

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



REPORTAGE

Das Feuerwerk der Mineure

SEITE 4

INTERVIEW Wolfgang Schuster über Nachhaltigkeit SEITE 10

THEMA Die Lokwerkstatt macht Platz für Stuttgart 21 SEITE 18

PORTRÄT Der Politiker Oswald Metzger SEITE 28



INHALT

REPORTAGE

Unterwegs mit den Mineuren **4**

INTERVIEW

Wolfgang Schuster über die nachhaltige Stadt **10**

IM BILDE

14

THEMA

Endstation für die Lokwerkstatt **18**

ESSAY

Eine Schülerin erkundet die Baustelle **22**

REPORTAGE

Die Bahnbetriebszentrale in Karlsruhe **24**

PORTRÄT

Oswald Metzger setzt auf Stuttgart 21 **28**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

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

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH

Titelfoto: Steinbühltunnel bei Hohenstadt
Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 - 14, 24, 25, 27 - 31), Malte Hombergs (14),
Arnim Kilgus (15, 16) Thomas Müller (22, 23), Franziska Kraufmann (26)

Auflage: 250.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Dezember 2013.

VORWORT

Viele Fragen werden in diesen Tagen gestellt, wenn es um die olympischen Sommerspiele 2020 in Tokyo geht. „Ist Olympia noch zeitgemäß?“ „Sind die Spiele wirklich sicher?“ „Werden die neuen Sportstätten rechtzeitig fertig?“ Solche Fragen kamen auch bei den Sommerspielen in Athen, Peking oder London auf. 2016 treffen sich die weltbesten Athleten in Rio de Janeiro. Auch dort, so darf getrost angenommen werden, werden sich die Horrorszenarien über unvollendete Stadien am Ende in Luft auflösen und kein Mensch wird ernsthaft in Erwägung ziehen, das Projekt um ein Jahr nach hinten zu schieben. Der Termin gilt als unverrückbar, die Mission als machbar. Das hat einen Grund: Alle ziehen bei der Realisierung an einem Strang.

Einen solchen vorolympischen Geist würde man sich auch in diesen Breitengraden manchmal wünschen, wenn es darum geht, ein Großprojekt wie Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm voran zu bringen. Wäre es nicht eine schöne Perspektive, wenn sich alle Beteiligten dem gemeinsamen Ziel verschreiben würden, dass 2021 die ersten Züge über den neuen Bahnknoten fahren? Ein erster Schritt wäre dabei, nicht ständig die Zweifel zu nähren, sondern die Chancen zu unterstreichen. An diesem Punkt sind die Projektpartner leider von olympischen Medaillen noch ein gutes Stück entfernt. Mal verkündet der baden-württembergische Verkehrsminister, dass er mit jahrelangen Verzögerungen rechnet. Mal werden schiefe Debatten um die vermeintlich gefährdete Standfestigkeit des Bahnhofsturms befeuert. Mal erklärt der Bundespolitiker Cem Özdemir, der Ausstieg aus dem Tiefbahnhof sei noch immer möglich. Dies stellt der Parteivorsitzende der Grünen mal eben so in den Raum, wohl wissend, dass bereits Aufträge über drei Milliarden Euro vergeben worden sind, Dutzende Baufirmen längst an dem Projekt arbeiten und völlig ungeachtet der Tatsache, dass es für abweichende Pläne weder Genehmigungen, noch Finanzierungsvereinbarungen und Parlamentsmehrheiten gibt. Mit solchen Parolen wird mit Blick auf vermeintliche Wählerstimmen bewusst Sand ins Getriebe gestreut. Dabei bräuchte das Projekt keinen Sand, sondern Schmierstoff.

Stuttgart 21 ist weit mehr als die Summe von Problemen. Stuttgart 21 ist ein Projekt, das in die Zukunft hineinwirkt und in der Gegenwart viele faszinierende Facetten hat. Davon kündigt die neue Ausgabe des Projektmagazins Bezug, in dem es unter anderem um die Mineure im Steinbühltunnel geht, um die Planer des Zugverkehrs in Karlsruhe und um die Perspektiven für eine nachhaltige Stadtentwicklung, wenn das Gleisfeld, welches



„Es ist wichtig, aus Fehlern zu lernen.“

Wolfgang Dietrich,
Projektsprecher

die Stadt heute zerschneidet, erst geräumt ist. Zu diesem Thema steht der frühere Oberbürgermeister Wolfgang Schuster in Bezug Rede und Antwort. Nach seinem Ausscheiden aus der Rathauspolitik hat er ein Institut für nachhaltige Stadtentwicklung gegründet. Schuster sieht durch Stuttgart 21 eine große Chance für die Entwicklung der Landeshauptstadt: „Da die Stadt Eigentümerin der Grundstücke ist, können die Bürger entscheiden, was und in welcher Qualität gebaut wird“, sagt Schuster im Interview. „Meine Vision war immer, dass dort der erste CO₂-freie Stadtbezirk in Europa entsteht – sehr anspruchsvoll, aber machbar.“

Schade nur, dass die Debatte über die neue Mitte Stuttgarts, und wie sie zu gestalten ist, nicht mehr Raum einnimmt. Statt über das Morgen wird leider allzu oft über die Schlachten von gestern geredet. Gewiss: Alle Beteiligten haben in der Vergangenheit Fehler gemacht, auch die Bahn. Für alle ist diese Art der Finanzierung und Vertragsgestaltung komplettes Neuland. Einige Probleme der Vergangenheit sind eben diesem Umstand geschuldet. Umso wichtiger ist es, besser zu werden, aus Fehlern zu lernen und mit den richtigen Konzepten in die Zukunft zu gehen. Die Bahn hat mit dem Beschluss des Aufsichtsrats, das Management vor Ort zu erweitern und zu stärken einen großen Schritt getan. Nachdem es nicht mehr um das „ob“, sondern nur noch um das „wie“ von Stuttgart 21 geht, wurde die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH gegründet, deren neuer Geschäftsführer Manfred Leger in diesem Magazin klare Ziele vorgibt: „Ich habe die Aufgabe, das Gesamtprojekt Stuttgart–Ulm bis Ende 2021 fertigzustellen. Dieser Termin steht für mich so unverrückbar wie eine Weltmeisterschaft. Gleichzeitig will ich bei Stuttgart 21 für unter sechs Milliarden Euro bauen, die Neubaustrecke für 3,25 Milliarden.“

Das sind mutige Ansagen wie man sie sich auch von allen Projektpartnern wünschen würde. Es ist an der Zeit, endlich zu verinnerlichen, dass an Stuttgart 21 kein Weg mehr vorbei führt. Nach dem Volksentscheid ist die Zustimmung weiter gestiegen. Für einen Abbruch votieren laut Umfragen nur noch 26 Prozent der Bürger im Südwesten. Auch vor diesem Hintergrund darf das Projekt nicht länger zum Spielball politischer Ambitionen werden. Höchste Zeit, dass alle Beteiligten ihre Schlüsse aus der neuen Situation ziehen, ihre Strukturen überdenken und mit olympischen Ambitionen auf das unverrückbare Ziel hinarbeiten. Das wäre nicht nur gut für Stuttgart 21, sondern gut fürs ganze Land.

Ihr Wolfgang Dietrich

REPORTAGE

Bumm im Berg

70 Sprengsätze, sechs gestandene Männer und ein großer Knall: Für die Bahntrasse nach Ulm wird der 4,8 Kilometer lange Steinbühltunnel durch die Schwäbische Alb getrieben. Eine Schicht mit den Mineuren.

