

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



PORTRÄT

Der Bohrgigant für Stuttgart 21

SEITE 4

REPORTAGE Einmal Paris und zurück SEITE 20

ESSAY Gute Seiten, schlechte Seiten SEITE 26

INTERVIEW EU-Koordinator Balázs SEITE 24



INHALT

PORTRÄT

Tunnel I: Durch dick und dünn **4**

HINTERGRUND

Tunnel II: Die Bilder gleichen sich **10**

HINTERGRUND

Tunnel III: Eine Stadt, viele Röhren **12**

IM BILDE

14

INTERVIEW

Projektleiter Matthias Breidenstein **18**

REPORTAGE

Einmal Paris und zurück **20**

INTERVIEW

EU-Koordinator Péter Balázs **24**

ESSAY

Gute Seiten, schlechte Seiten **26**

PORTRÄT

Aktiv im Untergrund:
Professor Walter Wittke **28**

KURZ NOTIERT

30

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, 3, 5, 6, 7, 8, 12 – 15, 29 – 31),
Erich Westendarp/pixelio (2), Thomas Ernsting (5), Herrenknecht AG (9),
Stadtarchiv Stuttgart (11), Arnim Kilgus (14, 16), Christinchen/pixelio (20),
123RF (24), PIKO Spielwaren GmbH (24), Jürgen Gisselbrecht (25)
Gerd Altmann/pixelio (26)

Auflage: 170.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im März 2013.

VORWORT

Ein Hauch von Frankreich weht durch die Stuttgarter City. Einen Steinwurf vom Bahnhof entfernt sind gerade die ersten Häuser der „Pariser Höfe“ bezogen worden. Dutzende von Umzugswagen fahren vor, junge Familien schleppen ihre Möbel ins neue Domizil. Das urbane Leben neben der neuen Bibliothek spiegelt nicht nur den Trend vom Land in die Stadt, es spiegelt auch den Trend zum Neuen, das dem Alten nicht sehr gleicht. Die 242 Wohnungen waren schnell vermietet, obwohl in deren Nachbarschaft auf dem A1-Gelände noch über viele Jahre gebaut werden wird. Ein ermutigendes Zeichen gegen die Wohnungsnot und ein schönes Beispiel dafür, dass Stuttgart 21 die Stadt zum Guten verändert.

Die Menschen zieht es in die City. Der neue Bahnknoten in Stuttgart und die ICE-Strecke nach Ulm bedienen den Bedarf nach zentrumsnahe Wohnraum in Parknähe ebenso wie den Trend zur veränderten Mobilität einer aufkommenden Generation, die nicht allein auf das Auto, sondern auf einen individuellen Mix aller Angebote setzt. Dabei spielen umsteigefreie und schnelle Zugverbindungen von A nach B eine zentrale Rolle. In Summe profitieren vom neu geplanten Regionalliniennetz im Zuge von Stuttgart 21 rund zwei Drittel der Bahnreisenden, die täglich in Regionalzügen durch Baden-Württemberg fahren. Pro Jahr sind dies mehr als 73 Millionen Reisende.

Zeit ist Geld, sagt der Volksmund. Das würden wohl viele Menschen unterschreiben und auch Martin Herrenknecht, weltweit führender Tunnelbohrer, sieht das ähnlich. Seine Maschine wird den Fildertunnel graben. „Wir brauchen effiziente Durchgangsbahnhöfe, die in europäische Hochgeschwindigkeitsstrecken eingebettet sind“, sagt der global denkende Firmenchef, der in diesem Magazin erklärt, wie in China an vielen Orten moderne Schnellbahnen entstehen, um einen Vorteil im internationalen Wettbewerb zu haben. Exklusiv präsentiert Herrenknecht die 2.000 Tonnen schwere Maschine, die in Stuttgart zum Einsatz kommen wird.

Für Schlagzeilen gesorgt hat dort in den vergangenen Wochen das Brandschutzkonzept für den Tiefbahnhof. Ein Thema, das wir, entgegen anderslautender Berichte, ernst nehmen. Die Bahn betreibt in Deutschland 5.400 Bahnhöfe und Haltepunkte, rund 50 davon unter der Erde. Diese Stationen erfüllen Brandschutzaufgaben, die zu den strengsten in Europa zählen. Das wird auch in Stuttgart nicht anders sein. Sven Hantel, zuständig für 671 Bahnhöfe in Baden-Württemberg, bezieht dazu Stellung: „Wir werden bei Stuttgart 21 nicht am Brandschutz sparen.“



„Stuttgart 21 wird die Stadt zum Guten verändern.“

Wolfgang Dietrich,
Projektsprecher

Darauf wird gewiss auch Fritz Kuhn achten, dem wir zu seinem Erfolg bei der OB-Wahl gratulieren. Der Grünen-Politiker hat während des Wahlkampfes gesagt, dass er die geschlossenen Verträge zu Stuttgart 21 umsetzen und das Ergebnis der Volksabstimmung akzeptieren werde, von dem Projekt aber nicht überzeugt sei. Wir wollen versuchen, das zu ändern. Stuttgart 21 ist nach unserer festen Überzeugung im Kern ein grünes Projekt. Mit dem Ausbau der umweltfreundlichen Schiene zahlen wir für den Klimaschutz in der gesamten Region ein und bringen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene. Das ist bitter nötig. Stuttgart ist laut einer aktuellen Studie unangefochten Deutschlands Stauhauptstadt. Nirgendwo sonst in der Republik stehen Autofahrer länger im Stau. Im Schnitt dauert eine Autofahrt durch die Landeshauptstadt aufgrund des Verkehrs 33 Prozent länger als es bei freien Straßen der Fall wäre. Im morgendlichen Berufsverkehr müssen Pendler 61 Prozent mehr Zeit einplanen, abends sind es sogar 70 Prozent. Damit rangiert die Staumetropole Stuttgart noch vor Hamburg und Berlin.

Viele Bürger haben dies erkannt, was sich ein Jahr nach der Volksabstimmung auch in der wachsenden Zustimmung zu Stuttgart 21 spiegelt. Während sich beim Urnengang im November 2011 in Stuttgart 47 Prozent für einen Ausstieg des Landes ausgesprochen haben, waren es vor der OB-Wahl im Oktober 2012 nur noch 37 Prozent. Entsprechend ist die Zahl der Menschen gestiegen, die das Projekt ausdrücklich begrüßen. Vor diesem Hintergrund ist es gut, dass der Kampf ums höchste Amt in der Stadt vorbei ist und damit die Zeit der parteipolitischen Abgrenzung und des Ausnahmezustands.

Viel zu lange schon werden Andersdenkende in der Landeshauptstadt beiderseits in einer Art beschimpft, die Stuttgarts gelebter Kultur der Toleranz, wie sie Manfred Rommel stark mitgeprägt hat, schlicht unwürdig ist. Argumente werden niedergebrüllt, Menschen werden als „Lügner“ und „Verräter“ gescholten, wobei die Adressaten je nach aktueller Themenlage heute hui sind und morgen pfui. Besonders offenkundig wurde dies bei Angela Merkels jüngstem Besuch in Stuttgart.

Höchste Zeit, dass wir zurück finden zu einem kritischen, aber konstruktiven Umgang miteinander und zu einer sachlichen Debatte über das, was in Stuttgart ansteht und bewegt wird. Dazu möge die dritte Ausgabe des Projektmagazins „Bezug“ einen kleinen Beitrag leisten. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Ihr Wolfgang Dietrich

PORTRÄT

Durch dick und dünn

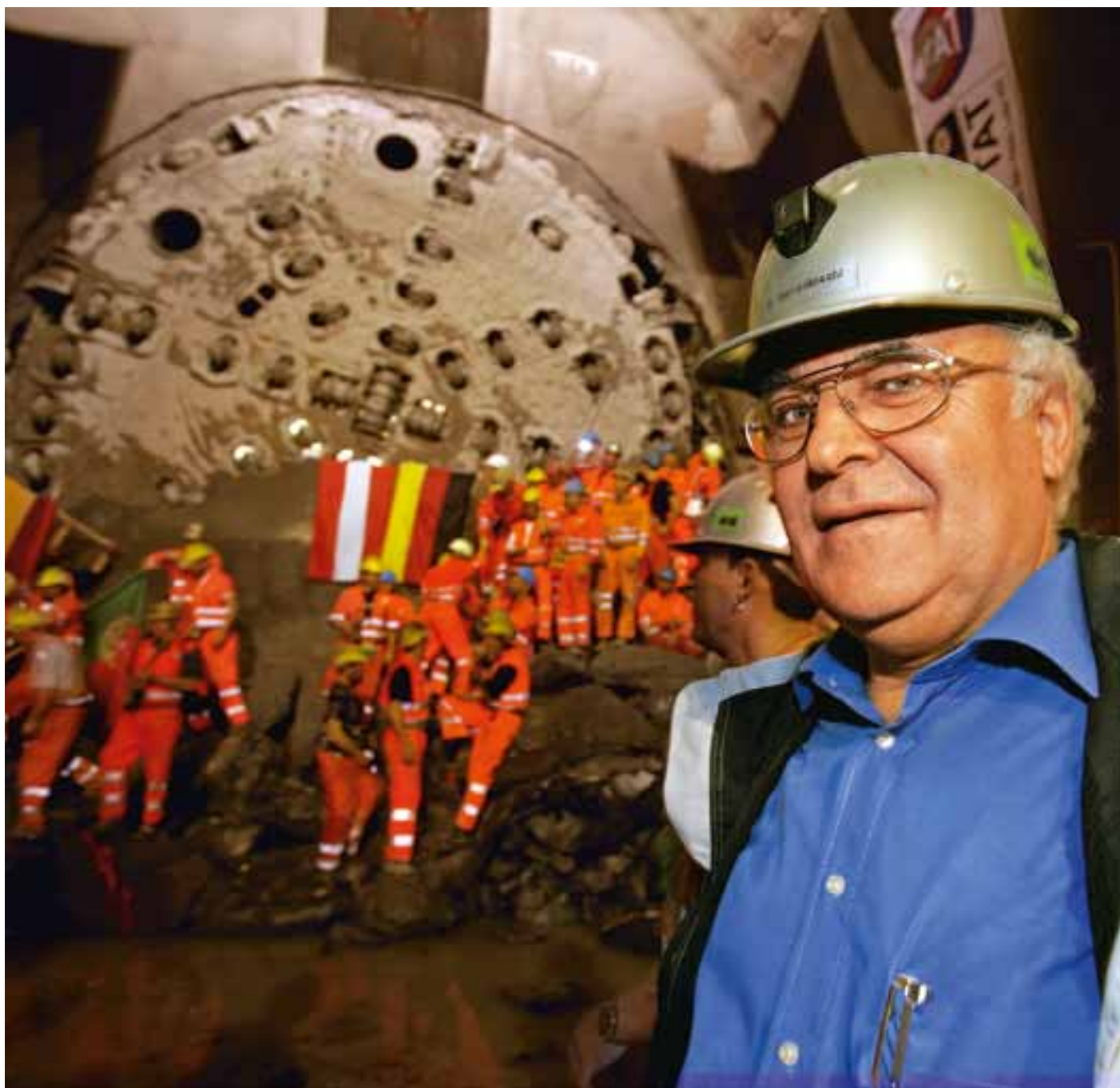
Der Tunnelbauer Martin Herrenknecht ist weltweit gefragt. Jetzt rüstet er sich für das große Graben in der Stuttgarter City. Wer ist dieser Mann und was treibt ihn an? Eine Ergründung in der Ortenau.

