

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE

Stuttgart 21 und die Brücken ins Land SEITE 4

ESSAY Der einsame Planer SEITE 18

INTERVIEW Die Gönners und das Großprojekt SEITE 10

PORTRÄT Ein Hotel steht drüber SEITE 28





INHALT

REPORTAGE

Brücken ins Land **4**

INTERVIEW

In Ulm und um Ulm herum **10**

IM BILDE

14

ESSAY

Der einsame Planer **18**

KURZ NOTIERT

21

INTERVIEW

Die Badegäste merken nichts **22**

HINTERGRUND

In der Not auf ein Boot **24**

HINTERGRUND

Platz für Stuttgart **26**

PORTRÄT

Ein Hotel steht drüber **28**

PERSÖNLICH

31

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, 7, 11 – 14, 15, 21, 23, 25, 28 – 31),
 Susanne Kern (3), Manfred Grohe (6), Arnim Kilgus (14 – 17),
 Jürgen Gisselbrecht (14, 21), Dieter Poschmann/pixelio (24), Jagat Eberding (26),
 die arge iola (26), Deniz Sylan (27), Wilhelm Bodamer (27)

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

VORWORT

Die Wahrheit ist selten so oder so“, hat die amerikanische Schauspielerin Geraldine Chaplin einmal gesagt. „Meistens ist sie so und so.“ Wenn es um Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm geht, hat das verbindende Wörtchen „und“ noch immer einen schweren Stand. Die einen sagen so. Die anderen sagen so. Und jeder beansprucht für sich, das sein „so“ das einzig Wahre sei.

Fünf Jahre ist es her, dass die Projektpartner Bund, Land, Deutsche Bahn AG, die Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart das so genannte Memorandum of Understanding unterzeichnet haben, in welchem die Beteiligten den gemeinsamen Willen zum Ausdruck brachten, den neuen Bahnknoten und die Neubaustrecke möglichst schnell zu realisieren. Der 19. Juli 2007 wurde kräftig gefeiert. „Heute gibt es nur Gewinner“, schwärmten damals die Politiker. „Von der Einigung zwischen Bund, Land, Bahn und Stadt Stuttgart über die Finanzierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke profitieren die Landeshauptstadt, das Land Baden-Württemberg und der Wirtschaftsstandort Deutschland zusammen.“

Nach fünf schwierigen Jahren, die in einer Volksabstimmung über das Projekt gipfelten, gilt es jetzt, den Geist dieses Memorandums wieder mit Leben zu füllen. Das größte Bauprojekt in Europa wird realisiert, die Arbeiten laufen. Dies wird jetzt sichtbar an vielen Stellen der Stadt Stuttgart. Damit einher gehen naturgemäß Herausforderungen und auch Probleme, die offen diskutiert und von den Projektpartnern gemeinsam gelöst werden müssen. Manches von dem, was in den vergangenen Monaten für Diskussionsstoff gesorgt hat, ist schwer zu vermitteln. Umso wichtiger ist es bei einem Vorhaben dieser Dimension, die auftretenden Schwierigkeiten entsprechend einzuordnen und ins Verhältnis zum Gesamten zu setzen. Genau daran hapert es mitunter, wenn es um den Tiefbahnhof und die ICE-Trasse nach Ulm geht. Trotz Memorandum, geschlossener Verträge, trotz Parlamentsbeschlüssen, Volksabstimmung und Filderdiallog ist Stuttgart 21 noch immer ein Projekt, über das vor allem politisch geurteilt wird. Vor diesem Hintergrund kommt die inhaltliche Einordnung des Einzelfalls häufig zu kurz. Dabei ist es längst keine Frage mehr, ob gebaut wird. Es geht darum, wie gebaut wird, wie gut oder wie schlecht, wie schnell oder wie langsam.



„Die Projektpartner arbeiten nach Kräften daran, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen.“

Wolfgang Dietrich,
Projektsprecher

Die Wahrheit ist so und so. Stuttgart 21 hat seine Vorgeschichte und manches ist nicht gelaufen, wie man es hätte erwarten dürfen. Die Projektpartner arbeiten nach Kräften daran, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen und dieses Jahrhundertvorhaben zu verwirklichen. Es ist ein großes Projekt aber nicht das erste, bei dem in Stuttgart im Untergrund gebaut wird. Es ist ein großes Projekt, aber nicht das erste, von dem einzelne Häuser und Privatgrundstücke tangiert werden. Es ist ein großes Projekt, aber nicht das erste, bei dem Grundwasser abgepumpt werden muss. Dies soll kein Plädoyer dafür sein, auftretende Probleme zu verschweigen oder gar klein zu reden. Es soll ein Plädoyer dafür sein, sie fair einzuordnen in die Dimension des Projekts.

Boris Palmer, der nicht im Ruf steht, ein Fan des Tiefbahnhofs zu sein, hat einmal gesagt: „Ein Haar auf dem Kopf ist relativ wenig, ein Haar in der Suppe relativ viel.“ Genau um dieses Relativieren geht es bei Stuttgart 21. Es ist an der Zeit, dies zu beherzigen und die Risiken in **Bezug** zu den Chancen zu setzen. Dazu möge die zweite Ausgabe des gleichnamigen Projektmagazins beitragen, das wieder mit dem Anspruch erscheint, nicht so oder so über das Projekt zu berichten, sondern so und so. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Ihr Wolfgang Dietrich

REPORTAGE

Brücken ins Land

Zehn Monate ist es her, dass die Wähler über Stuttgart 21 abgestimmt und dem Projekt zum Durchbruch verholfen haben. Politiker bauen jetzt Brücken zwischen den Lagern, Arbeiter heben Gruben am Bahnhof aus. Eine Momentaufnahme in fünf Stationen.

Droben am Aichelberg, wo die Natur mit breitem Strich aufgetragen ist, gibt es ein beschauliches Dorf mit einem Bürgermeister, der eins ist mit sich und der Welt, die um ihn herum rauscht. Seit elf Jahren ist **Martin Eisele** hier Schultes. Seine 1.300 Untertanen leben in friedlicher Koexistenz mit ihrer Umwelt und also auch mit der lärmenden Reichsautobahn, gebaut in den Jahren 1936 bis 1938, welche den grünen Flecken arg zerschneidet.

An den Sound der Betonpiste haben sich die braven Albräufel längst gewöhnt und wohl auch an den Gedanken, dass jetzt parallel zur Autobahn eine ICE-Strecke gebaut wird, die seit 1999 bereits amtlich genehmigt ist, jedenfalls im Bauabschnitt 2.1c vor den Toren der Gemeinde. Die besagte Schnellbahntrasse gibt es nicht nur in feinen Plänen, sondern für die Aichelberger bereits auch in gegossenem Beton. Seit einem Jahr wird 300 Meter vom Ortsrand entfernt an einer Brücke gebaut, über die eines Tages windschnittige Züge hinwegfegen sollen. Sie ist praktisch fertig.

Martin Eisele, 53, trägt ein gebügeltes Hemd unter der schwarzen Lederjacke und kleine Falten in der Stirn. Er hat sich vor dem seltsam anmutenden Tragwerk postiert, das wie ein Meteorit in der Landschaft wirkt. „Wir haben eher Nachteile von dem Projekt“, sagt der Bürgermeister. „Es gingen uns wertvolle Äcker verloren und wir haben über acht Jahre Baulärm.“ Wenn 2013 die großen Bautrupps anrücken und die einsam dastehende Brücke in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn einbinden, könnten vielleicht ein paar Arbeiter im Ort nächtigen und sich mit deftigen Speisen eindecken. Ansonsten zieht der Fortschritt vorwiegend an seinem Sprengel vorbei.

Die Bahn sei seiner Gemeinde entgegen gekommen, sagt der Schultes. Sie habe nicht nur ihr Lager weg vom Ort verlegt, sondern auch den Bau der Eisenbahnbrücke vorgezogen, über die im ersten Schritt hunderte Lastwagen ihren gewichtigen Bauschutt transportieren sollen. Ohne dieses Tragwerk hätten sie die Landesstraße 1214 nach Weilheim queren müssen. Dort sind nicht nur viele Schüler mit dem Rad unterwegs, sondern auch täglich 14.000 Autos. Der Rathauschef blickt die Senke hinunter, von wo eines Tages die schnellen Züge parallel zur Autobahn hinauf fahren werden in Richtung Ulm.

Brücken aus Beton seien vergleichsweise einfach zu bauen, meint der Verwaltungsmann, mit Brücken zu den Menschen sei es schwieriger. Der Aichelberger Bürgermeister sieht die Sache pragmatisch: „Auch wenn wir nicht unmittelbar von der Strecke profitieren, hat Stuttgart 21 doch viele wirtschaftliche Vorteile fürs



Land und also auch für uns.“ So denkt man, wenn man Martin Eisele heißt und das Kleine am Großen spiegelt.

Vierzig Kilometer entfernt, bei der Firma Züblin in Stuttgart, spiegelt man eher das Große am Kleinen. **Klaus Pöllath**, 58, dessen Zungenschlag deutlich seine bayerische Herkunft verrät, steht in einem großzügigen Konferenzraum in der denkmalgeschützten Firmenzentrale am Rande der Filderebene. Aus der Perspektive des hochgewachsenen Züblinmanagers ist der Bau des Stuttgarter Bahnknotens ein bedeutsames Projekt. „Das ist der komplette Bahnhof, den dann jeder Bürger, jeder Bahnreisende betritt“, sagt Pöllath, der schon als Schüler begeistert war vom Bauen. Gleich nach dem Studium stieg der Bauingenieur bei Züblin ein, wo er 24 Jahre später Vorstandsmitglied wurde.

Die Stuttgarter Firma ist eine große Nummer im deutschen Hoch- und Ingenieurbau. 2006 erwarb Züblin den Hoch und Ingenieurbau der Strabag AG, Köln, und entwickelte sich zum deutschen Marktführer in diesem Geschäftsfeld. Stuttgart 21 ist für Pöllath, der gewohnt ist, in XXL-Baustellen zu denken, zwar ein wichtiges Projekt, aber doch eben nur eines von mehreren, neben dem Neubau der Europäischen Zentralbank in Frankfurt, neben Großaufträgen in Rot-

terdam, Schweden oder den Vereinigten Arabischen Emiraten. Ein Projekt, das für sein Unternehmen ein Volumen von rund 300 Millionen Euro umfasst – und über die Bauzeit gerechnet damit ungefähr ein Prozent des Jahresumsatzes ausmacht.

Züblin ist ein großes und traditionsreiches Haus, mehr als 13.000 Mitarbeiter arbeiten weltweit für die Baufirma, die seit ihrer Taufe 1898 den Namen des Firmengründers trägt. Am 24. März 2012 hat der Baukonzern den Zuschlag bekommen für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 – immerhin fast 17 Jahre nachdem das Unternehmen das erste Mal über die Planungen der Machbarkeitsstudie informiert worden war. Die Volksabstimmung im Herbst 2011 hat der Vorstand deshalb relativ gelassen verfolgt. Dass es mitunter lange Wartezeiten zwischen der Ankündigung eines Bauprojekts und der Auftragsvergabe gibt, ist in der Baubranche genauso normal, wie meistens zweiter Sieger zu sein. Nur bei jedem fünften bis zehnten Angebot erhalten die Bieter im Schnitt den Auftrag. Berufsoptimismus gehört in diesem Metier auch für einen der großen Player zum Geschäft.

