

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



PORTRÄT Die Hammertypen von der Baustelle

SEITE 18

INTERVIEW Bernhard Bauer über 30 Jahre Stuttgart 21 **SEITE 4**

REPORTAGE Die aufwändige Sanierung des historischen Bonatzbaus **SEITE 24**

INTERVIEW Die Region hofft auf ein neues Mobilitätszeitalter **SEITE 10**



INHALT

INTERVIEW

Das Projekt im Spiegel der Zeit:
Bernhard Bauer über 30 Jahre S21 **4**

INTERVIEW

Die S-Bahn und Stuttgart 21: Jürgen
Wurmthaler und sein regionaler Blick **10**

IM BILDE

14

PORTRÄT

Qualitätskontrolle auf händische Art:
die Prüfer mit dem „Hämmerle“ **18**

REPORTAGE

Der Bonatzbau: ein historisches
Bauwerk wird generalsaniert **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Am Schlossgarten 26/1 • 70173 Stuttgart
Telefon: 0711/ 184217-0 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.its-projekt.de • www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de

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

Realisierung: Netzwerkagentur Lose Bande, Ludwigsburg

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 5 – 11, 13, 14, 19 23);
plan B (2, 27, 29); Deutsche Bahn (12, 26); Arnim Kilgus (14, 15);
HGESch Photography (16); Lukas Brüning (25, 27);
Michael Deufel (26, 28); Alena Maria Hurst (26); Sophia Vietz (26);
Stadtarchiv Stuttgart/Hans Boettcher (26); Mercedes-Benz AG (29);
Lose Bande (31)

Auflage: 40.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im November 2024.



www.blauer-engel.de/uz195

- ressourcenschonend und umweltfreundlich hergestellt
- emissionsarm gedruckt
- überwiegend aus Altpapier

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

So ähnlich wie bei der Spielzeugeisenbahn unterm Christbaum hätte man sich die Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs gewünscht. Schalter umlegen – und alles funktioniert auf Knopfdruck. Doch so einfach ist es bei einem Bahnprojekt, das seit drei Jahrzehnten die Gemüter beschäftigt, leider nicht. Stuttgart 21 ist die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der vergangenen Jahrzehnte in Europa. Stuttgart 21 muss vom Start weg funktionieren – mit stabilen Fahrplänen, auf die sich die Fahrgäste verlassen können. Dafür müssen alle neuen Komponenten der Schieneninfrastruktur, des künftigen Bahnhofs und vor allem des Pilotprojekts Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) samt der Fahrzeuge intensiv getestet werden. Auch das Personal braucht Zeit, um sich mit der neuen Technologie bis ins Detail vertraut zu machen. Für ein Pilotprojekt dieser Dimension gibt es keine Blaupausen. Alles muss neu entwickelt, geprüft und genehmigt werden. Und dieses „Generik“ genannte Unterfangen hat den DKS-Auftragnehmer der Deutschen Bahn vor so große Herausforderungen gestellt, dass wir schließlich trotz aller Anstrengungen die Inbetriebnahme-Weichen neu stellen mussten: In der vergangenen Lenkungskreissitzung haben sich die Projektpartner darauf verständigt, die für 2025 vorgesehene Eröffnung des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs auf Dezember 2026 zu verschieben. Es war ein Gebot der Vernunft, das ermöglicht, die neue digitale Technik stufenweise in Betrieb zu nehmen und zu testen, testen, testen. Der Preis dafür ist unter anderem, dass der Kopfbahnhof auch 2026 weiter in Betrieb bleiben wird. Die bestehende Infrastruktur ist damit bis Ende 2026 letztmals Basis für den Netzfahrplan.

Die Verschiebung der Eröffnung des künftigen Hauptbahnhofs auf 2026 bietet den Vorteil, dass dann alle wesentlichen Elemente im Großprojekt außer der Gäubahnanbindung an den Flughafen und den Hauptbahnhof in Betrieb sein werden: der neue Abstellbahnhof in Untertürkheim, die S-Bahn-Stammstrecke mit digitaler Technik, beide Röhren des Cannstatter Fernbahn-Tunnels, die Kleine und Große Wendlinger Kurve, die mehr Zugverkehr aus und in Richtung Metzingen, Reutlingen und Tübingen ermöglicht und nicht zuletzt der neue Fernbahnhof am Flughafen, wo dann Züge sowohl aus und in Richtung Stuttgart als auch aus und in Richtung Ulm oder Tübingen halten können. Eine Aufzählung, welche die Dimension dieses Großprojekts vor Augen führt: Stuttgart 21 ist weit mehr als ein Bahnhof.

30 Jahre ist es jetzt her, dass jeweils in damaliger Funktion Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Bahnchef Heinz Dürr, Ministerpräsident Erwin Teufel



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

Bernhard Bauer
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.

und Oberbürgermeister Manfred Rommel die Idee für das Jahrhundertprojekt öffentlich vorstellten. Vier Schwaben hatten die dafür entscheidenden Ämter inne – eine glückliche Fügung der Geschichte. Dass es danach 15 Jahre dauern würde, bis sich Bund, Land, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart endlich zu einem Finanzierungsvertrag durchringen würden, das konnten die Visionäre damals nicht ahnen. Und ebenso wenig, dass dieses für die Schieneninfrastruktur wie für die Stadtentwicklung so wichtige Vorhaben einmal Massenproteste, Schlichtung, Stresstest und sogar eine Volksabstimmung zur Folge haben würde, nachdem es zuvor in allen parlamentarischen Gremien stets breite Mehrheiten dafür gegeben hatte.

Trotz erneuter Verschiebung der Eröffnung: Stuttgart 21 ist erkennbar auf der Zielgeraden. Dies wird auch daran ersichtlich, dass an immer mehr fertig gestellten Bauwerken die finale Qualitätsprüfung ansteht, mit der sich eine Geschichte in dieser Bezug-Ausgabe befasst. Sämtliche Tunnel, Brücken und sonstigen Bauwerke werden vom Team Qualität Rohbau auf Herz und Nieren geprüft. Unverzichtbar ist dabei die so genannte handnahe Prüfung, bei der mittels Hammer nach Auffälligkeiten und Fehlstellen gesucht wird, nach Rissen, versteckten Kiesnestern, Hohlstellen oder einer zu geringen Betondeckung, was mit der Zeit zu vielerlei Problemen führen kann, etwa rostendem Bewehrungsstahl. Jede fehlerhafte Stelle, die das Team ortet, wird mit einer Kreide markiert, entsprechend beschriftet und für die spätere Dokumentation fotografiert.

Auch am Bonatzbau geht es erkennbar voran. Was passiert eigentlich hinter den Mauern und Planen, und welchen Herausforderungen sehen sich die dort eingesetzten Fachleute ausgesetzt? Auch damit beschäftigen wir uns in dieser Bezug-Ausgabe. Das alles folgt dem Ziel, ein Megaprojekt an den Start zu bekommen. Mit dem modernen, digitalisierten Knoten im Südwesten der Republik werden wir deutlich mehr und viele schnellere Verbindungen anbieten. Nach dem Rückbau all der Gleise, die heute den Stuttgarter Talkessel durchschneiden, wird auf einer Fläche von etwa 150 Fußballfeldern in bester Citylage ein komplett neues Stadtviertel nach modernsten ökologischen und sozialen Standards entstehen. Und deshalb werden auch noch nachfolgende Generationen den Visionären dankbar sein, die Stuttgart 21 vor 30 Jahren mit Gestaltungswillen, Weitsicht und Entschlossenheit auf den Weg gebracht haben – und auch jenen, die das Projekt geplant, gebaut und erfolgreich in Betrieb genommen haben werden.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

INTERVIEW

„Wir können Vorreiter sein“

Bernhard Bauer war als hochrangiger Ministerialbeamter nah dran, als vor 30 Jahren die Idee des Projekts Stuttgart 21 zum ersten Mal vorgestellt worden ist. Und er ist heute als Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm näher dran denn je. Ein Gespräch über ein visionäres Megaprojekt im Spiegel der Zeit.

Herr Bauer, vor 30 Jahren waren Sie 43 und Leiter der Abteilung „Grundsatz und Ökologie“ im Umweltministerium des Landes. Was hat Sie besonders an der Vision fasziniert?

Bernhard Bauer: Schon damals gab es Themen, die immer noch sehr aktuell sind: umweltfreundliche Mobilität ausbauen, mehr Wohnraum schaffen und Flächenverbrauch reduzieren. Stuttgart 21 wurde als ein Verkehrsprojekt mit großen städtebaulichen Vorteilen vorgestellt. Das Ziel, verkehrliche Vorteile mit einer städtebaulichen Innenentwicklung zu verbinden, ohne grüne Wiesen in Anspruch zu nehmen, war für mich überaus bestechend. Mit Stuttgart 21 war es damit möglich, eine Wunde der Stadtentwicklung zu schließen und gleichzeitig neue Räume fürs Wohnen zu gewinnen. Ein Modellquartier mitten in Stuttgart, ökologisch ausgerichtet, klimaneutral, umweltfreundlich mit kurzen Wegen. 20 Hektar neue Parkfläche und 85 Hektar Wohnfläche, um die Menschen mit einer urbanen Stadtgesellschaft zusammen zu bringen. Das waren die Fakten. Und das alles noch garniert mit dem Effekt, dass der Zugverkehr schneller und besser wird. Das hat mich damals nicht nur überzeugt, sondern regelrecht in den Bann gezogen.

Hat die Faszination durch das drei Jahrzehnte währende Betrachten der Wirklichkeit gelitten?

Bernhard Bauer: Nein, bei mir ist die Faszination sogar größer geworden, denn es ist eben besonders faszinierend, wenn man erlebt, wie aus einer Idee Realität wird, etwas Neues und Einzigartiges entsteht: ein Jahrhundertprojekt, das die Zukunft prägen wird.

Die Zukunft hatte eine sehr lange Planungszeit.

Bernhard Bauer: Das stimmt. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist sicherlich auch ein gutes Beispiel für das, was in Deutschland noch allzu oft passiert: Lange Planungs- und Bauzeiten wirken der Euphorie des Anfangs entgegen. Ich denke, die Politik hätte schon viel früher tun können, womit sie nun begonnen hat, nämlich durch gesetzliche Regelungen Planungs-, Genehmigungs- und Gerichtsverfahren zu beschleunigen. Es ist gut, dass man neue Wege beschritten hat und Bund und Länder einen Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung beschlossen haben. Das neue Partnerschaftsmodell Schiene beim Pfaffensteigtunnel, bei dem alle am Prozess Beteiligten zeitnah im Austausch sind, ist beispielsweise ein so aktuelles wie kluges Modell, das tatsächlich die Chance bietet, Verfahrenszeiten zu verkürzen, bessere Kostentransparenz zu schaffen und so letztlich dafür zu sorgen, dass schneller gebaut wird. Ein solches Partnerschaftsmodell muss künftig zur Regel werden. Deshalb: Mehr davon bitte!

Können wir Deutschen überhaupt Großprojekte?

Bernhard Bauer: Die Leute, die hier auf den Baustellen arbeiten, können Großprojekte. Sie haben das bewiesen





und beweisen es jeden Tag aufs Neue. Sie kommen mit nahezu allen Anforderungen zurecht, die man an sie stellt, auch wenn sie Neuland betreten müssen, das noch auf keiner Karte eingezeichnet ist. Sie sind immer bereit, Lösungen zu entwickeln. Was wir leider – zumindest bisher – nicht können, ist Verfahren so zu steuern, dass sie in einer überschaubaren Zeit zu Ende gebracht werden und die einmal erteilte Erlaubnis dann auch verlässlich für die Zukunft gilt. An diesem Punkt haben uns so manche Länder einiges voraus.

Nennen Sie doch mal ein Beispiel, wie es anders ginge.

Bernhard Bauer: Nehmen Sie etwa die Messe in Stuttgart, die ebenfalls umstritten war: Baden-Württemberg hat hierfür 1998 ein Messegesetz beschlossen, das Grundlage für das Planfeststellungsverfahren war und so maßgeblich zur Beschleunigung des Prozesses

beigetragen hat. Vor allem für Großprojekte, die für die Infrastruktur von überragendem Interesse sind, hätte man sich daher gesetzliche Festlegungen schon viel früher überlegen können, ja müssen.

Christoph Ingenhovens Idee war in den neunziger Jahren nicht nur faszinierend, sondern auch der Zeit voraus. Ist sie inzwischen von der Zeit überholt worden?

Bernhard Bauer: Die Architektur von Ingenhoven, der schon in den neunziger Jahren nachhaltig geplant hat, ist einzigartig. Die Anforderungen, die man heute an klimaverträgliches Bauen stellt, hatte er schon damals im Blick. Er hat einen Bahnhof geplant, der durchs Erdreich wärmemäßig isoliert ist. Die Frischluftzufuhr kommt mit einfahrenden Zügen, Tageslicht durch 27 Lichtaugen – dies alles ist nicht von der Zeit überholt. Es ist moderner denn je. Zudem wird der Bahnhof für Bahnreisende komfortabler als alles, was man bisher kannte.

Welche Fehler wurden aus Ihrer Sicht beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gemacht?

Bernhard Bauer: Als das Projekt im Jahr 1994 vorgestellt wurde, war die Begeisterung groß. Bei den Menschen, der Wirtschaft und den Medien, weil es etwas Neues war, eine Vision mit zahlreichen Vorteilen für viele. Was in den darauffolgenden Jahren jedoch folgte, waren viele Ungewissheiten und offene Fragen. Politische Hängepartien haben die Stimmung getrübt. Man wusste nie: Kommt das Projekt, oder kommt es nicht? Welche Kosten hat es? Die Zeit von 1994 bis zum ersten Spatenstich 2010 hat allein schon 16 Jahre gedauert. Dies ist letztlich einfach viel zu lange, denn wer lange wartet, findet immer neue Argumente fürs Verharren – bis Stillstand eine Volksbewegung ist.

Und in der Kommunikation ist alles gut gelaufen?