Der Patron serviert selbst. Hemdsärmelig steht er vor der Kaffeemaschine im Konferenzraum. „Womit fangen wir an?“, fragt er, während der Espresso in die Tasse rinnt. Keine langen Floskeln, direkt zur Sache. Martin Herrenknecht hat einen Punkt, von dem er kommt und einen Punkt, zu dem er will. Die kürzeste Verbindung dazwischen ist eine Gerade. Vielleicht wäre alles anders gekommen, wenn er damals keinen Umweg genommen hätte und in die kleine Sattlerei seiner Eltern eingestiegen wäre. Martin Herrenknecht, 1942 in Lahr geboren und an der französischen Grenze in bescheidenen Verhältnissen aufgewachsen, hatte anderes im Sinn. Mit Bedacht setzte er in den frühen siebziger Jahren zwei Punkte, die weit auseinander lagen. Herrenknecht siedelte in die Schweiz um. Fast zehn Kilometer fraßen sich dort Bautrupps durch den Seelisberg zwischen den Kantonen Nidwalden und Uri im längsten doppelröhrigen Straßentunnel der Welt. Der junge Ingenieur aus Allmannsweier heuerte als maschinentechnischer Leiter an. Das war seine erste Gerade.

„Wer bohrt, kommt weiter“, sagt der Volksmund. 1975 hatte der Schwarzwälder den Vortrieb in der Schweiz vorerst abgeschlossen und bohrte zu Hause die Familie an, die er um Startkapital fürs eigene Ingenieurbüro bat. Die Mutter lieh ihm 25.000 DM. Eine gute Investition, wie man heute weiß. Seine erste Maschine für den Untergrund hatte einen Durchmesser von 1,20 Meter. Vier Jahre später hatte Martin Herrenknecht mit sechs Mitarbeitern die erste Umsatzmillion erwirtschaftet. Heute baut er über 400 Meter lange Bohrgiganten mit einem Durchmesser von bis zu 15 Metern.

Das kleine Ingenieurbüro ist längst Geschichte. Seit 1998 ist die Firma eine Aktiengesellschaft mit prominenten Fürsprechern. 14 Jahre lang stand der frühere Ministerpräsident Lothar Späth an der Spitze des Aufsichtsrats, jetzt folgte ihm Hans-Jörg Vetter, Chef der Landesbank Baden-Württemberg. Der Umsatz der Herrenknecht AG legte 2011 um neun Prozent auf insgesamt 1,02 Milliarden Euro zu. Weltweit stehen rund 4.000 Mitarbeiter auf der Lohnliste der Firma, davon 240 Lehrlinge, von denen viele über den zweiten Bildungsweg an einer Universität landen.

Martin Herrenknecht nippt an seinem Espresso. Manchmal zwickt er sich in den Arm, um sich zu vergewissern, dass er nicht träumt. „Wenn mir damals vor 35 Jahren jemand gesagt hätte, dass wir so weit kommen, hätte ich ihn für verrückt erklärt.“ Seine Maschinen wühlen sich global durchs Erdreich. 95 Prozent des Umsatzes wird im Ausland gemacht. Abu Dhabi, London, Delhi, Atlanta, Petersburg, Shanghai: Die Liste der Orte, an denen Herrenknechts Technik



Der Chef auf der Baustelle:
Martin Herrenknecht
beim Zwischendurchbruch am
Gotthard-Basistunnel

► www.be-zug.de/herrenknecht



2.000 Tonnen schwer ist die neue Bohrmaschine, die in Stuttgart zum Einsatz kommt

in die Tiefe geht, liest sich wie eine Karte der Weltmetropolen. Eisenbahnrohren, Ölpipelines, Wasserleitungen. Mehr als 580 Tunnelprojekte mit großen Bohrern hat die Herrenknecht AG gestemmt. Dabei sind knapp 2.000 Tunnelkilometer gebohrt worden, was ungefähr der Strecke zwischen Stuttgart und Moskau entspricht.

Bald kommen ein paar Meter in der Heimat dazu. Hinter dem Firmengründer hängt eine Karte mit den Tunnelprojekten in Stuttgart und auf der Alb nach Ulm. Herrenknecht wendet sich der Karte zu und deutet auf die Punkte, die er sich für die nahe Zukunft gesetzt hat. Der Fildertunnel. Zwei Röhren vom Echterdinger Ei bis in den Talkessel, jede von ihnen rund 9,5 Kilometer lang. 2013 soll es los gehen. Fast forward in Stuttgart.

Von dem Projekt ist er überzeugt, nicht nur, weil sein Unternehmen mit von der Partie ist. „Die Zukunft gehört den Durchgangsbahnhöfen und der Hoch-

geschwindigkeitseisenbahn“, sagt Herrenknecht. „Stuttgarts Einzugsgebiet wird durch den neuen Bahnknoten wesentlich größer.“ Leider geht es, was die Genehmigungsverfahren betrifft, langsam voran in der Landeshauptstadt. Dem Firmenchef, der gerne den geraden Weg geht, behagt das nicht. Für gewöhnlich werden seine 2.000 Tonnen schweren Geräte zu Stückpreisen im ein- und zweistelligen Millionenbereich von den jeweiligen Bauherren sehnlichst erwartet. In Stuttgart ist es anders. Die Maschine ist seit Oktober fertig, aber die Baustelle in der Landeshauptstadt lässt auf sich warten. Jetzt muss der Bohrgigant zerlegt und für einige Monate in Kehl eingelagert werden, ehe es grünes Licht in Stuttgart gibt und der Transport beginnen kann. Das nagt an den Rezeptoren des Ehrgeizes.

Geht es um technisch aufwändige Bohrungen in der Heimat, mag der global agierende Tunnelbohrmaschinen-Unternehmer nicht gerne in die Röhre schauen. „Wir wollen als Unternehmen gerade zu Hause zeigen, wie weit wir technologisch sind“, sagt Herrenknecht. An diesem Punkt ist er empfindlich. Das bekam auch schon der Gemeinderat im heimlichen Schwanau-Allmansweier zu spüren, wo eine der Hauptstraßen nach „Dr. Martin Herrenknecht“ benannt ist. Als das Ratsgremium vor Jahren einer auswärtigen Firma den Zuschlag für einen Kanalbau auf technisch weniger anspruchsvolle Art gab, sah sich der Ehrenbürger genötigt, das Firmenplakat an seiner Fassade mit der Aufschrift „Tunnelvortriebsmaschinen aus Schwanau – weltweit im Einsatz“, durch rote Buchstaben weithin sichtbar um einen kleinen, aber feinen Zusatz zu ergänzen: „außer in Schwanau.“

In solchen Fällen kann der von Haus aus gutmütige Badener zum Furor werden, der mit lutherischer Sprachgewalt jene geißelt, die nicht erkennen wollen, was Fortschritt bedeutet oder zumindest Fortkommen mit Hilfe von Tunnelvortriebstechnik made in Schwanau. Apropos Luther. Der Herrenknecht-Martin vermag, wenn es darauf ankommt, durchaus auch den Mantel zu teilen, wie sich bei der Besetzung der Pfarrstelle im heimischen Allmannsweier offenbarte. Als die evangelische Kirche das Deputat des Seelsorgers vor einigen Jahren halbieren wollte, kanzelte Herrenknecht dieses Ansinnen nicht nur ab, sondern öffnete zugleich den Geldbeutel und zahlte privat die Hälfte des Salärs der Pfarrersleute mit dem Hinweis, dass es „einen halben Hirten“ nicht gebe. Vom nächsten Jahr an übernimmt der Unternehmer sogar das ganze Gehalt. Dabei ist Herrenknecht kein Pietist und auch kein allzu treuer Kirchgänger, das Herz aber hat der Mann auf dem rechten Fleck und also sagt er: „Ich möchte den Menschen auch was zurück geben. Und wenn der Pfarrer nur zwei Jugendliche vor dem Absturz rettet, hat sich das alles doch schon mehr als gelohnt.“

INTERVIEW



Als Sie kürzlich das 35-jährige Bestehen Ihres Unternehmens gefeiert haben, lautete der Slogan: „Denke positiv“. Fällt Ihnen das leicht angesichts der Situation in der baden-württembergischen Landeshauptstadt?

Martin Herrenknecht: Wie meinen Sie das?

Die millionenschwere Herrenknecht-Maschine, die ein Jahr lang gebaut wurde, um den Fildertunnel im Zuge von Stuttgart 21 zu graben, ist fertig. Jetzt muss sie für Monate eingelagert werden, weil bei den Genehmigungsverfahren Sand im Getriebe ist?

Martin Herrenknecht: Ein Chinese hat mir mal gesagt: wenn du ein lebendes Museum anschauen willst, dann fahr nach Deutschland. Das ist zwar etwas überspitzt gesagt, aber manchmal denke ich bei unseren doch sehr langen Planungs- und Genehmigungsphasen, dass der Mann gar nicht so unrecht hat. Es geht bei uns oft viel zu langsam mit dem Fortschritt.

Von dem Sie natürlich als Unternehmer profitieren ...

Martin Herrenknecht: ... das ist richtig. Dessen ungeachtet bin ich als Ingenieur fasziniert und als Bürger des Landes Baden-Württemberg überzeugt vom neuen Bahnknoten in Stuttgart. Die Kopfbahnhöfe waren vor hundert Jahren gut. Heute ist Zeit Geld. Und deshalb bedarf es effizienter Durchgangsbahnhöfe, die in europäische Hochgeschwindigkeitsstrecken eingebunden sind. Die Chinesen machen uns an vielen Orten ihres Landes vor, wie Zukunft geht. Bei denen ist die Planungszeit weitaus kürzer.

In Stuttgart sind allerdings nicht alle so begeistert wie Sie.

Martin Herrenknecht: Bei dem Projekt ist in der Kommunikation anfangs manches schief gelaufen. Jetzt ist es zum Glück wieder in der Spur. Trotzdem habe ich manchmal den Eindruck, als glaubten manche Kritiker in der Landeshauptstadt, dieses Bauwerk sei das komplizierteste auf der Welt.

Ist es das nicht?

Martin Herrenknecht: Unsere Maschinen haben in Summe rund um den Globus 580 Tunnelprojekte mit mehr als 1.900 aufgefahrenen Tunnelkilometern bewältigt. Wir haben uns in Kuala Lumpur durch schwierigsten Untergrund gearbeitet, sind in Shanghai unter dem Jangze durch. Wir haben den Gotthard-Basistunnel, den mit 57 Kilometern längsten Eisenbahntunnel der Welt, erfolgreich gegraben, mit 2.500 Metern Gestein über uns. Auch ohne Probleme. Das sind durchaus weit größere Herausforderungen.

In Stuttgart sind die Herausforderungen anderer Natur?

Martin Herrenknecht: Das kann man so sagen. Ich halte nichts von Angstmacherei. Verzagtheit und Schwarzmalerei sind keine brauchbaren Zukunftsrezepte. Stuttgart wird durch den Fildertunnel keinen Schaden nehmen. Im Gegenteil: Wir wollen als Unternehmen gerade zu Hause zeigen, wie weit wir technologisch sind. Schon deshalb sind wir bei diesem Projekt höchst sensibel und setzen unsererseits alles daran, dass es glatt läuft. Das können Sie mir glauben.

Zur Person:

Martin Herrenknecht, 70 Jahre alt, hat mit einem kleinen Ingenieurbüro angefangen. Heute zählt seine Firma 4.000 Mitarbeiter



Die Kaffeetasse ist fast leer. Für einen Moment schaut Martin Herrenknecht aus dem Fenster. Draußen pfeift der Herbstwind um die Kräne, die seine Bohrmaschinen wuchten und von weitem aussehen wie die Ausleger in großen Seehäfen. Das Wetter ist bescheiden. Den Chef zieht es trotzdem hinaus. Er will zu seinen Leuten und zu den Maschinen.

Der Patriarch öffnet den Konferenzraum und schreitet durch die kleine Aula. Hier gibt es ihn zwei Mal. Einmal in echt und einmal auf großen Fotos. Martin Herrenknecht mit der Kanzlerin Angela Merkel. Martin Herrenknecht mit Bundespräsident Horst Köhler, der ihm das Verdienstkreuz der Bundesrepublik verliehen hat. Martin Herrenknecht mit Wen Jiabao, Premier des Staatsrates der Volksrepublik China. Herrenknecht mit Kanzler Gerhard Schröder.

