

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



INTERVIEW

Tamas Detrich über das Ballettprojekt unter Kelchstützen SEITE 4

THEMA S21 bald am Ziel – was das Projektjahr 2025 bringt SEITE 24

GASTBEITRAG Peter Reinhart zum Digitalen Knoten Stuttgart SEITE 10

INTERVIEW Der preisgekrönte Architekt Werner Sobek SEITE 18



18



10



24

INHALT

INTERVIEW

Hohe Kunst: Tamas Detrich über den neuen Bahnhof als Ballett-Kulisse **4**

GASTBEITRAG

Mehr Züge auf den gleichen Strecken: Peter Reinhart über digitale Technik **10**

IM BILDE

14

INTERVIEW

Werner Sobek über seine Rolle bei Stuttgart 21 **18**

THEMA

Über den aktuellen Fortschritt auf den Baustellen des Projekts **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

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

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

Realisierung: Netzwerkagentur Lose Bande, Ludwigsburg

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (3, 5 – 7, 11, 12, 27, 31); Dennis Orel (1, 8, 9); René Mueller (2); Lukas Brüning (2, 27); Deutsche Bahn (2); Armin Kilgus (14, 15, 16, 17, 26, 27, 28, 29); Pasi Tolviainen (19); Oliver Göbel (20, 21); Rainer Viertböck (23); Zooey Braun (23); Andreas Keller (23); Ulrich Schwarz (23); Alena Hurst (25, 29); Michael Deufel (25, 28); Jannik Walter (26); Wolfgang Esser (26); Jonas Quas (29); Thomas Niedermueller (30);

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli 2025.



www.blauer-engel.de/uz195

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

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Die Zielgerade in einem Stadion misst 100 Meter. Die letzten Langschienen, die jetzt im künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof verschweißt wurden, bringen es auf 120 Meter. Ein Vergleich mit Symbolwert: Stuttgart 21 hat zum Endspurt angesetzt, die stufenweise Inbetriebnahme des Jahrhundertprojekts mit der feierlichen Eröffnung des Hauptbahnhofs Ende 2026 ist in Sichtweite! Es liegen nun durchgängig Gleise zwischen Feuerbach im Nordwesten des Projekts und Wendlingen im Südosten, wo es nahtlos weitergeht zur 2022 in Betrieb genommenen Schnellfahrstrecke nach Ulm. Am neuen Fernbahnhof des Flughafens wird am Empfangsgebäude oben auf der Messepiazza die schicke Fassade angebracht, 26 Meter tiefer läuft der Innenausbau der ICE-gerechten Station. Im Stuttgarter Talkessel sind die Arbeiten in der Bahnsteighalle bereits weiter vorangeschritten: Der Rohbau ist komplett erledigt, die Verteilerstege für die Reisenden sind gebaut, nach und nach werden in nächster Zeit Fahrtreppen und Aufzüge montiert. Weithin sichtbar sind die meisten der 27 Lichtaugen auf dem Bahnhofsdach fertiggestellt und wachsen die imposanten Gitterschalen in die Höhe, welche die Zugänge zu den Bahnsteigen bilden. Es wird also wieder einiges an Baufortschritt zu sehen sein bei den Tagen der offenen Baustelle, die noch dieses letzte Mal erneut über die Osterfeiertage stattfinden können.

Denn 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 mit Zügen gehen. Im Dezember 2026 erfolgt die Eröffnung des künftigen Hauptbahnhofs. Allerdings sind auf dem Weg dorthin noch etliche Herkulesaufgaben zu stemmen, ist Stuttgart 21 doch die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der vergangenen Jahrzehnte in Europa.

Es gibt keine Blaupause für eine derartige Bündelung von Baumaßnahmen, schließlich wird ein kompletter Hauptbahnhof neu ans Netz gehen. Dafür muss der neu gebaute Hauptbahnhof mit den bestehenden Zulaufstrecken verbunden und der alte Hauptbahnhof vollständig außer Betrieb genommen werden. Soll heißen: Alle Verbindungen zu bestehenden Strecken müssen getrennt und wieder neu verbunden werden, eine komplett neue Generation der Leit- und Sicherungstechnik im gesamten Bahnknoten muss sukzessive fertiggestellt und abgenommen werden. Dabei hat insbesondere das Pilotprojekt DKS unseren Lieferanten für Leit- und Sicherungstechnik vor so nicht absehbare Herausforderungen gestellt. Und zu alledem sind auch noch Sanierungsmaßnahmen an der störanfälligen Bestandsinfrastruktur in den Bauablauf zu integrieren.



Olaf Drescher

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

Bernhard Bauer

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

Diese nie dagewesene Komplexität an baulichen und betrieblichen Herausforderungen bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 macht leider immer wieder kurzfristige Streckensperrungen erforderlich. Und das sorgt nachvollziehbar für Verdruss bei Reisenden, Verkehrsunternehmen und im politischen Umfeld. Wir können für diese Zumutungen nur um Verständnis bitten – und um Geduld: Ab 2026 wollen und werden wir den Reisenden sukzessive die neue und leistungsfähigere Infrastruktur zur Verfügung stellen. Mit dem modernen, digitalisierten Knoten werden wir künftig deutlich mehr und viele schnellere Verbindungen anbieten können. Und deshalb darf auch heute bereits ein wenig Vorfreude sein. Diese verbreitet beispielsweise Werner Sobek, der renommierte Architekt, ein national und international mit Preisen überhäufte „Vordenker der gebauten Umwelt von morgen“. Sobek ist mit seinem Büro am Bau des neuen Bahnhofs beteiligt und spricht im Bezug-Interview von „einem der schönsten Bahnhöfe der Welt.“ Der Architekt kommt in dieser Welt viel herum, und er kennt auch den schwäbischen Menschenschlag. „Die Stuttgarter haben den Fernsehturm und die Liederhalle abgelehnt, als sie geplant wurden. So sind die Menschen hier: Sie lehnen gerne erstmal etwas ab, das vielleicht Aufsehen erregt oder das zu ungewohnt ist. Hinterher identifizieren sie sich dann aber mit großem Stolz damit.“ Genau so, ist Sobek überzeugt, wird es auch mit dem neuen Hauptbahnhof sein, wenn der erst einmal seinen Betrieb aufgenommen hat.

Ein besonderes Verhältnis zu Stuttgart hat auch Tamas Detrich, der gleichfalls im Interview mit dem Projektmagazin Bezug Rede und Antwort steht. Detrich, seit 2018 Intendant des weltweit geschätzten Stuttgarter Balletts, findet den neuen Bahnhof künstlerisch überaus inspirierend. Nicht von ungefähr ist im vorigen Winter ein einzigartiges Projekt buchstäblich über die Bahnhofsbühne gegangen. Dem Stuttgarter Fotografen Dennis Orel gelang es, mit begnadeten Tänzerinnen und Tänzern des Stuttgarter Balletts unter den einzigartigen Kelchstützen Motive für die Ewigkeit einzufangen. Weltklasse vereint in der Bahnsteighalle des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs: Über sechs Stunden lang ließen sich Fotograf und sechs Stars der Compagnie von der faszinierenden Kulisse inspirieren, wiederholten Einstellungen, Posen, Sprünge wieder und wieder, waren unter dem gestrengen Blick des Intendanten erst mit einem bis in die Fingerspitzen perfekten Ausdruck zufrieden. Die Kelchstützen-Motive mit Rocio Aleman und Martí Paixà, beide erste Solisten des Stuttgarter Balletts, zieren seit November vergangenen Jahres auf Riesenpostern den Bonatzbauturm. Einige weitere der zauberhaften Bilder sind auf den folgenden Seiten zu sehen. Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern viel Freude mit dieser neuen Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

INTERVIEW

„Tolle Idee, tolles Projekt“

Bewegung der besonderen Art im neuen Bahnhof: Tänzerinnen und Tänzer des Stuttgarter Balletts haben eine Symbiose zwischen ästhetischer Architektur und anmutigem Tanz gewagt. Es entstand das Fotoprojekt „Station Stuttgart“, von dem Intendant Tamas Detrich begeistert ist.

Herr Detrich, Ihr Ensemble ist eigentlich voll ausgelastet mit Proben, Auftritten, Gastspielen und Tourneen. Warum haben Sie sich trotzdem auf ein zusätzliches Projekt eingelassen – und das auch noch auf einer Baustelle im Winter?

Tamas Detrich: Also grundsätzlich sind wir immer offen für etwas Neues, denn Kunst hat letztlich immer auch mit Neugier zu tun. Nach dem ersten Gespräch über die Idee, Architektur und Kunst zu mischen, haben wir uns die Bahnhofshalle dann gemeinsam angeschaut. Und wir waren sofort beeindruckt von dieser speziellen Ästhetik, die der Ort in sich trägt, dieser lichten Architektur. Der ganze Raum wirkt auf mich wie eine Kathedrale. Also haben wir spontan zugesagt.

Kann Architektur sinnlich sein? Oder anders gefragt: Passt die Eleganz der Kelchstützen zur Ästhetik und Körpersprache der Tänzerinnen und Tänzer?

Tamas Detrich: Architektur kann natürlich Sinnlichkeit ausstrahlen, und sie ist auch in Bewegung, gerade in diesem Raum, in dem alles nach oben zum Licht strebt. Beton ist eigentlich kalt und grau, nicht aber in diesem besonderen Bahnhofsraum mit seinem magischen Lichtdurchfluss, der Schattenspiele in unzähligen Nuancen erzeugt. Als wir den leeren Bahnhof zum ersten Mal betreten haben, waren wir tatsächlich völlig überwältigt. An solch einem einmaligen und ganz besonderen Ort lebendige Kunst zu inszenieren, war eine Herausforderung, die wir gerne angenommen haben. Dass es an diesem Tag dann Minus 15 Grad hatte und wirklich eiskalt war, war eine weitere Herausforderung (lacht).

Nicht gerade Wohlfühltemperaturen für Tänzerinnen und Tänzer. Wie ist das Ensemble, das ansonsten auf den bekanntesten Bühnen der Welt steht, mit diesen besonderen Rahmenbedingungen umgegangen?

Tamas Detrich: Die sind alle unglaublich professionell und haben eine tolle Einstellung. Ihnen geht es wie mir: Auch sie wollen immer etwas Neues ausprobieren. Hinter den Kulissen haben die Tänzerinnen und Tänzer natürlich dicke Strickpullis, Mäntel und Handschuhe getragen, außerdem gab es auch einen Raum mit Heizung. Aber wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Ich bin wirklich stolz auf meine Tänzerinnen und Tänzer, wie gut sie damit umgegangen sind und was am Ende bei diesem einmaligen Projekt für tolle Bilder herausgekommen sind.

Wie geht man so eine „Inszenierung“ an?

Tamas Detrich: Wir haben bei unserer ersten Besichtigung den Raum auf uns als Team wirken lassen. Auch Vivien Arnold, unsere damalige Leiterin der Dramaturgie, war mit vor Ort dabei. Sie war Tänzerin und arbeitete viele Jahre mit den Tänzerinnen und Tänzern des Stuttgarter Balletts zusammen. Sie hat einen guten Blick für Analogien zwischen dem Fließen der Architektur und der Tanzkunst. Und vor allem der Fotograf



„Dieser neue Bahnhof symbolisiert die Zukunft von Stuttgart“: Tamas Detrich, Intendant des Stuttgarter Balletts. |



I Blick hinter die Kulissen eines künstlerischen Projekts an einem architektonisch überaus reizvollen Ort.

Dennis Orel bringt viele künstlerische Erfahrungen mit, hat seine eigenen Ideen. Und dann sorgt natürlich der besondere Ort für eine spezielle Eigendynamik, bei der sich die Dinge dann entwickeln.

Das Stuttgarter Ballett ist ja international einer der prominentesten Botschafter der Landeshauptstadt – und jetzt auch Botschafter des neuen Bahnhofs?