Das Explosions-Gewitter ist gerade erst verklungen. Aus dem Schlund des Bergs tauchen sechs Männer auf, das Team von Richard Kauder. Die Mineure blicken gegen das sanfte Abendlicht und kneifen die Augen zusammen. Sie haben ihre kleinen Vesperrucksäcke geschultert, trotten gemächlich vor sich hin, die Zigarette im Mundwinkel. Der Berg hat ihnen in den letzten zwölf Stunden alles abverlangt: Tempo, Kraft und höchste Konzentration. Erst jetzt sieht man, wie viel Staub sich auf ihre Gesichter gesetzt hat, weil ihre müden Augen besonders hell strahlen.

Hinter ihnen wird durch einen dicken grauen Schlauch an der Tunneldecke Frischluft ins Dunkel geblasen. Die Röhre wird „bewettert“, wie die Fachleute sagen, damit die Gase von der Explosion aus dem Berg getrieben werden und sich der Staub auf ein erträgliches Maß verflüchtigt. Betreten verboten. Nach jeder Sprengung hat der Berg hier oben bei Hohenstadt auf der Schwäbischen Alb für ein paar Minuten seine Ruhe.

Seit Anfang Juli wird an der Baugrube „Pfafenfächer“ in Sichtweite der A8 ununterbrochen gearbeitet. Es ist ein containergestütztes Arbeiterdorf entstanden, mit Wartungswerkstatt, Unterkünften, Büros, Kiesaufbereitungsanlage. Einen Steinwurf entfernt herrscht geschäftiges Treiben in der Baugrube, von der aus die Tunnelröhren vorgerieben werden. Für die Schnellbahnverbindung zwischen Stuttgart und Ulm muss das Gebirge für den Steinbühltunnel von oben nach unten auf 4847 Metern durchstoßen werden. Einer von insgesamt neun Tunneln auf der 60 Kilometer langen Neubautrasse.

Richard Kauder, 48, klopft sich den Staub vom Overall. Vier Stunden zuvor stand er drinnen im Tunnel an der Ortsbrust, wie die Bergwand am Ende der Röhre genannt wird. Ein Ort, düster, laut, warm und feucht. Die Gesteinsbrocken der letzten Sprengung werden gerade abtransportiert. Ein Lastwagen nähert sich, aus dessen Bauch Beton auf die jüngste Bruchstelle gespritzt wird. Die Röhrenwand wird mit Stahlmatten ausgekleidet und mit Beton überzogen, damit die sorgsam gesprengte Tunnelrundung stabil bleibt und keine Steine herabstürzen.

In der Weströhre sind Kauder und seine Männer schon im ersten Baumonat mehr als 300 Meter voran gekommen. 40 Meter Alb haben sie bereits über ihren Köpfen. Weil es im Berg ohnehin immer dunkel ist, egal ob Sommer oder Winter, ob Tag- oder Nachtschicht, sind die Maßeinheiten hier anders. Gerechnet wird nicht in Sekunden und Stunden, gerechnet wird in Metern. Die Männer denken von Sprengung zu Sprengung. Bis zu fünf Mal knallt es innerhalb von 24 Stunden.





Richard Kauder ist ein kleiner Mann mit Schnauzer. Er trägt einen gelben Helm, eingestaubte Lederstiefel und einen orangefarbenen Overall. Um den Bauch hat er einen Ledergürtel geschnallt, unter dem seitlich gelbe Handschuhe stecken. Auch wenn sein Job anstrengend ist, sagt er: „Wenn’s mir gut geht, mache ich die Arbeit bis zur Pension.“ Kauder ist gelernter Elektriker, wie alle Tunnelbauer gelernte Handwerker sind, zum Beispiel Maurer, Zimmerer, Schlosser. In Gesteins- und Gerätekunde hat er sich weitergebildet, bevor er in den Berg gegangen ist. Und letztlich zählt die Erfahrung. Inzwischen fährt Kauder seit 27 Jahren Schichten unter Tage und hat fünf Leute, auf die er sich verlassen kann.

Mit ihm im Berg sind sein Sohn Markus (26, seit sechs Jahren im Tunnelbau), sein Neffe René (29, seit zwölf Jahren im Tunnelbau), Daniel Lyczek (28, seit vier Jahren im Tunnelbau) und zwei erfahrene Kollegen, die beide seit 15 Jahren unter Tage arbeiten: Karl Stelzer (40) und Sprengmeister Bernd Mucke (54). Wenn sich im Tunnelbau ein Team, ein sogenanntes Drittel, gefunden hat, bleibt es zusammen. Drittel, weil man im Tunnelbau im Dreischichtsystem eingeteilt wird: Von 6 bis 18 Uhr, von 18 Uhr bis 6 Uhr, oder man hat frei. Und dann gleich fünf Tage. Oft kommen die Arbeiter aus demselben Dorf oder sind sogar verwandt. Im Tunnelbau ist gegenseitiges Verstehen und Vertrauen alles.

An der Ortsbrust ist es laut geworden, ohrenbetäubend laut. Der Betonmischer hat sich davon gemacht, jetzt steht dort ein gelbes Fahrzeug auf ausgefahrenen Stützen. Es sieht aus wie ein überdimensionaler Käfer mit zwei langen, kräftigen und sehr beweglichen Zangen. Mit diesen hydraulischen Teleskoparmen werden 70 Löcher ins Gestein gebohrt, 47 Millimeter im Durchmesser und zwischen 1,50 und 4,20 Meter tief. In manche Löcher werden Eisenstangen zur Stabilisierung des Gesteins bei der nächsten Sprengung geschoben. In den übrigen wird später der Sprengstoff gezündet.

Der Krach klingt ungefähr so, als ob man im eigenen Haus mit der Bohrmaschine in eine Betonwand hämmert. Nur um ein Vielfaches lauter. Ohne Oropax hält man keine einzige Schicht ohne Gehörschaden durch. Wenn sich die kleinen Schaumstoffkegel im Gehörgang entfalten, hat man ein angenehm dumpfes Gefühl. Die Luft ist weich zwischen den Fingern wegen des feinen Staubs. Sie riecht nach Feuersteinen, die man als Kind aneinander geschlagen hat.

René Kauder steht im Fahrerhaus und steuert den Teleskopbohrer. Wo er ansetzen soll, ist genau festgelegt. Das sogenannte Sprengbild befindet sich vor



ihm auf dem Bildschirm. Der Plan sieht aus wie diese Kinderrätsel, bei denen viele nummerierte Punkte abgedruckt sind. Verbindet man sie, entsteht eine Figur. Wenn die Mineure dieses Bild am Ende mit Sprengstoff füllen und die Zündschnüre verbinden, entsteht ein bisschen mehr Platz für die Bahnverbindung unter der Alb. Pro Sprengung verliert der Berg auf dem gesamten Durchmesser der elf Meter breiten Röhre rund 1,40 Meter. Das entspricht acht Muldenkippern voller Gestein.

Bei René Kauder im Fahrerhaus spürt man den Widerstand des Bergs, das Zittern der Maschine, als läge sie im Armdrücken mit dem beharrlichen Gebirge. Bis jetzt hat der gelbe Riese aber noch immer gewonnen.