2010 war der Genosse der Bosse wieder einmal zu Gast auf dem Werkhof in Schwanau. Valentina Ivanovna Matvienko, damalige Gouverneurin aus dem russischen St. Petersburg, besichtigte eine Bohrmaschine, die als größte der Welt gilt. In Begleitung der Russin kam Altbundeskanzler Gerhard Schröder, mittlerweile für Gazprom tätig. Das sei der Beweis dafür, dass es sich um eine gute Sache handle, übersetzte die Mitarbeiterin eines russischen Fernsehsenders die Aussagen der Gouverneurin. Schröder selbst ließ die Presse wissen, was der tiefere Grund seiner Visite sei: „Dass ich hier bin, hat nicht mehr und nicht weniger damit zu tun, dass Martin Herrenknecht ein alter, guter Freund ist.“

Vor der Firmenzentrale prasselt Regen auf Asphalt. Die Ortenau trägt das Sauwetter wie ein Kleid. Herrenknecht geht eiligen Schrittes hinüber in eine seiner Werkhallen. Dort steht sie, die S-738 und der Patron steht wie ein Fels daneben. Ein Jahr Arbeit steckt in der Maschine, die gebaut wurde, um den Fildertunnel zu graben. Schilddurchmesser 10,82 Meter. Antriebsleistung 4.200 kW. Länge 120 Meter. Ein Meisterwerk baden-württembergischer Ingenieurkunst, bestehend aus fast 100.000 Einzelteilen. Für den oberen Fildertunnel fährt die S-738 im geschlossenen Modus mit Schneckenförderung durch Sandstein und Mergel. Im unteren Fildertunnel, wo der als tückisch geltende Gipskeuper lauert, wird die Maschine den vom Schneidrad weggefrästen Boden mit Hilfe eines Förderbands offen zum Tunnelportal befördern.

Herrenknecht kann es kaum erwarten. „Wenn die Maschine rennt, dann rennen alle hinterher“, sagt er. „Gegenüber dem konventionellen Vortrieb ist sie schonender, schneller und billiger.“ Er wärmt sich noch immer an der Technik seiner Ingenieure, die reichlich Flugmeilen sammeln. Eine ihrer Maschinen



wird demnächst den Bosphorus unterqueren, um Asien mit Europa zu verbinden. In Amsterdam wird die neue Metro im Untergrund gebohrt, im chinesischen Hangzhou entsteht eine gewaltige Röhre unterm Qiantang River, in Rio beginnt im Vorfeld der Olympischen Spiele die Arbeit an der neuen U-Bahn.

Die Gerätschaft für Rio ist neben der Stuttgarter Maschine in der gleichen Halle gebaut worden. Sie steht bereit. 20 Journalisten samt Politiker und Bauherren werden demnächst aus Brasilien in die Ortenau fliegen, um den Koloss zu bestaunen. „In Stuttgart ist das Interesse weniger groß“, sagt Herrenknecht, der noch immer Kante zeigt, wie das Gestein, das seine Maschinen wegräumen. 70 Jahre alt ist er und kein bisschen müde. Jeden Tag ist er in der Firma oder für sie unterwegs. Wenn es seine Zeit erlaubt, geht er schwimmen in einem der Baggerseen seiner Heimat, auch im Herbst. Augen zu und durch.

Ans Aufhören denkt der Unternehmer nicht. Als die Firma neulich 35 wurde, gab es ein Fest und einen Slogan: „Denke positiv. Gemeinsam gestalten wir unsere Zukunft.“ Was die eigene Zukunft betrifft, will der Vorstandsvorsitzende noch ein paar Jahre dranhängen. „Was soll ich zu Hause?“, raunt er. „Meine Frau ärgern?“ Sein Sohn Martin-Devid studiert Maschinenbau in München. Er soll die Firma eines Tages übernehmen. Es ist spät geworden. Der Firmenchef macht sich auf den Weg zurück ins Büro, vorbei an einem ausgedienten Bohrkopf, der im Gotthard-Massiv zum Einsatz kam. Seine Maschinen haben den Vortrieb in den beiden 57 Kilometer langen Hauptrohren bereits abgeschlossen. 2016 soll der erste Zug durch den Tunnel von A nach B rollen. „Das ist ein Projekt nach meinem Geschmack“, sagt Martin Herrenknecht. Zwei Punkte, eine Gerade.

Ein Jahr lang
haben Arbeiter an
dem stählernen
Koloss gebaut

HINTERGRUND

Die Bilder gleichen sich

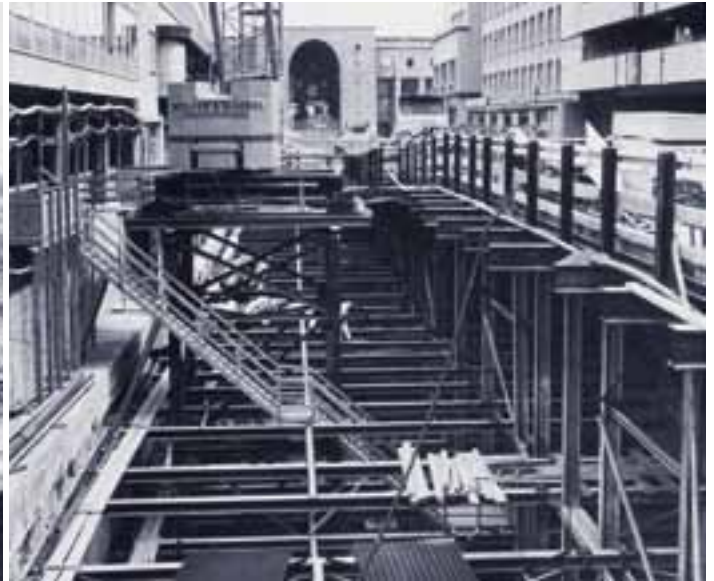
Eisenbahntunnel durch den Talkessel? Gleise unter dem Bonatzbau? Die Rede ist nicht von Stuttgart 21. Es geht um die S-Bahn und die Stadtbahn, deren Bau einst von den Stuttgartern geduldig ertragen wurde.

Es gibt sie noch, die Bilder von damals. Sie atmen den Geist der Geschichte und konservieren die Erinnerung an eine Operation, die alles verändert hat. Entstanden ist dabei das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Region. Die S-Bahn gilt heute vor Bussen und der ebenfalls ausgebauten Stadtbahn als das wichtigste Verkehrsmittel im Ballungsraum am Neckar, wo im vergangenen Jahr 336 Millionen Fahrgäste in Bussen und Bahnen gezählt worden sind. Allein mit der S-Bahn reisen werktags auf dem 195,5 Kilometer langen, 77 Stationen umfassenden Liniennetz mehr als 340.000 Fahrgäste. Würden sie ins Auto steigen, läge Stuttgart permanent unter einer abgasgeschwängerten Dunstglocke und auf den Straßen würde sich kein Rad mehr drehen.

Die Entstehung des mit 8.788 Metern Länge damals größten Eisenbahntunnels im deutschen Bahnnetz ist nach dem Ende der Arbeiten von beteiligten Ingenieuren in der Dokumentation „Der Tunnel“ ausführlich dargestellt worden. Leider ist die kleine Auflage von 10.000 Stück längst vergriffen und nur noch in Bibliotheken zu haben. Die Parallelen zum aktuellen Bahnprojekt Stuttgart–Ulm hingegen sind frappierend, technisch lesen sich die Baubeschreibungen teilweise wie eine Blaupause für Stuttgart 21.

Der planerische Vorlauf war ähnlich lange wie bei Stuttgart 21. Bereits 1949 hatte der damalige Stuttgarter Oberbürgermeister Arnulf Klett eine Initiative von Verkehrsplanern aus den späten 20er-Jahren aufgegriffen. Kaum war nämlich der neue Bonatz-Bahnhof am jetzigen Platz erbaut, erwies sich die Lage am Rand der Innenstadt als Problem. Für Pendler war der Stuttgarter Bahnhof einfach zu weit weg von ihren Arbeitsplätzen in der Stadtmitte oder dem Stuttgarter Westen. Auch die prosperierende Filderebene, die Boomtown Böblingen und Daimlers neues Stammwerk in Sindelfingen waren mehr schlecht als recht an die Landeshauptstadt angebunden.

Eine durchgehende Bahnverbindung durch die Innenstadt sollte die Lösung schaffen, ein Projekt von gewaltiger Dimension, rund zwei Milliarden Mark teuer. Am 28. September 1985 war es so weit: die erste S-Bahn rollte von Plochingen nach Böblingen. Fast 40 Jahre Planungsgeschichte waren geschrieben, Millionen Kubikmeter Erde ausgehoben – und auch hochkomplizierte geologische Untergründe ohne Probleme bergmännisch durchfahren. Die Stuttgarter nahmen die gewaltigen Baustellen mit Langmut hin, kletterten tapfer über Absperrungen, gingen aber nicht auf die Barrikaden. Lediglich fünf Gerichtsklagen gab es gegen das S-Bahn-Projekt zwischen Böblingen und Stuttgart.



Was die Ingenieure damals leisteten, funktioniert und imponiert noch heute. Von 1971 bis 1978 wurde der Bonatzbau des Hauptbahnhofes 23 Meter tief untergraben, um den S-Bahnhof einzubauen. Zum Vergleich: der neue Stuttgarter Hauptbahnhof, um den in der Vergangenheit heftig gerungen worden ist, liegt zwölf Meter tief. In den 70er Jahren wurden Verankerungen und Bohrpfähle deutlich tiefer eingebracht als heute geplant, teilweise auch in den Lettenkeuper, der „Dichtschicht“ für das Mineralwasser. Nicht ohne Bedacht allerdings. Man wusste um die hohe Schutzbedürftigkeit der Stuttgarter Mineralquellen – aber speziell am Bahnhof mussten einige Bohrpfähle unter der kleinen Schalterhalle dann doch besonders tief gegründet werden. Ein Problem für die Mineralquellen gab es dadurch nicht. Nicht nur am Bahnhofsvorplatz veränderte die Stadt ihr Gesicht. Am deutlichsten sicht-

bar zeigt sich wohl am Rotenbühlplatz und im Westen, wie sehr sich Stuttgart mit der neuen Bahn im Bauch nach innen und außen wandelte. Über fast vier Jahre war die Rotenbühlstraße eine einzige Baugrube, Platz zum Parken von Autos gab es da nicht mehr, und sogar die Straßenbahn wurde umgeleitet.

Als die Pläne für die Station Stadtmitte eigentlich schon beschlossene Sache waren, schlug die Allgemeine Renten-Anstalt vor, das Quartier an der Calwer Straße komplett neu zu gestalten. Was lag also näher, als Aufsehen erregende Architektur, welche die alten Stuttgarter Bauten mit neuen Laden-Geschäften und Büros verband, direkt an die Bahn anzuschließen? Noch heute kann man an der Station „Stadtmitte“ von der Bahnsteigkante direkt an die Ladentheken oder Kinokassen bummeln.

Und auch das Thema „Setzungen“ wurde seinerzeit diskutiert und bedacht. Der komplette S-Bahn-Tunnel liegt wie viele Stadtbahntunnel komplett unter dem Grundwasserspiegel des Nesenbachtals. Wie übrigens zahllose Tiefgaragen der Stuttgarter City auch. Nur in einem Fall kam es laut der Dokumentation zu einem Gerichtsprozess wegen einer mutmaßlich baubedingten Setzung an der Rotenbühlstraße. Die Parteien einigten sich außergerichtlich, das Wohngebäude wird heute noch stabil bewohnt.



HINTERGRUND

Eine Stadt, viele Tunnel

Die Landeshauptstadt setzt angesichts ihrer Topografie seit dem 19. Jahrhundert auf Tunnel, die auch jetzt bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke eine zentrale Rolle spielen.

