

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

Wien Hauptbahnhof

REPORTAGE Stuttgart 21 auf Wiener Art

SEITE 6

PORTRÄT Christoph Ingenhoven, gefragter Architekt **SEITE 12**

THEMA Die neue Ausstellungswelt im Turmforum **SEITE 18**

INTERVIEW Der Minister für die Umwelt: Franz Untersteller **SEITE 26**



INHALT

ESSAY

Das Signal des Aufsichtsrats **4**

REPORTAGE

Veni, Wieni, Vici **6**

PORTRÄT

Der Architekt
Christoph Ingenhoven **12**

IM BILDE

14

THEMA

Großer Bahnhof im Turmforum **18**

PORTRÄT

Die Lärmsaniererin
Sabine Weiler **24**

INTERVIEW

Der Landesumweltminister
Franz Untersteller **26**

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

Vi.S.d.P.: Wolfgang Dietrich, Vorstandsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 7 – 11, 14 – 16, 24, 27, 31),
Deutsche Bahn AG (5, 30), Edgar R. Schoepal (12), Ingenhoven architects (13),
Martin Brenner (14), Jürgen Gisselbrecht (14, 30), Arnim Kilgus (15)
Arbeitsgemeinschaft Hauptbahnhof Stuttgart (22), Roger Wollstadt (22),
Wikipedia (22), Stadtarchiv Stuttgart (22), Felix König (28)

Auflage: 150.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im Juni 2013.

VORWORT

Es gibt einen trefflichen Satz von Karl Popper, der mir in letzter Zeit häufiger durch den Kopf gegangen ist. „Es hat keinen Sinn zu sagen: alles ist schlecht“, sprach der Philosoph. „Die wirkliche Fragestellung ist: was können wir tun, um es vielleicht nur ein kleines bisschen besser zu machen.“

In den vergangenen Wochen herrschte projektbedingter Ausnahmezustand. Längst überbrückt geglaubte Gräben wurden wieder aufgerissen. Darunter haben viele gelitten, in Stuttgart und darüber hinaus, Befürworter und auch Gegner. Besonders schwer zu tragen hatten Unternehmen, die um Aufträge bangten, welche bereits an sie vergeben waren. Nicht leicht war diese Zeit für Experten, Planer und Facharbeiter, denen manche Anfeindungen an die Berufsehre gingen. Schwer zu tragen hatten Polizeibeamte, die zum Dienst an der Baustelle eingeteilt waren. Und auch die Mitarbeiter im Kommunikationsbüro kamen an ihre Grenzen, denn ihre Telefone standen nicht mehr still. Bei allen, die in den vergangenen Wochen und Monaten auf ihre Art versucht haben, die Dinge ein bisschen besser zu machen, wie es Karl Popper formuliert hat, möchte ich mich herzlich bedanken.

Seit 16 Jahren wird jetzt um den neuen Bahnknoten in Stuttgart samt ICE-Strecke nach Ulm gerungen. Es wurden Parlamentsbeschlüsse gefasst, Gerichtsprozesse geführt, es wurde eine Schlichtung organisiert und das Volk befragt. Mehr Legitimation geht nicht. Gewiss, die Geschichte des Projekts ist auch eine Geschichte größerer und kleinerer Rückschläge. Aber darf man im Angesicht einer solchen Geschichte nach so langer Zeit kapitulieren? Man darf nicht! Täte man es doch, so schrieb Thomas Schmid in der „Welt“, würde man „das Kostengebirge wie ein von Menschen nicht zu beeinflussendes Naturwunder bloß anlotzen und vor der Aufgabe kapitulieren, einem begründeten A ein gut ins Werk gesetztes B folgen zu lassen. So verhalten sich Hasardeure. Ein Staat darf sich nicht derart entblößen.“

Baden-Württemberg steht nicht für Kapitulation, sondern für Mut und Innovation. Gottlieb Daimler hat in diesem Land ein Auto gebaut, obwohl es damals bequeme Kutschen gab und man ihn ob seiner Pläne schräg anschaute. Die Kutscher von damals konnten sich nicht vorstellen, dass es auch ohne Pferde vorwärts gehen könnte. Es gab seitdem viele Innovationen und Großprojekte, auch und gerade im Verkehrssektor. Die meisten davon waren umstritten, die meisten haben länger als geplant gedauert und die meisten waren am Ende auch teurer als



„Alle Projektpartner haben im Umgang miteinander Fehler gemacht.“

Wolfgang Dietrich,
Projektsprecher

ursprünglich veranschlagt. Zu nennen ist die Neubaustrecke Köln-Rhein-Main, die am Ende sechs Milliarden Euro kostete und heute von Millionen Fahrgästen als Segen empfunden wird. Ähnlich verhält es sich mit der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, die am Ende 2,3 Milliarden Euro kostete und zur Folge hat, dass heute kaum noch jemand mit dem Auto zum Frankfurter Flughafen fährt, weil der Zug erstens schneller und zweitens bequemer ist. Niemand stellt diese Projekte heute noch in Frage. Erinnert sei auch an die Stuttgarter Messe, gegen die Tausende auf die Straße gingen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen durch viele Instanzen geklagt hat. Heute ist die Messe am Flughafen allseits akzeptiert, die Widerständler hegen keinen Groll mehr gegen die neuen Ausstellungshallen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen wirbt mittlerweile sogar mit dem Logo: „Messestadt“.

An diesen Beispielen wird deutlich, dass alte Wunden heilen und aus anfangs schwer kritisierten Projekten im Laufe der Zeit mit Leben erfüllte Bauten werden können, in deren Glanz sich viele sonnen. Auch bei Stuttgart 21 wird es eines Tages so kommen, denn das Projekt steht für eine Zukunft, in der nicht nur eine historische Chance liegt, sondern sich auch eine neue Mobilität spiegelt. Besonders auffällig ist in den Umfragen, dass Jüngere das Projekt stärker befürworten. Sowohl der städtebauliche Nutzen für Stuttgart als auch der verkehrliche Nutzen fürs Land stehen für große Teile dieser neuen Generation außer Frage.

Nach der klaren Entscheidung des Bahnaufsichtsrats vom 5. März gibt es kein Zurück mehr. Nun ist es an der Zeit, dass auch die Gegner ihren Frieden machen mit dem Projekt. Viel zu lange schon müssen sich Menschen, die eine andere Meinung zu Stuttgart 21 haben als Andersdenkende, den Vorwurf gefallen lassen, sie würden Desinformation betreiben, obwohl sie nur ihre Sicht der Dinge darstellen.

Es ist nicht zu leugnen, dass in den letzten Jahren alle Projektpartner im Umgang mit dem Bauvorhaben, aber auch im Umgang miteinander Fehler gemacht haben. Das gilt auch für die Deutsche Bahn. Der aktuelle Umgang des Vorstands und des Aufsichtsrats mit dem Thema ist jedoch nicht nur ein klares Signal, sondern auch ein Ausweis für lösungsorientiertes und verantwortungsvolles Management, das die Dinge besser macht. Es wäre mein Wunsch, dass alle Projektpartner, auch jene, die sich immer noch mit Stuttgart 21 schwer tun, daran anknüpfen.

Ihr Wolfgang Dietrich

ESSAY

Das Signal des Aufsichtsrats

Die Bahn hat Stuttgart 21 weder der Stadt noch dem Land aufgezwungen. Es war eher andersrum. Im Lichte der aktualisierten Kosten sollte das nicht vergessen werden. Ein vorausschauender Rückblick.

Es soll Menschen geben, die in den vergangenen Monaten häufiger des Streits um Stuttgart 21 in der siebten Bitte des Vaterunsers gedachten: „Und erlöse uns von dem Übel.“ Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn hat diese Bitte erhört. Am 5. März hat das Kontrollgremium den Finanzierungsrahmen für das Projekt um zwei Milliarden auf 6,5 Milliarden Euro erhöht. Damit wurde der Weg frei gemacht für den zügigen Weiterbau, selbst für den Fall, dass dieser zusätzliche Finanzbedarf, der einen Risikopuffer von insgesamt 1,6 Milliarden Euro enthält, am Ende tatsächlich in vollem Umfang erforderlich sein sollte. Darüber, welchen Anteil das Land Baden-Württemberg an diesen Mehrkosten zu tragen hat, gibt es nach wie vor unterschiedliche Positionen.

Mit dem Votum der Aufsichtsräte endet der politische Showdown um die Zukunft von Stuttgart 21, der zuletzt begleitet war von mancherlei Auswüchsen. In der Öffentlichkeit ist in dieser Phase ein merkwürdiger Eindruck entstanden. Jener nämlich, dass die Bahn alle Register zog, um dem Land und der Stadt Stuttgart ein von beiden ungeliebtes Projekt aufzuzwingen. Tatsächlich offenbart die Geschichte, dass es genau umgekehrt war.

Als die Idee des neuen Stuttgarter Bahnknotens vor mehr als 16 Jahren geboren wurde, war der unterirdische Durchgangsbahnhof eine in weiten Teilen von Wirtschaft, Politik und Medien bestaunte Fiktion. Der Bahnchef hieß damals Heinz Dürr und kam ebenso aus Schwaben wie der Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann. In landsmannschaftlicher Verbundenheit zeigten sich beide offen für die Vision aus Stuttgart.

Das Projekt bekam einen gewaltigen Schub. „Da ist kein Superlativ übertrieben“, erklärte Ministerpräsident Erwin Teufel, der ansonsten nicht zum Abheben neigte. Er war mit dieser Ansicht nicht allein im politischen Raum. In den neunziger Jahren schwenkten viele in Wirtschaft und Politik die Fahne für Stuttgart 21. Sie bewegten sich in einer Welt von Schulterklopfen. „Job-Motor fürs ganze Land.“ „Einmalige Zukunftsperspektive.“ „Neue Dimension des Reisens.“ „Quantensprung für die Stadtentwicklung.“ So lauteten die Schlagzeilen.

Wenig später nahm im Bremserhäuschen ausgerechnet die Bahn Platz, die zugespitzt formuliert, von so manchen Politikern aus Stadt, Land und Region alsbald heftig bedrängt wurde. Inzwischen war Dürr nicht mehr Bahnchef und Wissmann nicht mehr Verkehrsminister. Um die Vision am Leben zu erhalten, flogen Kohorten von Unterhändlern aus Stuttgarter Ministerien nach Berlin, mit dem Ziel, den in der Sache sperrigen Schienenkonzern zur Umsetzung des baden-württembergischen Zukunftsprojekts zu motivieren. Auf die Anfangseuphorie in Stuttgart folgten trotz aller Bemühungen zähe

Jahre mit vielen Verhandlungen, die begleitet waren von Durchhalteparolen aus der Politik und von Zeitungskomentaren, in denen die Vokabel „Hängepartie“ inflationär Verwendung fand. In dieser Ära der Hängepartie änderten sich gesetzliche Rahmenbedingungen und es wurden nicht nur geprüfte Zahlen in den Raum gestellt. In dieser Zeit reagierten Politik und Polizei in Stuttgart unverhältnismäßig auf Bürgerproteste im Schlossgarten. In dieser langen Phase gab es Parlamentsbeschlüsse und Gerichtsurteile zugunsten von Stuttgart 21, es gab eine Schlichtung, eine Volksabstimmung und einen Filder-Dialog. Dies alles wirkte sich inhaltlich wie strukturell auf das Projekt aus, ohne dass dies für die breite Öffentlichkeit hinreichend sichtbar wurde.

Am 12. Dezember 2012 präsentierte der DB-Vorstand dem Aufsichtsrat die in seinem Auftrag von unabhängigen Prüfern aktualisierten Kostenprognosen für das Projekt. Der neue Finanzierungsrahmen enthält alle bis heute tatsächlich angefallenen Kosten, alle zukünftigen Kosten einschließlich Inflation sowie alle Kostenrisiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 Prozent. Darüber hinaus ist eine Risikovorsorge für heute nicht abschätz- und bezifferbare Projektrisiken enthalten, von denen allein 539 Millionen Euro dadurch zu verhindern sind, dass alle Projektpartner zukünftig an einem Strang ziehen. Der Bahn-Vorstand wagte mit dieser fundierten Neubewertung den Versuch, zehn Jahre vor Inbetriebnahme möglichst exakt und transparent alle Kosten und Risiken des Großprojekts gründlich zu identifizieren, um gerade nicht eine Situation wie in Berlin beim Großflughafen zu erleben. Dort sind die Kosten bekanntlich zum Ende des Bauens völlig aus dem Ruder gelaufen. Dies soll in Stuttgart nicht passieren.

Die Reaktionen auf die präsentierten Zahlen und die mit ihnen einhergehende Selbstkritik der Bahn war gleichwohl für die öffentliche Wahrnehmung des Projekts verheerend. Land und Stadt konterten umgehend mit dem Hinweis, dass sie nicht bereit seien, auch nur einen Euro mehr zu bezahlen. So wurde die paradoxe Situation offenbar, dass diejenigen, die am meisten an Stuttgart 21 zahlen und zugleich am wenigsten davon haben, nämlich der Bund und die Bahn, von Seiten des Landes heftig gerügt wurden, während zugleich jene, die am wenigsten zahlen und am meisten davon haben, nämlich die Stadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg, sich auf die Position zurückzogen, dass über Wohl und Wehe des Zukunftsprojekts in Berlin abzustimmen sei und nicht in Stuttgart.

Die Bahn wurde von ein und derselben Regierungskoalition in Baden-Württemberg in den vergangenen Wochen aufgefordert, schneller zu bauen, um Kosten zu sparen und zugleich langsamer zu bauen oder den Bau



ganz zu stoppen. Der Aufsichtsrat hat diesem Spiel ein Ende bereitet, in dem er sich einseitig zu den geschlossenen Verträgen bekannte. Er tat gut daran, im Sinne der Politik und im Sinne des Landes, von dem ein solches Signal lange ausstand. Hätte man Stuttgart 21 gekippt, wäre im kollektiven Unterbewusstsein letztlich nicht die Summe der Kosten haften geblieben, sondern vor allem ein Gefühl. Das Gefühl, zum Ausstiegspreis von über zwei Milliarden Euro nichts zu haben, außer einem Mahnmal der Depression. Ein solches Gefühl hätte sich in der hiesigen Wirtschaft unweigerlich eingestellt, wenn dieses Bauvorhaben nach 16 langen Jahren der Planung gestoppt worden wäre. Baden-Württemberg ist ein Land, das nicht davon lebt, den Status quo zu zementieren, sondern vielmehr von seinem Ruf, die Welt durch Innovation und Ingenieurskunst zu bereichern. Dies muss auch und gerade durch Großprojekte wie Stuttgart 21 sichtbar werden. Das Ende des Tiefbahnhofs hätte nicht nur eine komplette Neuplanung mit ungewissem Ausgang zur Folge gehabt, sondern auch einen jahrelangen Stillstand. Und Stillstand ist Gift für eine auf Wachstum gebürstete Exportwirtschaft.

Die Würfel sind gefallen, es wird keinen Ausstieg aus Stuttgart 21 geben. Daraus erwächst für die Partner Bahn, Land, Stadt und Region eine Projektförderungspflicht, wie sie längst vertraglich festgeschrieben ist, aber bisher nicht von allen Seiten im rechten Maß mit Leben erfüllt wird. In der Vergangenheit konnte so mancher Amtsträger der Versuchung nicht widerstehen, dem Projekt kapital zu schaden, um daraus politisch Kapital zu schlagen. Dies muss nach der jetzt gefallenen Entscheidung ein Ende haben. Es ist an der Zeit, trotz aller Querelen nach vorne zu schauen – und das einst vom Land auf die Schiene gesetzte Projekt gemeinsam und zügig im Sinne der Bürger zu vollenden.

Die Baustelle ist immer und überall. Sie ist bei ihm, wenn er einschläft und sie ist bei ihm, wenn er aufwacht. Einmal hat sie ihn bis nach New York verfolgt. Es war Silvester und er stand auf der First Avenue. Sein Mobiltelefon schnarrte und es meldete sich ein aufgebracht Wiener. „Hilfe, vor meinem Haus bricht der Asphalt ein!“

In solchen Augenblicken drohenden Ungemachs wird aus dem Pensionär Peter Guggenberger ein höchst aktiver Krisenmanager, ganz gleich, wo er sich gerade befindet. Zwei Telefonate in die Heimat genügten. Eine schnelle Eingreiftruppe machte sich eilends auf den Weg zum Beschwerdeführer, um das baustellenbedingte Malheur zu beseitigen. In der Zeitung stand davon später kein Wort. „Wissens, des is' wie bei einem Luftballon“, sagt Guggenberger mit bestem Wiener Schmäh. „Sie müssen schauen, dass sie ihn am Schnürl erwischen, sonst is' er weg.“

So denkt und redet man, wenn man Peter Guggenberger heißt und ein stadtbekannter Mann ist, dessen Konterfei weithin sichtbar auf Baustellenplakaten im Herzen der österreichischen Hauptstadt prangt. Guggenberger ist Bürgerbeauftragter für den neuen Hauptbahnhof. Ombudsmann Guggenberger, das ist an der Donau eine Kombination wie Rennfahrer Lauda oder Fallschirmspringer Baumgartner. Beides gehört irgendwie zusammen.

An diesem Nachmittag sitzt Guggenberger im Café „Bahnorama“ und erzählt ein bisschen von Stuttgart 21 nach Wiener Art, von einer gewaltigen Baustelle, die viele Parallelen mit dem neuen Stuttgarter Bahnknoten aufweist, sich aber in einem wesentlichen Punkt unterscheidet: Es gibt keine Wutbürger und keine Massendemonstrationen, kein Gegeneinander und keinen Zeitverzug, und selbst bei den Mehrkosten liegt bei den Wienern alles im Rahmen.

Die Gemeinsamkeiten zwischen den neuen Bahnknoten in Stuttgart und Wien werden offenkundig, wenn man sich in den Turm über dem Restaurant begibt, in dem Guggenberger seinen Café schlürft. Der Turm steht gleich neben der Baustelle. Er garantiert einen unverstellten Blick auf das von Kränen umsäumte Bauwerk, das eine urbane Visitenkarte werden soll und für eine Vision steht, welcher sich die ersten Städte nähern, indem sie aus unansehnlichen Gleisanlagen in bester Lage neue Empfangssalons machen, die nichts mehr gemein haben mit den Schmutzedecken alter Prägung. Bahnhöfe werden mit hoher Ingenieurskunst in großem Stil versetzt, umgestaltet oder unter die Erde gelegt. Dabei geht es um Operationen am offenen Herzen der Städte, die nicht nur die Operateure

REPORTAGE

Veni, Wieni, Vici

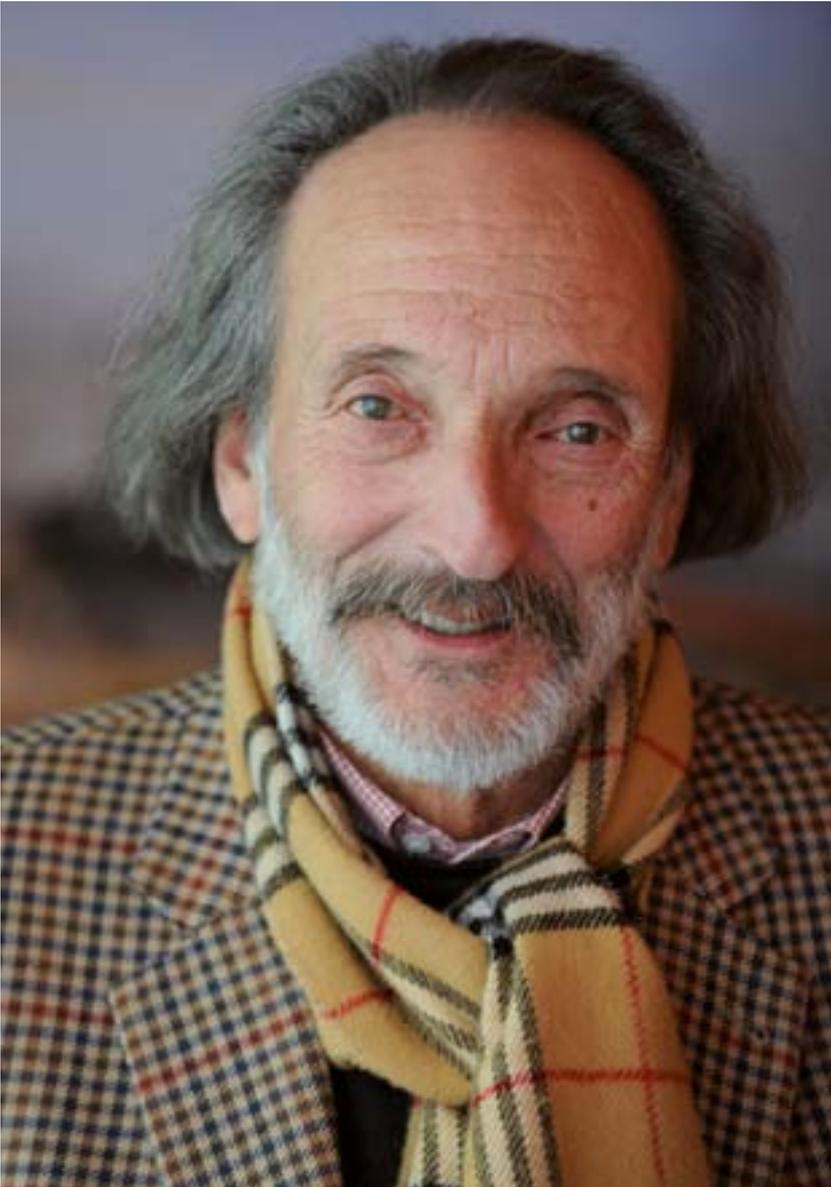
Keine politischen Ränkespiele, kein Protest. Inmitten der österreichischen Hauptstadt bauen 500 Arbeiter einen neuen Bahnhof – und fast keiner grantelt. Eine Spurensuche.



„Der Hauptbahnhof ist ein Schlüsselprojekt für Wien und symbolisiert die Drehscheibenfunktion unserer Stadt in der Mitte Europas. Nicht nur als moderner Verkehrsknotenpunkt, auch stadtentwicklungspolitisch und wirtschaftlich gesehen, ist der Bahnhof für Wien von größter Bedeutung.“

Michael Häupl, Bürgermeister der Stadt Wien

www.be-zug.de/wien



Peter Guggenberger,
**Ombudsmann auf der
 Großbaustelle in Wien**

bis zum Äußersten beanspruchen, sondern auch die Geduld der Bürger. Im Gegenzug schälen sich gigantische Flächen in bester Innenstadtlage heraus, welche völlig neue und nie dagewesene Entfaltungsmöglichkeiten bieten. Zurück zur Stadt, lautet der Trend des 21. Jahrhunderts. Erst die Gleisflächen, dann die Menschen. Wie in Stuttgart, so ist auch in Wien die neue Drehscheibe, an der gegenwärtig 500 Arbeiter mitbauen, verkehrspolitisch ein Schlüsselprojekt.

Erstmals werden in der österreichischen Bundeshauptstadt Züge aus allen Richtungen in einer Verkehrsstation verknüpft. Aus der historisch gewachsenen Situation mit zwei Endbahnhöfen, dem bereits abgetragenen Südbahnhof und dem Ostbahnhof, entsteht ein zentraler Durchgangsbahnhof, der Wiens Rolle im Schnittpunkt der europäischen Magistralen von Paris über München, von Berlin über Prag, von Warschau über Kattowitz akzentuiert.

Die ersten vier Gleise sind mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 bereits in Betrieb genommen worden. Die Schnellbahnlinie S80 führt nun ohne Umsteigen von Hirschstetten über die Pottendorfer Linie bis Wiener Neustadt. Das gilt auch für die S60 von Bruck an der Leitha nach Hütteldorf. Die Regionalexpresszüge von Bratislava bis Deutschkreutz halten bereits in der neuen Station. Im Dezember 2014 werden auch Fernzüge den zentralen Durchgangsbahnhof ansteuern. 2015, wenn der gesamte Bahnknoten mit seinen zwölf Gleisen fertig ist, sollen mehr als 1.000 Züge und 145.000 Menschen pro Tag den neuen Hauptbahnhof frequentieren.

Wie in Stuttgart geht es aber auch in Wien nicht allein um einen Bahnhof, sondern zudem um eine neue Perspektive für die Stadt. Das Infrastrukturprojekt, das mit dem neuen Hauptbahnhof einher geht, erstreckt sich in der österreichischen Kapitale über sechs Kilometer. Auf den nicht mehr benötigten Gleisflächen entsteht ein neues Stadtquartier. Insgesamt 109 Hektar umfasst das Projekt in Wien, in Stuttgart steht eine Fläche von 100 Hektar zu Verfügung, wenn die Gleise unter die Erde gelegt sind. In Stuttgart sollen Wohnungen für mehr als 11.000 Menschen im neuen Stadtviertel gebaut werden und rund 12.000 Dauerarbeitsplätze entstehen. In Wien gehen die Stadtplaner von Büroflächen in der Größenordnung von 550.000 Quadratmetern aus, von 5.000 neuen Wohnungen für rund 13.000 Menschen und von einem acht Hektar großen Park. Die Gesamtkosten des Wiener Projekts werden auf rund vier Milliarden Euro beziffert. Dabei fallen für den Bahnbau selbst 987 Millionen Euro an. Der Rest teilt sich größtenteils auf private Investitionen für Wohnungen und Büros auf. Die Stadt investiert selbst rund 500 Millionen Euro.

Es ist kalt draußen. Peter Guggenberger schlägt den Kragen seines Jacketts nach oben. Kräne bugsieren immer neues Material zur Baustelle, auf der alles seinen Gang geht. Protestplakate sucht man hier vergebens. „Man muss bei einem solchen Projekt halt auf die Menschen zugehen“, sagt der Ombudsmann. „Die Leute müssen das Gefühl haben, dass man sich um sie kümmert und ihre Nöte ernst nimmt.“ Wenn sich Bürger früher beschwert haben, kam meistens lange nichts und dann vielleicht ein Brief. Heute kommt Peter Guggenberger. Und er kommt bei Bedarf sofort. „Ich bin kein Freund von Aktenvermerken“, sagt er.

„Man muss bei einem solchen Projekt halt auf die Menschen zugehen. Die Leute müssen das Gefühl haben, dass man sich um sie kümmert und ihre Nöte ernst nimmt.“

72 Jahre alt ist der Wiener Baustellenhüter und kein bisschen müde. Guggenberger arbeitete fast 35 Jahre für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die in der Alpenrepublik einen hohen Stellenwert haben. Elf Prozent aller in Österreich zurückgelegten Kilometer werden mit der Bahn bewältigt: Das ist EU-Rekord. Guggenberger hat im Konzern klein angefangen und verkaufte anfangs Fahrscheine. Irgendwann entdeckte man sein Talent, in schwierigen Situationen auf Menschen zugehen zu können. Ob bei Großbaustellen am Arlberg oder in Salzburg: Für die heiklen Missionen durfte der „Guggi“ ran, wie ihn die früheren Kollegen von der Bahn nennen. Jetzt tritt er ihnen gelegentlich unangenehm auf die Füße, wenn er das im Sinne der Baustellenanrainer für nötig hält. Ruft der „Guggi“ an, leuchten die roten Lampen auf.

Als die Arbeiten am neuen Wiener Hauptbahnhof 2009 begannen, wurde Guggenberger aus dem Ruhestand geholt, zum Bürgerbeauftragten ernannt und mit einem Mobiltelefon ausgestattet, das er selbst beim Wandern in der Wüste mit sich herum trägt. Mehr als 100 Anrufe pro Monat gab es am Anfang der Abriss- und Bauarbeiten. Guggenberger hatte vorab Hunderte von Anwohner persönlich informiert und tut das auch heute noch, wenn besondere Arbeiten anstehen. Ein bisschen ist das bei ihm wie beim Zahnarzt, der den Patienten sagt, wann und wo er bohrt. Es tut dann zwar trotzdem weh, aber es kommt den Vorgewarnten zumindest weniger schmerzhaft vor.

„Wir konnten den Leuten viele Ängste nehmen“, sagt Guggenberger, der seine zentrale Aufgabe darin sieht, möglichst viele Betroffene frühzeitig auf die Begleit-symphonien des Baustellenorchesters einzustimmen



Alexandra Kastner,
Projektkommunikatorin,
steht auf das Projekt

und Dissonanzen erst gar nicht groß aufkommen zu lassen. Manchmal sei das ganz leicht möglich, sagt der Schlichter und streicht sich dabei über den grauen Bart. Bei den Abrissarbeiten am alten Bahnhof habe er öfters einen Schlauchwagen gegen den Staub organisiert, was die Anrainer durchaus als Wohltat empfanden. Immer wieder verteilt er Flugblätter rund um die Baustelle, auf denen steht: „Pardon, in den nächsten Tagen könnte es lauter werden. Bitte rufen Sie mich an, wenn Sie etwas stört.“

Österreich macht Bahnhöfe fit

Die Alpenrepublik hat ein Programm gestartet, welches vorsieht, dass die größten Bahnhöfe der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit einer Fahrgastfrequenz ab 5.000 Personen pro Tag einen zeitgemäßen Standard bekommen. Es geht dabei um 28 Bahnhöfe, die von mehr als der Hälfte aller Bahnbenutzer frequentiert werden. Die erste Umsetzungsphase umfasste die Bahnhöfe Feldkirch, Innsbruck, Graz, Baden bei Wien, Krems an der Donau, Linz, Wiener Neustadt, Leoben, Wels und Klagenfurt. Die zweite Phase startete mit den Bahnhöfen Wien Praterstern und St. Pölten Hbf. Danach folgte der Baubeginn des Bahnhofs Wien Heiligenstadt. Mitte 2007 begannen die bauvorbereitenden Maßnahmen für den Wiener Westbahnhof und 2009 die Arbeiten für das umfangreichste Projekt, den neuen Hauptbahnhof Wien.



Einmal hat er nachts um drei Uhr einer in Not geratenen Anwohnerin geholfen. Die Dame sei ziemlich erstaunt gewesen, sagt er, um diese Zeit überhaupt jemanden zu erreichen. Ein Arbeiter hatte vergessen, eine Leitung abzdrehen, woraufhin Druckluft in der Gegend ausströmte. Mitten in der Nacht ist dann auf entschiedenes Drängen des Ombudsmanns ein Fachmann angerückt, um das Problem zu beheben.

Das alles wirkt sich auf das Klima rund um den Jahrhundertbau aus. Die Medien begleiten das Projekt wohlwollend, die Bürger hegen keinen Groll, obwohl es in Wien manchmal gewaltig staubt. Die Zeitungsmeldungen über den neuen Bahnknoten in Stuttgart verfolgt Guggenberger deshalb mitunter recht erstaunt. Bei ihm gab es keinen schwarzen Donnerstag, keine Lügenpack-Parolen und auch sonst keine Gräben, die sich nicht hätten überbrücken lassen. Guggenberger hat dafür neben frühzeitiger Information und gutem Krisenmanagement eine einfache Erklärung: „Bei uns ist das Projekt politisch nie in Frage gestellt worden. Keine unserer Parteien hat sich über dieses Thema profiliert.“

Alexandra Kastner kann das bestätigen. 39 Jahre alt ist die Projektkommunikatorin, mehr als fünf davon vermarktet sie in Diensten der Österreichischen Bundesbahnen das Neue, welches dem Alten nicht sehr gleicht. Von Anfang an seien die Führungskräfte, Sachverständige und Chefplaner durch die Bezirke getingelt. Sie hätten sich nicht versteckt, sondern seien auch in unangenehmen Momenten Rede und Antwort gestanden. Die Projektmacher zeigten sich auf fast jeder Bürgerversammlung und wagten sich selbst in die Wiener Schrebergartenkolonien, welche dem Fortschritt im Wege standen. Zudem arbeiteten die Projektpartner Stadt, Land und Bahn von Anfang an Hand in Hand mit dem Ziel, nach Kräften sowohl den Zeitrahmen als auch den finanziellen Rahmen des Projekts zu halten. Beides scheint zu gelingen. Bisher läuft fast alles nach Plan.

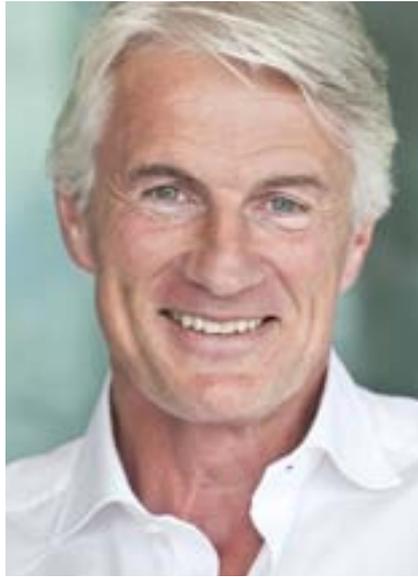
Es ist wichtig, möglichst schnell auf sich abzeichnende Probleme zu reagieren“, sagt Alexandra Kastner. „Eine Bürgerinitiative beginnt nicht mit 30 Leuten, sondern mit drei.“ Zur vorsorglichen Befriedung wurden acht Kilometer Lärmschutzwände gebaut und 14 000 schallisolierte Fenster gesponsert. Ursprünglich waren um den Bahnhof zwei Bürotürme geplant, einer 100 Meter, der andere 60 Meter. Eine Bürgerinitiative störte sich an dem großen Bauwerk. Es gab Streit und es ging um viel Geld. „Jetzt wird der große Turm nur 88 Meter hoch, der andere allerdings auch“, sagt die Niederösterreicherin und grinst. Mit dieser Lösung seien alle irgendwie zufrieden.



Stadtteil auf den früheren Gleisen

Neben seiner verkehrspolitischen Funktion als nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe hat der neue Wiener Hauptbahnhof auch eine wesentliche Bedeutung für die Stadtentwicklung. Die Gesamtkosten des Projekts werden auf rund vier Milliarden Euro beziffert. Zwei Endbahnhöfe werden zu einem modernen Durchgangsbahnhof. Der Südbahnhof wurde abgerissen und auch der Ostbahnhof verliert seine zentrale Rolle. Die in Zukunft nicht mehr von der Bahn benötigten Gleisflächen werden für einen neuen Stadtteil in Zentrumsnähe genutzt. Für den neuen Stadtteil sind insgesamt rund 5.000 Wohnungen für 13.000 Menschen sowie Arbeitsplätze für 20.000 Menschen vorgesehen. Als soziale Infrastruktur entstehen auf dem Gelände zwei Schulen und Kindertagesheime. Das neue Wohnquartier wird um einen großzügigen Park angeordnet. Die Flächen entlang der Ostbahn sind für gewerbliche Nutzung bestimmt und sollen so das neue Wohngebiet von der Bahntrasse abschirmen.

Die Stadt trägt den Winter wie ein Kleid. Peter Guggenberger blickt über Wien, während der Wind um das „Bahnorama“ hechelt, das nach dem Vorbild des Stuttgarter Bahnhofsturms entstanden ist. 67 Meter ragt der Tower, eine 150 Tonnen schwere Fichtenholz-Konstruktion, in den Himmel über der österreichischen Hauptstadt. Fast fünf Millionen Euro hat das „Bahnorama“ gekostet, wie die 550 Quadratmeter große Ausstellungswelt heißt. Auf Schautafeln, in Filmen und Modellen wird das neue Stadtviertel samt Bahnknoten mit U-Bahnen, Bussen und Fernverkehrszügen sichtbar. Eine Besuchergruppe aus Katar genießt die Aussicht. „Very nice.“ In der Baugrube bereiten Arbeiter ein Betonfundament vor, während sich auf Gleis 1 des halbfertigen Hauptbahnhofs der Zug nach Bratislava ankündigt. Peter Guggenberger, der Ombudsmann, holt sein Handy aus dem Jackett. Keine Anrufe. Alles ruhig und friedlich um Wiens größte Baustelle. So hat er's am Liebsten.



PORTRÄT

Im Kleinen das Große

Vor 16 Jahren ist im Wettbewerb um den neuen Hauptbahnhof die Entscheidung gefallen. Seitdem gab es neue Minister, neue Ansagen und neue Zahlen. Viele wankten, einer steht: der Architekt Christoph Ingenhoven.

Der Rhein liegt träge in seinem Bett, was man von Christoph Ingenhoven nicht behaupten kann. Einen Steinwurf entfernt geht er im fünften Stock der alten Mühle am Düsseldorfer Hafen seinem Tagwerk nach. Der Chef ist ständig in Bewegung zwischen den Arbeitsplätzen im lichtdurchfluteten Großraumbüro, wo er mit seinen Architekten auf Weltreise geht.

Osaka. Mekka. Silicon Valley. Stuttgart. An diesem Morgen ist es Singapur. Dort plant Ingenhovens Team eine Stadt in der Stadt. 1.000 Wohnungen, Büros für 30.000 Menschen. Bauvolumen eine Milliarde Euro. Ein Projekt nach seinem Geschmack. Ökologischer Ansatz, kurze Wege. Und schnell geht es auch. „Seit 2011 arbeiten wir daran“, sagt er. „Und 2016 sind wir fertig.“

Bei der unterirdischen Zugstation in Stuttgart ist das ein bisschen anders. 1994 sind die ersten Pläne vorgestellt worden, 1997 hat sein Büro den zweistufigen internationalen Wettbewerb gewonnen. Der neue Bahnknoten, so hieß es in der ersten Euphorie, könne 2008 in Betrieb gehen. Viele kamen, manche gingen. Ingenhoven blieb. Mit den Jahren hat er am Rhein seine eigene Sicht auf die Dinge am Neckar entwickelt. „Die Termine wurden eindeutig politisch-taktisch kaputt gemacht. Die gestiegenen Kosten sind großteils eine Folge davon“, sagt Ingenhoven, der solche Sätze nicht im Ton einer These formuliert. Eher wie eine Feststellung.

Der rheinländische Baumeister legt Wert auf die Statik seiner Argumente – und folglich entsprechend nach. Ingenhoven verweist auf 16 Jahre voller Auf und Abs. Neue Politiker, neue Ansagen. Zerschlagene Personalstrukturen. Geänderte Verordnungen. Erweiterte Planungen. Neue Genehmigungen. „Nehmen Sie beispielsweise die Auflagen für die Rettungszeiten im Bahnhof“, sagt er. „Sie haben sich seit damals halbiert, was planerisch eine Verzweifung des Problems zur Folge hatte.“

Draußen vor der alten Mühle treiben Wolken vorbei. Drinnen gibt es keine Wolken, aber Türme, die daran kratzen. Ein paar Architekten arbeitet konzentriert an einem neuen Modell für ein Hochhaus. In ihrer Werkstatt gibt es Schubladen voll winziger Bäume, Autos und Fußgängern. Sie sind geordnet nach Maßstäben. 1 zu 500 und 1 zu 1.000. Da sieht man nicht mehr viel vom Menschen. Der Chef legt Wert aufs Detail. Seine Modellbauer verwenden öfter Figuren, die einen Schlips haben. Das sagt viel über Christoph Ingenhoven, der im Großen ein Auge fürs Kleine hat.

Man darf ihn wohl einen Stararchitekten von internationalem Format nennen. Wer mit dem Kopf in den Himmel strebt, ohne die Füße vom Boden zu nehmen, muss sich früh in dieser Kunst üben.

Mit 25 hat Ingenhoven seinen ersten Wettbewerb gewonnen, mit 35 die neue Zentrale der RWE AG in Essen gebaut. Das 163 Meter hohe Gebäude setzt bis heute Maßstäbe und gilt als erstes ökologisch orientiertes Hochhaus in Deutschland. Ein Auftrag jagte bei ihm den nächsten, ein Preis folgte auf den anderen. Jetzt ist er 52 und längst nicht am Ende seiner Reise. Unlängst wurde er um einen Entwurf für den Ausbau der Al-Haram-Moschee in Mekka gebeten, demnächst darf er das neue Headquarter des Internetkonzerns Google im Silicon Valley bauen. Mehr Lorbeer geht nicht.

Zwischen all den neuen Projekten liegt noch ein älteres „Werk“, das für ihn nicht ist, was es sein könnte. Stuttgart 21. Ingenhoven hat die Proteste verfolgt, so mancher Wuterguss ist auch an seine Ohren gedungen. „Ich empfand uns in dieser Zeit manchmal als würdelos behandelt“, sagt er und gesteht, die Vokabel „Lügenpack“ nicht sonderlich zu schätzen. Wer sie leichtfertig im Munde führe, möge sich vergegenwärtigen, „dass auf der anderen Seite immer auch Frauen und Männer sitzen, die eine Berufshere haben.“ Die lässt sich Ingenhoven auch von Andersdenkenden in Stuttgart nicht nehmen.

Überhaupt die Stuttgarter. Eigentlich stünden sie im Ruf, mutige Macher zu sein, sagt Ingenhoven, der sich ein bisschen wundert über die Landsmannschaft am Nesenbach, jedenfalls über einen Teil davon. „Lasst uns mal wieder das 19. Jahrhundert bewundern“, empfiehlt er den Kritikern seiner Vision von der Zukunft. „Da hat der Daimler gesagt: wir bauen ein Auto. Und dann wurde ein Auto gebaut.“ Stuttgart 21 stehe für das Neue in einer neuen Epoche, für ein zentrales Infrastrukturprojekt, das weithin ausstrahle. „Es geht nicht nur darum, ein paar Minuten im europäischen Zugverkehr einzusparen“, sagt Ingenhoven. „Es geht auch darum, dass Stuttgart auf der Landkarte weiterhin als wichtiger Player wahrgenommen wird.“

Es kitzelt ihn an den Rezeptoren des Ehrgeizes, dass es ausgerechnet die Grünen sind, die an seinem Werk Anstoß nehmen, am Werk eines bekennenden Ökologen. Eine durchgängige Bahnhofshalle, die durch kreisförmige Lichtaugen von oben natürlich beleuchtet wird. Eine Station, der keine Energie zugeführt werden muss, weil sie weder Heizung noch Kühlung benötigt. Mehr Grün für den Park. 100 Hektar Flächen-gewinn im Herzen der Stadt, wo die Wege kurz sind. „Das Projekt erfüllt alle Punkte der grünen Agenda“, sagt Ingenhoven und zuckt dabei mit den Achseln.

In Wien ist er öfter gewesen, wo es gerade ein ähnliches Projekt gibt, aber weit weniger Ärger. Aus zwei Sackbahnhöfen wird mitten in der City ein Durch-



gangsbahnhof. Die Bauarbeiten kommen gut voran. Ingenhoven saß dort in der Jury. „Das Projekt hätte das Potential gehabt, politisch umstritten zu sein“, sagt er. „Aber dort gibt es mehr Menschen, die froh sind, dass etwas gemacht wird. In Wien ist Aufbruch.“

In Stuttgart, meint der streitbare Architekt einen gewissen Trend zu erkennen, sich selbst zu genügen. Dabei gebe es viele Chancen, die Stadt sichtbarer zu machen und ökologisch nach vorne zu bringen. „Es müsste längst eine umfassende Diskussion über die frei werdenden Gleisflächen geführt werden“, sagt Christoph Ingenhoven. „Und was ist bisher passiert? Null!“

Ein Frachtkahn zieht drunten auf dem Rhein seines Wegs. Auch der Baumeister muss weiter. Er hat noch große Projekte auf seiner Liste, zu denen der Bahnhof in Stuttgart zählt, an den er trotz allem nach wie vor glaubt. Der Düsseldorfer hat fünf Kinder – und ein seltsames Baby hat er auch. Vor 16 Jahren gezeugt, hat es das Licht der Welt noch immer nicht erblickt. „Wenn sich der Pulverdampf verzogen hat“, sagt Christoph Ingenhoven zum Abschied, „werden sich die pragmatischen Kräfte besinnen und die Vorteile sehen. Dann geht es in Stuttgart endlich los.“

www.be-zug.de/ingenhoven

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





THEMA

Großer Bahnhof im Turmforum

Jahrzehntlang war der Bahnhofsturm vor allem Drehscheibe für den Mercedesstern. Seit 1998 informiert dort eine Schau über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Jetzt wurde im Bonatzbau eine neue Ausstellung eröffnet, die den Blick auf die Großbaustelle lenkt.

Der Gedanke, einmal in seiner Größe gefasst, kann nicht mehr verschwinden. Solange es Menschen gibt, wird auch der starke Wunsch da sein, den Turm zu Ende zu bauen“, schrieb Franz Kafka anno 1920.

Sie waren Zeitgenossen. Vermutlich hat Franz Kafka aber nicht an Paul Bonatz gedacht, als er diesen Satz formulierte. Dennoch passt er fugengenau zu dessen Stuttgarter Bahnhofsturm. 1911 hat der Architekt Bonatz den Wettbewerb für den Neubau des Hauptbahnhofs gewonnen, 1914 wurde der Grundstein gelegt. Wegen des Kriegs dauerte es bis 1922, ehe der südliche Teil des Bahnhofs mit dem Turm eingeweiht werden konnte. Ein langer Atem war schon damals notwendig, um ein Projekt zu Ende zu bringen.

Eine Geschichte, die man gut im Bahnhofsturm erzählen könnte. Hier geht es allerdings eher um die Zukunft, weniger um die Vergangenheit. Diese Zukunft hat 1997 begonnen. Damals gewann Christoph Ingenhoven den Wettbewerb für den neuen Durchgangsbahnhof. Der Oberbürgermeister hieß Wolfgang Schuster und setzte sich dafür ein, an einem zentralen Ort die Bürger über das Bauvorhaben zu informieren.

Einen besseren Platz als den Bahnhofsturm kann man sich dafür kaum vorstellen. Seit der Eröffnung im Juni '98 haben sich rund 2,8 Millionen Besucher die Ausstellung über den futuristischen Bahnhof und die neue Streckenführung zwischen Stuttgart und Ulm angesehen. Im Ranking der Stuttgarter Museen steht das Turmforum mit seiner Ausstellung derzeit an sechster Stelle. Mit 170.000 Besuchern im Jahr 2012 landet es knapp hinter dem Landesmuseum und weit vor dem Haus der Geschichte mit rund 126.000 Besuchern.

Die vor zehn Jahren letztmals überarbeitete Ausstellung hat seit März ein neues Gesicht, denn mittlerweile kann man im Turmforum nicht mehr nur Pläne zeigen. Dem betagten Turm liegt eine Jahrhundertbaustelle zu Füßen, deren Konturen sichtbar sind und es bald noch stärker werden. „Der Turm könnte an keinem besseren Ort stehen als hier, direkt an der Baugrube für den neuen Hauptbahnhof“, sagt David Bössinger, der Leiter des Turmforums. „Das macht ihn zum perfekten Aussichtspunkt.“ Aus diesem Grund haben die Fenster in der Konzeption der neuen Ausstellungsräume eine Panoramafunktion. Bisher verdeckten Informationstafeln und Grafiken die Fensterscheiben. Künftig haben die Besucher aus luftiger Höhe freie Sicht und können den Baggerführern bei der Arbeit zuschauen.

Das Herzstück der 440 Quadratmeter großen Ausstellung auf vier Ebenen ist das Modell des neuen Bahnhofs im Maßstab 1 zu 160. Es ist so groß wie ein Kinderzimmer



170.000 Besucher haben die jetzt
umfassend modernisierte Schau im
Turmforum 2012 bestaunt

► www.be-zug.de/turmforum

und in Bereiche unterteilt, die sich hydraulisch heben und senken. Jede Viertelstunde setzt sich das Spektakel in Gang und inszeniert das Innenleben der unterirdischen Bahnhofshalle ebenso wie die Lichtaugen im Park.

Thomas Müller ist Öffentlichkeitsarbeiter im Turmforum. Er kennt die Faszination von Großbaustellen und weiß, wie sich die Wahrnehmung umstrittener Projekte binnen kurzer Zeit ändern kann. Er hat das bei der neuen Messe auf den Fildern erlebt, gegen die Tausende demonstriert haben. Als die Bagger anrollten, füllten sich die Baustellenbücher im Besucherzentrum mit wohlwollenden Kommentaren von Baustellenfans. Nicht wenige stammten aus den Federn von Menschen, die zuvor noch gegen das prestigeträchtige Millionenprojekt auf die Straße gegangen waren.

„Eine Baugrube ist Entertainment und auch eine Bühne“, sagt Müller, der einst viele Besuchergruppen über die Messebaustelle geführt hat. „Erwachsene Männer werden schwach beim Anblick von Baggern und Kränen und sind davon kaum noch wegzubekommen.“ Spätestens seit dem ungeahnten Erfolg der Besucherplattform Red Box auf dem Potsdamer Platz in Berlin stehen Großbaustellen in Deutschland im Ruf, Magneten für Schau lustige zu sein. Das wollen sich auch die Macher des Stuttgarter Turmforums zu Nutze machen. Webcams zeigen dort jetzt selbst die nicht einsehbaren Winkel, in denen Bauarbeiter tausende von Kubikmetern Beton gießen, die in der XXL-Baugrube verarbeitet werden.

Die neue Ausstellung im Bonatzturm, konzipiert von den Stuttgarter Firmen Macom und Heller Designstudio, zeigt die Visionen der Ingenieure in digitaler Technik. Auf Touchscreens und Großmonitoren wird deutlich, wie die Stadt der Zukunft aussehen kann. Neben dem Ingenhovenschen Wettbewerbsmodell steht jetzt ein Bildschirm, auf dem man einen virtuellen Bahnhofsrundgang machen kann. Das Touchpad ist die Pforte, spielerisch können die Besucher des Turmforums sich so in das Innenleben des neuen Bauwerks begeben und ihre eigenen Wege suchen.

500.000 Euro hat die neue, deutlich besucherfreundlichere Ausstellung gekostet, die den Bahnhof vor der Zeit zum Leben erweckt. Aufgeräumt und offen wirken die Ausstellungsebenen, die Dominanz der Farbe weiß verstärkt den Eindruck der Konzentration auf das Wesentliche. Die Informationen werden kompakt auf interaktiven Monitoren präsentiert. Wer mehr wissen möchte, klickt sich bei den Themen Stadtentwicklung, Chronologie oder neuer Hauptbahnhof einfach eine Ebene weiter. Wer sich schnell informieren möchte, bekommt in „Quick Facts“ die Eckdaten geballt präsentiert, zweisprachig auf einer Infotafel und in einem Film.

„Die Bürger werden von uns nicht verführt“, sagt David Bösing. „Sie sollen sich vielmehr selbst ein Bild machen.“ An jeder Faser seines Körpers merkt man dem Ingenieur an, dass er für seinen Job brennt. „Ich gehöre zu den 60 Prozent, die für Stuttgart 21 sind“, sagt Bösing und grinst. Die Technik hilft, seine Ausstellung ständig auf dem Laufenden zu halten. Im Computer ist eine Zahl schnell aktualisiert, eine Änderung im Bauverlauf kann umgehend visualisiert werden. Doch nicht nur Animationen sind zu sehen, auch Menschen kommen in Interviews zu Wort. „Wir wollen Emotionen wecken“, sagt Bösing.

Auf Ebene 5 steht der Besucher erst einmal in einer Black Box. Schwarze Wände, schwarzer Boden, nur am Rand leuchtet ein roter Faden. Die schwarze Fläche entpuppt sich als riesiges Luftbild, das von Feuerbach bis Obertürkheim reicht. Die Kacheln des Luftbilds reagieren auf die Besucher: Beim Betreten leuchten sie auf – eine Schulklasse kann hier schnell ein Lichtkonzert veranstalten. Die Zeichen stehen in der Schau ansonsten auf Grün. Das Team vom Turmforum schaut nach Monaten des Streits um Stuttgart 21 nach vorne. „Wir sind mit Herzblut dabei“, sagt Thomas Müller, der Spaß daran hat, Besuchergruppen durch die Ausstellungen zu führen. „Wie lange seid ihr denn noch da?“, wird er häufiger gefragt. „Der Turm wird doch bald abgerissen.“ Müller kann sein Publikum beruhigen. Natürlich bleibt der historische Turm stehen.

„Trotz der Diskussionen um Stuttgart 21 kriegen wir häufiger positive Reaktionen als negative“, sagt Müller und erzählt von einer Gruppe aus China, die im vergangenen Jahr bei ihm in Stuttgart zu Gast war. Die Lokalpolitiker aus dem Reich der Mitte lauschten gespannt seinem Vortrag über Großdemonstrationen, Stresstest und Schlichtung. „Die haben mich angeschaut, als würden sie bloß Bahnhof verstehen. Für die Chinesen war das unvorstellbar.“

Das Turmforum ist wie das Kommunikationsbüro Teil des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Finanziert wird es von der Deutschen Bahn und der Stadt Stuttgart. Neben der Öffentlichkeitsarbeit im Turm sind die fünf hauptamtlichen Mitarbeiter auch zuständig für das Infomobil, welches regelmäßig durchs Land tourt und die Bürger vor Ort informiert. Zudem sind Infozentren an den großen Tunnelbaustellen in Wendlingen und Ulm geplant. „Der Berg kommt nicht zum Propheten“, sagt Thomas Müller. „Also müssen wir raus. Schließlich profitieren dreiviertel aller Menschen in Baden-Württemberg von dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Und das sollen die Leute eben auch auf ihrem Rathausplatz erfahren.“



„Ich habe eine kompetente Führung mit detaillierten Einblicken in die neue Infrastruktur erlebt. Stuttgart 21 wird ein Gewinn für die Region. Der Bau bedeutet Arbeit für Tausende von Menschen. Danach werden jährlich Hunderttausende von dem Projekt profitieren. Insbesondere in eingesparter Lebenszeit, die nicht mehr auf der Strecke bleibt.“

Hanno Schweickhardt, Ingenieur, Tuttlingen

„Stuttgart muss sich weiterentwickeln und wenn man dieses Projekt nicht anpackt, dann passiert auch nichts. Die Summen, die dafür bezahlt werden müssen, sind für mich aber nicht vorstellbar. Bei dem, was noch geplant wird, müssen unbedingt die Menschen hier gehört werden.“

Melanie Hauser, Schülerin, Hausach/Schwarzwald



„Die Dimension des neuen Hauptbahnhofs ist imposant. Besonders beeindruckt hat mich die Vergrößerung der Grünflächen, die durch den Wegfall der oberirdischen Gleise möglich wird.“

Prof. Dr. Dobrin Denev, Sofia/Bulgarien

„Europa braucht mehr Kapazität für den Zugverkehr, wenn der Verkehr auf der Straße verringert werden soll. Das schafft das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Für Stuttgart ist es eine einmalige Chance, den Stadtpark zu vergrößern und die Flächen mit Leben zu füllen, die jetzt noch von Schienen durchzogen sind.“

Pär Lindelöf, Ingenieur, Stockholm/Schweden



„Wir müssen mit unseren Studenten keine Exkursionen mehr nach Dubai oder zum Gotthardtunnel machen, wir haben mit Stuttgart 21 eine Jahrhundertbaustelle vor der Haustür. Rund um den Pariser Platz ist bereits eine neue Welt entstanden, ein Mix aus Ingenieursbauten und moderner Architektur.“

Prof. Dr. Ing. Sylvia Stürmer, Konstanz

„Vom Streit um Stuttgart 21 hatte ich schon gehört. In den USA gäbe es diese Art von Protesten über ein Infrastrukturprojekt nicht. Allerdings gibt es dort auch keine vergleichbaren Eisenbahnprojekte. Wir haben hier viele interessante Eindrücke gesammelt.“

Michael Tomasini, Verkehrsplaner, Portland/USA



„Die Ausstellung zu den bahn- und städtebaulichen Strukturen ist wirklich zu empfehlen. Nach den vielen Emotionen, die in der Presse zu lesen waren, kann man sich hier mit Zahlen, Daten und Fakten informieren.“

Eckehard Krafft, Ingenieur, Stuttgart

Mitarbeiter im Turmforum zu sein, ist nicht immer ein Zuckerschlecken. Im Sommer und Herbst 2010 schwebte das engagierte Team zwischen Hoffen und Bangen. Die Stimmung war aufgeheizt, vor den Montagsdemos liefen sich die Bahnstufengegner warm. „Die Leute kamen oft mit gefühlten 200 Metern Anlauf an, um sich abzureagieren“, erinnert sich Thomas Müller. Es spielten sich aber auch Begegnungen ganz anderer Art an der Besuchertheke ab. Rentner ereiferten sich über das Projekt, erzählten vom Wiederaufbau nach dem Krieg. Gespräche über den Bahnhof wurden schon mal zum Diskurs über Zeitgeschichte und die eigene Biografie. „In solchen Momenten konnten wir ganz unmittelbar spüren, wie viel mehr als nur ein Bahnprojekt das Ganze für die Menschen in dieser Phase war“, sagt Müller.

Turmforum-Leiter David Bösingler sieht die Auseinandersetzung mit den Projektkritikern ohnehin sportlich: „Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird von der Mehrheit der Bevölkerung befürwortet, die Parlamente haben zugestimmt, die Volksabstimmung hatte ein klares Ergebnis. Diese Legitimation und die guten Argumente liefern mir die nötige Gelassenheit für die Überzeugungsarbeit, die wir hier leisten. Im Übrigen gelten auf dem Fußballplatz die gleichen Regeln wie bei uns: Auch mit einem 3:2 ist ein Spiel gewonnen. Das Ergebnis zählt, selbst wenn es am Ende knapp ist.“

Motivation zieht er aus der Reaktion von Besuchern, die nach ihrer Stippvisite im Turmforum nicht selten einräumen, jetzt mehr zu wissen über das umstrittene Pro-

jekt. Neulich begegnete ihm ein älterer Herr, der häufiger rund um den Bahnhof spazieren geht. „Bei euch ist immer was los“, sagte der Schwabe und schwärmte als Zaungast wortreich vom sich abzeichnenden Wandel.

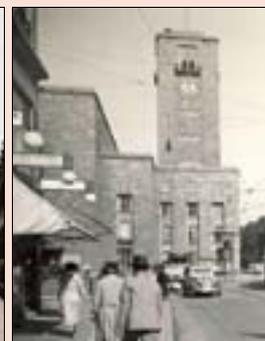
Auch Dieter Alwes ist Ruheständler und nebenbei ein glühender Verfechter großer Ingenieurskunst. Früher war er in einer Baufirma tätig, jetzt führt er mit Charme und Witz durch die Ausstellungswelt. Eine Baustofffirma ist an diesem Nachmittag zu Gast im Turm. Vor dem festlichen Essen auf Ebene 8 gibt es noch eine kurze Führung. Alwes gehört zu den 15 freiberuflichen „Führungskräften“ im Turmforum. Er sieht sich nicht in der Rolle, das Projekt werbewirksam verkaufen zu müssen. Er will es nur erklären. Mehr als 450 Gruppen hat Alwes im vergangenen Jahr mit seinen Kollegen durch den Bahnhofsturm geführt, für den kein Eintritt verlangt wird. Wer zwei Stunden Zeit mitbringt, kann auf dem Erlebnisrundgang auch die Baugruben im Europaviertel in Augenschein nehmen. Schulklassen und Studenten gehören zu den Besuchergruppen, Baufirmen, aber auch Delegationen aus Amerika oder Seoul.

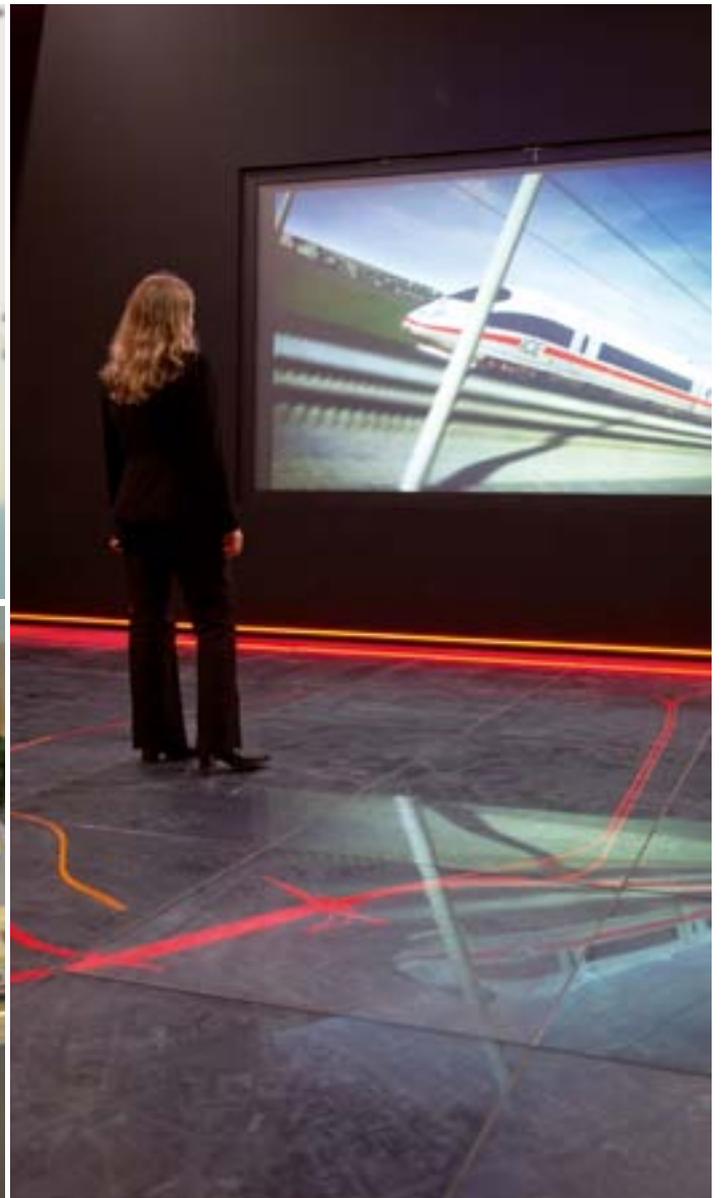
Oft müssen die Mitarbeiter des Turmforums im Dialog mit den Besuchern ganz von vorne anfangen, Basisaufklärung betreiben oder auch Fehlinformationen korrigieren. Der stolze Bahnhofsturm mit dem Stern auf dem Dach erträgt das alles mit Gelassenheit. Er steht erhaben wie eh und je, gemauerte Beständigkeit, den Zeitläufen entgegen und harret schweigend der Dinge, die sich zu seinen Füßen tun.

Ein Turm ohne König

Als der Bahnhof geplant wird, herrscht in Deutschland die Monarchie. Der Architekt Paul Bonatz plant ein Gleis, das direkt am Turm endet und dem König vorbehalten ist. Die Eingangshalle des 67 Meter hohen Bahnhofsturms ist als repräsentativer Ort für Staatsbesuche und den Hof vorgesehen. Der König muss 1918 abdanken, Deutschland wird Republik. Die Wirklichkeit hat die Planung überholt. Der königliche Warteraum im zweiten Geschoss mit Balkon in den Schlossgarten wird als solcher nie benutzt, das königliche Gleis gar nicht erst gebaut. Nach der Eröffnung 1922 wird im Turm ein Weinrestaurant eingerichtet, in dem es Konzerte gibt. Der Bahnhofsturm mitsamt der Dachterrasse ist für die Öffentlichkeit zugänglich. In der Likörstube treffen sich die Stuttgarter Honoratioren zum Palaver.

Im Zweiten Weltkrieg wird der Bahnhof schwer beschädigt. Ab 1952 dreht sich der Mercedesstern auf dem Turmdach und finanziert so den Wiederaufbau des Bahnhofs. In der Nachkriegszeit sind im Turm Büros und auch Hotelzimmer untergebracht. Schaffner nutzen die Zimmer, um dort nach Dienstschluss zu übernachten. Ansonsten verharrt der stolze Turm im Dornröschenschlaf. 1998 wird er zum Informationszentrum für Stuttgart 21 umgebaut. Seitdem gibt es auf Ebene 8 wieder ein Restaurant und die Stuttgarter und ihre Besucher können dem historischen Bahnhofsturm wieder aufs Dach steigen. Die Aussicht von dort oben ist beeindruckend.





PORTRÄT

Das Ohr auf der Schiene

Die einen hören Kirchenglocken gerne läuten, die anderen fühlen sich vom heiligen Bimbam regelrecht belästigt. Ratternde Züge sind auf jeden Fall eine akustische Zumutung. Sabine Weiler ist als LärmsaniererIn bei der Bahn dafür zuständig, dass der Schienenverkehr weniger Krach macht.



Sabine Weiler
setzt auf gute Dämmung

Nur der leisen Bahn gehört die Zukunft. So hat es Bahnchef Rüdiger Grube in einer Broschüre formuliert, deren Titel ein bisschen nach Behördendeutsch klingt: „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“. Dass man ein Gebäude sanieren kann, schön und gut. Wie kann man aber eine abstrakte Größe wie Lärm instand setzen?

Sabine Weiler versucht es auf ihre Art. Die Tiefbauingenieurin kümmert sich um den Sound der Bahn, den sie im Zweifel dämmt, wo es nötig erscheint. Die zierliche Frau mit der Designerbrille arbeitet auf ein Ziel hin, das einst von der rot-grünen Bundesregierung gesteckt worden ist: der Schienenlärm vom Stand des Jahres 2000 soll bis zum Jahr 2020 halbiert werden.

Die Personenzüge sind beim Schienenlärm nicht das Problem, laut sind vor allem die Güterzüge, die überwiegend nachts fahren. Genau dann, wenn auch die Anwohner von Bahntrassen ihre Ruhe haben

wollen, reibt Stahl auf Stahl. „Sie müssen sich das so vorstellen“, erklärt Sabine Weiler. „Schlittschuhläufer auf einer glatten Eisfläche sind leise. Sind jedoch schon viele über den See gefahren und die Oberfläche ist aufgeraut, dann hört man auch das Kufenkratzen stärker.“ Die Tiefbauingenieurin im Dienst der Bahn ist es gewohnt, technische Sachverhalte auch Laien verständlich zu machen. Seit 2001 ist sie Projektteamleiterin Lärmsanierung der DB ProjektBau GmbH in Karlsruhe.

Güterzüge kann man leiser machen, indem man sie mit sogenannten Flüsterbremsen nachrüstet. Die eigenen Waggons auf diese leisen Bremsen umzustellen, ist ein Teil des Lärmreduzierungsprogramms der Bahn. Der andere Baustein sind hohe Wände, die entlang der Strecken den Schall schlucken. Rund zehn Prozent des 33.600 Kilometer langen Trassenetzes der Bahn führen entlang von Wohngebieten. „Schallschutzwände sind natürlich manchmal eine optische Beeinträchtigung. Aber sie sind immer noch das effektivste Mittel den Schienenlärm runterzupegeln“, sagt Sabine Weiler. Schallschutzwände werden dort eingebaut, wo eine Wand aus wirtschaftlichen oder ästhetischen Gründen nicht in Frage kommt. Oder wenig hilft – etwa in den oberen Stockwerken eines Hauses.

Bollwerke sind das Spezialgebiet der Lärmponierin. In ihrem sonst sehr nüchternen Büro hängt der „Krachdrossel-Orden“. Verliehen wurde er von Kölner Kollegen, die sie dafür auszeichneten, dass sie schon so lange standhält beim Bohren von dicken Brettern und Bauen entsprechend hoher Mauern. Als Chefin von sieben männlichen Ingenieuren ist sie in Baden-Württemberg unterwegs, im Saarland, im Süden von Hessen und in Rheinland-Pfalz.

Welche Gemeinde beim Lärmschutz zuerst zum Zug kommt, hängt von vielen Faktoren ab: Wie hoch ist die Lärmbelastung, wieviele Menschen sind davon

Zu viel Lärm macht krank

Lärm ist eine sensible Sache. Zu viel davon wirkt sich auf die Gesundheit aus. Ab einem Dauerschallpegel von 60 Dezibel treten Stressreaktionen im Schlaf auf und es wächst nach Befunden von Medizinerinnen das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die Schmerzgrenze liegt bei 130 Dezibel, dann hält sich ein Mensch automatisch die Ohren zu. Doch was ist wie leise und was ist wie laut? Hier ein paar Beispiele:



130 dB: Düsenjäger

120 dB: Presslufthammer

80 dB: vorbeifahrender Güterzug

70 dB: Rasenmäher

55 dB: normales Gespräch

20 dB: Ticken Armbanduhr

betroffen, um wieviel wird die zulässige Dezibelzahl überschritten? Das Verfahren ist komplex, schafft aber Gerechtigkeit. Schließlich werden Steuermittel verbaut. Wo es am lautesten ist und die meisten Menschen betroffen sind, wird am schnellsten gehandelt. Wobei schnell relativ ist: Bis zu sechs Jahren dauert das Verfahren von der Feststellung des Bedarfs bis zur Fertigstellung der Schallschutzwand.

Dabei wird überwiegend nachts gebaut. Bis zu fünf Baustellen hat die Expertin gleichzeitig am Laufen. „Ich habe immer argumentiert, dass ich einen technischen Beruf gewählt habe, um nicht immer nur mit Frauen zusammen zu sein“, sagt Sabine Weiler, die seit mehr als dreißig Jahren im Dienste des Schienenkonzerns steht. Nach dem Abitur auf einem Mädchenschule in Biberach hatte sie erst einmal genug davon, allein unter Frauen zu sein. Die Tochter eines Ingenieurs hatte schon von Kindesbeinen an ein Faible für die Eisenbahn. Im Studium war sie die einzige Frau im Semester. Mit 24, als frisch diplomierte Tiefbauingenieurin, stand sie auf ihrer ersten Bahnbaustelle im Hohenlohischen und begrüßte die Arbeiter mit den Worten: „Ich habe keine Ahnung, was hier passiert. Deshalb schaue ich Ihnen erst einmal zu.“ Ihre Offenheit hat Sabine Weiler nicht geschadet, im Gegenteil. Danach war das Eis gebrochen und die Baustelle lief gut.

„Die Praxis aus meiner Zeit bei der Bauüberwachung kommt mir heute noch zu Gute“ sagt die Fachfrau für Schwingungen, die nicht so schnell aufgibt, wie sie sich selbst charakterisiert. Sie hat in der Bauüberwachung für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart gearbeitet, später war sie zwölf Jahre mit der neuen Trassenführung Stuttgart-Ulm beschäftigt. Dann kam der Lärmschutz. „Ich habe für jeden ein offenes Ohr“, beschreibt sich die pragmatische Eisenbahnerin in ihrer Rolle als Moderatorin. Denn bevor eine Lärmschutzwand gebaut wird, werden die Anwohner gehört und in die Planung einbe-

zogen. Gelebte Bürgerbeteiligung. Die Informationsveranstaltungen für Betroffene, die Sabine Weiler leitet, sind zuweilen harter Tobak. „Man bekommt soviel Lob wie Kritik. Aber wir zwingen niemandem etwas auf. Wenn die Mehrheit entscheidet, dass sie lieber mit dem Lärm leben will als mit einer Mauer, dann ist es eben so.“

Im vergangenen Jahr hat der Bund knapp 100 Millionen Euro investiert, um den Schienenverkehrslärm bundesweit zu senken. 55 Kilometer Lärmschutzwände wurden 2012 gebaut, 2000 Wohnungen haben Schallschutzfenster bekommen. In diesem Jahr ist der Betrag sogar auf 130 Millionen aufgestockt worden. Sabine Weiler hat in den zwölf Jahren ihrer Tätigkeit schon rund 100 Kilometer schallschluckende Wände gebaut.

Und welchen Lärm kann die Lärmschützerin selbst nicht ertragen? „Ich könnte mir nie vorstellen, mich in ein Straßencafé zu setzen, an dem die Autos vorbei rasen. Motorenlärm mag ich nicht.“ Den Klang der Stille, den genießt sie beim Wandern oder Radeln in der Natur. Und natürlich im trauten Heim in Besigheim. „Da herrscht totale Ruhe“, sagt Sabine Weiler. „Ich wohne mit meinem Mann in einem ruhigen Wohngebiet und habe volles Verständnis für jeden, der sich vom Schienenlärm belästigt fühlt.“

Stuttgart 21 macht die Stadt leiser

In der „Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, Stufe I“ erscheinen die alten Gleise im Stuttgarter Talkessel und dem Neckartal wie Herzschlagadern in tiefrot. Im Norden von Stuttgart, im Schlossgarten und vor allem entlang der Bahntrassen in Bad Cannstatt und den Neckarvororten Ober- und Untertürkheim werden Lärmwerte von mehr als 65 Dezibel errechnet. Der Schienenverkehrslärm reicht dort in den roten Bereich hinein und lässt auch Wohngebieten keine Ruhe. In vielen Quartieren der Stadt wird die Neuordnung des Bahnknotens für weniger Lärm sorgen. Weil mehr Züge unter der Erde fahren und weil in Zukunft auch verstärkt Personenzüge auf anderen Trassen als Güterzüge verkehren. Auch werden die komprimierten Verkehrsbelastungen wie im Neckartal oder auf den Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof vermieden. Außerdem sorgt die Deutsche Bahn bei Stuttgart 21 an kritischen Stellen mit Lärmschutzwänden für neue Maßstäbe. Dank neuer schallschluckender Mauern gehen die Planer davon aus, dass beispielsweise in Obertürkheim entlang der Bahn an vielen Stellen die Lärmwerte um zehn bis 14 Dezibel verringert werden. Eine Reduktion um zehn Dezibel reduziert das subjektive Lärmempfinden um etwa die Hälfte.

INTERVIEW

Die Erfüllung eines Traums

Als Student hat er gegen das Kernkraftwerk Wyhl demonstriert. Jetzt gestaltet er den Ausstieg aus der Kernkraft maßgeblich mit: Landesumweltminister Franz Untersteller.

19. Mai 1987: Sagt Ihnen dieses Datum etwas?

Franz Untersteller: Spontan nicht.

An diesem Tag hat Lothar Späth als Ministerpräsident angekündigt, dass es in Baden-Württemberg künftig ein Ministerium geben werde, welches sich bevorzugt Themen der Umwelt widmet. Eine gute Entscheidung für mehr Grün im schwarzen Ländle?

Franz Untersteller: Auf jeden Fall. Nach den schrecklichen Umweltkatastrophen von Tschernobyl und Sandoz, nach dem Smog in unseren Städten oder dem voranschreitenden Waldsterben in unseren Wäldern war es auch eine überfällige Entscheidung.

Damals vor 25 Jahren war der Umweltschutz ein vielfach belächeltes Thema. Auch in der noch jungen Ökopartei herrschte Skepsis. Manche in Ihrer Partei nannten das neue Ministerium ein Alibiressort?

Franz Untersteller: Das Umweltministerium hat zweifellos einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass sich viele Umweltbereiche im Land in den letzten 25 Jahren spürbar verbessert haben. Damit hat sich auch die Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger erhöht. Denken Sie nur an den „Smog-Alarm“, ein Begriff, der Ende der achtziger Jahre in Anbetracht der schlechten Luft leider oft gefallen ist und heute zum Glück kein Thema mehr ist. Oder denken Sie an die weißen Schaumkronen auf unseren Flüssen, die uns verdeutlicht hatten, dass sie viel zu verschmutzt waren. Damals erschien es schlicht unmöglich, dass der Lachs jemals wieder in die Murg oder die Kinzig zurückkehren könnte, heute ist es die Realität.

Das heißt, alles ist gut? Welche Duftmarken will der erste Grünen-Politiker in diesem Amt noch setzen?

Franz Untersteller: Natürlich gibt es überhaupt keinen Grund, die Hände in den Schoß legen. Ganz im Gegenteil, der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen ist eine Daueraufgabe, die uns laufend vor neue Herausforderungen stellt. Denken Sie nur an den Klimawandel und die Energiewende. Gerade eine moderne Industrieregion wie Baden-Württemberg trägt hier eine besondere Verantwortung, daher wollen wir Baden-Württemberg auch zu einem Vorreiter der Energie- und Klimawende machen. Ganz wichtig ist mir dabei, dass wir die Bürgerinnen und Bürger auf unserem Weg zu einem sparsameren und effizienteren Umgang mit Energie oder beim Ausbau der erneuerbaren Energien mitnehmen. Das Interesse hieran ist enorm, wie unsere Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf eines „Integrierten Energie- und Klimakonzeptes“ zeigt. Schon nach einem Monat hatten mehr als 4.000 Bürgerinnen und Bürger die eigens eingerichtete Internet-Plattform besucht und sich mit weit über 40.000 Bewertungen und Kommentaren eingebracht.



Hält viel vom Atomausstieg
und weniger von Stuttgart 21:

**Franz Untersteller, 55,
Minister für Umwelt,
Klima und Energiewirtschaft
in Baden-Württemberg**



Die Tage von Atommeilern wie Neckarwestheim sind gezählt

Aber auch in anderen Umweltbereichen gibt es noch viel zu tun. Wir müssen uns zum Beispiel überlegen, was wir gegen die zunehmenden Arzneimittelrückstände in unseren Gewässern unternehmen können oder wie wir in einer Welt immer knapper werdender natürlicher Ressourcen den Übergang von einer Abfallwirtschaft in eine echte Kreislaufwirtschaft hinbekommen, um an die großen Mengen an Wertstoffen zu gelangen, die in unserem Abfall stecken.

Die Wucht der Reaktorkatastrophe von Fukushima hat die Politik auch und gerade in Stuttgart verändert. Wenn Ihnen jemand vor fünf Jahren gesagt hätte, dass die Energiewende schon bald gesellschaftlicher Konsens sein würde: Was hätten Sie geantwortet?

Franz Untersteller: Wahrscheinlich hätte ich ihm gesagt, er sei ein – durchaus sympathischer – Träumer. Übrigens erfordert es aber auch einiges an Arbeit, damit der von Ihnen genannte Konsens auch ein Konsens bleibt: In der zum Teil regelrecht hysterisch geführten Diskussion der letzten Monate um Strompreise und Versorgungssicherheit habe ich manchmal den Eindruck gewonnen, Fakten und sachliche Argumente spielen überhaupt keine Rolle mehr. Ich werde daher nicht müde, Falsches richtigzustellen und auf die großen Chancen hinzuweisen, die mit der Energiewende für unser Land verbunden sind.

Rund 17 Prozent beträgt der Anteil des Ökostroms in Baden-Württemberg. 2020 sollen es laut der grün-roten Landesregierung 38 Prozent sein. Ehrgeizige Ziele: Wie wollen Sie das anstellen?

Franz Untersteller: Wir haben die Haushaltsmittel für die Umsetzung der Energiewende und Energieforschung im Land seit dem Jahr 2012 auf über 20 Mil-

lionen Euro jährlich mehr als verdoppelt. Und wir haben die Verhinderungsplanung der Vorgängerregierung in Sachen Windkraft korrigiert, indem wir das Landesplanungsgesetz novelliert, einen Windenergieerlass und Planungskarten für Windkraftanlagen veröffentlicht haben. Außerdem haben wir bei den Regierungspräsidien sowie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg Kompetenzzentren für den Ausbau der erneuerbaren Energien eingerichtet. Ich bin überzeugt, dass sich die Zahl der Windkraftanlagen nach Durchführung der notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren hierdurch spätestens ab dem Jahr 2014 deutlich erhöhen wird. Unser Ziel ist es, den Anteil der Windkraft an der Stromerzeugung von derzeit knapp einem Prozent auf etwa zehn Prozent zu steigern. Ein ähnlich großes Potenzial sehe ich bei der Photovoltaik. Ihr Anteil hat im Jahr 2010 gut drei Prozent an der Bruttostromerzeugung Baden-Württembergs ausgemacht, im Jahr 2011 lag dieser Wert bereits bei rund fünf Prozent. Wir wollen ihn bis zum Jahr 2020 auf zwölf Prozent erhöhen. Wasserkraft und Biomasse sollen etwa je acht Prozent liefern.

Sie sind jetzt in der Regierung eines Landes, das bis vor kurzem die Hälfte seines Stroms aus Kernkraftwerken bezogen hat und von einer Wirtschaft lebt, die an der Steckdose hängt. Norbert Blüm hat den Spruch geprägt: „Die Renten sind sicher.“ Würden Sie diese Prognose auch für den Strom wagen?

Franz Untersteller: Eine verlässliche Stromversorgung unabhängig von Tages- und Jahreszeiten ist für den Erfolg der Energiewende unverzichtbar, das ist klar. Die zuständige Bundesnetzagentur und die Übertragungsnetzbetreiber haben sich daher ausreichende

Kapazitäten aus Reservekraftwerken für Deutschland und für Baden-Württemberg gesichert. Das Land hat dies unterstützt, indem wir die Voraussetzungen dafür geschaffen haben, Block 3 des Gemeinschaftskraftwerks Mannheim als Reservekraftwerk zu nutzen. Außerdem hat die Landesregierung zusammen mit der Wirtschaft und der Industrie eine Monitoring-Gruppe ins Leben gerufen, in der wir die Entwicklung der Versorgungssituation im Land ganz genau beobachten um bei Fehlentwicklungen gegebenenfalls frühzeitig entgegen steuern zu können. Um auch bei einem weiter fortschreitenden Ausbau der erneuerbaren Energien die Versorgungssicherheit dauerhaft zu gewährleisten, habe ich auf Bundesebene einen Vorschlag unterbreitet, wie trotz sinkender Börsenpreise Investitionsanreize für unverzichtbare Kapazitätsmechanismen gesetzt werden können, insbesondere zum Bau effizienter und emissionsarmer Gaskraftwerke. Jetzt ist der Bund am Zug, mittelfristig wird er nach meiner Überzeugung nicht an einer solchen Lösung vorbeikommen.

Politik ist auch für Grüne in Baden-Württemberg ein hartes Geschäft. Manchmal werfen Andersdenkende in diesem Land mit Schuhen oder protestieren wütend, weil sie gegen Windanlagen oder Pumpspeicherwerke sind. Was trägt den Menschen Untersteller in solchen Momenten schwindender Zuversicht?

Franz Untersteller: Als langjähriges Mitglied der Grünen bin ich einen lebhaften Meinungs austausch gewohnt, und ich finde das auch richtig und wichtig. So leicht schwindet meine Zuversicht im Allgemeinen also nicht. Aber natürlich dauern manche Veränderungen länger als mir lieb ist und gestalten sich Diskussionen zäher, als ich es für nötig halte. Da ist es schon wichtig, bei der Familie oder mit guten Freunden auch einfach mal abschalten zu können.

Zu den Reizthemen gehört in Baden-Württemberg seit langem Stuttgart 21. Wie stehen Sie zu dem Projekt?

Franz Untersteller: Dass ich persönlich finde, dass viele Geld könnte man viel sinnvoller in die Verbesserung des Schienenverkehrs im Land verwenden, ist kein Geheimnis. Als Umweltminister muss ich akzeptieren, dass die Bahn in fünf von sieben Planfeststellungsabschnitten ein Baurecht hat. Als oberste Fachaufsichtsbehörde stehen wir aber in engem Kontakt mit dem Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart und dem Regierungspräsidium, damit die Baumaßnahmen auch entsprechend den strengen Anforderungen des Grundwasserschutzes durchgeführt werden und diese Belange auch bei Planänderungen berücksichtigt werden. Der Schutz des Mineralwassers steht für mich an erster Stelle. Auch muss ausgeschlossen sein, dass es zu einer Gefährdung Dritter aufgrund geologischer Risiken kommen kann.

Mehr Mobilität, weniger Emissionen: Für die Europäische Union ist der Ausbau der umweltfreundlichen Schiene ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz? Warum tun sich ausgerechnet die Grünen so schwer mit dem neuen Stuttgarter Verkehrsknoten?

Franz Untersteller: Wir sind ja nicht gegen einen gut funktionierenden Verkehrsknoten in Stuttgart. Ganz im Gegenteil, wir meinen, mit dem vielen Geld könnte man nicht nur den Knoten Stuttgart, sondern noch viele andere dringend benötigte Schienenprojekte im Land finanzieren. Je mehr Geld aber in Stuttgart vergraben wird, und offenbar weiß ja noch nicht einmal die Bahn selbst, welche Summen das Projekt am Ende verschlingen wird, um so weniger steht doch für andere Vorhaben zur Verfügung. Unter einem sinnvollen Ausbau des Schienenverkehrs stelle ich mir was anderes vor.

„Offenbar weiß ja noch nicht einmal die Bahn selbst, welche Summen das Projekt am Ende verschlingen wird.“

„Der Wind weht kalt und eisig, wir warten auf Stuttgart 31“, heißt es im Volksmund. Warum ziehen sich Infrastrukturprojekte in Deutschland oft so lange hin?

Franz Untersteller: Ich glaube, viel hängt damit zusammen, dass die Bevölkerung, wenn überhaupt, dann oftmals erst zu einem relativ späten Zeitpunkt eines Verfahrens eingebunden wurde. Vielmehr wurde in der Vergangenheit von oben herab ein vermeintlich wichtiges Infrastrukturvorhaben beschlossen, und weil die Politik es ja mitgetragen hat, dachte so mancher Vorhabensträger wohl, er müsse es mit dem Einhalten von Umwelt- oder Naturschutzvorschriften nicht so genau nehmen. So bekommt man natürlich keine Akzeptanz für Projekte, die einen erheblichen Eingriff in die Umwelt und oft gravierende Veränderungen für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger bedeuten.

Sie sind jetzt bald zwei Jahre im Amt. Als Student haben Sie einst gegen das Kernkraftwerk Wyhl demonstriert. Jetzt sind Sie Umweltminister und dürfen den Ausstieg aus der Kernkraft maßgeblich mitgestalten. Müssen Sie sich da nicht manchmal zwicken, um sich zu vergewissern, dass Sie nicht träumen?

Franz Untersteller: Als verantwortlicher Minister in der ersten grün geführten Landesregierung in Deutschland die Energiewende aktiv mitgestalten zu können, ist für mich in der Tat die Erfüllung eines Traumes. Aber das Tagesgeschäft und ein voller Terminkalender zeigen mir doch sehr deutlich, dass es auch Realität ist. Zwicken musste ich mich deswegen also noch nicht.

Herzlichen Dank für das Gespräch.

Franz Untersteller: Ich danke Ihnen.

KURZ NOTIERT

Bauzeitenplan vorgestellt

Der Projektsprecher Wolfgang Dietrich und der Gesamt-Projektleiter Stefan Penn haben dieser Tage den Bauzeitenplan für das Jahr 2013 vorgestellt. Neben dem Anstich zahlreicher Tunnelbauten (auf den so genannten Zuführungsstrecken zum künftigen Hauptbahnhof oder entlang der Neubaustrecke auf der Schwäbischen Alb) wird auch rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof rege Bautätigkeit erlebbar. Vor allem den Einbau eines „Querbahnsteiges“ werden Zugreisende bemerken. Vom Frühjahr an werden die Prellböcke des alten Kopfbahnhofs Bahnsteig für Bahnsteig in Richtung Gleisvorfeld geschoben. Auf diese Weise wird Platz geschaffen, damit das Baufeld vor dem Bonatzbau ausgehoben werden kann. Die Reisenden werden durch ein ausführlich beschildertes Wegesystem um die Baustellen herum geleitet. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 soll der neue Querbahnsteig in Betrieb gehen. Für Umsteiger auf die S-Bahn verlängert sich im ungünstigsten Fall der Weg um rund 190 Meter wegen des Zugangs über die Stuttgarter Klettpassage. Die Aufzüge zur S-Bahn können auch während der Hauptbauzeit unverändert genutzt werden. Natürlich sind auch alle erforderlichen Sicherheitsnachweise für den Brandschutz und die Evakuierung während dieser Bauzustände erbracht.

► www.be-zug.de/bauzeitenplan

Mit dem TGV nach Paris

Zu den Top-Verbindungen von Stuttgart aus gehört die Strecke nach Paris. Die Fahrt dauert mit dem TGV nur drei Stunden und 40 Minuten. Der schnelle Weg zum Nachbarn im Westen ist historisch gesehen auch mit den Élysée-Verträgen vor 50 Jahren begründet worden. Der Meilenstein in der europäischen Aussöhnung nach dem Krieg wurde in beiden Ländern mit vielfältigen Aktionen gefeiert. Das Kommunikationsbüro und die Deutsche Bahn haben vor diesem Hintergrund einen kostenlosen Tagesausflug von Stuttgart nach Paris verlost. Gewonnen hat Simon Girntke aus Eschborn.

► www.be-zug.de/paris



Neues am Nordausgang

Der Bau des Technikgebäudes am Nordausgang des Bonatzbaus zieht bereits viele neugierige Blicke auf sich.

Das künftige elektronische Gehirn des neuen Bahnhofs wird im Rohbau in den nächsten Monaten fertig gestellt. Dann wird auch wieder der Nordausgang des Bonatzbaus Tür und Tor öffnen. Mit einem improvisierten Parkplatz ist dann Reisenden und ihren Begleitern hier wieder der Zugang zum Zug möglich. Das ist freilich noch nicht der endgültige Zustand. Denn sobald die Baustelle vor dem Nordausgang verschlossen ist, wird nebenan in den kommenden Jahren das Baufeld für den neuen Durchgangsbahnhof geschaffen.

► www.be-zug.de/nordausgang

Regelmäßiger Austausch

Die Deutsche Bahn pflegt bereits seit den Genehmigungsverfahren für den Streckenabschnitt im Landkreis Göppingen einen Austausch mit den politischen Vertretern aus der Region.

Der Projektleiter des Planungsabschnittes 2.2, Matthias Breidenstein, lädt regelmäßig zur Bürgermeisterrunde ein. „2013 ist das Jahr der ersten Tunnelanstiche in unserem Abschnitt, in diesem Jahr noch wird man richtig viel Baustelle bei uns erleben können“, so der Diplom-Ingenieur der Bahn. In offenen Gesprächen informieren die Bahn-Fachleute dabei, was die Bürger an der geplanten Neubaustrecke in diesem Abschnitt konkret erwartet. Dabei geht es auch um vermeintliche Kleinigkeiten wie die Sperrung von Feldwegen oder das Aufstellen von Infopodesten für willkommene „Baustellengucker“. „Darüber hinaus sollen auch die öffentlichen Informationsveranstaltungen fortgesetzt werden, die erstmals im Oktober des vergangenen Jahres zusammen mit den Kommunen angeboten wurden“, so Matthias Breidenstein. Die Arbeiten zur Einrichtung der Baustellen laufen in diesem Frühjahr zunächst in Hohenstadt, danach im Umpfental (Gemeinde Gruibingen) und in Aichelberg an.

PERSÖNLICH



Stimme der Bahn:

Sandra Gebel, 42

Was macht eigentlich ... Frau Gebel?

Ihre Stimme klingt vertraut. Sind wir uns schon mal begegnet?

Nein, begegnet sind wir uns sicher noch nicht. Vielleicht ist Ihnen aber meine Stimme vertraut, wenn Sie öfter im Hauptbahnhof Stuttgart unterwegs sind. Dort hört man mich fast täglich. Zu meinen Aufgaben gehören die Ansagen des Nah- und Fernverkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof. Und da jeden Tag etwas anderes los ist, habe ich auch jede Menge zu reden.

Wie sieht Ihr Alltag in Diensten der Bahn aus?

Zum einen mache ich Ansagen in deutscher und englischer Sprache, bei Bedarf auch auf Französisch. Zum anderen bediene ich die Fahrgastinformationsanlage, wie das bei der Bahn heißt. Alle zwei bis drei Stunden werden die Plätze gewechselt und ich gebe Verspätungen oder Gleisverlegungen in den Tagesfahrplan ein, damit dies korrekt angezeigt wird. Unsere Arbeitsplätze sind täglich von 5.45 Uhr bis 23.30 Uhr besetzt.

Wie kommt man eigentlich zu diesem Job?

Zum Beruf des Ansagers kommen die meisten über Umwege. Ich habe 1989 in Stendal bei der Deutschen Reichsbahn eine Lehre als Facharbeiter für Eisenbahnbetrieb gemacht. Nach der Wende begann ich im März 1990 in Stuttgart eine halbjährige Fahrdienstleiterausbildung „DR Technik“, die es in der ehemaligen DDR noch nicht gab. Danach arbeitete ich im Hauptbahnhof als Bahnsteigaufsicht und als Stationsaufsicht. Ende 1991 kam ich eher zufällig zu dem Job. Seitdem bin ich mit Freude dabei.

An vielen Stationen klingt die Bahn einheitlich nach Computerstimme. Ist es Ihnen möglich, eine persönliche Sprachnote oder eine kleine Nettigkeit auf Sendung zu schicken?

Es gibt deutschlandweit geltende Richtlinien, nach denen wir ausrufen müssen. Trotzdem gibt es einen gewissen Spielraum für die persönliche Note. Das sind meist Kleinigkeiten in der Wortwahl. Ich bevorzuge zum Beispiel bei einer Ansage zur Einfahrt den Hinweis „in Kürze fährt ein“ und ich sage auch gerne, von wo der Zug kommt.

Machen Sie für uns doch mal 'ne klare Ansage.

Aber gerne. Gleis 16 Einfahrt ICE 599 nach München über Ulm, Augsburg, Abfahrt 17:12 Uhr. Vorsicht bei der Einfahrt! On Track 16 now arriving ICE 599 to Munich via Ulm, Augsburg. Departure 17:12. Caution the train is arriving.

Im Bahnhof stehen große Arbeiten an. Das verheißt viele Fahrplanänderungen. Fürchten Sie um Ihre Stimme?

Durch das Großprojekt Stuttgart 21 sind wir seit mittlerweile zwei Jahren von Umbauarbeiten, Fahrplanänderungen und Umstrukturierungen direkt betroffen. Das ist für alle Beschäftigten natürlich eine große Belastung. Wenn Bauphasen beginnen, versucht unser Management das Personal aufzustocken. Dies gelingt leider nicht immer und das bedeutet für uns oft Arbeiten am Anschlag. Trotzdem freuen wir uns auf den neuen Bahnhof, denn egal wie: es muss etwas getan werden. So wie es im Moment aussieht, ist der Stuttgart Hauptbahnhof alles andere als ein Aushängeschild für Baden-Württemberg.

35 Eisenbahnüberführungen

werden für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gebaut,
davon 18 für S21 und 17 für die Neubaustrecke nach Ulm.

31.000 Tassen Kaffee

servieren DB-Mitarbeiter täglich deutschlandweit in den Zügen.

440 Quadratmeter

umfasst die neue Projektschau im Stuttgarter Turmforum.

2,77 Millionen Besucher

verzeichnete die Internetseite www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de seit 2009.