In Spitzenzeiten werden in den kommenden sieben Jahren 300 Mann unter Züblin-Flagge am neuen

Martin Eisele,
Bürgermeister von
Aichelberg

Tiefbahnhof arbeiten, je nach Bauphase sind das Spezialisten für die Baugrube, das Betondach oder die sogenannten Düker. Sie werden viele Gewerke koordinieren, die bei einem solchen Bauprojekt ineinandergreifen, mit den Kollegen anderer Firmen zusammenarbeiten, auch mit Ämtern und Behörden.

Mindestens eine ungewohnte Extra-Hausaufgabe bringt der Bau des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs allerdings für das Unternehmen mit sich: Den Umgang mit Projektgegnern, die am Bauzaun stehen und den Beschäftigten kritische Fragen stellen. Hier setzt der Züblinmanager auf die unvoreingenommene Neugier der Bürger und auf die Erfahrung seiner Maurer oder Betonbauer. „Viele Mitarbeiter sind Profis und wissen, wie man so eine Situation einfängt.“

Klaus Pöllath sieht in dem Projekt „eine Riesenchance, die Stadtentwicklung und die Region voranzubringen“. Er ist überzeugt, dass die Brücken in die Zukunft tragfähig sind und die Aufmerksamkeit für den Bau des Tiefbahnhofs letztlich positiv sein wird, im Unternehmen wie in der Stadt. Diese Aufmerksamkeit werde dazu führen, dass sich seine Kollegen be-

sonders ins Zeug legen. „Hier bei uns sind alle mit echtem Herzblut bei der Sache“, sagt Pöllath. „Und spätestens sobald der neue Bahnhof fertig ist, werden auch die Bürger in Stuttgart sagen: Ich hätte nicht erwartet, dass es so gut wird.“

Daran, dass es wirklich rundum gut wird, hat der Tübinger **Boris Palmer** seit jeher Zweifel. Er sitzt an diesem Nachmittag im ehrwürdigen Rathaus, anno 1435 erbaut, und macht sich seine eigenen Gedanken über den umstrittenen Zukunftsbau in Stuttgart. Es ist 16 Uhr und der heilige Bimbam durchdringt die historische Verwaltungshochburg von Tübingen, welche über ein eigenes Glockenspiel verfügt, das aufgrund von Anwohnerprotesten seit Ende der achtziger Jahre nur noch um 9, 12, 16 und 18 Uhr sein Klangwerk verrichten darf.

Palmer, 40, kennt sich aus mit Widerstand. Seit fünf Jahren regiert er die Studentenstadt, mehr als doppelt so lange beschäftigt er sich schon kritisch mit dem Tiefbahnhof in Stuttgart und der Schnellbahntrasse nach Ulm. Palmer war 2001 in den baden-württembergischen Landtag eingezogen, amtierte dort für die Grünen als verkehrspolitischer Sprecher und wurde zum führenden Kopf des Widerstands gegen Stuttgart 21. Ungezählte Stunden hat er mit dem Vorhaben verbracht, an dem er bis heute Schwächen sieht. So manche Nacht hat er über Akten gebrütet, so manchen Tag in der Schlichtung zugebracht, so manches Wortduell hat er sich mit Volker Kefer geliefert, dem Bahnvorstand für Technik und Infrastruktur.

Zehn Monate nach der Volksabstimmung sieht der Tübinger Oberbürgermeister „eine Befriedung bei der großen Mehrheit der Bevölkerung im Land“ und zugleich „eine zunehmende Verbitterung bei einer kleinen Minderheit“, die sich auch gegen seine Partei richtet. „Es überrascht mich, dass noch immer Argumente kreiert werden, um die Gültigkeit der Volksabstimmung in Zweifel zu ziehen“, sagt Palmer. „Dabei war das Ergebnis selbst in Stuttgart so eindeutig, dass es da nichts mehr herumzudeuteln gibt.“

In den vergangenen Monaten hat sich Palmer ein bisschen um Abstand zum Projekt bemüht. Schließlich ist er im Hauptberuf Oberbürgermeister einer prosperierenden Stadt und nebenbei auch noch Familienvater im Schwabenalter. Doch Stuttgart 21 lässt ihn nicht gänzlich los, zumal in seinem Sprengel künftig mehr Züge abgestellt werden. „In Stuttgart werden das Betriebswerk und der Abstellbahnhof aufgegeben“, sagt er. „Einer der Orte, an denen die Züge künftig abgestellt werden, ist Tübingen.“ In Derendingen sollen für die Fahrzeugwartung neue Hallen gebaut werden,

Boris Palmer,
Oberbürgermeister
von Tübingen





die bei Anwohnern wenig Freude auslösen. „Wir müssen eine Last für Stuttgart 21 tragen und können nicht viel dagegen ausrichten“, raunt der Oberbürgermeister. „Das tun wir nur widerwillig.“

Stuttgart 21 und Boris Palmer, das bleibt eine schwierige Beziehung. Auch deshalb, weil ihn neuerdings so mancher Gegner im Eifer des Gefechts einen Verräter nennt, was erstens nicht korrekt und zweitens ungerrecht ist. Auslöser jüngster Attacken war eine Wortmeldung zum Filderdialog. Es ging um die von der Region Neckar-Alb geforderte Umleitung der Gäubahn über Tübingen und Reutlingen. Den Vorschlag, den die Landräte der Kreise Tübingen und Reutlingen zusammen mit den örtlichen Oberbürgermeistern im Verkehrsministerium eingereicht hatten, unterlegte Palmer mit einer zugespitzten Botschaft. Eine Umleitung der Gäubahn zwischen Zürich und Stuttgart auf die Neckartalstrecke über Tübingen und Reutlingen würde aus seiner Sicht den Engpass auf den Fildern beseitigen und damit seine Haltung zu Stuttgart 21 in einem Punkt ändern, sagte er: „Ich würde meine Bedenken bezüglich der Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens dann weitgehend aufgeben.“ Das Ansinnen fiel am Ende durch beim Filderdialog. Palmers Kollegen aus den Kreisen und Städten entlang

der Gäubahntrasse hatten dem Vorschlag entgegengehalten, die zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen um 20 bis 25 Minuten seien nicht akzeptabel. Den Tübinger OB traf die Niederlage doppelt hart, weil es parallel zu einem Aufschrei unter Projektgegnern über die vermeintliche Kehrtwende des Chefkritikers kam. Der wunderte sich darüber selbst am meisten, weil er im Grunde nur gesagt habe, dass mit dieser Lösung seine Kritik an der Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens erloschen wäre, nicht aber seine Bedenken im Gesamten. Womit ein weiterer Beleg für die Notwendigkeit erbracht wäre, dass es auf beiden Seiten neuer Brücken bedarf, und nicht neuer Gräben.

Im Waldachtal unweit von Horb geht derweil ein Mann seinem anstrengenden Tagwerk nach, der die Welt nicht unterteilt in Gegner und Befürworter eines Bahnhofs. **Klaus Fischer** ist Chef eines der innovativsten Unternehmen Deutschlands. Mit 13,8 Patenten pro 1.000 Mitarbeiter sind die auf Dübel spezialisierten Fischerwerke unter vergleichbaren Unternehmen in Deutschland auf Platz 1.

Fischer, 62, zitiert gerne den französischen Schriftsteller Saint-Exupéry: „Wenn du ein Schiff bauen willst, trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu

Klaus Fischer,
Firmenchef aus
dem Schwarzwald

Professor Werner
Rothengatter,
Wirtschaftsexperte
aus Karlsruhe



beschaffen, Werkzeuge vorzubereiten, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“ Das Visionäre fehlt dem Unternehmer bisweilen in der Debatte um Stuttgart 21. Fischer ist bekennder Fan des Projekts, das er für wichtig hält, um die Position von Baden-Württemberg im Wettbewerb mit anderen Regionen zu stärken. „Wir haben im Waldachtal unmittelbar nichts von Stuttgart 21“, sagt Fischer, „aber man muss als Unternehmer auch weiter denken. Stuttgart gewinnt durch dieses Vorhaben, es kann sich eine neue Stadtmitte entwickeln, die Region und das Land profitieren davon, weil Zugverbindungen besser und Fahrtzeiten kürzer werden.“ Dies wüssten nicht zuletzt Fachkräfte zu schätzen, die heute so mobil seien, dass sie sich dort ansiedeln, wo es für sie angenehm ist.

Der Patron guckt für einen Moment aus dem Fenster. Vom Nordschwarzwald aus betrachtet kommt ihm das Geschehen in Stuttgart manchmal seltsam vor. „Wenn Sie schauen, was in Berlin mit dem Flughafen in Schönefeld passiert, der vermutlich doppelt so teuer wird wie veranschlagt, dann gibt es dort zwar berechtigten Unmut, aber keine Großdemonstrationen gegen die Kosten. In Stuttgart scheinen mir die Debatten nicht mehr verhältnismäßig. Ich finde es schade, dass selbst nach der Volksabstimmung immer noch ständig an allem herumkritisiert wird.“

Dabei hasst Fischer, ein Anhänger der japanischen Philosophie „Kaizen“, nichts mehr als Verschwendung. Über dieses Thema kann er stundenlang dozieren. Acht verschiedene Arten von Verschwendung listet

er ohne Punkt und Komma auf, nicht ohne dabei Studien zu zitieren, nach denen in Deutschland von 225 Arbeitstagen im Jahr 88 verschwendet werden. Und wie sieht es mit der Verschwendung bei Stuttgart 21 aus? Fischer macht eine kurze Pause, ehe er sich verbal im Brückenschlag übt. „Gemessen an dem, was in Europa ausgegeben wird, sind die Ausgaben für Stuttgart 21 nicht übertrieben“, sagt der Firmenchef. „Für das Geld bekommt dieses Land etwas Großes.“

Ist dem wirklich so? In Karlsruhe lebt ein freundlicher Herr mit grauem Haupthaar, der es wissen könnte. **Werner Rothengatter**, 68, ist gesegnet mit der Gabe klarer Gedanken, die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen fußen und nicht selten in geschliffene Sätze münden. Bis vor drei Jahren hat er das Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe geleitet und sich dabei auch mit Kosten und Nutzen von Großprojekten befasst. Jetzt ist der Professor emeritiert, aber noch immer gefragt. Rothengatter berät die European Investment Bank, ist Mitglied des Bahnbeirats und gehört dem Expertenkreis einer weitsichtigen Länderarbeitsgruppe unter Vorsitz des früheren Verkehrsministers von Sachsen-Anhalt, Karl-Heinz Daehre an, die sich mit der Frage beschäftigt, wie der Verkehr von morgen finanziert werden kann.

An diesem Vormittag redet Rothengatter über ein Verkehrsprojekt, das ihn schon viele Jahre beschäftigt. Im Auftrag des baden-württembergischen Innenministeriums hat der Wissenschaftler 2009 mit Kollegen eine volkswirtschaftliche Bewertung des neuen Stuttgarter Bahnknotens vorgenommen. Neun Mona-

te haben sie daran gearbeitet. Das Ergebnis ist ein Gutachten, welches den Befund wagt, dass mit den Investitionen für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm in der Bauphase eine Veränderung der gesamten inländischen Bruttowertschöpfung von rund 6,7 Milliarden Euro einhergehen. Vor allem Baden-Württemberg profitiere davon. „In der Betriebsphase ist voraussichtlich mit einer Erhöhung der Bruttowertschöpfung des Landes um 440 Millionen Euro pro Jahr zu rechnen. Dies entspricht einer Erhöhung der Wirtschaftsleistung um 0,15 Prozent und rund 8.000 Dauer-Arbeitsplätzen“, sagt Werner Rothengatter.