In Stuttgart gucken jeden Tag unzählige Pendler in die Röhre. Diese Tatsache ist dem Umstand geschuldet, dass die größte Stadt des Landes über eine hohe Dichte an Straßen-, Zug- und Stadtbahntunnel verfügt. Tunnel sind, wie man weiß, künstlich geschaffene Passagen, um Berge, Gewässer oder andere Hindernisse zu überwinden. In Stuttgart liegt das Hindernis in der Topographie. Das Stadtgebiet erstreckt sich über eine Höhendifferenz von rund 350 Metern, was Stuttgart unter den deutschen Großstädten im besten Wortsinn eine herausragende Stellung beschert.

An der Neckarschleuse in Hofen liegt das Stuttgarter Niveau bei 207 Metern über Null, auf der Bernhartshöhe am Autobahnkreuz Stuttgart bei 549 Metern. Ohne die Verkehrsröhren der Vergangenheit wie den 824 Meter langen Wagenburgtunnel oder den 2.300 Meter langen Heselacher Tunnel könnte die Stadt nicht pulsieren. Bevor der Heselacher Tunnel 1991 eröffnet wurde, führte die Bundesstraße 14 mitten durch den Ortskern des Stadtbezirks. In Spitzenzeiten wurden in den achtziger Jahren mehr als 50.000 Fahrzeuge im Bereich des Südheimer Platzes gezählt, womit die Ortsdurchfahrt zu den höchst belasteten Plätzen Stuttgarts gehörte.

Aber nicht nur für den Straßenverkehr ist Stuttgart durchbohrt wie ein Schweizer Käse, sondern auch für den Zug- und Stadtbahnverkehr. Als ältester Eisenbahntunnel gilt der Pragtunnel nach Feuerbach. Die erste der beiden Röhren wurde 1846 fertig gestellt. Der Kriegsbergtunnel und der Hasenbergtunnel liegen auf der Strecke nach Böblingen und sind Teil der Gäubahn. Die Innenstadt wird durch den 8.788 Meter langen S-Bahn-Tunnel, die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und Österfeld, durchquert. Auch für die Stadtbahn haben sich Arbeitskolonnen durch den Stuttgarter Untergrund gewühlt. Beginnend Mitte der 1960er Jahre wurde die gute alte Straßenbahn zur modernen Stadtbahn. In diesem Zuge verschwanden innerstädtische Strecken teilweise im Tunnel.

Gemein ist den unterschiedlichen Tunnelprojekten das übergeordnete Ziel, schneller von A nach B zu kommen. Diesem Ansinnen hat sich auch die Europäische Kommission verschrieben. Sie will nicht nur Transportwege innerhalb Europas verbessern und schneller machen, sondern auch den Kohlendioxid-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um 60 Prozent reduzieren. Nach dem Brüsseler Fahrplan soll deshalb bis 2030 ein Drittel des Straßengüterverkehrs über mittlere Entfernungen von mehr als 300 Kilometern auf Bahnen und Schiffe verlagert werden, deren Ökobilanz in Summe besser ist. Das europäische Verkehrsnetz der Zukunft setzt auf Eisenbahnachsen und Hochgeschwindigkeitsstrecken wie die Magistrale Paris, Straßburg, Stuttgart, Wien,

Bratislava, die sich über 1.500 Kilometer durch fünf Länder erstreckt. Ein Teil der Strecke verläuft in Tunneln, darunter der Fildertunnel mit fast zehn Kilometern oder der ähnlich lange Boßlertunnel am Alaufstieg. Nicht minder bedeutsam ist die Nord-Süd-Achse mit der Strecke zwischen Berlin, Verona, Bologna, Neapel und Palermo, in deren Zentrum der Brenner-Basistunnel liegt, welcher mit einer Gesamtlänge von 57 Kilometern der zweitlängste Verkehrstunnel der Welt sein wird. Solche Magistralen sollen innerhalb Europas die Hauptschlagadern sein.

Verkehrsexperten sehen in den Hochgeschwindigkeitsstrecken seit langem die Zukunft. In China, wo die Ballungsräume aufgrund ihrer Sogwirkung aus allen Nähten platzen, wird längst umgesetzt, was in Europa planerisch weit länger dauert. Die 142 Kilometer lange Schnellbahn zwischen Hongkong und Guangzhou gehört beispielsweise zu den ehrgeizigen Vorhaben der chinesischen Regierung und ist ebenfalls nur durch kilometerlange Tunnel möglich, die nicht zuletzt wegen des Brandschutzes (*siehe unten stehenden Artikel*) als aufwändig gelten. Zeit ist jedoch Geld, auch im Reich der Mitte. Insgesamt sollen durch die schnelle Schienendirettissima zwischen Hongkong und der 12-Millionen-Metropole Guangzhou in Zukunft 42 Millionen Stunden pro Jahr an Fahrtzeit eingespart werden.



Das Brandschutzkonzept für Stuttgart 21 hat in den vergangenen Wochen für reichlich Schlagzeilen gesorgt. Nicht nur die Politik ist besorgt. Warum nimmt die Bahn dieses Thema nicht ernst genug?

Sven Hantel: Pardon, die Bahn nimmt dieses Thema sehr ernst! Die Sicherheit unserer Reisenden und die unserer Mitarbeiter hat für uns in allen unseren Bahnhöfen absolute Priorität. Dies gilt deshalb gerade für das Thema Brandschutz und im Fall des neuen Durchgangsbahnhofs auch für die laufende Brandschutzplanung.

Weshalb steht dann in einem Gutachten, das an die Öffentlichkeit gelangt ist, der künftige Durchgangsbahnhof sei beim Brandschutz nicht sicher?

Sven Hantel: Wir sind acht Jahre vor der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Die Planungen zum Brandschutz, an denen sehr renommierte Ingenieurbüros beteiligt sind, laufen auf Hochtouren, denn sie müssen auf Grundlage neuer Bestimmungen aus dem Jahr 2010 überarbeitet werden. Bei dem in den Medien zitierten Papier des Schweizer Büros Gruner AG handelt es sich um eine Stellungnahme zu unserem eigentlichen Brandschutzgutachten. Hier stehen sechs Seiten veröffentlichte Stellungnahme ungefähr 200 Seiten Gutachten von Professor Klingsch gegenüber. Die Stellungnahme der Gruner AG wurde von unserer Seite eingeholt, um weitere Vorschläge zu unterbreiten, insbesondere aber um über im Brandschutz für Bahnhöfe geltende Gesetze und Richtlinien hinauszublicken.

Können Sie das an einem Beispiel festmachen?

Sven Hantel: Es geht zum Beispiel um die Anforderungen der Versammlungsstättenverordnung, die eigentlich nur für Stadien und Arenen gilt. Gleichzeitig nehmen wir auch die Punkte der Stuttgarter Feuerwehr unter anderem aus der Schlichtung sehr ernst und konnten in vielen Fällen hier bereits eine Einigung erzielen.

Sie können sicher sein: Im Herzen der Stadt Stuttgart wird ein toller Bahnhof entstehen, der auch alle geltenden Kriterien und gesetzlichen Grundlagen des Brandschutzes berücksichtigen wird.

Und wann legen Sie das aktualisierte Brandschutzkonzept vor?

Sven Hantel: Ein Entwurf des aktualisierten Brandschutzkonzeptes liegt als Arbeitspapier derzeit der Feuerwehr und dem Stuttgarter Regierungspräsidium zur Prüfung vor. Als nächster Schritt erfolgt die gemeinsame Abstimmung und danach gegebenenfalls eine Überarbeitung, anschließend die Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt. Mitte 2013 sind wir fertig.

Kritiker befürchten, dass durch mögliche Nachbesserungen hohe Kosten entstehen, die das Projekt noch weiter verteuern.

Sven Hantel: Wir werden nicht am Brandschutz sparen und wir werden alles umsetzen, was erforderlich sein wird. Wir haben aber in den vorliegenden Planungen eine gute Kostenbasis und gehen deshalb nicht von hohen Kosten durch Nachbesserungen aus.

Zur Person:

Sven Hantel, 49 Jahre alt, als Leiter des Bereiches Personenbahnhöfe der Bahn zuständig für 671 Bahnhöfe in 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





INTERVIEW

„Das kann man nur mit Herzblut machen“

Der 14,6 Kilometer lange Alaufstieg gilt als spektakulärster Abschnitt der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm. Zwei Tunnel und die 485 Meter lange Filstalbrücke werden von März an gebaut. Der zuständige Projektleiter Matthias Breidenstein steht Rede und Antwort.

Herr Breidenstein, seit wann befassen Sie sich mit dem sogenannten Planfeststellungsabschnitt 2.2?

Matthias Breidenstein: Ich bin seit 1995 bei der Deutschen Bahn, habe mich in den ersten Jahren mit Projekten wie der Berliner Nord-Süd-Verbindung zum Hauptbahnhof und der Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt beschäftigt. Mein Spezialgebiet sind Tunnelbauprojekte. Seit Juni 2008 bin ich in Stuttgart und beim Projekt für den Alaufstieg verantwortlich.

Allein der Textteil der Baugenehmigung umfasst für diesen Streckenabschnitt 214 Seiten und speist sich aus 15 prallvollen Leitordnern. Gehört wurden nicht nur die Anrainergemeinden, sondern auch diverse andere Institutionen wie der Landesjagdverband. Das müssen Sie erklären.

Matthias Breidenstein: Bei einem Projekt dieser Dimension ist es ganz normal, dass alle Betroffenen gehört werden und da wir in einem besonderen Naturraum bauen, ist es im Sinne der Transparenz ganz wichtig, dass auch beispielsweise die Jäger informiert werden und ihre Belange berücksichtigt sind. Am Genehmigungsverfahren waren neben allen betroffenen Bürgern 75 Behörden und Institutionen beteiligt.

Als Projektleiter verantworten Sie den tunnelbautechnisch anspruchsvollsten Abschnitt der Neubaustrecke. Wann und wo geht es los?

Matthias Breidenstein: Es ist im Grunde bereits los gegangen. Wir haben jetzt damit begonnen, die Baustellen einzurichten. Mit den Hauptarbeiten wird im März 2013 begonnen. Wir starten an drei Punkten gleichzeitig, nämlich in Aichelberg sowie im Umpfental unweit von Gruibingen und in Hohenstadt. Im Sommer 2018 sollen die Rohbauarbeiten abgeschlossen sein.

Wo liegen für die Ingenieure in Ihrem Team die größten Herausforderungen?

Matthias Breidenstein: Die Herausforderung liegt zum einen in der Koordination eines so großen Projekts und natürlich in der Geologie und auch in der Steigung. In Spitzenzeiten werden wir mehr als 200 Menschen auf den drei Baustellen haben. Was die Geologie betrifft, werden erstmals in einem Tunnelprojekt der Deutschen Bahn zwei Vortriebstechnologien kombiniert. An der einen Stelle fährt die Tunnelvortriebsmaschine und an der anderen Stelle wird mit der konventionellen Spritzbetonbauweise gearbeitet. Das steigert die Komplexität. Und schließlich ist da auch noch eine beachtliche Steigung. Wir starten in Aichelberg 360 Meter über Null und kommen in Hohenstadt bei 750 Meter über Null heraus. Als Ingenieur freue ich mich darauf.

Wie schnell wird heute auf der Geislinger Steige gefahren und wie schnell werden die Züge im neuen Abschnitt eines Tages fahren?

Matthias Breidenstein: Die Geislinger Steige gilt heute als Bremse auf der Strecke zwischen Ulm und Stuttgart. Die Züge dürfen dort teilweise nur 70 Stundenkilometer fahren. In Zukunft können sie auf dem neuen Streckenabschnitt durchgehend 250 Stundenkilometer fahren. Das bedeutet eine gewaltige Zeiteinsparung.

Und Sie werden zur Einweihung im Festzug sitzen und an viele, viele Arbeitsstunden zurückdenken?