Der Tunnel durch die Alb wird gesprengt, nicht gebohrt. Das liegt am verkarsteten Gestein, welches von Hohlräumen durchsetzt ist. „Große Tunnelbohrmaschinen spreizen sich in den Berg, da muss das Gestein stabil sein, sonst funktioniert das nicht“, sagt Kurt Joham. Er ist technischer Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Albaufstieg. Joham ist Österreicher, genau wie Kauder und viele andere auf der Baustelle. Er steht in Diensten des Baukonzerns PORR, der mit einer Bietergemeinschaft den Zuschlag für den Tunnelbau am Albaufstieg erhalten hat.

Jede Sprengung ist eine Überraschung. Keiner weiß mit Sicherheit, wie die Alb im Innersten aussieht. Zwar wurde die Tunnelstrecke vorher mit Bodenradar und Probebohrungen untersucht. Die Radarergebnisse sehen jedoch aus wie ein uraltes Ultraschallbild, sagt Joham, dessen Ergebnis dann trotzdem noch von den Ingenieuren interpretiert werden muss. Man hätte auch einen Erkundungstollen bohren können, um mehr über die Alb auf der geplanten Strecke zu erfahren. Aber dafür braucht man mehr Zeit. Und mehr Geld. Der „worst case“ aus Johams Sicht träte ein, wenn man auf einen so großen Hohlraum stieße, dass man eine Brücke im Berg bauen müsste. Auch das sei letztlich möglich.

Die Arbeiter denken an die nächste Sprengung. Jeder von ihnen scheint ganz in seinem Element zu sein, versunken in seinen Teil des Jobs: Stabilisierungsstäbe in die Bohrlöcher schieben, bodengleiche Bohr-



stellen für die Teleskoparme freihacken. Das Team ist wie ein Uhrwerk, bei dem alle sechs Rädchen ineinandergreifen. René Kauder sagt: „Jeder weiß selber, was er machen muss.“ Wegen des Lärms ist verbale Kommunikation schwierig. Und glücklicherweise nur selten nötig, sagt er. „Zeichen haben wir nicht. Wenn es sein muss, schreien wir halt.“ Im Licht der Maschine und extra aufgestellter Baustrahler werfen die Männer Schatten auf die Ortsbrust. Sie arbeiten hier unbemerkt von der Öffentlichkeit. Und doch so gut ausgeleuchtet wie Stars in der Manege.

Angst hat hier keiner vor dem Berg. „Eher Respekt“, sagen die Männer. In erster Linie bringt diese Arbeitssituation Geld. „Zulagen wegen Gefahr, Staub und Dreck“, zählt Drittführer Kauder auf. Noch ist der Rückweg ans Licht kurz, der Ausgang immer in Sichtweite. Der Steinbühlentunnel verläuft an manchen Stellen mehr als 100 Meter unter der Erde. Je weiter die Männer voran kommen, umso gefährlicher wird es, weil der Rettungsweg immer länger wird. Man könnte ein Gasvorkommen anbohren. Brände seien in Tunnelröhren hingegen äußerst selten, heißt es. „Und für den Notfall haben wir ja die Rettungskapsel“, sagt Richard Kauder.

Die Rettungskapsel, das ist ein Container, der nahe bei der Ortsbrust steht. Rauchgasdicht. Dort hat jeder der Mineure ein Set zur Notfallbeatmung liegen, ein „Träger Oxy 6000“. Das Gerät steckt in einer handtaschengroßen Plastikbox. Im Notfall kann eine Atemmaske herausgeholt werden. Im Gerät wird die eigene Atemluft wieder mit Sauerstoff angereichert, damit kann man einige Zeit bis zur Rettung überbrücken. Damit auch im Notfall niemand im Tunnel verloren geht, bekommt jeder, der die Röhre betritt, egal ob Arbeiter oder Besucher, ein besonderes Handy in die Tasche gesteckt. Das Gerät wird immer wieder geortet. Bei einem Unfall wüssten die Retter, wer sich in welchem Tunnelabschnitt befindet. Die Baustelle ist hochmodern. Es gebe Glasfaserkabel bis an die Front, sagt Joham. „Wir können vom Schreibtisch aus zuschauen, was im Berg passiert.“

Noch immer kreischen die Bohrer. „Boomer“ steht in schwarzer Schrift an der Seite des gelben Fahrzeugs. To boom – auf deutsch: dröhnen oder wummern. Sprengmeister Bernd Mucke bereitet aber schon sein Material vor. Mucke sieht aus wie Winfried Hermann, vielleicht ein bisschen älter. Dabei ist er eigentlich jünger, aber von schwerer Arbeit gezeichnet. Er lädt Kartonkisten aus einem Jeep und lehnt sie an die Tunnelwand, ihre Aufschrift „Sprengstoff, Typ E“ und „Achtung hoch explosiv“. Er legt dünne Kabel dazu, gelb und rot. Mucke winkt ab. „Alles ganz harmlos.“



Mit Dynamit hat dieser Sprengstoff nichts zu tun. In den Hülssen aus rotem Plastik steckt eine explosive Emulsion. Sie lässt sich nur elektrisch zünden.

Nach zwei Stunden verstummt der Lärm der Bohrer. Es schlägt die Stunde von Sprengmeister Mucke. Er klemmt an jede Sprenghülse ein gelbes Kabel, so dass sie aussieht wie ein überdimensionaler China-Bölller, und schiebt sie mit der verkabelten Seite voraus in die Wand. Ein Bohrloch nach dem anderen wird gefüllt. Mit einer Hebebühne, die zwischen den Teleskoparmen des Boomers sitzt, wird Mucke auch an die höchsten Löcher des Sprengbilds gefahren. Die gelben Kabel hängen von der Ortsbrust, die jetzt aussieht, als wäre sie an ein riesiges EKG angeschlossen. Bernd Mucke bündelt die Kabel zu drei dicken Strängen, die er wiederum mit dem Hauptkabel verbindet.

Die Stille wirkt plötzlich drückend, dabei war sie nach dem Ende des Bohrens so angenehm. Mehr als 70 Kilo Sprengstoff stecken fertig verkabelt im Berg. Karl Stelzer, der größte, kräftigste und emsigste unter den Arbeitern, nimmt die Ohropax heraus und schmeißt sie in den See aus Bohrwasser, der ihm bis zu den Knöcheln reicht. Die Männer packen ihr Werkzeug und die Strahler ein und gehen ins Licht. Auch der Boomer tritt den Rückzug an. Im

Rückwärtsgang verlässt er unter hellem Warnpiepen die Front, die verkabelte Ortsbrust verschwindet im Dunkel. Auf gut halber Strecke hinaus versammelt sich Kauders eingespielte Mannschaft hinter der schützenden Rettungskapsel. Spannung liegt in der Luft. Und die stille Vorfreude auf den Knall.

Sprengmeister Mucke kniet sich in ihrer Mitte nieder und beginnt, den Hebel an einer Batterie, nicht größer als die eines Autos, zu kurbeln. Es ist seine letzte Diensthandlung an diesem Abend. Der Sprengmeister kurbelt, das Kästchen surrt und plötzlich weiten sich die Augen der Männer: Ein Donner bricht los, Schlag auf Schlag auf Schlag, 70 Explosionen, die den Brustkorb beben lassen. Und noch ein Schlag. Ein letzter mit Kawumm. Mucke nickt mit dem Kopf. Das war's. Nach wenigen Sekunden ist alles vorbei. Die Männer grinsen.