Das klingt nach einer komplexen Materie. Jobs, Fahrzeiten, Investitionen – wie lässt sich das in Bruttosozialproduktseinheiten übersetzen und in belastbare Prognosen? Der Professor holt tief Luft und weit aus. Wer in die Zukunft blicken wolle, umschreibt er sein Metier, der orientiere sich zunächst an der Vergangenheit, schaue sich ähnliche Projekte an und bringe sie in Verbindung zum Wirtschaftswachstum. „Wir haben 1.300 Regionen Europas auf ihre wirtschaftliche Entwicklung untersucht und eine statistische Beziehung zwischen der jeweils vorhandenen Infrastruktur und der Wachstumsentwicklung hergestellt“, erklärt Rothengatter. „Daraus folgten Hypothesen, was Investitionen in die Infrastruktur für das Wachstum bewirken.“

Auf Baden-Württemberg heruntergebrochen, sei festzustellen, dass das Land besonders stark von der Produktion abhängt. Rund 40 Prozent des Sozialprodukts werde durch den Produktionssektor geschaffen – weit überdurchschnittlich in Deutschland wie in Europa. „Durch die Verringerung der Reisezeiten im Zuge von Stuttgart 21 wächst die Attraktivität der Region“, sagt Rothengatter. „Und mit wachsender Attraktivität der Region wird die Wirtschaft belebt. Es werden zusätzliche Produktionen und Dienstleistungen hierher verlagert aus Regionen, die verkehrlich nicht so günstig bedient werden oder andere Wirtschaftsleistungen werden ganz neu entstehen. Dabei muss man sehen, dass Regionen europaweit in Konkurrenz zueinander stehen. Bessere Erreichbarkeit spielt dabei eine große Rolle für Firmen. Je besser eine Region vernetzt ist, umso höher sind ihre Chancen, sich in den Wachstumssektoren dauerhaft zu etablieren.“

Der Professor nippt an seinem erkalteten Kaffee, ehe auch er auf eine Brücke zu sprechen kommt, nämlich auf die Oeresund-Brücke zwischen Dänemark und Schweden, bei welcher die zuvor modellierten volkswirtschaftlichen Effekte von der Realität weit übertroffen worden seien. „Es ist hier alles wesentlich stärker eingetreten als ursprünglich prognostiziert“, sagt Rothengatter. „Die Integration des gesamten

Wirtschaftsraums zwischen Kopenhagen und Südschweden wurde durch dieses Projekt erst ermöglicht. Räume sind zusammengewachsen, Universitäten bieten gemeinsame Studienprogramme an, Häfen haben sich zusammengetan. Das alles wäre ohne dieses Infrastrukturprojekt nicht möglich gewesen.“

Auch in Stuttgart sei Infrastruktur von entscheidender Bedeutung für die Zukunft. Rothengatter führt den Flughafen auf den Fildern an, dessen Ausbau an Grenzen stoße. Umso mehr sei der Ballungsraum am Neckar auf die moderne Hochgeschwindigkeitseisenbahn angewiesen, die nicht nur Wachstum ermögliche, sondern auch Stuttgart mit anderen Regionen und internationalen Flughäfen besser vernetze.

„In der Betriebsphase ist mit einer Erhöhung der Bruttowertschöpfung des Landes um 440 Millionen Euro pro Jahr zu rechnen. Dies entspricht einer Erhöhung der Wirtschaftsleistung um 0,15 Prozent und rund 8.000 Dauer-Arbeitsplätzen.“

Große Flughäfen seien wahre Jobmaschinen. Am Airport in Frankfurt hätten beispielsweise 65.000 Menschen einen Job, von denen nur 13.000 für den Flugbetrieb selbst arbeiten. Weniger bekannt sei, dass auch große Bahnhöfe solche Wirkungen entfalten. In Japan setze man voll auf diesen Trend. Büros, Läden, Restaurants – zigtausend Arbeitsplätze seien um Zugstationen wie Nagoya entstanden. Auch im französischen Lille habe der neue Eisenbahnknoten die ganze Region aufgewertet. Solche wirtschaftlichen Nebenwirkungen seien hierzulande statistisch kaum erfasst.

Der Kaffee ist leer, und der Hausherr setzt zu einem letzten Brückenschlag an. Wirtschaftliche Impulse, sagt er, würden durch Stuttgart 21 mit ökologischen kombiniert. Zum einen werde die Stadtentwicklung auf die City konzentriert, was die Landschaft an den Rändern schone, wo sonst gemeinhin Neubaugebiete entstünden. Zum anderen gäbe es durch Stuttgart 21 Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene, durch die laut Rothengatter jährlich 177.000 Tonnen Kohlendioxid-Emissionen eingespart werden. Auch das Problem des Bahnlärms im Innenstadtbereich sei nach Realisierung des Vorhabens in Stuttgart kein Thema mehr. „Damit ist Stuttgart 21 nicht nur ein Element innovativer Verkehrspolitik im Land“, sagt der Professor, „sondern auch ein höchst grünes Projekt“.

INTERVIEW

In Ulm und um Ulm herum

Sie war viele Jahre CDU-Ministerin in Baden-Württemberg, er ist SPD-Urgestein und Rathauschef in Ulm. Ein Gespräch mit Herrn und Frau Gönner über familiäre und projektbezogene Verwandtschaften.

Herr und Frau Gönner: Wie lange sind Sie eigentlich schon verheiratet?

Tanja Gönner: Oh je.

Ivo Gönner: Die Frage, in welcher Beziehung wir zueinander stehen, ist schon häufiger gestellt worden. Je nach dem, ob es die Leute gut oder schlecht mit uns meinten, wurden unterschiedliche Konstellationen ins Spiel gebracht. Die für mich charmanteste gipfelte in der Frage: „Ist das ihre Tochter?“

Tanja Gönner: Wir waren einmal zusammen bei einem Termin in Ulm. Dort hat jemand tatsächlich gefragt: „Tochter oder Ehefrau?“

Ivo Gönner: Frau Gönner galt nicht nur als meine Tochter und Ehefrau, sondern auch schon als meine Tante. Nur als meine Mutter ist sie bisher nicht durchgegangen.

Tanja Gönner: (lacht) Das wäre auch schwierig geworden. Tatsache ist: Wir sind weder verwandt noch verschwägert. Wir haben einfach nur den gleichen Nachnamen. Allein das reicht schon, um manchmal den Puls nach oben zu treiben.

Wie das?

Tanja Gönner: Als ich vier Monate Sozialministerin war, habe ich morgens meine Heimatzeitung aufgeschlagen und da stand: „Gönner fordert...“ Ich dachte: oh Gott. So etwas hatte ich noch nie gefordert. Nach wenigen Zeilen wurde klar, dass der Städtetagspräsident Ivo Gönner gemeint war. Dann ging der Puls wieder runter.

Ivo Gönner: Mir ist das manchmal ähnlich gegangen. „Mensch, hasch jetzt dazu au no dein Senf gäba?“, dachte ich bei so mancher Nachricht in der Zeitung. Tatsächlich hatte sich die Frau Ministerin geäußert. Das war mir dann im Zweifel auch lieber.

Es gibt neben dem Namen noch weitere Schnittmengen: Sie sind beide prominente Vertreter ihrer Parteien und sie sind beide für Stuttgart 21.

Ivo Gönner: Stimmt. Bei mir hatte das Bekenntnis für dieses bedeutsame Verkehrsprojekt auch mit der Vorgeschichte zu tun. Fast wären die schnellen Züge nämlich an uns vorbei gefahren.

Das müssen Sie erklären.

Ivo Gönner: Ich weiß nicht, ob sie sich noch an die berühmte Krittian-Trasse aus den achtziger Jahren erinnern, benannt nach dem früheren Chefplaner der Bahn, Ernst Krittian? Der Professor hatte eine Variante ins Spiel gebracht, bei der die schnellen Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof gar nicht angefahren hätten. In Cannstatt sollte stattdessen eine ICE-Station entstehen. Von dort wären die Züge durchs Filstal gerast, hätten die Geislinger Steige umfahren und auch um Ulm einen Bogen gemacht, ehe sie auf die Trasse



bei Günzburg eingeschwenkt wären, um von dort weiter nach München zu fahren. Das war die ursprüngliche Idee. Wir haben sehr dafür gekämpft, dass Ulm eingebunden wird. Dies ist dann ja auch mit der Trasse von Professor Gerhard Heimerl passiert, der die heutige Strecke entlang der Autobahn vorgeschlagen hat, die auch den riesigen Vorteil hat, dass sie den Stuttgarter Flughafen mitnimmt. Das war der absolute Gegenentwurf zu Krittian. Ich bin froh darum. Seitdem ist das alles rauf und runtergenudelt worden und die Menschen in Baden-Württemberg wurden allesamt zu Verkehrsingenieuren.

Was erwartet sich der Verkehrsingenieur Ivo Gönner von der neuen Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm?

Ivo Gönner: Eine ganze Menge. Vor 160 Jahren, im Juni 1850, ist der erste Zug auf der neuen Filsbahn von Stuttgart über Untertürkheim, Plochingen und Göppingen bis Ulm gefahren. Damals nahmen Württemberg im Allgemeinen und der Raum Ulm im Besonderen durch die Bahn wirtschaftlich einen unglaublichen Aufschwung. Auf der neuen ICE-Strecke von Stuttgart nach Ulm ruhen jetzt ganz ähnliche Hoffnungen. Es geht um Entwicklungschancen für die nächsten hundert Jahre. Das ist die Botschaft.

Zwei, die sich über Parteigrenzen hinweg verstehen:
Tanja Gönner (CDU)
und Ivo Gönner (SPD)



Tanja Gönner: Für mich als Sigmaringerin war Ulm immer schon ein wichtiger Bezugspunkt. Lange bevor ich politisch Verantwortung getragen habe, hatten mich die Chancen dieses Projekts fasziniert. Für den südlichen Teil des Landkreises Sigmaringen, aus dem ich stamme, bedeutet die Neubaustrecke eine deutlich schnellere Anbindung nach Stuttgart über Ulm.

Ivo Gönner: Diese Knotenfunktion von Ulm für den regionalen Verkehr sprechen Sie zu Recht an, Frau Gönner. Sie ist bisher in der Debatte nicht ausreichend beleuchtet worden. Man muss sich bewusst machen, dass wir hier über ein riesiges Einzugsgebiet reden, das sich von Heidenheim bis in den bayrischen Landesteil erstreckt. In Ulm, um Ulm und um Ulm herum leben insgesamt mehr als zwei Millionen Menschen, die letztlich von der Drehscheibe um den Fernbahnhof profitieren werden.

Tanja Gönner: Ich bin der festen Überzeugung, dass Ulm durch die ICE-Trasse noch einmal deutlich an Attraktivität gewinnen wird. Allein die bessere Anbindung an das Zentrum Stuttgart bietet unglaubliche Chancen, übrigens nicht nur wirtschaftlich, sondern auch, was die Bevölkerungsentwicklung angeht. Es wird in Zukunft deutlich mehr Menschen geben, die in der Gewissheit aufs Land ziehen, dass sie bei Bedarf in einer halben Stunde in Stuttgart sein können, wenn sie in Ulm den ICE nehmen. Wir reden da über Zeiten, die mit denen von S-Bahnen im Ballungsraum vergleichbar sind.