Matthias Breidenstein: Solch ein Projekt kann man nur mit viel Herzblut machen. Bis der Rohbau steht, werden allein bei mir sicher 10.000 Arbeitsstunden anfallen. Da lasse ich es mir nicht nehmen, bei der Jungfernfahrt im Zug zu sitzen. Mein Platz ist quasi reserviert.



Zur Person

Matthias Breidenstein, 50 Jahre alt, verheiratet, 1 Kind, ist Bauingenieur bei der Bahn und Projektleiter für den Planfeststellungsabschnitt 2.2, Albaufstieg

Der Albaufstieg

Der Planfeststellungsabschnitt 2.2 umfasst eine Strecke von 14,6 Kilometern. Der Albaufstieg der Schnellbahntrasse beginnt bei Aichelberg mit dem 8,8 Kilometer langen Boßlertunnel, der über zwei parallel verlaufende, 485 Meter lange und bis zu 85 Meter hohe Brücken über das obere Filstal mit dem 4,8 Kilometer langen Steinbühlentunnel verbunden wird, der östlich von Hohenstadt wieder an die Oberfläche kommt. Der übrige Teil des Bauabschnitts verläuft in offener Strecke. Tangiert sind die Orte Aichelberg, Mühlhausen im Täle, Wiesensteig, Gruibingen, Drackenstein und Hohenstadt.



— Neubaustrecke, offene Linienführung
 - - - Neubaustrecke, Tunnel

PFA = Planfeststellungsabschnitt
 EÜ = Eisenbahnbrücke (Eisenbahnüberführung)
 SÜ = Straßenbrücke (Straßenüberführung)

www.be-zug.de/albaufstieg



REPORTAGE

Einmal Paris und zurück

Der schnellen Schiene gehört die Zukunft. Sie ermöglicht spontane Ausflüge, die früher so nicht möglich gewesen wären. Für einen Tag zum Einkaufen an die Seine, Madame? Porträt einer Glück verheißenden Strecke.

Ich! Habe! Nichts! Zum! Anziehen! Der Blick in den Kleiderschrank offenbart eine Einöde in grau, schwarz und abgetragen. Die Stange hängt voll, aber die Teile sind entweder aus der Mode oder zu eng oder beides. 3 Stunden und 41 Minuten entfernt vom Stuttgarter Hauptbahnhof könnte die Lösung liegen. Paris, die Stadt der Mode, der Eleganz. Also flugs zwei Fahrkarten erstanden. Ein Tag Paris und zurück. Die schnelle Schiene macht es möglich.

Die Augenweide beginnt schon am Bahnsteig. Uwe Brückner, Chef des international renommierten Szenografiebüros Brückner fährt heute mit Familie in die französische Hauptstadt. Seine Frau Shirin macht selbst morgens um 6 Uhr 54 optisch viel her, sie wird in ihrer Kombination aus schwarz und orange auch unter den Pariserinnen nicht abfallen. Tatsächlich sind auf den lila-orangefarbenen Sitzen des TGV auch auffallend viele gut angezogene junge Männer zu sehen.

Der Ausstellungsgestalter Brückner wird sich heute jedenfalls eine Show des Szenografenkollegen Etiennne Russo für das Label Miu Miu anschauen: „Ganz große Oper ist das“, ist sich Brückner sicher. Der Stuttgarter ist viel unterwegs, im Moment bereitet er einen internationalen Kongress für Szenografie in Basel vor. Wie fast jeder Geschäftsmann in der ersten Klasse hat auch Brückner seinen Laptop aufgeklappt. Die Zeit im Zug lässt sich gut für die Arbeit nutzen.

Bis zu fünf Mal am Tag fährt der TGV, der Train à grande vitesse, von Stuttgart nach Paris und zurück, jetzt auch als Doppelstockzug. So können 509 Reisende statt wie bislang 361 den Hochgeschwindigkeitszug nutzen. Die deutsch-französische Kooperation ist eine Erfolgsgeschichte auf Schienen. Im Juni 2007 hat der erste Schnellzug die Strecke in 219 Minuten zurückgelegt – vorher hatte es fast sechs Stunden gedauert. Mehr als 1,3 Millionen Passagiere haben seitdem die länderübergreifende Bahnverbindung genutzt, die für gelebte Völkerverständigung steht. Zwei Drittel der Zugreisenden sind Deutsche, ein Drittel Franzosen. Rund die Hälfte der TGV-Nutzer sind Geschäftsreisende, die anderen Touristen.

Wer sitzt denn da ein paar Reihen vor mir in der zweiten Klasse? Ist das nicht Boris Palmer, der grüne Tübinger Oberbürgermeister? Er ist es! Unterwegs zu einem Rendezvous mit seiner Frau, der Europaabgeordneten Franziska Brantner, die in Brüssel arbeitet, aber Paris liebt. Der Politprofi Palmer sitzt also sehr oft im TGV und seinem belgischen Pendant Thalys. Schließlich sind die Arbeitsplätze des Politikerpaares über 500 Kilometer entfernt. Ein anstrengendes Leben. Jetzt macht der junge Vater erst einmal ein Nickerchen.



Boris Palmer ist nicht nur exzessiver Bahnnutzer, sondern auch Bahnexperte und streitbarer S-21-Gegner. Dass der Stuttgarter Bahnhof unter die Erde kommt, damit hat er sich mittlerweile nach der Volksabstimmung abgefunden. „Ich habe schon manche politische Niederlage erlitten“, sagt er. Eins kann sich Palmer, inzwischen hellwach, aber nicht verkneifen: „Dass der Bahnhof vergraben wird, macht die Zugverbindung nach Paris gerade zwei Minuten schneller!“

Paris-Stuttgart ist auch ohne diese zwei Minuten schon attraktiv, nicht nur für Ein-Tages-Shopper wie mich. Auch für Touristen wie das Ehepaar Rainer und Simone Benz, die sich ein paar ungezwungene Urlaubstage in Paris gönnen und in der Heilbronner Gegend wohnen. „Der Flug wäre für uns keine Alternative gewesen. Bis man erst in Frankfurt und dann vom Flughafen Orly im Pariser Zentrum ist – da sind wir mit der Bahn deutlich schneller“, sagt Rainer Benz. Mehr als 1,3 Millionen Fahrgäste haben seit 2007 die schnelle Schienenverbindung genutzt. Auf solchen Strecken ist die Bahn gegenüber dem Flugzeug im Vorteil. Der Markt spiegelt das wieder. Ab Stuttgart fliegt nur noch die Air France nach Paris, die Lufthansa und Germanwings haben ihre Flüge eingestellt. Die Bahn hat mittlerweile einen Marktanteil von 59 Prozent gegenüber dem Flugzeug auf dieser Strecke.





Begegnungen der
zufälligen Art im
Zug nach Paris:
Boris Palmer,
Cellistin Severine
und Uwe Brückner

Im TGV nach Paris zeigt sich großes Landschaftskino. Seit dem Halt in Straßburg scheinen die gemähten Felder endlos zu sein, eine Sinfonie in ocker und grün. Die Durchsagen in den Waggons sind zweisprachig, jedes Schaffnerteam besteht aus einem französischen und einem deutschen Kollegen. Der Zug wird jetzt richtig schnell, eine Stunde lang rast er auf einem Teilabschnitt in Frankreich mit 320 Stundenkilometern auf Paris zu. Ab dem Frühjahr 2016 wird die Fahrzeit noch eine halbe Stunde kürzer sein. Dann soll ein weiterer Streckenabschnitt auf der französischen Seite als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut sein.

Ein paar Sitze vor mir hat es sich Severine bequem gemacht. Sie ist ein bisschen müde. Die Cellistin, spezialisiert auf neue Musik, ist mit zwei Instrumenten auf Tour und wollte eigentlich schon gestern Abend unterwegs nach Paris sein. Schließlich hat sie heute einen wichtigen Termin, ein Vorspiel in Lyon, es geht um ihre Zukunft. Aber da hat ihr die S-Bahn in Stuttgart einen Strich durch die Rechnung gemacht: zwanzig Minuten Verspätung, TGV ade. Dass die Fahrkarte für den Hochgeschwindigkeitszug immer an eine Platzreservierung gekoppelt ist, hat die Sache mit dem verpassten Zug noch komplizierter gemacht. Eine neue

Fahrkarte? Zum vollen Preis? Herjeh. Die Deutsche Bahn hatte ein Einsehen: Die Musikerin hat nicht nur die Fahrkarte umgeschrieben, sondern auch noch eine Nacht im Intercity-Hotel bezahlt bekommen.

Severine, die perfekt deutsch spricht und ein Jahr lang Stipendiatin auf Schloss Solitude war, ist Pariserin aus Überzeugung. Sie wohnt nur wenige Gehminuten vom Bahnhof Gare de L'Est entfernt und liebt ihr Viertel. Jetzt kann nichts mehr schiefgehen: Severine zeichnet mir auf dem Stadtplan alles an, was es zu sehen gibt: „Sie werden für diesen Tag noch nicht einmal die Metro brauchen. Spazieren Sie entlang des Canal St. Martin, dort gibt es so viele interessante Geschäfte, Plattenläden, Buchläden“, rät sie mir für meinen Tagestrip. „Und sie müssen unbedingt Mittag essen bei Chez Prune. Dort ist es nicht so touristisch, dort essen die Franzosen und man bekommt für drei Euro ein gutes Sandwich. Um die Ecke wohne ich.“

Endstation Bahnhof Gare de L'Est. Es ist 10.35 Uhr. Der Tag ist noch jung. Hier könnte man erst einmal eine Stunde sitzen bleiben und den eleganten Menschen zuschauen, die durch die Bahnhofshalle eilen. Aber noch etwas anderes zieht die Aufmerksamkeit an: Im Zentrum der Halle ist ein Ort des Gedenkens: Stein tafeln erinnern an die Toten, die im Widerstand gegen den Nationalsozialismus gestorben sind. Und heute fährt ein Zug unter deutsch-französischer Leitung in diesen Bahnhof ein. Der Atem der Geschichte.

„Sie werden für diesen Tag noch nicht einmal die Metro brauchen. Spazieren Sie entlang des Canal St. Martin, dort gibt es so viele interessante Geschäfte, Plattenläden, Buchläden“

Höchste Zeit für meine Mission. Ein Tag Paris und zurück zum Einkaufen. Ich schlendere noch keine zehn Minuten durch die Stadt und flaniere zum ersten Mal durch eine Ladentüre. Antoine et Lilli, wie charmant. Ein paar hundert Meter vom Bahnhof entfernt gibt es entzückende Mädchenkleider in einfachen Schnitten und direkt daneben dasselbe in groß für die Mama.

Mon dieu, warum sehen diese Pariserinnen nur so gut aus? Sind es die großen Blumen auf dem figurbetonten, aber schlichten Kleid? Oder ist es der umwerfend rote Lippenstift der Verkäuferin? Chez Prune, die Eckkneipe, die die Zugnachbarin Severine so wärmstens empfohlen hat, ist tatsächlich eine Offenbarung. Ein Sandwich wäre jetzt allerdings zu wenig, der Rinderbraten mit Selleriepüree und Honig-Rosmarin-Zwiebeln



ist fast zuviel. Egal. Nebenan stöbert ein freundlicher Mann in seinen Aufschrieben, während er einen Happen zu sich nimmt. Beim freundlichen Parlieren stört er sich nicht an meinem mäßigen Französisch.

Unzählige kleine Boutiquen warten in der Rue de Beaurepaire auf Kundschaft. Hier gibt es Ökomode, die tatsächlich gut aussieht, dort gibt es einen Telefonhörer in Bananengröße fürs iPhone zu kaufen. Jetzt gilt es, die Stunden bis zur Rückfahrt effizient zu nutzen: probieren, kombinieren, kaufen. Schon fast fünf Uhr. Jetzt aber schnell zurück zum Gare de l'Est, um 17.25 fährt der letzte Zug zurück zum Neckar.