Befreiungsschlag für Kauders Drittel. Sie wenden sich dem hellen Ende des Tunnels zu und zünden sich Zigaretten an wie die Marlboro-Männer nach dem Viehtrieb. Die nächste Schicht steht bereit. Mucke und Co. steigen in einen Transporter, mit dem Kauder sie hinüber zu ihren Wohncontainern fährt. Dort gibt es alles, was sie jetzt zufrieden macht. Eine Dusche. Und ein Bier für die staubigen Kehlen. www.be-zug.de/mineure

INTERVIEW

„Stuttgart steht gut da“

Er war 32 Jahre lang Kommunalpolitiker, 16 davon Oberbürgermeister. Jetzt leitet Wolfgang Schuster ein Institut für nachhaltige Stadtentwicklung. Ein Gespräch über die Perspektiven der Landeshauptstadt.

Herr Schuster, Sie sind jetzt seit zehn Monaten OB a. D. Wie fühlt sich das neue Leben an?

Wolfgang Schuster: Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart zu sein, war eine wunderbare Aufgabe. Ich bin während der gesamten 16 Jahre jeden Morgen mit einer positiven Grundstimmung ins Rathaus gegangen, habe immer versucht, den Stress als positiven Stress zu begreifen. Ich habe Freude am Gestalten, habe viel gearbeitet, um der großen Verantwortung gerecht zu werden. Jetzt bin ich frei von diesen Aufgaben. Ich nutze diese neue Freiheit, um meine Erfahrungen im öffentlichen wie privaten Sektor einzubringen. Ich verbringe aber auch mehr Zeit mit der Familie, vor allem mit meinen Enkelkindern, die sich auf ihren Opa freuen.

Sie waren 32 Jahre Kommunalpolitiker, 25 davon in Stuttgart. Sind Sie nach dieser langen Zeit noch nie versehentlich aus Routine zum Rathaus gelaufen statt zu Ihrem neuen Büro, das nur einen Steinwurf entfernt liegt?

Wolfgang Schuster: Nein. Ich habe einen klaren Schnitt gemacht. Das ist mir leichter gefallen als ich gedacht habe, sicher auch, da ich täglich neue interessante Anfragen rund um den Globus bekomme. Ich nehme mir dabei die Freiheit, auch Angebote abzulehnen. Meinen dritten Lebensabschnitt lebe ich in einer anderen Balance zwischen Privatem und Beruflichem.

Von Ihrem neuen Schreibtisch aus können Sie bis zum Stuttgarter Rathaus blicken. Gefällt Ihnen, was Sie sehen?

Wolfgang Schuster: Ein Blick auf das Rathaus ist immer toll. Sicher ist, dass die Aufgaben dort auch zukünftig komplex und anspruchsvoll sind. Meinem Nachfolger wünsche ich dabei eine glückliche Hand.

Nachdem Sie als Stuttgarter OB 16 Jahre lang einen Konzern mit 23.000 Mitarbeitern gemanagt haben, leiten Sie jetzt das von Ihnen gegründete Institut für nachhaltige Stadtentwicklung. Beschreiben Sie kurz den neuen Job.

Wolfgang Schuster: Mir war es immer wichtig, Aufgaben in ihrer Komplexität zu begreifen, Konzepte für ihre Lösungen zu erarbeiten, sie konsequent umzusetzen und damit nachhaltig zu wirken. Diese Arbeit leiste ich in meinem Institut. So arbeite ich jetzt beispielsweise auf Bundesebene im Rat für Nachhaltige Entwicklung, berate die Bundesregierung bei der Demografiestrategie. Auf europäischer Ebene bin ich nach wie vor Präsident des Rates der Gemeinden und Regionen Europas, dem Dachverband aller kommunalen Verbände in Europa.

Was ist der Schwerpunkt Ihrer Arbeit?

Wolfgang Schuster: Aktueller Schwerpunkt der Arbeit meines Instituts ist das bessere Zusammenspiel der politischen Ebenen, der Wirtschaft und der Bildungseinrichtungen, um die Jugendarbeitslosigkeit in weiten Teilen Europas nicht nur auf dem Papier



zu beschreiben, sondern auch gezielt zu bekämpfen. Kürzlich habe ich gemeinsam mit dem Kolping Bildungswerk ein Netzwerk von europäischen Städten und dortigen Bildungseinrichtungen gegründet, um Jugendlichen bessere Chancen zu eröffnen und die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort nachhaltiger zu gestalten. Als Vize-Präsident des Weltverbandes der Städte und Gemeinden arbeite ich mit UN-Organisationen zusammen, um die Möglichkeiten der Städte für nachhaltige Entwicklungen einzubringen und dabei die Bürger auf diesem Wege mitzunehmen.

Sie haben zum Thema Nachhaltigkeit ein bemerkenswertes Buch veröffentlicht, in dem Sie auch den Umstand ansprechen, dass sich viele Bürger gegen Veränderungen in ihrem persönlichen Umfeld wehren. Sie bezeichnen dies als das Phänomen der Nimbys?

Wolfgang Schuster: „Nimby“ kommt aus dem Amerikanischen und heißt „not in my back yard“. Leider gibt es in allen Ländern Menschen, die vor allem an ihren eigenen Vorteil denken und weniger an die Bedürfnisse anderer oder gar an die der nächsten Generationen. Umso wichtiger ist es deshalb, sowohl in unseren Schulen das Thema der Nachhaltigkeit zu vermitteln, als auch sich für langfristig angelegte Aufgaben für die Allgemeinheit in der politischen Arbeit einzusetzen. Selbst wenn dies vielleicht nicht immer populär ist.



Das weckt Erinnerungen an Stuttgart 21. Auch da haben in der Debatte für viele die Risiken überwogen. Sie haben als OB dagegen eher die Chancen gesehen?

Wolfgang Schuster: In der Tat bietet Stuttgart 21 aus meiner Sicht ganz wesentliche Chancen: mehr Verkehr auf der Schiene in der Region Stuttgart, bessere Einbindung in das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, engere Verbindung verschiedener Verkehrsmittel am Hauptbahnhof wie am Flughafen. Die zweite Chance wird jedem bewusst, der vom Bahnhofsturm einen Blick auf das riesige über 100 Hektar große Gleisfeld wirft: die städtebauliche Perspektive, bei der die Gleise Stuttgart nicht mehr trennen und in seiner Entwicklung hin zum Neckar ausbremsen. Die Stadt hat bewusst auf über 60 Hektar Wohnbaufläche auf der grünen Wiese verzichtet, um organisch Schritt für Schritt dort neue Stadtquartiere im Rosensteinviertel entwickeln und bauen zu können. Da die Stadt Eigentümerin der Grundstücke ist, können die Bürger entscheiden, was und in welcher Qualität gebaut wird. Meine Vision war immer, dass dort der erste CO₂-freie Stadtbezirk in Europa entsteht – sehr anspruchsvoll, aber machbar. Schwerpunkt sollten Wohnungen sein für Jung und Alt. Und nicht zuletzt können wir uns über die Vergrößerung des Schlossgartens und des Rosensteinparks freuen.

Sie sind für Ihre Haltung zu Stuttgart 21 nicht selten von Andersdenkenden in der Stadt ausgepiffen worden. Gab es auch persönliche Angriffe?

