aber das nicht zu schnell, so lassen sich Risse oder Unregelmäßigkeiten im Beton vermeiden. Denn eine Hochgeschwindigkeitsstrecke muss den höchsten Ansprüchen an Qualität und Sicherheit genügen. Ist die Karawane weitergezogen, folgt der letzte Arbeitsgang für ruckelfreie Zugfahrten: die Stöße der Schienen können verschweißt und geschliffen werden...

Vom ersten Spatenstich bis zur letzten Weiche ist Eisenbahn bauen im Großen kein Kinderspiel, gefragt sind jede Menge Hirnschmalz, Muskelkraft und moderne Technik pur. [www.be-zug.de/tunnelvortrieb](http://www.be-zug.de/tunnelvortrieb)



Gleisbauparty auf der Schwäbischen Alb: Gefeierte wurde aber erst, als der eigens für den Bau der Festen Fahrbahn entwickelte Fertiger allen Beton verarbeitet hatte.

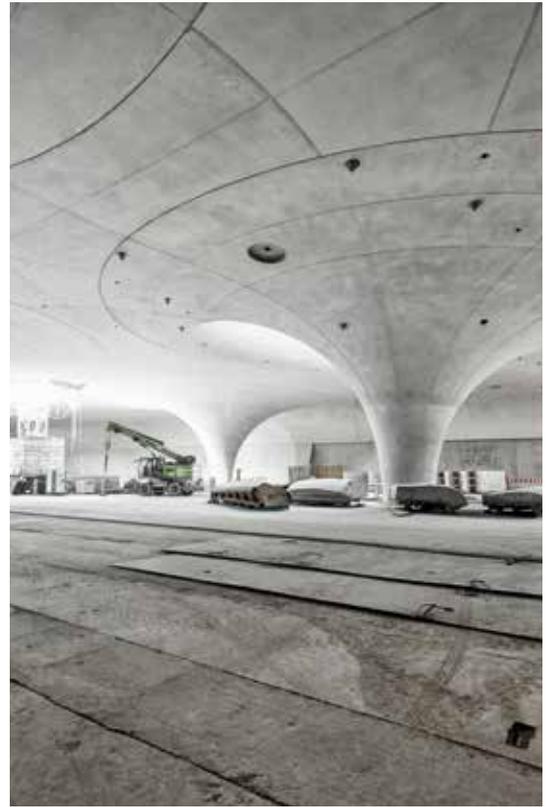


Wenn jeder Griff sitzt: Um Stahl und Schwellen zu platzieren, Gleislagen zu vermessen, die Fahrbahn zu betonieren und schließlich Schienenstöße zu schweißen, braucht es handwerkliches Geschick.

## KURZ NOTIERT

### Alle Tunnel im Stuttgarter Talkessel fertig gegraben

**Sämtliche Tunnel für Stuttgart 21 im Talkessel der Landeshauptstadt sind erfolgreich vorgetrieben. Insgesamt haben die Mineure rund 51 Kilometer Tunnel gegraben.** Damit ist ein weiterer wichtiger Meilenstein des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm auf dem Weg zur Inbetriebnahme erreicht. Von Dezember 2025 an werden sich Reisezeiten im Fern- und Regionalverkehr erheblich verkürzen. Der Abschluss des Tunnelvortriebs wurde von hochrangigen Vertretern der Deutschen Bahn, der Bundes- und Landespolitik, der Europäischen Kommission sowie der Baubranche mit weiteren Ehrengästen feierlich begangen. „Exakt 51.093,2 Meter Tunnelvortrieb unter schwierigen logistischen Bedingungen einer Großstadt – das ist eine herausragende Leistung. Dahinter stecken viel geistige Arbeit, Schweiß und Mut. Dafür gebührt den Tunnelbauerinnen und Tunnelbauern unser Dank. Der Abschluss dieser Arbeiten im Stuttgarter Talkessel zeigt einmal mehr: Stuttgart 21 schreitet erkennbar voran“, sagte Berthold Huber, DB-Infrastrukturvorstand. „Mit dem Projekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird die Eisenbahninfrastruktur der Region fit für das 21. Jahrhundert gemacht. Wir steigern die Leistungsfähigkeit der Strecke und ermöglichen so mehr Mobilität bei weniger Emissionen und weniger Lärm. Dank der deutlich kürzeren Reisezeiten schaffen wir ein attraktives Angebot und damit einen starken Anreiz, sich für das Bahnfahren zu entscheiden“, sagte Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. „Der Abschluss des Tunnelvortriebs von Stuttgart 21 ist ein neuer Meilenstein für das trans-europäische Verkehrsnetz! Die Verknüpfung von lokalen, regionalen und europaweiten Fernverbindungen rückt immer näher. Mit über einer Milliarde Euro Unterstützung der Europäischen Kommission für das Gesamtprojekt Stuttgart–Ulm steht Europa voll hinter diesem Jahrhundertprojekt in Baden-Württemberg. Ich freue mich jetzt schon auf die neuen Verbindungen, von Brüssel über Stuttgart nach München, von Paris nach Wien, von den Nordseehäfen bis zum Schwarzen Meer“, sagte Herald Ruijters, Direktor Investitionen, Innovativer und Nachhaltiger Verkehr der Europäischen Kommission. „Wir freuen uns über die Fortschritte bei der Realisierung von S21 und die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Gleichzeitig arbeiten wir mit Hochdruck daran, die gemeinsam von Bahn, Landeshauptstadt Stuttgart, Region und Land im S21-Lenkungskreis im Juli beschlossenen weiteren Verbesserungen im Eisenbahnknoten Stuttgart voranzutreiben. Dazu gehören der Pfaffensteigtunnel als Bestandteil des Ausbaus der Gäubahn, die Umsetzung der P-Option als Bestandteil des neuen Nordzulaufs nach Stuttgart sowie der Erhalt der Panoramabahn bis in die Stuttgarter Innenstadt“, sagte Berthold Frieß, Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. [www.be-zug.de/talkessel](http://www.be-zug.de/talkessel)