Die Tüten sind voll, der Tag war eine Offenbarung für die Sinne und für den Kleiderschrank zuhause sowieso. Paris, je t'aime, je reviens. Spätestens im Frühjahr, wenn es wieder heißt: Ich! Habe! Nichts! Zum! Anziehen!

Boutiquen und Straßencafés mit Flair: Paris ist eine Reise wert, und wenn es nur für einen Tag ist.

www.be-zug.de/paris

INTERVIEW

Wettlauf zwischen Flugzeug und Bahn

Früher war er EU-Kommissar, Außenminister und Botschafter. Jetzt kümmert sich der Ungar Péter Balázs als EU-Koordinator für Verkehrsfragen um die Magistrale von Paris bis Bratislava. Ein Gespräch mit einem erklärten Freund kurzer Reisezeiten.

Eine Zugfahrt, die ist lustig, heißt es im Volksmund. Bahnhofsbau in Stuttgart ist weniger lustig. Wie haben Sie die vergangenen zwei Jahre aus Brüsseler Fernperspektive erlebt?

Péter Balázs: Bei der Umsetzung von Projekten gibt es geologische, finanzielle und politische Schwierigkeiten. Stuttgart 21 gehört zur dritten Kategorie. Das gibt es aber auch in anderen Ländern: Beim Tunnelbau in Norditalien oder bei der geplanten Fehmarnbelt-Querung. In Stuttgart hat man durch die Proteste sehr viel gelernt, und vielleicht kann man aus den Erfahrungen von Stuttgart in ganz Europa lernen, wie wichtig eine gute Kommunikation ist gerade über Jahre hinweg zwischen Idee und Eröffnung.

Die Kommunikation ist das eine, die Planung und die Realisierung sind das andere.

Péter Balázs: Große Projekte dauern heute tatsächlich viel länger bis zur Umsetzung. In früheren Zeiten konnte eine Regierung in einer einzigen Wahlperiode großzügige Pläne kreieren, umsetzen und fertigstellen. Jetzt brauchen wir drei bis vier Legislaturperioden. Die Europäische Union bietet da Kontinuität. Ihre Institutionen haben ein längeres Leben als die meisten Regierungen: Die EU-Kommission amtiert fünf Jahre, die Budgetplanung geht sogar über sieben Jahre. Keine einzige Regierung in der Europäischen Union überdauert unverändert diese Zeit.

Zurück zum neuen Bahnknoten in Stuttgart und zur Schnellbahn nach Ulm, die als Teil einer europäischen Magistrale beworben wird. Klingt schön in der Theorie. Sind Sie in der Praxis schon mal mit dem Zug von Paris nach Bratislava gefahren?

Péter Balázs: Bisher noch nie. Es ist sicherlich eine Reise, die nur sehr große Enthusiasten unternehmen werden. Darum geht es auch nicht, niemand würde den Zug für die ganze Strecke nehmen, aber sicherlich für Teilabschnitte. Es gibt einen Wettbewerb zwischen Flugzeug und Bahn. Die magische Grenze liegt bei etwa vier Stunden. Bei dieser Reisezeit rechnet man mit beiden Möglichkeiten. Wenn die Bahn auf solchen Strecken unter vier Stunden liegt, wird sie bevorzugt. Es gibt fabelhafte Beispiele wie von Paris nach Brüssel: 1 Stunde 20 Minuten, Paris-London in knapp 2 Stunden und 30 Minuten, Brüssel-London in 2 Stunden 50 Minuten mit dem Zug, von Stadtmitte zu





PARIS



STUTT GART



BRASTISLAVA

Stadtmitte. Mit dem Flugzeug brauche ich rund vier bis fünf Stunden, die Wartezeiten und den Weg zum und vom Flughafen mit eingerechnet. Die Reisezeit von Stuttgart nach München wird sich auf 1 Stunde 45 Minuten verkürzen und ich denke, dann wird es keine Direktflüge mehr geben, so wie es heute schon zwischen Köln und Frankfurt der Fall ist. Das schafft Kapazitäten für andere, längere Verbindungen.

Wie viel Geld steuert Brüssel für die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm bei – und welche Erwartungen sind damit verbunden?

Péter Balázs: Für Stuttgart-Wendlingen stellt die EU bis 2015 maximal 114,5 Millionen Euro zur Verfügung, für die Neubaustrecke bis zu 101,5 Millionen Euro. Entlang der Magistrale kann ich wichtige Knoten per Bahn schneller verbinden. Auf der Strecke Paris-Straßburg-Stuttgart übernimmt heute schon der komfortable und schnelle TGV den meisten Personenverkehr und hat das Flugzeug abgelöst. Mit den Baumaßnahmen kann das mit ICE oder TGV zwischen Stuttgart und München auch so werden.

Sie sind Universitätsprofessor für Wirtschaftswissenschaften und müssten folglich eine Antwort auf die Frage haben, ob das Geld aus Brüssel in Baden-Württemberg tatsächlich gut angelegt ist.

Péter Balázs: Das Geld in den Bau von Bahninfrastruktur ist gut angelegt. Vor einiger Zeit hat die Österreichische Bahn errechnet, dass ein investierter Euro rund zwei Euro Nutzen in Österreich gegenübersteht, europäisch sogar 3,50 Euro. Zum Nutzen zählen nicht nur die regionalen und europäischen Wertschöpfungs- und Beschäftigungssteigerungen sowie zusätzliche Steuereinnahmen, sondern auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung der Luftschadstoffe und Klimawirkungen. Die Rolle des Flughafens Stuttgart kann sich auch ändern: Eine Fernbahnverbindung macht ihn attraktiver beispielsweise für Europaabgeordnete aus Zentral- und Osteuropa zur Weiterfahrt nach Straßburg.

Was passiert, wenn das Projekt mehr kosten und der Bau des neuen Stuttgarter Bahnknotens länger als geplant dauern sollte?

Péter Balázs: Für den Streckenabschnitt Stuttgart-Wendlingen stellt die Europäische Union höchstens 11,6 Prozent der förderfähigen Kosten oder maximal 114,5 Millionen Euro bis 2015 zur Verfügung. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind das 101,5 Millionen Euro oder bis zu 14,4 Prozent. Gäbe es Mehrkosten, lägen diese außerhalb des bewilligten Rahmens. Dauerte es länger, würde weniger Geld ausgezahlt. Der letzte Tag, an dem eine Rechnung in der laufenden Finanzierungsperiode an die EU gerichtet werden kann, ist der 31. Dezember 2015. Und, ganz wichtig: Es können nur abgeschlossene Baumaßnahmen in Rechnung gestellt werden. Das sind die Spielregeln. In der neuen Finanzperiode 2014 bis 2020 kann man sich dann wieder um neue EU-Mittel bewerben.

Sie sind mittlerweile 70 Jahre alt. Wären Sie so nett und würden für uns zehn Jahre voraus in die Zukunft blicken, indem Sie folgenden Satz vervollständigen? Mit 80 wird Péter Balázs in Stuttgart ...

Péter Balázs: ... schon bei der Eröffnung des neuen Bahnhofs gewesen sein. Ich werde den Zug von Budapest über Stuttgart und weiter nach Paris genommen haben: Über den Wiener Hauptbahnhof, der 2017 vollständig eröffnet wird, die neue Hochleistungsstrecke in Österreich, die je nach Abschnitt zwischen 2012 und 2017 fertig sein wird, sowie die Neubaustrecken Frankreichs, deren Fertigstellung 2016 geplant ist. Die Reise wird dann etwa acht Stunden reine Fahrzeit dauern, anstatt zwölf im Jahr 2006.



Zur Person

Péter Balázs, 70 Jahre alt, setzt sich leidenschaftlich für schnelle Zugverbindungen innerhalb Europas ein

➔ www.be-zug.de/magistrale



ESSAY

Gute Seiten, schlechte Seiten

Das Internet ist immer und überall. Es macht etwas mit uns. Wir verändern den Umgang miteinander. An umstrittenen Projekten wie Stuttgart 21 wird dies offenkundig.



rinnern Sie sich noch an das Raumschiff Enterprise? Die futuristische TV-Serie konnte einem als Kind den Schlaf rauben.

Die Sendung war schlimmer als jeder Vampirfilm. Bei Vampiren half es, ein Kreuz übers Bett zu hängen und es war gut. Bei Raumschiff Enterprise gab es einfach zu viel, um schlafen zu können: Den Weltraum, unendliche Weiten, Außerirdische und feindliche Raumschiffe.

Lange her ist das. Die Raumschiffe von damals sind inzwischen gelandet, aus der Fiktion ist in Teilen die Wirklichkeit geworden. Heute surft jedes Kind durch unendliche Weiten, ein Mausklick und der Computer beamt uns in eine andere Welt oder zumindest in andere Sphären. Rund um den Globus gibt es mehr als 600 Millionen registrierte Internetseiten – alleine in Deutschland sind es über 15 Millionen.

Sitzt man zu Hause vor dem kleinen Raumschiff namens Computer, kommt einem die gigantische Datenwelle mitunter unheimlich vor. Man kann elegant auf ihr surfen oder elendiglich absaufen. Das digitale Medienzeitalter ist manchmal Segen und manchmal Fluch, in jedem Fall ist es gesellschaftliche Realität. Einer aktuellen Studie zufolge verfügen heute fast 95 Prozent der Jugendlichen in Deutschland über einen Internetzugang in den eigenen vier Wänden. Die wenigsten Informationen holt sich die fingerfertige Cyber-Generation aus Büchern. Das meiste Wissen wird gegoogelt und von Internetseiten gezogen.

Eine dieser Internetseiten befasst sich mit Stuttgart 21. Seit 2009 ist www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de online. Im Oktober 2012 wurden mehr als 230.000 Seitenaufrufe registriert. Zwischen 2009 und 2011 verzeichnete die Seite mehr als zwei Millionen Besucher. Je nach Standpunkt ist das für die einen guter Service und für die anderen lästiger Datenmüll.



as kommt zehn Jahre zu spät“, schrieben einige Kommentatoren unlängst im Netz über das Angebot zum Projekt. Vor zehn

Jahren freilich wäre eine solche Website technisch überhaupt nicht umzusetzen gewesen. Mit dem Portal direktzu.de/stuttgart21 gibt es zudem seit 2010 die Möglichkeit, Fragen an Fachleute zu stellen. Die am besten bewerteten Beiträge werden beantwortet. Immer mehr Lesestoff findet sich auf dieser Seite, mit der man Tage verbringen kann. Und die Datenmenge wächst. 2013 ist geplant, mehr als 4.000 Planfeststellungsunterlagen ins World Wide Web zu stellen.

Die Nachfrage ist groß. Stuttgart 21 beschäftigt die Menschen. Tausende interessieren sich dafür, was sich im Talkessel und am Alaufstieg tut. Wer in einer

Suchmaschine „S 21“ eingibt, erzielt nicht weniger als 3,3 Milliarden Treffer. Zu „Stuttgart 21“ sind es immerhin noch 11,7 Millionen und zum längeren Suchbegriff „Bahnprojekt Stuttgart–Ulm“ 137.000 Ergebnisse.

Hätte jemand vor 80 Jahren eine solche Informationsfülle im Internet vorhergesagt, man hätte ihn wohl als Phantasten bezeichnet. Dabei waren einige Vordenker durchaus auf der richtigen Spur. Bertolt Brecht forderte bereits 1929, den Rundfunk „aus einem Distributionsapparat in einen Kommunikationsapparat zu verwandeln.“ Die Menschen sollten nicht nur dem Radio zuhören können, sondern auch selbst auf Sendung gehen, das öffentliche Leben mitbestimmen. Über Nacht ging das nicht. Die Menschen des 20. Jahrhunderts blieben bis in die neunziger Jahre vor allem Empfänger von Nachrichten. Erst mit dem Internet fand ein Wandel um 180 Grad statt. Seitdem kann jeder und jede zum Sender werden. Davon wird reichlich Gebrauch gemacht, ohne darüber tiefer gehend zu reflektieren. Jeder gibt zu allem und jedem seinen Kommentar ab.