Weshalb ist es in der Vergangenheit nicht besser gelungen, mit solchen Argumenten zu punkten?

Tanja Gönner: Ich glaube, dass dieses Projekt viele überzeugen wird, wenn es erst verwirklicht ist. Ich halte Stuttgart 21 für eines der größten Zukunftsprojekte in diesem Land. Die Bahn muss in den Städten sein, und zwar mittendrin. Sie muss verschiedene Verkehrssysteme verknüpfen, sie muss den Bedürfnissen einer modernen Gesellschaft entsprechen, sie muss Regionen und Städte verbinden. Für all das steht dieses Projekt. Durch Stuttgart 21 und die ICE-Strecke nach Ulm werden alleine im Fernverkehr zwei Millionen zusätzliche Fahrgäste erwartet.

Umso mehr verwundert es doch, dass die Leute noch immer nicht Halleluja schreien. Es gab viele Parlamentsbeschlüsse, eine Schlichtung, Gerichtsurteile zugunsten des Projekts, zuletzt eine Volksabstimmung mit klarer Botschaft. Haben Sie Verständnis dafür, dass es nach wie vor Widerstand gibt?

Ivo Gönner: Wenn ich ehrlich bin, kann ich mir das nicht recht erklären. Das Projekt ist jetzt wirklich durchleuchtet und legitimiert. Nun sehe ich einen großen Handlungsbedarf bei der Bahn. Für sie ist die Zeit der Taten gekommen. Politisch sollte auf die Volksabstimmung ein Akt der Hygiene folgen. Der Streit ist demokratisch ausgefochten, Stuttgart 21 hat die höchsten demokratischen Weihen. Jetzt müssen alle an einem Strang ziehen und den Bau konstruktiv begleiten.

Tanja Gönner: Es überrascht mich nicht, dass es nach wie vor einen harten Kern von Gegnern gibt. Ich habe auch Verständnis für Menschen, die Ängste haben oder persönlich betroffen sind. Damit muss die Politik umgehen und versuchen, den Leuten die Ängste zu nehmen. Das ist im Übrigen auch die Aufgabe der Bauträger. Dessen ungeachtet war die Volksabstimmung am 27. November für den Großteil der Bürger der Moment, an dem sie gesagt haben: Jetzt ist es auch gut!

Im grünen Teil der Landesregierung sehen das nicht alle so.

Tanja Gönner: Verkehrsminister Hermann täte gut daran zu verinnerlichen, dass die Bevölkerung das Ganze als eine Gesamtabstimmung über das Projekt verstanden hat. Es ist für mich schon erstaunlich, wie er im Landtag ständig versucht, das eindeutige Ergebnis des Votums zu relativieren. An dem Punkt habe ich kein Verständnis. Es gehört zur Demokratie, solche Entscheidungen zu respektieren. Ich akzeptiere auch, dass wir eine Wahl verloren haben, auch wenn es natürlich schmerzt. Genauso erwarte ich von Herrn Hermann, dass er akzeptiert, dass das Volk anders entschieden hat als er sich das gewünscht hat. Es gehört von nun an zu seinen Aufgaben, dieses Projekt voran zu bringen, auch dann, wenn es Probleme gibt. Im Übrigen ist es jetzt auch an der Bahn, sich auf dieses Projekt zu konzentrieren, es technisch sauber zu verwirklichen und die Menschen mitzunehmen, gerade vor dem Hintergrund der nicht unproblematischen Vorgeschichte.

Ivo Gönner: Wissen Sie, wir hatten vor mehr als 20 Jahren bei uns in Ulm eine Riesendiskussion über eine Müllverbrennungsanlage. Es gab mehr als 20.000 Einwendungen gegen das Projekt. Wir haben abgestimmt und vor 15 Jahren gebaut. Heute sind alle ganz froh, dass wir die Anlage haben. Ich will damit sagen, dass die Leute ab einem bestimmten Punkt erwarten, dass umgesetzt wird, was beschlossen worden ist. Das gilt auch für Stuttgart 21. Dieses Projekt muss ab jetzt befördert werden.

Und wenn der Tiefbahnhof und die Neubaustrecke endlich fertig sind, sitzen Herr und Frau Gönner einträchtig nebeneinander im festlich geschmückten Zug?

Ivo Gönner: Wir werden zwei Plätzle reservieren, bei der Jungfernfahrt nebeneinander sitzen und ein bisschen plaudern über die alten Zeiten, in denen wir verheiratet waren und gleichzeitig Vater und Tochter.



+ Tanja Gönner, Ministerin a.D., CDU

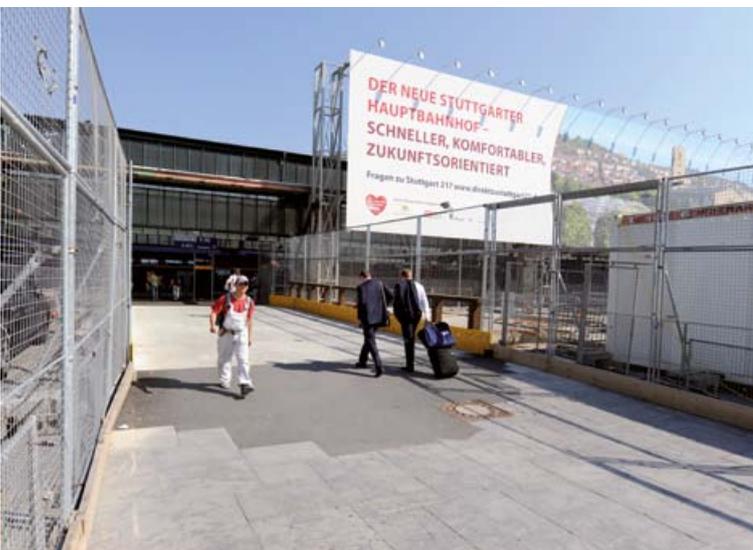
Tanja Gönner wurde am 23. Juli 1969 in Sigmaringen geboren, absolvierte eine Ausbildung im gehobenen Justizdienst als Diplom-Rechtspflegerin und anschließend ein Jurastudium an der Universität Tübingen. Sie gehört der CDU an und war von 2004 bis 2005 Sozialministerin, 2005 bis 2010 Umweltministerin sowie 2010 bis 2011 Umwelt- und Verkehrsministerin in Baden-Württemberg. In ihrer Funktion als Ministerin hat sie sich lange Zeit mit Stuttgart 21 befasst. Seit Juli 2012 ist Tanja Gönner Vorstandssprecherin der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Die GIZ ist aus der Fusion der drei Hilfsorganisationen Deutscher Entwicklungsdienst (DED), Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) und Inwent (Internationale Weiterbildung und Entwicklung) hervorgegangen. Hauptanteilsgeber und Hauptgeldgeber ist das Entwicklungsministerium. Die GIZ mit Sitz in Bonn und Eschborn beschäftigt rund 17.000 Mitarbeiter und ist in mehr als 130 Ländern aktiv.

+ Ivo Gönner, Oberbürgermeister von Ulm, SPD

Ivo Gönner wurde am 18. Februar 1952 in Laupheim geboren. Er studierte Rechtswissenschaften an der Universität Heidelberg und arbeitete danach als selbständiger Rechtsanwalt in Ulm. Ab 1980 gehörte er dem Stadtrat an, 1985 wurde er Fraktionsvorsitzender der SPD, ehe er 1992 Ernst Ludwig von der CDU als Oberbürgermeister ablöste. Seitdem regiert Ivo Gönner, der als sehr volksnah gilt, die 123 000 Einwohner zählende Stadt. Beleg seiner Beliebtheit: Gönner erzielte hervorragende Ergebnisse bei seiner Wiederwahl, 1999 und 2007 holt er jeweils rund 80 Prozent der Stimmen. Von solchen Resultaten träumen andernorts die Rathauschefs. Der Mann mit dem Schnauzer beschäftigt sich seit vielen Jahren mit den Themen Stuttgart 21 und Neubaustrecke. Gönner hält mit seiner Meinung nicht hinterm Berg und verfügt über einen reichen Schatz an kommunalpolitischer Erfahrung. Immer wieder wurde er für hohe Ämter ins Gespräch gebracht, blieb aber seinen Ulmern treu. Von 2005 bis 2010 war der Sozialdemokrat Ivo Gönner hochgeschätzter Präsident des Städtetags Baden-Württemberg.



IM BILDE





In Stuttgart entsteht die größte Baustelle Europas. 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





ESSAY

Der einsame Planer

Die Politik beklagt lange Planungszeiten für Großprojekte in Deutschland: Stuttgart 21 lässt grüßen. Bert Anton Uwe Meister hat seinen ganz eigenen Blick auf dieses Thema.

Neulich erzählte jemand von einem Mann, der Bücher im Kopf schrieb. Patricia Highsmith hat ihn getroffen und sein einsames Dasein gewürdigt. Der Mann hieß Everett Taylor Cheever und hat im Laufe seines schaffensreichen Lebens vierzehn Romane verfasst, an die wenigstens er sich deutlich erinnerte. Keinem seiner Werke hat er die Freiheit geschenkt. Keines seiner Bücher wurde je gedruckt.

Die Geschichte rief Erinnerungen an Bert wach. Bert war Architekt von Beruf. Er lebte in Stuttgart und hatte sich nach dem Studium selbständig gemacht. An der Universität hatte er Hannah kennengelernt und nach dem achten Semester geheiratet. Bert, den seine strengen Eltern Bert Anton Uwe Meister getauft hatten, stammte wie seine Frau aus einem wohlhabenden Haus, was ihm planerisch eine gewisse Unabhängigkeit vom Mainstream ermöglichte.

Bert spezialisierte sich auf Großbauten und millionenschwere Infrastrukturprojekte der privaten und öffentlichen Hand. Bei hochrangigen Architekturwettbewerben reichte er gerne und oft seine Entwürfe ein und scheiterte jedes Mal an der übermächtigen Konkurrenz, in deren Büros sich oft Dutzende von Architekten über einen Plan beugten. Bert war ein Einzelkämpfer und seine Niederlagen trafen ihn, denn er nahm seinen Beruf sehr ernst.

Jeden Morgen zog sich Bert nach dem Frühstück in sein Arbeitszimmer unter dem Dach des Eigenheims zurück. Stundenlang saß er dort und arbeitete penibel an Plänen, die keiner wollte. Eines Tages fing Bert damit an, seine Arbeitsweise umzustellen, wobei er sich eine Gabe zunutze machte, die schon bei seinem Studium aufgeblitzt war. Bert verfügte über ein unglaubliches Gedächtnis, welches ihm ermöglichte, eine mehr als hundert Seiten umfassende Planung in seinem Kopf zu konservieren, ohne einen Strich oder ein Wort zu Papier zu bringen. Er dachte sich jedes Tragwerk einzeln aus und speicherte jede Kontur in seinem Kopf ab, bis das große Ganze fertig war.

Hannah merkte, dass er sich absonderte und eigentlich nur noch für sich plante. Sie nahm es ohne Murren hin, weil Bert sehr glücklich war in seinem Beruf. Hannah wurde früh schwanger. Sie bekamen einen Sohn und taufte ihn Konrad. Damals war Bert noch fest entschlossen, aus seinem abgespeicherten Fundus das nötige Kapital zu schlagen und die in seinem Kopf konservierten Pläne bei Architekturwettbewerben einzureichen. Doch als er sein memoriertes Werk zu Papier bringen wollte, besah er den fast ungebrauchten Computer mit den modernen CAD-Programmen, die Bert nicht sonderlich mochte. Die Vor-



stellung, dass er jetzt vier Wochen damit verbringen müsste, längst Vertrautes aus seinem Kopf zu entlassen, um es in Bewerbungsmappen zu packen, die keine Chance hatten, bereitete ihm Verdross.