### 24 von 28 Kelchstützen fertig

**Mit der Fertigstellung der 24. Kelchstütze nimmt der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof deutlichere Konturen an.**

Damit fehlen (bei Redaktionsschluss) nur noch vier der insgesamt 28 einzigartig geformten Betonkunstwerke, die das Dach der neuen Bahnsteighalle bilden. Die nächste Betonage ist in diesem Dezember geplant. Bereits im nächsten Jahr soll das Hallendach geschlossen werden können. Die beeindruckende Betonschalenkonstruktion mit ihren charakteristischen Lichtaugen wurde in dieser Form noch nie gebaut. Für Ingenieure und Arbeiter stellt der Bau der Kelchstützen eine große technische Herausforderung dar. Im gesamten Kelch befinden sich 350 Tonnen Bewehrungsstahl, die sich auf 22.000 einzeln vermessene Stahlstreben verteilen. Der jeweils vorab hergestellte, sechs Meter hohe Kelchfuß besteht aus 35 Kubikmetern Beton, der darauf befindliche, noch einmal bis zu sechs Meter hohe obere Abschnitt ist in 700 Kubikmeter Beton gegossen. Der Durchmesser beträgt im oberen Bereich rund 32 Meter, der Durchmesser der Öffnung für das Lichtauge 16 Meter. Die sogenannte Hutze für die Einfassung der markanten Lichtaugen wird planmäßig etwas später betoniert. Der Bau des künftigen Bahnhofs nahm im Jahr 1997 im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs seinen Anfang. Das 32-köpfige Preisgericht wählte damals aus 126 eingereichten Vorschlägen einstimmig den Entwurf des Büros Ingenhoven aus. Für Stuttgarts Oberbürgermeister Frank Nopper hat der Architekt damals ein architektonisches Meisterstück entwickelt, „das für die Weiterentwicklung Stuttgarts von großer Bedeutung ist.“

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

## PERSÖNLICH



Hat das Projekt vorangetrieben:

**Günther H. Oettinger, 69, von 2005 bis 2010 Ministerpräsident von Baden-Württemberg, danach EU-Kommissar und heute unter anderem Präsident der EBS Universität für Wirtschaft und Recht**

## Was macht eigentlich ... Herr Oettinger?

### **Herr Oettinger, wie geht es Ihnen aktuell und was treibt Sie in diesen politisch so bewegten Tagen um?**

Wie noch nie in der Vergangenheit erleben Deutschland, Europa und weite Teile der Welt eine Vielzahl von Krisen. Dies hat große Auswirkungen für Gesellschaft, Wirtschaft und auch für die Arbeitswelt. Die Zeitenwende betrifft nicht nur die äußere Sicherheit, die NATO und die Bundeswehr sowie unsere Verpflichtungen für die Ukraine, sie betrifft letztlich alle Bereiche unseres Lebens. Ich mache mir große Sorgen um die wirtschaftliche Stärke und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und Europas.

### **In Ihrer Zeit als Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg haben Sie das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm politisch vorangetrieben. Nun geht mit der Neubaustrecke der erste Teil in Betrieb. Beschreiben Sie bitte kurz Ihre Gefühlslage.**

Die Konzeption für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm hat Professor Heimerl in den 1980ern

entworfen. Dass es fast vierzig Jahre gedauert hat, von der ersten Planung, über politische Entscheidungen und der Bauausführung bis zur Inbetriebnahme, muss für die Infrastruktur Deutschlands sehr kritisch gesehen werden. Umso mehr freue ich mich für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft unseres Landes, dass wir mit diesem Großprojekt in die Mitte wichtiger Schienenverkehre Europas rücken.

### **Sie haben 2009 auch den Finanzierungsvertrag für Stuttgart 21 unterzeichnet. Stehen Sie im Rückblick noch zu der damals getroffenen politischen Entscheidung?**

Die Entscheidung wird sich nach der Inbetriebnahme während des gesamten Jahrhunderts als richtig erweisen.

### **2025 wird der neue Bahnhof in der Landeshauptstadt seiner Bestimmung übergeben. Werden Sie dabei sein?**

Ich will in jedem Fall dabei sein, und ich möchte auch schon vorher die Neubaustrecke intensiv nutzen.



**IM BILDE – BEWEGT**

Alle aktuellen Videos zur Neubaustrecke –  
zum Anschauen einfach QR-Code scannen

**SONDERAUSGABE ERÖFFNUNG NBS +++ SONDERAUSGABE ERÖ**

**RAUSGABE ERÖFFNUNG NBS +++ SONDERAUSGABE ERÖFFNUN**