Bernhard Bauer: Im Nachhinein ist man immer klüger. Gleichwohl hat man viel getan, wenn auch für alle Projektbeteiligten ein so komplexes Vorhaben Neuland war. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es bei solchen Projekten wichtig ist, mit einer umfassenden Kommunikation die Menschen von Anfang an einzubeziehen, Vertrauen zu bilden und zu erhalten. Zwar sind die Leute bereits 1998 durch die Ausstellung im Turmforum informiert worden, aber möglicherweise hätte man ab dieser Zeit noch mehr auf die Fragen und Anliegen der Menschen eingehen müssen. Vielleicht hatte man zunächst manches unterschätzt, was sich dann 2010 fast explosionsartig entladen hat. Mit der Schlichtung und in den darauffolgenden Jahren hat sich die Kommunikation durchaus stark verbessert. Sie ist wesentlich transparenter, offensiver und auch aktueller geworden. Die Präsenz in den sozialen Medien wurde ausgebaut und erfährt großes Lob. Gleichwohl war in der Stimmung zu dem Projekt bereits einiges passiert ...

... ausgelöst nicht zuletzt durch Wasserwerfer, die im Stuttgarter Schlossgarten eingesetzt worden sind ...

Bernhard Bauer: ... der 30. September 2010 wird mit diesem Projekt leider immer verbunden sein. Es ist ein Tag, der von niemandem vergessen wird, der beteiligt war. Das geht mir auch so. Alles war anders geplant, als es am Ende kam. Es tut mir unglaublich leid, was damals passiert ist, für die Menschen, die von dem Einsatz betroffen waren und gelitten haben. Dadurch hat sich natürlich auch die Sicht auf dieses Projekt verändert.

Trotzdem gab es am Ende dann eine Volksabstimmung zugunsten von Stuttgart 21.

Bernhard Bauer: In der Zustimmung zu diesem Projekt gab es in allen Umfragen stets gewisse Schwankungen bei den Prozenten. Aber nur ein einziges Mal waren die Projektbefürworter in der Minderheit, und zwar Anfang 2010. Danach waren die Zustimmungswerte der Pro-Fraktion stets höher. Selbst in hitzigsten Zeiten der Demonstrationen gegen das Projekt war das so. Bei der großen Volksabstimmung waren in Stuttgart knapp 53 Prozent für das Projekt und in Baden-Württemberg sogar rund 59 Prozent. Inzwischen nehmen viele die Faszination des Projekts wahr, was man bei den Tagen der offenen Baustelle sehen kann, die nebenbei auch eine Abstimmung mit den Füßen sind. Das Projekt ist nicht nur mitten in der Gesellschaft angekommen, sondern wir erleben im Feedback fast nur Begeisterung. 115.000 Menschen an einem Osterwochenende können sich nicht irren. Oder nehmen Sie unsere Ausstellung im InfoTurm Stuttgart. 205.000 Besucher im vorigen Jahr sind herausragend und ein Beleg dafür, wie überwältigend das Interesse an dem Projekt ist. Zudem erfahren wir dabei täglich eine große Zustimmung, über die wir uns sehr freuen.

Dennoch gibt es eine Reihe fast unausrottbarer Theorien wie jener, dass an den neuen Bahnsteigen die Kinderwagen davonrollen. Manche Dinge lassen sich schwer einfangen?

Bernhard Bauer: Es gibt in Deutschland 80 Millionen Fußball-Nationaltrainer, die besser wissen als der Bundestrainer, wie eine Nationalmannschaft spielen muss. Es ist schön, dass es bei uns auch sehr viele Bahnreisende gibt. Manche leiten daraus ab, Universalexperten für Schienenmobilität zu sein. Ich möchte hier nicht die Arbeit von Menschen schmälern, die tatsächlich tief in komplexe Themen eintauchen und sich dann eine fundierte Meinung bilden. Ich glaube aber, hier einen gesellschaftlichen Trend zu erkennen...

... der da wäre?

Bernhard Bauer: ... Hysterie im Alltag, Skandalisierung und oft auch Panikmache. Im Internet kursieren die wildesten Sachen von vermeintlichen Experten, die noch nie in ihrem Arbeitsleben eine belastbare eisenbahntechnische Untersuchung verantwortet haben. Diese

angeblichen Experten erhalten oft eine mediale Reichweite, während die Fachleute, die ihr Tun Tag für Tag verantworten müssen und meist jahrzehntelange Erfahrung haben, abgetan werden. Dabei ist es so wichtig, dass Medien objektiv aufklären und sich die Mühe machen, sich mit Fakten und nicht mit Stimmungen auseinanderzusetzen. Dies schließt Kritik nicht aus. Aber wo Halbwahrheiten wider besseres Wissen die Runde machen, Fakten teilweise zurechtgebogen und umgeformt werden, da regiert über kurz oder lang der größte Feind der Demokratie – die Lüge. Und dies will keiner!

Wie arbeiten Sie dagegen an?

Bernhard Bauer: Beharrlich! Das ist unsere Aufgabe. In der Ausstellung und bei den Führungen wollen wir Fakten präsentieren und darüber auch diskutieren. Wir wollen, dass die Menschen kritisch fragen. Ich mache das mal an einem Beispiel fest: Viele Leute wissen nach meiner Erfahrung nicht, wie es um die Leistungsfähigkeit des alten und des neuen Bahnknotens bestellt ist. Wenn ich mit den Menschen spreche, stelle ich oft fest, dass ihnen nicht bekannt ist, dass wir aktuell in Stuttgart nur fünf Zu- und Ablaufgleise für den oberirdischen Zugverkehr haben. Wie in einem Flaschenhals führen die Gleise derzeit in den Kopfbahnhof. In den Medien wird jedoch immer nur von acht neuen Gleisen im Durchgangsbahnhof und 16 Gleisen im Kopfbahnhof geredet. Aber jedem leuchtet sofort ein: Wenn ich aktuell nur fünf Zu- und Ablaufgleise habe, dass sich die Leistungsfähigkeit erhöht, wenn künftig acht Zu- und Ablaufgleise die acht neuen Bahnsteigkanten bedienen.

Und Sie überzeugen damit auch eingefleischte Kritiker?

Bernhard Bauer: Wir machen mit der Ausstellung und den Baustellenführungen das Angebot an alle, sich selbst ein Bild zu machen, und stellen uns den Diskussionen. Manches kann man dabei klären. Wie die leidige Kinderwagen-Story, die durch beständiges Wiederholen nicht wahrer wird. Fakt ist, dass der Höhenunterschied zwischen Zulauf Nord und Zulauf Süd 6,50 Meter beträgt. Das ist eine Neigung von 15 Promille. Auf einer Schrittlänge, also auf 70 bis 100 Zentimetern, sind das zwischen einem und eineinhalb Zentimeter Gefälle. Da rollt nichts davon. Dies können wir in unserer Ausstellung erläutern und bei den Führungen können sich die Menschen selbst davon überzeugen. Fakt ist auch, dass der Lärm, der heute noch vom Gleisfeld ausgeht und die Bürger belästigt, künftig wegfällt. Ich möchte auch die Innovationsfähigkeit dieses Landes herausstreichen ...

... um die es schon besser bestellt war ...

Bernhard Bauer: ... warum so pessimistisch? „Die Zukunft hat viele Namen: Für Schwache ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen das Unbekannte, für die Mutigen die Chance“, hat Victor Hugo einmal gesagt.

In Baden-Württemberg gab es in der Vergangenheit viele mutige Menschen, denn im Land sind so viele Innovationen geboren worden, von denen wir heute noch zehren. Auch Stuttgart 21 ist innovativ. Eine Meisterleistung von allen, die beteiligt waren und sind. Vom Architekten über den Ingenieur bis hin zum Eisenbieger, der an den weltweit einmaligen Kelchstützen millimetergenau gearbeitet hat. Dieses Projekt ist für mich wie kaum ein anderes ein Beispiel für Innovationsfähigkeit. Es verdeutlicht, dass wir in Deutschland nicht abgehängt sind, aber die Chancen nutzen müssen. Der neue Bahnknoten wird eine Pilgerstätte für viele Techniker und Baufachleute. Das Projekt hat Arbeitsplätze gesichert und geschaffen. Für die Region und für das ganze Land ist es ein Wirtschaftsfaktor. Wissen wurde hier weiterentwickelt, sodass auch viele deutsche Unternehmen künftig mit diesem Pfund wuchern können.

Apropos reden: Wie erklären Sie den Leuten, dass das Projekt immer teurer wird und sich weiter verzögert?

Bernhard Bauer: Auch hier gilt es, für Transparenz zu sorgen und ehrlich zu sagen: Ja, es ist leider so. Die Kosten sind gestiegen und auch die Zeitpläne konnten

nicht eingehalten werden. Das ist ärgerlich und ich kann manchen Unmut verstehen. Zugleich gilt jedoch auch, dass so komplexe Projekte ihre eigene Dynamik haben und Einflüssen unterliegen, die nicht nur herausfordernd sind, sondern oft neue Lösungen erfordern, die in den alten Plänen nicht eingepreist waren. Schwierige Geologie, geänderte Tunnelplanungen, strengere Richtlinien für Brand- und Artenschutz, aufwändige Genehmigungs- und langwierige Gerichtsverfahren, der Ukrainekrieg, Lieferketten-Schwierigkeiten, Firmenpleiten, veränderte Märkte, Preissteigerungen am Bau – um nur einige Stichworte zu nennen. Trotz alledem ist es natürlich nicht leicht, solche Kostensprünge im Kontext zu erklären. Mir wäre lieber, wir müssten es nicht tun. Aber selbst die von mir sehr geschätzten Schweizer haben die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels mehrfach verschoben, die Kosten mehrfach angepasst. Dies wird zu oft vergessen. Vielleicht wird auch deshalb nicht darüber geschrieben, weil es nicht ins Narrativ passt.

Kann man die Kosten für den neuen Bahnknoten am Ende politisch verantworten, Herr Bauer?

Bernhard Bauer: Eindeutig ja! So ärgerlich die Kostensteigerungen im Einzelfall sind, so klar müssen wir sie auch einordnen. Allein in den vergangenen vier Jahren haben sich durch die Inflation und andere Einflüsse die Baukosten generell im Bausektor annähernd zwischen 40 und 50 Prozent erhöht. Ein Beispiel unterstreicht dies: Die MHP-Arena in Stuttgart ist für die Fußball-Europameisterschaft erweitert und auch modernisiert worden. Im Jahr 2019 hat man dafür Kosten in Höhe von 65 Millionen Euro veranschlagt, jetzt ist man bei mindestens 140 Millionen Euro. Eine Kostensteigerung von über 100 Prozent bei einem wesentlich kleineren Projekt und einer Bauzeit von knapp vier Jahren. Dies ist die Realität. Deshalb halte ich es für wichtig, klar zu machen, wofür man letztlich Geld ausgibt.

Und wofür bei Stuttgart 21?

Bernhard Bauer: Für ein Jahrhundertprojekt, das diesen Namen tatsächlich verdient. Für ein Projekt, das auf 150 Jahre ausgelegt ist. Schauen Sie doch mal auf die alte Strecke durchs Filstal nach Ulm, die 1850 eingeweiht wurde. Es profitierten seitdem Millionen davon, dass damals kluge Leute eine Vision hatten, die auch realisiert worden ist. Die soziale und wirtschaftliche Entwicklung im Filstal – etwa in Göppingen mit der Firma Märklin und in Geislingen mit dem Unternehmen WMF – wurde dadurch erst ermöglicht. In Stuttgart werden wir ein Projekt verwirklichen, das neben der verkehrlichen Infrastruktur ein zukunftsträchtiges Quartier schafft, das nicht nur für Europa, sondern vielleicht sogar weltweit sichtbar machen kann, wie ein nachhaltiges, klima- und sozialverträgliches Miteinander im Zentrum einer Großstadt aussehen kann.



Zur Person:

Bernhard Bauer, Jahrgang 1950, ist seit 2019 Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. Der ehemalige Bundesliga-Handballtorwart und Präsident des Deutschen Handballbundes galt laut der „Südwestpresse“ zu seinen Zeiten als Ministerialdirektor im Sozialministerium (2000 – 2006) und später im Umwelt- und Verkehrsministerium (2006–2011) als einer der herausragenden Spitzenbeamten des Landes. Aufgrund seiner Expertise wurde er von Ministerpräsident Winfried Kretschmann in den Normenkontrollrat Baden-Württembergs berufen, dessen stellvertretender Vorsitzender er von 2018 bis 2022 war. Bernhard Bauer wird als Teamplayer geschätzt und ist ein ausgewiesener Kenner des Projekts, das er seit 30 Jahren begleitet. Seine Amtszeit an der Spitze des Vereins wurde von den Partnern vorzeitig bis Dezember 2027 verlängert.



Das hat seinen Preis, gewiss, aber ist das erzielte Ergebnis letztlich auch die Milliarden wert?

Bernhard Bauer: Das ist aus meiner Sicht gut angelegtes Geld, weil etwas Bleibendes entsteht. Ich habe eher Probleme damit, wenn, wie bei Intel in Magdeburg rund zehn Milliarden Euro als Subventionen an ein Unternehmen gehen. Wer weiß, wie lange das Unternehmen tatsächlich vor Ort bleibt und nicht wieder woanders investiert? Demgegenüber sichern Investitionen in die Infrastruktur die Zukunft nachhaltig.

Ist auch der Digitale Knoten in Stuttgart gut angelegtes Geld? Da läuft ja auch holpriger als erhofft?

Bernhard Bauer: Der Digitale Knoten Stuttgart ist ein Leuchtturm-Projekt, das mutig in die Zukunft weist und von dem selbst Schweizer Verkehrsexperten schwärmen, weil sich dadurch mehr Züge auf modernere Weise ins System bringen lassen. Durch Stuttgart 21 und die Digitalisierung bekommen wir verlässlichere Bedingungen bei hohen Sicherheitsstandards. Deutschland steht, was die Digitalisierung angeht, innerhalb der Europäischen Union auf den hinteren Plätzen.

Und Sie wollen das durch ein Stuttgarter Projekt ändern?

Bernhard Bauer: In Stuttgart kann die Bahn mit den Partnern, die sich auch finanziell sehr engagieren, Chancen aufzeigen, die es bisher nicht gibt. Wir können Vorreiter und an der Spitze sein, wenn wir nicht nur über Digitalisierung reden, sondern sie auch konkret gestalten. Ja, es gab Verzögerungen, was manchmal auch in der Natur der Sache liegen kann, wenn man neue Wege geht und Bauteile entwickeln muss. Am Ende werden wir jedoch etwas haben, um das uns viele beneiden: den ersten Digitalen Bahnknoten in Deutschland. Es käme für mich

einem Schildbürgerstreich gleich, den jetzt beschrittenen Weg nicht konsequent zu Ende zu gehen.

