

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE

Im Testtunnel für Stuttgart 21

SEITE 16

ESSAY Der Geist des Großprojekts SEITE 24

INTERVIEW Ingo Rust und Volker Kefer SEITE 10

PORTRAIT Der Baustellen-Maulwurf SEITE 20



INHALT

REPORTAGE

Filderebene
im Fokus **4**

KURZ NOTIERT

9

INTERVIEW

Ingo Rust und
Volker Kefer **10**

IM BILDE

12

REPORTAGE

Exkursion ins
steinerne Labor **16**

PORTRAIT

Ein Maulwurf
mit Tiefgang **20**

DIALOG

22

ESSAY

Der Geist
des Großprojekts **24**

PERSÖNLICH

27

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. • Kommunikationsbüro
Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 / 21 3 21 - 200 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

V.i.S.d.P.: Wolfgang Dietrich, Vorstandsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 5–8, 17–21, 27), Susanne Kern (3), Arnim Kilgus (12–15),
Jürgen Gisselbrecht (13), Jens Bredehorn/pixelio (22), istockphoto.com (25)

Auflage: 150.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im September 2012.

VORWORT

Fast 17 Jahre sind vergangen, seit die Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 präsentiert worden ist. Die Anfangseuphorie war groß. Es ging nicht nur um ein Verkehrsprojekt, auch nicht nur um ein Städtebauprojekt – es ging um ein Gemeinschaftsprojekt des Landes, der Stadt Stuttgart, der Region, des Flughafens und der Deutschen Bahn.

Lange her. Aus dem Gemeinschaftsprojekt ist in der öffentlichen Wahrnehmung nur noch ein Projekt der Bahn geworden. Das Für und Wider hat die Anfangseuphorie verdrängt. Im Tauziehen um Stuttgart 21 sind viele Jahre ins Land gezogen. Es gab manche Hiobsbotschaften, unzählige Verhandlungen, dutzende Elefantenrunden. Dabei waren es vor allem das Land und die Stadt Stuttgart, die aufs Tempo drückten. Die Bahn zeigte sich anfangs eher zurückhaltend und sprang nicht gleich auf den Zug der Projektmacher aus Baden-Württemberg auf, welche vor allem auch den städtebaulichen Aspekt als historisch einmalige Entwicklungschance sahen. Der Tiefbahnhof war gut für das Land und die Stadt Stuttgart, aber für die Bahn als Verkehrsunternehmen durchaus auch mit Risiken behaftet. Vor allem darüber wurde lange und hart verhandelt. Scharen von Ministerialbeamten pilgerten über die Jahre von Stuttgart in die Bahnzentralen nach Berlin und Frankfurt, um den aus lokaler Perspektive sperrigen Bahnmanagern die Vorzüge des Gemeinschaftsprojekts ans Herz zu legen. Sie taten das im Auftrag demokratisch gewählter Parlamente und Regierungen. Es dauerte lange, bis man sich einig wurde. Als es am Verhandlungstisch nach vielen vermeintlichen Durchbrüchen zum wirklichen Durchbruch kam, rieb sich das Publikum ungläubig die Augen. Der alte Geist des einst gefeierten Projekts hatte sich verflüchtigt. In der Debatte über Stuttgart 21 ging es jetzt anders als zu Beginn nicht mehr in erster Linie um die Chancen, sondern vor allem um Risiken, von denen ein Vorhaben dieser Dimension naturgemäß einige zu bieten hat. Es folgten heftiger Widerstand, Demonstrationen, Gerichtsprozesse, ein schwarzer Donnerstag im Schlossgarten, ein Schlichtungsmarathon im Rathaus, Bau- und Vergabestopp, eine Landtagswahl und eine Volksabstimmung.

Aus der Vergangenheit erwächst die Zukunft. Nach der Entscheidung an den Urnen wird jetzt gebaut, am neuen Bahnhof und auch an Brücken zwischen den Lagern, die sich lange unversöhnlich gegenüber standen. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm haben den Menschen viel abverlangt. Der Prozess der Legitimation, der notwendig war, hat Zeit und Geld gekostet. Nun wird der Wille des Volkes



„Aus der Vergangenheit erwächst die Zukunft.“

Wolfgang Dietrich,
Projektsprecher

umgesetzt, auch von der Landesregierung, die in einem besonderen Spannungsfeld zu ihrem demokratischen Auftrag steht. Dem gebührt Respekt, wie dem Vorstand der Deutschen Bahn dafür Respekt gebührt, dass er standhaft blieb, als der Sturm heftig tobte und alle Kameras auf die baden-württembergische Landeshauptstadt gerichtet waren.

Es ist an der Zeit, sich wieder im Sinne der geschlossenen Verträge anzunähern. Politik beginnt mit dem Betrachten der Wirklichkeit: Alle Projektpartner sind gefordert, die Vergangenheit mitzunehmen in eine Zukunft, die sich anlehnt an den ursprünglichen Gedanken der Gemeinsamkeit. Die inhaltlichen Ziele des Projekts, die Termine und der Kostenrahmen sind nur dann zu schaffen, wenn Stuttgart 21 und die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm partnerschaftlich realisiert werden. Dies hat gestern gegolten, und es gilt auch morgen.

Ein Bauvorhaben dieser Dimension stellt alle vor enorme Herausforderungen: die Planer, die Ingenieure, die beteiligten Unternehmen, die politisch Handelnden und allen voran die Bürger. Im neuen Projektmagazin „**Bezug**“, das von jetzt an vier Mal im Jahr erscheinen wird, geht es uns als Kommunikationsbüro nicht allein um das neue Bauwerk und seine Zahlen. Es geht auch um Menschen, die es verwirklichen; um Menschen, die seit langem darauf warten, weil sie von seinen Chancen überzeugt sind; um Menschen, die das Projekt bis heute ablehnen oder Ängste mit den Plänen verbinden. Sie alle wollen wir im Bezug auf das Projekt ernst nehmen und zu Wort kommen lassen. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre des neuen Magazins.

Ihr Wolfgang Dietrich

REPORTAGE

Filderebene im Fokus

Im grünen Winkel zwischen Autobahn und Flughafen sind die Menschen sensibel, wenn es um Großprojekte geht. Seit langem sehen sie sich mit dem Expansionsdrang übergeordneter Interessen konfrontiert. Flughafenerweiterung. Echterdinger Ei. Neue Messe. Und jetzt Stuttgart 21.

Im Rathaus von Leinfelden steht Oberbürgermeister Roland Klenk vor dem geöffneten Fenster und zündet sich eine Zigarette an. Von hier aus hat er einen guten Blick auf die Zukunft, die sich einen Steinwurf entfernt am Bahnsteig ankündigt, wo an diesem Nachmittag die ersten Heimkehrer ihr Feierabendbier genießen. Sie tun es unter einem roten Sonnenschirm vor einem Kiosk, dessen Name bald schon Programm ist in Leinfelden-Echterdingen und darüber hinaus. Der Kiosk heißt: „Zur schnellen Schiene.“

Seit zehn Jahren ist Klenk jetzt Rathauschef, und eigentlich hatte er gedacht, dass der zweite Teil seiner Amtszeit ruhiger werden würde. Im ersten Teil wäre ihm anfangs fast der Himmel auf den Kopf gefallen, um es im Jargon des Kriegers Asterix zu sagen, der eine Zeitlang in Leinfelden-Echterdingen in Gestalt des Ehapa-Verlags ansässig war. Die Gallier bekamen hier ihre Lektionen in Deutsch, und man kann durchaus behaupten, dass es in diesen Breitengraden kaum einen besseren Ort für Geschichten über ein kleines Dorf gibt, welches sich feindlicher Übermacht entgegenstellt. Inzwischen hat es Ehapa nach Berlin verschlagen, geblieben ist in Leinfelden-Echterdingen der Belagerungszustand. Der Flughafen, der seine Landebahn in den achtziger Jahren auf 3.345 Meter verlängerte. Neue Asphaltpisten am Echterdinger Ei. Zuletzt die Messe. Und nun Stuttgart 21.

Bei Asterix hatten die Streithähne lustige Namen. „Grautvornix“ könnte Roland Klenk heißen, weil er sich immer wieder mit Politikern und Managern anlegt, wenn es um die Belange seiner umzingelten Stadt geht, die am 1. Januar 1975 durch den Zusammenschluss von Leinfelden, Echterdingen, Musberg und Stetten auf den Fildern wurde, was sie heute ist: eine 38.000 Einwohner große Bindestrichkommune, in der sich Tradition und Moderne wie vielleicht nirgendwo sonst im Land begegnen. Die Natur hat hier ebenso ihren Platz vor der Haustüre wie der Privatjet, das historische Fachwerkhaus ebenso wie die klimatisierte Ausstellungshalle an der edlen Messepiazza. Roland Klenk versucht an diesem Ort ein guter Regent zu sein. 60 ist der „Grautvornix“ neulich geworden, und mit den Jahren „ergraut wie nix“, wobei ihm selbst Kritiker bescheinigen, dass er sich nie verborgen hat in seinem mitunter schwierigen Amt.

Sein Vorgänger hatte sich heftig gegen den Bau der neuen Messe positioniert. Klenk ließ sich auch die andere Türe offen. Am Ende konnte seine Stadt trotz millionenschwerer Widerstandskampagnen nichts ausrichten gegen den Bau der Ausstellungshallen, und also hat der Rathausvorsteher versucht, das Beste daraus zu machen. Am Verhandlungstisch holte er



Im Würgegriff der Moderne:
seit Jahrzehnten sehen sich die
Menschen auf den Fildern mit
Großprojekten konfrontiert

www.be-zug.de/filder

einiges heraus für seine Stadt, die sich mittlerweile so sehr mit dem neuen Nachbarn arrangiert hat, dass sie sich Messestadt nennt. Immer mehr namhafte Unternehmen klopfen im Rathaus an, weil sie sich in diesem besonderen Winkel niederlassen wollen. Autobahn, Flughafen, Messe, S-Bahn und jetzt auch noch ein Fernbahnhof. Das alles in einer fast noch ländlichen Gegend mit hohem Erholungswert. Nicht von ungefähr hat sich die Unternehmensprüfungsgesellschaft Ernst & Young entschieden, ihren Firmensitz nach Leinfelden-Echterdingen gleich neben den Airport zu verlegen, wo ein neuer Gewerbepark entsteht. 1500 Mitarbeiter bringt die Firma mit. Wer hätte das alles vor fünf Jahren für möglich gehalten?

Im Würgegriff der Moderne droht nun die nächste Heimsuchung, mit der Chancen und Risiken einhergehen. Ein neuer Fernbahnhof auf den Fildern kündigt sich an und mit ihm neuer Verkehr auf einem Schienenstrang, der mehr als zwei Kilometer durch die Stadt führt und bisher für den Nahverkehr reserviert war. Die Pläne für die Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm sind nicht neu. Die ersten Überlegungen von Professor Gerhard Heimerl für die Schienendirettissima stammen aus dem Jahr 1988. Genug Vorlaufzeit, könnte man meinen, doch erst jetzt kommt das Projekt so recht in Fahrt – und frontal auf Leinfelden-Echterdingen zu. „Es ist so ähnlich wie damals nach dem Gerichtsurteil zur Messe, als klar war, dass sie nicht mehr zu verhindern ist“, sagt Klenk. „Stuttgart 21 wird kommen, und wir müssen schauen, dass wir das Beste daraus machen.“ Das Problem ist, dass es unterschiedliche Meinungen darüber gibt, was das Beste genau sein könnte. Bei der

Volksabstimmung gab es im Land eine klare Mehrheit für das Projekt, zu dem auch die Anbindung des Flughafens und also der Abschnitt auf den Fildern gehört. Die dortigen Anwohner, die ihre Immobilien neben den Schienen in Oberaichen, Unteraichen oder Leinfelden haben, fürchten dagegen Lärm und Erschütterungen durch die schnelle Schiene. Das hat sich auch beim Urnengang bemerkbar gemacht. „Direkt an der Trasse waren mehr als 60 Prozent der Menschen gegen Stuttgart 21“, sagt Klenk. Das müsse er ernst nehmen, auch wenn ihm bewusst sei, dass die jetzt zusätzlich geplanten Züge im Fernverkehr die Strecke längst nicht an ihre Kapazitätsgrenze bringen und es somit keine juristische Handhabe dagegen gibt.

Roland Klenk versucht an diesem Ort ein guter Regent zu sein. 60 ist der „Grautvornix“ neulich geworden, und mit den Jahren „ergraut wie nix“, wobei ihm selbst Kritiker bescheinigen, dass er sich nie verbogen hat in seinem mitunter schwierigen Amt.

Der Oberbürgermeister versucht sich in dieser Gemengelage zu positionieren und es irgendwie allen recht zu machen, den übergeordneten Interessen, von denen seine Stadt letztlich profitieren wird, ebenso wie den Sorgen der Bürger entlang der Trasse, die sich nicht nur vor dem Rattern der Züge fürchten, sondern auch davor, dass der Nahverkehr womöglich leiden könnte, wenn erst die schnellen ICE-Waggons

„Stuttgart 21 wird kommen, und wir müssen das Beste daraus machen.“

Roland Klenk,
Rathauschef in L-E



über die Strecke rollen. Dabei hat Klenk durchaus „das Ohr auf der Schiene“ und also bei den Menschen. Bodenständig ist er als OB geblieben, ein Typ, der schon mal Witze erzählt, die nicht ganz hasenrein sind, und donnerstags nach dem obligatorischen Fußballtraining mit den alten Herren vom TSV Musberg sein Bier auch gerne aus der Flasche trinkt.

In den nächsten Wochen wird er dafür wenig Zeit haben. Der Filderdialog steht an. Die Projektpartner haben sich vorab auf eines verständigt: Sollte sich aus den Empfehlungen des Dialogverfahrens eine andere Trasse als konsensfähige Alternative aufdrängen, wird deren Machbarkeit ernsthaft geprüft. Für den Fall, dass man sich nicht einigt, wird im weiteren Verfahren die bisherige Antragstrasse weiterverfolgt. Einmal mehr geht es in dem Landstrich also darum, widerstreitende Interessen unter einen Hut zu kriegen, so weit das möglich ist. Der bisherige Entwurf sieht eine Station für die Fernbahn in 26 Metern Tiefe vor, die zudem rund zweihundert Meter von der S-Bahn-Haltestelle entfernt wäre. Es gibt neue Varianten. Eine davon sieht den geplanten Fernbahnhof parallel zur Flughafenstraße vor. Würden diese Pläne umgesetzt, könnte der von Süden kommende Fernverkehr in den Flughafenbahnhof einfahren und müsste sich an dem Haltepunkt die Gleise nicht mit der S-Bahn teilen. Dies ist im bisherigen Plan vorgesehen. In der besagten Variante wären Fernverkehr und S-Bahn-Trasse im Bahnhofsbereich strikt voneinander getrennt. Die S-Bahn-Station bliebe unverändert erhalten, während alle haltenden ICE-Züge den Fernbahnhof nutzen – ganz gleich, ob sie von Zürich, Ulm oder dem Stuttgarter Tiefbahnhof kommen. Nach dieser Planung könnte der Airportbahnhof auf dem Niveau des Ankunftsterminals und der Messepiazza gebaut werden. Die Frage ist, was das mehr kostet und wer es bezahlt. Für Klenk hätten diese Überlegungen durchaus Charme. „Dann müsste man den S-Bahnhof nicht umbauen“, sagt er. „Das wäre in unserem Sinne.“

Vielleicht wird man sich am Verhandlungstisch näher kommen. Vielleicht wird es diesmal ohne größere Proteste abgehen. Walter Vohl gehört zu denen, die darauf hoffen. In Stetten steigt er auf seinen alten Traktor, um nach alter Väter Sitte sein Tagwerk zu vollbringen, draußen im grünen Winkel zwischen Autobahn und Flughafen. „Wir hatten gedacht, dass unsere Generation jetzt Ruhe hat“, sagt der kampferprobte Landwirt. Vor wenigen Jahren stand er an der Spitze der Protestbewegung gegen die neue Messe. Das Ende ist bekannt. Das Bauvolumen für die Ausstellungswelt entsprach dem von 2.000 Einfamilienhäusern, die umgepflügte Fläche der Größe von 130 Fußballfeldern.



Walter Vohl hatte sich mit den örtlichen Bauern gegen die übergeordneten Interessen gestemmt. Seite an Seite mit der Stadt Leinfelden-Echterdingen, in der er als Gemeinderat Sitz und Stimme hat, wehrte er sich gegen die Ansiedlung der Messe. Heute hat man sich gegenseitig lieb. „So schnell kann das gehen“, sagt der Bauer gallig, der seine Heimat möglichst schützen will vor weiteren Projekten der größeren Art, die meistens fruchtbares Ackerland kosten. Mit der Schutzgemeinschaft Filder, die früher Schutzgemeinschaft gegen den Großflughafen Stuttgart hieß, fühlt er sich verbunden. Die Protestbewegung ist zwar kleiner geworden, aber immer noch rührig und kreativ.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm werden kommen“, sagt Walter Vohl, „daran führt kein Weg vorbei.“ Deshalb ist der Bauer auf der Seite seines Oberbürgermeisters, der versucht, wie bei der Messe das Beste für die Kommune rauszuholen. „Für uns ist es wichtig, dass der Nahverkehr gestärkt wird“, sagt Vohl. „Schon heute ist man in Echterdingen während der Rush-Hour schneller zu Fuß als im Auto.“

Es ist spät geworden. Über den Äckern von Bauer Vohl bohrt sich ein Flugzeug in den Himmel. Am Horizont donnern Schwerlastler über die Autobahn. Der Landwirt steuert seinen Traktor in die Scheune. „Mal sehen, was die Zukunft bringt“, sagt er. „Es geht wieder los.“

„Wir dachten, dass unsere Generation jetzt Ruhe hat.“

**Walter Vohl,
Filder-Bauer**

REPORTAGE – PLUS

⊕ Die Antragstrasse

Der Fern- und Regionalbahnanbindung des Filderraums geht eine lange und bewegte Planungsgeschichte voraus. Bereits Mitte der achtziger Jahre wurde intensiv die Linienführung der neuen Schnellverkehrsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm diskutiert. Streckenführungen durch Neckar- und Filstal, entlang der Autobahn A8 und auch durch das Remstal wurden dabei untersucht. Die Bundesbahn gab nach Prüfung zahlreicher Varianten zunächst dem Aus- oder Neubau des Filstalkorridors zwischen Plochingen und Ulm den Vorzug. Gerhard Heimerl, Leiter des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der Universität Stuttgart, stellte 1988 seine Denkschrift für eine Bündelung der Strecke mit der A8 vor. Sie beinhaltete erstmals auch einen viergleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof in der heutigen Lage von Stuttgart 21 und eröffnete die Möglichkeit einer direkten Anbindung des Flughafens.

In einer vertieften Untersuchung der Bahn wies die Heimerltrasse gegenüber allen anderen Varianten klare Vorteile auf. 1992 bekannte sich die baden-württembergische Landesregierung zur Heimerltrasse und forderte eine direkte Anbindung des Airports einschließlich der Führung der Gäubahn über den Flughafen. 1994 folgte die Gesamtkonzeption für das Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21, welche im Raumordnungsverfahren 1997 bestätigt wurde. 2002 leitete die Bahn schließlich das Planfeststellungsverfahren ein. Die aus mehr als 60 Varianten ausgewählte sogenannte Antragstrasse erfüllte dabei am besten die Prämissen aus dem Raumordnungsverfahren. Dabei berücksichtigte die Antragstrasse auch die Planungen für den Neubau der Messe sowie die Vorgabe des Flughafens, dass dessen Erreichbarkeit während der Bauzeit nicht eingeschränkt werden darf. In der Folge erfuhren die Pläne für die Antragstrasse einige Korrekturen. So blieb der besagten Trasse die für den Mischbetrieb mit dem Fern- und Regionalverkehr an der S-Bahn-Station Flughafen erforderliche Ausnahme-genehmigung zur Absenkung beider Bahnsteigkanten versagt, weil dadurch der heute vorhandene barrierefreie Zugang zur S-Bahn nicht mehr gegeben wäre. Stattdessen soll nur eine Bahnsteigkante für den Fern- und Regionalverkehr abgesenkt werden. S-Bahnen sowie Fern- und Regionalzüge können dann im Regelbetrieb jeweils nur ein Bahnsteiggleis benutzen. Zudem wird durch den Umbau eine umfassende brandschutztechnische Ertüchtigung der Station erforderlich. Für den Mischbetrieb auf der Filderbahnstrecke zwischen Leinfelden und



Flughafen hat die Bahn die erforderliche Ausnahme-genehmigung erhalten. Heute geht die Bahn davon aus, dass ihr eine genehmigungsfähige Planung vorliegt. Vor Einleitung des formellen Anhörungsverfahrens steht nun der angekündigte Filderdiallog, bei dem auch neue Varianten (siehe Artikel) zur Diskussion stehen.

👉 www.be-zug.de/planungsgeschichte



⊕ Der Konfliktlöser

Auf ihm ruhen die Hoffnungen im jetzt anstehenden Filderdiallog: **Ludwig Weitz**, 51, Moderator und Coach aus Bonn. Mit einem Kreis von Bürgern, in dem Grünen-Politiker ebenso mitwirken wie Konservative und Vertreter von Bürgerinitiativen, will er die Grundlage für eine breite Debatte über die Anbindung des Flughafens an den Stuttgarter Tiefbahnhof, die Neubaustrecke und die Gäubahn Richtung Zürich schaffen.

Eine schwierige Mission ist das, weil die Interessen der Beteiligten weit auseinander gehen. Auf der einen Seite stehen die Projektpartner Bahn, Land, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart, die selbst nicht in allen Punkten übereinstimmen. Auf der anderen Seite sind Anrainer, die unterschiedlichste Erwartungen an den Dialog knüpfen. Mitreden sollen aber nicht nur Experten und direkt Betroffene, sondern auch nach dem Zufallsprinzip ausgewählte Bürger. Am Ende sollen verschiedene Varianten einem Faktencheck unterzogen werden.

Weitz hält es bei seiner Arbeit mit Albert Einstein: „Ein Problem kann man nicht mit der Art des Denkens lösen, die es geschaffen hat.“ Ihm kommt es darauf an, „dass in den jeweiligen Beratungsanliegen Tiefe erreicht wird“. Seine Kunst hat der konfliktlerprobte Bonner schon vielerorts zur Anwendung gebracht: sei es beim Dialog um Gentechnik in Nürtingen, bei der Bürgerbeteiligung zur Landesgartenschau in Bamberg oder bei einer Zukunftskonferenz in Vietnam.

KURZ NOTIERT

InfoMobil vor Ort

Das InfoMobil Bahnprojekt Stuttgart–Ulm geht wieder auf Tour. Im Frühsommer 2012 wird die rollende Informationsplattform anlässlich des Filderdialogs in mehreren Städten und Gemeinden auf den Fildern Station machen. An Bord haben Besucher die Möglichkeit, sich an Touchscreen-Monitoren zu informieren. Texte, Grafiken und Filmmaterial geben Auskunft darüber, welche Trassenvarianten zur Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke zur Debatte stehen und wo genau sie durch die Filder führen. Im vergangenen Jahr besuchte das InfoMobil mehr als 72 Städte und Gemeinden in ganz Baden-Württemberg. Mehr als 20.000 Besucher kamen, um sich zu informieren und zu diskutieren. „Wir haben auf der InfoMobil-Tour 2011 gesehen, dass die Menschen diesen Service gerne annehmen, sich gewissermaßen vor der eigenen Haustür über das Bahnprojekt informieren zu können“, sagt Projektsprecher Wolfgang Dietrich. Das InfoMobil ist eine Initiative zahlreicher Wirtschaftsunternehmen und -verbände und ergänzt die bestehenden Informationsmöglichkeiten in Stuttgart, am Ulmer Hauptbahnhof sowie im Internet.

🔗 www.be-zug.de/infomobil

Tour im Turm

Im Turmforum erleben Besucher das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm aus erster Hand. Auf mehreren Ausstellungsebenen stellt das Informationszentrum im Stuttgarter Bahnhofsturm das Bauvorhaben in all seinen Facetten vor. Aktuelle Pläne, Modelle und Animationen geben einen Überblick und beleuchten die einzelnen Komponenten: den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, die ICE-Neubaustrecke nach Ulm sowie die Entstehung neuer Stuttgarter Stadtteile und Parklandschaften. Wer sich dem Thema lieber im persönlichen Dialog nähern möchte, kann an einer geführten Tour teilnehmen. Tipp für Familien: auf die jüngsten Eisenbahnfreunde wartet in den Sommerferien ab 26. Juli 2012 wieder das „Kinderquiz im Bahnhofsturm“: Theo, die Turmmaus, und Leo, die Landmaus, präsentieren spielerisch anschaulich das Bahnprojekt.

🔗 www.turmforum.de



Stuttgarter Firmen beauftragt

Der neue Stuttgarter Tiefbahnhof soll im Jahr 2020 fertig sein. Bevor das Werk oben sichtbar wird, wird im Untergrund gearbeitet. Nach den Vergaben der Tunnel in Richtung Fildern und Ober-/Untertürkheim im vergangenen Jahr, hat die Bahn jetzt den Rohbau des Tiefbahnhofs und die Tunnel nach Feuerbach und Bad Cannstatt vergeben. Wichtig dabei: Bei diesen jüngsten Vergaben sind Firmen aus der Region zum Zug gekommen, auch mittelständische. Insgesamt sind damit rund 50 Prozent des gesamten Bauvolumens und 90 Prozent der Tunnelbauwerke für Stuttgart 21 vergeben. Den Zuschlag für den Abschnitt 1.1 - Tiefbahnhof (Talquerung, Zufahrtstunnel Bahnhof, Düker West und Cannstatter Straße sowie Düker Nesenbach) wird eine Bietergemeinschaft unter Führung von Züblin aus Stuttgart erhalten. Die Vergabe des Abschnitts 1.5 (Rohbau Tunnelbauwerke Bad Cannstatt und Feuerbach) erfolgt in zwei Los. Der Auftrag für den Rohbau des Tunnels Feuerbach geht an eine Bietergemeinschaft unter der Leitung des Bauunternehmens Baresel, ebenfalls in Stuttgart ansässig. Die Rohbauarbeiten für den Tunnel Bad Cannstatt werden von einer Bietergemeinschaft unter Leitung der Firma Hochtief ausgeführt.

Neue Internetseite

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm präsentiert sich im Internet in neuem Gewand. Herzstück der neu gestalteten Seite ist die Mediathek: Anhand zahlreicher Videos, Fotos, Visualisierungen, Dokumente und Pläne kann sich der Besucher umfassend über Details und Hintergründe des Verkehrs- und Städtebauprojekts informieren. Der Baufortschritt ist ein inhaltlicher Schwerpunkt des neuen Auftritts: Unter der Rubrik „Auf der Baustelle“ lassen sich per interaktiver Karte die verschiedenen Baumaßnahmen lokalisieren. Die Bauabläufe werden im Einzelnen vorgestellt und erläutert. Projektsprecher Wolfgang Dietrich zu dem neuen Auftritt: „Unsere Internetseite ist das zentrale Informationsportal für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Das Internet gehört heute zu



den wichtigsten Medien – deshalb werden wir unsere Internetseite weiterhin konsequent ausbauen.“ Im nächsten Schritt wird der Internetauftritt in englischer Sprache angeboten.

🔗 www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

INTERVIEW

Zwei Männer und ein Bahnhof

Ingo Rust, SPD-Staatssekretär im Finanzministerium, und Volker Kefer, Technikvorstand im Bahnkonzern, sitzen beide im Lenkungskreis für Stuttgart 21. Fünf Fragen an zwei, die jetzt gemeinsam am Zug sind.

1 Sie haben in der Vergangenheit am runden Tisch manches eckige Problem besprochen. Sind Sie sich persönlich grün?

Ingo Rust:

Natürlich. Wir verstehen uns sehr gut und arbeiten auch gut und gerne zusammen. Es besteht also keine Gefahr, dass der runde Tisch eckig wird. Im Übrigen kann man einen runden Tisch ja ausziehen. Der dann quasi ovale Tisch hat auch keine Ecken und Kanten, aber genügend Platz für Kontroversen.

Volker Kefer:

Herr Rust und ich arbeiten nun schon geraume Zeit Seite an Seite für Stuttgart 21. Für unser gemeinsames Ziel, das Projekt im vorgesehenen Kostenrahmen zu bauen, können wir uns auf eine in der Sache professionelle und - wie ich finde - menschlich sehr respektvolle und angenehme Art der Zusammenarbeit verlassen. Das ist gut für uns und gut für das Projekt.

2 Mal angenommen, Sie könnten für einen Tag ihre Jobs tauschen. Was würden Sie in der neuen Rolle als erstes tun?

Ingo Rust:

Vermutlich nichts Weltbewegendes. Die Einarbeitungszeit in diese hochinteressante, verantwortungsvolle, aber auch sehr komplexe und vielfältige Tätigkeit würde sicher deutlich mehr als einen Tag beanspruchen.

Volker Kefer:

Der Wert eines Rollentausches wäre vermutlich weniger, denn etwas tun zu können, was man sich von seinem Gegenüber bislang vergeblich gewünscht hat, sondern vielmehr ein noch besseres Verständnis für die Zwänge und Nöte des anderen zu gewinnen.

3 Worin liegt für Sie die größte Chance des Projekts und worin das größte Risiko?

Ingo Rust:

Stuttgart 21 bietet sehr viele Chancen, aber auch einige Risiken, über die in den letzten Jahren und vor allem vor der Volksabstimmung zu S 21 ausführlich geredet, diskutiert und geschrieben wurde. Es fällt mir deshalb schwer, mich auf „die größte“ Chance oder auf „das größte“ Risiko festzulegen. Aus der Sicht eines Staatssekretärs im Finanz- und Wirtschaftsministeriums ist die Stärkung des gesamten Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg sicherlich eine sehr große Chance des Projekts. Als das für die baden-württembergischen staatlichen Schlösser und Gärten zuständige Ministerium freue ich mich persönlich sehr darüber, dass der Schlossgarten und der Rosensteinpark um 20 Hektar deutlich vergrößert werden. Ein Risiko liegt darin, dass der Kostendeckel „gelupft“ werden könnte. Zu diesem Risiko haben wir als Landesregierung eine klare Haltung: Wir beteiligen uns nicht an Mehrkosten, die über den vereinbarten Kostenrahmen hinausgehen.

Volker Kefer:

Das Bahnprojekt bietet den Menschen im Land eine einmalige verkehrliche, wirtschaftliche und städtebauliche Chance. Wir haben die Möglichkeit, über ein Verkehrsprojekt Konjunkturreffekte für die ganze Region zu heben und neue Wege bei einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu gehen. Ich kenne keine vergleichbare Stadt oder Region in Deutschland, wo das möglich ist. Risiken gibt es bei jedem großen Bauprojekt. Genau deshalb ist es unser Ziel, diese durch ein solides Projektmanagement immer im Blick zu haben, um, wenn nötig, frühzeitig gegenzusteuern.



Zwei Ingenieure,
zwei Welten und
ein Projekt: Ingo
Rust (links) und
Volker Kefer

4 Auf den Fildern steht in den nächsten Wochen ein Dialog über die Strecke zum Flughafen an. Was erhoffen Sie sich davon?

Ingo Rust:

Die Lösung, die allen Erwartungen und Interessen gerecht werden würde, wird es auf den Fildern vermutlich nicht geben. Dazu liegen die Meinungen zu weit auseinander. Durch die öffentliche Diskussion der Planungsprämissen, der Bewertungskriterien und der Vor- und Nachteile verschiedener Varianten der Trassenführung erhoffe ich mir jedoch mehr Toleranz und Verständnis für diejenige Trassenführung, für die sich die Projektträger letztendlich entscheiden werden. Die Landesregierung will im Übrigen mehr Bürgerbeteiligung wagen. Ich glaube, dass der Filderdiallog ein guter und richtiger Schritt in diese Richtung ist.

Volker Kefer:

Der Dialog auf den Fildern ist ein klares Signal auch der Bahn für Transparenz und Partizipation. Meine Hoffnung ist, dass unser ehrliches Bemühen anerkannt wird, auf die Bürgerinnen und Bürger zuzugehen, zu erklären, was wir beabsichtigen zu tun und darüber zu diskutieren, ob und in welcher Art und Weise wir den Anlieger-Interessen noch besser gerecht werden können.

5 Bitte vervollständigen Sie zum Schluss diesen Satz: Jetzt, wo Stuttgart 21 gebaut wird, müssen Volker Kefer und Ingo Rust ...

Ingo Rust:

... so wie bisher gut zusammen arbeiten und Stück für Stück die anstehenden Herausforderungen und aufkommenden Fragen klären. Da wir beide gelernte Ingenieure sind, sehe ich dem gelassen entgegen. Nicht umsonst heißt es in dem bekannten Lied von Heinrich Seidel: „Dem Ingenieur ist nichts zu schwer“.

Volker Kefer:

... auch einmal die Zeit finden, sich gemeinsam über den Fortschritt des Projekts zu freuen.

IM BILDE



In Stuttgart kündigt sich die größte Baustelle Europas an. Grund genug, den Gang der Dinge zu dokumentieren.

Es begab sich am 8. Dezember 1921, als Fred R. Barnard in einer englischen Zeitschrift für den Gebrauch von Bildern in Werbeaufdrucken auf Straßenbahnen warb. Er tat es mit den Worten: „One look is worth a thousand words“. Diese Erkenntnis setzte sich bald schon überall auf der Welt durch: „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte.“ Das Projekt Stuttgart 21 ist in ungezählten Zeitungsspalten beschrieben und kommentiert worden. Seit die Bagger auf der Baustelle sind, sieht man im Talkessel zunehmend Passanten mit Fotoapparaten. Sie machen Schnappschüsse, dokumentieren den Fortgang der Arbeiten, konservieren ihre Eindrücke.

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte: In den nächsten Ausgaben wollen wir aktuelle, skurile oder interessante Leserfotos zum Thema abdrucken und prämiieren. Der Sieger bekommt eine BahnCard 50, der Zweite eine BahnCard 25 (je 2. Klasse). Fotos können Sie per E-Mail senden an: leserfotos@be-zug.de





IM BILDE





REPORTAGE

Exkursion ins steinerne Labor

Seit 25 Jahren betreibt die Bahn ein unterirdisches Felslabor. Von den Langzeittests in dem einzigartigen Experimentierstollen bei Oberderdingen soll auch das Großprojekt Stuttgart 21 mit seinen kilometerlangen Tunnelstrecken profitieren.

Noch bevor der gewaltige Windstoß durch den Tunnel peitscht und an den Kleidern zerrt, spürt man den Zug kommen. Der Druck auf das Trommelfell schwillt so plötzlich an, dass sich die Teilnehmer der Exkursionstruppe hektisch an die Ohren fassen, um sich zu schützen. Nur ein älterer Herr im feinen Anzug lächelt nachsichtig und setzt ungerührt seine Erläuterungen fort. Walter Wittke weiß um die Tücken dieses Orts. Der Mann ist emeritierter Professor für Geotechnik und Felsmechanik und hat fast sein ganzes Forschungs- und Arbeitsleben dem Innenleben der Berge gewidmet. „Ich fühle mich hier unten im Berg sicherer als oben auf dem Gipfel“, sagt er und schmunzelt, während der Rest der Gruppe erleichtert aufatmet, als der ICE vorbeigerauscht ist.

Der Berg ruft nicht nur Wanderer, sondern bisweilen auch Wissenschaftler. Die einen erliegen dem oberirdischen Zauber, die anderen interessieren sich mehr für das, was unter Tage passiert. Wittke gehört zu letzteren. Er steht im Bauch eines Bergs, der sich zwischen Mannheim und Stuttgart im Naturpark Stromberg erhebt. Sein Blick schweift durch einen kleinen Seitentunnel, der von der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart abzweigt und parallel in das Gestein führt. Hier unten hat die Deutsche Bahn neben dem Haupttunnel einen Seitenarm in den Berg gebohrt, mit dem Ziel, vor Ort zu testen, wie das Gestein auf die Eingriffe des Menschen reagiert. Davon will an diesem Tag eine Exkursionstruppe um den Stuttgart-21-Projektleiter Stefan Penn mehr wissen.

Über den Besuchern türmt sich hundert Meter Fels. Der Freudensteintunnel und sein Seitenarm führen durch schwieriges Gestein: Wie auch der Talkessel und die Hügel Stuttgarts stecken im Berg Schichten aus Anhydrit. Und dieser Anhydrit, besser bekannt als unausgelaugter Gipskeuper, hat die unliebsame Eigenschaft, sich beim Kontakt mit Wasser um gut sechzig Prozent auszudehnen und aufzuquellen wie Hefeteig. Was dem Teufel das Weihwasser, ist folglich dem mit Kühlwasser hantierenden Bergmann im dunklen Schlund der Anhydrit.

Als die Deutsche Bahn 1985 vor dem Bau des Freudensteintunnels einen Erkundungsstollen in den Berg schlug, um dessen geologische Verhältnisse zu untersuchen, zeigten sich schnell die Tücken im Gipskeuper. Also entschied das Unternehmen, das bei größeren Bauprojekten im Untergrund häufiger böse, weil kostspielige Überraschungen erlebt hat, parallel zum Fahrtunnel einen Versuchsstollen im halben Maßstab des Zugtunnels anzulegen, um die Reaktionen des Bergs zu testen und auch zu überwachen. Die 120 Meter lange Röhre ist bis heute weltweit der



In einem kleinen Seitenstollen
des fast sieben Kilometer langen
Freudensteintunnels unterhält
die Bahn eine Forschungsstation



Professor Wittke (oben rechts) und S 21-Projektleiter Penn unterwegs im betongrauen Revier

► www.be-zug.de/freudensteinbilder

einzigem Versuchstunnel dieser Art. Walter Wittke hat ihn für die Bahn betreut und mit hochsensiblen Messgeräten bestückt. Es wurden Druckmessdosen und Dehungsmess-Streifen angebracht und dort mehr als zwei Jahrzehnte Daten zu Gesteinsdruck und Spannungen im Beton der Tunnelröhre gesammelt.

Stefan Penn, studierter Bauingenieur und Betriebswirt, besucht den Versuchstunnel zum ersten Mal. Für das Großprojekt S 21 will er von Wittkes Erfahrungen profitieren. Zwar kennt der 45-jährige Projektleiter die Messergebnisse, die der Professor und Tunnelsachverständige hier in verschiedenen Versuchsreihen zusammengetragen hat. Trotzdem ist es auch für ihn spannend, „das Felslabor“, wie Wittke es nennt, selbst in Augenschein zu nehmen. „Natürlich kann man Querschnitte auf dem Papier begutachten und sie sich erklären lassen“, sagt Penn. „Aber das Ganze direkt vor Ort anzuschauen, ist nochmal etwas anderes.“

Der größte Brocken beim Bahn-Großprojekt in Stuttgart ist der Bau von insgesamt sechzig Kilometern Tunnel: Unterirdische Strecken in Bad Cannstatt, Feuerbach, in Untertürkheim, hoch auf die Fildern und auf dem Abschnitt nach Ulm sind geplant. Die Daten aus der Langzeituntersuchung im Freudensteiner Versuchstunnel liefern die Grundlage, um über die beste Bauweise im Gipskeuper-Gestein zu entscheiden. „Wir berücksichtigen alles, auch die negativen Erfahrungen aus diesem Versuch“, sagt Penn.

Vier verschiedene Szenarien, erklärt Wittke, seien im Versuchstunnel angelegt, eines aber ist allen gemein: Es floss jeweils reichlich Wasser. Der Berg wurde künstlich bewässert, um zu sehen, wie ihm das bekommt. Gezielt hat die Bahn den Anhydrit über Jahre hinweg „provoziert“, um das Aufquellen des Gesteins zu studieren – und um die Folgen für die Tunnelröhre zu beobachten. Beim Tunnelbau braucht man normalerweise Wasser – zum Kühlen, Spritzen, Säubern und gegen den Staub. Diese Wassermengen sind bei einem quellfähigen Gebirge das Problem, wie auch am Engelberg in Leonberg zu besichtigen ist, wo an einigen Stellen das in Bewegung geratene Gestein auf die Betonröhren über der Fahrbahn drückt. Beim Bohrprogramm in Stuttgart soll das möglichst verhindert werden: Die Verwendung von Wasser beim Tunnelbau in den quellfähigen Schichten ist daher strengstens untersagt.

Walter Wittke steigt voran auf den Holzsteg, der über die Betonschalen des Tunnels hinwegführt. Die ersten Abschnitte unterscheiden sich nur durch die Sohlendicke, mal ist der Stahlbeton dreißig, mal sechzig

Zentimeter dick. Mal ist die Röhre an der Sohle rund, mal flacher ausgeformt. Die Sohle der Tunnelröhre soll den Widerstand des aufquellenden Gesteins aushalten. „Man kann das Verhalten des Bergs modellieren“, sagt der Wissenschaftler. „Das Wasser wurde konstant über Leitungen injiziert, die Klüfte im Gestein haben es sehr schnell aufgenommen. Das Gestein hat das Wasser wiederum aus den Klüften wie ein Stück Zucker, das man in den Tee taucht, aufgesaugt.“ Wittke kramt Blätter mit wissenschaftlichen Zahlenreihen und Schaubildern hervor. Alle ein bis zwei Monate hat er Daten über die wirkenden Hebelkräfte gesammelt, und das mehr als zwei Jahrzehnte lang. „Die erhobenen Daten passen sehr gut zu unseren ingenieurwissenschaftlichen Modellen“, lautet sein Befund.

Das zweite Szenario, erklärt der Professor, wurde nach dem Ausweichprinzip angelegt. Dazu wurde unter der Tunnelröhre eine Knautschzone eingerichtet, gefüllt mit gebrannten Tonkugeln. Quillt der Gipskeuper im Berg auf und drückt von unten gegen die Tunnelröhre, werden die Tonkugeln zusammengepresst und federn den Druck ab. „Welche Methode besser ist, ist unter Tunnelbauern umstritten“, sagt Penn, aber beide haben in Abhängigkeit von den Randbedingungen ihre Bedeutung und erfüllen ihren Zweck: Die Tunnelröhre soll unbeschadet vom Aufquellen des Gebirges bleiben.

„Das ist, als gäben wir dem Wanderer nicht nur zwei Regenschirme und zwei Regenmäntel mit, sondern auch noch wasserdichte Unterwäsche.“

Penn ist sicher, dass sich die Bahn in Stuttgart gut für den Tunnelbau im Gipskeuper gewappnet hat. Eine besondere Abdichtung der Tunnelröhre gehört zum Vorsorgeprogramm und Kunstharz soll ins Gestein gespritzt werden, wenn es sich durch das Tunnelbohren lockert und sich neue Klüfte auftun. Dammringe um die Tunnelröhre herum sind geplant und auch Drainagen. „Selbst wenn etwas ausfallen sollte, hätte man immer noch zwei Rückfallebenen“, sagt Penn. „Das ist, als gäben wir dem Wanderer nicht nur zwei Regenschirme und zwei Regenmäntel mit, sondern auch noch wasserdichte Unterwäsche.“

Wittke führt den Exkursionstrupp unterdessen weiter in die Tiefe bis ganz ans Ende des Versuchsstollens. Die Luft ist trocken, das Neonlicht trübe, der Ausgang ans Tageslicht liegt fast einen Kilometer Fußweg entfernt. Wittke beunruhigt das nicht, er deutet auf orangefarbene Stäbe, die hier im

Boden der Betonröhre stecken. Hier wurde getestet, wie gut im Berg verkantete Anker dem Quelldruck des Gesteins entgegenwirken können, mit und ohne Knautschzone. Das Ergebnis ist wenig überraschend: Je stärker der Anker ist, desto weniger hebt sich der Tunnel. Insgesamt stellt Wittke dieser Methode ein schlechtes Zeugnis aus. In zwanzig Jahren hat er insgesamt dreißig Zentimeter Hebung des Bodens gemessen. Auch wenn es nicht unbedingt realistisch sein mag, dass beständig Wasser auf die Gesteinsfläche tropft, so wie die Bahn das in dem Versuch unter Tage modelliert hat, ist dies unzweifelhaft zu viel. Ist Gipskeuper im Spiel, scheidet für Wittke deshalb das Prinzip „Anker“ für den Tunnelbau aus.

Weil das Quellen des Gebirges nachlässt und schließlich ganz zum Stillstand kommt – „wie wenn Sie Hefe in den Teig geben“, sagt Wittke, „dann hört das auch irgendwann auf“ – könnte man den Versuchsstollen nach den jahrelangen Untersuchungen nun eigentlich schließen. Seit dem Jahr 2007 werden dort keine neuen Daten mehr zu den verschiedenen Tunnelbauweisen erhoben. „Wir haben gedacht, vielleicht könnten wir ihn noch gebrauchen“, sagt der Professor und blickt den Bahn-Projektleiter ebenso fragend wie knitz an. Penn nickt zustimmend. Weitere Langzeituntersuchungen aus dem Felslabor könnten auch mit Blick auf Stuttgart 21 interessant sein.

Draußen verkehren Züge im Takt des Fahrplans. Drinnen schließt sich das Zeitfenster für den Besuch im Versuchstunnel. Der Weg hinaus muss freigegeben werden. Per Funkgerät vergewissert sich eine Mitarbeiterin der Bahn, dass in den nächsten zehn Minuten keine Schnellzüge durch den Tunnel donnern. Sie öffnet das schwere Tor zum Fahrtunnel. Der Exkursionstrupp hastet an den Gleisen entlang zurück ans Tageslicht. Walter Wittke schaut noch einmal zurück. Er hat es nicht eilig, den Bauch seines Bergs zu verlassen.

Starker Druck:
Langzeitstudie
unter Tage





PORTRAIT

Ein Maulwurf mit Tiefgang

Er heißt Max Maulwurf und ist der offizielle Baustellenbotschafter der Deutschen Bahn. Ein Stuttgarter Illustrator und ein rühriger Bahn-Mitarbeiter geben der bundesweit präsenten Comicfigur ihr Gesicht – und eine vielschichtige Persönlichkeit.

Ob es eine Art Vaterstolz ist oder doch der Stolz des Wegbegleiters, das lässt sich schwer sagen, schließlich handelt es sich um den speziellen Fall einer Comicfigur: Aber spätestens nach dem dritten Satz von Thorsten Bühn über die besonderen Eigenschaften des Max Maulwurf muss man sich doch erkundigen, von wem eigentlich die Rede ist. Es klingt beinahe so, als sei der Baustellenbotschafter Max Maulwurf ein echtes Lebewesen. „So ist es“, ruft Bühn und setzt seine ganz persönliche Aufzählung fort. „Max ist jemand, der etwas zu sagen hat. Er sagt den Leuten, was auf der Baustelle der Bahn laufen wird, und welche Einschränkungen es dadurch gibt. Er ist der Beruhigende und Besänftigende, der klassische Wind-aus-den-Segeln-Nehmer. Durch seinen Witz und seinen etwas raubeinigen Charme gelingt ihm das ganz gut.“

An besagtem Charme der Comicfigur feilt Thorsten Bühn, Leiter der Kampagne bei der Deutschen Bahn, zusammen mit dem Stuttgarter Illustrator Fritz Reuter und einer Werbeagentur schon seit vielen Jahren. „Max ist kein Maskottchen, das wie bei einem Fußballverein nur vor dem Spiel auf dem Rasen herumhüpft“, bekräftigt der Illustrator. „Max überbringt eine Botschaft. Sein Problem ist, dass es oft unangenehme Nachrichten sind. Das ist ein knallharter Job.“

Diese Herausforderung löst das Team bei seiner bundesweiten Mission auf immer gleiche und doch immer neue Art und Weise: Eine witzige und provokante Überschrift, darunter eine originelle Maulwurf-Figur kombiniert mit der sachlichen Information über die Bauarbeiten. Soll ein Bahnsteig abgerissen werden, verkündet schon mal ein zwielichtig aussehender Max Capone: „Das letzte Stündlein hat geschlagen.“ Wird nur umgebaut, legt sich Max unter dem Motto „Wer schön sein will, muss leiden“ Gurkenscheiben auf die Augen. Über Brückenarbeiten in Stralsund informiert Max als Gondoliere, für den Schienenersatzverkehr in Berlin bietet er sich als Chauffeur des schlechtgelaunten Berliner Bären an. Bühn und seine Kreativpartner lassen sich von Wortspielen und dem Umgang mit Klischees genauso inspirieren wie von Alltagskultur. So bittet Max plötzlich und unerwartet mit unverkennbarem Pferdeschwanz nach Art von Karl Lagerfeld die Kunden vor einer Baustelle auf einen Laufsteg – über die Gleise hinweg, weil der reguläre Übergang gerade umgebaut wird. Oder er eröffnet gleich „Germany’s Next Top Bahnhof“.

Natürlich ist Max Maulwurf oft einfach als Bauarbeiter mit Schippe oder stofflicher Passant mit Knautsch-Ledertasche, Thermoskanne und Trenchcoat vor sandfarbenem Plakathintergrund zu sehen. Diese Klassiker gehören zum internen Baukasten aus rund



Seit vielen Jahren haucht Fritz Reuter dem Maulwurf Leben ein

www.be-zug.de/maulwurf

zweihundert Motiven, aus dem die Bahn für wiederkehrende Anlässe wie Tunnelbau oder Streckenspernung schöpft. Manchmal fließt ein wenig Lokalkolorit ein: „ein unterkühlter Hanseat“, wie Bühn es formuliert, oder auch ein Max „Dürer“ in Nürnberg.

Pro Jahr entstehen im Schnitt 30 neue Motive. Immer dann, wenn die Bahn zu dem Schluss kommt, dass die vorhandenen Kreationen nicht ausreichen. „Wir wissen, welche Projekte brisant sind. Dann müssen wir abwägen, ob wir das mit einem Standardmotiv aufnehmen oder etwas Neues brauchen.“ Geboren wurde Max Maulwurf im Jahr 1994, als in Berlin quer durch städtisches Gebiet alte Bahnlinien reaktiviert wurden und ein neuer Bahnknoten entstand. Um bei den Zehntausenden von Betroffenen nicht auf allzu großen Gegenwind zu stoßen, wurde eine Agentur beauftragt, eine Sympathiefigur zu schaffen. Als Vorbild diente ein Maulwurf aus einem Kinderbuch, der für die Bahnzwecke „hart, ehrlich, glaubwürdig, knarzig, und abseits von Disney-Hochglanz und roten Lippen“ zu Max Maulwurf weiterentwickelt wurde.

Man sieht, wie Max Maulwurf reifer, bodenständiger und erfahrener geworden ist“, sagt Bühn im Rückblick. „Man kann ihm kein X für ein U vormachen, er hat schon so viel gesehen.“ Der Illustrator Fritz Reuter vergleicht den Prozess mit dem Geschichtenerzählen. „Die Figur ist komplexer geworden. Das ist wie mit Titanic in der 14. Fortsetzung. Da muss man auch die Story verfeinern.“ Bevor Fritz Reuter im Jahr 2003 selbst zu Filzstift und Aquarellfarben griff – Max wird komplett von Hand gezeichnet – hat er die Figur als Art Director betreut. Manche der Entwürfe gehen ihm schnell von der Hand, manche dauern länger, wie das Motiv für Grünschnittarbeiten längs der Gleise. Fast zwei Jahre hat der Kreative immer wieder an dem Motiv gearbeitet, bis er endlich die richtige Idee in ein ungewöhnliches Bild gepackt hatte. „An Max klebt

viel Herzblut“, sagt Fritz Reuter. „Die Figur macht Spaß, ist aber auch harte Arbeit.“

Auch Bühn mag seinen Job als Max-Koordinator, nicht zuletzt, weil er mit dem Maulwurf „unheimlichen Erfolg“ hat. Zum Beispiel in Wilhelmshaven: Dort wurde eine Bahnlinie an den Hafen angebunden. Die Anwohner wehrten sich zunächst heftig dagegen, dass Güterzüge vom Hafen zum Bahnhof donnern sollten. Der Admiral Max hat die Bauarbeiten angekündigt und letztlich befriedet, da ist sich Bühn sicher: „Wenn sich die Anwohner jetzt zum Friesentee treffen, dann unterhalten sie sich auf informativer Ebene. Am Anfang standen da Bauern mit Sprechchören und Spitzhacken. Mit Max haben wir Ruhe reingebracht.“ Die Bahn wolle mit der Maulwurf-Figur nichts beschönigen oder verniedlichen. „Die Arbeiten sind ja meist etwas Unangenehmes“, sagt Bühn. „Unser Ziel ist es, dass die Leute trotzdem schmunzeln.“ Bis jetzt geht das Konzept um den Baustellenbotschafter auf, der auch in Stuttgart einiges zu tun bekommt.

„Max überbringt Botschaften. Das ist ein knallharter Job.“

Fritz Reuter, Illustrator



Dialog

Rede und Gegenrede – im Herbst 2010 hat das Kommunikationsbüro die Internet-Plattform „www.direktzuStuttgart21.de“ gestartet, um die Vielzahl der Fragen zu bündeln. Damit wurden seitdem Anliegen von mehr als 10.000 Bürgern beantwortet. Drei Auszüge.

Drohen Warteschlangen vor den Aufzügen?

Es geht um die geplanten Aufzüge im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof. Der von Ihnen errechnete Platzbedarf einer fünfköpfigen Familie mit Kinderwagen und Reisegepäck liegt bei 1,9 Quadratmetern. Unsere Berechnungen hingegen liegen bei drei Quadratmetern ohne Reisegepäck. Auch was die Frequentierung der Aufzüge betrifft, bleiben Fragen. Warteschlangen und Gedränge vor lediglich drei Aufzügen sind vorhersehbar.

In der konkreten Planung von Stuttgart 21 wurde die Kapazität von Aufzügen, Fahrtreppen und Treppen eingehend untersucht. Unser Beispiel, bei dem eine vollbepackte fünfköpfige Familie etwa die Hälfte einer der neuen Aufzugskabinen



belegt, ist dabei bereits komfortabel gewählt. Tatsächlich liegt der Platzbedarf eines erwachsenen Menschen durchschnittlich bei etwa einem sechstel Quadratmeter. Der von uns explizit als Höchstwert bezeichnete halbe Quadratmeter setzt voraus, dass ein erwachsener Reisender etwa die doppelte seiner eigenen Grundfläche für sein Gepäck benötigt. Das entspricht mehreren Koffern. Natürlich gibt es in der Praxis Abweichungen in beide Richtungen. Für die Bemessung verwenden wir aber die allgemein anerkannten Ansätze. Ihrer Einschätzung, wonach sich in kurzer Zeit Hunderte von Reisenden vor den drei Aufzügen jedes Bahnsteigs stauen würden, können wir nicht zustimmen. So kommt im anspruchsvollen Stresstest-Fahrplan mit 49 Zugankünften zur Spitzenstunde auf jedem der acht Gleise im Mittel nur alle zehn Minuten ein Zug an. Gleichzeitig werden diese Züge nur sehr selten mit tausend und mehr Reisenden besetzt sein. Insbesondere sind die 49 Züge zur morgendlichen Spitzenstunde vor allen Dingen mit Berufs- und Schulpendlern belegt, von denen weit weniger als zehn Prozent zwingend auf einen Aufzug angewiesen sind. Ein anschauliches Beispiel, warum es an den Aufzügen des neuen Hauptbahnhofs eben nicht zu langen Warteschlangen kommen wird, finden Sie dabei auch schon heute in der S-Bahn-Station unter dem Bonatzbau. Am dortigen Bahnsteig kommen im Berufsverkehr 48 Züge pro Stunde an. Auch wenn dort insgesamt wesentlich mehr Reisende als auf jedem der vier Bahnsteige des neuen Hauptbahnhofs aussteigen, bilden sich an den vier Aufzügen keine lange Schlangen, obwohl diese Kabinen kleiner sind und längere Fahrzeiten haben.

Können die Züge künftig trotz großer Steigung anfahren?

Wie werden Sie verfahren, wenn ein ICE auf der mit erheblichen Steigungen versehenen Strecke zum Flughafen oder auf der Neubaustrecke nach Ulm anhalten muss? Fährt dieser zurück? Kann und darf überhaupt im Tiefbahnhof wie bei S-Bahnen „gesandet“ werden?

Ein häufig zu hörender Irrtum liegt in der Annahme, nur besondere Züge könnten den neuen Stuttgarter Bahnknoten und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nutzen. Tatsächlich überwinden moderne, leistungsstarke Züge ohne Weiteres die vorgesehenen Steigungen. Auch die im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof vorgesehene Längsneigung von bis zu 25 Promille (im Bahnsteigbereich 13,1 bis 15,1 Promille) ist dabei nichts Neues. Bereits heute gibt es in Baden-Württemberg eine Reihe von Stationen, bei deren Errichtung aufgrund der örtlichen Verhältnisse die Richtwerte des Regelwerks nicht eingehalten werden konnten. So überwinden schon heute im Stuttgarter Hauptbahnhof Fern- und Regionalzüge Steigungen von bis zu knapp 20 Promille (Richtung Nordbahnhof und Gäubahn) bzw. 38 Promille (S-Bahn-Rampe). Im Bereich der S-Bahn Stuttgart zählen Stuttgart-Feuersee (20 Promille) und Neckarpark (40 Promille) zu den Stationen mit erheblichen Steigungen. Außerhalb von Baden-Württemberg bewältigen Fern- und Regionalzüge dabei auch größere Neigungen, als die von Ihnen angesprochenen Steigungen im Fildertunnel (bis zu 25 Promille) bzw. auf der



Strecke nach Ulm (31 Promille). Auch im Hauptbahnhof Berlin fahren seit 2006, um nur ein Beispiel zu nennen, tagtäglich Fern- und Regionalzüge gegen Steigungen von 25 Promille an, wie sie auch in Stuttgart vorgesehen sind. Ebenso wie im neuen Hauptbahnhof Stuttgart müssen Züge, die außerplanmäßig in solchen Neigungen zum Halt kommen, nicht umdrehen, sondern können aus dem Stand heraus weiterfahren. Auch für das Sanden (die Unterstützung der Bremsung durch auf die Schiene gestreuten Bremsand) gelten die einschlägigen Vorschriften. Während in Notfällen selbstverständlich auch im neuen Bahnknoten gesandet werden wird, kann in den unterirdischen Abschnitten mit ganzjährig guten Schienenverhältnissen gerechnet werden, in denen in der Regel auch ohne Bremsand volle Bremswirkung erwartet werden kann.

Ist bei den Ausstiegskosten geschummelt worden?

Vor der Volksabstimmung hieß es, die Ausstiegskosten aus Stuttgart 21 würden 1,5 Milliarden Euro betragen. Erst jetzt, Monate danach, wurden laut Pressemitteilung Aufträge von rund 800 Millionen Euro vergeben. Wie konnte man damals Ausstiegskosten von Verträgen berücksichtigen, die erst Monate später abgeschlossen wurden?