Da lief Bert aus seinem Büro hinunter ins Wohnzimmer, zog seinem kleinen Sohn eine Jacke über, legte ihn behutsam in den Kinderwagen und schob den Kleinen durch die Stadt. Als er zurück kam, fasste Bert den Entschluss, von seiner geistigen Freiheit Gebrauch zu machen. Er legte seine detaillierten Pläne in seinem persönlichen Kopfbücher ab, wo er sie bei Bedarf jederzeit abrufen konnte und widmete sich auf seine Art dem nächsten Großprojekt, das ihn für die nächste Zeit beschäftigte. So ging das über Jahre. Konrad wuchs heran und erzählte in der Schule, sein Vater sei ein großer Architekt. Manchmal verteilte er stolz dessen Visitenkarten.

Berts Freunde und Kommilitonen witzelten immer öfter über den Exoten, was dessen Arbeitseifer nicht bremste. Bert nahm sich seiner Projekte an und plante sie oft bis tief in die Nacht. Einmal wurde Bert mit Hannah zur Jahresfeier der Architektenkammer eingeladen. Er sei ein seltsamer Kauz, tuschelten Kollegen hinter vorgehaltener Hand. Kein einziges seiner Werke sei je gebaut worden. Bert schämte sich vor seiner Frau und wurde zum ersten mal in seinem Leben wütend. Wie aus dem Nichts stand er auf und hob zu einer Gegenrede an, die bis heute in diesem hochmögenden Kreis unvergessen ist. Bert sprach über die Baubranche, über Theorie und Praxis, über Pläne und über die Zeit, bis sie verwirklicht werden. Manchmal lägen die ersten Entwürfe so lange zurück, dass sich kaum noch jemand daran erinnere, wer sie auf den Weg gebracht habe. Bert geißelte die Diktatur der Planungsverfahren, die bei Großprojekten in Deutschland oft Jahrzehnte dauern und von schier erdrückenden europa-, bundes-, landes- und kommunalrechtlichen Vorgaben bestimmt werden.

Bert ging auf Stuttgart 21 ein. Von der ersten Machbarkeitsstudie bis zum ersten rollenden Zug würden am Ende mehr als 30 Jahre ins Land ziehen. Bei anderen Großprojekten sei es kaum besser: Bei der Bahnstrecke Nürnberg-München vergingen 23 Jahre bis zur Fertigstellung. Auch die Elbphilharmonie in der Hamburger Hafen-City hinke dem Zeitplan weit hinterher. Das behördliche Verfahren für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Berliner Großflughafen habe acht Jahre in Anspruch genommen, am Ende hätten die Akten zum Planfeststellungsbeschluss einen Umfang von 1.171 Seiten nebst 27 Aktenordnern als Anlage gehabt. Für die Planung des hessischen Riederwaldtunnels in Frankfurt am Main habe man 34 Jahre benötigt und allein elf Millionen Euro an Verwaltungskosten für eine Streckenlänge von einem einzigen Kilometer ausgegeben.

So würden sich ganze Politikergenerationen mit einem Bauwerk befassen, bis der erste Stein gelegt sei. „Was glauben Sie, wie viele Bundesverkehrsminister sich schon mit Stuttgart 21 befasst haben?“, fragte Bert und lieferte die Antwort gleich mit. „Kurt Bodewig, Reinhard Klimmt, Franz Müntefering, Matthias Wissmann,



Manfred Stolpe, Wolfgang Tiefensee. Und haben Sie den Kollegen Christoph Ingenhoven schon einmal gefragt, wie oft er seinen preisgekrönten Bahnhofsentwurf, mit dem er 1997 den Wettbewerb gewonnen hatte, mittlerweile schon überarbeitet hat?“

Bert dozierte über das deutsche Planungsrecht, sprach über Einsprüche, Gerichtsverfahren, Kostenexplosionen und Volksabstimmungen. Er verteidigte das Grundrecht der Bürger, sich einzubringen in demokratische Entscheidungsprozesse und kritisierte zugleich die Planungszeiten von Großprojekten. Bert führte die Startbahn West an, für die erste Pläne 1962 präsentiert wurden. Gebaut war sie schließlich 1984. Er sprach vom Nordosttring in Stuttgart, der seit den neunziger Jahren diskutiert werde

und den es bis heute ebenso wie den seit Jahrzehnten geforderten Ausbau der Neckar-Schleußen nur auf bedrucktem Papier von Planern gäbe, deren geistiges Werk in Schubladen verrotte. Seine Baupläne, so schloss Bert seine fulminante Rede, gäbe es zwar nur in seinem Kopf, aber dort immerhin seien sie äußerst lebendig.

Es brandete langer Applaus auf und von diesem Tage an galt Bert im Kreise der Seinen als Architekturphilosoph. Die Kollegen ließen ihn fortan in Ruhe seine Pläne schmieden. Nur sein Sohn Konrad fremdelte ein bisschen, als er in die Pubertät kam. Wenn sich Freunde im Haus ankündigten und sich nach dem Beruf des Vaters erkundigten, war das Konrad peinlich.

„Was hat er denn schon alles gebaut?“, fragten die Halbwüchsigen. Konrad antwortete dann meistens mit einer Liedzeile des Poeten André Heller. „Das wahre Abenteuer ist in meinem Kopf und ist es nicht in meinem Kopf, dann ist es nirgendwo.“

Leider wurde Bert nicht sehr alt. Als Konrad sein Abitur machte, kamen für Bert nach schwerer Krankheit die letzten Stunden. Er hatte bis dahin drei Dutzend Großprojekte bis ins letzte Detail durchgeplant, ohne das Regal in der Arbeitsstube unterm Dach auch nur mit einem einzigen Aktenordner seiner geistigen Leistungen zu beschweren. Hannah und Konrad standen bei ihm im Krankenzimmer als es zu Ende ging. Sie hielten seine Hand, als Bert plötzlich leise anfing zu reden wie im Schwall. Ganze Zahlenketten betete er herunter, Bauvolumen und Tragwerksberechnungen. Mutter und Sohn schauten sich verdutzt an. Bert hatte auf kurzem Planungsweg ein Mausoleum entworfen, in dem er sich im Geiste zur Ruhe bettete, ehe er zufrieden lächelnd einschlief.

KURZ NOTIERT

Die Suche nach einem tragfähigen Ergebnis



Nach drei Tagungen beim Filder-Dialog haben die beteiligten Bürger ihre Empfehlungen im Juli abgegeben.

Auf dieser Basis haben die Projektpartner Stadt, Land, Region und Bahn einen Beschluss gefasst, der sowohl den Interessen der Menschen auf den Fildern als auch denen der Bürger im ganzen Land gerecht werden soll. Zum einen werden für die Anrainer in den Filderkommunen Verbesserungen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus überprüft. Dies betrifft beispielsweise den Lärmschutz. Gleichzeitig wird eine Vorgabe aus dem Verkehrskonzept, den geschlossenen Verträgen und der Volksabstimmung, die direkte Anbindung des Flughafens aus allen Richtungen,

realisiert und möglicherweise in Form der Antragstrasse Plus verbessert. Bei dieser würde der neue Flughafenbahnhof in geringerer Tiefe als ursprünglich geplant direkt unter der Flughafenstraße liegen. Dadurch könnten auch die Fern- und Regionalzüge der Gäubahn über den neuen Flughafenbahnhof geführt werden und müssten nicht die bestehende S-Bahn-Station mitbenutzen, die bei der bisherigen Antragstrasse hierfür umgebaut werden müsste. Projektsprecher Wolfgang Dietrich über das Ergebnis: „Die Projektpartner haben bewiesen, dass sie beides, die Belange der Menschen auf den Fildern und die Interessen der Menschen im Land, wie der Gäubahn-Anrainer, ernst nehmen. Sie haben gezeigt, was es heißt, zum Teil widerstreitende Interessen in ein tragfähiges Ergebnis und konkrete Maßnahmen umzusetzen.“ Bis zum Herbst sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung der sogenannten Antragstrasse Plus vorliegen. Darin wird zum einen geprüft, ob das Konzept technisch umsetzbar ist. Darüber hinaus erfolgt auch eine umfassende juristische Überprüfung, um sicherzustellen, dass durch die geänderte Planung nicht in bereits planfestgestellte Abschnitte oder Verfahren eingegriffen wird. Auch die Kosten der Antragstrasse Plus werden in diesem Zuge konkret beziffert. Auf dieser Basis werden sich die Projektpartner wieder mit dem Thema befassen.

► www.be-zug.de/filderdialog

Der Abriss geht voran

Seit Anfang des Jahres sind die vorbereitenden Bauarbeiten für den Start der zentralen Tiefbaumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs im Gange. Nach den Abrucharbeiten des Südflügels laufen noch die Abrissarbeiten in der Jägerstraße, von wo aus die Tunnel in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt geführt werden. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis Herbst 2012 abgeschlossen sein. Im Mittleren Schlossgarten werden unterdessen sogenannte Pfahlprobelastungen für die Baugrube durchgeführt. Das sind Tests an Pfählen, mit denen die Baugruben gesichert werden. Am ehemaligen Nordausgang entsteht das Technikgebäude, das zweigeschossige Versorgungsgebäude für den künftigen Hauptbahnhof: Die Arbeiten laufen auf Hochtouren, die gewaltige Baugrube vor dem Bahnhof ist für Passanten bereits ein Blickfang.

► www.be-zug.de/baumassnahmen

Der Fürst am seidenen Faden

Für den Bau des neuen Hauptbahnhofs musste im Stuttgarter Schlossgarten ein Denkmal versetzt werden.

Die sogenannte Eberhardsgruppe wurde aus dem Mittleren Schlossgarten zu ihrem neuen Standort am Fuße des Oberen Schlossgartens gebracht. Dazu wurde die rund 25 Tonnen schwere Steinplastik von einem Autokran auf einen Tieflader gehoben und an ihren neuen Standort zwischen dem Königin-Katharina-Stift und dem Hotel Am Schlossgarten transportiert. Die Eberhardsgruppe, anno 1881 vom Bildhauer Paul Müller erschaffen, zeigt Fürst Eberhard I. liegend auf dem Schoß eines Untertanen. Es stellt die Ballade „Der reichste Fürst“ von Justinus Kerner zu Ehren des beliebten Württemberger Herrschers dar, der besser als Graf Eberhard im Bart bekannt ist. Das Lied war lange so etwas wie eine württembergische Nationalhymne.

► www.be-zug.de/eberhard



Ein Auftrag über 110 Millionen Euro

Die Deutsche Bahn AG hat weitere Ingenieurbauwerke von Stuttgart 21 an eine Bietergemeinschaft unter Federführung der PORR-Gruppe vergeben, ein österreichisches Unternehmen mit Niederlassung in München. Die Firma hatte bereits 2011 den Zuschlag für die beiden Baulose des 9,5 Kilometer langen Fildertunnels zwischen Hauptbahnhof und Flughafen/Messe (Planfeststellungsabschnitt/PFA 1.2) sowie der rund sechs Kilometer langen Tunnelzuführung zwischen Hauptbahnhof und Ober- und Untertürkheim (PFA 1.6a) erhalten. Bei dem jetzt vergebenen Auftrag im Volumen von 110 Millionen Euro geht es um die Anbindung der Infrastruktur von Stuttgart 21 an die bestehenden Bahnstrecken in Ober- und Untertürkheim. Die Arbeiten werden bei laufendem Bahnbetrieb ausgeführt. In Obertürkheim werden sieben Ingenieurbauwerke, unter anderem ein Tunnel in offener Bauweise, Tröge und eine Eisenbahnüberführung, neu gebaut. In Untertürkheim entstehen drei neue Bauwerke: ein Tunnel in offener Bauweise, ein Trog für die Rampe zur Tunnelzufahrt sowie eine Rettungszufahrt als Rahmenbauwerk unter sechs Gleisen. Zudem werden an beiden Orten etwa sieben Kilometer Gleise um- oder neu gebaut. An den europäischen Ausschreibungen für diese Bauwerke hatten sich insgesamt vier Bietergemeinschaften beteiligt.

► www.be-zug.de/vergabe

INTERVIEW

„Die Badegäste merken nichts“

Wenn es in Stuttgart ums Wasser geht, sind nicht nur die Badegäste im Mineralfreibad Berg sensibel. Warum muss für Stuttgart 21 doppelt so viel Wasser wie geplant abgepumpt werden? Sind Quellen bedroht? Projektleiter Stefan Penn steht Rede und Antwort.

Die Planungen für Stuttgart 21 dauern bereits mehrere Jahre. Jetzt wird plötzlich von einer Überarbeitung der Pläne und einer Erhöhung der Wassermengen gesprochen. Riecht das nicht ein bisschen nach Schummelei?

Stefan Penn: Die Bahn ist selbst am stärksten von dieser Entwicklung betroffen. Die mit der Planfeststellung vorgegebenen Wassermengen wurden auf Basis der damals vorliegenden Daten mit zwei unabhängigen Grundwassermodellen, eines der Deutschen Bahn und eines im Auftrag der Fachbehörden, berechnet. Für den Bereich der Talquerung mit Hauptbahnhof ist damals eine Gesamtmenge von rund 3 Millionen Kubikmeter Wasser ermittelt worden. Uns wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss die Aufgabe übertragen, vor Baubeginn ein erweitertes Grundwassermodell mit den Erkenntnissen aus zusätzlichen Erkundungsbohrungen und Pumpversuchen zu erstellen. Im Ergebnis zeigte unser neues Modell, dass über die gesamte Bauzeit für den neuen Tiefbahnhof bis zu 6,8 Millionen Kubikmeter Grundwasser in der Talquerung gehoben werden müssen. Diese Einschätzung wurde durch ein zweites unabhängiges Modell des Landes Baden-Württemberg bestätigt.

Wie kann es sein, dass sich die Grundwasserentnahme laut den aktuellen Prognosen verdoppelt hat?

Stefan Penn: Das haben wir uns auch gefragt. Als Gründe wurden von den Experten ein genaueres Bild der Bodenschichten und die erhöhte Durchlässigkeit einzelner Schichten genannt.

Heißt das, es könnte letztlich bei den Arbeiten auch weniger Wasser kommen oder noch mehr?

Stefan Penn: Wie jedes andere Modell auch, können die Grundwassermodelle die tatsächlichen Verhältnisse nur angenähert abbilden. Dazu kommt, dass der Grundwasserspiegel durch die jeweiligen Niederschlagsverhältnisse natürlichen Schwankungen unterliegt und damit direkten Einfluss auf den Wasserandrang in den Baugruben hat. Bei hohem Grundwasserstand fällt mehr Wasser in den Baugruben an als bei niedrigem Wasserstand. Aus diesem Grund wird für die Modelle ein mittlerer Wasserstand zu Grunde gelegt.

Wofür braucht man überhaupt Grundwassermanagement?

Stefan Penn: Früher wurde bei solchen Arbeiten das Grundwasser aus den Baugruben gepumpt und in die Kanalisation eingeleitet. Heute werden die Eingriffe in das Grundwasser minimiert. Wir reinigen das geförderte Wasser mit Hilfe des Grundwassermanagements und geben es in der Umgebung der Baugrube wieder in den Boden. Von den 6,8 Millionen Kubikmetern, die für die Baustelle abgepumpt werden, versickern wieder rund 6 Millionen. Wir entnehmen also de facto letztlich nur 0,8 Millionen Kubikmeter Wasser.

Sind die wertvollen Mineralwasservorkommen durch die erhöhte Grundwasserentnahme gefährdet?

Stefan Penn: Nein. Keine der Baumaßnahmen für Stuttgart 21 greift in die mineralwasserführende Schicht des Oberen Muschelkalks ein, die 40 Meter unter der Geländeoberfläche liegt. Nicht nur die Experten im Projekt, sondern auch das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart sowie der Landesumweltminister schließen eine Gefährdung der Mineralquellen aus.

Gibt es Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung?

Stefan Penn: Keine Sorge, nein. Das Trinkwassernetz der Stadt Stuttgart wird durch die Landes- und Bodenseewasserversorgung gespeist.

Müssen die Badegäste in den Mineralbädern während der Bauzeit Einschränkungen befürchten?

Stefan Penn: Nein. Die Badegäste werden keine Auswirkungen spüren. Die Auswirkungen auf die Heil- und Mineralquellen werden so minimiert, dass lediglich ein geringfügiger Schüttungsrückgang von maximal zwei Prozent eintreten kann. Diese Mengen liegen weit unter der natürlichen Schwankung der Quellen.

Wie steht es um Bäume in der Umgebung der Baugrube?

Stefan Penn: Dazu muss man wissen, dass die meisten Bäume ihr Wasser nicht aus dem Grundwasser sondern überwiegend aus dem versickernden Niederschlagswasser beziehen. Im Nahbereich der Baugrube werden dazu noch die Bodenfeuchtigkeit sowie die Bäume selbst überwacht. Sollte es nötig sein, wird bewässert.

Wo genau verlaufen die Leitungen im Stadtgebiet?

Stefan Penn: Das geplante Rohrleitungssystem erstreckt sich im Wesentlichen entlang der Baugruben und der Tunnelanstiche. Dazu kommen noch die Überschusswasserleitungen zum Neckar entlang der Bahntrasse. Die im Kernviertel verlaufenden Rohre werden in einer Höhe von 4,50 Metern und mit einigem Abstand zu den dortigen Häusern verlegt.

Wie stellen Sie sicher, dass es durch die Wasserentnahme keine extremen Bewegungen im Untergrund gibt und Häuser möglicherweise Risse bekommen?

Stefan Penn: Wie schon gesagt: Das in den Baugruben gehobene Grundwasser versickert zu 90 Prozent wieder in der näheren Umgebung. Dadurch wird eine weiträumige Absenkung des Grundwassers vermieden. Im Übrigen sei erwähnt, dass Stuttgart 21 nicht die erste Großbaustelle im Zentrum Stuttgarts ist. Der Baugrund in der Innenstadt hat schon mehrfach Grundwasserabsenkungen in großem Umfang erfahren, ohne dass es zu größeren Problemen gekommen wäre. Denken Sie allein an den Bau der S-Bahn und U-Bahnlinien gerade im Bereich des Hauptbahnhofes.



Könnte sich das Projekt durch das Mehr an Wasser zeitlich nach hinten verschieben?

Stefan Penn: Beabsichtigter Beginn des Grundwasser-Managements ist unverändert Anfang 2013. Somit ändert sich auch der vorgesehene Termin für die Inbetriebnahme im Jahr 2020 nicht.

Wer überwacht das Ganze?

Stefan Penn: Die Bauarbeiten für Stuttgart 21 unterliegen, wie alle anderen Bauvorhaben der Bahn auch, der Vollzugskontrolle des Eisenbahn-Bundesamtes und der Fachbehörden. Hier gibt es keine Ausnahme.

Es gibt die Befürchtung, dass das Grundwasser-Management auch nach der Fertigstellung des Bahnhofs weiterbetrieben werden muss. A never ending water-story?

Stefan Penn: Irrtum. Die Anlagen werden natürlich abgebaut, bevor der neue Bahnknoten in Betrieb geht. Nach Fertigstellung werden die Bauwerke frei von Grundwasser umströmt und es werden sich in kurzer Zeit wieder ungestörte Verhältnisse einstellen. Dieser Vorgang wird durch das beschriebene Versickern beschleunigt. Auch diese Phase wird übrigens von Sachverständigen überwacht und dokumentiert.

Stefan Penn

Seit Juni 2011 ist Stefan Penn, 45, Gesamtprojektleiter des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm.

► www.be-zug.de/wasser



HINTERGRUND

In der Not auf ein Boot

Stuttgarts Wohnungsmarkt ist angespannt. Mit einem Zuwachs von 6.800 Einwohnern war die Landeshauptstadt im vorigen Jahr einsame Spitze. Abhilfe naht: Im Zuge von Stuttgart 21 könnte Wohnraum für mehr als 18.000 Menschen in der City entstehen.

Sätze, die mit „Stuttgart“ beginnen, hören bei Ulrich Wecker gerne mit „Wohnungsmarkt“ auf. Das ist nicht weiter verwunderlich: der Mann spricht für 19.000 Stuttgarter, die mehr als 90.000 Immobilien ihr eigen nennen. In seiner Funktion als Geschäftsführer des Stuttgarter Haus- und Grundbesitzervereins ist Wecker darauf bedacht, an den Entwicklungen von heute die Trends von morgen abzulesen. „Auf absehbare Dauer werden wir unsere Bevölkerungszahl von rund 600.000 Menschen in Stuttgart wohl halten können“, sagt er. Das klingt bei ihm nicht wie eine Prognose, eher wie eine Feststellung.

Wecker gehört nicht zu denen, die in einer Zeitblase leben und darauf warten, dass sie irgendwann platzt. Er macht sich stattdessen lieber kundig, studiert Statistiken, vergleicht Zahlen. Nimmt man die aktuellen zum Maßstab, ist der Wohnungsmarkt in Stuttgart ziemlich angespannt. Trotz des allgemeinen Geburtenrückgangs wächst die Landeshauptstadt und damit der Bedarf an Wohnraum. Unter allen Städten im Land ist Stuttgart mit einem Plus von 6.800 Bewohnern im vergangenen Jahr unerreicht. Der gesamte Landkreis Ludwigsburg verzeichnete im Vergleich dazu 2011 ein Plus von 3.000, die Stadt Karlsruhe von 2.700 Einwohnern. Bevölkerungsschwund haben vor allem die ländlichen Gebiete. Aus dem Kreis Freudenstadt zogen beispielsweise per Saldo 1.199 Menschen weg.

Stuttgarts Magnetwirkung hat ihre Ursachen im beständig großen Jobangebot, in den wirtschaftlichen Nöten anderer Regionen Europas, in der Lebensqualität zwischen Wald und Reben und in der guten Perspektive für die Zukunft im Ballungsraum um Stuttgart. Nach wie vor ist der Mittlere Neckarraum für Einwanderer aus ärmeren Ländern hochattraktiv. 2011 sind 41.500 Einwohner mehr nach Baden-Württemberg gezogen als das Land verlassen haben. 2010 waren es nur 17.300. Besonders stark zugenommen hat die Zuwanderung aus den Krisenregionen Griechenland und Spanien. Bei den Griechen stieg die Zahl von 100 Einwanderern im Jahr 2010 auf 2.500 im Jahr 2011. Ziel sind vor allem größere Städte wie Stuttgart.