Die Frage ist, ob wir Heutigen uns ausreichend auf die moderne Medienwirklichkeit vorbereitet haben. Oder sind wir nicht vielmehr unvermeidlich blind für die mögliche Zukunft unserer Sätze, Floskeln, Kommentare und Filme, die uns später um die Ohren fliegen, wenn sie jemand aus der Tiefe des Datennetzes zieht? Sind wir geschult darin, Informationen zu verbreiten? Wer hat recht, welchem Experten unter Millionen von Experten kann man noch trauen, wer sagt die Wahrheit? Nicht von ungefähr hat mittlerweile fast jede Meinung eine Internetseite. Manchmal fühlt man sich vor dem handlichen Raumschiff zu Hause wie in einer Kneipe am Ende des Universums: alle Formen des Lebens, alle Sprachen der Welt finden sich ein. Aber wer ist der Übersetzer, wer ordnet ein und wer sortiert aus?

Es ist ein bisschen wie bei der Enterprise, deren Besatzung durch neue Räume fliegt, ohne zu wissen, was passiert. Mit dem Abenteuer wächst gemeinhin das Risiko. Die Bundesregierung bezeichnet 560.000 Menschen zwischen 14 und 64 Jahren als internetsüchtig, was auch daran liegt, dass viele Kinder mit dem Medium Internet aufwachsen, ohne dass Grenzen gezogen werden. Laut einer aktuellen Studie werden zwei Drittel der 12 bis 19-Jährigen in der Nutzungsdauer des Internets in Deutschland nicht kontrolliert. Für den Inhalt der besuchten Internetseiten interessierten sich 80 Prozent der befragten Eltern gar nicht oder selten. Nicht von ungefähr warnen Datenschützer überdies seit langem davor, zu viel von sich preis zu geben in einem Medium, das nichts vergisst. Viele unter uns

sind in dieser Frage ziemlich sorglos. Noch bei der Volkszählung 1987 waren Millionen von Menschen skeptisch, als es darum ging, Fragen zu beantworten wie „Welche Tätigkeit, welchen Beruf üben Sie aus“. Mittlerweile ist es ein Klacks, den Beruf eines Menschen im Internet zu checken. Über die Suchmaschinen kann man in sekundenschnelle weit mehr herausfinden als den Beruf. In speziellen Foren lässt sich erfahren, wer für oder gegen Stuttgart 21 ist oder wer lieber Apple oder Windows nutzt. Natürlich schreibt nicht jeder seinen Klarnamen im Forum. Statt dessen nennt man sich lieber „MeinerEiner“, „DonCarlos“, „Applepie“ oder „Winnedow“. In vielen Foren tummelt sich längst auch die Spezies der Trolle. Als Troll wird im Netzsargon jemand bezeichnet, der Kommunikation im Internet fortgesetzt und auf destruktive Weise dadurch behindert, dass er heftig provoziert.

In vielen Netzwerken werden Menschen gemobbt und diffamiert, so wie früher in den Schulpausen. Zugleich sind diese Netzwerke für viele ein Segen, weil sie sich darin austauschen können oder konkrete Hilfe finden. Wer möchte, kann im Internet Menschen anschwärzen oder Firmen zwingen etwas zu tun, was diese eigentlich nie machen wollten. Manche der Inhalte stärken die Demokratie, andere sind dem Gemeinwohl wenig zuträglich, weil die Verfasser mehr gemein sind als wohl.

Beim Raumschiff Enterprise hieß es früher: „Captain, ich weiß nicht, was es ist. Aber es ist riesig und es kommt direkt auf uns zu.“ Was kommt in diesem neuen Raum auf uns zu? Das digitale Zeitalter kriecht in jede Wohnstube. Wir alle sind Kinder der Verhältnisse und fügen uns in Muster. Wir sollten das aus gutem Grund nicht allzu sorglos tun und auf Selbstverpflichtungen hoffen, die selbst keinen verpflichten.

Wenn Menschen heute im Schutz der Anonymität andere im Internet herabwürdigen, sie beschädigen, falsches Zeugnis ablegen, so ist dies ein Phänomen, das uns gesellschaftlich tangiert. Das macht etwas mit uns, das wir nicht mit uns machen lassen sollten. Es ist noch nicht allzu lange her, da standen Menschen mit ihrem Namen und mit ihrem Gesicht für ihre Ansichten ein. Dies scheint sich in einer Weise zu verändern, die sich nicht nur in der Debatte um Stuttgart 21 spiegelt, wo das Internet eine zentrale Rolle spielt. Wie wirkt es auf Kinder, wenn Erwachsene ihre Worte nicht mehr wägen und im Schutze der Anonymität ihrem Zorn freien Lauf lassen? Vielleicht sollten wir wieder mehr darüber nachdenken, was unsere Botschaften im Internet auslösen. Wie sagte doch Spock im Raumschiff: „Ich fühle mit Ihnen, Captain.“ Und Kirk antwortete: „Na dann besteht ja noch Hoffnung.“

PORTRÄT

Aktiv im Untergrund

Walter Wittke gilt landesweit als führender Wissenschaftler in der Felsmechanik. Der Professor war am Bau der Stuttgarter S-Bahn beteiligt. Auch die neuen Tunnelröhren für Stuttgart 21 basieren auf seinen Forschungen.

Schmal, lang und eng ist der Aufstieg, an dessen Ende eine Koryphäe sitzt. Walter Wittke hat es sich bequem gemacht im Stuttgarter Bahnhofsturm. Von hier oben hat man einen guten Blick auf die Stadt, die Wittke wie kaum ein anderer von unten kennt.

Draußen pulsiert das Leben, drinnen zieht eines vorbei. Walter Wittke erzählt von einem Leben mit vielen Stopps aber ohne Halt. Seit mehr als 40 Jahren arbeitet und forscht der Wissenschaftler im Tunnelbau. Seine Geschichte ist konserviert in vielen Bauwerken. Der Professor gilt als eine der weltweit anerkannten Prüfinstanzen für den Tunnelbau. Seine ersten großen Aufträge hatte er in Stuttgart, wo er mit seinem Team unter anderem die Betonröhren für die neue S-Bahn mitpflanzte.

78 Jahre alt ist Wittke jetzt – und kein bisschen müde. Rund um den Globus ist der Sachverständige des Bauingenieurs gefragt, der aus Hamburg stammt, aber viel von einem Schwaben hat. Der Hanseat mit badischem Familienanschluss zeichnet sich durch einen Wesenszug aus, der geschätzt wird: er rechnet lieber, bevor er redet.

Walter Wittke gehört zu jener altersweisen Generation, die aus Schaden klug geworden ist. Als Kind eines Beamten im gehobenen Dienst in Hamburg aufgewachsen, erlebte er die verheerenden Luftangriffe auf seine Geburtsstadt. Bei Verwandten auf dem flachen Land in Schleswig-Holstein kam er nach dem Krieg unter. Eine prägende Erfahrung. „Das Dorf, in dem wir damals wohnten, wehrte sich mit Händen und Füßen gegen einen Bahnanschluss. Die Eisenbahn wurde ins Nachbardorf verlegt. Es wuchs zur Großgemeinde, unser Dorf blieb von der weiteren Entwicklung abgehängt“, erzählt Wittke.

Der junge Norddeutsche zog zum Studieren nach Hannover, später zum Promovieren in den Süden. Er wollte etwas schaffen, konstruieren, aufbauen – der Herzschlag einer hungrigen, kreativen Generation eines Deutschlands nach dem größten anzunehmenden Untergang von Menschlichkeit und Moral.

In der Technischen Hochschule der einstigen badischen Hauptstadt kam einer mit solchem Wissenshunger und dieser Schaffenskraft zur rechten Zeit. Wittke wurde in Karlsruhe zum Meister auf einem Gebiet, vor dem andere Fachleute bis heute noch den größten Horror haben: der höheren Mathematik. „Mich interessierte es vor allem, die neuen mathematischen Methoden, die damals aufkamen, auf Konkretes anzuwenden. Zum Beispiel die computerorientierten, numerischen Berechnungsverfahren.“ Das Werkzeug, um die dritte Dimension zu berechnen – und darüber hinaus komplexe Kräftespiele der Natur zu erkennen und zu benennen.

Dann kam plötzlich dieser Auftrag. Er entpuppte sich als Glücksfall. Wittke sollte für das Pumpspeicherwerk Wehr im Hotzenwald das Kavernenkraftwerk im südlichsten Bergmassiv des Schwarzwaldes berechnen. Er ließ sich nicht zweimal bitten. Noch heute gilt die Anlage als eine der größten der Welt. Die Fallhöhe des Wassers von mehr als 600 Metern reicht aus, um eine Million Menschen mit Strom zu versorgen – und zwar dann, wenn sie ihn brauchen. Wenn die Menschen schlafen, aber Kraftwerke ihre Grundlast nutzlos in den Netzen zirkulieren lassen, kann der Nachtstrom genutzt werden, um das Reservoir des Pumpspeicherwerks wieder aufzufüllen.

Der Ingenieur war schon damals begeistert von solcher Form der menschenfreundlichen Technik. Nebenbei entwickelte der Spezialist für schwierigen Untergrund auch eine solide moralische Basis für sein Tun. „Es ergibt sich die Notwendigkeit für ein Bauwerk aus der Gesellschaft heraus“, sagt er. „Dafür muss man Lösungen finden. Wenn eine Gesellschaft eine Notwendigkeit sieht, ist auch eine Offenheit da.“

Mitte der 70er Jahre folgte der Ruf als Ordinarius an die Hochschule Aachen, wo Wittke sich jenseits von Lehre und Forschung immer wieder um die praktische Anwendung seines Wissens bemühte. Zu seinen Projekten gehörte damals auch der Bau der Stuttgarter S-Bahn-Tunnel, die sich neben der Anlage im Südschwarzwald zu seinen prägendsten Bauwerken entwickelten.

Noch heute erinnert er sich an fast jedes Detail. „Mit diesen Tunnel hat man nahezu die gesamte Geologie Süddeutschlands durchfahren. Wo hat man das schon?“ Und der schwierige Anhydrit, der unausgelaugte Gipskeuper? Ein bisschen Bergwasser genügt, um ihn wie Hefeteig aufquellen zu lassen. Wittke nickt und grinst. „Kommt gleich hinter der Station Schwabstraße in den Hasenberg hinauf“, erzählt er. „Der Tunnelbau hat funktioniert, ohne Probleme. Auch beim Freudensteintunnel für die Schnellbahnstrecke Mannheim-Stuttgart gab es Anhydrit – und es hat dennoch funktioniert.“ Sein ganzer Stolz sind die tunnelbautechnischen Gutachten für die Bahn-Neubaustrecke Köln-Frankfurt: „Im Bau musste nur um fünf Prozent von unserer Prognose für Abbruch und Tunnelsicherung abgewichen werden“, sagt der Professor. In der Welt des Berg- und Tiefbaus sind diese Gutachten zum Maß der Dinge für solide Bauplanung geworden.

1980 machte der Ingenieur seinen guten Namen zum Programm und gründete ein nach ihm benanntes Beratungsunternehmen für Grundbau und Felsbau in Aachen. Mittlerweile erzielt die Firma, in der auch seine Töchter Bettina und Patricia



sowie sein Sohn Martin, außerdem zwei Schwiegersöhne und ein Neffe mitarbeiten, 50 Prozent ihres Umsatzes außerhalb Deutschlands, in Griechenland, Schweden, in Pakistan, vor allem in Lateinamerika und im Nahen Osten. Fast überall spürt er, was sich in Stuttgart kaum zu artikulieren vermag: Die Begeisterung, dass etwas geschaffen wird. „Mich wundert es schon“, sagt Wittke, „wie offen Menschen in Gegenden hoher Arbeitslosigkeit auf eine Schnellbahntrasse reagieren, und wie das hier in Stuttgart so ist.“

Das Leben hat ihm viele Baustellen ermöglicht. Er könnte sich kein anderes vorstellen. Drei seiner vier Kinder sind wie er Ingenieure geworden. „Ohne mein Zutun“, wie er sagt. Doch wer als Achtjähriger an Papas Hand durch den thailändischen Dschungel am River Kwai spazieren ging, der bekommt wohl automatisch etwas mit vom Denken über alle Grenzen hinweg. Gerade das ist ein Antrieb, wenn man sich in die Geologie dieser Welt hineinrechnet, um ein Ziel zu erreichen: Standfestigkeit.