Tamas Detrich: Bahnhöfe sind immer auch Sehnsuchtsorte, die Geschichten erzählen. Warum also nicht. Am Bahnhofsturm hängen seit Monaten ja diese riesigen Fotos von den Tänzerinnen und Tänzern. Ich habe sie jedes Mal fasziniert angeschaut, wenn ich in die Stadt gefahren bin, und dabei gedacht: Wow – bigger than life. Ich kann nur sagen: Tolle Idee, tolles Projekt, tolle Erfahrung.

Und was sagen Sie zum neuen Bahnhof?

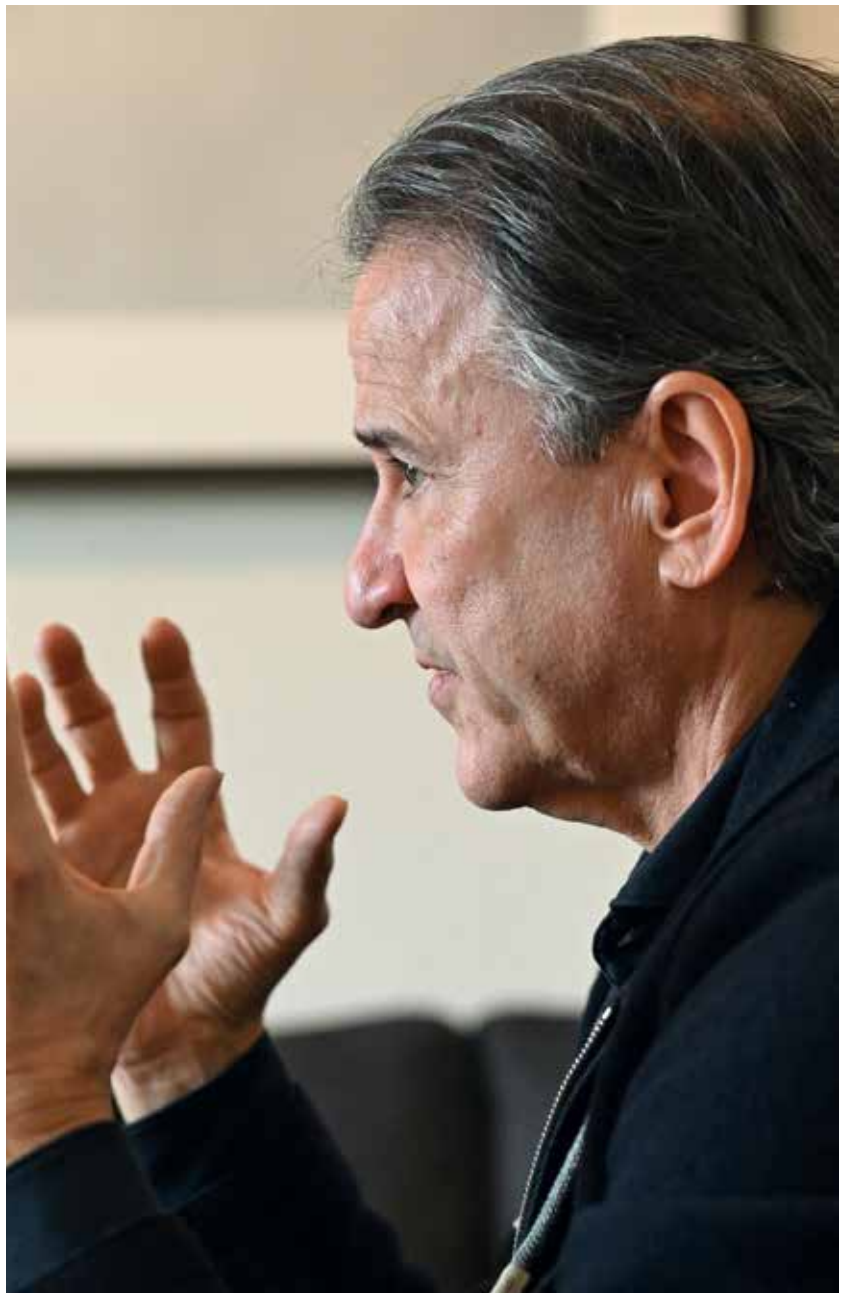
Tamas Detrich: Dieser neue Bahnhof symbolisiert die Zukunft von Stuttgart und der ganzen Region, er steht für die Zukunft, ist die Zukunft. Ich freue mich schon sehr darauf, wenn alles fertig ist und wir einen wunderschönen Bahnhof haben werden, auf den wir dann stolz sein können und der die Menschen weltweit begeistert wird. Es ist ja oft so: Im Vorfeld gibt es viele verschiedene Ansichten, bei der Umsetzung stößt man dann auf das eine oder andere Problem und hinterher sind die Leute begeistert. Das war auch bei unserer neuen John Cranko Schule nicht anders. Es hat einen Architekturwettbewerb gegeben, es hieß, es wird zu teuer und dauert zu lange. Jetzt sind alle stolz auf dieses phantastische Haus, das zu den faszinierendsten Neubauten zählt und einen unglaublichen Spirit in sich trägt.

Zurück zum Bahnhof: Der wird in naher Zukunft ja dafür sorgen, dass Menschen aus allen Himmelsrichtungen schneller in Stuttgart ankommen und Regionen dadurch enger zusammenrücken. Das ist ja auch für Kulturbetriebe kein Nachteil, wenn beispielsweise Besucher aus Ulm nach einer halben Stunde Zugfahrt ins Ballett gehen können ...

Tamas Detrich: ... absolut – und das zählt gleichermaßen für alle Kulturbetriebe in dieser wundervollen Stadt. Das Stuttgarter Ballett hat traditionell eine gute Auslastung, aber wir freuen uns natürlich, wenn das Einzugsgebiet nun größer wird und auch Menschen aus Regionen regelmäßig zu uns kommen, die bisher nur ab und zu Vorstellungen besucht haben, weil die Anfahrt zu weit war und sie einen halben Tag unterwegs waren.

Sie haben Stuttgart als „wundervolle Stadt“ bezeichnet. Was gefällt Ihnen hier besonders, auch im Vergleich zu Metropolen wie New York, wo Sie ja herkommen?

Tamas Detrich: Stuttgart ist im internationalen Vergleich natürlich klein. Aber Stuttgart ist gleichzeitig auch groß. Groß in Sachen Kunst und Kultur beispielsweise. Und das Publikum liegt ganz weit vorne als eines der besten



Meister seines Fachs: Tamas Detrich

Das Stuttgarter Ballett zählt seit Beginn der 1960er Jahre zu den weltweit führenden Ballettensembles. Begründet hat dieses internationale Renommee der Ballettdirektor John Cranko. Nach Crankos Tod im Jahr 1973 folgten als weitere Intendanten der Stuttgarter Compagnie unter anderem Marcia Haydée und Reid Anderson. Seit Herbst 2018 ist Tamas Detrich Intendant des Stuttgarter Balletts. Tamas Detrich wurde am 25. Juli 1959 geboren und ist ungarischer Herkunft. Er absolvierte die Stuttgarter John Cranko Schule und tanzte von 1977 bis 2002 beim Stuttgarter Ballett, 21 Jahre davon als Erster Solist. Als weltweit angesehener Gasttänzer gastierte er unter anderem am Moskauer Bolschoi Theater und an der New Yorker Metropolitan Opera. Der 66-Jährige ist mit der ehemaligen Ersten Solistin Marion Jäger verheiratet und Vater von Zwillingen. Die beiden Söhne sind bereits erwachsen und ihrerseits verheiratet. In seiner Freizeit ist Tamas Detrich am liebsten in der Natur unterwegs, vorzugsweise auf seinem Mountainbike. Der gebürtige New Yorker hat die amerikanische und die deutsche Staatsbürgerschaft, seine Wahlheimat Stuttgart schätzt er wegen der künstlerischen Möglichkeiten und der hohen Lebensqualität.



der Welt. Es ist erfahren, kennt sich sehr gut aus, ist anspruchsvoll und wertschätzend. Man kann hier nicht immer nur Nussknacker und Schwanensee spielen, so wie in Amerika. Das Publikum hier erwartet und fordert richtig, etwas Neues zu wagen. Das ist das Tolle hier.

Was ist sonst noch besonders hier?

Tamas Detrich: Mit dem Fahrrad durch den Wald zu fahren, meinem E-Bike. Ich wohne mit meiner Familie direkt am Waldrand und bin in nur wenigen Minuten inmitten der schönsten Natur. I love it. Ich habe meistens nur wenig Zeit, etwas zu machen. Oft bin ich auf der ganzen Welt unterwegs, um neue Produktionen anzuschauen. Daher genieße ich es, aus dem Haus zu gehen und sofort im Wald zu sein, manchmal alleine, manchmal mit meiner Frau. Das ist einfach herrlich und ein phantastischer Ausgleich zum vielen Reisen und Herumfahren.

Gastspiele und Tourneen stehen ja auch regelmäßig an. Dahinter steckt eine gewaltige Logistik. Wie viel Vorlauf in der Planung braucht man dafür?

Tamas Detrich: Eine Tournee muss mindestens zwei Jahre vorher geplant sein und stehen. Wir brauchen Flüge und Hotelzimmer für 120 Menschen. Dazu müssen wir unsere Bühnenbilder transportieren. Seit Corona ist alles viel teurer geworden und dauert länger. Im vergangenen Herbst waren wir zweieinhalb Wochen in Japan, das Bühnenbild mit dem Schiff zu transportieren hat dreimal so viel gekostet wie bisher. Vieles ist sehr schwierig geworden, umso wichtiger ist eine frühzeitige Planung.

Lohnt sich eine solche Tournee dann überhaupt noch?

Tamas Detrich: Es ist sehr wichtig, international im Gespräch zu bleiben. Der Ruf, den sich das Stuttgart Ballett über viele Jahre ertant hat, ist kein Selbstläufer. Er muss

immer wieder gefestigt werden. Würden wir nur in Stuttgart spielen, wären wir international schnell vergessen. Das haben wir in der Zeit nach Corona gemerkt, als wir wieder Gastspiele geben konnten. Und letztlich profitiert auch die Stadt Stuttgart von diesem Ruf und dem internationalen Renommee ihres Balletts.

Was steht in diesem Jahr an?

Tamas Detrich: Für die kommende Zeit sind mehrere internationale Gastspiele geplant. So eine Tournee ist immer ein unglaublich intensives gemeinsames Erlebnis, das alle weiterbringt. Wir freuen uns dann aber auch immer, wenn es wieder zurück nach Hause und auf unsere Bühne zu unserem Publikum geht.

Zurück ins schöne Stuttgart...

Tamas Detrich: ...ich bin wirklich sehr glücklich in Stuttgart. Mein Beruf ist mein Leben und wegen meines Berufs bin ich hierhergekommen. Manchmal ist es ein bisschen frustrierend, wenn man das Gefühl hat, dass etwas zu lange dauert. Ich denke, da können wir von anderen Ländern lernen, die für so manches nur halb so lange brauchen. Aber ich fühle mich hier mit allem sehr wohl. Meine beiden inzwischen erwachsenen Söhne sind hier aufgewachsen, im Mai werde ich zum ersten Mal „Granddad“ und ich genieße einfach die hohe Lebensqualität, die man hier hat. Und mit dem neuen Bahnhof, da bin ich sicher, wird es noch mehr Lebensqualität geben.

Wie sehen Sie den neuen Bahnhof in seiner Funktion ganz persönlich und was erwarten Sie von ihm?

Tamas Detrich: Ich freue mich sehr auf den neuen Hauptbahnhof in Stuttgart und bin mir sicher, dass er ein Ort ist, von dem die Menschen in Zukunft pünktlich und zuverlässig an ihr Ziel kommen.



Bilder, die über den Tag hinaus bleiben – entstanden bei Dennis Orels Projekt „Station Stuttgart“.