Dieser Trend bringt Bewegung auf den lokalen Wohnungsmarkt, an dem sich längst auch gesellschaftlicher und demographischer Wandel spiegelt. Rund 300.000 Haushalte gibt es in Stuttgart, die Hälfte davon Single-Haushalte. Dabei machen Senioren mittlerweile den Löwenanteil aus. Auf dem überhitzten Markt sorgt zudem eine gewisse Verunsicherung bei der Bevölkerung für weiteres Feuer. Notarkanzleien beurkunden einen Kaufvertrag nach dem anderen. Bedingt durch die Eurokrise entdecken viele Anleger wieder die Immobilie für sich, die ihnen sicherer scheint als

jedes Bankpapier. Dies steigert die Nachfrage und treibt die Preise nach oben. In Stuttgart erzielen Immobilien in guter Lage neue Höchstpreise von mehr als 11.000 Euro für den Quadratmeter – und bis zu 18 Euro Miete.

Vor diesem Hintergrund haben die renommierten Immobilienexperten von Ellwanger & Geiger unlängst einer besonderen Idee die Freiheit geschenkt, um die Wohnungsmisere in Stuttgart zumindest ein klein wenig zu entschärfen: Wohnen in Hausbooten auf dem Neckar. „Es gibt in Stuttgart viele Ansätze, neuen Wohnraum zu schaffen. Aber die Kessellage macht das unglaublich schwer“, erklärte die Privatbank. Der Neckar biete zwischen Hafen und Mühlhausen Plätze, an denen auch Hürden wie Zufahrten und technische Zuleitungen gelöst werden könnten. Vorbild seien Hausbootreviere in Berlin und Hamburg.

Kenner der Szene wie Ulrich Wecker können darüber nur schmunzeln. Ein hübscher Mediengag, findet er und fügt hinzu, dass sich durch Hausboote die Lage auf dem Stuttgarter Wohnungsmarkt wohl kaum spürbar entschärfen lasse. Im Übrigen ist der Geschäftsführer des Stuttgarter Haus- und Grundbesitzervereins der Ansicht, dass die Lage bei Licht betrachtet gar nicht so dramatisch sei. „Entgegen aller Unkenrufe haben wir zwar einen angespannten, dennoch ausgeglichenen Wohnungsmarkt, aber keine akute Wohnungsnot.“

Unerwartet rücke allerdings der demografische Wandel auch auf Baden-Württemberg vor. Es sei davon auszugehen, dass der Geburtensaldo nach 2020 noch schneller sinkt und die Bevölkerung des Landes trotz anhaltender Zuwanderung letztlich von 10,7 Millionen Einwohnern auf unter zehn Millionen schrumpfen wird. Vor allem in ländlichen Gebieten werde dies zu einer massiven Veränderung der Nachfrage führen und die Preise von Immobilien kräftig nach unten drücken. Anders sieht es in großen und mittleren Städten aus. „Die Landflucht wird Stuttgart helfen, den demografischen Wandel auszugleichen“, sagt Wecker und verweist auf die Stuttgarter City, wo im Zuge von Stuttgart 21 neuer Wohnraum für 18.000 Menschen entstehen könnte, wenn die riesigen Gleisflächen geräumt sind, welche die Stadt bisher noch zerschneiden. Wie die neuen Quartiere aussehen werden, ist weitgehend offen. Ein zentrales Zukunftsthema für die Rathausverwaltung und für die Stuttgarter Bürger.

Ulrich Wecker ist beim Gedanken an die neuen Immobilien nicht bange. „Das Rosensteinviertel wird in Stuttgart eines der Vorzeigewohngebiete“, sagt er. „Der Markt kann das vertragen und die Stadt Stuttgart wird dadurch gewinnen, weil die Sogwirkung ins Umland erhalten bleibt.“ Jetzt gelte es, die Bauphase zu überste-

hen, bei der vielen Häuslesbesitzern einiges abverlangt werde. Der Haus- und Grundbesitzerverein unterstütze seine Mitglieder dabei in Fragen der Beweissicherung der Entschädigung, wenn Grundstücke von den Bauarbeiten tangiert würden. Die Stuttgarter Immobilien, so tröstet der Fachmann seine Klientel, würden auf längere Sicht von einem Projekt profitieren, welches den Trend zum zentrumsnahen Wohnen mit kurzen Wegen ins Grüne bediene. Die Stadt bleibe so für Zuzügler auf Dauer attraktiv. „Stuttgart 21 bauen wir für unsere Kinder“, sagt Ulrich Wecker. „Das ist sonnenklar.“

Ein Vorschlag lässt aufhorchen: Hausboote sollen die Wohnungsnot in Stuttgart lindern



HINTERGRUND

Platz für Stuttgart

Die Stuttgarter wählen im Oktober einen neuen Oberbürgermeister. Er oder sie wird die Stadt an vielen Stellen prägen. Eine zentrale Stelle liegt mitten in der City, wo 100 Hektar frei werden, wenn der Tiefbahnhof gebaut ist. „Was würden Sie daraus machen?“ Eine Frage, vier Antworten.


Marion Furtwängler, 47

Parteilose Kandidatin

Wenn ich könnte, wie ich wollte, würde ich auf dem frei werdenden Gelände am Stuttgarter Hauptbahnhof ein multikulturelles Mehrgenerationenzentrum als Nullenergiehaus realisieren, eingebunden in ebenfalls als Nullenergiehaus konzipierte Wohnhäuser um eine groß angelegte Gartenanlage, deren Pflege den Anwohnern obliegt. Ein Übergang von Gartenanlage in den Schlossgarten durch einen künstlich angelegten Wasserlauf wäre ein ganz besonderes Herzensanliegen von mir. Darüber hinaus fände ich Wohn- und Bürogebäude mit naher Versorgungsinfrastruktur mit Gastronomie, Kindertagesstätten und Grundschule absolut notwendig. Als besonderen Anreizpunkt würde ich ein Kongresszentrum, konzipiert als Ökologieprojekt in Nachbarschaft mit einem großen Aquarium samt integriertem Bildungszentrum sowie eine Einkaufsgalerie mit Freizeitmöglichkeiten unter der Voraussetzung entsprechend vorhandener Investoren realisieren wollen. Um dem Handwerk weiterhin eine wirtschaftliche Grundlage zu bieten, wäre ein handwerkerbezogenes „Werkstattzentrum“ unter Verwaltung der Kreishandwerkerschaft meine persönliche Chefsache. Auf diese Weise würde ich dem Handwerk wichtige Kooperationen ermöglichen. Das halte ich für wichtig.


Fritz Kuhn, 57

Kandidat der Grünen

Wer fragt, was man denn nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit dem Rosensteinviertel machen wolle, sollte eines wissen: Wir reden über Flächen, die in 12 Jahren, vielleicht auch erst in 15 Jahren zur Verfügung stünden. Alles unter der Voraussetzung, dass Bau und Finanzierung von Stuttgart 21 wirklich gelingen. Manche tun ja so, als ginge die Bebauung morgen los. Ich bin da zurückhaltender. Denn niemand kann wirklich sagen, was wir in Stuttgart in 12 oder mehr Jahren wirklich brauchen und was bis dahin der Standard im Bauen sein wird. Die Grundstücke wurden im Jahr 2001 von der Stadt gekauft. Dieses Engagement hat die Stadt rund 800 Millionen Euro gekostet für rund 100 Hektar. Will die Stadt diese Grundstückskosten wieder hereinholen, liegen die Preise bei 1.800 Euro pro Quadratmeter. Für familienfreundliches Wohnen oder auch sozial gefördertes Wohnen sind solche Beträge nicht im Ansatz zu erzielen. Sie sind einfach zu teuer. Wer die Wahrheit nicht scheut, muss also zugeben, dass vernünftige Bebauungen des Rosensteinviertels bedeuten, auf rund 600 Millionen Euro ursprünglich geplanter Grundstückserlöse zu verzichten. Das ist der Rahmen, innerhalb dessen man jetzt planen oder spekulieren kann. Auf der Wunschliste des Jahres 2012 stünden sicherlich familienfreundliches Wohnen, Kindergarten und Schule sowie Geschäfte für den täglichen Bedarf. Arbeitsplätze kleinerer und mittlerer Betriebe könnten dies ergänzen. Einkaufszentren haben wir nach Fertigstellung des Gerbers und des ECE am Mailänderplatz mehr als genug.

Sebastian Turner, 46

Parteilos, Kandidat der CDU, unterstützt von FDP und Freien Wählern

Für die frei werdenden Flächen hinter dem Bahnhof gibt es einen einfachen Maßstab: Die Gestaltung sollte uns so gut gelingen, dass Befürworter und Gegner des neuen Bahnhofes sagen: „Unser Streit war nicht umsonst, wir alle haben gewonnen - es sind neue Quartiere und Parks entstanden, die bei Lebensqualität, sozialer Mischung, Technologie, Design, Ökologie und Nachhaltigkeit neue Standards setzen.“ Die neuen Stadtteile müssen die Stuttgarter wieder vereinen. Diese Perspektive ist für mich die große Chance für Stuttgart, eine Chance, die sich kaum einer anderen Stadt auf der Welt in vergleichbarer Form bietet. Nun ist es leider nicht selbstverständlich, dass große Stadtentwicklungsprojekte gelingen. Deswegen wird es eine der wichtigsten Aufgaben sein, sicherzustellen, dass die Planung der neuen Quartiere nicht nur von guten Absichten, sondern auch von guten Ergebnissen geprägt wird. Wir brauchen dazu eine ernst gemeinte Bürgerbeteiligung, die aus den Erfahrungen der Vergangenheit lernt. Wir müssen zudem die große Fläche als Ganzes sehen, dürfen aber nicht in Gigantomanie oder Monotonie verfallen. Klugerweise hat der Gemeinderat sich die Flächen und damit die Entscheidungshoheit gesichert. Wir sollten die Zeit nützen, um darüber zu sprechen, wie wir diese große Chance für unsere Stadt gemeinsam ergreifen. Zugleich will ich als OB darauf achten, dass der Bau des Bahnhofes nicht mit bürokratischen Tricks verschleppt wird. Je schneller der Bahnhof fertig ist, desto geringer die Kosten und die Baubelastungen - und umso früher kommt die neue Stadt.



Bettina Wilhelm, 48

Parteilos, Kandidatin der SPD

Eine „ideale Stadt“, der Mensch im Mittelpunkt, wo sich ökologische Interessen mit ökonomischen verbinden – das wäre kurz gesprochen, meine Vorstellung von diesem neuen Stuttgarter Viertel. Ich denke an ein lebendiges, nachhaltiges Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Infrastruktur. Dazu gehören Kitas, Schulen, Sozial- und Kultureinrichtungen, Spiel- und Freizeitflächen genauso wie Nahversorgung, Märkte und Gastronomie. Mehrheitlich soll Wohnen für jung, alt, Familie, Singles oder WGs entstehen. Für jeden Geldbeutel etwas, auch sozial gefördert. Idealerweise passt sich die Wohnung flexibel an die Bedarfe an. Der erweiterte Park, die fußläufig erreichbare City, der nahe Neckar, gute Fuß- und Radwege, viel Grün sowie eine optimale ÖPNV-Anbindung machen das Quartier lebenswert. Parken sollte nur kurzzeitig oberirdisch stattfinden, ansonsten werden Quartierstiefgaragen gebaut. Ziel ist, ein CO²-neutrales Quartier mit Energieversorgung aus erneuerbaren Energien. Die Bürgerschaft soll bereits zur Aufstellung der Planungskriterien für den städtebaulichen Wettbewerb einbezogen werden. Die Stadt besitzt die Grundstücke und die Planungshoheit. Dies eröffnet Stuttgart eine Jahrhundertchance. Egal ob Baugemeinschaften, Genossenschaften oder Investoren bauen, wichtig ist eine Parzellierung. Die Grundstücke werden erst verkauft, wenn ein detaillierter Plan vorliegt. In Teilen ist Erbpacht denkbar. Um die Planungsziele zu sichern, möchte ich eine Wächterfunktion institutionalisieren.