Drunten auf den Stuttgarter Straßen spiegelt sich der Feierabend. Es zieht die Menschen nach Hause. Auch Walter Wittke muss weiter und streift seinen Mantel über. Zum Abschied erzählt er von seiner Mutter, die ihn 1974 beiseite nahm, als er sich gerade mit dem Lehrstuhl am Ziel seiner Träume wähnte: „Warten wir es ab, bis dir auch dieses Arbeitsfeld zu eng wird“, gab sie ihm mit auf den Weg. Sie sollte recht behalten. Sechs Jahre später hat sich der Sohn selbständig gemacht mit seinem Ingenieurbüro, welches er heute noch leidenschaftlich betreibt. „Die Aufgaben machen mir Freude. Die Pflicht, Dinge weiterzugeben und Probleme zu lösen. Ich hab gar nicht das Gefühl, mich zur Ruhe setzen zu müssen. Warum auch“, sagt er. Die zehn Enkel daheim werden auf Opa noch lange warten. Es rufen die Baustellen dieser Welt.

KURZ NOTIERT

Es tut sich was im Stuttgarter Bahnhofsturm



Bereits in wenigen Monaten wird das Turmforum im Stuttgarter Bahnhofsturm kaum wiederzuerkennen sein: Die Ausstellung zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, die im Mittelpunkt der Baustelleninformation für die Bürger steht, wird bis März 2013 neu gestaltet. Das Team des Turmforums wird dabei unterstützt von den Stuttgarter Firmen macom GmbH und Heller Designstudio, die mit ihrem Konzept im Wettbewerb überzeugen konnten. Ein zeitgemäßes Design, jede Menge moderne Medien und viele interaktive Elemente vom Eingangsbereich bis zur Aussichtsplattform erwarten den Besucher nach dem Umbau. Alle wichtigen Informationen rund um das

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm werden anschaulich vermittelt. Der Umbau der einzelnen Ebenen erfolgt jeweils separat, so dass der Großteil der Ausstellung durchgehend geöffnet bleibt und das Führungsangebot aufrecht erhalten werden kann. Mehr als 15.000 Besucher verzeichnet das Turmforum derzeit monatlich. Projektsprecher Wolfgang Dietrich zu dem großen Interesse: „Die Bürger sind neugierig auf die Baustelle und das, was hier entsteht. Sie bekräftigen uns dabei, das Turmforum als zentrale Anlaufstelle zu sehen und auszubauen.“ Das Turmforum bietet nicht nur die umfassende Ausstellung im Stuttgarter Bahnhofsturm, sondern ist seit kurzem um eine Attraktion reicher. Eine Aussichtsplattform im Mittleren Schlossgarten erlaubt umfangreiche Einblicke in das Baufeld des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Besucher können hier nicht nur das Baugeschehen beobachten, sondern finden Informationen in deutscher und englischer Sprache sowie diverse Bilder und Grafiken zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Das Podest ist rund um die Uhr geöffnet und ermöglicht es, die Fortschritte auf der Baustelle aus nächster Nähe mitzuerleben. Für das Jahr 2013 sieht das Turmforum weitere Maßnahmen vor: Neben zusätzlichen Podesten im Rosensteinpark und am Fildertunnelportal auf dem Fasanenhof gehören dazu Infozentren in Wendlingen und in Ulm. ➔ www.be-zug.de/turmforum

Bauarbeiten in Bad Cannstatt und Feuerbach

Anfang November haben in Bad Cannstatt und Feuerbach die Bauarbeiten für die künftige Fernbahn-Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof begonnen. Dazu gehören die Errichtung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen, Vegetationsarbeiten sowie Kabeltiefbau. Im Mittelpunkt der Arbeiten steht zum einen der Bahnhof Feuerbach. Noch bis Ende des Jahres errichtet die Deutsche Bahn hier insgesamt elf neue Oberleitungsmasten. Auch ein Teil des bestehenden Personentunnels muss gesperrt und verfüllt werden, da er dem geplanten Trogbauwerk für die Tunneleinfahrt der Fernbahn weichen muss. Deshalb steht er aus Richtung Siemensstraße bereits seit Mitte November für Fußgänger nicht mehr zur Verfügung. In den nächsten Jahren entsteht eine neue Personenunterführung. Auch beim Gleisverlauf wird sich am Bahnhof Feuerbach einiges ändern: Während der Hauptbauarbeiten sollen hier statt der bisherigen vier Gleise (je zwei S-Bahn- und zwei Fernbahngleise) temporär sechs Gleise verlaufen (zwei S-Bahn-Gleise, zwei neue Fernbahngleise sowie zwei Umfahrgleise für den laufenden Betrieb). Um Platz zu schaffen, muss nun Bahnsteig 3 abgerissen werden. Die Abrissarbeiten dauern voraussichtlich bis Ende Januar. Auch am Bahnsteig 2 sind mittelfristig bauliche Veränderungen erforderlich. In Bad Cannstatt sollen 2013 die Hauptbauarbeiten im südlichen Bereich des Rosensteinparks beginnen, wo in mehreren Teilschritten eine rund 260 Meter lange und 25 Meter breite Baugrube ausgehoben wird. ➔ www.be-zug.de/baumassnahmen

Tunnel unter Privatgrundstücken

Grundstückseigentümer, deren Parzellen von Stuttgart-21-Tunneln unterfahren werden, können von einem optimierten Verfahren für die Ermittlung der Entschädigungshöhe profitieren. Das neue Bewertungsverfahren orientiert sich an zwei Modellen, die sich in der Rechtsanwendung in zahlreichen anderen Städten bewährt haben und dort auf breiter Basis von Betroffenen akzeptiert wurden: Zum einen an dem so genannten Münchener Verfahren, das beim dortigen Bau der U-Bahn entwickelt worden ist. Und zum anderen an der Praxis des Frankfurter Gutachterausschusses, die auf Erfahrungen in 13 Städten mit ähnlichen Tunnelbauten basiert. Das „Stuttgarter Gutachten“ wurde an die spezielle topografische Situation und die Grundstückswertverhältnisse der Landeshauptstadt Stuttgart angepasst. So geht es zum Beispiel bei der Unterfahrgangstiefe über das Münchener Verfahren hinaus, denn es berücksichtigt vier verschiedene Tiefenlagen: bis 15 Meter, bis 30 Meter, bis 60 Meter und über 60 Meter. Außerdem ist eine besondere Entschädigung vorgesehen, wenn die Unterfahrgang die bauliche Nutzung des Grundstücks beeinträchtigt. Die Deutsche Bahn wird schrittweise alle betroffenen Bürger informieren.

Eisenbahnbundesamt gibt grünes Licht

Mit der Bestätigung der 5. Planänderung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist jetzt der Weg für weitere Arbeiten am Grundwassermanagementsystem frei. „Der Schutz des Grund- und Mineralwassers steht an vorderster Stelle“, kommentierte Wolfgang Dietrich, Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm, die Entscheidung. „Wir sind froh, das Grundwassermanagementsystem endlich fertig stellen zu können. Denn das ist die entscheidende Grundlage für unsere Hauptbaumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs. Das hochkomplexe System, das aus der zentralen Wasseraufbereitungsanlage, Pumpenanlagen, Rohrleitungen und Infiltrationsbrunnen besteht, garantiert ein Höchstmaß an Sicherheit für das Grund- und Mineralwasser im Raum Stuttgart.“ Die erste Ausbaustufe soll im März 2013 einsatzbereit sein. Das beauftragte Unternehmen Hölscher Wasserbau GmbH nimmt jetzt im Stuttgarter Stadtgebiet die Arbeiten auf.



PERSÖNLICH



Kümmert sich
um die Zugpferde
in der Werkstatt:

Oliver Herdlitschke, 28
Diplom-Ingenieur

Was macht eigentlich ... Herr Herdlitschke?

Wir stehen hier am Rande des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einer riesigen Halle, umgeben von Lokomotiven, die wie gestrandete Wale wirken. Was genau ist Ihr Job?

Ich leite die Werkstatt für die Instandhaltung von E-Loks am Rosensteinpark. Zu meinem Team gehören 50 Mitarbeiter, die im Dreischichtbetrieb arbeiten und sich um 100 Lokomotiven kümmern. Jede von ihnen kommt alle zwei Wochen zur Inspektion in die Werkstatt.

Ein Auto wiegt rund 1,5 Tonnen. Ihre Fahrzeuge bringen gut und gerne 80 Tonnen auf die Waage. Da reicht der kleine Schraubenzieher wohl nicht mehr aus, oder?

Das ist richtig. Wir haben bei uns schon Werkzeuge im XXL-Format. Unsere Drehmomentschlüssel für Schrauben reichen beispielsweise bis 1.000 Newtonmeter. Beim Auto zieht man die Radbolzen mit einem Zehntel davon an. Wir benutzen auch 80er Maulschlüssel, dagegen wirkt der 10er von Zuhause schon sehr klein. Im Prinzip läuft eine Inspektion bei einer Lok nicht viel anders ab als bei einem Pkw. Haben die Bremsen noch ihre Wirkung? Müssen die Stahlräder bearbeitet werden? Sind die Sicherheitssysteme in Ordnung? Das sind die Fragen, mit denen wir uns befassen.

Hatten Sie eigentlich schon immer ein Faible für Loks?

Für große und schwere Fahrzeuge habe ich mich schon immer interessiert. Ich komme ursprünglich aus Sachsen-

Anhalt, dort gab es große Landmaschinen, wie Traktoren und Mähdrescher. Mein Onkel hat einen landwirtschaftlichen Betrieb und mit ihm war ich als Kind schon öfter in der Werkstatt. Bei der Bahn habe ich 2003 ein Duales Studium gemacht und kam in eine Werkstatt mit E-Lokomotiven. Dabei ist der Funke übergesprungen und die Begeisterung für Eisenbahnfahrzeuge geweckt worden.

Das eine ist das Innere der Loks, das andere ist das Äußere. Wie kriegen Sie die Graffiti-Schmierereien eigentlich weg?

Wir haben einen extra Reinigungsplatz für beschmierte Fahrzeuge, sie werden mit aggressiven Chemikalien gereinigt, weil das oft sehr hartnäckige Farben sind. Das kostet sehr viel Zeit und natürlich auch Geld. Manchmal müssen wir die Lokomotiven ganz neu lackieren. Da ist man mit einigen tausend Euro dabei. Die Fahrzeuge fehlen uns in dieser Zeit auch im Betrieb. Ein echtes Ärgernis.

Die Werkstatt, in der Sie arbeiten, wurde 1919 eröffnet. 2014 ist Schluss und die Instandhaltung zieht im Zuge von Stuttgart 21 nach Tübingen und Ulm um. Sind Sie traurig?

Ein bisschen schon. Diese alte Werkstatt ist ein gutes Stück Eisenbahngeschichte. Sie hat ihr ganz eigenes Flair, das ich vermissen werde. Trotzdem freue ich mich auf die neuen Werkstätten, vor allem auf die moderne Technik, die dort zum Einsatz kommen wird.

57

Kilometer

Bahnstrecke werden für Stuttgart 21 neu gebaut, mehr als die Hälfte davon im Tunnel.

1.479

Besucher

verzeichnete die Internetseite des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm 2011 durchschnittlich pro Tag.

250

km/h

schnell können Züge künftig am Alaufstieg fahren.

18 Millionen

Personenfahrten

werden durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm voraussichtlich pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert.