JULI 2013 | AUSGABE 5

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.

REPORTAGE
Die Tunnelbaustelle am Albaufstieg SEITE 6

INTERVIEW Peter Ramsauer über Stuttgart 21 SEITE 4
PORTRÄT Flughafenchef Georg Fundel SEITE 18
ESSAY Ein Schüler blickt in die nahe Zukunft SEITE 12

INHALT

INTERVIEW
Verkehrsminister Peter Ramsauer **4**

REPORTAGE
Die Tunnelbaustelle am Albaufstieg **6**

ESSAY
Eine Reise ins Morgen **12**

IM BILDE **14**

PORTRÄT
Flughafenchef Georg Fundel **18**

KURZ NOTIERT **21**

INTERVIEW
Das letzte Interview vor seinem tödlichen Unfall: Polizeipräsident Thomas Züfle **22**

PORTRÄT
Seelsorger Peter Maile **28**

HINTERGRUND
Sechs Fragen an Volker Kefer **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

Titelfoto: Steinbühltunnel Hohenstadt, Startbaugrube Pfaffenäcker
Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 7 – 11, 14 – 16, 24, 27, 31), Bastian Eller/BMVBS (S. 5), Patrick Gruenenwald (S. 14), René Schmitz (S. 14), Andreas Rosar (S. 14, 15), Arnim Kilgus (16), Stuttgarter Zeitung (S. 26), Wikipedia (27), Deutsche Bahn AG (30),

Auflage: 150.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Oktober 2013.

VORWORT

„Es ist eine Aufbruchstimmung zu spüren."

Wolfgang Dietrich, Projektsprecher

Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne!" An dieses geflügelte Wort von Hermann Hesse fühlt sich so mancher Zaungast in diesen Tagen erinnert, wenn er auf die Baustellen für den neuen Bahnknoten in Stuttgart blickt. Zwar wird schon seit geraumer Zeit an dem Projekt gearbeitet, in der großen Dimension wahrgenommen wird es aber erst, seit der Aufsichtsrat der Bahn die Zeit der Unsicherheit beendet und damit das finale Go für die Bautrupps gegeben hat. Was lange Jahre geplant worden ist, nimmt jetzt an vielen Stellen Kontur an. Im Bahnhof, wo der Umbau des Querbahnsteigs begonnen hat. Am Arnulf-Klett-Platz, wo der Verkehr in neuen Bahnen verläuft. Entlang der Autobahn nach Ulm, wo die große Tunnelbaustelle samt Containerstadt weithin sichtbar ist.

Der Anfang ist gemacht und mit ihm geht nach Jahren der Hängepartie eine Aufbruchstimmung einher. Vorbei ist die Zeit der rückwärtsgewandten Debatten, vorbei ist die Zeit, in der es hieß, im Südwesten werde auf lange Sicht wegen Stuttgart 21 kein Geld mehr in den Schienenausbau fließen. Das Gegenteil ist der Fall. Zwischen 2013 und 2017 will die Bahn 8,1 Milliarden Euro in Baden-Württemberg investieren. Dazu werden 64 Bahnhöfe modernisiert. Dies hat Bahnchef Rüdiger Grube in Stuttgart gegenüber Ministerpräsident Winfried Kretschmann angekündigt.

Es staubt und brummt auf den Baustellen im Land, Arbeiter gehen ihrem Tagwerk nach, Kräne ragen in den Himmel, Bagger graben die Erde um. Nach Jahren aufreibender Debatten um das Ob, geht es jetzt um das Wie. Lange haben sich Planer und Ingenieure anhören müssen, dass sie es nicht könnten. Dies ging manchen von ihnen an die Berufsehre. Nun dürfen sie zeigen, wozu sie imstande sind.

Aber nicht nur für die Macher des Projekts wohnt in diesem Anfang ein Zauber. Auch bei den Bürgern in Stuttgart und im Land wächst das Interesse am Geschehen rund um die Baustellen. Das ist nicht nur mit Händen zu greifen, sondern auch mit Zahlen zu belegen. Die Ausstellung im Turmforum am Stuttgarter Hauptbahnhof hat im Mai 20.000 Besucher verzeichnet – so viele wie noch nie seit der Eröffnung 1998. „Bei uns steppt der Bär", sagt der Leiter David Bösinger. „Die Ausstellung wird seit dem Baubeginn deutlich stärker nachgefragt." Mehr als 65 Führungen und Informationsveranstaltungen hatte sein Team allein im April – doppelt so viele wie in den Monaten davor.

Bei aller Euphorie des Augenblicks und seines Zaubers: es liegt noch ein weiter Weg vor uns, der allen Projektpartnern große Anstrengungen abverlangen wird und so manchem Anwohner eine Menge Geduld. Je größer die Baustellen werden, desto wichtiger ist es, das Projekt so zu managen, dass sich nicht nur die Belastung der Bürger und Reisenden in erträglichen Grenzen hält, sondern auch Kosten- und Zeitpläne eingehalten werden. Am Albaufstieg sieht es, was die Zeit betrifft, erfreulich aus. Obwohl die Arbeiter sechs Wochen später als geplant mit den Tunnelvorarbeiten gestartet sind, haben sie diesen Verzug mittlerweile durch verstärkte Anstrengungen aufgeholt. Genau in diese Richtung soll auch die vom Bahnaufsichtsrat auf den Weg gebrachte Projektmanagementgesellschaft für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wirken, die am 1. September 2013 ihre Arbeit aufnimmt. Ihre Aufgabe wird es sein, Wege zu verkürzen, Prozesse zu optimieren und das Risikomanagement zu verbessern.

Wege verkürzen – das soll auch der neue Bahnknoten in Stuttgart, von dem vor allem die junge Generation profitieren wird, die künftig in unseren Bezug-Magazinen verstärkt zu Wort kommt. Durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke wird Stuttgarts Rolle als Drehscheibe des transeuropäischen Schienenverkehrs aufgewertet und der neuen Mobilität einer neuen Generation Rechnung getragen, bei der umsteigefreie und schnelle Zugverbindungen eine zentrale Rolle spielen. Besonders wichtig ist dabei die Anbindung des Landesflughafens. Dort entsteht nicht eine kleine Zubringerstation für Flugpassagiere, sondern vielmehr ein zweiter Hauptbahnhof, der den Menschen auf den Fildern eine neue Perspektive bietet, der neue Horizonte für die Gäubahn und den Zugverkehr zum Bodensee und in die Schweiz eröffnet, ein Umsteigebahnhof, welcher den Stuttgarter Flughafen und seine Rolle als Drehkreuz gewaltig stärkt, um den man uns wegen seiner einzigartigen Anbindung an den Nah- und Fernverkehr, verbunden mit den Messehallen als Schaufenster zur Welt, in ganz Europa beneidet. „Der neue Fernbahnhof macht uns unabhängig von Wind und Wetter und ermöglicht eine weitere Erreichbarkeit aus der Fläche", sagt der Stuttgarter Flughafenchef Georg Fundel, der in dieser Bezug-Ausgabe porträtiert wird. Er rechnet mit zusätzlich 1,2 Millionen Passagieren.

„Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne!" Es wird weiter gehen mit dem großen Bauen in Stuttgart. Im Juli ziehen die Arbeiter bei Hohenstadt in den Berg, um den ersten Tunnel zu graben. Im Herbst folgt in Stuttgart der Anstich am Wagenburgtunnel. Mögen die Projektpartner alles dafür tun, dass der Zauber nicht verfliegt und die Faszination der Baustellen in Stuttgart und auf der Alb noch viele Menschen erreicht.

Ihr Wolfgang Dietrich

INTERVIEW

„Das kratzt an unserem Image“

Können die Deutschen keine Großprojekte mehr? Sie werden häufig teurer und dauern länger als geplant. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) über Deutschlands Regelungswut und Stuttgarts Bahnknoten.

Herr Minister Ramsauer: Was haben der neue Berliner Hauptstadtflughafen, die Elbphilharmonie in Hamburg und der neue Bahnknoten in Stuttgart 21 gemeinsam?
Peter Ramsauer: Alle drei Projekte sind unterschiedlich, aber haben eins gemein: es sind ungewöhnliche und ehrgeizige Bauprojekte, die in die Zukunft gewandt sind und sehr viel Neues wagen. In der öffentlichen Wahrnehmung haben sie leider vor allem eines gemeinsam: Sie sind bei Terminen und Kosten völlig aus dem Ruder gelaufen.

Warum haben wir hier bei Großprojekten so lange Realisierungszeiten, gerade wenn der Staat mit im Boot ist?
Peter Ramsauer: Die öffentliche Hand baut für das gesamtgesellschaftliche Wohl und mit Steuergeldern, da muss Transparenz gewährleistet sein. Deshalb gibt es klare Vorschriften, die einzuhalten sind. Das beginnt mit der Anmeldung im Haushalt, geht über europäisch geregelte Vergabeverfahren bis hin zu den regelmäßigen Berichten für die demokratischen Gremien. Im Planungs- und Baurecht muss alles seinen geordneten Weg gehen, von der Prüfung der Umweltverträglichkeit bis zu den Einwendungen von Anwohnern. Diese langen Planungszeiten werden dann zum Problem, wenn darüber die Wahrnehmung der Bürger erlischt und dann Überraschung herrscht, wenn es mit dem Bau losgeht. Die Kommunikation oder gar Begeisterung über Jahre, ja Jahrzehnte aufrecht zu erhalten, ist eine echte Herausforderung.

Schädigt dieses Gebaren am Ende nicht den Ruf Deutschlands als Ingenieur- und Techniknation?
Peter Ramsauer: Wir haben in Deutschland einen Grad an Regelungsdichte erreicht, der es schwer macht, große Projekte zügig durchzuführen. Wo zwischen erster Kostenkalkulation und Baubeginn 20 Jahre liegen, darf man sich über den Anstieg der Baukosten nicht wundern. Das Problem ist nicht, dass wir es technisch nicht können, sondern es liegt im Projektmanagement, vor allem bei Kostenwahrheit und Transparenz: Wenn angekündigte Zeit-und Kostenrahmen so massiv gerissen werden, wird das Vertrauen in die Macher erschüttert. Die Probleme bei diesen drei Großprojekten kratzen am Image Deutschlands. Ich werde im Ausland oft darauf angesprochen. Diese Schwierigkeiten gelten dort als „un-German“, einfach untypisch für uns. Wir werden normalerweise ja gerade gerufen, um schwierige Projekte durchzuführen.

Was kann die Politik dagegen tun?
Peter Ramsauer: Wir müssen uns jetzt die Probleme sorgfältig ansehen und dann gezielt gegensteuern. Ich weiß, dass einige sagen, man weiß doch längst, wo die Probleme liegen: im Vergaberecht – oder bei der Politik. Aber die eine Antwort auf alle Probleme gibt es

nicht. Die Vergaberegeln sind inzwischen europäisch, warum also gelingt es andernorts? Ich habe 35 renommierte Fachleute aus allen Ebenen zusammengeholt, um die Gemengelage gründlich zu sezieren und dann Vorschläge zu unterbreiten, wie Großprojekte zu reformieren sind. Wir wollen binnen 18 Monaten einen Leitfaden entwickeln, wie Projekte in guter Qualität im gesetzten Kosten- und Terminrahmen realisiert werden können. Wir gucken da auch durchaus, wie es unsere Nachbarländer machen.

Gibt es eigentlich in unserer für „German Gründlichkeit" bekannten Republik auch noch Großprojekte, die im Kostenrahmen liegen oder billiger geworden sind?
Peter Ramsauer: Natürlich gibt es die, nur werden die seltener öffentlich diskutiert. Im Zeit- und Kostenplan fertig wird aktuell der Neubau des Innenministeriums, auch die Sanierung des Neuen Museums auf der Berliner Museumsinsel war vor der Zeit und unter den veranschlagten Kosten fertig. Der Umzug der Regierung von Bonn nach Berlin mit seinen vielen Neubauten ist insgesamt gut gelungen. Auch die Bahn realisiert weithin unbemerkt derzeit europaweit rund 3.000 Vorhaben mit einem Volumen von 95,5 Milliarden Euro. Bei weitem nicht jedes Projekt wird teurer.

Bei Stuttgart 21 ging die Kurve bisher leider nur nach oben. Ist das Projekt aus Ihrer Sicht trotzdem rentabel?
Peter Ramsauer: Der Neubau von Bahnknoten ist überall unbeliebt, aber dennoch notwendig. Von der Neuordnung des Stuttgarter Knotens werden viele über Jahre profitieren, vor allem die Menschen und die Wirtschaft in der Region. Das Projekt wird trotz der Mehrkosten auch für die DB AG seine Kosten langfristig erwirtschaften. Das wurde umfassend geprüft, mit dem Ergebnis, dass ein Weiterbau wirtschaftlicher ist als ein Abbruch. Der Aufsichtsrat hat deshalb den Mehrkosten zugestimmt.

Droht Stuttgart 21 nach der Bundestagswahl mitten im Bau eine neuerliche Hängepartie, weil womöglich die Grünen mitregieren im Bund?
Peter Ramsauer: Um hier mal eines klarzustellen: Stuttgart 21 ist kein Bundesprojekt! S 21 ist ein Landesprojekt, für das seinerzeit die Stadt Stuttgart und die Bahn als Partner gewonnen wurden. Deshalb gab es die Hängepartie ja auch nach der letzten Landtagswahl. Aber auch die Grünen sind nicht aus dem Projekt ausgestiegen. Das liegt auch daran, dass alle alternativen Varianten in den vergangenen 20 Jahren zigfach diskutiert und verworfen worden sind. Die Anbindung der baden-württembergischen Hauptstadt an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist sehr wichtig. Wir treiben den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen–Ulm mit Tempo voran – das ist übrigens ein Bundesprojekt.

A propos Tempo. Wenn man dem SPD-Chef Sigmar Gabriel folgt, soll es auf deutschen Autobahnen zugehen wie bei deutschen Großprojekten: deutlich verlangsamt. Was halten Sie davon?
Peter Ramsauer: Von seiner Tempo 120-Idee ist Sigmar Gabriel ja selbst erstaunlich schnell wieder abgerückt. Die deutschen Autobahnen sind so gut ausgebaut, dass sie zu den sichersten Straßen der Welt gehören. Zur Verkehrssicherheit gehört angepasstes Tempo: bei guter Sicht und trockener Fahrbahn ist nichts gegen schnelles Fahren einzuwenden, bei Regen oder gar Schnee kann dagegen auch 120 viel zu schnell sein. Wir setzen deshalb auf intelligente Verkehrslenkung. Die Zahl der Verkehrstoten geht seit einiger Zeit erfreulicherweise beständig zurück. Die höchste Unfallgefährdung besteht zudem mit knapp 60 Prozent auf den Landstraßen, da setzen wir mit unseren Sicherheitskampagnen deshalb an. Es gibt also schlicht keinen sachlichen Grund, auf Autobahnen ein generelles Tempolimit einzuführen.

Zur Person

Peter Ramsauer, Jahrgang 1954, ist seit 28. Oktober 2009 Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Kabinett von Angela Merkel.

REPORTAGE

„Glück Auf“

Am Rande der A 8 liegt ihre Schlafstadt, im Berg ihre Bestimmung. Unweit von Hohenstadt haben Spezialisten aus Österreich und Deutschland mit dem ersten Tunnel für den Albaufstieg begonnen. Ein Baustellenbesuch.

Auf der Alb hat sich der Pinsel der Natur mit breitem Strich aufgetragen. Die Landschaft ist in saftiges Grün getaucht. Es riecht nach Sommer und droben in Hohenstadt machen sich die Bauern an ihren Feldern zu schaffen.

Hohenstadt ist der höchste Ort im Regierungsbezirk Stuttgart. Es gibt hier einen Personal-Trainer und eine Pferdepension, eine 1887 gegründete Feuerwehr und neuerdings auch ein stattliches Bauprojekt, das irgendwie zur Topographie passt. Wer hoch hinaus will im europäischen Tunnelbau, findet sich auf dem Baufeld unweit des 700-Seelen-Dorfs ein, wo das Portal des Steinbühltunnels entsteht und einer wie Kurt Joham ganz in seinem Element ist.

Der Ingenieur, gerade aus Wien eingeflogen, ist Prokurist bei der Porr Bau GmbH, die mit drei weiteren Firmen aus der Alpenrepublik eine Arbeitsgemeinschaft (Arge) bildet. Joham sorgt dafür, dass die Betonung auf Gemeinschaft liegt. Er ist der technische Geschäftsführer der Arge, die im März angefangen hat, das Feld für eine der anspruchsvollsten Großbaustellen Europas zu bestellen.

In der Baugrube „Pfaffenäcker“ walten 70 Tonnen schwere Bagger ihres Amtes. Das Loch, das sie graben, ist 150 Meter lang, 70 Meter breit und bald 24 Meter tief. Lastwagen transportieren Gestein aus der Grube. Ein Rad greift ins andere. 470 Fuhren pro Tag je zehn Kubikmeter. Da kommt einiges zusammen vor den Toren Hohenstadts, wo sich der Geist des Aufbruchs über die Wiesen gelegt hat, auf denen sich sonst Fuchs und Has’ gute Nacht sagen.

Kurt Joham, 55 Jahre alt, und Tunnelbauer vom Scheitel bis zur Sohle, hat die Familie im Burgenland und den beruflichen Fokus auf der Alb, die er auf seine Art zu zähmen gedenkt. Von Juli an werden sich die Spezialisten in den Berg wühlen und den 4847 Meter langen Steinbühltunnel graben. In bergmännischer Bauweise, der altbewährten Kombination aus Bohren, Sprengen, Ausbrechen und dem Einbringen von Spritzbeton, geht es jeden Tag aus der Baugrube „Pfaffenäcker“ gut fünf Meter voran, in die eine Richtung zum Tunnelportal Hohenstadt und in die andere bis zum Portal Todsburg.

Seit 33 Jahren ist Joham in dem Job, 30 davon im Tunnelbau. Er hat an fast allen großen deutschen Schienenprojekten der letzten Jahre mitgearbeitet. Erfurt, Leipzig, Nürnberg, Ingolstadt, Dresden. Das hier könnte seine letzte große Baustelle werden. 70 Mann sind für die Arge schon vor Ort, bald werden rund 400 Leute an diesem Projekt arbeiten.

Barbara, Schutzpatronin
der Bergleute, soll die Tunnelbauer
vor Unheil bewahren

Parallel zur Autobahn haben sie eine komplette Wohnstadt mit 150 Schlafplätzen eingerichtet, daneben die Werkstatt für die Baustelle mit Tankplatz und Ölabscheider, alles unter strengen Auflagen im Wasserschutzgebiet Zone 3. Was für die Baustelle auf der grünen Wiese gebraucht wird, muss herangekarrt werden. Strom, Wasser, Telefonleitungen. Allein der Fäkalientank hat 30.000 Liter und wird jeden Tag geleert.

Der Albaufstieg ist technisch anspruchsvoll und das ingenieurtechnische Herzstück der 60 Kilometer langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Auf der seitherigen Verbindung fahren die Züge teilweise nur 70 Stundenkilometer. Künftig ist die Strecke für Tempo 250 ausgelegt. Das bedeutet gewaltige Beschleunigung. Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm halbiert sich im Fernverkehr von 54 auf 30 Minuten. Die Münsterstadt wird sozusagen zum Vorort von Stuttgart und die Fildern mit Landesmesse und Flughafen bekommen durch den Anschluss an die schnelle Schiene einen weiteren Schub, der sie voranbringt im Wettbewerb der weltbesten Standorte.

Ein Projekt ganz nach dem Geschmack von Ingenieuren wie Joham, der im Planfeststellungsabschnitt 2.2 sein Tagwerk verrichtet. Gestartet wird an drei Punkten gleichzeitig. In Aichelberg, im Umpfental unweit von Gruibingen und in Hohenstadt. Insgesamt gibt es auf der Neubaustrecke neun Tunnel, 20 Straßenbrücken und 17 Eisenbahnüberführungen, darunter die 485 Meter lange Filstalbrücke zwischen Wiesensteig und Mühlhausen im Täle, die aus zwei parallelen und eingleisigen Spannbetonbrücken besteht und mit einer Höhe von 85 Metern zu den höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland zählen wird. Der Albaufstieg beginnt bei Aichelberg mit dem 8,8 Kilometer langen Boßlertunnel, welcher über die Brücken im oberen Filstal mit dem 4,8 Kilometer langen Steinbühltunnel verbunden wird, der östlich von Hohenstadt wieder an die Oberfläche kommt. Die Arbeiter werden dem Berg dafür fast vier Millionen Tonnen Gestein abtrotzen. „Wenn der Tunnelbau ein Wettbewerb ist“, sagt Kurt Joham, „dann sind das hier die Olympischen Spiele.“

Regenwolken saugen sich über der Alb fest. Neben dem Österreicher steht eine zierliche Frau, die bange Blicke nach oben richtet. Judith Zwigl ist Geologin auf der Baustelle. Die 35-jährige Karlsruherin wacht über den Boden und verfährt dabei nach dem Aschenputtl-Prinzip. Der Gute ins Töpfchen, der schlechtere ins Kröpfchen. 250.000 Kubikmeter fruchtbarer Oberboden, abtransportiert für die große Baugrube vor dem Tunnel, wird einen Steinwurf entfernt in so genannten Bodenmieten aufgeschüttet und mit Pflanzen bestückt, die ihm gut tun und das Wasser binden. Judith Zwigl dokumentiert jeden Schritt. Die Bundesbodenschutzverordnung lässt grüßen. Den betroffenen Bauern schickt sie zur „Beweissicherung“, wie das im Fachjargon heißt, entsprechende Gutachten. „Wir sind da sehr genau“, sagt die Geologin. Am Ende komme es darauf an, dass die Landwirte wieder Böden beackern können, die mindestens in gleicher Qualität sind wie jene, die sie für das Bauprojekt preis gegeben haben.

Frau Zwigl nimmt eine Gesteinsprobe und verstaut sie in ihrem weißen Eimer, während die Bagger einen Steinwurf entfernt weit größere Gesteinsbrocken entnehmen. Wenn der nährstoffreiche Oberboden versorgt ist, kommt der felsige Unterboden, überwiegend Kalkstein, zum Vorschein. Mit ihm gehen die Arbeiter weniger zimperlich um. Er wird neben der Autobahn aufgehäuft und zerkleinert, um für Wälle und Straßen wieder verbaut zu werden. Was nicht vor Ort deponiert oder verarbeitet wird, muss abtransportiert und in umliegende Steinbrüche gekarrt werden. Dafür sind rund 300.000 Lastwagenfuhren nötig.

Ein junger Ingenieur hastet vorbei. Christoph Hillinger ist 27 und stammt aus Graz. Ein smarter Typ mit einnehmendem Lachen, den jede Schwiegermutter gern an Weihnachten neben dem Christbaum sehen würde. Es ist seine erste große Baustelle nach dem Studium. Hillinger unterstützt die Bauleitung. Er ist der Mann für die vielen kleineren und größeren Dinge, die man nicht sieht. Vier Angebote hatte er nach seinem Abschluss. Der Ingenieur entschied sich für die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm. „Es geht um ein europäisches Großprojekt, das Teil der Schnellbahn zwischen Paris und Bratislava ist“, sagt er. „Da will man dabei sein.“

Die Geologin Judith Zwigl entnimmt eine Bodenprobe

REPORTAGE – PLUS

⊕ Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Die Trasse

59,6 km Gesamtstreckenlänge
30,4 km Tunnelstrecke
9 Tunnel
17 Eisenbahnüberführungen
20 Straßenbrücken
250 km/h max. Streckengeschwindigkeit
31 Promille steilster Abschnitt

Das Höhenprofil

271 Meter ü. NN (Beginn der Strecke bei Wendlingen)
746 Meter ü. NN (Höchster Streckenpunkt im Steinbühltunnel)
478 Meter ü. NN (Ende Neubaustrecke im Hauptbahnhof Ulm)

Die Finanzierung

Die Kosten belaufen sich auf **2,89 Milliarden Euro**. Der Bund trägt davon **1,94 Milliarden Euro** inklusive der zur Verfügung gestellten EU-Mittel. **950 Millionen Euro** Baukostenzuschuss steuert Baden-Württemberg bei.

Die Reisezeiten

Vom Stuttgarter Hauptbahnhof
zum Ulmer Hauptbahnhof
Fernverkehr
heute: **54 Minuten**
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: **30 Minuten**
Regionalverkehr
heute: **60 Minuten**
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: **41 Minuten**

Vom Ulmer Hauptbahnhof
zum Stuttgarter Flughafen
Fernverkehr
heute: **1 Stunde 47 Minuten** mit Umsteigen in Stuttgart Hbf auf S-Bahn
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: **29 Minuten** Direktverbindung
Regionalverkehr
heute: **2 Stunden 2 Minuten** mit Umsteigen in Stuttgart Hbf auf S-Bahn
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: **33 Minuten** Direktverbindung

Für den Nachwuchsingenieur ist es ein besonderer Kick, den besten Tunnelbauern über die Schulter zu schauen. „Das Bauspektrum ist riesig“, sagt Hillinger. „Das ist für mich eine Chance, unheimlich viel zu lernen.“ Diese Chance hat ihren Preis. Fünf Stunden fährt er von der Familie zur Baustelle. Neun Tage arbeitet er hier am Stück, pro Schicht mit Pausen zwölf Stunden, Tag und Nacht. Danach geht es fünf Tage nach Hause. Wenn sie im Berg sind, gibt es kein Halten mehr. Die Baustelle am Albaufstieg macht nur am 4. Dezember, dem Barbaratag Pause, sowie über Weihnachten und vier Tage an Ostern. Wer in der Röhre arbeitet, muss die strenge Zutrittskontrolle hinter sich bringen und sollte nicht zugempfindlich sein. 5.000 Kubikmeter Luft werden pro Minute aus dem Berg gesaugt, um Dieselabgase und Sprengschwaden nach draußen zu befördern.

Mittagspause. Neben dem Schuttberg an der Autobahn parken die Muldenkipper wie Taxis am Hauptbahnhof. Ein Fahrer verteilt Erdbeerkuchen. Es gibt sonst nicht viel hier oben. Keinen Kiosk, keine Bar. Alles ist darauf ausgerichtet, Strecke zu machen im Berg, um im Zeit- und Kostenplan zu bleiben. Es gibt einen Punkt A und einen Punkt B, die kürzeste Strecke dazwischen ist eine Gerade. Tunnelbauer mögen keine Umwege. „Wir haben hier einen gewaltigen Maschineneinsatz“, sagt Kurt Joham. „Wenn da ein Schlauch reißt und kein Ersatzteil da ist, kostet das ganz schnell mal 10.000 Euro, wenn es nicht weiter geht.“

Joham spricht von einer Linienbaustelle. Ein Gewerk folgt auf das nächste. „Da ist Kostenkontrolle überlebenswichtig“, sagt er und deutet auf die Umrisse des Tunnels. „Die Röhre hat einen Umfang von 33 Metern. Wenn man da auf die Strecke nur einen Zentimeter Spritzbeton zu viel aufträgt, geht das in die Millionen.“ Joham glaubt weniger dem schönen Schein als dem tatsächlich nachgemessenen Sein, für das die entsprechenden Scheine zu bezahlen sind.

Was die Kosten betrifft, hat auch Matthias Breidenstein ein scharfes Auge, der in Diensten der Bahn steht und Projektleiter für den Albaufstieg ist. Drei große Baustellen hat er unter sich, für die im Hochbetrieb mehr als 400 Menschen arbeiten werden. „Das alles muss koordiniert werden durch alle Hierarchien“, sagt der 51-jährige Bauingenieur, der seine Arbeit unter eine persönliche Losung gestellt hat. „Wir sind auf dieser Baustelle erst Mensch, dann Ingenieur und danach erst Partei.“

Mittlerweile kennt Breidenstein in der Gegend nicht nur fast jeden Bürgermeister und jeden größeren Landwirt, sondern auch fast jeden Stein. „Mich reizt die menschliche Vielschichtigkeit auf dieser Baustelle“, sagt der gebürtige Rheinländer, der sich die Frohnatur bewahrt hat. Mit unterschiedlichsten Typen hat er es droben in Hohenstadt zu tun. Mit Planern aus Deutschland und Österreich, mit Landwirten von der Alb, die keine Baustellenfolklore mögen, wenn sie wetterbedingt ihre Felder bestellen müssen. Mit schwäbischen Bürgermeistern, die sich mit dem Dreck der Baustelle auf ihren Straßen konfrontiert sehen.

„Ich habe hier noch keinen Tag erlebt, der nach Schema F abgelaufen wäre“, sagt Ingenieur Breidenstein. Das gilt auch an diesem Tag, der ein besonderer ist. Es ist später Nachmittag und der technische Tunnelanschlag steht an. Die Mineure haben ihren Sprengstoff bereits am Tunnelportal platziert. 4.800 Meter liegen vor ihnen. Pro Sprengung kommen sie zwischen anderthalb und zwei Meter voran. Insgesamt 950.000 Kubikmeter Gestein werden sie allein für den Steinbühltunnel aus dem Berg holen.

Zwei Ingenieure, ein gemeinsamer Fokus: Matthias Breidenstein (oben) und Kurt Joham

Einer der Mineure holt vorsichtig eine kleine Büste aus einem Karton. Die heilige Barbara ist die Schutzpatronin der Bergleute und bekommt einen sicheren Ort im Tunnel, wo sie über die Arbeiter wachen soll. Die Baustelle wird geräumt. Die erste Sprengung am Albaufstieg steht an. Ein historischer Augenblick. Zweimal tönt die Hupe zur Warnung, ehe der Sprengmeister den Knopf drückt. Krawumm. Krawumm. Krawumm. Der Berg spuckt grollend eine riesige Staubwolke aus. Der Projektleiter wartet ein paar Minuten, ehe er sich mit den Arbeitern und Ingenieuren aus der Sicherheit des Abstands wagt und hinunter zum Tunnel geht, wo jetzt rund 70 Kubikmeter gesprengter Fels für den Abtransport bereit liegen. Von nun an werden sie sich auf der Alb jeden Tag im Sprengvortrieb durch schwieriges Terrain kämpfen, in dem es auch gewaltige Hohlräume geben kann. „Zwanzig Jahre haben wir kleine Löcher gebohrt“, sagt Matthias Breidenstein bewegt zu seiner Mannschaft. „Und alles für diesen Moment.“ **www.be-zug.de/albaufstieg**

ESSAY

Eine Reise ins Morgen

Es sind vor allem junge Menschen, die von Stuttgart 21, dem Fernbahnhof auf den Fildern und der Neubaustrecke nach Ulm profitieren werden. Grund genug, sie verstärkt zu Wort kommen zu lassen. Wie stellt sich die junge Generation das Projekt eigentlich vor? Ein Schüler reist in die Zukunft.

Marcel Schilling, 17,
aus Dornstetten

Dies ist die Geschichte einer kurzen Zeitreise ins Jahr 2025. Steigen Sie also in den Zug ein und machen sie sich vom Bahnhof in Ulm über die fertig gestellte Neubaustrecke Ulm–Wendlingen auf den Weg zum Stuttgarter Hauptbahnhof. / Von Marcel Schilling

„Nächster Halt – Stuttgart Hauptbahnhof – Ausstieg in Fahrtrichtung links" erschallt es im ICE. Der Zug ist unterwegs durch den mehr als neun Kilometer langen Fildertunnel vom Flughafen. Er braucht von dort nur noch acht Minuten hinunter in die Stadt. Plötzlich wird es hell, obwohl der neue Bahnhof unter Tage liegt. Die neue Station hat mit ihrer Vorgängerin nicht mehr viel Ähnlichkeit. Aus einem alten Sackbahnhof, an dem der Zahn der Zeit seine Spuren hinterlassen hatte, wurde unter Tage ein Durchgangsbahnhof. Menschen steigen in Züge ein, die nicht mehr wenden müssen, sondern nach kurzem Halt ihre Reise in Fahrtrichtung fortsetzen. Ein Zug nach dem anderen fährt ein. Die Sonne steht hoch über Stuttgart und schaut auch nach unten in den Tiefbahnhof. Möglich ist dieser Effekt durch die Lichtaugen im Mittleren Schlossgarten.

Ein neues Stadtviertel ist im Herzen Stuttgarts entstanden. Es sind von der neuen Station nur ein paar hundert Meter dorthin. Auf dem Weg in die neue City liegt der historische Bonatz-Bau, der mit dem neuen Bahnhof verschmolzen ist. Im historischen Bahnhofsturm dokumentiert noch immer eine Ausstellung den Werdegang des neuen Stuttgarter Bahnhofs, obwohl das Werk längst fertig ist. Kann nicht schaden einen Blick auf die Schau zu werfen. An den Computerterminals wird die Geschichte des Projekts lebendig. Stuttgart 21 war ein umstrittenes Vorhaben, was heute fast schon vergessen scheint. Tausende gingen auf die Straße. Am Schwarzen Donnerstag eskalierte die Situation, die Polizei setzte Wasserwerfer gegen Demonstranten ein. Heute demonstriert keiner mehr gegen den neuen Bahnhof. Die Stuttgarter haben ihren Frieden mit dem Projekt gemacht, wie sie auch schon ihren Frieden mit der Messe auf den Fildern gemacht haben, gegen die ebenfalls heftig demonstriert worden war. Die Zeiten ändern sich. Die Messe muss heute, anno 2025, schon wieder ausgebaut werden. Die Hallen waren zu klein geworden. Das ist der Fortschritt.

Die Ausstellung im Stuttgarter Turmforum wird jetzt um einige Etagen verkleinert. Der Besuch hat sich trotzdem gelohnt. Vor allem die Bilder der Baustellen in der Stadt waren interessant. Man kann sich heute

MEINE PERSPEKTIVE
U20 meets S21

gar nicht mehr vorstellen, was da alles umgegraben wurde für den neuen Bahnknoten. Weiter geht es hinaus in den Park, der jetzt erweitert wird, weil die alten Gleisflächen, die Stuttgart lange zerschnitten haben, nicht mehr gebraucht werden. Das neu geprägte Stadtbild mit den entstandenen Grünflächen und Wohnungsvierteln wertet Stuttgart auf. Ein ständiges Kommen und Gehen ist zu beobachten. Stuttgart ist voller Menschen. Die Stadt pulsiert.

Die neue Bibliothek ist mittlerweile gar nicht mehr so neu und bekommt gerade ihren zweiten Anstrich. Das Einkaufszentrum hinterm Hauptbahnhof hat im vergangenen Jahr einen neuen Besucherrekord vermeldet und macht Breuninger in der City heftig Konkurrenz. Das Stuttgarter Unternehmen hat am Standort kräftig expandiert, um gegen den neuen Publikumsmagneten am Hauptbahnhof bestehen zu können. Von der Konkurrenz der Konsumtempel profitiert die Landeshauptstadt, die ihre Attraktivität weiter gesteigert hat und Menschen aus der ganzen Region anzieht.

Es stehen noch ein paar Einkäufe zwischen Milaneo und Breuninger an, die Königstraße eingeschlossen, bevor es auf die Heimreise geht. Zurück am Bahnhof herrscht noch immer reger Publikumsverkehr. Der Zug in Richtung Fernbahnhof auf den Fildern fährt soeben ein. Kurz nachdem der Platz im Zug eingenommen wurde, ertönt schon die Durchsage „Nächster Halt Filderbahnhof/Flughafen – Ausstieg in Fahrtrichtung rechts“. Auf dem Fernbahnhof am Flughafen angekommen, steigen Passagiere ein, die aus aller Welt kommen und nun im ICE in 25 Minuten über die Schwäbische Alb nach Ulm fahren. Die Türen schließen. Der Zug nimmt Fahrt auf und beschleunigt auf 250 Stundenkilometer. Früher zuckelten die Züge mit 70 Stundenkilometer den Albaufstieg hoch. Noch gar nicht so lange her.

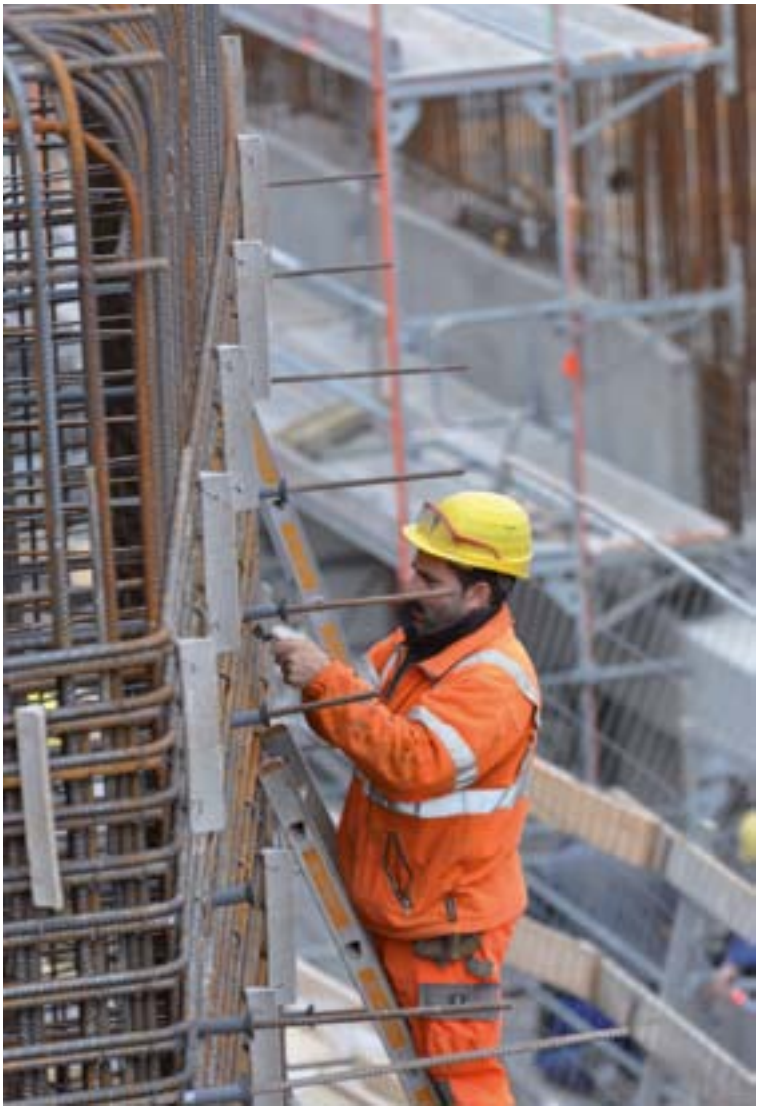
„Nächster Halt: Ulm“. Ein ereignis- und erlebnisreicher Tag geht mit vielen Eindrücken und Erlebnissen zu Ende. „Ausstieg in Fahrtrichtung rechts.“ Über Ulm ist der Himmel blau. Draußen hängen in den Straßen rund um den Bahnhof Plakate mit Politikerköpfen. Die Landtagswahl wirft ihre Schatten voraus. Die Grünen, die Stuttgart 21 lange nicht wollten und das Volk über das Projekt abstimmen ließen, haben laut den Umfragen gute Chancen. Sie werben damit, den Zugverkehr im Land verbessert zu haben. **www.be-zug.de/u20**

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.

Auf dieser Seite haben wir diesmal ausschließlich Leserfotos abgedruckt. Drei von der Jury ausgewählte Sieger bekommen künftig jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über weitere Einsendungen. Diese können Sie per E-Mail senden an: **leserfotos@be-zug.de**



IM BILDE

PORTRÄT

Beflügelter Macher

Seit 1996 ist Georg Fundel Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH. Er formte aus einem defizitären Betrieb ein gewinnträchtiges Landesunternehmen, das sich jetzt vom geplanten Fernbahnhof neuen Aufwind erhofft.

Der Bart ist ab. Er hat ihn lange getragen. Über Jahrzehnte ist der verzwirbelte Schnauzer sein Markenzeichen gewesen. Mit Ende 50 hat er sich entschlossen, die Vergangenheit zu rasieren. Einer wie er fühlt sich nie zu alt für das Neue.

Es ist früher Morgen am Tor zur Welt. Auf der Autobahn pulsiert Verkehr wie eh und je hin und her. Georg Fundel sitzt an seinem Schreibtisch. Hinter ihm hängt ein Luftbild in schwarz-weiß. Es zeigt den Flughafen, wie er einmal war. Draußen vor seinem Bürofenster heben die Maschinen der Gegenwart ab. Als er 1996 als Geschäftsführer anfing, waren es halb so viele. Der Airport in Echterdingen schrieb damals tiefrote Zahlen. Heute fährt er 30 Millionen Euro Jahresgewinn ein.

Der Hausherr hängt sein Jackett an die Garderobe. Sein Blick schweift für einen Moment hinaus in die Welt des Flugverkehrs, die er wie kaum ein anderer zu erklären vermag. Fundel kramt ein leeres Blatt aus der Schublade und pinselt darauf ein Dreieck. An den Ecken vermerkt er in dicken Lettern die Namen der Konkurrenz: München. Zürich. Frankfurt. In die Mitte malt er einen kleinen Punkt, auf den er mit seinem Stift tippt. „Das ist Stuttgart."

So einfach erklärt man komplizierte Sachverhalte, wenn man Georg Fundel heißt und angetrieben wird von dem Gedanken, dass Stillstand unweigerlich Sinkflug bedeutet. „Wer aufhört besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein." Andere sagen sich das im Stillen, er spricht es aus. Immer wieder verleiht Fundel dem Expansionsdrang des Airports verbal Flügel, auf dass Stuttgart in der Liga der großen Flughäfen weiterhin mitspielt. Auch für Stuttgart 21 ergreift er Partei, weil davon nicht nur das Land, sondern über den Flughafenbahnhof unmittelbar auch das Landesunternehmen selbst profitiert, dessen Entwicklung er beharrlich voran treibt, was ihm mitunter Ärger von Politikern einträgt, die lieber mit dem Strom schwimmen als dagegen.

Es gibt nur noch wenige Piranhas im Goldfischteich der Stuttgarter Politik. Das war früher anders. Damals gab es Typen wie Manfred Rommel, der Fundel geprägt hat. Nur einer hat ihn wohl noch stärker geprägt: Vater Tiberius, ein Müllermeister und langjähriger Landtagsabgeordneter mit scharfer Zunge, im Volksmund auch König vom Lautertal genannt. Legendär ist der Satz des kantigen Älblers Tiberius Fundel, gerichtet an seinen Freund, den Ministerpräsidenten Gebhard Müller: „Gebhard, je öfter dein Kopf in der Zeitung ist, desto öfter putzen die Leut' ihren Hintern mit dir ab."

Dass eines Tages auch der eigene Sohn häufiger in der Zeitung stehen würde, konnte der Patron damals nicht

Flughafenchef Georg Fundel freut sich auf den neuen Bahnhof

ahnen. Er hat es nicht mehr miterlebt. Hinterlassen hat er manchen Rat und mindestens einer davon wirkt bis heute nach. „Behalte deinen gesunden Menschenverstand!“ Bevor man ihn behalten kann, muss man ihn freilich erst erwerben. Georg Fundel, 1954 in Münsingen geboren, wuchs mit vielen Freiheiten ausgestattet glücklich auf dem Lande auf, wo er fürs Leben ebenso lernte wie später auf dem Kolleg der Schulbrüder von Illertissen, gehörig zum katholischen Männerorden des Heiligen Johannes von La Salle. Die Geistlichen versuchten vergeblich, den jungen Fundel für eine Karriere als Priester zu gewinnen, machten aus ihm aber einen passablen Abiturienten, dem am Ende ein paar Zehntel fürs Medizinstudium fehlten. So landete er nicht bei den Doktoren in Heidelberg, sondern bei den Wirtschaftswissenschaftlern in Hohenheim, was sich im Rückblick betrachtet als Glücksfall erwies. Fundel tauchte an der Uni in die Welt der Zahlen ein und lernte Probleme zu strukturieren, was sich in der Folge bei Turbulenzen jedweder Art als nützlich erwies.

Anno 1982 traf er auf Manfred Rommel, der ihn als Wirtschaftsförderer der Landeshauptstadt holte und nebenbei mit der Gewissheit düngte, dass Provinz keine Landschaft ist, sondern ein Zustand, der sich verändern lässt. Im neuen Amt war Fundel unter anderem zuständig für die Ansiedlung der Daimler-Zentrale in Möhringen. Dabei stieß er auf zwei betagte Damen, die ihre Parzellen partout nicht verkaufen wollten. Er besuchte sie zu Hause. „Mir brauchet des Geld net“, beschieden ihm die sperrigen Stuttgarterinnen. Plötzlich setzte sich ihr scheuer Kater auf Fundels Schoß. Die Damen sahen sich verwundert an – und zückten dann doch noch ihren Stift für die Unterschrift.

Es heißt, im Leben müsse man manchmal Türen aufstoßen, um weiter zu kommen. Nach sieben Jahren bei der Stadt zog es ihn 1989 zur Landesgirokasse, die heute Landesbank Baden-Württemberg heißt. Er leitete den Bereich Bauen und Liegenschaften und sprach fortan für das Kreditinstitut, dem er sieben Jahre diente. Im August 1996 folgte Fundel dem Ruf als Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH. Als er anfing wurde der Airport von der Aura einer schwerfälligen Behörde umweht, zählte 1.400 Mitarbeiter und fertigte insgesamt 5,5 Millionen Passagiere pro Jahr ab. Fundel verwandelte den defizitären Betrieb in ein wirtschaftliches Landesunternehmen. Mittlerweile zählt der Flughafen 950 Mitarbeiter und 9,7 Millionen Passagiere.

Ein solcher Wachstumskurs gefällt nicht allen. Mehr Flugzeuge heißt mehr Lärm und so ist es nicht verwunderlich, dass mancher Anrainer in Georg Fundel

bis heute eine Art Hans Guck-in-die-Luft sieht, der den Himmel des internationalen Flugverkehrs vor Augen hat und dabei leider übersieht, was vor seinen Augen passiert. Besonders übel genommen haben sie ihm droben auf den Fildern, dass er 2008, als der Airport kräftig brummte, eine zweite Startbahn ins Gespräch brachte, wo man gerade noch dabei war, die Ansiedlung der neuen Messehallen zu verdauen. Die Geschichte funkte dazwischen, vielleicht auch die Vernunft. Jedenfalls ging's plötzlich abwärts mit den Passagierzahlen und das Thema wurde beerdigt. „Im Moment sind Überkapazitäten im Markt", schlägt Fundel die Brücke zur Gegenwart. „In den nächsten drei Jahren erwarten wir ein verhaltenes Wachstum."

Die Kunst liegt darin, auch unter diesen Bedingungen Geld zu verdienen. Das schafft der Stuttgarter Flughafen unter Georg Fundel, der nicht von ungefähr international als Berater großer Flughäfen gefragt ist und auch als Honorarprofessor am Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Uni Stuttgart arbeitet. Solcherlei Erweiterung des Horizonts nutzt letztlich auch seinem Flughafen, der umzingelt ist von Freunden, die gute Geschäfte machen wollen und deshalb nicht schlafen. Von Frankfurt aus werden demnächst 270 Ziele angeflogen, von Zürich 180, von München 250. Von Stuttgart sind es 100. „Wenn wir jetzt nicht nach vorne gehen, dann verkümmern wir", sagt der Manager, der wohl auch deshalb auf ein Ass setzt, das zu stechen vermag im hart umkämpften Spiel des internationalen Reiseverkehrs. Die Rede ist von der Anbindung an das überregionale Bahnnetz und also vom neuen Fernbahnhof, an dem sich der Flughafen mit 359 Millionen Euro beteiligt. „Er macht uns unabhängig von Wind und Wetter und ermöglicht eine weitere Erreichbarkeit aus der Fläche", sagt Fundel. „Wir rechnen mit zusätzlich 1,2 Millionen Passagieren."

Die Europäische Union fördert Stuttgart 21 unter der Prämisse, dass Straße, Schiene und Luftverkehr in Zukunft noch besser verzahnt werden. Genau das geschieht durch die neue ICE-Station, sagt Fundel, die nicht nur ein Zubringerbahnhof für die täglich 25.000 Fluggäste sei. „Wir gehen davon aus, dass dort weitere 25.000 Menschen jeden Tag aus und umsteigen. Es entsteht ein zweiter Hauptbahnhof für 250.000 Menschen auf den Fildern. Die Chancen, die darin liegen, haben viele noch gar nicht erkannt."

Vor einigen Monaten wurde ihm bewusst, wie gut es wäre, den neuen Fernbahnhof schon zu haben. Es war ein Wintertag und in Frankfurt fiel so viel Schnee, dass der dortige Flughafen komplett gesperrt wurde. Die Maschinen mussten umgeleitet werden und 10 Jets landeten in Stuttgart. Fundels Team hatte alle Hände voll zu tun. Mehr als 1000 Fluggäste wurden überwiegend in kurzfristig organisierten Bussen über verschneite Straßen nach Frankfurt gekarrt. Das geht in Zukunft flotter und einfacher über die schnelle Schiene.

Bis es so weit ist, muss es die S-Bahn tun. Als die ersten Züge zum Stuttgarter Flughafen rollten, stiegen viele Reisende vom Auto in die Waggons um. 16 Prozent der Passagiere reisten laut Fundel anfangs mit der S-Bahn an. Inzwischen ist so viel Verkehr auf den Autobahnen rund um Stuttgart, dass die Quote auf 23 Prozent gestiegen ist. „Wenn der Fernbahnhof gebaut ist", sagt Fundel, „werden es mehr als 40 Prozent sein."

Er könnte noch stundenlang weiter über das Geschäft mit den Flugzeugen und Passagieren reden, allein es fehlt die Zeit. Der dreifache Vater ist viel beschäftigt, plant unter anderem am Airport ein Kongresshotel für die Zukunft. In vier Aufsichtsräten ist er vertreten, nebenbei noch Vorsitzender des Fördervereins der Wilhelma und Vorstand einer wohltätigen Stiftung. Neuerdings hat er auch noch einen Enkel. Wenn er mit ihm unterwegs ist, halten ihn manche für den Vater. Opas sehen anders aus. Stark und voller Energie ist sein Gesicht, das zu einem sportlichen Körper gehört. Der Mann ohne Bart hält sich fit, was darauf schließen lässt, dass er noch einiges vor hat. Sein Vertrag läuft bis 2016. Er gedenkt ihn auf seine Art zu erfüllen und entschieden für den Aufschwung seines Airports zu kämpfen, der kein Flughäfele werden soll. Georg Fundel tippt noch einmal auf den kleinen Punkt im großen Dreieck zwischen München, Zürich und Frankfurt. Draußen bohrt sich eine Maschine in den grauen Himmel über Stuttgart.

KURZ NOTIERT

Bahnchef Rüdiger Grube im Turmforum

Bei einem Besuch im Turmforum hat sich Bahnchef Dr. Rüdiger Grube mit Renate Beigert und Sarah Heinrichs von der Bahnhofsmission, mit dem Betriebsseelsorger Peter Maile sowie mit Joachim Herrmann von Züblin Stuttgart getroffen, der die ausführenden Baufirmen vertrat.

„Ihre Arbeit ist für die Deutsche Bahn von unschätzbarem Wert", sagte Grube. Nicht nur für Reisende und Bahnhofsbesucher, gerade auch bei einer solch großen Baustelle inmitten eines Großstadtbahnhofs sei es wichtig, „dass auf alle Bedürfnisse der Menschen und der Arbeiter geachtet wird." Grube regte unter anderem an, einen „Bau-Stammtisch" zu gründen, und machte sowohl den „S21-Projektmitarbeitern" Sarah Heinrichs wie auch Peter Maile Mut, den Dialog mit Bauleuten zu suchen – „da komme ich dann auch gerne einmal dazu, um zuzuhören." Projektsprecher Wolfgang Dietrich führte die Besuchergruppe gemeinsam mit dem Leiter des Turmforums, David Bösinger, durch die vier Ebenen umfassende Ausstellung zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, erläuterte die Gesamtkonzeption sowie die Didaktik der einzelnen Exponate. Der DB-Vorstandschef zeigte sich begeistert von der klaren Struktur und der ansprechenden Gestaltung der neuen Ausstellung. Das Turmforum informiert seit Juni 1998 über das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm und zählte seither insgesamt über 2,8 Millionen Besucher. Die Ausstellung im Stuttgarter Bahnhofsturm wurde im ersten Quartal dieses Jahres komplett neu gestaltet und am 14. März 2013 eröffnet. **www.be-zug.de/dialog**

Bahn investiert Milliarden im Südwesten

War da nicht was? Hatten Kritiker nicht immer wieder behauptet, dass wegen Stuttgart 21 über lange Zeit kein Geld mehr für den Schienenausbau nach Baden-Württemberg fließe? Bahnchef Rüdiger Grube hat diese Gerüchte und Befürchtungen jetzt ad absurdum geführt. In einem Gespräch mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann kündigte er im Stuttgarter Staatsministerium an, der Südwesten werde in den kommenden fünf Jahren nicht ausgetrocknet, sondern vielmehr zum Investitionsschwerpunkt der Bahn. „Von 2013 bis 2017 investieren wir rund 8,1 Milliarden Euro in Infrastrukturmaßnahmen und verbessern so die Schieneninfrastruktur für die exportorientierte Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg", sagte Grube. Damit seien die Investitionen doppelt so hoch wie im Zeitraum von 2008 bis 2012. Bis 2017 wolle die Bahn 7,3 Milliarden Euro in das Schienennetz investieren, 130 Millionen Euro in Umspannwerke und Oberleitungen sowie 680 Millionen Euro in die Modernisierung von 64 Bahnhöfen. Dazu sollen für 300 Millionen Euro neue IC-Züge gekauft werden, die vor allem auf den Linien Stuttgart-Zürich und Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg fahren sollen. Für die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen soll rasch eine Finanzierungsvereinbarung erarbeitet werden. CDU-Landeschef Thomas Strobl wertete die Milliardenzusage der Bahn als eindeutigen Beweis dafür, dass die in der Vergangenheit aufgestellten Behauptungen, Stuttgart 21 würde alle anderen Bahnprojekte im Südwesten kannibalisieren, der Grundlage entbehrten. **www.be-zug.de/investitionen**

Drehscheibe auf den Fildern

Mit dem Anschluss von Stuttgart 21 an den Flughafen und die Landesmesse entsteht ein in Deutschland einzigartiger Knotenpunkt. Die Deutsche Bahn hat beim Eisenbahnbundesamt nun formal die Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Die umfangreichen Pläne für den neuen Flughafenbahnhof werden nach der Vollständigkeitsprüfung durch die Behörde öffentlich ausgelegt. Den Termin hierzu koordiniert das Stuttgarter Regierungspräsidium. Der neue Bahnhof verbindet direkt am Flughafen nicht nur in allen Richtungen den Fern- und Regionalverkehr der Bahn. „Der Flughafen mit zahlreichen Parkhäusern und seiner Autobahnnähe, ein geplanter Fernbus-Terminal sowie eine Stadtbahn-Station und dann noch die Landesmesse: Alles ist in wenigen Minuten zu Fuß gut miteinander verknüpft. Das ist ein enormer Gewinn und weit mehr als nur ein Flughafenanschluss für die Bahn", sagte der Projektsprecher Wolfgang Dietrich. **www.be-zug.de/drehscheibe**

Prellböcke werden verlegt

Unmittelbar am Bonatzbau braucht es Platz, um den künftigen Bahnhof zu bauen. Deshalb werden die Prellböcke um 120 Meter in Richtung Gleisvorfeld verlegt, die Bahnsteige werden untereinander mit einem neuen Querbahnsteig verbunden. Der Bonatzbau wird dann mit zwei großen, jeweils zehn Meter breiten Brücken angebunden. Die Arbeiten zur Verlegung des Querbahnsteigs sind aus Sicht der Deutschen Bahn AG planmäßig angelaufen. Die meisten Reisenden hatten im morgendlichen Berufsverkehr offenbar kein größeres Problem mit der geänderten Wegeführung, zumal zusätzliche Service-Mitarbeiter vor Ort weiter halfen. Dieser Dienst wurde jedoch nur wenig nachgefragt. Im Zeitraum von 15. Juli bis 14. August 2013 gibt es von Montag bis Freitag Fahrplanänderungen bei insgesamt vier Zügen:

RE 19521 Karlsruhe Hbf (ab 5.44 Uhr)–Stuttgart Hbf (an 7.04 Uhr), endet bereits in Ludwigsburg; **RE 19526** Stuttgart Hbf (ab 7.22 Uhr)– Karlsruhe Hbf (an 8.38 Uhr), beginnt in Ludwigsburg (ab 7.32 Uhr); **IC 181** Frankfurt (M) Hbf–Heidelberg Hbf (ab 6.57 Uhr)–Stuttgart Hbf (ab 7.58 Uhr)–Zürich wird ab Vaihingen (Enz) über Bietigheim-Bissingen und Stuttgart-Vaihingen umgeleitet. Der Halt Stuttgart Hbf entfällt, Ersatzhalte sind in Vaihingen (Enz) und in Stuttgart-Vaihingen; **IC 2017** (nur freitags) Hannover–Mannheim Hbf (ab 17.54 Uhr)–Heidelberg Hbf (ab 18.06 Uhr)–Stuttgart Hbf (ab 18.56 Uhr)–München Hbf wird ab Vaihingen (Enz) umgeleitet. Der Halt Stuttgart Hbf entfällt, Ersatzhalt ist in Vaihingen (Enz). **www.be-zug.de/bahnsteig**

Zum Tod von Thomas Züfle

Er schaute über die Stadt, die er zu befrieden suchte nach jenem „schwarzen Donnerstag“, der viele Stuttgarter im Mark getroffen hat. Thomas Züfle nahm sich Zeit für den Fotografen und ließ sich geduldig ablichten. Die Kamera löste immer wieder aus. Er sei gespannt auf die neue Ausgabe des Projektmagazins „Bezug“, sagte er. Niemand konnte an jenem Frühsommertag ahnen, dass dies das letzte große Interview des Stuttgarter Polizeipräsidenten Thomas Züfle sein würde.

Die Nachricht von seinem Motorradunfall kam kurz vor Andruck dieser Ausgabe. Die Redaktion war zutiefst bestürzt über den plötzlichen Tod des Polizeipräsidenten, der nur 57 Jahre alte wurde. Alles wirkte seltsam irreal. Da lag der Probedruck der neuen Ausgabe auf dem Tisch, in der Züfle nicht nur Rede und Antwort stand, sondern auf den Bildern auch voller Zuversicht schaute. Und gleich daneben prangte die Meldung aus der Tageszeitung: „Trauer um Polizeichef Züfle.“

Thomas Züfle war seit 1973 im Polizeidienst. Bei seinem Amtsantritt im Stuttgarter Polizeipräsidium hatte er im Sommer 2011 erklärt, um Vertrauen für die Polizei werben zu wollen, das nach dem 30. September 2010 gelitten hatte. Der neue Polizeichef hat vom ersten Tag an Wort gehalten und sich leidenschaftlich um den Dialog bemüht. Oberbürgermeister Fritz Kuhn erklärte in einer ersten Reaktion auf den tödlichen Unfall: „Mit Thomas Züfle verlieren die Landeshauptstadt und die Polizei einen hervorragenden, vor allem aber sehr menschlichen Präsidenten. Durch seine ausgleichende und besonnene Handlungsweise hat er zur Befriedung der Stadtgesellschaft beigetragen. Dies gilt insbesondere auch für die Auseinandersetzungen beim Bahnprojekt Stuttgart 21.“

An den Scheidewegen des Lebens stehen keine Wegweiser. Was tun, fragte sich die Redaktion? Das Interview noch schnell aus dem Heft nehmen? Oder Thomas Züfle über den Tod hinaus eine Stimme geben? Wir riefen seinen Sprecher an, der uns den Rat gab, das Stück zu drucken: „Er hatte sich sehr darauf gefreut.“

Wir haben uns entschieden, das Interview mit Thomas Züfle zu veröffentlichen, in der Hoffnung, dass es in seinem Sinne ist.

INTERVIEW

„Nicht die Polizei baut den Bahnhof“

Wegen Stuttgart 21 sind Einsatzkosten von 42 Millionen Euro bei der Polizei entstanden. Polizeipräsident Thomas Züfle über die Stuttgarter Protestbewegung, die Sicherung der Baustelle und das in der Öffentlichkeit vorherrschende Bild der Ordnungshüter.

Alle haben eine Meinung zu Stuttgart 21. Sie auch?
Thomas Züfle: Natürlich habe ich eine Meinung zu dem Bahnprojekt. Der Mensch Thomas Züfle behält seine Meinung, bis alles vorbei ist, jedoch für sich. Und der Polizeipräsident ist, wie die ganze Polizei, zur Neutralität verpflichtet.

Eine diplomatische Antwort, ganz nach Lehrbuch …
Thomas Züfle: … uns geht es in Stuttgart darum, in gegenseitigem Respekt miteinander umzugehen. Wir suchen den Ausgleich, handeln neutral und besonnen, und schreiten erforderlichenfalls aber auch konsequent ein. Recht und Gesetz gelten für alle gleich, es gibt kein Sonderrecht – weder für Stuttgart 21-Gegner noch für die Befürworter des Bahnprojekts.

Apropos Respekt: Laut dem baden-württembergischen Innenministerium sind seit 2009 wegen Stuttgart 21 bei der Polizei Einsatzkosten von 42 Millionen Euro entstanden. Können Sie das erklären?
Thomas Züfle: Besonders aufwändig waren die monatelangen Planungen und Vorbereitungen aller polizeilichen Einsatzmaßnahmen und schließlich Anfang 2012 die Einsätze zur Räumung des Mittleren Schlossgartens. Dafür alleine wurden 13,5 Millionen Euro an Kosten fällig. Zudem waren mehrere Tausend Beamtinnen und Beamte, auch aus anderen Bundesländern, namentlich aus Brandenburg, Berlin, Bremen, Bayern, Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein- Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und aus Schleswig-Holstein, in Stuttgart eingesetzt. Allein für die Logistik und Übernachtung von hunderten von Einsatzkräften wurden hohe Kosten fällig.

Fehlt das Geld nicht an anderer Stelle für die Polizei?
Thomas Züfle: Wir haben ein knapp bemessenes Budget, dessen angemessene Bewirtschaftung zur Erfüllung aller unserer Aufgaben einen hohen Aufwand für die gesamte Führungsmannschaft des Präsidiums bedeutet und viel Augenmaß fordert. Die außergewöhnlichen finanziellen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Baumaßnahmen um Stuttgart 21 sind bislang jedoch zu einem großen Teil vom Land übernommen worden.

Sind durch die vielen Sonderschichten nicht auch Fälle liegen geblieben? Wie geht das in der Praxis, wenn Mordermittler der Kripo außerplanmäßig Dienst schieben müssen, um eine Baustelle zu sichern?
Thomas Züfle: Natürlich ist der Konflikt um das Bauprojekt mit personellem Mehraufwand verbunden, der uns zeitweise an die Grenze der Belastbarkeit geführt hat. Allein 2012 kamen für die Beamten, auch aus anderen Bundesländern, 258.631 Einsatzstunden zur Sicherung des Projekts zusammen. Bei den besonders großen Einsätzen werden wir von Einsatzkräften aus dem ganzen Land unterstützt. Im Übrigen standen in der Regel uniformierte Beamte zu Schutzzwecken am Bauzaun und keine Ermittler der Kriminalpolizei. Klar ist aber auch, dass wir jeden Beamten und jede Beamtin nur einmal haben. Wer also wegen Blockaden und Demonstrationen in den Polizeieinsatz muss, der muss seine Arbeit in der Dienststelle oder die Ermittlungen auf der Straße verschieben – und viele unserer Kriminalbeamten waren sozusagen im Backstage mit vielerlei Ermittlungs- und Auswertearbeiten in Sachen Stuttgart 21 befasst. Da ist also auch Einiges liegen geblieben, das später nachgearbeitet werden musste. Trotzdem ist es uns in Stuttgart gelungen, die Arbeit der Kriminal- und Verkehrspolizei wie auch den Streifendienst passabel aufrecht zu erhalten. Das geht aber nur mit geschicktem Management und vor allem mit motivierten Mitarbeitern.

Unter den Beamten gibt es sicherlich auch solche, die persönlich gegen Stuttgart 21 sind. Sie müssen sich im Zweifel beim Einsatz von Menschen anpöbeln lassen, mit denen sie insgeheim sympathisieren. Wie stellen Sie die Beamten auf solche Situationen ein?
Thomas Züfle: Die Kolleginnen und Kollegen haben ein feines Gespür für die Situation, für ihr Gegenüber. Leider müssen und mussten sie sich auch vieles anhören, zeitweise auch viel vom Frust der Gegnerschaft erleiden, was an die Substanz ging und verarbeitet werden musste. In letzter Zeit habe ich den Eindruck, dass die Positionen und Verantwortlichkeiten klarer sind: Jedenfalls baut nicht die Polizei den Bahnhof.

Betrachtet man die Geschichte des Protests gegen Stuttgart 21 im Rückblick, ist nicht zuletzt durch den „schwarzen Donnerstag" das Bild entstanden, die Polizei in Stuttgart neige zur Unverhältnismäßigkeit.
Thomas Züfle: Das Gegenteil ist der Fall. Die Stuttgarter Polizistinnen und Polizisten sind gerne hier im Dienst – mit Herz und Verstand. Sie bewältigen täglich zwischen 400 und 500 Einsätze, vom Notruf über den Diebstahl, bis zur Schlägerei und zu Kapitaldelikten. Und viele der Beamten, die zu IHREM Unfall oder IHREM Einbruch kommen, waren auch am 30. September im Einsatz. Sie haben das Vertrauen aller Stuttgarterinnen und Stuttgarter verdient. Tatsächlich fokussiert sich manches auf den 30. September, so dass in Teilen der Öffentlichkeit ein verzerrtes Bild von der Polizei im Allgemeinen entstanden ist. Gezielt gefördert wird dieser Eindruck bis heute von bestimmten Personen im Umfeld der Protestbewegung. Ganz wichtig erscheint mir die nun bald zu erwartende gerichtliche Aufarbeitung dieses Tages. Vielleicht nicht einmal allein wegen des Ergebnisses, sondern wegen der Wirkung als Schlusspunkt – übrigens auch für meine Kolleginnen und Kollegen.

Stuttgart hat inzwischen den Ruf, eine Protesthochburg zu sein. Selbst wenn die Kanzlerin kommt, wird gepfiffen und gebuht. Hat sich das Klima in der Stadt verändert?

Thomas Züfle: Der Blick – oft von außerhalb – beschränkt sich leider nur auf den Protest gegen das Bahnprojekt. Auch die Ereignisse beim Besuch der Kanzlerin waren diesem Umstand geschuldet. Das sonstige Demonstrationsaufkommen, und hier reden wir von rund 1.400 Demonstrationen im Jahr, ist aus Aspekten der Sicherheit unauffällig und durchaus einer Stadt dieser Größe und Bedeutung angemessen. Im Übrigen ist es doch faszinierend, dass wir eine aufgeweckte Bürgerschaft haben, einen bunten Mix in der Bevölkerung, wie beispielsweise einen höheren Migrationsanteil als Berlin. In Stuttgart leben Angehörige von rund 170 verschiedenen Nationen überwiegend konfliktfrei zusammen. Wir sind eine der sichersten Großstädte Deutschlands. Man muss es sich immer wieder klarmachen: Die Demonstrationen und Aktionen der Stuttgart 21-Gegner sind zwar manchmal laut, sie sind bemerkenswert beständig und sie können auch lästig sein. Das muss eine Demokratie nun mal aushalten.

Neulich kam es in der Landeshauptstadt wieder zu einem Zwischenfall zwischen Demonstranten und der Polizei. Was ist da am 1. Mai genau passiert?

Thomas Züfle: Mir wurde berichtet, dass manche Teilnehmer des Demonstrationszuges kurz vor dem Marienplatz damit begonnen hatten, sich zu vermummen und Pyrotechnik zu zünden. Daraufhin wurde der Marsch von Einsatzkräften gestoppt und Antikonfliktteams der Polizei versuchten vergeblich auf die Teilnehmer einzuwirken. Beamte sind offenbar mit Fahnenstangen und Fußtritten traktiert worden und haben daraufhin den Schlagstock und auch Pfefferspray einsetzen müssen. Bis heute wurde von einer mutmaßlich verletzten Demonstrationsteilnehmerin bei uns keine Körperverletzung angezeigt.

Die Politik fordert eine Untersuchung…

Thomas Züfle: … der die Polizei gelassen entgegen sieht. Das ist mir sogar recht, weil manch' tendenziöse, unbestätigte, emotionale Meldung und Kommentierung, die oft aus irgendwelchen Internetforen kommt, den Fakten entsprechend dargestellt werden kann.

Apropos Kommentierung: Ministerpräsident Kretschmann hat im Interview mit dem Spiegel erklärt, es gäbe „kein Zurück mehr" bei Stuttgart 21 und er wolle das Projekt „so schnell wie möglich auf die Beine bekommen". Wird es jetzt auch für die Polizei ruhiger werden?

Thomas Züfle: Wir werden uns hüten zu sagen, die Luft sei raus aus dem Protest. Wir haben weiterhin mit einer erklecklichen Anzahl von Bahnhofsgegnern zu tun, die nicht nachlassen, ihren Protest auf der Straße zu artikulieren. Die zahlreichen polizeilichen Einsätze im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt in den letzten Monaten – und zwar nicht nur an den Montagen in der Innenstadt – lassen diesen Schluss zu. Übrigens kam und kommt es am Rande des Protests immer mal wieder zu Störungen, hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und durch Sachbeschädigungen. Selbstverständlich beschäftigt aber nicht nur der Protest gegen Stuttgart 21 die Stuttgarter Polizei. Wir stehen schließlich auch mit den Planern des Projekts im Austausch, wenn es um die Einrichtung von Baustellen, Verkehrswegen oder die Anlieferung der Baugeräte geht.

Und das alles neben dem alltäglichen Programm?

Thomas Züfle: Richtig. Zusätzlich müssen wir allen anderen Anforderungen einer modernen Polizei der Landeshauptstadt gerecht werden. Wir haben, neben unserem Hauptgeschäft drei Fußballmannschaften, die in den obersten Ligen kicken und uns jedes Wochenende mit zumindest einem Heimspiel in Stuttgart beschäftigen. Wir treffen zudem rund ums Jahr aufwändige Schwerpunktmaßnahmen gegen Wohnungseinbrüche im gesamten Stadtgebiet. Hinzu kommen die Eventszene, bei der es größere Ausschreitungen zu verhindern gilt, wenn sich in der Innenstadt am Wochenende zehntausende Feierlustige aus Stuttgart und dem Umland vergnügen und ein wachsendes Problem mit der illegalen Prostitution rund um das Leonhardsviertel. Und daneben arbeiten wir derzeit an der Innenarchitektur des Polizeipräsidiums – Stichwort: Polizeireform. Sie sehen: es gibt für die Stuttgarter Polizei und wie ich weiß, für viele Bürger in dieser Stadt, nicht nur diesen Bahnhof.

Vielen Dank für das Gespräch.

Widerstand im Schwabenland

Die Geschichte von Stuttgart 21 ist auch die Geschichte der Andersdenkenden. Der Protest gipfelte von 2009 an in Massendemonstrationen und Kundgebungen mit großem Polizeiaufgebot. Eine Chronologie.

Als die ersten Pläne aufkamen, war der Protest eher leise. Er fand vor allem in den Parlamenten statt - und nicht auf der Straße. Als die Vision von Stuttgart 21 in den neunziger Jahren der breiten Öffentlichkeit präsentiert wurde, war der unterirdische Durchgangsbahnhof mit der ICE-Strecke nach Ulm eine von Wirtschaft, Politik und Medien überwiegend bestaunte Fiktion. Der Bahn-Chef 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. So kam es zu einem gewaltigen Schub für das Projekt. „Da ist kein Superlativ übertrieben“, erklärte in den neunziger Jahren der baden-württembergische Ministerpräsident Erwin Teufel, der ansonsten nicht zum Abheben neigte. Damals haben viele in Wirtschaft und Politik die Fahne für Stuttgart 21 geschwenkt. Sie bewegten sich in einer Welt von vielen Schulterklopfern. „Job-Motor fürs ganze Land.“ „Einmalige Zukunftsperspektive.“ „Neue Dimension des Reisens.“ „Quantensprung für die Stadtentwicklung.“ So lauteten die Schlagzeilen in den Stuttgarter Medien.

Zu den Gegnern der ersten Stunde gehörten Fritz Kuhn, damals Chef der Grünen-Landtagsfraktion und heute Oberbürgermeister in Stuttgart sowie Winfried Hermann, damals Landeschef der Grünen und heute Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Auf die politische Anfangseuphorie in Stuttgart folgten zähe Jahre mit vielen Verhandlungen. Es kamen neue Minister und neue Bahnchefs und neue Unterhändler. 2005 erteilte das Eisenbahnbundesamt die Baugenehmigung für den Tiefbahnhof in der Landeshauptstadt, worauf die Gegner mit der Androhung von Klagen reagierten. Der Widerstand nahm zu. 2007 wurde ein Bürgerbegehren zu Stuttgart 21 von rund 61.000 Bürgern in Stuttgart unterschrieben. Das Ansinnen wurde abgelehnt. Im April 2009 folgte in einer langen Reihe von Durchbrüchen wieder ein Durchbruch – diesmal hatte er den Namen verdient.

Projektgegner begannen damit, sich jeden Montag um 18 Uhr vor dem Nordausgang des Hauptbahnhofs zu treffen. Im Oktober 2009 kamen gerade fünf Aktivisten zu dieser Veranstaltung. Der Montag wurde bewusst gewählt in Anlehnung an die bekannten Montagsdemonstrationen aus dem Jahr 1989 in Leipzig, die den Anfang vom Ende der DDR markierten. Der offizielle Baubeginn von Stuttgart 21 im Februar 2010 mobilisierte immer mehr Menschen aus Stadt, Region und dem Land, ebenso der Beginn der Abrissarbeiten am Hauptbahnhof. Inzwischen wurden die Kundgebungen vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 organisiert. Bei der Demonstration am 9. Oktober 2010 nahmen laut Polizeiangaben 63.000, laut Veranstalterangaben 150.000 Menschen teil. Inzwischen hatten sich auch einige Gegner in einem Zeltlager und in Baumhäusern im Schlossgarten einquartiert. Mit dem Protestcamp wollten sie den Bau des Tiefbahnhofs verhindern.

„Aus einer Handvoll Demonstranten wurden schnell Dutzende, Hunderte und Tausende“, schrieben die Stuttgarter Nachrichten über die Montagsde-

monstrationen. „ Etliche spannten nicht nur Transparente, sondern griffen auch zum offenen Redemegafon, um ihren Unmut über Stuttgart 21 zu artikulieren. Ab der 30. Veranstaltung musste ein Brett über zwei Blumenrabatten als Veranstaltungsbühne herhalten. Zu den prominentesten Brettrednern gehörten Tübingens grüner OB Boris Palmer und der Schauspieler Walter Sittler. Später wurden ein Bühnen-Lkw und Beschallungstechnik nötig, damit auch die hinteren Reihen alles sehen und verstehen konnten."

Der Widerstand in Stuttgart ließ bundesweit aufhorchen und wurde zu einer „Marke", denn es waren nicht nur die üblichen Verdächtigen, welche die bürgerliche Revolte anheizten, sondern auch und gerade Menschen aus dem bürgerlichen Milieu. Akademiker standen bei den Montagsdemonstrationen neben Arbeitern, Enkelkinder neben Großvätern, die schon in der Friedensbewegung aktiv waren. Nicht wenige marschieren mit, die sonst nicht so schnell bei der Hand sind, wenn Unterschriften gegen ein Projekt gesammelt werden. Dies wird an einer hübschen Anekdote deutlich: Einige Widerständler wurden in einer Stuttgarter Apotheke vorstellig, um dort spezielle Windeln zu kaufen. Als der verdutzte Apotheker sich nach dem Grund erkundigte, verwiesen sie ihn darauf, dass sie sich an einen Baum im Schlossgarten zu ketten gedenken und weil selbst hartgesottene Neurevoluzzer manchmal kleine Bedürfnisse hätten, müsse es halt auf diese Weise gehen.

Der 30. September 2010 wurde für Stuttgart ein schlimmer Tag, der bis heute nachwirkt. Das bis dahin weitgehend unbelastete Verhältnis zwischen Ordnungshütern auf der einen Seite und Stuttgart-21-Gegnern auf der anderen, wurde an diesem Tag schwer belastet. Als die Polizei mit den sogenannten Hilfsmitteln des unmittelbaren Zwangs den Baumaschinen der Bahn den

Weg frei zu machen versuchte, wurden mehr als 100 Menschen verletzt. Mehr als 400 Anzeigen gegen Polizisten wegen Körperverletzung im Amt gingen bei der Staatsanwaltschaft ein. Der Widerstand gegen Stuttgart 21 wurde spätestens jetzt zu einem Protest der Masse. Auch viele Stuttgarter aus dem bürgerlichen Lager, die nie zuvor an einer Kundgebung teilgenommen hatten, gingen danach emotional bewegt auf die Straße.

In der aufgeheizten Situation sollte eine Schlichtung helfen, beide Lager einander näher zu bringen. Das baden-württembergische Finanzministerium bewilligte dafür laut Zeitungsberichten ein Budget von rund 500.000 Euro. Als Schlichter wurde von Seiten der Projektgegner Heiner Geißler vorgeschlagen. Von 22. Oktober bis 27. November 2010 stritten in acht Runden Befürworter von Stuttgart 21 und die Verfechter des Kopfbahnhofes über ihre Konzepte. Währenddessen ruhten die Arbeiten. Am 30. November plädierte Heiner Geißler in seinem Schlichterspruch für den Weiterbau des Projekts, verlangte aber Nachbesserungen, unter anderem einen Stresstest. Am 10. Januar 2011 wurden die Bauarbeiten fortgesetzt, begleitet erneut von heftigen Protesten. Am 8. Februar lieferten sich S 21-Gegner und Polizei erstmals seit der Schlichtung wieder Rangeleien. Auslöser waren 16 Bäume an der Nordseite des Bahnhofs, die verpflanzt werden sollten.

Am 27. März 2011 gewannen die Grünen und damit ausgewiesene Projektgegner die Landtagswahl. Dies nährte die Hoffnung vieler Gegner, das Projekt doch noch verhindern zu können. Im Koalitionsvertrag vereinbarten Grüne und SPD, beide in Bezug auf das Projekt höchst unterschiedlicher Auffassung, nach der Landtagswahl eine Volksabstimmung abzuhalten und auf diese Weise eine Entscheidung herbeizuführen. Am 27. November 2011 hatte das Volk die Wahl. Mit der Volksabstimmung „schlagen wir ein neues Kapitel der Demokratie unseres Landes auf", verkündeten die Koalitionäre. Bei Stuttgart 21 gehe es nicht nur um ein Verkehrsprojekt, hieß es in der an alle Haushalte verteilten Infobroschüre der neuen Landesregierung. „Ein großer Teil des Protests richtet sich auch gegen eine bestimmte Art von politischem Stil aus der Vergangenheit. Diesen Stil hat die neue Landesregierung geändert."

Beide Lager, Gegner und Befürworter, warben in den Wochen vor dem Urnengang für ihre Argumente. Die grün-rote Landesregierung vereinbarte für diese Zeit eine Art „Stillstand" in der politischen Arbeit für oder gegen das Projekt, was zu skurilen Situationen führte. Die Bürger bekamen „zehn Argumente für die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21" an die Hand und zehn Argumente dagegen. Die Argumente dafür und also gegen das Projekt stammten vom grünen Verkehrsminister Winfried Hermann, die Argumente dagegen und also fürs Projekt vom SPD-Staatssekretär im Finanzministerium, Ingo Rust. Beide Regierungspartner standen sich in dieser Frage unversöhnlich gegenüber. Die Volksabstimmung galt als letzte Gelegenheit, das Projekt noch zu stoppen. Das Ergebnis der Volksabstimmung war eindeutig. 60 Prozent sprachen sich für Stuttgart 21 aus und selbst in der Protesthochburg Stuttgart gab es eine Mehrheit für das Projekt. Der Trend zugunsten von Stuttgart 21 wurde später durch eine Reihe weiterer Umfragen bestätigt. Ministerpräsident Winfried Kretschmann kündigte an, das Ergebnis der Volksabstimmung zu respektieren. Danach richtete sich der Protest in Stuttgart verstärkt auch gegen ihn und seine Partei.

PORTRÄT

Die gute Seele vom Bau

Peter Maile ist Betriebsseelsorger für S 21. Er tingelt über die Baustellen und hat ein offenes Ohr für die Arbeiter. Dabei kommt Maile eines zugute: Er war früher selbst Handwerker.

Der kleine Rucksack sagt eigentlich alles über Peter Maile und seine Mission. Er hat darin ein Taschenmesser. Damit schneidet er Äpfel. Er hat einen Fahrplan. Damit findet er den Weg. Er hat einen Flyer. Damit informiert er. Und er hat ein Glasröhrchen mit Weihwasser. Damit tröstet er Seelen.

Peter Maile arbeitet als Diakon auf der Baustelle von Stuttgart 21, einem Projekt, das Gräben aufgerissen hat und nach Versöhnung schreit. „Wer urteilt, der verurteilt auch“, sagt er. Maile ist ein hagerer Mann, 52 Jahre alt. Seine Warnweste in XXL ist viel zu groß. Er trägt einen Helm und seinen Rucksack immer lässig über die Schulter geworfen. Seit November ist er Betriebsseelsorger für Stuttgart 21.

Es gab keine schicksalhafte Berufung, die ihm das Kreuz dieses Amtes auferlegt hat. Maile, zuvor Diakon in Esslingen, wollte den Job. Er hat sich um das Amt beworben, das von der Diözese Rottenburg-Stuttgart sowie den Dekanaten Stuttgart und Esslingen-Nürtingen finanziert wird. Sein Pluspunkt: Er hat schon auf dem Bau gearbeitet. Und er ist mutig. „Mich erschreckt nichts“, sagt er und grinst knitz unter dem Schnauzbart.

Maile ist Ansprechpartner für Tausende von Arbeitern, die ihren Job auf der größten Baustelle Europas erledigen. Für den Baggerfahrer ebenso wie für die Sekretärin im Containerbüro, den Bauleiter und den Mitarbeiter des Sicherheitsdiensts, der die Baustelle absperrt. Mailes Zuständigkeitsgebiet reicht bis hinauf zum Tunnel in Hohenstadt. „Mein Ansinnen ist es, für saubere Baustellen und faire Löhne zu sorgen, und den Arbeitern die Möglichkeit zu geben, Stuttgart von kultureller Seite kennenzulernen“, sagt er. Erstmal muss der Geistliche aber Werbung für sich selbst machen, damit man überhaupt weiß, dass es ihn gibt.

An diesem Morgen ist er unterwegs zu einem Baucontainer. Am Nordbahnhof läuft er zielstrebig durch den Staub, den die Laster beim Schuttabladen aufwirbeln, auf die Behausung der Bauleitung zu. Er muss sich anmelden. Stuttgart 21 hat eine Geschichte, in der das Misstrauen wohnt. Keiner weiß hier, wer der Mann mit dem Rucksack ist. Er könnte ein Spion sein, der nachts Bagger klaut. Er könnte ein Projektgegner sein, der sich einschleicht, um ein Protestplakat aufzuhängen. Maile muss überall vorsprechen. Das ist mühsam. Er kämpft seit seinem Amtsantritt für einen Ausweis, der ihm Zutritt zu allen Baustellen gewährt und seine friedliche Mission bescheinigt.

Im Containerbüro steigt der Diakon, immer zwei Stufen auf einmal nehmend, die Treppe hinauf. Er begrüßt die beiden Damen im Sekretariat

mit Handschlag und bringt sie mit einem flotten Spruch zum Schmunzeln. Er, der smarte Maile, imitiert ein muskelbepacktes Männermodel, das auf einem Wand-Kalender im Büro zu sehen ist. Der Gast will in Erinnerung bleiben. Die Sekretärinnen lädt er spontan zu einem Gedenk-Gottesdienst in die Erlöserkirche ein. Und schickt gleich von seinem Smartphone aus noch eine E-Mail mit seinen Kontaktdaten. Er macht Angebote, aber drängt sich nicht auf. „Beim Erlöser-Festle gibt's anschließend auch Kaffee und Kuchen!", sagt Peter Maile. Dann wirft er seinen Rucksack über die Schulter und huscht wieder davon.

Stuttgart 21 sei keine Baustelle wie jede andere, sagt er. Die Vorgeschichte kennen viele Arbeiter nicht. Aber am neuen Technikgebäude zum Beispiel stehen fast jeden Morgen Gegner des Projekts und machen auf sich aufmerksam. „Das ist belastend. Die Mitarbeiter können diesen Protest oft nicht einordnen", sagt Maile. „Sie wollen nur ihren Job machen." Wer eine Meinung zum Projekt hat, dürfe sie nicht äußern. „Die haben ja ihren Arbeitsauftrag." Ein Zwiespalt.

Maile bietet das Gespräch an und stößt bei den Bauleuten auf Wohlwollen. Wenn er sich vorgestellt hat, nennen sie ihn meistens Pfarrer. Wenn er Hilfe anbietet, meint er es ernst. Er begleitet Arbeiter, die Probleme haben, wenn sie zur Polizei müssen. Er kämpft für sie, kann zäh und hartnäckig sein. Er verliert sein Ziel nicht aus den Augen. Und Maile ist einer, den man schnell ins Herz schließt. Weil er einem das Gefühl vermittelt, dass man bei ihm schon dort ist.

Auf dem Bau, sagt Meile, „da geht schon der Punk ab". Die Leute seien dort nicht gerade zimperlich. Und Diakon Maile will es auch nicht sein. Er kennt das von seinem Alltag als Heizungsbauer, seinem ersten Beruf. Später hat er als Mechaniker gearbeitet. Der Unfalltod eines Freundes wurde für ihn zum Wendepunkt. Maile befasste sich mit Glaubensfragen, machte eine Ausbildung zum Jugend- und Heimerzieher, dann noch zum Altenpfleger. Parallel dazu ließ er sich zum Diakon ausbilden. Maile ist nicht wankelmütig. Er sei vielmehr auf der Suche, sagt er. Auf der Suche nach dem, was Menschen brauchen.

Maile hat sich die Megabaustelle im Stuttgarter Talkessel als Einsatzort ausgesucht. „Ich will, dass man sich respektvoll begegnet", sagt er. Seine praktische Arbeit, die Hilfen vor Ort - für Maile steht ein übergeordneter Gedanke dahinter: „Ich wünsche mir, dass durch mein Engagement was Großes durchscheint." Pastoral wird er in der Wortwahl nur selten. Einfacher ausgedrückt: „Ich will umsetzen, was ich glaube."

Neulich ging ein Notruf ein. Es gab einen Toten auf der Baustelle. Ein Baggerfahrer. Er starb, als er in den Containern unter der Brücke am Nordbahnhof schlief. Herzinfarkt. Maile hat sich um die bestürzte Ehefrau gekümmert, die aus Kassel nach Stuttgart kam. Bauleiter Martin Baumgart, ein braungebrannter Mann mit Armumfang doppelt so mächtig wie bei Maile, atmet heute noch tief durch, wenn er an den tragischen Fall denkt. „Es ist nicht jedermanns Sache, in so einer Situation mit den Leuten zu sprechen", sagt Baumgart. „Dank Maile hatten wir ruck zuck professionelle Hilfe."

Viele Arbeiter kommen aus anderen Ländern auf die Baustellen. Übergänge zur Gesellschaft wolle er finden, sagt der Diakon, und versuchen, Gottesdienste für alle Konfessionen zu organisieren und Kooperationen mit muttersprachlichen Kirchengemeinden zu knüpfen. Er möchte den Bauarbeitern ein Freizeitprogramm anbieten, das übers gemeinsame Biertrinken hinausgeht. „Ich hab jetzt grad einen Billardtisch organisiert, um in der Gemeinde St. Georg einen Treffpunkt anzubieten", sagt er. Billard gegen Bier. Maile ist Optimist.

Guter Geist auf der Baustelle: Peter Maile

www.be-zug.de/dialog

HINTERGRUND

„Wir steigern die Schlagkraft“

Am 1. September wird eine neue Projektmanagementgesellschaft für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ihre Arbeit aufnehmen. Was steckt hinter der neuen Gesellschaft? Fragen an den Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, Volker Kefer.

Herr Kefer, wozu braucht es eine neue Projektmanagementgesellschaft? Kehren neue Besen den Stuttgarter Bahnknoten besser als alte?
Volker Kefer: Hier geht es nicht um Personen oder die Veränderungen schlechthin. Das Ziel der neuen Projektmanagementgesellschaft ist es vielmehr, die Projektstruktur zu verbessern, um so effizienter im Projektablauf zu werden.

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG hatte die Gründung der Projektgesellschaft bereits im März beschlossen. Warum dauert es so lange, bis sie in Amt und Würden ist?
Volker Kefer: Ich kann Ihre Einschätzung nicht teilen, dass die Einrichtung der neuen Projektmanagementgesellschaft lange dauert. Wir dürfen nicht vergessen, dass im Vorfeld der Gründung umfangreiche Untersuchungen zur Ausgestaltung der aktuellen Organisationsstruktur mit all ihren Abhängigkeiten stattfinden müssen. Auch externe Faktoren, wie beispielsweise rechtliche Vorgaben, müssen geprüft werden und benötigen Zeit. Aufgrund der vielen Besonderheiten von Stuttgart 21 ist die neue Gesellschaft Novum und Ausnahmefall. Eine Schablone dafür gab es nicht.

Was erhoffen Sie sich von der neuen Projektgesellschaft?
Volker Kefer: Durch die neue Projektmanagementgesellschaft werden wir die Handlungsfähigkeit für das Projekt Stuttgart 21 weiter steigern. Wir werden zudem die Chancen nutzen, an jenen Stellen, die uns sinnvoll erscheinen, Prozesse und Strukturen nach zu justieren. Die DB-internen Schnittstellen werden verringert und es wird ein direkter Berichtsweg zum DB-Vorstand geschaffen. Damit berichtet die Geschäftsführung, ohne Umwege, direkt an den Vorstand Infrastruktur.

Zudem wird nach dem Willen des Vorstandes und des Aufsichtsrats auch ein Beirat eingerichtet. Reichlich viel Kontrolle – oder nicht?
Volker Kefer: Der Beirat ist – schon dem Namen nach – ein Beratungsgremium. Wir stehen mit dem Projekt Stuttgart 21 in der Tat vor sehr komplexen Herausforderungen. Hier kann es durchaus hilfreich sein, ein Gremium an seiner Seite zu wissen, das gewissermaßen einen externen Blick auf einzelne Themenkomplexe hat und unterstützt. Der Beirat soll das Projektmanagement vor Ort beraten und den kontinuierlichen und ausführlichen Informationsfluss an den Aufsichtsrat unterstützen. Nebenbei, der DB-Vorstand selbst hatte im April die Gründung eines Projektbeirates vorgeschlagen und begrüßte ausdrücklich die Entscheidung des Aufsichtsrates, diesen einzusetzen.

Was bedeutet die neue Struktur für die Mitarbeiter?
Volker Kefer: Kern der Mannschaft in der neuen Gesellschaft sollen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ProjektBau GmbH sein, die bislang in Stuttgart an der Umsetzung des Großprojektes arbeiten. Die Beschäftigungsverhältnisse bleiben grundsätzlich gleich. Für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird sich durch die Überführung in die neue Gesellschaft also nichts ändern, auch die bisher gültigen Tarifverträge der alten Gesellschaft sollen unverändert gelten.

Inwiefern ist der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. davon betroffen? Wer spricht in Zukunft seitens der Bahn für das Projekt?
Volker Kefer: Der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. bleibt von der Gründung der Projektmanagementgesellschaft unberührt und auch die bisherigen Aufgaben- und Verantwortungsbereiche des Kommunikationsbüros und des Turmforums bleiben unverändert bestehen. Projektsprecher und Vorstandsvorsitzender ist und bleibt Wolfgang Dietrich.

Chefkoch im Betriebsrestaurant der Bahn:

Hartmut Mey, 49

Was macht eigentlich … Herr Mey?

Die Gegner von Stuttgart 21 behaupten, die Deutsche Bahn koche in der baden-württembergischen Landeshauptstadt ihr eigenes Süppchen? Können Sie das bestätigen?

Was uns betrifft, kann ich das bestätigen. Wir kochen hier im Betriebsrestaurant für täglich mehr als 400 Menschen, davon überwiegend Lokführer, Zugbegleiter und andere Eisenbahner. Und jeden Tag kochen wir natürlich auch frisch unsere Süppchen. Die sind allerdings bekömmlich und haben bisher nie zu Demonstrationen geführt.

Wie lange sind Sie schon in Diensten der Bahn?

Ich bin seit 26 Jahren als Koch bei der Deutschen Bahn. Anfangs waren wir im so genannten Krawattenbunker, also in der Stuttgarter Bahndirektion, danach unmittelbar am Gleis 16. Seit zwei Jahren sind wir im neuen Casino unter den Arkaden am Arnulf-Klett-Platz.

Wie viele Portionen kommen bei Ihnen täglich aus der Küche?

Wir kochen jeden Tag rund 400 Essen für unsere Gäste. Es gibt bei uns in der Regel fünf verschiedene Gerichte, deshalb sind unsere drei Köche, vier Lehrlinge und zwei Küchenhilfen gut beschäftigt. Wir öffnen werktags um 6.30 und schließen um 20 Uhr. Samstags haben wir von 7 bis 15 Uhr und sonntags von 8 bis 14 Uhr geöffnet. Wir sind übrigens für alle offen, nicht nur für Eisenbahner. Die sind allerdings klar in der Mehrheit. Zugbegleiter und Lokführer aus ganz Deutschland machen bei uns Station.

Wenn im Zuge von Stuttgart 21 erst die Großbaustelle eingerichtet ist, könnten es noch deutlich mehr werden?

Das stimmt. Davor ist mir aber nicht bange. Im Gegenteil. Wir können noch einige Schöpflöffel drauflegen und kriegen locker auch noch ein paar Leute mehr satt.

Essen hält Leib und Seele zusammen, heißt es. Kriegen Sie in der Küche manchmal auch mit, was die Eisenbahner umtreibt?

Wir sind schon manchmal Seelentröster. Bei der Essensausgabe begegnet man sich direkt, viele kennen einen hier persönlich. Wenn es hilft, legt man halt auch mal ein paar gute Worte mit aufs Tablett. Das gehört zum Service.

Was ist denn das Lieblingsessen der Eisenbahner in Stuttgart, sagen Sie jetzt bloß nicht der Tiefbahnhofteller?

Nein, aber das wäre mal eine gute Idee. Am Liebsten bestellen unsere Gäste traditionell Linsen mit Spätzle, davon gehen an guten Tagen allein 250 Portionen über die Theke. Die Leute mögen es schwäbisch und deftig. 30 Kilo Spätzle, 250 Paar Saiten und 15 Kilo Linsen – da kommt einiges bei uns zusammen.

Sie stehen von früh bis spät in der Küche. Gibt es auch mal ein Kompliment für den Maître de Cuisine?

Das kommt durchaus vor. „Alles Gute macht der Mey“, hat neulich einer der Gäste gesagt. Das tut gut und motiviert einen dann auch für den nächsten Tag.

34 Millionen Menschen

verbindet die Magistrale Paris – Bratislava.

62 Hektar Bauland

auf der „grünen Wiese“ wurden als Folge von Stuttgart 21 aus dem Stuttgarter Flächennutzungsplan gestrichen.

20.000 Besucher

verzeichnete die Ausstellung im Turmforum im Stuttgarter Hauptbahnhof im Mai.

7,3 Milliarden Euro

investiert die Deutsche Bahn bis 2017 in das baden-württembergische Schienennetz.