GASTBEITRAG

Das „Unmögliche“ möglich machen

Seit zehn Jahren arbeiten in Stuttgart einige Überzeugungstäter unbeirrt daran, auf bestehenden Gleisen mit neuer, digitaler Technik wesentlich mehr Züge als heute fahren lassen zu können. Ein persönlicher Einblick in einen voranschreitenden Umbruch – von Peter Reinhart.

Wenn Züge auf Schienen rollen, reibt Stahl auf Stahl. Über jedes einzelne Rad liegen ein paar Tonnen auf der Fläche eines Zwei-Euro-Stücks auf der Schiene auf. Im Gegensatz zur Straße, wo viel Gummi auf Asphalt reibt, ist das Fluch und Segen zugleich: Züge fahren zwar sehr energieeffizient, aber ihre Bremswege sind hunderte, mitunter tausende Meter lang.

Seit über 150 Jahren fahren Züge daher in der Regel nicht auf Sicht, sondern auf Signal. Moderne Lichtsignale sind dabei ähnlich wie klassische Ampeln: Sie zeigen rot, gelb, grün, dazu wenige Buchstaben, Ziffern oder Symbole. Sie regeln die Einfahrt in Gleisabschnitte, so genannte Blöcke, die meist kilometerlang sind. Ist der Block frei, ist das Signal davor grün, ansonsten rot. Es ist ein bewährtes und sehr sicheres System – aber auch ziemlich aufwendig und unflexibel.

ETCS ändert das grundlegend. Die Abkürzung steht für European Train Control System, das Europäische Zugbeeinflussungssystem. Anstelle der rot-gelb-grünen Lichtsignale zeigen Displays im Führerraum des Zuges künftig laufend und präzise, wie weit und schnell ein Zug fahren darf, aber auch allerlei Besonderheiten. Im Hintergrund sind dazu an Fahrzeug und Infrastruktur hochsichere Computer, Sensoren und Funk im laufenden Austausch. Fährt der Zug zu weit oder zu schnell, bremst ETCS automatisch. Eigentlich nur geschaffen, um die unterschiedlichen nationalen Sicherungssysteme zu vereinheitlichen, setzen inzwischen weltweit rund 70 Länder auf ETCS – eine europäische Erfolgsgeschichte.

Als vor zehn Jahren erste Ideen aufkamen, ETCS auch auf der stark befahrenen S-Bahn-Stammstrecke in der Landeshauptstadt Stuttgart einzuführen, waren wir – die Deutsche Bahn – selbst unser schärfster Kritiker. ETCS sei nicht für S-Bahnen geeignet, zu langsam, zu unflexibel und würde ohnehin nichts bringen, war allenthalben zu hören. Oft wurde vom Hörensagen berichtet, vieles als de facto unveränderbar und unmöglich beschrieben. Mit den Vorbehalten und Gerüchten von damals ließe sich ein ganzes Buch füllen.

Einige Überzeugungstäter von Land, Region und Deutscher Bahn ließen sich von alledem nicht beirren, steckten die Köpfe zusammen, machten sich auf den Weg und wurden 2018 von einer gemeinsam mit einer Million Euro finanzierten Studie bestätigt: ETCS und weitere Technik ist sehr wohl für die Stammstrecke geeignet. Und, noch viel wichtiger: Selbst unter vorsichtigen Annahmen zeigten Simulationen, wie Züge eine gute halbe Minute dichter aufeinander folgen könnten. Eine halbe Minute „Puffer“, den es mit der heutigen Technik so nicht gibt. Bei einer fahrplanmäßigen Zugfolge von 2,5 Minuten sind dies Welten, können beispielsweise





Zur Person

Noch während des Verkehrsstudiums an der TU Dresden wurde Peter Reinhart 2011 in die aufflammende Debatte um die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 hineingezogen. Er machte sich selbstständig und stieß 2015 zur Deutschen Bahn. Dort wurde Reinhart zu einem der „Väter“ des Digitalen Knotens Stuttgart. Heute ist er Teil des Teams der Programmleitung Knoten Stuttgart bei der DB InfraGO AG.

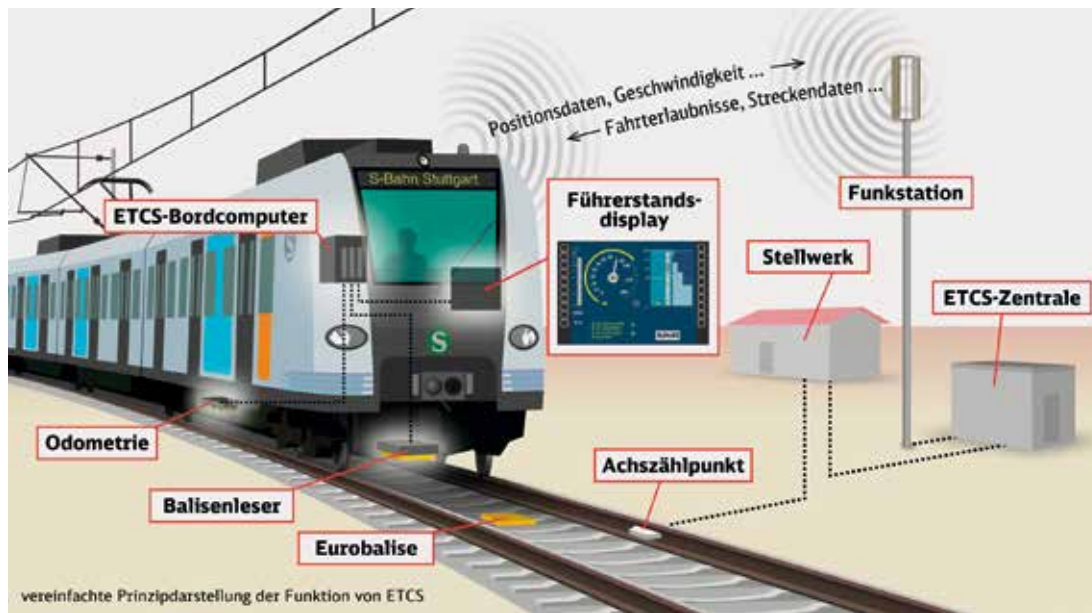
die alltäglichen Haltezeitüberschreitungen viel besser kompensiert werden, da der nächste Zug bereits wesentlich dichter nachrücken kann.

Im gleichen Jahr wurde der Digitale Knoten Stuttgart (DKS) geboren, der weit über die S-Bahn-Stammstrecke und Stuttgart 21 hinausreicht und nicht weniger als rund 500 Streckenkilometer umfasst – das sind anderthalb Prozent des DB-Netzes, darunter auch das gesamte heutige S-Bahn-Netz. Land und Region lassen zunächst 491 Triebzüge mit der nötigen Technik ausrüsten. Es ist in einiger Hinsicht ein in Deutschland einzigartiges Vorhaben: beispielsweise, weil in und am Knoten Stuttgart inzwischen viele an vielen Stellen mit Herzblut und Beharrlichkeit daran arbeiten, mit „digitalen“ Mitteln Verspätungen zu mindern und gleichzeitig weit mehr Kapazität zu schaffen. Menschen, die aus

Überzeugung viel Bahn fahren und die Zumutungen und Kinderkrankheiten, die mit der Modernisierung einher gehen, sehen und natürlich auch spüren.

Mit ETCS kann eine S-Bahn auf der Stammstrecke zukünftig bereits in den Bahnsteigbereich einfahren, während der vorausfahrende Zug noch ausfährt, da der Bahnsteig in viele kurze Blöcke unterteilt werden kann. Ganz wesentlich ist aber auch, dass wir zukünftig viel mehr Daten haben: Wir wissen zukünftig sehr genau, wo ein Zug ist, wie schnell er fährt, wie es ihm „geht“ und vieles mehr – Daten, die heute so kaum vorhanden sind. Damit können wir in Zukunft vieles optimieren: beispielsweise ungeplante Halte vermeiden oder Züge vorausschauend im Grüne-Welle-Prinzip an die Stammstrecke heranführen. Oder, perspektivisch und in Verbindung mit moderat optimierten Gleisen und Weichen: S-Bahnen während ihres 30-Sekunden-Haltes mit einem Regionalzug überholen. Das könnte der entscheidende Schlüssel sein, um vergleichsweise schnell und einfach auf heute ausgelasteten Mischverkehrsstrecken durchaus doppelt so viele Züge als gegenwärtig zu fahren.

Mit der Modernisierung und Digitalisierung der Eisenbahn im Großraum Stuttgart verhält es sich dabei nicht anders als in anderen Teilen unserer Gesellschaft: Wir wissen längst, dass eine Modernisierung der oft überalterten, störanfälligen und personalintensiven Technik ohne Alternative ist. Doch nur weil etwas „modern“ und „digital“ wird, wird es nicht automatisch besser. Im Gegenteil! Wir müssen die vielen Facetten der Digitalisierung schon klug gestalten – und nicht einfach analoge Prozesse irgendwie digital machen. Dazu wird im DKS vieles hinterfragt, verändert und optimiert: So werden nun etwa besonders schnelle Stellwerke, verbesserte Bremskurven oder Geschwindigkeitserhöhungen auf bestehenden Gleisen Realität – viele eher unscheinbare, aber enorm wichtige Faktoren, bei denen in Deutschland bislang nur wenige Fachleute wirklich mitreden können. Ein Lohn dieser beharrlichen Arbeit: Aus der halben Minute „Puffer“ von 2018 ist auf der Stammstrecke inzwischen eine Dreiviertelminute geworden, die wir für gesichert erreichbar halten. Das heißt beispielsweise: Wenn ein Zug auf der Stammstrecke eine Dreiviertelminute länger hält als geplant, wird der nächste nicht zwangsläufig verspätet, da er viel dichter als heute nachrücken kann. Zahlreiche weitere Potenziale werden noch verfolgt. Das Denken und Optimieren darf und wird dabei nicht bei ETCS enden. Ein enormes langfristiges Potenzial liegt beispielsweise in zukünftigen Neufahrzeugen, gerade deren Beschleunigungs- und Bremsvermögen. Langfristig sind 50 Prozent mehr Züge keine Fiktion, sondern eine konkrete Perspektive, wenn Bahn und Verband Region Stuttgart weiter gemeinsam optimieren. Mit bis zu 36 statt 24 Zügen pro Stunde und Richtung könnten



Neue Technik
im Bahnverkehr:
einige wesentliche
Elemente des DKS

Stunde für Stunde viele tausend zusätzliche Fahrgäste durch das Zentrum befördert werden. Dazu müssten nicht nur Außenäste ausgebaut werden, sondern auch weitere Themen in den Blick genommen werden: Fahrplankonzepte, die Aufenthaltsqualität an Bahnsteigen oder eine bessere und schnellere Erkennung und Eindämmung von Störungen, um nur einige Beispiele zu nennen.

Im viel diskutierten achtgleisigen Hauptbahnhof ist das Bild vielschichtiger, da hier beispielsweise sehr unterschiedliche Züge über verschiedene Gleise und Weichen fahren und auch verschieden lange halten. Bereits mit Stuttgart 21 können viel mehr Züge als im Kopfbahnhof fahren, da beispielsweise Gleise schneller und flexibler befahrbar sind und kein Fahrtrichtungswechsel mehr nötig ist. In Verbindung mit den Techniken und Optimierungen des DKS haben wir uns 2019 vorgenommen, die Zahl der möglichen Züge gegenüber heute mehr als zu verdoppeln. Damit schaffen wir eine Kapazität, um selbst sehr ambitionierte langfristige Verkehrskonzepte, mit etwa doppelt so vielen Zügen wie heute, gut bewältigen zu können. Um die zugesagte Kapazität von Stuttgart 21 zu erreichen, wäre hingegen die Digitalisierung gar nicht nötig. Wir treten mit dem Pilotprojekt DKS jedoch an, für ganz Deutschland und darüber hinaus zu zeigen, wo die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen, „digitaler“ Kapazitätssteigerungen liegen. Einige Kolleginnen und Kollegen, auch mich, treibt dabei Tag für Tag ein geradezu sportlicher Ehrgeiz an, zu „zeigen was geht“.

Die Skepsis gegenüber der Digitalisierung ist dabei auch zehn Jahre später noch deutlich spürbar. Allzu schnell wird kapituliert, trauen viele uns selbst in Jahrzehnten technisch nicht mehr als heute zu. Wenn ein paar kurze Blöcke, wie sie jeder Eisenbahner kennt,

nicht reichen, braucht es eben noch mehr Gleise, ist immer noch oft zu hören. Inzwischen summieren sich die diversen Wunschzettel für den Neu- und Ausbau der Eisenbahn in Deutschland auf etwa eine Viertelbillion Euro. Das ist viel zu viel, um in den uns verbleibenden Zeiträumen noch entscheidende Weichen für die gebotene Mobilitätswende und den geforderten Klimaschutz zu stellen. Und wie aufwendig es ist, gerade in dichtbesiedelten Ballungsräumen neue Gleise zu planen und zu bauen, zeigt uns nicht zuletzt auch Stuttgart 21.

Die Debatte um Stuttgart 21 hat mich schon als Student, vor rund 15 Jahren, tief geprägt. Eine gewisse Unsachlichkeit und Intransparenz beider Seiten hat mich damals oft ratlos zurückgelassen – und sie motiviert mich bis heute, es beim DKS anders zu machen: Wir haben inzwischen hunderte von Seiten an Artikeln und weiteren Dokumenten veröffentlicht. Es ist eine Kommunikation, die versucht, ganz sachlich zu beschreiben, was ist – Fehler und Rückschläge eingeschlossen. Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass wir nur so Glaubwürdigkeit schaffen und vorankommen können. Wie sollen wir vorankommen und etwas gutes Neues schaffen, wenn wir all zu oft nur Glaubenssätze austauschen und einander Geschichten erzählen – und nicht ganz sachlich und transparent beschreiben, was ist, um aus Fehlern zu lernen und aufrichtig um gute Lösungen ringen?

Es wird sich weisen, wie zukünftige Generationen über uns richten werden, die wir den Anfang gemacht haben. Ich persönlich bleibe zuversichtlich, dass wir im Knoten Stuttgart Schritt für Schritt zeigen werden, was eine mit viel Liebe zum Detail modernisierte Eisenbahn zu leisten im Stande ist. Und das ist eine ganze Menge mehr als heute! www.be-zug.de/dks

IM BILDE



- ❶ Blick auf die ersten Lichttaugen und den Bonatzbau ❷ Schalungswagen im Tunnel Cannstatt ❸ Der Bonatzbau aus der Vogelperspektive ❹ Die neue Bahnsteighalle im Hauptbahnhof
❺ Gerüst im Bonatzbau ❻ Flughafenbahnhof ❼ Fahrtreppe und Festtreppe zwischen Verteilersteg und Bahnsteig ❽ Kelchstütze und Lichttauge in der neuen Bahnsteighalle



❻



❼

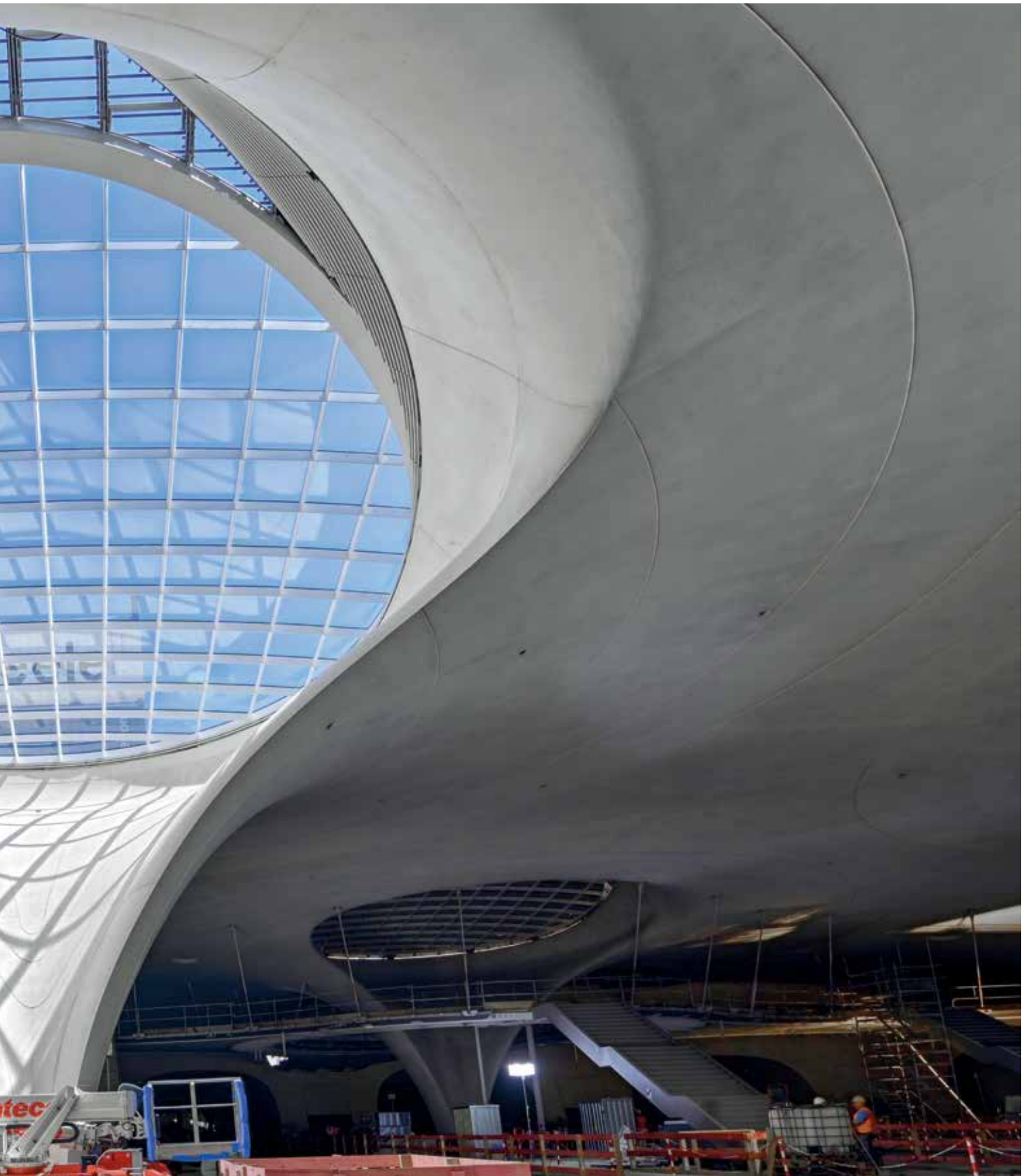


❺

IM BILDE

8





INTERVIEW

„Skulpturale Qualität“

Als Architekt, Ingenieur und Designer ist Werner Sobek vielfach preisgekrönt. Auch bei Stuttgart 21 hat er Maßstäbe gesetzt. „Die komplizierteste Betonkonstruktion, die jemals gebaut wurde“, sagt Sobek – und blickt voraus: „Es wird mit Sicherheit einer der schönsten Bahnhöfe der Welt.“

Herr Professor Sobek, wir sehen durch das Fenster Ihres Büros am Degerlocher Albplatz den Stuttgarter Fernsehturm, entworfen von Fritz Leonhardt, einem Ihrer Vorgänger als Direktor des Instituts für Leichtbau an der Universität Stuttgart. Woran denken Sie, wenn Sie den Turm sehen?

Werner Sobek: Ich denke immer wieder, dass er ein Meisterwerk ist, von denen es ja nicht so viele gibt. Und dass man eigentlich froh sein kann, dass man solch ein Meisterwerk jeden Tag anschauen kann.

Ist der Turm für Sie auch ein Wahrzeichen der Stadt Stuttgart, das weltweit ausstrahlt?

Werner Sobek: Ja. Als ich als junger Mann zum Studium nach Stuttgart gekommen bin, war der Fernsehturm schon da. Das heißt, er war für mich immer schon ein Teil von Stuttgart. Und dadurch, dass er marketingmäßig in unterschiedlichsten Emblemen überall auf der Welt zu finden ist, ist er natürlich – und das ist sehr wichtig – ein Identifikationssymbol.

Das heißt?

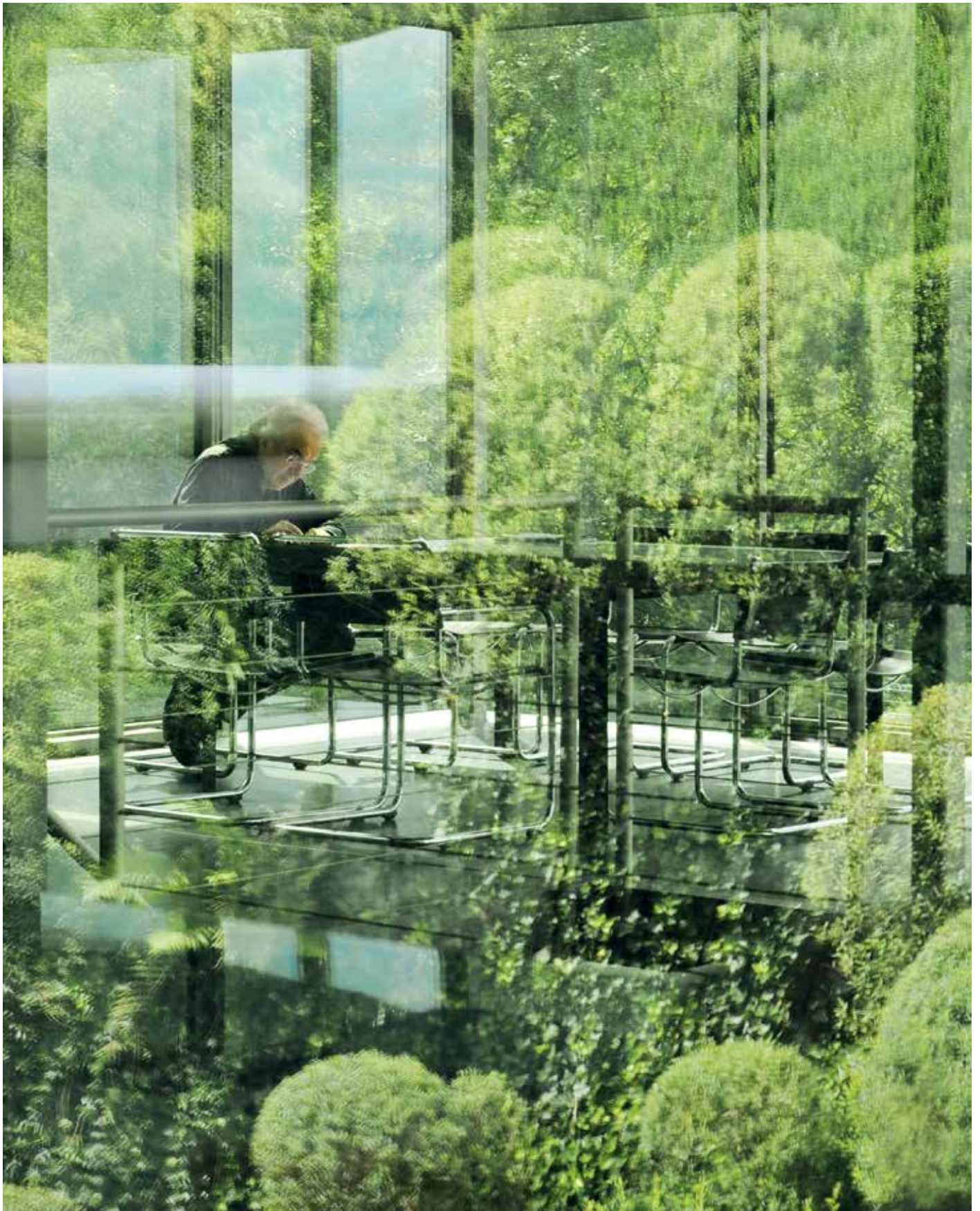
Werner Sobek: Die Menschen, davon bin ich zutiefst überzeugt, brauchen ein Identifikationssymbol, weil ihnen dies eine Verankerung gibt. Man könnte auch sagen: Es induziert den Begriff von Heimat.

Wenn wir als Touristen unterwegs sind, besuchen wir oft Bauwerke aus vergangenen Jahrhunderten – vor allem Kirchen. Werden Ingenieurbauwerke einmal eine ähnliche Anziehungskraft entwickeln – also Türme, Brücken und auch Bahnhöfe? Sind das die sprichwörtlichen „Kathedralen der Moderne“, wie es heißt?

Werner Sobek: Viele werden sicher Objekte des Besuchs, Objekte der Bewunderung. Auf der einen Seite wegen ihrer technischen Kühnheit, auf der anderen Seite, weil sie letztlich eine technische mit einer gestalterischen Meisterleistung verbinden. Da gibt es etwas, was ich in meinem ganzen Leben immer versucht habe zu erreichen: Wenn man wie ich Leichtbau betreibt, also materialminimal arbeitet, dann entwickelt man eine Logik der Konstruktion, die ihre eigene Schönheit hat. Das ist etwas anderes als die Formsetzung, bei der man eine Form aus einem gestalterischen Willen heraus setzt. So etwas ist bei technischen Grenzleistungen nicht möglich beziehungsweise sinnvoll. Dort entsteht die Gestalt aus der Logik der Funktion.

Wie meinen Sie das?

Werner Sobek: Nehmen Sie eine Hängebrücke. Sie sieht auch deshalb in ihren Proportionen so schön aus, weil sie technisch perfekt ausgelegt ist, um mit einem Minimum an Material bauen zu können. Wenn jemand eine Hängebrücke anders gestalten wollte, dann könnte er das zwar tun, indem er beispielsweise die Pylone höher setzt. Aber man wird feststellen, dass das irgendwie – im laienhaften



Werner Sobek am Schreibtisch: Ende des 20. Jahrhunderts entwarf er sein viergeschossiges Wohnhaus R128 als vollkommen rezyklierbares, im Betrieb emissionsfreies Nullheizenergie-Gebäude.

Sinn – nicht richtig aussieht. Das Zusammenfallen vom Mut zur Avantgarde, vom Mut zum Ausprobieren neuer Lösungen, mit einer gekonnten, materialminimierenden, die innere Gesetzmäßigkeit anerkennenden Umsetzung – das überzeugt die Menschen. So ist es ja auch bei den gotischen Kathedralen. Deren Erbauer sind baulich an die Grenzen gegangen, aber immer in der Logik der Konstruktion geblieben. Jedes Bäuerlein, das von der Schwäbischen Alb herunterkam nach Ulm, kam aus dem Stauen nicht mehr heraus, wenn es das Münster sah.

Ist diese Kühnheit ein Wesensteil der Architektur?

Werner Sobek: Es ist nicht die Grundaufgabe der Architektur, kühn zu sein. Es ist ein Drang der Menschheit auszuprobieren, wo die Grenzen dessen liegen, was sinnvoll ist. Gibt es andere Wege, die sparsamer, schöner, schonender oder funktionaler sind? Dieses Tasten – das ist es doch, was den Menschen ausmacht. Das ist etwas zutiefst Menschliches. Vielleicht geht man manchmal einen Schritt zu weit oder manchmal nicht weit genug, aber dafür sind wir Menschen in all unserer Fehlbarkeit.



Wenn Sie vor diesem Hintergrund das Projekt Stuttgart 21 und den Tiefbahnhof betrachten, an dem Sie ja auch persönlich beteiligt sind, wie fällt Ihr Urteil aus?

Werner Sobek: Nun, ich bin natürlich subjektiv in meinem Urteil. Aber es wird mit Sicherheit einer der schönsten Bahnhöfe der Welt.

Nicht alle in der Stadt teilen diese Ansicht...

Werner Sobek: ... die Stuttgarter haben den Fernsehturm und auch die Liederhalle abgelehnt, als sie seinerzeit geplant wurden. So sind die Menschen hier: Sie lehnen gerne erstmal etwas ab, das vielleicht Aufsehen erregt oder das zu ungewohnt ist. Hinterher identifizieren sie sich dann aber mit großem Stolz damit.

Erwarten Sie das auch bei Stuttgart 21?

Werner Sobek: Definitiv.

Welche Rolle spielt ihr Büro beim neuen Bahnhof, der von Ihrem Freund, dem Architekten Christoph Ingenhoven ...

Werner Sobek: ... wir sind seit 1994 enge Freunde ...

...entworfen worden ist?

Werner Sobek: Das hat eine Vorgeschichte. Wenn man wie ich mit vielen weltberühmten Architekten zusammenarbeitet, dann klingelt nach einer Wettbewerbsausschreibung oft das Telefon und es kommt die Frage: Machst du bei mir mit? Ich hatte mit Christoph Ingenhoven die Abmachung, dass mein Freund Helmut Jahn bei Wettbewerbsanfragen das Primat hat, da ich mit ihm noch länger befreundet war. So war es auch beim Wettbewerb um den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Helmut Jahn hatte mich als Erster angesprochen. Ich musste Christoph deshalb absagen, was ihn natürlich nicht erfreut hat. Aber damit gehen wir professionell um. Also habe ich den Wettbewerb mit Helmut Jahn gemacht. Wir haben verloren – und Christoph hat gewonnen. Natürlich habe ich ihm gratuliert.

Aber damit war es für Sie ja nicht vorbei?

Werner Sobek: Das Projekt ist nach dem Wettbewerb leider für viele Jahre in einen Dornröschenschlaf verfallen. Als es dann nach langer Zeit endlich revitalisiert wurde, rief mich Christoph an und fragte, ob wir zusammen an diesem großartigen Bauvorhaben arbeiten wollen. Das Ingenieurbüro, das beim Wettbewerb dabei gewesen war, hatte sich angesichts der Komplexität der Planungsaufgabe zurückgezogen. Es handelt sich beim neuen Stuttgarter Bahnhof ja um die wahrscheinlich komplizierteste Betonkonstruktion, die bislang jemals gebaut wurde.

Sie haben dann aber dennoch zugesagt?

Werner Sobek: Ja. Wir haben bisher eigentlich alles baulich realisieren können, was wir wollten. Das hat etwas mit der DNA meines Büros zu tun: Das, was die anderen

nicht können, das machen wir. Wir sind so etwas wie der Porsche des Automobilbaus multipliziert mit dem Prada der Architektur, also höchste technische und gestalterische Qualität gepaart mit Seriosität. Denn man muss sehr seriös sein, wenn man an die Grenzen geht. Christoph und ich haben dann auf der Grundlage unserer Erfahrung und unseres Könnens Methoden entwickelt, mit denen man die Anforderungen des Projektes aus der Sicht der Ingenieurplanung in den Griff bekommt.

Da sprechen Sie vor allem den Bahnhof an?

Werner Sobek: Ja, der eigentliche Bahnhof. Also dieses Konstrukt aus Kelchstützen, das ein einziger Korpus aus Beton ist, der ohne Fugen zusammengelassen ist zu einem großen Kasten, der auf Hunderten Pfählen im Baugrund verankert ist und teilweise auch im Wasser steht.

Gab es für Sie Überraschungen?

Werner Sobek: Christoph war bei der Gestaltung der Kelchstützen stark inspiriert von Frei Otto und hat ihn deshalb als eine Geste der Fairness mit in sein Team genommen. Als wir dann eingestiegen sind in die Planung und in die unheimlich komplizierte Untergrundsituation mit sehr inhomogenen Bodenschichtungen, wasserführenden Zonen und Hohlräumen, und dafür auch Lösungen fanden, hieß es von Frei Otto, dass ihm seine Ingenieure nicht gesagt hätten, dass der Bahnhof im Wasser steht; der würde ja aufschwimmen wie ein Schiff. Und so stieg Frei Otto aus dem Team aus.

Und was haben Sie entgegnet?

Werner Sobek: Nun, es ist ja keine Überraschung, dass es im Stuttgarter Talkessel Wasser gibt. Aber es entstand eine ziemliche Aufregung. Ich habe dann an Archimedes erinnert: Das Gewicht des Bahnhofs musste einfach größer sein als das Volumen des verdrängten Grundwassers. Und das ist der Fall.

Zurück zu den Überraschungen. Gab es weitere?

Werner Sobek: Nein, nur die üblichen Kleinigkeiten. Wenn man etwas derart Großartiges, in dieser Form zuvor noch nie gebautes realisiert, dann ist der eine oder andere der Beteiligten natürlich manchmal etwas aufgeregt. Zusätzlich hat man immer den üblichen Prozentsatz derer, die nie an etwas schuld sind. Das ist eine länderspezifische bautechnische Konstante. Sie variiert von Land zu Land. In Japan ist sie besonders niedrig, in Deutschland ist sie besonders hoch. Aber das kennt man ja, und deshalb kann man das auch handhaben.

Von der ingenieurtechnischen Seite ist der Bau aber so abgelaufen wie vorgesehen?

Werner Sobek: Ja. Schauen Sie, da steht ja unser, das heißt mein Name dran. Die wirkliche, die herausragende Arbeit hat ein großes Team in meinem Büro – teilweise



waren unsererseits bis zu 70 Personen am Projekt beschäftigt – geleistet. Unser Name ist unser Gütesiegel. Wir können uns eines nicht leisten: einen Fehler. Wir stehen für Qualität, wir haben viele Weltrekorde gebaut – aber nie um der Rekorde willen, sondern weil es die jeweils beste Lösung war. Wenn wir sagen, dass ein Projekt machbar ist, dann ist es auch machbar. Wir stehen dafür. Wir schicken unseren Bauherrn nicht ins Risiko und zucken dann mit den Schultern, wenn etwas schiefgeht oder zeigen auf die anderen am Projekt Beteiligten. Aber das alles, diese permanent hohe Qualität, dieses permanent hohe Niveau, das ist schon unendlich viel Arbeit.

Einiges ist im Bahnhof schon sichtbar. Sind Sie zufrieden?

Werner Sobek: Aber ja. Wir haben natürlich von den Erfahrungen profitiert, die wir beim Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart gemacht haben. Da ging es auch darum, dass man ganz spezielle, an der Oberfläche doppelt gekrümmte Formen herstellt. Die hierfür erforderliche Schalungstechnik war damals eine absolute Nouveauté. Und bei Stuttgart 21 haben wir die Komplexität mindestens um eine Zehnerpotenz gesteigert.

Die Kelchstützen sind ein modernes Meisterwerk?

Werner Sobek: Ja. Sie haben eine innere Logik. Diese Stützen haben eine räumlich gekrümmte Oberfläche. Sie benötigen also pro Kelchstütze viele Millionen Punkte und deren x,y,z-Koordinaten, um die Oberfläche planerisch zu beschreiben. Die Kelchstützen gehen fließend in das Dach des neuen Bahnhofs über. Hierbei gibt es keinerlei Knick. Alles geht so homogen ineinander über, als ob jemand mit einem großen Handschleifgerät alles glattgeschliffen hätte. Und das ist nur ein Teil der Innovationen, die bei diesem Projekt in dieser Größenordnung erstmals eingesetzt wurden. Dazu kommt zum Beispiel, dass mit einem weißem Sichtbeton gearbeitet wurde, der enormen Brandlasten stand halten kann.

Der neue Bahnhof ist nur ein Teil von S21, zu dem auch die Schnellfahrstrecke nach Ulm gehört und dem das Städtebauprojekt Stuttgart Rosenstein folgt?