Wolfgang Schuster: Zur Demokratie gehören Meinungsfreiheit und Demonstrationsrecht. Dass es bei der Bewertung eines so großen komplexen und teuren Projekts unterschiedliche Meinungen gibt, ist klar. Von Rosa Luxemburg stammt der Satz: „Die Freiheit ist stets die Freiheit des anders Denkenden“. Ich habe es deshalb sehr bedauert, dass eine Sachfrage zu einer Glaubensfrage gemacht wurde, die sogar mit öffentlichen „Gelöbnissen“ zelebriert wurde. Mein Eindruck ist: Manche Gegner des Projekts kamen sich moralisch besser vor und haben damit auch persönliche Angriffe und Diffamierungen zu rechtfertigen versucht. Für ein solches Verhalten habe ich kein Verständnis, weil es eine Atmosphäre schafft, die auch ins Kriminelle abgleiten kann in Form von Sachbeschädigungen, Beleidigungen, Nötigungen bis hin zu Morddrohungen, die ich erhalten habe.

Mittlerweile scheinen die Wunden in Stuttgart zu heilen. Auch bei Ihnen persönlich? Hat die Debatte um Stuttgart 21 Ihre Entscheidung beeinflusst, nicht für eine dritte Amtszeit zur Verfügung zu stehen?

Wolfgang Schuster: Der Volksentscheid zu Stuttgart 21 hat in der Tat meine Entscheidung erleichtert, eine dritte Amtszeit nicht anzustreben. Danach

war klar, dass dieses für die Zukunftsfähigkeit von Stuttgart und der Region Stuttgart zentrale Projekt gebaut wird. Noch entscheidender war für mich aber, dass ich ein gut bestelltes Rathaus übergeben konnte. Stuttgart steht im Vergleich zu anderen Städten sehr gut da, ist schuldenfrei, hat geringe Arbeitslosigkeit, mit großen Investitionen, die weitere Arbeitsplätze schaffen und mit einem guten sozialen Klima, vor allem mit einem guten Miteinander der verschiedenen Nationen und auch der Generationen. Nicht zu vergessen: 86 Prozent der Stuttgarter leben gerne in Stuttgart und sind mit ihrer Stadt ganz zufrieden. Das ist ein bundesweiter Spitzenwert.

Wäre es nicht an der Zeit, nach der verengten Debatte um den Bahnhof eine weiter gefasste Debatte um die nachhaltige Entwicklung der Stadt zu führen?

Wolfgang Schuster: Richtig. Hierzu habe ich schon sehr früh die Dialogreihe „Rosenstein – Wir gestalten unsere Stadt von morgen“ ins Leben gerufen. Mit einer sehr guten Resonanz in der Bürgerschaft. Ziel dieser Dialogveranstaltungen war es, über die künftigen Stadtquartiere hinaus Chancen für eine nachhaltige Entwicklung der gesamten Stadt zu analysieren, zu erkennen und möglichst umzusetzen. Ich würde mir wünschen, dass die Diskussion über die Zukunft unserer Stadt und damit die Zukunft von uns als Bürgerinnen und Bürgern bald wieder im politischen Zentrum der Stadt, nämlich im Rathaus, geführt wird. Dabei hoffe ich, dass die Kritiker des Projektes sich an dem notwendigen Diskurs über die städtebaulichen Entwicklungschancen beteiligen, damit aus den frei werdenden alten Gleisflächen lebendige Stadtquartiere entstehen.

Der Politik der Gegenwart, so scheint es, mangelt es gelegentlich am langen Atem. Entscheidungen werden allzu häufig mit Blick auf die nächste Wahl getroffen und weniger mit Blick auf das, was immer gilt?

Wolfgang Schuster: Stimmt. Die Gefahr der Kurzzeitigkeit wird gefördert durch ein mediales Umfeld, das erwartet, dass politisch Verantwortliche schnell auf Anfragen und Vorgänge reagieren. Aus der Kurzfristigkeit der Antworten folgen in der Regel nur kurze SMS-gerechte und kurzatmige Inhalte. Notwendig wären häufig differenzierte Antworten mit längerfristigen Perspektiven. Zugleich wächst die Gefahr, dass aufgrund der hohen Komplexität politische Entscheidungen immer mehr nach Bauchgefühl und aktuellen Stimmungslagen getroffen werden, um vermeidlich Popularität zu erlangen. Insoweit ist es wichtig, in der öffentlichen Debatte die Frage, was im Sinne der Nachhaltigkeit notwendig ist, immer wieder anzustoßen und einzufordern.



Sie haben sich aus der Politik verabschiedet, nicht aber aus dem vorausschauenden Denken. Welche Vision haben Sie für die baden-württembergische Landeshauptstadt?

Wolfgang Schuster: Jeder Nachfolger muss auf den Fundamenten des Vorgängers eine Stadt weiterentwickeln. Den Grundstein für die Umsetzung meiner Wünsche und Visionen für Stuttgart habe ich in den vergangenen 16 Jahren gelegt. Ein konkreter Wunsch sei mir aber gestattet: 2025 wird eine Stadt in Deutschland wieder Europäische Kulturhauptstadt werden. Ich würde mich freuen, wenn Stuttgart und die Region Stuttgart sich bewerben, nicht zuletzt mit der Idee einer europäischen Stadt im 21. Jahrhundert, die auf ehemaligen Gleisflächen entsteht, CO₂-frei, mit einem lebendigen sozialen Miteinander der Nationen und Generationen und mit zwei kulturellen Highlights: einem neuen ethnologischen Museum im Sinne eines Ortes der Kulturen der Welt und einem neuen musikalischen Zentrum. Auf den alten Gleisen können neben Tausenden von neuen Wohnungen verbunden mit den erweiterten Parkanlagen urbane Erlebnisräume mit dem Dreiklang Bibliothek, Museum und Musikzentrum entstehen, die weit über die Stadtgrenzen hinaus wirken.

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 drucken wir neben den Bildern unserer Fotografen auch Bilder von Lesern. Drei von der Jury ausgewählte Sieger bekommen jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über Ihre Fotos. Diese können Sie per E-Mail senden an:

► leserfotos@be-zug.de



IM BILDE





THEMA

Abschied auf Raten

Die Loks der Bahn, die in Nordwürttemberg unterwegs sind, sehen einen Ort immer wieder: die Lokwerkstatt Rosenstein. Deren Tage sind wegen Stuttgart 21 gezählt.

Ein scharfes Zischen durchschneidet die geschäftige Ruhe in der Werkstatthalle. Der rote Koloss stöhnt wie ein betagter Patient, der vor dem Arztbesuch steht. Tausende Kilometer hat er seit dem letzten Check ab-gespult, unzählige Fahrgäste transportiert, dem Regen und der Sonne getrotzt. Beim Zischen wird er von der Oberleitung getrennt und ist mindestens für die nächs-ten vier Stunden von seinen Pflichten entbunden.

Die Lokwerkstatt Rosenstein liegt in der Nähe des Nordbahnhofs. Werkshallen und Bürogebäude allein belegen rund 30.000 Quadratmeter, das Gleisvorfeld nicht mitgerechnet. Vor den Toren der Werkstatt spreizen sich die Gleise auseinander wie die Stäbe ei-nes filigranen Fächers. An dessen oberem Rand lie-gen zwei Hallen hintereinander, der Abstand beträgt gerade einmal eine Lokomotivenlänge. Dazwischen pendelt eine Schiebebühne hin und her. Sie trans-portiert die Loks auf die Wartungsgruben und ist so etwas wie eine Trage für die Zugpferde des Bahnver-kehrs. Aus Sicherheitsgründen müssen die Loks hier von der Oberleitung getrennt werden. Danach liegen sie hilflos da wie in Vollnarkose, kommen nicht vor und nicht zurück. Rangierwägelchen schieben die 80-Tonner hinein in die Werkstatthalle.