Anmerkung:

Die Wahl zum Oberbürgermeister von Stuttgart findet am 7. Oktober 2012 statt. Gesucht wird ein Nachfolger für den CDU-Politiker Wolfgang Schuster, der das OB-Amt am 6. Januar 2013 nach 16 Jahren abgibt. Ein zweiter Wahlgang könnte am 21. Oktober 2012 stattfinden. Dieser wird notwendig, wenn kein Bewerber mehr als die Hälfte der gültigen Stimmen erhält. Wir haben alle bis Redaktionsschluss gemeldeten Bewerber gebeten, uns eine Frage zu beantworten: „Was würden Sie aus 100 Hektar mitten in Stuttgart machen?“ Diese vier Kandidaten haben ihr Statement abgegeben.



PORTRÄT

Ein Hotel steht drüber

Das „Hotel S 21“ trägt einen großen Namen. Vom Pragfriedhof blickt es herab auf den Bahnhof, war Zeuge der Proteste, erlebt die Geburt eines neuen Stadtquartiers und bleibt dabei überraschend unbehelligt.

Die größte Baustelle Europas schickt grummelnd ihre Vorboten. Drunten in der Senke, im neuen Europaviertel hinter der Stadtbibliothek, bereiten riesige Bagger den Boden fürs neue Stadtquartier namens Milaneo. Lastwagen karren Erde weg. Einige Fahrer steuern ihre Brummis über die Friedhofstraße, weil sie dort zwei Ampeln sparen. Mitten in diesem Dröhnen am ehrwürdigen Stuttgarter Pragfriedhof steht ein Hotel, dessen Name Programm ist: „Hotel Stuttgart 21“.

In der Herberge der Kette „Best Western“ nächtigen vor allem Geschäftsreisende. Dem Business-Hotel ist es egal, dass es tagsüber manchmal umtost wird wie eine Insel in rauer See. Die internationalen Gäste kommen mit ihren schwarzen Trolleys meistens erst bei Einbruch der Dunkelheit – wenn die Bagger und Bohrer ihren Dienst für den Tag hinter sich gebracht haben und der Pragfriedhof zur Ruhe gekommen ist.

Für Karsten Arnold, den Hotel-Geschäftsführer, ist Stuttgart 21 „eine tolle Sache“. Der Name des Hauses sei keine Bürde, er sei eine Ehre, sagt er. Einzig die Angestellten hinter der Bar hätten ein wenig zu leiden. Schließlich ist das Bahnprojekt seit Jahren Thema Nummer eins beim Feierabendbier. Und nach dem vierten Drink kommt es schon mal vor, dass sich ein Gast zum Hobby-Experten aufschwingt und dem gähnenden Publikum einen ausufernden Fachvortrag über Tiefbahnhöfe und ICE-Strecken, Baukosten und Tunnelröhren hält. Drei Gäste, sechs Meinungen. Für Gesprächsstoff ist mithin gesorgt.

Für den jungen Hotelier ist das ein geringer Preis, angesichts der einst so wilden Proteste wenige hundert Meter talwärts. Als Karsten Arnold das Hotel im Jahr 2007 übernahm, war er gerade fertig mit dem Maschinenbaustudium und feierte seinen 29. Geburtstag. Für den jungen Geschäftsführer stand S 21 damals für Innovation und Zukunft. „Daran hat sich“, sagt er, „bis heute nichts geändert.“

Den Namen des Hotels hat er von seinem Vorgänger geerbt, der sich mit Luxus-Unterkünften übernommen haben soll und Insolvenz anmeldete. Als der klobige Bau aus den 70er-Jahren – dessen innere Werte die Äußeren weit übertreffen – zum Verkauf stand, schlug Arnold kurz entschlossen zu. Ob beim Hotelkauf oder Bahnhofsbaue: „Große Vorhaben brauchen eben Mut“, sagt er und grinst.

Eine betriebswirtschaftliche Ausbildung hat Arnold nicht. Doch schon seine Eltern waren Hoteliers in Stuttgart; ihnen gehört noch heute ein Hotel am





Friedensplatz und eines am Feuersee. Das Gewerbe liegt dem zweitjüngsten Sohn im Blut. Die Leitung des Hotels S 21 teilt er sich mit seinem Bruder Thomas und der Mutter Helga, mit denen er sich in einer Familien-GmbH zusammengeschlossen hat. Die Kette „Best Western“ bleibt im Hintergrund und kümmert sich um das Marketing des 85 Betten zählenden Hotels.

Probleme mit S 21-Gegnern habe das Haus nie gehabt, beteuert der Geschäftsführer. Selbst das Fahrrad mit der Protest-Aufschrift, das ein paar Wochen vor dem Eingang des Hotels stand, war nicht zur Provokation dort abgestellt worden, sondern wurde schlicht vergessen. Sogar der Straßenzug ringsum das Hotel ist frei von den gelben Aufklebern, die den Rest der Stadt sonst wie Herbstlaub pflastern. Man könnte fast meinen, jemand helfe heimlich nach. Vielleicht ist es ja die sakrale Aura des benachbarten Pragfriedhofs, die das Hotel vor Unheil schützt. Be-

kannte Landsmänner wie Eduard Mörike, Ferdinand Graf von Zeppelin und Eugen Bolz haben dort ihre Ruhe gefunden. Jedenfalls sind laut dem Chef die Übernachtungszahlen des Hauses, das mit einem Flügel in der Friedhofstraße und mit dem anderen in der Mönchstraße liegt, mit den Protesten nicht zurückgegangen. Im Zuge einer Kooperation mit der Bahn schlafen sogar Nacht für Nacht um die zehn Zugführer im Hotel S 21. Und da die meisten von ihnen regelmäßig zu Gast sind, scheint es ihnen ganz gut zu gefallen in der Herberge mit dem klingenden Namen.

Selbst das Problem der abkürzenden Schwerlasten, die am Hotel vorbeidröhnen, scheint sich für Arnold ohne Zutun zu lösen. Jüngst hat die Stadt Stuttgart überraschend auf Beschwerden der Anwohner reagiert und angekündigt, Verbotsschilder aufzustellen, um den Verkehr in diesem Viertel wieder auf einen ordentlichen Kurs zu bringen.

Trotz des Friedens am Pragfriedhof kann Karsten Arnold die Gegner des Projekts nicht recht verstehen. Er sitzt mit einem Glas Wasser auf dem weichen Ledersofa in der Lobby seines Hotels und wundert sich über die harten Kritiker, in deren Reihen es trotz Volksabstimmung noch immer rumort. Die Ärmel seines weißen Hemdes hat er zweimal locker umgeschlagen, als warte er nur auf einen Anruf aus der Baugrube, um selbst mitanzupacken. „Dagegen sein ist einfach“, sagt der Hotelier, „wenn man sich zurücklehnt.“ Im Herbst, wenn es die Temperaturen zulassen, will er am Hang hinter dem Hotel ein paar Bäume pflanzen. Für S 21 und fürs neue Stuttgart.

„Der Name S 21 ist keine Bürde, er ist eine Ehre.“

**Karsten Arnold,
Geschäftsführer**



PERSÖNLICH



Schnell unterwegs
zwischen Paris
und Stuttgart:

Ralf Heinrich, 46

Was macht eigentlich ... Herr Heinrich?

Sie sitzen hier im Stuttgarter Hauptbahnhof als DB-Mitarbeiter im französischen TGV? Was genau ist Ihr Job?

Ich bin Gruppenleiter für Triebfahrzeugführer, um im Bahnjargon zu sprechen. In dieser Funktion bin ich Vorgesetzter von mehr als 50 Lokführern des Fernverkehrs am Standort Stuttgart. Ich selbst fahre als Lokführer regelmäßig auch auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke LN 6 nach Paris. Täglich gibt es vier dieser schnellen Verbindungen von Stuttgart in die französische Metropole.

Mit 320 Sachen in 3 Stunden und 39 Minuten vom Neckar an die Seine – ein Kindheitstraum?

Tatsächlich wollte ich schon als Kind Lokführer werden. Das war allerdings eine Karriere in vielen kleinen Schritten. Die Lizenz als Lokführer habe ich seit nunmehr 27 Jahren. Als ich sie bekommen habe, hätte es wohl keiner für möglich gehalten, dass wir einmal so schnell unterwegs sein würden und dass deutsche Züge in den Pariser Gare de l'Est einfahren würden mit deutschem Personal. Ich kann das manchmal selbst kaum glauben.

Ist es vermessen zu behaupten, dass Sie die deutsch-französische Völkerverbindung auf besondere Weise leben?

Zunächst einmal ist das bahntechnisch gar nicht so ohne: Wir fahren nach deutschen und französischen Regeln auf der Strecke. Deshalb muss ich auch zwei Lokführerscheine

haben. In Frankreich fahren wir über eine Stunde lang mit mehr als 300 Stundenkilometern. Mir persönlich macht diese Aufgabe große Freude. Der TGV befördert Menschen von Deutschland nach Frankreich und von Frankreich nach Deutschland. Das ist ein gemeinschaftlicher Zug mit einem gemischten Publikum. Gelebter Austausch.

Der gute alte Vico Torriani hat vor langer Zeit gesungen: „Kalkutta liegt am Ganges, Paris liegt an der Seine. Doch dass ich so verliebt bin, das liegt an Madeleine“. Hand aufs Herz: Mögen Sie lieber Paris oder Stuttgart?

Ein guter Freund von mir hat immer gesungen: „Wo ich meinen Hut hinhäng', da ist mein Zuhause.“ Sicher ist es so, dass Heimat dort ist, wo die Menschen sind, die man mag, wo die Familie lebt. Wir haben aber auch ganz enge Kontakte zu den französischen Kollegen, machen dort Fortbildungen, lernen einander kennen. Insofern ist es für mich auch ein Stück Heimat, wenn ich in Paris bin.

In Stuttgart stehen demnächst große Arbeiten am Bahnhof an. Ist Ihnen als Eisenbahner davor bange?

Nein, überhaupt nicht. So ein Großprojekt erfordert von allen Geduld und Aufmerksamkeit. Das gilt auch für uns als Lokführer. Bahnsteige werden verlängert, Signale veretzt. Damit müssen wir umgehen. Im Übrigen freue ich mich auf den neuen Bahnhof in Stuttgart.

2,8 Millionen Besucher

haben die Ausstellung zum Projekt im Bahnhofsturm seit 1998 besucht.

5.000 Arbeitsplätze

entstehen neu während der Bauzeit des Bahnknotens.

27 Lichtaugen

sorgen für Tageslicht in der unterirdischen Station.

303.000 Reisende

sollen den neuen Hauptbahnhof täglich frequentieren.
Das wäre gegenüber jetzt eine Steigerung von 26 Prozent.