Ihre Annahme, in die Kalkulation der Ausstiegskosten seien auch Kostenansätze für nicht vergebene Bauwerke eingeflossen, ist falsch. Selbstverständlich wurden zu jeder Zeit nur solche Kosten in die Kalkulation einbezogen, die bei ei-

nem Projektabbruch mit Sicherheit angefallen wären. Bei der Schlichtung wurde dies thematisiert und anhand einer Präsentation klargestellt, dass auf verlorene Planungs- und Baukosten von Stuttgart 21 rund 300 Millionen Euro entfallen wären. Die damals noch nicht vergebenen großen Tunnelbauwerke spielten ausschließlich bezüglich der beauftragten Planungsleistungen eine Rolle. Ausführliche Informationen zu den von Technikvorstand Volker Kefer aufgeschlüsselten Ausstiegskosten finden Sie in den Materialien der Sitzungsdocumentation vom 26.11.2010 unter www.schlichtung-s21.de/dokumente.html

Liebe Leserinnen und Leser,

Von der amerikanischen Schauspielerin Geraldine Chaplin stammt die Erkenntnis: „Die Wahrheit ist selten so oder so. Meistens ist sie so und so.“ In diesem Sinne wollen wir an dieser Stelle künftig Leserbriefe veröffentlichen. Schreiben Sie uns Ihre Meinung zum Magazin. Anmerkungen, Ideen, Kritik oder Lob unter leserbriefe@be-zug.de



ESSAY

Eine größere Anschaffung

Das Volk hat entschieden: Stuttgart 21 wird realisiert. Höchste Zeit für den Bau von Brücken. Denn Stuttgart 21 ist kein Sololauf der Bahn, sondern ein Gemeinschaftsprojekt, um das sich Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt lange bemüht haben.

Eines Abends saß ich im Dorfwirtshaus, als ein Mann gewöhnlichen Aussehens sich neben mich setzte und mich mit vertraulicher Stimme fragte, ob ich eine Lokomotive kaufen wolle. Nun ist es zwar ziemlich leicht, mir etwas zu verkaufen, denn ich kann schlecht nein sagen, aber bei einer größeren Anschaffung dieser Art schien mir doch Vorsicht am Platze. Obgleich ich wenig von Lokomotiven verstehe, erkundigte ich mich nach Typ und Bauart, um bei dem Mann den Anschein zu erwecken, als habe er es hier mit einem Experten zu tun, der nicht gewillt sei, die Katze im Sack zu kaufen, wie man so schön sagt. Er gab bereitwillig Auskunft und zeigte mir Ansichten, die die Lokomotive von vorn und von den Seiten darstellten. Sie sah gut aus, und ich bestellte sie, nachdem wir uns vorher über den Preis geeinigt hatten, unter Rücksichtnahme auf die Tatsache, dass es sich um einen Secondhand-Artikel handelte. Schon in derselben Nacht wurde sie gebracht. Bald darauf besuchte mich mein Vetter. Er ist ein Mensch, der, jeglicher Spekulation und Gefühlsäußerung abhold, nur die nackten Tatsachen gelten lässt. Nichts erstaunt ihn, er weiß alles, bevor man es ihm erzählt, weiß es besser und kann es erklären. Kurz, ein unausstehlicher Mensch. Nachdem wir schweigend mehrere Kognaks getrunken hatten, beschloss er, bei mir zu übernachten und ging den Wagen einstellen. Einige Minuten darauf kam er zurück und sagte mit leiser, leicht zitternder Stimme, dass in meiner Garage eine große Schnellzuglokomotive stünde. „Ich weiß“, sagte ich ruhig und nippte von meinem Kognak, „ich habe sie mir vor kurzem angeschafft.“ Auf seine zaghafte Frage, ob ich öfters damit fahre, sagte ich nein, nicht oft, nur neulich nachts hätte ich eine benachbarte Bäuerin, die ein freudiges Ereignis erwartete, in die Stadt, ins Krankenhaus gefahren. Sie hätte noch in der Nacht Zwillingen das Leben geschenkt, aber das habe wohl mit der nächtlichen Lokomotivfahrt nichts zu tun. Übrigens war das alles erlogen, aber bei solchen Gelegenheiten kann ich oft diesen Versuchungen nicht widerstehen. Ob er es geglaubt hat, weiß ich nicht, er nahm es schweigend zur Kenntnis, und es war offensichtlich, dass er sich bei mir nicht mehr wohl fühlte. Er wurde ganz einsilbig, trank noch ein Glas Kognak und verabschiedete sich. Ich habe ihn nicht mehr gesehen. Als kurz darauf die Meldung durch die Tageszeitung ging, dass den französischen Staatsbahnen eine Lokomotive abhanden gekommen sei, wurde mir natürlich klar, dass ich das Opfer von einer unlauteren Transaktion geworden war. Deshalb begegnete ich dem Verkäufer, als ich ihn kurz darauf im Dorfgasthaus wieder sah, mit zurückhaltender Kühle. Bei dieser Gelegenheit wollte er mir einen Kran verkaufen, aber ich wollte mich in ein Geschäft mit ihm nicht mehr einlassen, und außerdem, was soll ich mit einem Kran?“



Wolfgang Hildesheimer hat die Geschichte von der Lokomotive in den fünfziger Jahren verfasst, zu einer Zeit, in der noch kein Mensch in Stuttgart an die größere Anschaffung eines neuen Bahnhofs dachte. Gleichwohl gibt es Parallelen zwischen seinem Stück und der Wirklichkeit anno 2012. Nicht wenigen Menschen in Stuttgart kommt es nämlich in diesen Tagen so vor, als entstünde eine gigantische Lokomotive vor ihren Häusern, die Bäume rasiert und die Erde durchwühlt und dabei raucht und Staub speit.

Über Hildesheimers Lokomotive kann man schmunzeln, über Stuttgart 21 schmunzeln die Projektgegner schon lange nicht mehr. Nach der klaren Volksabstimmung in Baden-Württemberg mag sich die Stimmung tendenziell aufgehellt haben, was sich auch am sinkenden Interesse an den Montagsdemonstrationen festmachen lässt. Gleichwohl sehen viele in Stuttgart das Vorhaben weiter kritisch. Stuttgart 21 ist für sie mehr Horror- denn Zukunftsvision.



Das war nicht immer so. In den neunziger Jahren, als der Geist der Vision aus der Flasche rauschte, schienen der Begeisterung fast keine Grenzen gesetzt. „Was Gizeh war für Tut-ench-Amun, ist Stuttgart 21 für die Bahn“, sprach im Januar 1995 der damalige Bahnchef Heinz Dürr. „Ich habe selten etwas in der Politik und der Verwaltung gelesen, das mich so überzeugt hat“, stimmte Oberbürgermeister Manfred Rommel ein. In Stuttgart und darüber hinaus kam etwas ins Fliegen, und fast alle, die im Land Verantwortung trugen, wollten gemeinsam abheben. Selbst Ministerpräsident Erwin Teufel, ansonsten äußerst bodenständig, fühlte den Sog des Aufwinds, als er 1995 die Machbarkeitstudie vor Augen hatte: „Es ist nachgewiesen worden, dass eine faszinierende Idee Wirklichkeit werden kann. Es entsteht einer der modernsten Bahnhöfe im Herzen der Stadt, ein neues futuristisches Tor Stuttgarts in die Welt. Ein Beweis für

ein neues Denken der Deutschen Bahn AG. Ein großer Wurf und ein Jahrhundertwerk, für das sich jeder Einsatz lohnt.“

Die lokalen Medien, dem Neuen gemeinhin kritisch gesonnen, waren nicht minder angetan. Sie kamen zu dem Befund, dass Stuttgart 21 der große Wurf werden könnte. Im Februar 2001 wurde der „endgültige“ Durchbruch verkündet – einer von vielen, wie man im Rückblick weiß. Grund genug für den damaligen Chefredakteur der Stuttgarter Nachrichten selbst die Feder zu schwingen: „Wenn ein Jahrhundertprojekt das Wort historisch verdient, dann war der gestrige Tag historisch für Stuttgart und für Baden-Württemberg. Stuttgart 21 wurde beschlossen. Nach monatelangem Tauziehen, das zuletzt zum politischen Landtagswahlpoker eskalierte, haben sich Bund und Land in Berlin geeinigt. Jetzt heißt es: Freie Fahrt für Stuttgart 21.“

Schon damals spielte das Geld, es gab noch D-Mark, für die einen eine größere, für die anderen eine weniger große Rolle. Die Stuttgarter Nachrichten befanden, dass „ein Jahrhundertprojekt, an dem auch der Nutzen kommender Generationen hängt, nicht an 200 Millionen Mark mehr oder weniger scheitern“ dürfe. Erst recht nicht in einem der reichsten Bundesländer Deutschlands und in einer Landeshauptstadt Stuttgart, die Finanzreserven in Milliardenhöhe habe. „Den Reichtum von heute für die Zukunftssicherung von morgen und übermorgen einzusetzen – was gibt es vernünftigeres?“

Die Stuttgarter Zeitung kommentierte den Durchbruch in der gleichen Tonlage: „Und sie bewegen sich doch, unsere Politiker. Noch vorgestern sahen Pessimisten Stuttgart 21 in einem Abgrund von Parteengezänk, Milliardengefeilsche und Krämergeist untergehen. Doch gestern, kurz nach Sonnenaufgang, hat das Jahrhundertprojekt plötzlich seine Wiedergeburt erlebt. Frühmorgens haben in Berlin die Verantwortungsträger von Bund, Land und Bahn dem grausamen Spiel ein Ende gemacht und sich zusammengerauft. (...) Jetzt öffnen sich für die Stadt und ihre Bürger neue Horizonte. Jetzt erst kann Stuttgart zu dem werden, wozu es OB Schuster vorschnell ernannt hat: zur Boomtown.“

Viele in Wirtschaft, Medien und Politik, das legen diese Zeilen nahe, haben in den ersten Planungsjahren über weite Strecken vor allem die Vorteile des milliardenschweren Vorhabens gesehen, die Diskussion über die Nachteile wurde erst im neuen Jahrtausend in der breiten

Öffentlichkeit geführt. Umso heftiger wurde das nachgeholt, was vorher kaum stattgefunden hatte. Dazu kamen bittere Stunden wie jene beim eskalierten Polizeieinsatz im Stuttgarter Schlossgarten am 30. September 2010. Es folgten bundesweite Empörung, ein einmaliger Schlichtungsprozess, ein Regierungswechsel und eine Volksabstimmung in Baden-Württemberg.