An diesem Ort werden die elektrischen Loks der DB Regio AG gewartet und instandgehalten, die zwischen Heilbronn und Singen, zwischen Karlsruhe und Ulm unterwegs sind. „Wir sind für die roten Züge zuständig“, sagt Andreas Tänzer. Er steigt die Treppe von seinem Büro herunter, das an der Kopf-seite der Werkstatt im ersten Stock liegt. Wie beim Kundendienst am Auto sei nach einer bestimmten Anzahl an Laufkilometern ein Besuch in den Hallen auf dem Rosensteinareal Pflicht. 100 Loks sind der Stuttgarter Werkstatt zugewiesen. Etwa einmal pro Monat wird jede Lok aufs Werkstattgleis geschoben. Hier wird die Klimaanlage gewartet, damit der Lok-führer nicht schwitzt, hier werden unrunde Stahlrä-der abgedreht, damit niemand unrund reisen muss, hier werden Bremsbeläge erneuert, damit Ausflüge mit der Bahn auch dort enden, wo sie sollen.

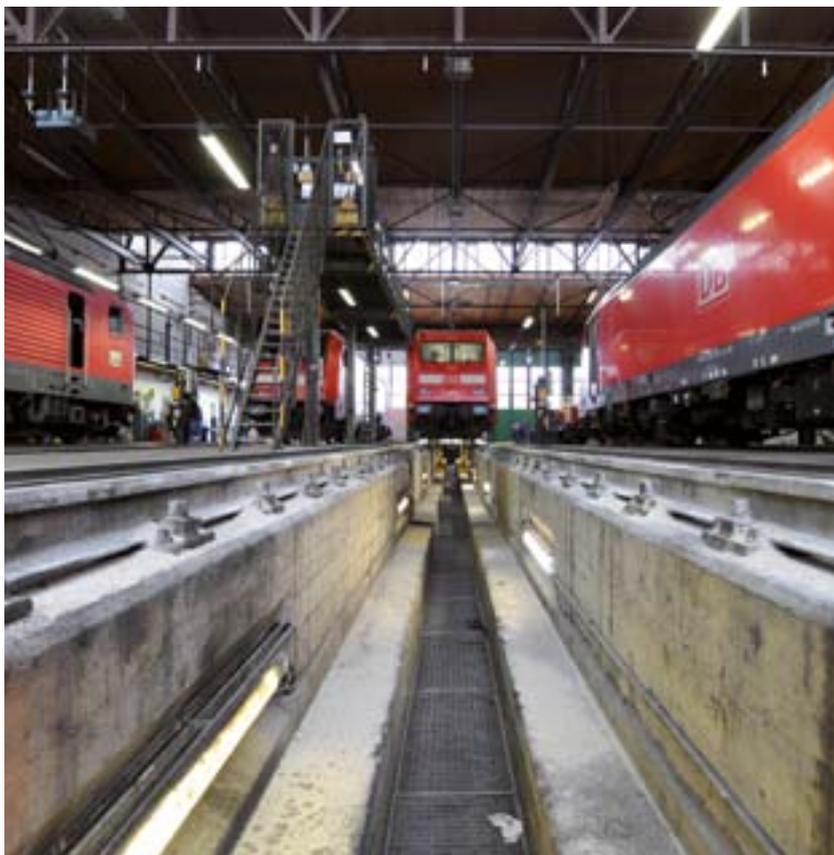
Es geht um das höchste Gut eines Verkehrsbetriebs: die Sicherheit. Passiert ein Unfall, stehen die Ermitt-ler auch vor der Tür der Lokwerkstatt. Dann wird im Archiv gewählt. Tänzer sagt: „Wir müssen jederzeit nachweisen können, was zuletzt an der Lok gearbei-tet wurde. Unser Anspruch ist, dass die Fahrzeuge ohne jeglichen Mangel draußen unterwegs sind.“ Tänzer ist nicht nur Lokexperte, sondern auch Pro-jektleiter des S21-Standortentwicklungskonzepts Werke. Damit ist er unter anderem für die Auflösung der Lokwerkstatt in Stuttgart mitverantwortlich.



Im Jahr 1919 wurde die Lokwerkstatt
gebaut, seither mehrfach erweitert.
Bald hat sie ausgedient.

Diese Institution der Bahn in Baden-Württemberg taucht in den Stadtentwicklungsplänen von S21 nicht mehr auf. An ihrer Stelle ist in Zukunft ein Wohngebiet vorgesehen. Die Stadt soll sich in ihrem Zentrum entwickeln statt draußen auf der grünen Wiese. Der Fächer aus Bahngleisen wird deshalb in absehbarer Zeit verschwinden. „Der jetzige Verkehrsvertrag für den Verkehrsbetrieb, an dem auch die Werkstatt hängt, endet 2016“, sagt Andreas Tänzer. Und damit geht auch eine Ära zu Ende. Schon zum Jahreswechsel 2013/2014 wird ein Drittel der Fahrzeuge, die bisher hier gewartet wurden, an die neugebaute Werkstatt in Ulm überstellt. Ein Rückzug auf Raten beginnt. Das Aus der Lokwerkstatt ist so sicher wie das Ja zu Stuttgart 21.

Die äußerste Grube der Werkstatthalle gehört der sogenannten Unterflurdrehmaschine, mit der die unsymmetrisch abgefahrenen Radreifen aus Stahl direkt an der Lokomotive wieder rund gemacht werden. Die Techniker haben sich unten in ihrem tiefergelegten Arbeitsbereich eine Uhr aufgehängt. Die Zeiger stehen kurz vor zwölf. Ein Zufall. Aber er wird bemerkt, weil das bevorstehende Ende in der Luft liegt. Vielleicht nehmen sich Andreas Tänzer und sein Kollege Dieter Schulz auch deshalb so viel Zeit für ihre Führung durch die Lokwerkstatt.



Dieter Schulz, ein Mann Ende 50 mit Schnauzbart, hat vor 40 Jahren hier Maschinenschlosser gelernt und war später selbst für die Ausbildung von Schlossern, Mechanikern oder Elektrikern zuständig. Sein Berufsleben bei der Bahn hat ihn an verschiedene Stationen geführt, bevor er hierher zurückkam. Jetzt ist er verantwortlich für die Maschinen und Anlagen in der Lokwerkstatt und wird wohl mit ihrer Abwicklung betraut sein. Er sagt: „Irgendjemand muss hier ja leerräumen.“ Wehmut streitet er ab. Als „Stuttgarter mit Leib und Seele“ freue er sich, dass die Stadt hier anstelle des gespreizten Gleisfächers zusammenwachsen soll. Wenn in der Lokwerkstatt Schluss ist, wird der Großteil der Anlagen verschrottet werden. „Die haben ihr Alter“, sagt Schulz liebevoll. „Die Drehmaschine ist dann Eisenbahnromantik.“

1919 wurde die Lokwerkstatt gebaut, seither mehrfach erweitert. In der Haupthalle sieht man unter dem Dach das Holzfachwerk der Dachkonstruktion. Die vorgelagerte kleinere Halle war ursprünglich so groß wie die zweite, zur Hälfte wurde sie aber im Zweiten Weltkrieg zerstört und nie wieder aufgebaut. Die ersten Patienten in der Werkstatt waren Dampfloks, später vor allem Dieselloks, die irgendwann von den Elektrolokomotiven abgelöst wurden.