Mal ehrlich, Herr Bauer, warum tun Sie sich das alles jenseits der 70 an und stellen sich solchen Fragen?

Bernhard Bauer: Weil ich voll und ganz hinter diesem Projekt stehe! Ohne die Visionen, die Errungenschaften, die Mühen unserer Vorfahren würden wir heute nicht so leben wie wir leben. Kaum etwas von dem, was für uns heute normal ist, war früher selbstverständlich. Dieses Projekt ist ein Gewinn fürs Land. 1994 hatten Visionäre eine Idee, eine Vorstellung, von dem, was in Stuttgart entstehen soll. Sie glaubten auch daran, dass dies Gewinn für die Bevölkerung bringt – und haben sich gemeinsam als Partner auf den Weg gemacht, das Projekt zu realisieren.

Und die Kritik macht Sie nicht müde?

Bernhard Bauer: Nein, sie spornt mich an. Kritik ist erwünscht, Kritik macht Projekte oft besser, sie muss aber auf Wissen basieren und nicht per se Wissen in Frage stellen. Kritik darf auch nicht beleidigen. Es hilft nicht, anonym im Netz wilde Meinungen zu äußern, die nicht belegt sind. Man muss für bestimmte Dinge einstehen, die wir im Ergebnis vielleicht gar nicht mehr selbst erleben, die den Menschen, die nach uns kommen, aber Vorteile bringen. Dafür stehe ich. Dieses Projekt dient den Menschen. Ich bin sicher, dass in den nächsten Jahrzehnten auch viele Ingenieure und Eisenbahnfans nach Stuttgart kommen, um zu sehen, wie man hier vorausgedacht hat. Und in 30 Jahren wird es vielleicht irgendwo ein Interview geben, in dem jemand sagt, der sich mit Mobilität und Städtebau auskennt: Gott sei Dank gab es damals kluge Leute, die mit Weitblick ein Projekt realisiert haben, das trotz aller Widerstände erfolgreich umgesetzt wurde.

INTERVIEW

„Die Region nutzt ihre große Chance“

S21 eröffnet die einzigartige Gelegenheit, die S-Bahn in der Region Stuttgart auf ein anderes Level zu heben. „Das Projekt ebnet uns den Weg für etliche Verbesserungen“, sagt Jürgen Wurmthaler, der beim Verband Region Stuttgart den Bereich Wirtschaft und Infrastruktur verantwortet.

Herr Dr. Wurmthaler, wie sehen Sie die weitere Verzögerung der Inbetriebnahme von S21 um ein Jahr?

Jürgen Wurmthaler: Es freut uns natürlich nicht, das versteht sich von selbst. Wir versprechen uns einen großen Fortschritt durch die neue Infrastruktur, die wir lieber gestern als morgen hätten. Jedes weitere Jahr, das die S-Bahn darauf warten muss, ist ein Jahr mit Einschränkungen und Kapazitätsproblemen. Offenbar sind die Schwierigkeiten etwas größer als erwartet, was wohl zu einem großen Teil an der Digitalisierung der Strecken hängt. Allen Beteiligten war aber klar, dass für den Aufstieg auf die neue Technik in erheblichem Umfang Pionierarbeit geleistet werden muss. Dass man dabei auch Hindernisse aus dem Weg räumen muss, ist klar.

Die Entscheidung, die Gunst der Stunde zu nutzen und die S-Bahn im Sog von Stuttgart 21 auf digitalen Betrieb umzustellen, wird dadurch aber nicht in Frage gestellt – oder?

Jürgen Wurmthaler: Auf keinen Fall. Die Entscheidung für dieses Pilotprojekt war wohlüberlegt und alternativlos. Die groß angelegte Machbarkeitsstudie, die durch das Land Baden-Württemberg, die Bahn und den Verband Region Stuttgart finanziert wurde, hat klar gezeigt, wie viele Verbesserungen bei einer Ausstattung mit ETCS möglich sind. Hätten wir gewartet, wären wir für die nächsten 30, 40 Jahre in der alten Technik gefangen gewesen. Stattdessen sind wir nun vorne dabei und haben alle Möglichkeiten, die S-Bahn künftig stabiler, pünktlicher und auch weiter fahren zu lassen. Mit einer konventionellen Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Stammstrecke, die ja durch Stuttgart 21 ohnehin notwendig geworden wäre, hätte dagegen keine Qualitätsverbesserung erreicht werden können.

Also wird die S-Bahn dank der Innovationen auch künftig der wichtigste Träger des Nahverkehrs in der überaus verkehrsreichen Region Stuttgart bleiben?

Jürgen Wurmthaler: Ich gehe sehr davon aus, dass die S-Bahn diese führende Rolle in der Region Stuttgart noch weiter ausbauen kann. Nicht in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern wie etwa den Regionalzügen oder Metropolexpresszügen des Landes, sondern als gut abgestimmte Ergänzung. Wir haben die einmalige Chance bekommen, das Thema Signaltechnik und Fahrbetrieb auf einer hochbelasteten S-Bahn-Stammstrecke erstmals in Deutschland neu zu denken, um langfristig eine höhere Verfügbarkeit und einen leistungsfähigeren Betrieb mit größerer Reichweite zu erreichen. Die S-Bahn erschließt schon jetzt das ganze große Umfeld in der Region, dank Stuttgart 21 können wir das Angebot künftig in verschiedene Richtungen verlängern, beispielsweise Richtung Nürtingen, Göppingen und Geislingen oder auch Vaihingen-Enz. Immer verknüpft mit einem dichten Netz an Bussen, Stadtbahnen sowie zahlreichen Regionalzügen und Nebenbahnen.





215 Züge müssen für den digitalen S-Bahn-Betrieb umgerüstet werden.

Voraussetzung dafür ist die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur im Dezember 2026, wofür noch einiges getan werden muss. Unter anderem müssen sämtliche Fahrzeuge der S-Bahn für den digitalen Betrieb umgerüstet werden?

Jürgen Wurmthaler: Finanziert wird die Umrüstung der Züge vom Verband Region Stuttgart, für die Umsetzung verantwortlich ist aber wie auch bei der Digitalisierung der Strecke selbst die Bahn. Die Züge gehören ja auch der Bahn. Momentan wird an den ersten Prototypen gearbeitet, danach werden die Züge Schritt für Schritt umgerüstet. Das ist für den S-Bahn-Betrieb natürlich eine sensible Zeit und eine zusätzliche Belastung, weil die Kapazitäten davon betroffen sind. Es war daher eine gute Idee und richtig, im Vorfeld neue Züge zu beschaffen, um bei der Umrüstung mehr Spielraum zu haben. Natürlich wollen wir hinterher ja auch mehr und weiter fahren, wofür wir diese zusätzlichen Züge brauchen.

Von wie vielen Zügen sprechen wir insgesamt?

Jürgen Wurmthaler: Wir haben bereits im Jahr 2019 einen Vertrag mit DB Regio über die Beschaffung von 58 neuen S-Bahn-Triebzügen geschlossen. Zwei davon werden von der Deutschen Bahn bezahlt, die übrigen finanzieren wir. Zusammen mit dem vorherigen Bestand haben wir dann für den Betrieb insgesamt 215 Züge, die alle digitalisiert sein müssen, um auf der umgerüsteten Stammstrecke fahren zu können. Nimmt man die Regionalzüge noch dazu, sprechen wir von insgesamt 463 Fahrzeugen, die mit der neuen Technik ausgestattet werden. Und wenn wir schon bei den Zahlen sind: Zusammen mit Stuttgart 21 werden rund 125 Streckenkilometer mit neuen digitalen Stellwerken und ETCS-Signaltechnik ausgerüstet. Im Ergebnis bekommen wir dann einen runderneuerten digitalen Verkehrsknoten, der zweifellos zum Vorreiter der bis etwa 2040 vorgesehenen Umrüstung des übrigen deutschen Netzes wird. Es geht also tatsächlich um ein echtes Leuchtturmprojekt, das hier in der Region Stuttgart realisiert wird.

Teil dieses Leuchtturmprojektes ist die neue Station Mittnachtstraße, die künftig eine zentrale Rolle spielen soll.

Jürgen Wurmthaler: Die Station Mittnachtstraße hat genau genommen zwei Aufgaben. Zum einen ist sie mit Blick auf das neue Rosensteinquartier im Herzen der Stadt sehr wichtig für die innerstädtische Erschließung. Ein Viertel mit vielen Wohnungen und Arbeitsplätzen ist vor allem dann attraktiv, wenn es gut erreichbar ist. Gleichzeitig sorgt die Station mit ihrer zentralen Innenstadtlage für eine deutliche Entzerrung der bisherigen Umsteigesituation, weil die Linien S4, S5, S6 aus dem Norden und S1, S2, S3 aus dem Süden bereits dort zusammenkommen. Bisher läuft fast alles über den Hauptbahnhof, entsprechend neuralgisch sind die Zulaufstrecken, auf denen es immer wieder zu Problemen mit oft gravierenden Auswirkungen kommt. Diese Strecken und der Hauptbahnhof selbst werden durch die Station Mittnachtstraße künftig deutlich entlastet, weil sich die Pendlerströme anders verteilen werden. Das wird den Betrieb der S-Bahn deutlich stabiler machen.

Stichwort „stabiler Betrieb“: Wie zufrieden sind Sie diesbezüglich mit dem ersten Halbjahr?

Jürgen Wurmthaler: Man kann nicht wirklich sagen, dass momentan alles gut läuft. Die Beeinträchtigungen bei der S-Bahn, zu denen es aus verschiedenen Gründen immer wieder kommt, drücken uns schwer, und die vielen Pendlerinnen und Pendler haben es nicht leicht. Allein die vielen Ersatzverkehre, die wegen der Baustellen organisiert werden müssen, machen schon aus Kapazitätsgründen allen das Leben schwer. Daher können wir es ja kaum erwarten, mit neuer Infrastruktur und Signaltechnik in ein neues und hoffentlich störungsfreies Zeitalter zu fahren, in dem vieles besser werden wird. Als Verband Region Stuttgart können wir mit Fug und Recht sagen, alles dafür getan zu haben, beispielsweise auch durch zusätzliche Weichen, die wir finanzieren.

Wobei sollen die helfen?

Jürgen Wurmthaler: Diese Weichen sind aus unserer Sicht notwendig, um alle Möglichkeiten nutzen zu können, die ETCS bietet: in die Gegenrichtung fahren zu können beispielsweise, und um auf ein anderes Gleis zu kommen. Gerade auf langen Abschnitten ist es wichtig, so genannte Überleitstellen zu haben, um die grundsätzliche Flexibilität des neuen Systems auch nutzen zu können. Im Störfall, etwa bei einem Notarzteinsatz, können wir so auf der Stammstrecke flexibler reagieren, was wiederum die Stabilität erhöht. Daher haben wir unter anderem zwischen Bad Cannstatt und der Mittnachtstraße sowie am Hasenbergertunnel zusätzliche Weichen finanziert. Solche vergleichsweise moderaten Infrastrukturmaßnahmen rechnen sich in jedem Fall, weil sie einen deutlich flexibleren und leistungsfähigeren S-Bahn-Betrieb ermöglichen.

Der Haupteffekt soll aber durch einen wesentlich dichteren Takt erreicht werden – also durch mehr Züge, die dank der digitalen Technik auf der Stammstrecke fahren können. Wie wirkt sich ETCS konkret im Vergleich zu heute aus?

Jürgen Wurmthaler: Aktuell können wir auf der Stammstrecke mit zweieinhalb Minuten Abstand fahren, das macht insgesamt 24 Züge pro Stunde und Richtung. Das bedeutet, dass wir mit der bisherigen Technik den 15-Minuten-Takt nicht weiter verkürzen können. Künftig wollen wir zunächst 30 Züge und langfristig sogar 36 Züge fahren lassen. Die Digitalisierung ermöglicht also eine enorme Kapazitätssteigerung, mit der wir auch den ansteigenden Bedarf an Mobilität abdecken können. Weitere positive Effekte ergeben sich beispielsweise mit der dann möglichen Durchbindung der S5 aus Bietigheim-Bissingen, die bisher an der Haltestelle Schwabstraße endet. Dadurch werden wichtige Haltestellen, wie etwa die Universität Vaihingen, künftig aus dem Norden umstiegsfrei erreichbar sein. Das ist umso wichtiger, als sich gerade große Unternehmen wie Allianz oder Daimler in Vaihingen ansiedeln. Und nicht zuletzt trägt auch das Redesign der Fahrzeuge mit größeren Gemeinschaftsbereichen und mehr Platz zum schnelleren Ein- und Aussteigen einen Teil zu einem stabileren Betrieb bei. All das sind Maßnahmen, die letztlich durch das Projekt Stuttgart 21 und die damit verbundenen Chancen angestoßen wurden.

Nicht zu vergessen die geplanten Verlängerungen der S-Bahn, die Sie eingangs auch kurz erwähnt haben. Wie ist da der aktuelle Stand?

Jürgen Wurmthaler: Die vier Kilometer lange Neubaustrecke der S2 nach Neuhausen ist bereits im Bau, und wir sind guter Dinge, sie 2027 einweihen zu können. Dadurch wird die Mobilitätsdrehscheibe am Stuttgarter Flughafen noch weiter in den Filderraum verknüpft. Auch die Stadt Nürtingen soll künftig einen S-Bahn-Anschluss erhalten. Dafür müssen die Bahnsteige an den Stationen Wendlingen und Oberboihingen entsprechend umgebaut werden. In Nürtingen selbst wird ein ganz neuer Bahnsteig gebaut, den sich S-Bahn und Tälesbahn dann teilen. Im Zusammenspiel mit dem Regionalverkehr und den Metropolexpresszügen kann so mit überschaubarem Aufwand ein erster Ringschluss vom Flughafen ins Neckartal vollzogen werden, der viele Vorteile bringt. Möglich wird das, weil nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht mehr alle Züge durch das Neckartal fahren und wir damit mehr Platz auf den Trassen haben. Gleiches gilt im Übrigen für das Filstal, das gleichermaßen entlastet wird. Dadurch ergibt sich die Chance, auch Göppingen und Geislingen an die S-Bahn anzubinden. Das liegt uns enorm am Herzen, weil wir dann endlich alle Landkreise der Region mit der S-Bahn erschlossen hätten. Ohnehin ist es ein großes Ziel von uns, alle wichtigen Mittelzentren anzufahren.

Welche zum Beispiel noch?

Jürgen Wurmthaler: Beispielsweise ist geplant, die S5 von Bietigheim nach Vaihingen-Enz zu verlängern. Ausbaupläne gibt es auch für die „Schusterbahn“ zwischen Untertürkheim und Kornwestheim. Die Idee ist, sie auf der einen Seite bis Esslingen und auf der anderen nach Ludwigsburg zu verlängern. Damit würde es auf dieser Strecke eine Alternative zu den Regionalzügen geben, die ja im Gegensatz zur S-Bahn nicht überall halten.

Ein ambitioniertes Vorhaben. Wovon hängen die Pläne ab?

Jürgen Wurmthaler: Letztlich muss dem natürlich eine positive Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde liegen, also die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen sein, um auch entsprechende Förderungen von Bund und Land beantragen zu können. Insbesondere aber müssen alle Maßnahmen, die realisiert werden sollen, in den nächsten S-Bahn-Vertrag aufgenommen werden. Der aktuelle Vertrag mit der Bahn läuft zwar noch bis 2032. Der neue Vertrag muss aber spätestens 2028 vergeben werden. Dieser lange Vorlauf ist notwendig, damit alle Wettbewerber die gleiche Chance haben wie die Bahn als aktueller Vertragspartner. Die Gestaltung dieses Vertrags und der Ausschreibung wird auch die große Aufgabe in dieser Legislaturperiode sein, die ...

... im Zeichen neuer politischer Verhältnisse steht. Erwarten Sie dadurch Auswirkungen auf Ihre Arbeit?

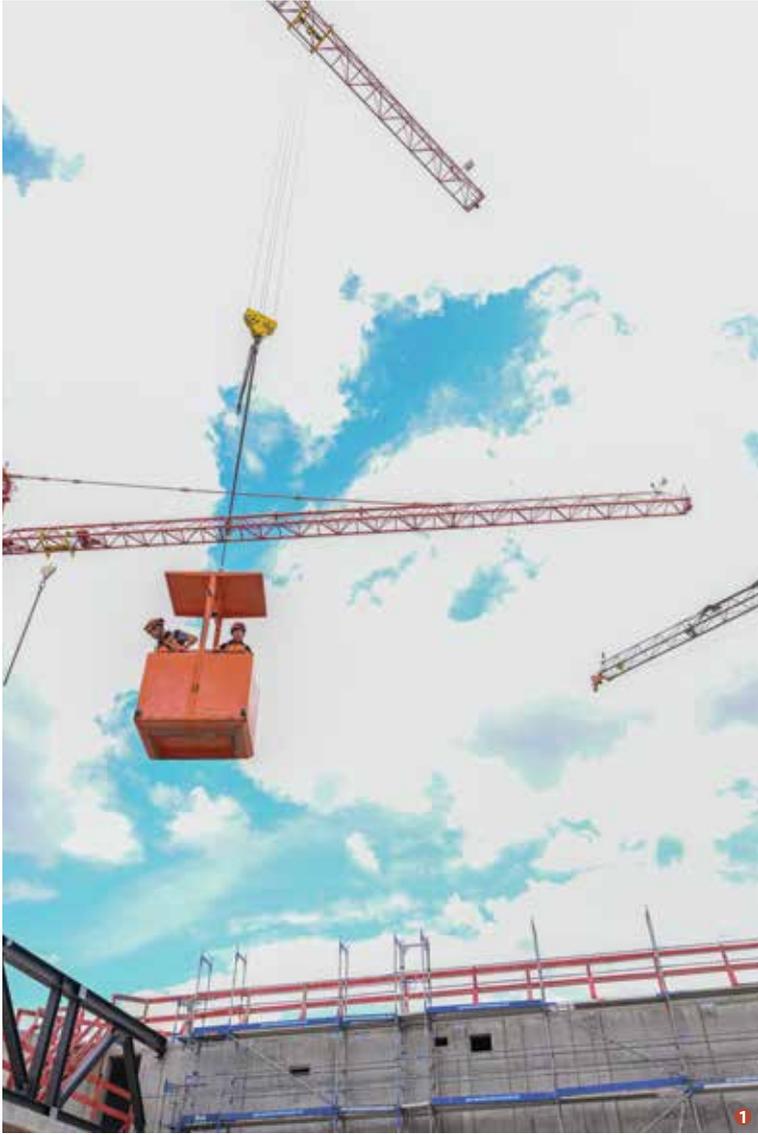
Jürgen Wurmthaler: Wir haben als Geschäftsstelle den Auftrag, Mehrheitsbeschlüsse zuverlässig und unabhängig von Parteipolitik umzusetzen. Bisher sind alle Beschlüsse rund um den Betrieb der S-Bahn mit großer Mehrheit gefasst worden, oft einstimmig. Ich setze darauf, dass dies auch künftig so sein wird und wir die geplanten Projekte entsprechend weiterverfolgen können.

Zur Person:

Jürgen Wurmthaler ist Leitender Direktor beim Verband Region Stuttgart für die Bereiche Wirtschaft und Infrastruktur. Der Bauingenieur arbeitet seit dessen Gründung 1994 beim Regionalverband, zunächst als Referent, seit 2002 als Leitender Direktor. In seinen Zuständigkeitsbereich fallen die Verkehrswirtschaft, der ÖPNV, regionales Verkehrsmanagement, Wirtschaftsförderung und Abfallwirtschaft.



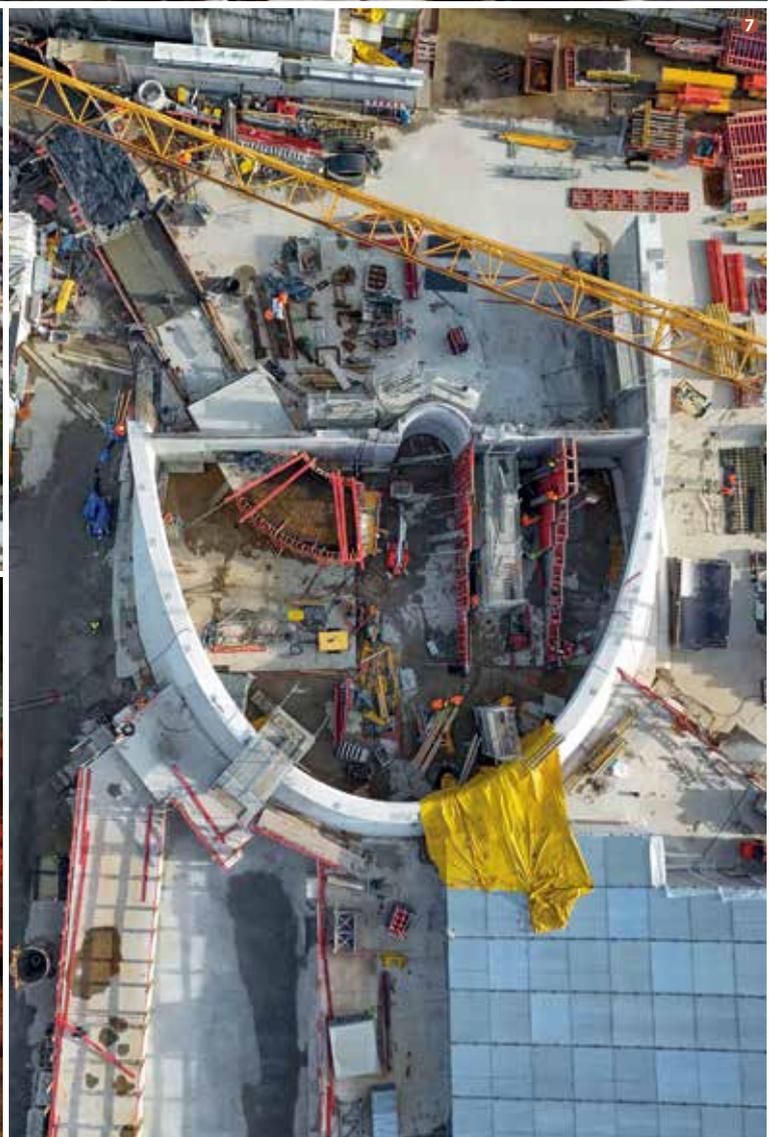
IM BILDE



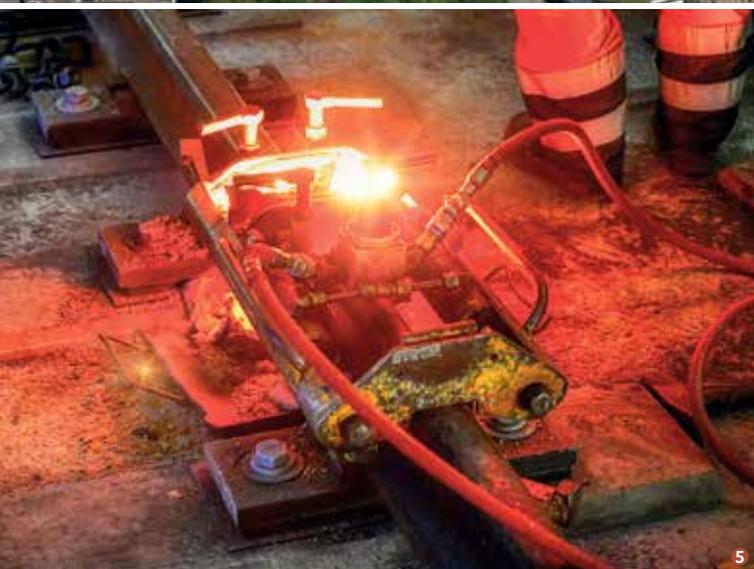
- ① und ② Prüfarbeiten auf der Baustelle Flughafenbahnhof ③ Talquerung vom Nordkopf des Hauptbahnhofs bis zur Haltestelle Staatsgalerie
 ④ und ⑤ Gleisbauarbeiten am Südkopf des Hauptbahnhofs ⑥ Bahnstrecke im Bereich Flughafen/Messe ⑦ Zugang Süd zur neuen Bahnsteighalle ⑧ Lichttauge in der neuen Bahnsteighalle



⑥



⑦

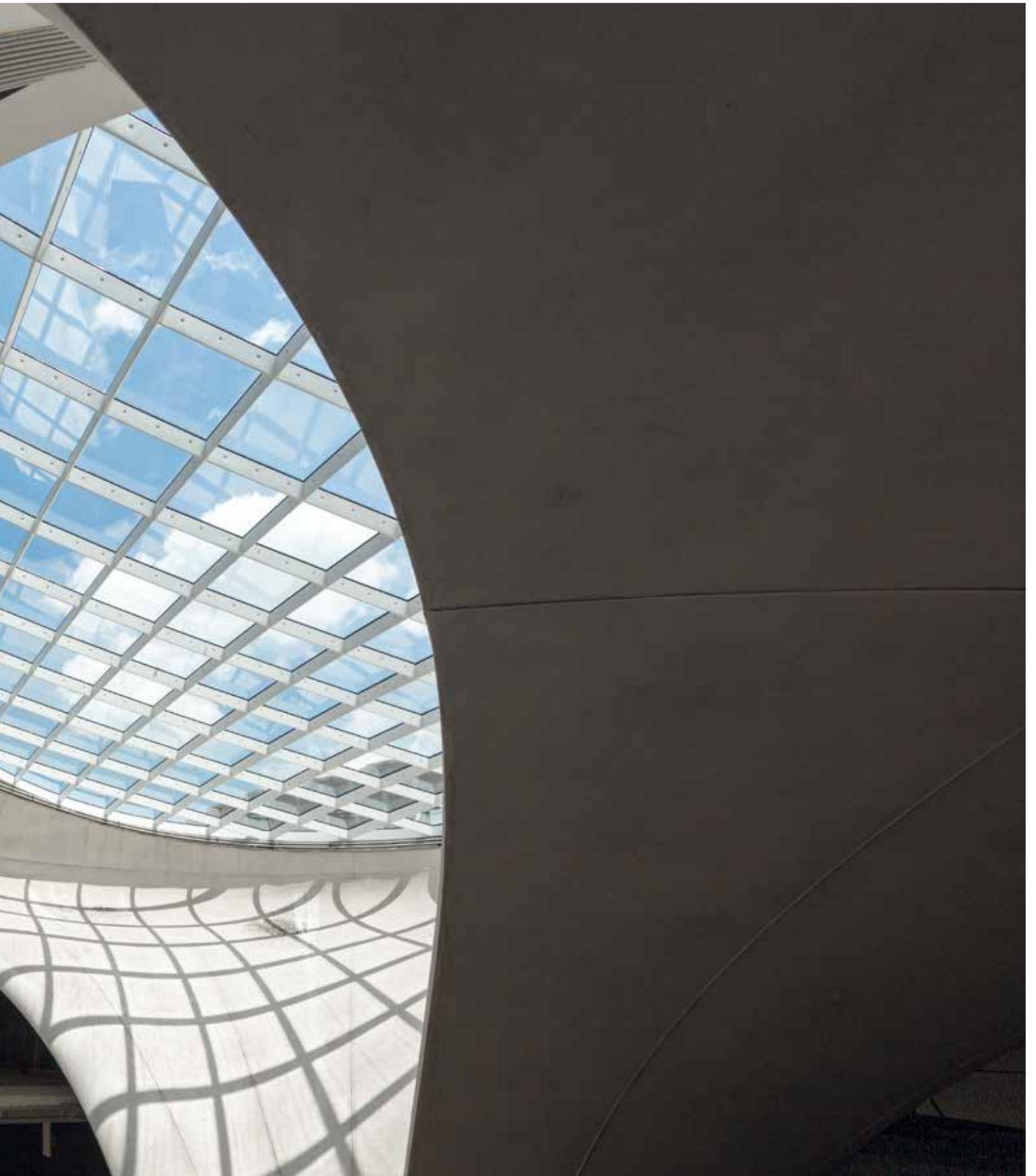


⑤

IM BILDE

8





Wer Geige spielt oder Klarinette, der weiß: Die Wahl des richtigen Instruments, das zu einem passt, gut in der Hand liegt und auch noch überzeugend klingt, ist eine komplizierte Angelegenheit. Meist bleibt einem dabei nichts anderes übrig, als möglichst viel auszuprobieren. Auf die gleiche mühselige Weise haben auch Daniel Burkhardt und sein Team ihr ideales Instrument gefunden, auf dessen Klang sie vertrauen können, wie er betont: „Wir haben viele verschiedene Modelle getestet und wollen jetzt keinen anderen mehr haben“, sagt er.

Dazu schwingt Burkhardt einen leichten Hammer mit rotem Gummigriff, handelsübliches Modell. Klangmäßig ist das gute Stück eher limitiert, möglichst viele unterschiedlichen Töne zu produzieren ist bei seinem Einsatz aber auch nicht gefragt. Zufrieden ist Burkhardt nämlich nur, wenn es absolut gleichförmig klingt: Dong, Dong, Dong. Ein etwas dumpferer oder hohlerer Ton dagegen sorgt für Verstimmung. „Dann passt irgendwas nicht, und wir müssen die Sache untersuchen“, sagt Burkhardt.

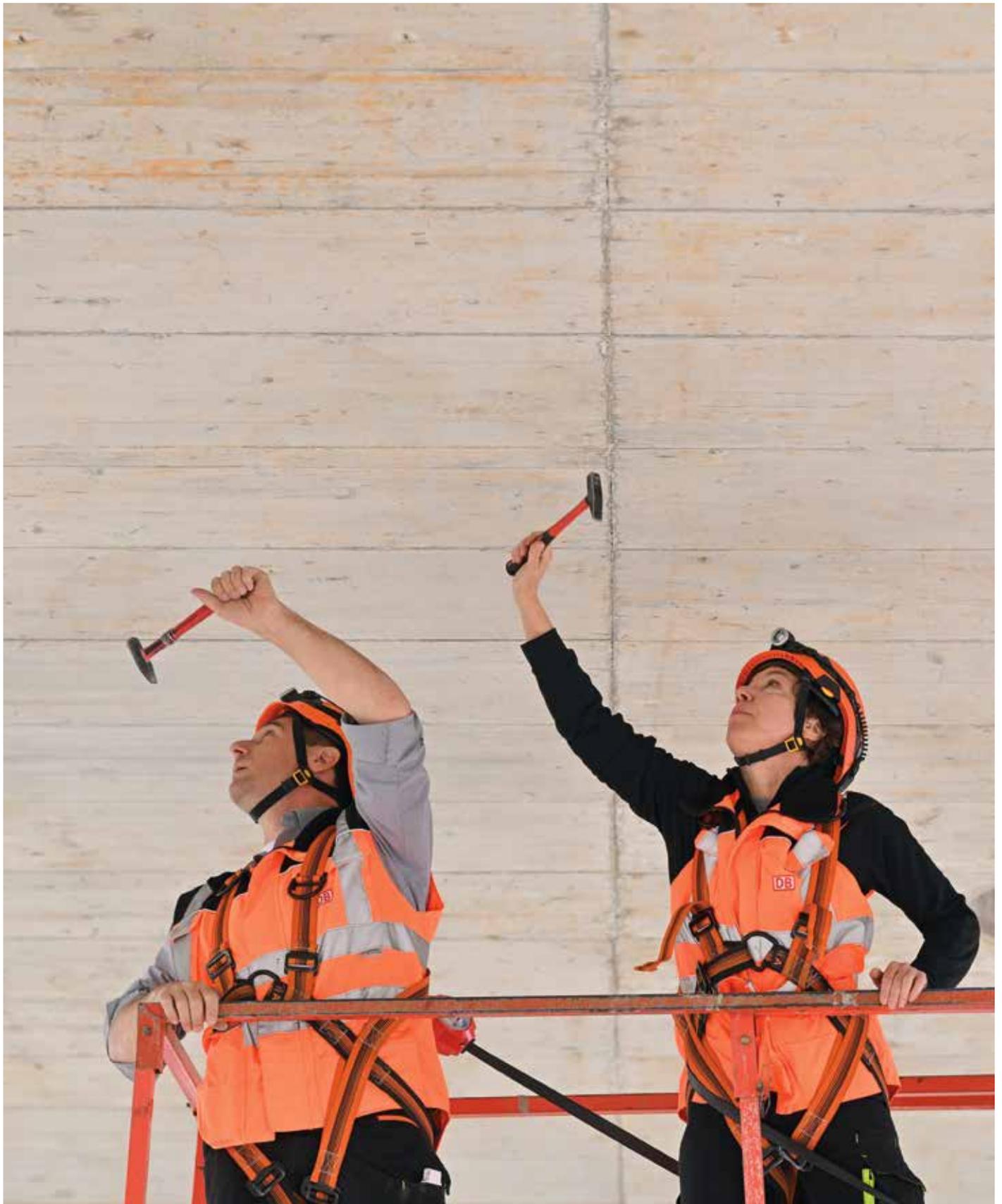
Der 52-jährige Teamleiter steht an diesem Nachmittag vor einer beachtlich großen Baugrube, in der es ziemlich weit hinabgeht. Oberhalb des Schachtes, der einen Durchmesser von vielleicht 20 Metern hat, schweißen Arbeiter an schweren Stahlgerüsten. Unten in der Tiefe wird betoniert. In nicht allzu ferner Zukunft werden hier Zugreisende mit acht Aufzügen nach oben und unten gefahren, über den Hauptzugang Stuttgart Flughafen Fernbahnhof, am dem hier gerade gebaut wird. Die Station direkt unter der Messepiazza ist das Herzstück der neuen Eisenbahninfrastruktur am Flughafen und Teil eines zweiröhrigen Tunnels, der auf beiden Seiten die Autobahn und dazwischen die Landesmesse unterquert. Die Fahrzeit zwischen dem Durchgangsbahnhof im Stuttgarter Talkessel und dem Flughafenbahnhof wird nach Vollendung des Projekts und Inbetriebnahme der Flughafenstation künftig im Regionalverkehr nur noch rund acht Minuten betragen. Zum Vergleich: Mit der S-Bahn ist man derzeit 27 Minuten unterwegs.

Ein Quantensprung also in Sachen Beschleunigung, der die Metropolregion Stuttgart in ein neues Zeitalter der Mobilität führen wird. Umso wichtiger ist es, dass der Fortschritt möglichst ohne Mängel und Makel Einzug hält. „Es gibt einen Anspruch auf höchste Qualität, den wollen wir mit unserer Arbeit erfüllen“, sagt Burkhardt, der seit 2014 für das Projekt Stuttgart–Ulm arbeitet und seither viel gesehen hat. Sämtliche Tunnel, Brücken und sonstigen Bauwerke, die bisher fertiggestellt wurden, sind von ihm und dem Team Qualität Rohbau auf Herz und Nieren geprüft worden, wobei verschiedene Methoden zum Einsatz kommen. Unverzichtbar ist dabei die so genannte handnahe Prüfung, bei der nach Auffälligkeiten und Fehlstellen gesucht wird, nach Rissen, zu tiefen

PORTRÄT

Der Job ist der Hammer

Auf allen Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm ist ein besonderes Team unterwegs: Es besteht aus eigens ausgebildeten Prüfern, die mit speziellen Methoden die Qualität der Bauwerke im Rohbau begutachten und nach Abweichungen suchen. Ihr wichtigstes Hilfsmittel dabei: ein simpler Hammer.



Der Hammer ist ein ideales Instrument, um über den Klang zu prüfen, ob die Qualität des Bauwerks durchgängig stimmt.



Schwindelfreiheit gehört zu den Voraussetzungen für den Job.

Lunkern, also Luftporen, nach Kiesnestern, eventuellen Hohlstellen oder einer stellenweise zu geringen Betondeckung, was mit der Zeit zu vielerlei Problemen führen kann, etwa rostendem Bewehrungsstahl.

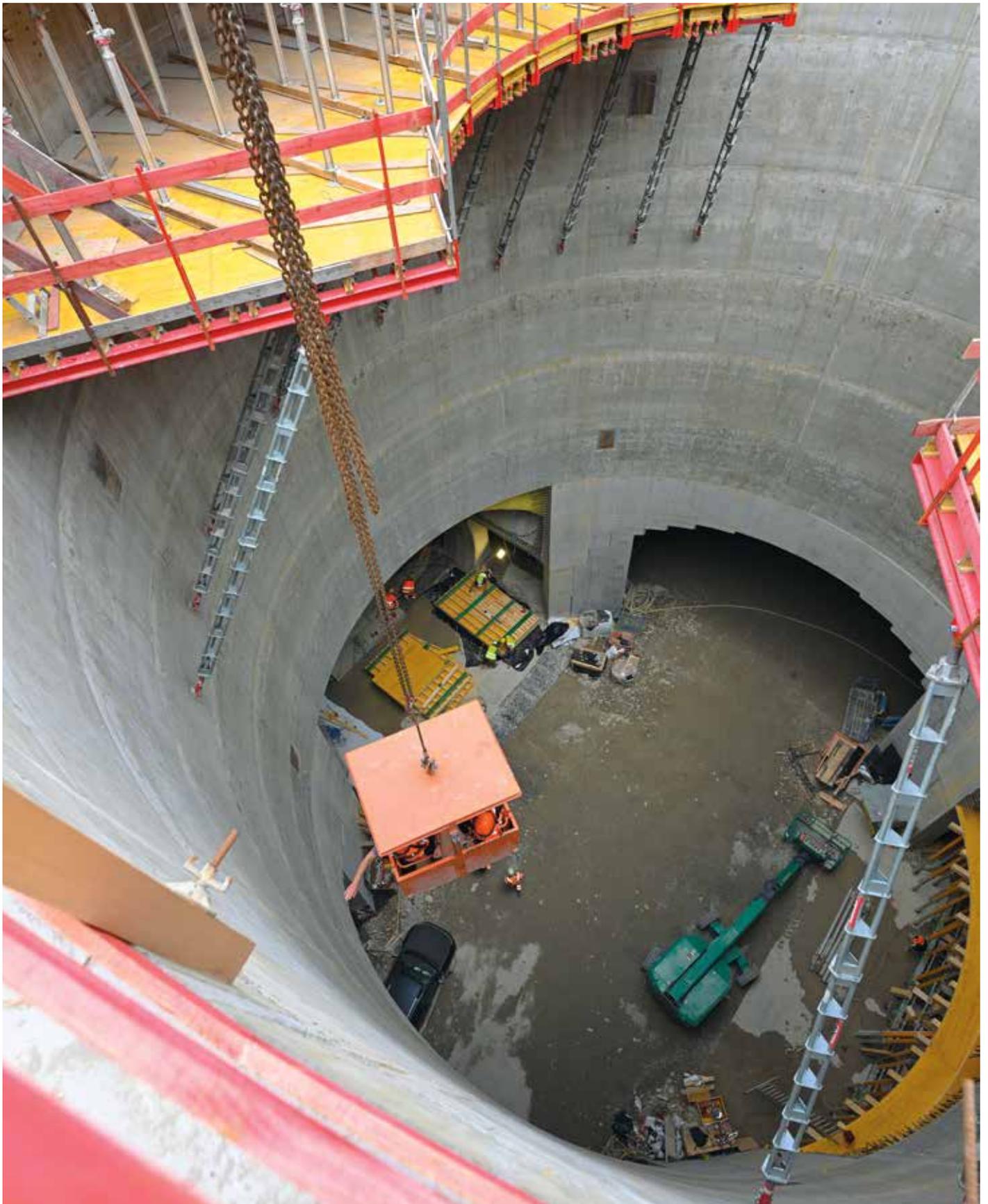
Jede fehlerhafte Stelle, die das Team ortet, wird mit einer Kreide markiert, entsprechend beschriftet und für die spätere Dokumentation fotografiert. „Wir müssen sehr sorgfältig arbeiten und uns absolut sicher sein, dass wir richtigliegen, bevor wir unseren Bericht abgeben“, betont Birgit Stemmer-Traulsen, die schon seit vielen Jahren zum Qualitätsteam gehört. Denn jede Stelle, die von ihr und ihren Kollegen markiert wird, muss später von der verantwortlichen Baufirma instandgesetzt werden,

was Zeit und Geld kostet. „Mitunter gibt es Diskussionen, die man schon robust angehen muss“, sagt die Qualitätsprüferin, die unter anderem in 85 Metern Höhe auf einer Hängebühne die Unterseite der rund 40 Kilometer entfernten Filstalbrücke nach Fehlstellen abgeklopft hat. „Bei unserer Arbeit lernt man das Projekt aus allen Perspektiven kennen“, sagt sie und lacht.

Zur unverzichtbaren Ausstattung des Teams gehören unter anderem Rissbreitenkarten, Schichtdickennmessgeräte zur Prüfung der Korrosionsschutzbeschichtung, elektronische Geräte zur Betondeckungsmessung, Pyrometer, mit denen die Luft- und Taupunkttemperatur gemessen wird, sowie Laser-Entfernungsmessgeräte. Auch Draht, um die Tiefe der Poren zu messen, und natürlich der Hammer, um Betonwände abzuklopfen. Der so genannte Hammerschlagtest ist dabei Standard, es brauche aber einiges an Erfahrung und insbesondere auch ein gutes Gehör, um damit umgehen zu können und zu einem belastbaren Ergebnis zu kommen, sagt Burkhardt, der mit seinem Team zwischenzeitlich unendlich viele Flächen geprüft hat und daher die potenziell neuralgischen Stellen kennt, wie er sagt. So kann es beispielsweise vorkommen, dass bei einer Betonwand ganz unten beim Anschluss an ein anderes Bauteil die Betonoberfläche nicht vollständig geschlossen ist, weil das Feinmaterial unter der Schalung durchläuft. „So etwas sieht man auf einen Blick, wenn man weiß, wo man hinschauen muss“, sagt Daniel Burkhardt.

Bevor er mit seinem Team in unterschiedlichen Besetzungen zu den Baustellen ausrückt, müssen die Prüfungstermine im Büro in der Stuttgarter Innenstadt aufwendig und sorgfältig vorbereitet werden. „Wir brauchen sämtliche Unterlagen, die Bewehrungspläne, müssen den Durchmesser und den Abstand der Bewehrungs-eisen kennen und vieles mehr“ sagt Projektingenieur Veit Reiff, während er seinen Klettergurt anlegt. Sein Einsatzort heute ist eine luftige Scherenbühne, die er braucht, um in sechs Metern Höhe betonierte Flächen zu untersuchen. Schwindelfrei muss man sein für diesen Job, dazu braucht es zahlreiche Fachseminare und Qualifikationen, auch Kurse bei der Höhenrettung. Es gebe durchaus auch Prüfungen, nach denen sie keinen Mängelbericht schreiben müssten, sagt er. Komplette mangelfreie Bauwerke seien aber grundsätzlich selten. „Ein Kiesnest ist schnell entstanden und nicht immer zu verhindern“, sagt er. „Wir wollen aber, dass am Ende die Qualität stimmt.“

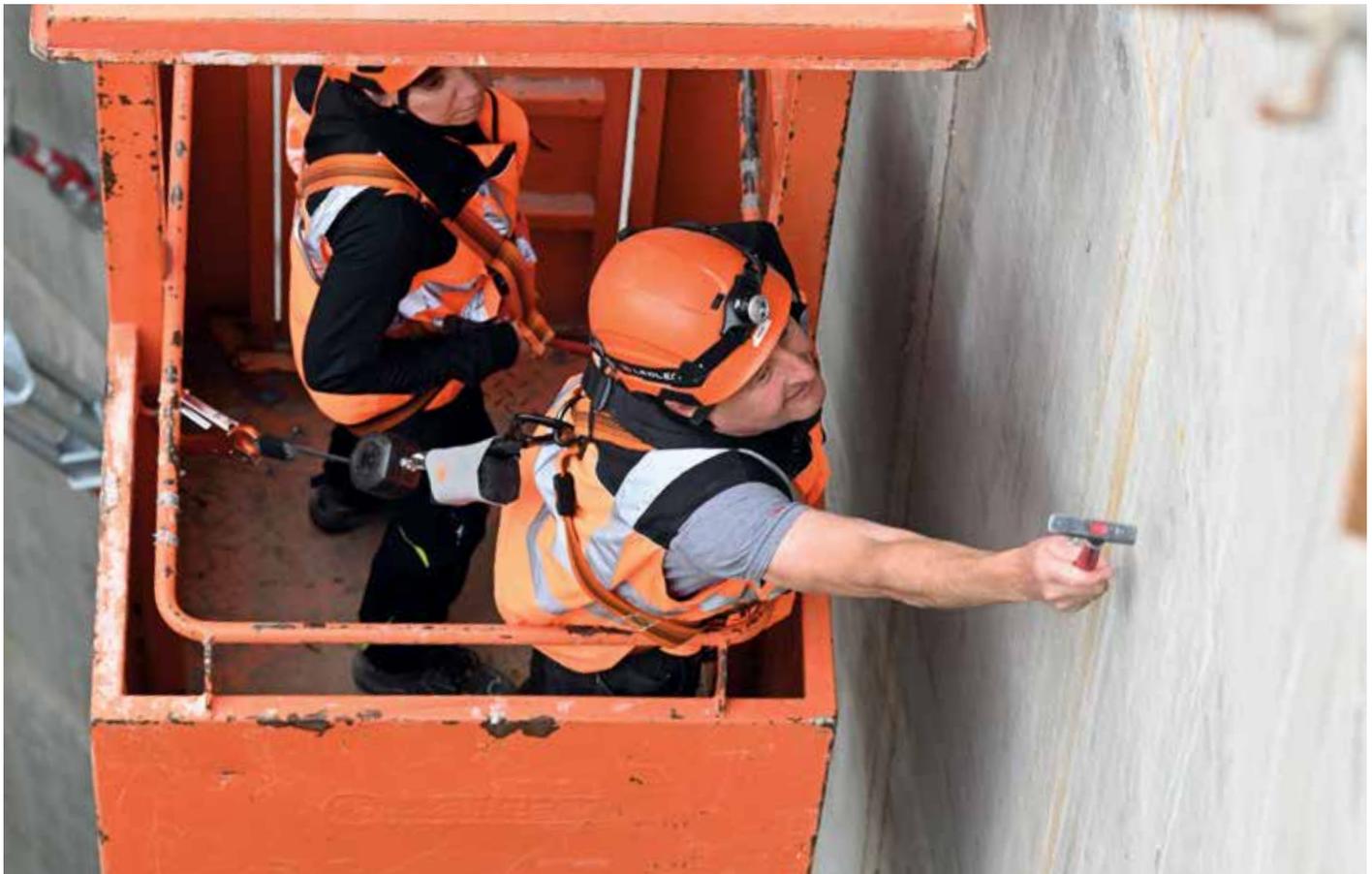
Viele der Bauwerke zwischen Stuttgart und Ulm sind auf mindestens hundert Jahre Nutzungsdauer ausgelegt – und das bei einer naturgemäß starken Beanspruchung. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Qualität, die einfach stimmen muss, so Burkhardt. „Je genauer wir jetzt hinschauen und hinhören, umso



Bei ihrer prüfenden Aufgabe lernen die Experten das Projekt aus fast allen Perspektiven kennen. |



Das für die Qualitätssicherung zuständige Team der Deutschen Bahn prüft die Bauwerke mit unterschiedlichen Techniken auf Herz und Nieren.



weniger muss später aufwendig unter Betrieb instandgesetzt oder nachgebessert werden.“ Schließlich setze die Bahn auf die Starke Schiene, auf eine robuste Infrastruktur, „damit mehr Menschen vom Auto auf die Schiene umsteigen und mehr Güter per Bahn transportiert werden – als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.“

Regelmäßig wird Burkhardts Team nicht nur als eine Art letzte Instanz im Projekt Stuttgart-Ulm zur Begutachtung fertiger Bauwerke hinzugerufen, sondern auch schon frühzeitig während der Bauphase. Beispielsweise in den Tunnelröhren, wenn die ersten Blöcke ausgeschalt sind. Dabei gehe es darum, eventuelle systematische Fehler zu erkennen und das wiederholte Auftreten eines Mangels zu vermeiden. „Das kann zuverlässig enorm viel Zeit und Geld sparen“, sagt Daniel Burkhardt, „vermeiden ist besser als instandzusetzen.“

Zuverlässig Zeit und Geld zu sparen ist auch der Antrieb einer Forschungsgruppe am Freiburger Fraunhofer-Institut für Physikalische Messtechnik, die sich unter Leitung von Professor Alexander Reiterer zum Ziel gesetzt hat, eine innovative Alternative zur konventionellen Vorgehensweise zu entwickeln: den optischen Hammerschlagtest. Seit einigen Jahren arbeitet der Wissenschaftler an dem Messsystem Laserbeat, das vergleichbar zum

herkömmlichen Hammerschlagtest laserbasiert Hohlräume in den Wänden und Bauteilen aufspüren soll. Stuttgart 21 als Schmiede für Techniken der Zukunft: Die Deutsche Bahn hat Reiterer und seinem Team ermöglicht, im Stuttgarter Flughafentunnel mit dem neuen System Versuche unter Praxisbedingungen vorzunehmen.

Für die weitere Entwicklung von Laserbeat hin zur Praxistauglichkeit benötigt das Freiburger Forscherteam spezielle Bauwerke wie den Tunnel am Flughafen, um über eine erfolgreiche Fehlersuche zu weiteren Erkenntnissen zu gelangen und die dabei gewonnenen Ergebnisse mit der Arbeit der „Hammertypen“ abzugleichen. Diese sind auf absehbare Zeit jedoch unverzichtbar in Rohbauten aller Art – davon jedenfalls sind Daniel Burkhardt und sein Team überzeugt. Spätestens wenn es um den direkten Austausch mit den Baufirmen geht, brauche es profundes Fachwissen und gute Argumente, die vorgetragen werden müssen, und einen Dialog auf Augenhöhe“, so Burkhardt, der dabei auf seine Erfahrung und sein geschultes Gehör vertraut. Und natürlich auf seinen ständigen Begleiter. „Ohne Hammer geht es auf unabsehbare Zeit einfach nicht“, sagt er – und schwingt zum Abschied noch einmal sein Instrument mit dem roten Griff, das ihm wieder gute Dienste geleistet hat am heutigen Tag.

Das „handnahe“
Prüfteam ist
die letzte
Rohbau-Instanz
im Bahnprojekt.

REPORTAGE

Wundertüte Bonatzbau

Ende 2026, so ist es geplant, wird der neue Stuttgarter Hauptbahnhof eröffnet, und mit ihm das historische Bahnhofsgebäude: der nach seinem Erbauer benannte Bonatzbau. Die Bauteams drücken bei der Sanierung aufs Tempo – und erleben, typisch bei Altbauten, immer wieder Überraschendes.

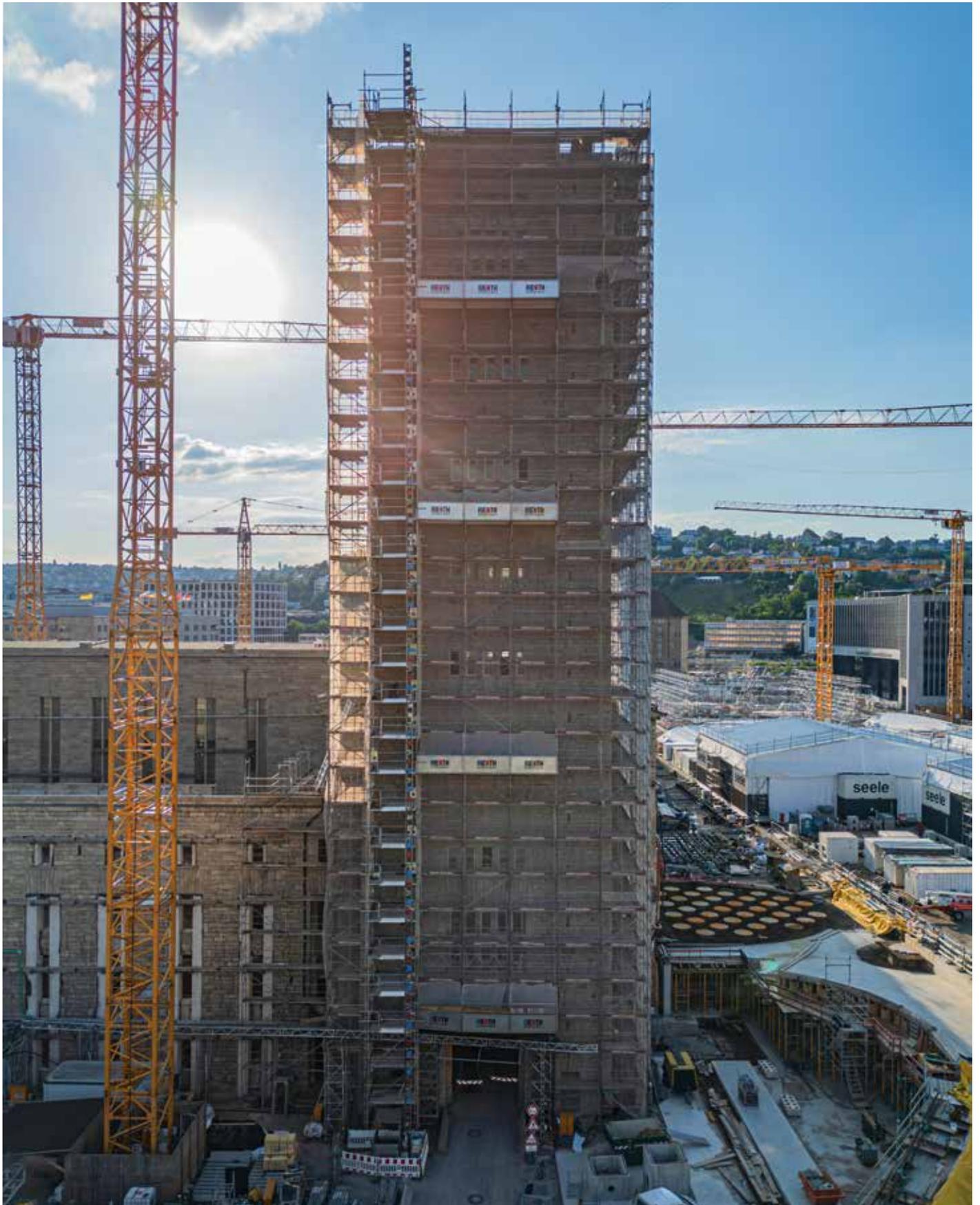
Gefragt sind Bedacht und gute Nerven. Beim Maschinenführer am Steuerhebel scheint beides in ausreichendem Maß vorhanden zu sein. Das Aggregat des Großbohrgeräts röhrt laut, dessen Bewegungen jedoch sind filigran. Meter für Meter kriecht der Koloss durch die Wandöffnung des Turms. Dass es eng werden würde – war klar! Dass der Bohrer durchpassen würde – war auch klar, nachdem die Planer zuvor genau gemessen und das Baustellenteam die Öffnung unter viel Schweiß vergrößert hatten. Dass der Architekt vor über 100 Jahren genau hier überhaupt eine Lücke in der Wand vorgesehen hatte – ist aus heutiger Warte so etwas wie glückliche Fügung. Denn so können im Inneren des Bonatzbaus, des historischen Empfangsgebäudes des Stuttgarter Hauptbahnhofs, mit einem entsprechenden Großgerät sogenannte Bohrpfahlwände gebaut werden. Die Pfähle braucht es zur Sicherung der Baugrube für einen der neu zu errichtenden Bereiche im später einmal vollständig sanierten Bonatzbau.

Sebastian Heer erinnert sich noch gut an die Anlieferung des Großbohrgeräts. Knapp eineinhalb Jahre ist das her: „Für uns war das damals im Februar 2023 eine Art Wendepunkt im Projekt.“ Heer arbeitet als Bauingenieur bei der Deutschen Bahn und ist als Projektleiter verantwortlich für die Sanierung und Modernisierung des altherwürdigen Bonatzbaus. „Bis zu diesem Zeitpunkt waren wir vor allem mit Rückbauarbeiten beschäftigt. Mit dem Bohrgerät begann für uns die Phase der Neubauten im Zuge dieser Modernisierung.“

Im Zentrum Stuttgarts entsteht derzeit etwas, das – auf einen Nenner gebracht – Eisenbahnhistorie mit der Eisenbahnmoderne idealtypisch zusammenfügen soll. Zwischen dem Kriegsberg und dem Kernerviertel baut die Deutsche Bahn als Herzstück von Stuttgart 21 einen einzigartigen neuen Durchgangsbahnhof. In unmittelbarer Nachbarschaft zu den Kelchstützen wird parallel als eigenständiges Projekt das Empfangsgebäude des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs, der Bonatzbau, erhalten, umgestaltet und den Erfordernissen an ein Bahnhofsgebäude des 21. Jahrhunderts angepasst.