Werner Sobek: Das, was von der Bahn gebaut wird, die Tunnelführungen, die Kompatibilität mit der Landschaft und der Natur, verbunden mit all den Mühen wie dem Versetzen der Eidechsen und vielem mehr – besser kann man es wirklich nicht machen. Aber das, was oberirdisch auf dem Bahnhofsgelände und im Rosensteinviertel entstehen soll, ist mutlos. Sie haben ja anfangs den Fernsehturm angesprochen. Wenn Sie jemand fragt, was Heimat ist, dann beschreiben Sie ihm ein Bild, eine Erzählung. Aber es gibt bis heute keine Erzählung über den oberirdischen Teil von Stuttgart 21. Wenn Sie auf der Straße irgendjemand fragen, wie das sein wird, was da entstehen soll, dann wird er es nicht wissen. Selbst wenn er das Modell dazu im Rathaus gesehen hat. Es fehlt ein Bild, es fehlt die Erzählung.

Was müsste man tun?

Werner Sobek: Wir brauchen in dieser Stadt einen Diskurs darüber, wie wir in 50 Jahren wohnen und leben wollen, wie wir unsere gebaute Umwelt so gestalten können, dass die jungen Menschen nicht wegziehen, dass die Älteren sich heimisch fühlen und dass diejenigen, die aus dem Ausland kommen und die wir hier dringend benötigen, eine Heimat finden.

Sie haben in einem Interview mal gesagt, Ihr Ziel sei es, eine gebaute Umwelt zu schaffen, die atemberaubend schön ist und den Interessen zukünftiger Generationen gerecht wird. Sie wollen, ich zitiere Sie nochmals, „emissionsfrei für mehr Menschen mit weniger Material bauen“. Wäre das eine Erzählung für Stuttgart Rosenstein?

Werner Sobek: Ja. Aber es geht letztlich um noch weit mehr. Wie entsteht eine Heimat, von der die Leute sagen, hier lebe ich gerne? Dafür gibt es viele Parameter, aber es ist bestimmt nicht eine Architekturzeichnung, bestehend aus Linien, Kanten, Fensteröffnungen und vielleicht ein bisschen Farbe.

Sondern?

Werner Sobek: Wir nehmen unsere Umgebung auch und insbesondere durch den Geruch wahr, durch das taktile Gefühl, durch Hören und Riechen. Ich bezeichne dies als die nicht-visuelle Architektur, die essenziell ist für das Wohlempfinden der Menschen. Hinzu kommt der Umgang der Menschen miteinander. Das ist viel wichtiger als die Farbe der Fassade. Was wir herbeiführen müssen, ist das Symbiotische, das Miteinander-Wollen, nur dadurch entsteht Stadt. Darauf können Sie eine wErzählung aufbauen.

Gehen wir zurück in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Was ist für Sie das Faszinierende?

Werner Sobek: Die skulpturale Qualität, die durch die Lichtführung entsteht. Ich hoffe nur, dass die Beschilderungen und ähnliches so dezent gemacht werden, dass der jetzt wahrnehmbare Eindruck einer Raumskulptur nicht beschädigt wird.

Sie setzen sich beruflich stark für Nachhaltigkeit beim Bauen ein, für ein Bauen mit möglichst wenig Emissionen.

Wie betrachten Sie Stuttgart 21 unter diesem Aspekt?

Werner Sobek: Natürlich hätte man aus heutiger Sicht manches anders machen können. Aber das ist leicht gesagt. Die grauen Emissionen, die man durch den Einsatz von Stahl und Beton tätigt, haben eine enorme Dimension. Das muss man abwägen mit den Emissionen, die eingespart werden, wenn die Menschen vom Auto auf den Zug umsteigen. Der Bahnhof und die Neubaustrecke dienen ja der Attraktivitätssteigerung der Bahn. Das sollte man auch nicht dadurch konterkarieren, dass man das bereits beschlossene Verbrenner-Aus wieder aufhebt. Nein, wir sollten erkennen: Es ist eine Notwendigkeit, dass wir elektrisch fahren, dass wir weniger mit dem Auto fahren und dass wir auf den Zug umsteigen.

Schauen wir voraus auf den Tag, an dem der Bahnhof eingeweiht wird. Was empfinden Sie, wenn Sie daran denken?

Werner Sobek: Solche Projekte sind für mich wie Kinder. Ich gehe zu einer Einweihung, dann ist das Kind geboren. Und nach ein paar Wochen, Monaten und Jahren kehre ich wieder zurück und schaue, wie es ihnen ergeht. Das sind für mich wichtige Momente. Ich liefere nicht ein Produkt ab, sondern schaffe ein Bauwerk, mit dem ich mich extrem stark identifiziere.

Werden Sie den Bahnhof auch nutzen?

Werner Sobek: Bestimmt werde ich das tun. Ich fahre sehr viel mit dem Zug. Ich habe zwar einen Elektro-Smart, mit dem fahre ich aber nur innerhalb von Stuttgart. Im Zug können Sie alles machen – die Füße hochlegen, arbeiten, in den Speisewagen gehen und sogar schlafen. Sie haben alle Freiheiten dieser Welt. Und Sie lernen interessante Menschen kennen.

Werner Sobek – Vordenker der gebauten Umwelt von Morgen

Es gibt Menschen, die beeindruckend sind, weil sie tief in ein bestimmtes Fachgebiet eindringen. Andere rufen Bewunderung hervor, weil sie die Grenzen der eigenen Disziplin hinter sich lassen und die großen Zusammenhänge sehen. Werner Sobek kann beides – und so mutiert ein Interview über Baukultur, Stuttgart 21 und den neuen Bahnhof zu einem Gespräch über die Zukunft unserer Gesellschaft. Den 71-jährigen Bauingenieur und Architekten treibt das um. Schon länger beschäftigt ihn die Frage, warum „die Menschen die Probleme erkennen, sie aber nicht entsprechend handeln“. Die Angst vor Veränderungen und auch das bewusste Schüren dieser Ängste könne ein Grund sein, vermutet er. Damit will er sich intensiver beschäftigen. Wer ihm zuhört, dem kommt der Gedanke, dass es mehr Menschen vom Schlag Sobeks bedürfte, denen die Gabe geschenkt ist, andere mit dem Feuer der eigenen Begeisterung zu wärmen. Man muss ihm nur ein Stichwort geben, das mit der Zukunft des Bauens zu tun hat. Und plötzlich brennt es lichterloh.

Mit dem Virus des Bauens hat er sich früh angesteckt. 1953 in Aalen geboren, genießt Sobek in jungen Jahren am Rande der Ostalb die Weite des unverstellten Blicks ebenso wie die Stille der Provinz. Seine Eltern lehren ihn die Wertschätzung des Anderen. Das prägt ihn. „Was wir tun, was wir als Gesellschaft entscheiden, hat Einfluss auf folgende Generationen und auf die Natur“, sagt er heute. Der Vater, Ingenieur bei den Schwäbischen Hüttenwerken, werkelt am Wochenende gerne am eigenen Häusle. Manchmal deponiert er dafür ein paar Säcke Zement in der Garage. Meistens sind sie nach wenigen Stunden verarbeitet, allerdings nicht vom Vater, sondern vom Sohn. „Ich bin einer, der immer Neues schaffen muss“, sagt Werner Sobek über sich. „Das ist so, seit ich denken kann.“

An der Universität in Stuttgart schreibt er sich zunächst bei den Bauingenieuren ein. Dort muss er Berechnungen von Bauten anstellen. Ihm ist das zu wenig, weshalb Sobek parallel auch noch Architektur studiert. Getrieben von konstruktiver Neugier lauscht er den Vorlesungen renommierter Professoren, ohne zu ahnen, dass er sie einmal beerben würde. 1994 wird aus dem einstigen Studenten ein geschätzter Lehrer. Als Nachfolger von Frei Otto und Jörg Schlaich, die ihn neben anderen besonders geprägt haben, leitet Professor Werner Sobek das Institut für Leichtbau, Entwerfen und Konstruieren an der Universität Stuttgart. Er vereinigt in Forschung und Lehre die Bereiche des Entwerfens und Gestaltens mit denen der Konstruktion und der Materialwissenschaft – ein interdisziplinärer Ansatz, der sich in den folgenden Jahren bald aufweitet zu Fragen des Ressourcen- und Energieverbrauchs und der Emissionen beim Bauen. So wie er sich im Analysieren und Denken keine Grenzen setzt, so kennt auch sein 1992 gegründetes Büro keine Grenzen – es findet Lösungen, die so noch niemand verwirklicht hat, und es ist mit mehr als 450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit aktiv. „Unser Ziel ist eine gebaute Umwelt, die atemberaubend schön ist und die zugleich den Interessen kommender Generationen gerecht wird“, sagt Sobek, der mehrfach als Anschauungsobjekt recycelbare, energieautarke und emissionsfreie Einfamilienhäuser baut, die vorwegnehmen, wie der Mensch schon heute wohnen kann, um die Erde von morgen nicht zu belasten, und deren Technologien dann auch in größeren Projekten verwendet werden. Und wie viele berühmte Architekten aus Stuttgart hadert auch Sobek mit der Stadt, in der sein Büro am Degerlocher Albplatz den Hauptsitz hat. Er hat mehrfach – auf eigene Rechnung – Vorschläge gemacht, wie die durch eine mehrspurige Bundesstraße getrennte Kulturmeile verbessert werden könnte. Sie fanden kein Gehör im Rathaus der Landeshauptstadt. Stillstand ist ein Zustand, den einer wie Sobek nur schwer ertragen kann.

Der national und international mit Preisen überhäufte „Vordenker der gebauten Umwelt von morgen“ wird im Mai 2022 mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande geehrt. Im März 2023 hält er seine Abschiedsvorlesung an der Universität Stuttgart, die mit den Worten endet: „Wir müssen für mehr Menschen mit Liebe und Hingabe mit weniger Material emissionsfrei bauen“. Dass dies nicht nur eine Aufgabe für die Architekten und Ingenieure sein kann, sondern für uns alle, dass dies unsere Lebensformen und auch unser gesamtgesellschaftliches Handeln betrifft, ist für jemanden wie Sobek mehr als klar. Er blickt über den Tellerrand der eigenen Profession hinaus und spricht von einem revolutionären Paradigmenwechsel: „Wir werden uns ändern müssen.“



Aus Sobeks Schaffen: TK Elevator Testturm Rottweil



Brücke Aalen



Effizienzhaus Plus F87 Berlin



Wohnhaus R128 Stuttgart



Plusenergie-Quartier P18 Stuttgart

THEMA

Was 2025 auf die Schiene kommt

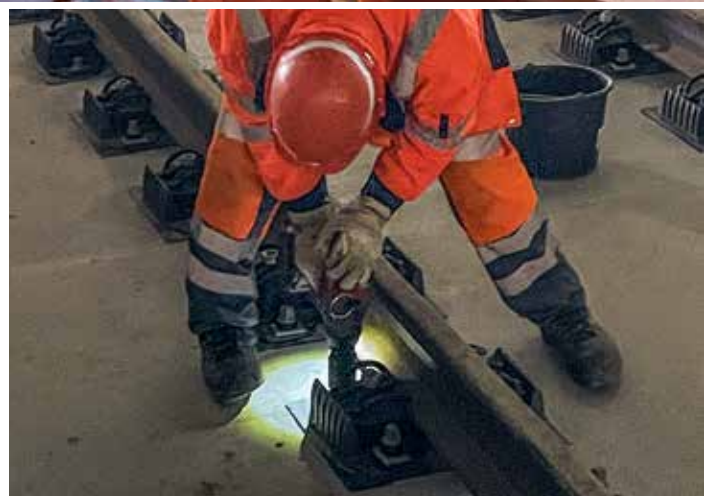
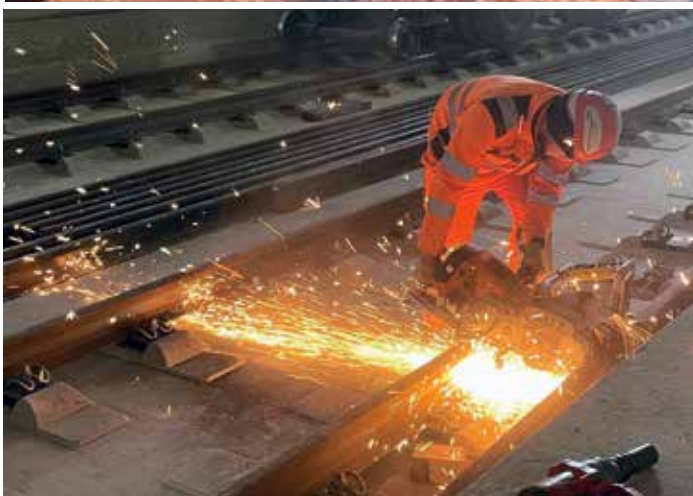
Die Tunnel sind fertig, im Hauptbahnhof läuft der Ausbau im ICE-Tempo, und im Flughafenbahnhof löst der Ausbau den Rohbau ab. Stuttgart 21 befindet sich 2025 auf der Zielgeraden. Im Sog dessen haben für den Bahnverkehr weitere Zukunftsprojekte begonnen, die S21 erst ermöglicht hat.

Was macht einen erfolgreichen Läufer, eine erfolgreiche Läuferin aus? Training, Training, Training, dann im Rennen, wenn es drauf ankommt, Kräfte einzuteilen, das Tempo sinnvoll zu dosieren, niemals nachzulassen und – den Spurt zur rechten Zeit anzuziehen, aber bitte ohne dass auf den letzten Metern die Puste ausgeht. Leichtathleten mit philosophischer Ader (und nicht nur die) könnten Stuttgart 21 durchaus als so etwas wie einen Langstreckenlauf empfinden. Eines der größten Eisenbahninfrastrukturvorhaben Europas ist beileibe kein reiner Sprint, das Finale dieses Marathons indessen hat für die Deutsche Bahn, für die Baufirmen längst begonnen. Die Inbetriebnahme Ende 2026, gleichsam als Ziellinie im Blick, steht 2025 im Zeichen dieses Endspurts.

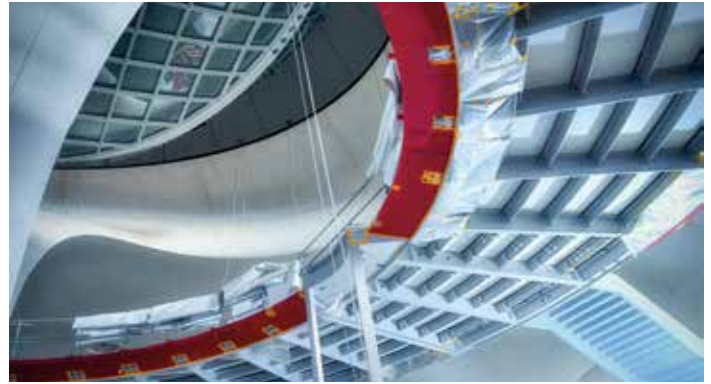
„Wer die neue Bahnhofshalle betritt, ahnt sofort: Hier entsteht etwas Großes, noch nie Dagewesenes“ – Formeln des Staunens dieser Art fallen immer dann, wenn jemand das Herzstück von Stuttgart 21, die Baustelle des künftigen Hauptbahnhofs betritt, ob beim ersten, zweiten oder dritten Mal spielt dabei fast keine Rolle. Die Guides des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, die regelmäßig Besucherinnen und Besucher hierherführen, werden das bestätigen können, und demnächst bei den Tagen der offenen Baustelle dürften solche und ähnliche Sätze wieder tausendfach zu hören sein: Denn Kelchstützen, Lichtaugen, Gitterschalen, Gleise, Oberleitungen, Aufzüge und Treppen bilden zusehends die von Architekt Christoph Ingenhoven ausgedachte, so noch nie gebaute Symbiose für einen modernen Eisenbahnverkehr.

Der künftige Hauptbahnhof

Einer dreistelligen Zahl an Leuten vom Bau geht dafür auch im Jahr 2025 die Arbeit nicht aus. Die Gleisbauer vollenden in diesem Frühjahr im Hauptbahnhof die Gleisanlagen. Die letzten der 120 Meter langen Schienen wurden im Februar und März angeliefert. Und ohne Strom kein Zugverkehr im neuen Hauptbahnhof: Weitere Deckenstromschienen für die Oberleitungen, in denen der Fahrdraht verläuft, werden nach und nach montiert werden. Dazu fällt immer mehr Tageslicht auf Bahnsteige und Gleise: Endspurt auch bei der Hauptmontagephase für die 27 Lichtaugen sowie die Gitterschalen, die sich über die Hauptzugänge zum künftigen Bahnhof wölben. Die Fassadenspezialisten der Firma Seele arbeiten mit Verve an ihrem Werk, den eindrucksvollen Stahl-Glas-Konstruktionen. Die derzeit noch rohen Betonbahnsteige erhalten nun ihren endgültigen Natursteinbelag, erste Bahnsteigkanten sind schon mit Steinblöcken versehen. Zudem werden Stück für Stück alle Aufzüge und Fahrtreppen auf der Schiene in den Bahnhof geliefert und eingebaut. Über sie werden die Fahrgäste künftig sicheren Fußes von den drei ebenerdigen Verteilerstegen zu ihren Zügen gelangen.



Schneiden, Schweißen, Schrauben – ein Gleisbauer macht im künftigen Hauptbahnhof eine der letzten Schienen passend (links unten), ehe der Schweißstrupp anrückt, die Lücke schließt (oben) und die Schiene final mit der Festen Fahrbahn verschraubt wird.



Transportzug, beladen mit noch verpackten mächtigen Fahrtreppen, die anschließend an die Verteilerstege montiert werden.

„Eine Praxis, die funktioniert, ist die tägliche Herausforderung.“
Technischer Projektleiter
Mark Theilemann (53)

Mitunter wirkt das Treiben im künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof wie das Gewusel in einer großen Ameisenkolonie. Hinter dem vermeintlichen Durcheinander steckt jedoch ein durchdachtes Logistikkonzept. „Es ist angesichts der vielen unterschiedlichen Gewerke natürlich die tägliche Herausforderung, diese geplante Theorie in der Praxis zum Funktionieren zu bringen“, sagt Mark Theilemann, der zuständige Projektleiter der Deutschen Bahn für den Bereich Hauptbahnhof.

Unbedingte Voraussetzung dafür ist auch, dass die S21-Tunnel als Eisenbahntunnel bereits fertiggestellt sind. Sie bilden die Adern zum Herzen des Jahrhundertprojekts, durch die der überwiegende Teil des zu verbauenden Materials per Zug angeliefert werden kann.

Testfahrten

Keine Inbetriebnahme ohne vorherigen eingehenden Probetrieb. 2025 wird bei S21 daher zum Jahr der Testfahrten. In der ersten Jahreshälfte ist geplant, mit den sogenannten Hochtastfahrten zu beginnen. Dabei wird die Geschwindigkeit des speziellen Testzugs ICE-S, gerne auch als König der Testzüge bezeichnet, zwischen Fildertunnel und Bahnhof Merklingen von Fahrt zu Fahrt auf eine Geschwindigkeit von bis zu 275 km/h

gesteigert, so wie etwa auch vor der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2022 geschehen. Diese im Testbetrieb im Vergleich zum kommerziellen Betrieb um 25 km/h höhere Geschwindigkeit gewährleistet zusätzliche Sicherheit bei Fahrten mit später dann maximal 250 km/h. Die Hochtastfahrten erstrecken sich erfahrungsgemäß über wenige Wochen. Die weiteren Versuchs- und Testfahrten gehen bei einem Tempo von bis zu 160 km/h über die Schienen.

Flughafenanbindung

Doch Stuttgart 21 ist viel mehr als ein neuer Hauptbahnhof in der City einer Landeshauptstadt. Neben den fertigen Tunneln und den ebenfalls bereits fertiggestellten 15 Kilometern Neubaustrecke auf den Fildern ist elementarer Teil des Projekts die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das deutsche Schienennetz – wodurch am Airport eine einzigartige Drehscheibe entsteht, die die Verkehrsträger Fern- und Regionalbahn, S-Bahn und Stadtbahn sowie Auto, Fernbus und Flugzeug miteinander verbindet. 2025 wird das Jahr, in dem auch in diesem Bereich der Rohbau endet und die DB im Flughafenbahnhof peu à peu die Feste Fahrbahn betoniert, Schienen und Kabel verlegt und die Oberleitungen einbaut. Am neuen Empfangsgebäude wurde im



Das Empfangsgebäude des Flughafenbahnhofs nimmt Gestalt an: Die großen Fensterfronten sind eingesetzt (rechts).

Herbst 2024 Richtfest gefeiert, derzeit erhält der Rundbau seine Fassade sowie nach und nach auch sein Dach. Demnächst ist zudem der Einbau der zahlreichen Aufzüge vorgesehen, über die die Bahnkundinnen und -kunden ihre Zugverbindungen erreichen. Nicht ohne Stolz auf sein Team berichtet der zuständige Projektleiter Robert Berghorn, wie weit Planer und Baufirmen „bei diesem sehr komplexen Teilprojekt in rund fünf Jahren, also in sehr kurzer Zeit, gekommen sind“.

Pfaffensteigtunnel

Über den Pfaffensteigtunnel als wichtigsten Teil des sogenannten Ausbaus Gäubahn Nord erfährt die Gäubahn ihre Anbindung an den Flughafen. Dass Fahrgäste aus Richtung Singen und Zürich künftig mit viel Zeitersparnis unmittelbar zum Flughafen gelangen und umgekehrt, war von Beginn der Planungen an erklärter Bestandteil von Stuttgart 21. Auf die Anbindung mit dem Pfaffensteigtunnel verständigten sich die S21-Partner schließlich 2022. Derzeit läuft dafür das Planfeststellungsverfahren, an dessen Ende das Eisenbahnbundesamt die Baugenehmigung erteilt.

Der Zeitplan für den Pfaffensteigtunnel sieht vor, dass die Bahn im Jahr 2026 mit den Baumaßnahmen

beginnt und der Pfaffensteigtunnel voraussichtlich Ende 2032 in Betrieb geht. Um schneller mit dem Bau des Tunnels starten zu können, wurde die Planung in zwei Abschnitte aufgeteilt. Die eingereichten Unterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 1 umfassen jenen etwa 10,8 Kilometer langen Teil des Pfaffensteigtunnels, den die Mineure bergmännisch, also unter Tage auffahren werden. Im daran anschließenden Planfeststellungsabschnitt 2 werden rund 300 Meter des Pfaffensteigtunnels in offener Bauweise sowie die oberirdischen Streckenabschnitte bis zur S-Bahn-Station Böblingen-Goldberg errichtet. Die umfassenden Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Projektabschnitt werden derzeit erstellt. Unterdessen sind die sogenannten Anschlussstützen für den Pfaffensteigtunnel am künftigen Fernbahnhof am Flughafen bereits gebaut und annähernd 70 Probebohrungen zur vertieften Erkundung des Untergrunds in dessen künftigen Verlauf erfolgt. Der Tunnel liegt planerisch auf Kurs.

Digitaler Knoten Stuttgart

Die Arbeiten an der Digitalen Leit- und Sicherheitstechnik im künftigen Bahnknoten Stuttgart gehen 2025 in unverminderter Intensität weiter – zugegebenermaßen zuweilen mit Beeinträchtigungen für Fahrgäste wie

„Wir sind am Flughafen in sehr kurzer Zeit sehr weit gekommen.“
Technischer Projektleiter
Robert Berghorn (56)



Baugrunderkundung für den Pfaffensteigtunnel: Blick auf den Bohrpunkt aus der Vogelperspektive – und aufs Bohrgerät.

für die Anrainer an bestehenden Bahnstrecken. Denn gebaut werden kann häufig nur nachts außerhalb der Zeiten des allgemeinen Eisenbahnbetriebs sowie während mehrerer Sperrungen, die Auswirkungen auf den Bahnverkehr im gesamten Knoten Stuttgart haben.

Im Zuge der im ersten Halbjahr 2025 geplanten Hochstastfahrten soll auch das Herz des Digitalen Knotens Stuttgart, der neue Technik- und Bedienstandort seinen Betrieb aufnehmen, ebenso in Teilen die erste sogenannte Zentraleinheit des Digitalen Stellwerks. Ferner sind die Schulungen der Fahrdienstleiter bereits angelaufen.

Doch Stuttgart 21 ist nicht nur viel mehr als ein neuer Hauptbahnhof, eine Flughafenanbindung und, und, und. Nur dank Stuttgart 21 sind weitere Projekte für einen noch besseren Eisenbahnverkehr der Zukunft – und damit für die Mobilitätswende – erst möglich geworden.

P-Option

So lautet der Name einer weiteren Verbindung für mehr Bahnverkehr Richtung Norden, dessen Bau der S21-Lenkungskreis, ein Gremium bestehend aus den Projektpartnern Bahn, Land, Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart, im Jahr 2022 beschlossen hat. Die beiden sogenannten Aufweitungsbaugeräte der P-Option, also die Abzweige vom neuen Tunnel Cannstatt, sind bereits im Bau und sollen voraussichtlich 2026 im Rohbau fertiggestellt werden, so dass die Deutsche Bahn dort dann mit den Ausbaugeräten beginnen kann. Derweil ist laut Informationen

der Deutschen Bahn das Planfeststellungsverfahren für den weit größeren Teil der P-Option, den daran anschließenden Tunnel Wartberg, bereits auf einem guten Weg.

Bonatzbau

Irrtümlich gerne als Teil von Stuttgart 21 gesehen, ist die Sanierung des Bonatzbaus, des historischen Stuttgarter Hauptbahnhofs, ein Projekt, das die Deutsche Bahn weitestgehend als eigenwirtschaftliches Vorhaben finanziert und verwirklicht. Der Irrtum dürfte unter anderem daher rühren, dass der altehrwürdige Bonatzbau und der neue Hauptbahnhof nur in gemeinsamer Funktion Sinn ergeben und zudem eine gelungene Kombination aus früherer und moderner Architektur darstellen.

Im Sommer 2025 sollen die Rohbauarbeiten in der (auch Wandelhalle genannten) bisherigen Kopfbahnsteighalle weitgehend beendet sein. Im Herbst ist zudem für den Bereich des Mittelbaus, der in Zukunft ein Hotel beherbergt, das Richtfest geplant. Nach und nach kann die Deutsche Bahn dann in fast allen Bereichen des Bonatzbaus mit dem Innenausbau und der sogenannten technischen Gebäudeausrüstung beginnen.

Zielgerade, Endspurt... mit Blick auf die Inbetriebnahme von S21 stimmt das Tempo für 2025, heißt es bei der Bahn. Manchmal kommt ein Langstreckenläufer an den Punkt, an dem es die zweite Luft braucht, um in der Zeit ins Ziel zu gelangen. Wer in die Projekte hineinhorcht, der fühlt: Bei Bedarf haben sie auf den Baustellen und in den Baubüros noch Körner für eine zweite Luft.



Stuttgart 21 macht besseren Zugverkehr erst möglich: der P-Option genannte Abzweig Richtung Norden aus dem Tunnel Cannstatt (oben) und der bald runderneuerte Bonatzbau als Teil eines modernen Hauptbahnhofs.

KURZ NOTIERT

Tage der offenen Baustelle von 19. bis 21. April

Was tut sich da eigentlich auf der Baustelle? Antworten auf diese Frage gibt es von 19. bis 21. April. In dieser Zeit bietet der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gemeinsam mit der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH und den am Bau Beteiligten „Tage der offenen Baustelle“ an. Jeweils von 10 bis 17 Uhr können sich Besucherinnen und Besucher am Karsamstag (19.04.), Ostersonntag (20.04.) und Ostermontag (21.04.) einen ganz persönlichen Überblick über das Projekt verschaffen. Der Verein bietet das Megaevent rund um das Herzstück von Stuttgart 21, den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, damit zum neunten Mal an und öffnet die Baustelle für Interessierte. Bisher waren bei den Tagen der offenen Baustelle, die insgesamt acht Mal angeboten worden sind, mehr als 450.000 Menschen gezählt worden. „Der Bahnhof nimmt deutlich Gestalt an und wir befinden uns mit allen Baumaßnahmen auf der Zielgeraden. Alle Besucherinnen und Besucher werden diesen enormen Fortschritt mit eigenen Augen erkennen können“, so ein begeisterter Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. „Das Interesse und die damit verbundenen Besucherzahlen der letzten Jahre haben unsere Erwartungen weit übertroffen. Diese Zustimmung mit den Füßen zu dem baden-württembergischen Zukunftsprojekt hat alle Beteiligten sehr gefreut. Dieses Jahr können unsere Gäste die fast fertige neue Bahnsteighalle mit eingebauten Gleisen, Oberleitungen, Treppen und ersten Aufzügen erleben und sehen. Unser Ziel ist es, dass die Veranstaltung wieder ein Fest für die ganze Familie, mit vielen Informationen und faktenbasiertem Austausch sowie unvergesslichen Einblicken werden kann.“ Die Tage der offenen Baustelle 2025 finden allerdings aufgrund des großen Baufortschritts sowie aller noch anstehenden Arbeiten unter veränderten Vorzeichen statt. Der Zugang auf das Baustellengelände und zu den Informations- und Eventständen ist dieses Jahr nur mit Anmeldung möglich, aber wie in den vergangenen Jahren kostenfrei. „Mit dem Anmeldeverfahren können wir die Gäste auf der gesamten Fläche sicher steuern. Wir planen mit rund 25.000 Interessierten pro Tag“, fasst Bauer die Änderung zusammen. „Erfahrungsgemäß kommen am Ostermontag die meisten. Durch das Anmeldeverfahren werden freie Zeitfenster sichtbar – der Besuch der Tage der offenen Baustelle insgesamt besser planbar.“ Anmeldung unter <https://its-projekt.de>



Oberleitung jetzt unter Hochspannung

Endspurt in Richtung Inbetriebnahme: Die Deutsche Bahn hat entlang der Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen zwischen dem Filder- und dem Albvorlandtunnel den Strom eingeschaltet. Die Oberleitung, einschließlich aller zugehörigen Leitungen und Anlagen, steht von jetzt an mit 15.000 Volt unter Spannung. Die Deutsche Bahn weist mit Nachdruck auf die mit der Einschaltung verbundenen Gefahren hin: Wer auf Brückenvorbauten, Maste oder Wagen klettert, begibt sich in Lebensgefahr! Bereits ein Abstand von weniger als drei Metern zu den stromführenden Anlagen kann zu einem tödlichen Stromschlag führen. Wer beispielsweise Luftballons oder Flugdrachen in der Nähe der Oberleitung fliegen lässt oder Wasserschläuche nutzt, riskiert sein Leben. Mit der Eröffnung des künftigen Hauptbahnhofs im Dezember 2026 geht auch die Strecke Stuttgart–Wendlingen in den kommerziellen Betrieb. Zuvor sind verschiedene Testfahrten auf der Neubaustrecke vorgesehen. Bei den sogenannten Hochtastfahrten wird die Geschwindigkeit nach und nach gesteigert. Die Deutsche Bahn weist auf das dadurch entstehende Gefahrenpotenzial hin: Herannahende Züge sind kaum wahrnehmbar, und es kann beim Vorbeifahren eine starke Druck- und Sogwirkung entstehen. Unbefugte haben sich deshalb grundsätzlich von den Gleisen fernzuhalten. www.be-zug.de/strom

Gericht bestätigt Pläne für Gäubahn

Die Bahn kann ihre Pläne für die Gäubahn und für die S-Bahn im Rahmen von Stuttgart 21 wie geplant umsetzen. Das hat das Verwaltungsgericht Stuttgart bestätigt. Die Klagen zweier Verbände gegen die Bundesrepublik Deutschland hatten keinen Erfolg. Für den Bau der im Rahmen von S21 entstehenden neuen S-Bahn-Trasse zwischen Stuttgart-Nord und der S-Bahn-Station Hauptbahnhof ist es notwendig, in den Gäubahndamm einzugreifen, der zum noch bestehenden alten Kopfbahnhof führt. Die Gäubahn endet deshalb voraussichtlich von Frühjahr 2026 am Regionalbahnhof in Stuttgart-Vaihingen, bis sie im Jahr 2032 über den Pfaffensteigtunnel und den Flughafen in den künftigen Hauptbahnhof geführt wird. Die Gäubahn bleibt auch bis zur Fertigstellung der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen weiterhin mit dem engmaschigen Netz an S-Bahnen, Stadtbahnen und Buslinien innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart verknüpft. Die Züge werden währenddessen am Regionalbahnhof in Stuttgart-Vaihingen halten. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 fährt ab dem Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen von 6 Uhr an im Schnitt alle drei bis vier Minuten eine S-Bahn in Richtung Stadtmitte und Hauptbahnhof. Das Land Baden-Württemberg hat zudem für den Zeitraum, in dem die Züge der Gäubahn in Vaihingen beginnen und enden, zahlreiche Kompensationsleistungen angekündigt wie etwa die Verlängerung der S-Bahn nach Horb.

PERSÖNLICH



Kümmert sich um die Lichtaugen:

Kübra Aydın, 31,
Ingenieurin in der
Bauüberwachung

Was macht eigentlich ... Frau Aydın?

Frau Aydın, was genau machen Sie im Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und wie lange sind Sie schon dabei?

Ich bin seit November 2020 im Team des Bahnprojekts. Zunächst war ich mit den Kolleginnen und Kollegen für die Kelchstützen zuständig, seit 2023 kümmere ich mich in der Bauüberwachung um die Lichtaugen und Gitterschalen. Das sind zwei der faszinierendsten Bauwerke im Projekt. Dort kommt es auf jeden Millimeter an.

So langsam biegt das Projekt auf die Zielgerade ein. Wann endet Ihre berufliche Mission am Stuttgarter Hauptbahnhof?

Das weiß ich nicht. Wir haben in der Bauüberwachung zunächst einmal noch genug zu tun, vermutlich auch über den Tag der Eröffnung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs hinaus. Über die weitere Zukunft mache ich mir also noch keine Gedanken. Ich bin im Hier und Jetzt gefordert.

Was reizt Sie ganz persönlich an Ihrem Job?

Als ich als junge Studentin mit dem Zug zu den Vorlesungen nach Stuttgart gefahren bin, wo ich Wirtschaftsingenieurwesen an der Hochschule für Technik studiert habe, machte ich zum ersten Mal Bekanntschaft mit diesem einzigartigen Bauwerk. Ich hätte mir damals nicht träumen lassen, dass ich später einmal selbst hier stehen würde. Nicht jeder Ingenieur hat die Chance, sich an einem solchen Projekt wie hier in Stuttgart verwirklichen zu dürfen. Ein echter Superlativ!

Im Dezember 2026 wird der neue Bahnhof eingeweiht. Welche Gefühle haben Sie bei dem Gedanken an diesen Moment?

Das sind gemischte Gefühle. Auf der einen Seite Wehmut, denn ein tolles Projekt ist dann für mich zu Ende. Der ganze Stress wird dann vergessen sein. Zugleich werde ich vermutlich auch ziemlich stolz sein, daran mitgewirkt zu haben.

↳ Foto: Arnim Kilgus



INFOTURM
STUTT GART



ITS STU

ITS STU
ART 21

TAGE DER OFFENEN BAUSTELLE

ANMELDUNG ERFORDERLICH*

19. BIS 21. APRIL 2025
10:00 – 17:00 UHR

Die Stuttgart-21-Baustelle live erleben!
*Kostenlose Tickets unter its-projekt.de.

@INFOTURMSTUTT GART