Auf einem der 16 Stellplätze wartet eine E-Lok, auf deren platter Fahrzeugschnauze in weißen Ziffern 146 209-2 steht. Sie gehört zum Modernsten, was die Bahn im Fuhrpark hat und wird für Doppelstockwagen eingesetzt. Ein kleiner energischer Mann in blauer Arbeitskluft, der ölverschmierte Hände hat und nur den kleinen Finger zur Begrüßung reicht, klettert behände über eine Leiter in den Führerstand. Der Arbeiter hat seinen Handkarren stehen lassen. Darauf hat er eine Werkzeugkiste und verschiedene Schmierstoffe. „Wer gut schmiert, der gut fährt“, sagt Schulz, der daneben steht. Eine alte Eisenbahnerweisheit. Damit kann der Arbeiter im Inneren dieser Lok allerdings nichts anfangen. Hinter dem Führerstand verschwindet er in einem schmalen Gang in den Maschinenraum, gerade ein Mann breit. Rechts und links gibt es Schaltflächen mit unzähligen Schaltgruppen und Starkstrombauteilen. Hightech statt Schmierfett.

Einst wurden für die Wartung der Dampfloks gestandene Schmiede eingestellt, heute arbeiten Industriemechaniker, Mechatroniker und hochqualifizierte Anlagenelektroniker an den elektrischen Loks. Neben der Mechanik müssen komplexe Sicherheitssysteme überprüft werden. Wenn sie richtig funktionieren, verhindern sie zum Beispiel, dass der Lokführer beschleunigen kann, wo es eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt. Einen Unfall wie die fatale



Schnellzug-Entgleisung in Nordspanien mit mehr als 70 Toten im Juli 2013 können sich die Fachmänner hier nicht erklären. „Bei uns ginge das nicht“, sagt Tänzer überzeugt. „Undenkbar, unvorstellbar“, ergänzt Schulz. „Unser System ist nicht manipulierbar, der Zug hätte bei uns eine automatische Vollbremsung noch vor der Kurve gekriegt, in der er aus den Schienen gesprungen ist.“

Sie vertrauen der Technik, die mit der Zeit Einzug in die Lokwerkstatt gehalten hat. Und sie vertrauen ihrer Mannschaft. Damit die Handwerker an den Maschinen von dieser Verantwortung nicht gelähmt werden, gibt es eine doppelte Gegenprüfung: Die Wartung, die ein erster Mitarbeiter am Zug durchgeführt hat, wird von einem zweiten gewissenhaft überprüft. Und dann kontrolliert der Teamleiter noch stichprobenartig die sicherheitsrelevanten Aufträge. Es scheint, als ob diese Verantwortung hier weniger als Bürde wahrgenommen wird, vielmehr als Herausforderung für das Team der Tüftler.

In der Frontscheibe der ehemaligen Reichsbahnlok 143 176 leuchtet die Fahrziel-Anzeige: „Bodo-Ringzug“. Wer Bodo ist, will keiner sagen, die Arbeiter schmunzeln, winken ab. Ein Scherz. Die Stimmung ist gelöst. Obwohl die Züge nicht besonders lang aus dem Verkehr gezogen werden können, herrscht hier keine Hektik. Wenige Stunden dauert eine kleine Inspektion, die sogenannte Nachschau, oder auch ein Bedarfstermin, wenn Lokführer melden, dass es irgendwo rumpelt. Müssen Großbauteile getauscht werden, dauert die Zwangspause zum Teil mehrere Tage. Aber spätestens dann geht es für die Pferdchen wieder auf die Strecke. In Stuttgart wird im Zweischicht-Betrieb gearbeitet: Von kurz vor sieben

am Morgen bis vier Uhr nachmittags, und von halb zehn abends bis fünf Uhr am Morgen. Die Mitarbeiter sind das Kapital der Lokwerkstatt. „Unsere Kollegen haben ein umfangreiches Wissen für alle Baureihen und sind deshalb schwer zu ersetzen“, sagt Tänzer.

Weil das Ende absehbar ist, macht sich vielleicht der ein oder andere Mitarbeiter auf die Suche nach einem neuen Job. Die Bahn will die Fachleute mit ihrem Know-How aber ungern ziehen lassen. Man versuche stattdessen, neue Jobs anzubieten und Umzugshilfe zu leisten. Viele Mitarbeiter nehmen das gerne an, sie leben für ihren Job, auch wenn der künftig vielleicht in Ulm erledigt werden muss. Tänzer kennt das selbst: „Wenn jemand mal 15 oder 20 Jahre bei der Bahn war, geht er nicht so leicht.“

Ein Arbeiter mit dicker Schutzbrille und fleckigem Overall lädt die Bordbatterie von „Bodo-Ringzug“ auf. Damit wird ein eingebauter Kompressor betrieben, der den Bügel des Stromabnehmers wieder an die Oberleitung hebt. Die Batterie ist so etwas wie der Herzschrittmacher der Loks: Sie erweckt sie nach glücklicher Operation wieder zum Leben.

Bevor die Fahrzeuge die Werkstatt verlassen, müssen unerwünschte Spuren beseitigt werden: Der Arbeiter, der an der Technik der modernen Elektrolok 146 209-2 gearbeitet hat, klettert die Leiter am Führerstand hinunter. Mit einem Tuch wischt er die Stangen rechts und links des Einstiegs ab. „Damit die Lokführer keine schmierigen Hände bekommen. Das mögen sie gar nicht“, sagt er. Wie war das mit der Eisenbahner-Weisheit? Wer gut schmiert, der gut fährt? Sie ist so alt wie die Lokwerkstatt in Stuttgart. Und hat doch so langsam ausgedient.

ESSAY

Betreten erlaubt

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 wirkt das Projekt auf die junge Generation? Eine Schülerin erkundet die Baustelle.

Penelope Zagel, 17,
Schülerin aus
Marbach



Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sind bei uns in der Landeshauptstadt ein allgegenwärtiges Thema. Jeder redet davon, jeder scheint eine Meinung zu haben, egal ob gut oder schlecht. Ich hatte mich bis zu diesem Sommer eher rausgehalten, denn wer keine Ahnung hat, sollte wohl besser still sein.

Das sollte sich ändern, als mir angeboten wurde, über eine Baustellenführung zu schreiben. Warum eigentlich nicht, dachte ich. Man soll ja für alles offen sein, und ein umstrittenes Thema wie dieses kann ja gar nicht anders als interessant sein. Wenig später machte ich mich um 9 Uhr morgens auf den Weg nach Stuttgart, um mir die Baustelle erklären zu lassen. Als erstes ging es direkt zum Bahnhof. Gemeinsam mit Thomas Müller vom Turmforum, der mich begleitete, wurde ich von einem freundlichen Bauleiter empfangen. Er erklärte uns, dass die Gleise 2 und 3 bereits umgebaut

worden seien. Der neue Querbahnsteig soll Ende Oktober 2013 in Betrieb gehen, weswegen dort auf Hochtouren gearbeitet werde. Der Bauleiter berichtete, dass es manchmal gar nicht so einfach sei, die Zufriedenheit der Reisenden und die Weiterarbeit am Gleis unter einen Hut zu bekommen. Oft werde von Passanten bemängelt, dass der Bahnsteig durch die Umbauarbeiten unübersichtlicher werde und man nicht mehr so einfach von A nach B kommen könne.