Der historische Bonatzbau

Rückblick: Das Büro von Paul Bonatz (1877–1956) und Friedrich Eugen Scholer (1874–1949) gewinnt zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen von den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen ausgelobten Architektenwettbewerb: Gebaut werden soll ein neuer Hauptbahnhof, der den bisherigen, an der Bolzstraße gelegenen Zentralbahnhof ersetzt. Die Arbeiten beginnen 1914, der neue Hauptbahnhof entsteht in zwei Abschnitten. In Betrieb geht dessen erster Teil im Jahr 1922. Im Zweiten Weltkrieg mehrmals schwer getroffen, wird



Kleid aus Stahl: Der Bahnhofsturm ist während der Sanierung eingerüstet, unter anderem wird die Fassade aus Muschelkalk Stein für Stein, Fuge für Fuge geprüft und bei Bedarf erneuert.



1922: Der erste Bauabschnitt des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist fertig (oben) – 2023: Für die Sanierung des Bonatzbaus braucht es schweres Gerät.

„Vieles, was wir vorfinden, ist in keinen Plänen verzeichnet“

Projektleiter DB
Sebastian Heer (38)

der Hauptbahnhof anschließend während mehrerer Jahre wieder aufgebaut. Seit 1987 ist der Hauptbahnhof offiziell ein sogenanntes „Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung“. Für das künftige Zusammenspiel von historisch und modern, von alt und neu werden vom Jahr 2010 an zunächst die beiden Seitenflügel des Gebäudekomplexes abgebrochen – worüber die Stuttgarter Stadtgesellschaft teils auch unversöhnlich diskutiert. Endlich verliert der historische Bau an seinen Rändern den muffigen Hinterhofcharakter, argumentieren die einen. Das Ensemble verliert seinen ursprünglichen Charakter, der typisch für die damalige Epoche ist, sagen andere. Im Ergebnis wird mit dem Abbruch der Weg frei für die moderne und einzigartige Architektur des neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs.

Plan für einen erneuerten Bonatzbau

Das historische Gebäude, soviel steht seit geraumer Zeit fest, ist in die Jahre gekommen. Die Bausubstanz hat in den mehr als 100 Jahren seines Betriebs erheblich gelitten. Dazu fordern die Regelwerke und Normen heute höhere bautechnische Standards etwa bei der Statik, der Güte der Materialien oder der Bauwerkssicherheit. 2020 also beginnt die Deutsche Bahn AG mit den Umbauarbeiten, die zunächst vorbereitender Natur sind. Für viele der täglich rund 300.000 Reisenden führt der Weg zu den Zügen anfangs noch durch den Bonatzbau, in dem Geschäfte nach und nach der Bautätigkeit weichen. Auch die Ausstellung zum Projekt Stuttgart 21 im 56 Meter hohen Bahnhofsturm zieht aus und um in ein

InfoTurm Stuttgart benanntes neues rotes Gebäude am Gleis 16 des heutigen provisorischen Querbahnsteigs.

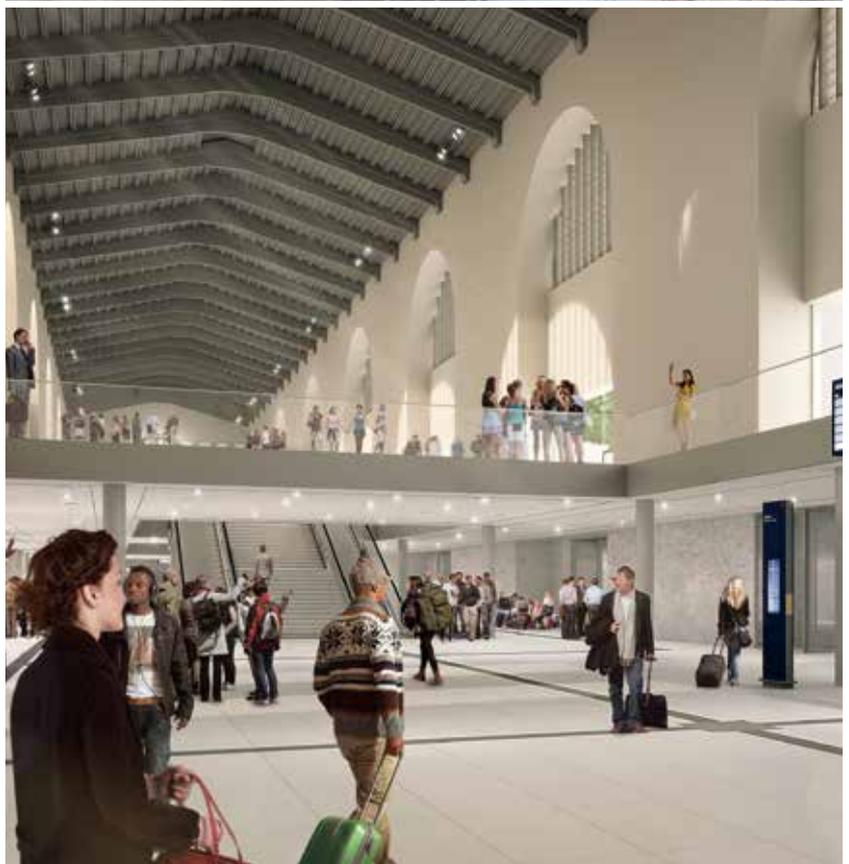
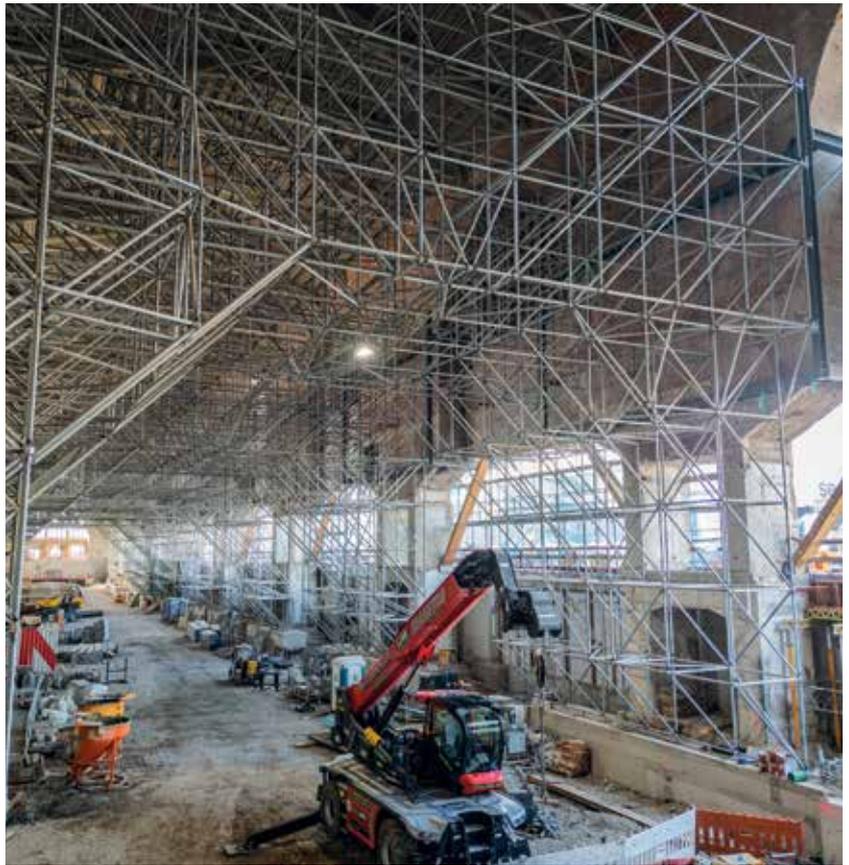
Kurz zusammengefasst lautet der Plan für den Umbau, den Bonatzbau zu entkernen, jedoch dessen Außenmauern zu erhalten und ihm entsprechend der bereits erwähnten Anforderungen an ein modernes Bahnhofsgebäude ein komplett neues Innenleben samt ebenfalls komplett neuem Technikgeschoss zu verpassen, in dem die Serviceeinrichtungen für Reisende genauso Platz finden werden wie eine Vielzahl an Läden sowie ein Vier-Sterne-Hotel. Großer Vorteil im Vergleich zu bisher: Zugreisende gelangen von der Stuttgarter Innenstadt aus künftig durch den Bonatzbau ebenerdig in die neue Bahnsteighalle, wo Aufzüge und Rolltreppen barrierefrei zu den Bahnsteigen führen.

So läuft der Umbau

Das Innere des Bonatzbaus wird im großen Stil entkernt. Im Gebäuderiegel entlang der Schillerstraße entsteht unter anderem besagtes Hotel. Dort, wo mit dem Bohrgerät die sichernden Pfähle gebaut wurden, stapeln sich im Frühjahr 2023 noch im Rohbau bereits mehrere der neuen Etagen im Abstand von sechs Metern zu den Außenwänden. Ende Juli soll laut Sebastian Heer die nächste durchgehende Decke betoniert werden. Die große Wandelhalle und die Schalterhallen bleiben in ihrer Form weitgehend erhalten. In der Wandelhalle wird es viel heller sein als bisher und einen Umgang geben mit Geschäften, was momentan mehr zu erahnen als zu erkennen ist. Markant zurzeit: das imposante Gerüst aus Stahlstäben unter der Decke, das die Gebäudehülle während der Bauarbeiten stabilisiert.

Der Bahnhofsturm ist inzwischen eingerüstet, dessen Fassade aus Muschelkalk wird derzeit Stein für Stein gereinigt und geprüft. Beschädigte Fassadenblöcke werden ausgetauscht. Eine Sisyphos-Arbeit, die die Fassade zum letzten Mal in den 1980er Jahren erfahren hat.

„Wir setzen in der Kopfbahnsteighalle von unten nach oben instand und am Turm außen von oben nach unten“, erklärt Sebastian Heer – was an etlichen Stellen zuweilen eine sehr kleinteilige Arbeit sein kann. Heer nennt ein Beispiel: Die Qualität des Betons in Stützen oder Stürzen über Wandöffnungen entspricht nicht mehr heutigen Vorgaben. „Die Zuschlagstoffe des Betons wurden früher eher nach Erfahrungswerten gemischt und der Beton zur Verdichtung gestampft. Die Folge sind unentdeckte Hohlräume im Beton.“ Nun muss der alte Beton Stück für Stück mühselig mit dem Hammer abgeklopft werden, um am Geräusch ausmachen zu können, wo sich derartige Hohlräume befinden. Wenn dann das Material an offensichtlichen



Noch stabilisiert ein Stahlgerüst die ehemalige Kopfbahnsteighalle (oben), innerhalb weniger Jahre wird daraus, wie in der Visualisierung zu sehen, eine offene und helle Wandelhalle mit Zugang zum neuen Durchgangsbahnhof.



Im Inneren des Bonatzbaus wächst der neue Hotelkomplex (oben), während an anderer Stelle 100 Jahre alter Beton zum Vorschein kommt.

„Wir haben die Fähigkeit, solche Gebäude zu bewahren“

Tragwerksplaner
Toralf Burkert (54)

Schadstellen bis zu 20 Zentimeter tief freigelegt wird, findet sich manchmal weiteres Ungemach, etwa durchtrennter Bewehrungsstahl, weil dort nachträglich im Bauteil irgendwie zum Beispiel Kabel oder anderweitig Leitungen verlegt worden sind. Geht heutzutage gar nicht und kann auch so nicht bleiben.

Sebastian Heer berichtet von etlichen Erfahrungen dieser Art. „Vieles, was wir vorfinden, ist in keinen Plänen verzeichnet.“ Der Aufwand an Zeit und Personal sei enorm, von den Kosten ganz zu schweigen. Warum dann überhaupt sanieren und nicht ganz abreißen, hört Heer bisweilen manchen argwöhnisch fragen. Aber selbst wenn man das wollte – historische Bausubstanz lässt sich nicht so ohne Weiteres platt machen. Zunächst gilt es, die Regeln des Denkmalschutzes als ein hohes Gut in unserer Gesellschaft zu respektieren und zu beachten. Komplettabriss ist bei denkmalgeschützten

Bauten nur die ultima Ratio, somit die letzte Alternative. Also: erhalten, was sich erhalten lässt, und erneuern, wo Erneuerung Not tut. So lautet auch die Maxime der Ingenieurinnen und Ingenieure und der rund 100 Bauarbeiter im Bonatzbau. „Wir haben etwa 20 Treppenhäuser komplett durchsaniert“, sagt Heer. Oder auch die historischen Decken in den Schalterhallen. Alles steht und fällt mit einer detaillierten Planung. Die Planungsteams seien so groß wie die Bautrupsps draußen. „Die größte Herausforderung ist, die Planung zu koordinieren.“

Einer, der alt und neu verknüpft

Einer der wichtigsten Mitstreiter von Sebastian Heer ist Toralf Burkert. Er bearbeitet als Tragwerksplaner die Schnittstellen zwischen Neubaelementen und alter Gebäudesubstanz im Bonatzbau – und kämpft ebenso wie Heer damit, dass vieles, das im Laufe der Jahrzehnte

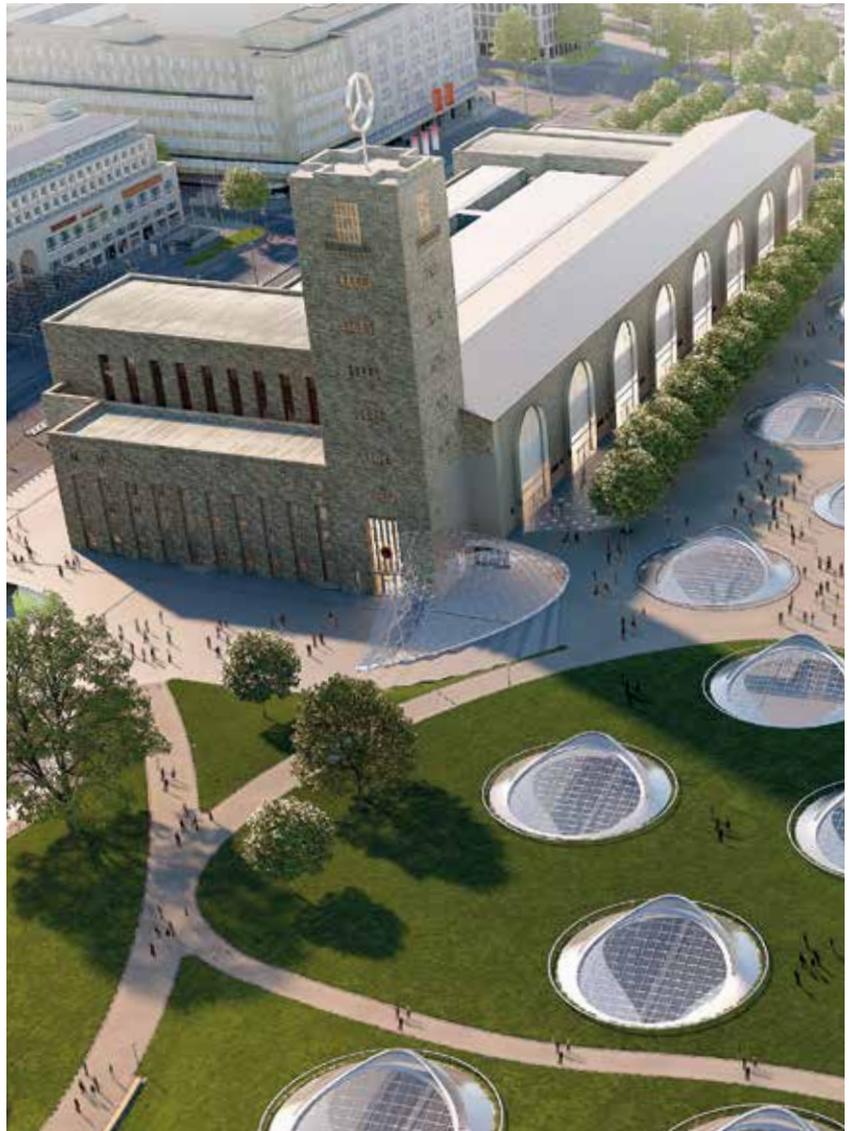
umgebaut wurde, nirgends verzeichnet ist. Was findet man vor, lautete also die Eingangsfrage an ihn, auf die er mit einer Bestandsaufnahme der Gebäudestruktur und der verwendeten Materialien erste Antworten geliefert hat. Schäden kartieren, Sanierungen austüfteln, Gebäude statisch ertüchtigen – das ist in aller Kürze der Auftrag an Toralf Burkert. „Die Überraschung ist dabei unser ständiger Begleiter“, sagt Burkert und lacht. Wundertüte Bonatzbau. „Aber in diesem Spannungsfeld zu arbeiten, bereitet mir einen Riesenspaß.“ Er gehörte nie zur Abrissfraktion: Jede Zeit habe ihre Bauwerke, die oft stadtbildprägend seien. „Wir haben die technischen Fähigkeiten, solche Gebäude zu bewahren, und die Ingenieure mit entsprechender Erfahrung und Passion.“ Toralf Burkert arbeitet für das Büro Jäger Ingenieure GmbH, dessen Hauptsitz sich in Radebeul bei Dresden befindet, lehrt als Professor an der dortigen Technischen Universität zu seinen Themen – und war beispielsweise am Projekt Elbphilharmonie beteiligt, für die am Hamburger Hafen ein futuristischer Neubau auf ein historisches Speichergebäude gesetzt worden ist. Maßgeblichen Anteil hatte er als junger Ingenieur überdies am Wiederaufbau der Frauenkirche in Dresden – es gibt durchaus schlechtere Empfehlungen.

Nun also der Bonatzbau als nächste Herkulesaufgabe.

Von dessen Sanierung bleiben der breiten Öffentlichkeit die meisten Details verborgen – von wenigen Ausnahmen abgesehen: Bei den Tagen der offenen Baustelle kürzlich wandeln zehntausende unter dem imposanten Stahlgerüst durch die ehemalige Kopfbahnsteighalle und staunen. Der Bonatzbau wird mal ein richtiges Schmuckkästchen, ist sinngemäß hier und da zu hören. Dass im Sommer 2021 Steine aus der Fassade auf den Bahnhofsvorplatz fallen, zählt zu jenen publicityträchtigen Ereignissen, auf die man gerne verzichtet hätte. Zum Glück kommt dabei niemand zu Schaden. Ahs und Ohs entfachen die Leute vom Bau wiederum ein halbes Jahr zuvor, als sie an ein Wahrzeichen ranmüssen. Der große Mercedesstern auf dem Bahnhofsturm kann während der Sanierung nicht an seinem angestammten Platz bleiben. In einer spektakulären Aktion vor verblüfften wie interessierten Stuttgarterinnen und Stuttgartern hievt ein Kran den Stern vom Turm.

Ende 2026 wird der neue Hauptbahnhof eröffnet, so planen die Bahn und ihre Projektpartner. Dann wird auch der Bonatzbau für die Reisenden geöffnet und alle für eine Verkehrsstation notwendigen Funktionen erfüllen. In naher Zukunft, und das ist ebenfalls ausgemacht, wird über dem Bahnhofsturm der Stern wieder aufgehen. Dann braucht ein Kranführer für ein paar Minuten gute Nerven – wie einst der Kollege im Großbohrgerät...

📍 www.be-zug.de/bonatz



Der Bahnhofsturm mit Stern im späteren sanierten Zustand (oben) und ohne, als ihn ein Kran 2021 nach unten hievt.

KURZ NOTIERT

Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat im April die Planfeststellungsunterlagen für den Bau des Pfaffensteigtunnels beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Damit ist die Grundlage gelegt, um die Gäubahn künftig über einen rund 11 Kilometer langen Tunnel zum Stuttgarter Flughafen zu führen und somit an den neuen Stuttgarter Bahnknoten anzubinden. Der Pfaffensteigtunnel ermöglicht Fahrgästen den Deutschlandtakt auf der Gäubahn und eine rund 15 Minuten kürzere Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich. „Wir sind im Eiltempo unterwegs zum Deutschlandtakt auf der Gäubahn und haben erneut pünktlich einen wichtigen Meilenstein erreicht. Vom Pfaffensteigtunnel werden viele Menschen in Baden-Württemberg und darüber hinaus profitieren. Zum ersten Mal haben wir bereits den Planfeststellungsantrag in einem Großprojekt im „Partnerschaftsmodell Schiene“ erstellt – und das gleich in Rekordzeit! Mein Dank dafür gilt allen Beteiligten. Schaffen wir hier ein Erfolgsmodell, werden andere DB-Projekte von dieser Pionierarbeit profitieren“, sagte Berthold Huber, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG. Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr ergänzte: „Die Beschleunigung von Infrastrukturprojekten ist ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Der Pfaffensteigtunnel hat die Chance, als eines der ersten Modellprojekte für beschleunigtes Bauen in Rekordzeit geplant, planfestgestellt und gebaut zu werden. Gemeinsam mit allen Beteiligten setzen wir uns daher weiter dafür ein, dass dieses Tempo gehalten werden kann.“ Mit dem Pfaffensteigtunnel wird ein Infrastrukturgroßprojekt der Bahn in sämtlichen relevanten Leistungsphasen als „Partnerschaftsmodell Schiene“ realisiert. In Zukunft werden Prozesse beschleunigt, indem sich alle Partner der Allianz bereits in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Gewerke einbringen und sich nicht erst wie bisher von der Ausführungsplanung an beteiligen. Dabei wird kein bilateraler Vertrag mit einem Auftragnehmer geschlossen, sondern ein Mehrparteienvertrag – also ein Vertrag mit allen Auftragnehmern.

🔗 www.be-zug.de/pfaffensteigtunnel



Die Allianzpartner des Pfaffensteigtunnels bringen die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Eisenbahn-Bundesamt, von links: Mirko Winterstein (Züblin), Thomas Berner (DB), Anna Antipova (DB).



Event zum zehnjährigen Bestehen der Baustellenführungen

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V. hat von 18. bis 20. Mai Highlight-Touren zu vier unterschiedlichen Baustellen von Stuttgart 21 angeboten. Damit würdigte er das zehnjährige Bestehen der Baustellenführung. „Mein Dank gilt zunächst allen Beteiligten, den 45 Guides und den zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Vereins sowie den Verantwortlichen der Baustelle, die das alles ermöglicht haben“, so Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, anlässlich des runden Jubiläums. „Der meist dreistündige Besuch mit Erläuterungen der Fachleute und Besucherguides, die mit viel Leidenschaft, Geduld und Fachkenntnis jeden Gast auf die Baustelle geführt und dort ihr Wissen geteilt haben, lässt die Menschen die komplexen Zusammenhänge des Projekts besser verstehen. Unsere Erfahrung zeigt, dass allein die mediale Berichterstattung eben gerade nicht ausreicht, um das Bahnprojekt mit seinen vielen Facetten vollständig darzustellen.“ Die Verantwortlichen im Verein seien sich schnell einig gewesen, dass es wichtig ist, den Menschen von Experten und vor Ort die Zusammenhänge des Projekts sowie die spezifische Bautechnik erklären zu lassen, so Bauer weiter. Sehr häufig würden am Ende der Führung Sätze fallen wie „das habe ich vorher nicht gewusst“ oder „da wird ja viel mehr als nur ein Bahnhof gebaut“.

Stufenweiser Testbetrieb von Ende 2025 an

Der Fahrplan für die Inbetriebnahme des Großprojekts Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) steht: Von Ende 2025 an werden alle Anlagen stufenweise in den Testbetrieb gehen. Im Dezember 2026 erfolgt die Eröffnung des künftigen Hauptbahnhofs. Dann sollen nach aktuellem Stand alle wesentlichen Elemente des Vorhabens zur Verfügung stehen – mit Ausnahme der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen. Darüber haben sich die Deutsche Bahn (DB) und die Projektpartner im S21-Lenkungskreis verständigt. DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber: „Stuttgart 21 ist die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der vergangenen Jahrzehnte in Europa. Mit dem modernen, digitalisierten Knoten im Südwesten der Republik werden wir deutlich mehr und viele schnellere Verbindungen anbieten können. Stuttgart 21 muss vom Start weg funktionieren – mit stabilen Fahrplänen, auf die sich die Fahrgäste verlassen können. Dafür werden wir alle neuen Komponenten der Schieneninfrastruktur, des künftigen Bahnhofs, des Digitalen Knotens Stuttgart und auch die Fahrzeuge intensiv testen und das Betriebspersonal darauf sorgfältig vorbereiten. Deshalb sehen wir von der zwischenzeitlich für Ende 2025 geplanten Teilinbetriebnahme des künftigen Hauptbahnhofs ab.“ Die DB hatte die Projektpartner bereits im März 2024 darüber informiert, dass der bestehende Kopfbahnhof aufgrund der großen Herausforderungen beim bundesweiten Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) auch 2026 weiter in Betrieb bleiben wird. Die bestehende Infrastruktur ist damit letztmals Basis für den Netzfahrplan bis Ende 2026.

PERSÖNLICH



Sorgt fürs leibliche Wohl vieler Arbeiter und macht einen legendären Kartoffelsalat ohne Zwiebeln:

Lumnije Perzhaku, 55, Köchin

Was macht eigentlich ... Frau Perzhaku?

Wir stehen hier in Denkendorf in einem Industriegebiet, fünf Autominuten von der Flughafenbaustelle entfernt. Was genau ist Ihr Job beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm?

Sie müssen entschuldigen, aber ich spreche nicht ganz perfekt Deutsch, denn ich stamme aus dem Kosovo. Aber dafür mache ich einen ganz guten deutschen Kartoffelsalat. Ich arbeite nicht direkt für die Bahn. Ich mache bloß das Mittagessen für viele Leute von der Baustelle der Bahn. Ich arbeite seit acht Jahren für die Metzgerei Widmayer – und koche mit Freude. Wie gesagt: Mein Kartoffelsalat ist berühmt.

Wieviele Kartoffeln verarbeiten Sie so am Tag?

60 Kilo jeden Tag, freitags sind es 130 Kilo. Da bleibt nicht viel übrig, kann ich Ihnen sagen. Meistens gibt es um 14 Uhr schon nichts mehr. Ab 11.30 Uhr stehen die Leute bei uns vor der Türe, da gibt es manchmal schon eine längere Schlange. Die Leute von der Baustelle kommen mit dem Auto. Den großen Männern von der Baustelle gebe ich meistens ein bisschen mehr auf den Teller. Die haben richtig Hunger, wenn sie bei uns an der Theke stehen. Da bin ich großzügig.

Was essen die Leute denn am liebsten?

Bei uns geht fast alles gut weg, besonders Linsen mit Spätzle, Cordon Bleu mit Pommes, Gulasch, Maultaschen, Sauerbraten. Freitags gibt's Fisch, und die Remoulade dazu mache ich selbst. Wir sind hier ein gutes Team. Auch wenn die Leute manchmal ein bisschen warten müssen, sind sie nicht unfreundlich, weil sie wissen, dass wir alles geben. Egal, ob die Leute aus der Bank kommen und Krawatte tragen oder ob sie mit staubigen Kleidern aus dem Tunnel am Flughafen kommen – die sollen nach dem Essen satt und glücklich sein.

Man hat den Eindruck, dass diese Arbeit für Sie eine Berufung ist. Sie strahlen richtig und scheinen im Kochen aufzugehen. Mögen Sie denn abends für Ihre Lieben auch noch kochen?

Aber klar! Essen hält Leib und Seele zusammen. So heißt doch das deutsche Sprichwort, oder? Zu Hause mache ich gerne noch ein Gulasch für mich und meinen Mann, dazu Kartoffelpüree. Ich liebe es zu kochen. Und auch das Abspülen gehört für mich dazu. Ich putze meine Töpfe so, dass ich mich darin sehen kann. Und dann lache ich. So bin ich!



INFOTURM
STUTT GART

DAS BAHNPROJEKT STUTT GART-ULM ERFAHREN UND ERLEBEN

in der interaktiven Ausstellung
des InfoTurmStuttgart
am Hauptbahnhof neben Gleis 16



ITS

ITS-PROJEKT.DE



IMMER AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN UNTER
@INFOTURMSTUTT GART

ZUKUNFT ITS MOBILITÄT
VISION ITS