Das alles hat Stuttgart 21 und die Neubaustrecke in der Wahrnehmung verändert. Im Rückblick kann man sich kaum noch vorstellen, wie sehr dieses Projekt anfangs als Vision gefeiert wurde. Geistige Väter und politische Akteure bewegten sich in einer Welt von Schulterklopfen. Sie handelten nicht auf eigene Rechnung, sondern hatten das Mandat der zuständigen Parlamente. Hinter ihnen standen viele, gegen sie stand eine zu Beginn zahlenmäßig eher überschaubare Gruppe von Gegnern aus dem grünen Lager. Es ist fast eine Ironie, dass die Skeptiker von damals letztlich nur einen gewichtigen Mitstreiter an ihrer Seite hatten, nämlich ausgerechnet die Bahn.



Es waren die damaligen Manager des Konzerns, die nicht gleich in den Jubelchor der Regierenden in Stuttgart einstimmten. Sie begegneten der Euphorie aus Baden-Württemberg mit nüchternen Bedenken. Nach ihrem Empfinden profitierte weniger die Bahn als Unternehmen von dem Projekt als vielmehr die Stadt Stuttgart. Die Metropole des Ballungsraums am Neckar sieht sich aufgrund ihrer Topografie seit je mit besonderen Herausforderungen konfrontiert. Davon kündigen viele Tunnel für Straßen und Schienen, welche die Kessellage aufweiten. Vor diesem Hintergrund galt Stuttgart 21 den Stadtvätern von Anfang an nicht nur als reines Verkehrsprojekt, sondern als historisch einmalige Chance, sich im Herzen der Stuttgarter City auf einem riesigen Gelände neu auszurichten, das bisher durch Bahngleise unantastbar schien. Statt sich weiter in die umliegende Landschaft zu fräsen, konnte sich Stuttgart durch die städtebauliche Vision plötzlich in der Mitte entwickeln und damit nicht nur Individualverkehr auf der Straße einsparen, sondern auch die Innenstadt neu beleben. Dies war eine ganz zentrale Idee des Projekts.

Die Bahn hatte als Mobilitätskonzern speziell mit diesem Aspekt weniger im Sinn als die Stadtväter selbst, weshalb sie sich zierte und auf Risiken und Kosten verwies, die mit der Tieferlegung des Bahnhofs einhergehen. In den Zeitungsspalten tauchte deshalb immer häufiger die Vokabel „Hängepartie“ auf. In der Folge reisten Heerschaaren von Ministerialbeamten und Unterhändlern nach Berlin, darunter auch gestandene Minister, um mit der sperrigen Bahn zu verhandeln, die bei alledem mehr und mehr in die Defensive geriet. Ein Gipfel reihte sich an den nächsten. Politiker aus dem Land, aus der Stadt Stuttgart und aus der Region schimpften auf den Konzern und schalteten die Bundesregierung ein, um Druck zu machen. Sogar der Länderfinanzausgleich wurde bemüht. Baden-Württemberg sei seit Jahrzehnten der Zahlmeister und finanziere die anderen nach Kräften mit, hieß es. Jetzt sei es an der Zeit, dass endlich einmal Bundesmittel für ein großes Schienenprojekt nach Stuttgart flössen.

Ein Zitat von Günther Oettinger aus einer Plenarsitzung am 15. Juli 1999 illustriert eindrücklich die damalige Gemengelage unter den gewählten Volksvertretern: „Die Landeshauptstadt Stuttgart, die Regi-



on Stuttgart, das Land Baden-Württemberg, alle Kommunen von Karlsruhe bis Ulm und die Wirtschaft des Landes haben in den vergangenen Monaten einmütig und beispiellos für die Neubaustrecke und für Stuttgart 21 gearbeitet. Zahlreiche Vertreter der Wirtschaft des Landes haben sich bei Bund und Deutscher Bahn AG für beide Vorhaben eingesetzt.“

Es ist zu konstatieren, dass diese Vorgeschichte heute im politischen Betrieb kaum noch eine Rolle spielt. Der Geist der Gemeinsamkeit floss zwar noch in die Verträge ein, die nicht zuletzt mit dem Ziel geschlossen wurden, „das Nahverkehrsangebot und die regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern.“ Geblieben ist davon aber fast nichts. Während die Lobredner anfangs gerade auf die städtebaulichen Perspektiven ihren Akzent legten, wird Stuttgart 21 heute in der öffentlichen Diskussion nahezu ausschließlich als Verkehrsprojekt wahrgenommen. Fast hat man den Eindruck, als ob Stuttgart 21 samt Neubaustrecke nur noch von der Bahn gewollt würde. Viele von denen, die das Projekt einst vehement vorantrieben, nämlich Politiker aus Stadt, Land und Region im Schulterschluss mit der Wirtschaft, haben sich rar gemacht. Erst seit der Volksabstimmung scheint sich dieser Trend wieder zu ändern.

Vergangenheit. Die Würfel sind gefallen. Es ist an der Zeit, die Geschichte des Projekts mit all seinen Schattierungen in einen Rucksack zu packen und ihn mit in die Zukunft zu tragen. Die Arbeiten haben begonnen. Es gilt, das Werk inhaltlich, terminlich und finanziell möglichst optimal zu realisieren. Gebaut wird ein legitimes Projekt, und gebaut wird dabei hoffentlich auch an Brücken zwischen den Lagern, die sich lange allzu unversöhnlich gegenüber standen. Kritik darf und muss auch in Zukunft erlaubt sein. Wer aber aus rein taktischen Gründen dagegen arbeitet, wer mit politischen Hintergedanken Sand ins Baugetriebe schüttet, schadet nicht zuvörderst der Bahn, deren Projekt dies nicht alleine ist. Er schadet vor allem dem Land, der Region und der Stadt, die allesamt lange um dieses Bauvorhaben gekämpft haben.

Es naht, so viel steht fest, eine größere Anschaffung. In Stuttgart entsteht eine gewaltige Lokomotive. Bald wird sie schnauben und stauben. Besucher werden von nah und fern kommen und sie beschauen. Die einen werden sich fürchten vor ihrer Dimension und in Anlehnung an Wolfgang Hildesheimer fragen: „Wer braucht schon einen Kran?“ Die anderen werden sich auf den Tag freuen, an dem die Lok aufs Gleis gesetzt wird. Es wäre schon viel gewonnen, wenn beide sein dürften, die einen wie die anderen.



PERSÖNLICH



Guter Geist
am Bahnhof

Katrin Kaufmann, 27

Was macht eigentlich ... Frau Kaufmann?

Sie stehen hier und sehen irgendwie nach Bahn aus. Was genau ist Ihr Job?

Ich bin seit elf Jahren bei der Deutschen Bahn, seit 2009 arbeite ich am Hauptbahnhof als Kundenservice-Managerin. Ich helfe den Fahrgästen, weise ihnen den Weg, federe manchmal ihren Ärger ab, kümmere mich um die Koordination unserer Mannschaft, um Ansagen in der Station oder die DB Information. Wir sind ein Team von täglich 45 Mitarbeitern, die im Schichtdienst am Stuttgarter Bahnhof für die Fahrgäste unterwegs sind.

240.000 Reisende durchqueren jeden Tag den Hauptbahnhof. Was war Ihr kuriosestes Erlebnis?

Als ein kleiner Junge in Stuttgart strandete, da sein Zug ausfiel, versorgte ich den Neunjährigen mit Essen und Trinken und organisierte die Weiterfahrt nach Mannheim. Eine Woche später traf ich den Kleinen zufällig beim Shoppen in der Mannheimer City, wo ich wohne. Er kam spontan mit seinem Papa auf mich zu gerannt und bedankte sich ganz herzlich, nicht nur für das ausgegebene Eis.

Mit dem Umbau des Bahnhofs werden Sie mehr den je gefordert sein. Ist Ihnen bange vor der beruflichen Zukunft im Dunstkreis der Großbaustelle?

Nein. Genau das ist das Schöne an diesem Job, jeder Tag ist anders. Wo gebaut wird, entsteht Neues. Und spätestens 2020 arbeite ich dann im hoffentlich modernsten Bahnhof der Welt. Und die Zeiten der Baustelle sind dann wahrscheinlich schnell vergessen.

Reisende kommen, Reisende gehen. Sie aber bleiben. Würden Sie nicht manchmal gerne ...

... Sie meinen, einfach wegfahren? Ja sicher, aber daran denke ich nicht, wenn ich arbeite. Ich will hier vor Ort sein. Der Reisende ist oft nur wenige Minuten am Bahnhof. Diese Zeit muss positiv in Erinnerung bleiben. Deshalb sind wir da.

Wenn Ihnen Bahnchef Grube spontan ein paar Tage frei geben und ein Ticket spendieren würde, wohin würden Sie dann am liebsten fahren?

Hmm, vielleicht mal nach London, das wäre ein Traum. Aber dann auch mit dem Eurostar durch den Eurotunnel. Das fordert die Eisenbahnerehre.

240.000

Reisende

durchqueren jeden Tag den
Stuttgarter Hauptbahnhof.

100

Hektar

Fläche werden in Stuttgart frei, wenn die Bahnhofsgleise unter
der Erde liegen. Das entspricht 143 Fußballfeldern.

1,5 Millionen

Kubikmeter

Beton werden im Rahmen von Stuttgart 21 für Tunnel und Bauwerke
transportiert. 8 Millionen Kubikmeter Abraum fallen bei den Arbeiten an.

8

Minuten

dauert eine Fahrt von Stuttgart-Mitte bis zum
Flughafen, wenn der neue Tiefbahnhof realisiert
ist. Bisher sind es 27 Minuten.