Um den Betrieb möglichst wenig zu beeinträchtigen, so erzählte der Bauleiter, würden teilweise Nachtschichten eingelegt, um beispielsweise am Bahnhofsdach zu arbeiten. Wir konnten uns außerdem ansehen, wie ein altes Gleisstück herausgehoben wurde, da als nächstes die Prellböcke der Gleise 4 und 5 versetzt werden. Nachdem wir uns den gesamten Bahnhof zeigen und erklären ließen, ging es mit dem Auto rund 70 Kilometer hinaus aus Stuttgart auf die Schwäbische Alb. In der Nähe von Merklingen wird für die Neubaustrecke nach Ulm ein 964 Meter langer Tunnel parallel zur Autobahn A 8 gegraben. Diese Baustelle bot einen beeindruckenden Kontrast zu der in Stuttgart. Die Bauarbeiten für den Querbahnsteig am Gleis in Stuttgart konnten nur unter beengten Verhältnissen und unter großer Rücksichtnahme auf die Reisenden stattfinden. Auf der Alb war das anders. Hier standen wir am oberen Rand einer acht Meter tiefen und 150 Meter langen Baugrube mit riesigen Baugeräten unter uns. Uns wurde erklärt, dass dies bis jetzt nur ein Bruchteil der eigentlichen Grube sei. Bis mit dem eigentlichen Tunnelbau begonnen werden könne, müsse die Baugrube stellenweise noch einmal mehr als doppelt so tief und fast sieben Mal so lang werden.

Ich war ziemlich beeindruckt. Mir wurde langsam bewusst, was für eine riesen Sache dieses Projekt ist.

Ich unterhielt mich noch eine Zeit lang mit den Bauleitern vor Ort, und sie erzählten mir, dass aus der gesamten Baugrube am Ende 500.000 Kubikmeter Erde ausgehoben werden. Würde man die Lastwagen aneinander reihen, stünden sie ungefähr von Stuttgart bis Salzburg. Rund 300.000 Kubikmeter werden davon am Ende allerdings wieder zum Aufschütten gebraucht, wenn der Tunnel fertig ist.

Die Bauexperten berichteten mir außerdem, dass sie die Baupläne für das Projekt ständig ändern würden, da die Sicherheitsstandards einfach nicht mehr dieselben seien wie zur Zeit der Planung, und dass dies unter anderem ein Grund für die steigenden Kosten sei. Man müsse sich zum Beispiel vorstellen, das noch vor fünf Jahren die Sicherheitsbestimmung galt, das ab einer Tunnellänge von drei Kilometern nach je einem Kilometer ein Notausgang gebaut werden muss. Heute sei ab einer Tunnellänge von einem Kilometer alle 500 Meter ein Notausgang vorgeschrieben. An diesem Tunnel wird nun seit Mai 2013 gearbeitet, und ich war erstaunt, was die Bauarbeiter in dieser kurzen Zeit vollbracht hatten. Anschließend kletterten wir in die Baugrube. Ich war überwältigt von so vielen Eindrücken, von unten wirkte die Baugrube wesentlich höher und noch länger als von oben. Die Baumaschinen, die hier zum Einsatz kamen, hatte ich in dieser Größe noch nie gesehen – der größte Bagger wog 90 Tonnen und konnte mit einer

Schaufelladung mehrere Tonnen Gestein auf einen bereitstehenden Lkw verfrachten. In diese Schaufel hätte ich bequem sieben Mal hineingepasst.

Für die letzte Station dieses Tages ging es zur Baustelle Südportal Fildertunnel, sie liegt nur ein paar hundert Meter vom Flughafen und von der Messe entfernt. Der sogenannte Fildertunnel soll eine Länge von rund neun Kilometern haben. Wenn der Tunnel gebaut ist, wird die Fahrt von Stuttgart zum Flughafen nur noch acht Minuten dauern. Im Moment wird die Möglichkeit einer Aussichtsplattform für einen Blick auf die Baustelle diskutiert, denn hier wird in Kürze viel passieren. Eine riesige Tunnelbohrmaschine soll bald angeliefert werden und mit den Grabungsarbeiten am eigentlichen Tunnel beginnen. Diese Aussichtsplattform wäre eine tolle Sache, die Baustelle lockt bereits jetzt immer wieder Schaulustige an die Bauzäune.

Wie im Flug war ein erlebnisreicher Tag rund um das Bahnprojekt zu Ende gegangen. In meinem Kopf schwirrte es vor Informationen, und ich bin immer noch überwältigt und beeindruckt von der Planung und Ausführung dieses Projektes. Ich bin nach diesem Tag davon überzeugt, dass dies ein spannendes und wichtiges Projekt ist, mit dem man sich auch als junger Mensch mehr beschäftigen sollte.

**MEINE
PERSPEKTIVE**
U20 meets S21



REPORTAGE

Die Linientreuen

Die Bahnbetriebszentrale in Karlsruhe koordiniert den Schienenverkehr auf 4.500 Streckenkilometern. Ein Besuch in einer Hochburg der Konzentration.

Die schwere Stahltür fällt ins Schloss. Das gleißende Licht des Sommermorgens bleibt an der Pforte zurück. Passieren darf nur, wer hier arbeitet oder erwartet wird. Der Flur führt hinein in ein abgedunkeltes Großraum-Büro mit Teppichboden, in dem es mehr PC-Bildschirme als Mitarbeiter gibt. Hinter Stellwänden, die zu mehreren Waben angeordnet sind, klingeln Telefone, es herrscht geschäftiges Murmeln. Dieser Ort fühlt sich staatstragend an. In der dicken Luft hängt die Konzentration der Mitarbeiter wie Speck in einer Räucherammer. Abgeschottet von der Öffentlichkeit, in einem Glas-Beton-Kubus am Karlsruher Hauptbahnhof, befindet sich die Betriebszentrale der Bahn für den deutschen Südwesten. Betrieben wird sie von der Tochtergesellschaft DB Netz AG und ist eine von sieben Schaltzentralen des Bahnverkehrs in Deutschland.

Roland Moosbrugger leitet die Hochburg der Verkehrssteuerung. Er ist 58 Jahre alt und 43 davon Eisenbahner. Moosbruggers Job ist es, für einen möglichst reibungslosen Verkehr auf dem Schienennetz von Saarbrücken bis Lindau am Bodensee und von Basel bis Würzburg zu sorgen. 4.500 Gleiskilometer, auf denen an diesem Morgen rund 950 Züge unterwegs sind, über den ganzen Tag verteilt sind es 8.500.

In Moosbruggers Team arbeiten 13 Mitarbeiter pro Tagschicht. Sie haben alle Bewegungen auf den Gleisen im Blick. Kein Zug kann unbeobachtet fahren. Jeder Zugdisponent hat acht Bildschirme vor sich. Darauf ziehen sich neonfarbene Linien über den schwarzen Hintergrund, sogenannte Zeit-Wegebilder der Züge. Moosbrugger sagt dazu „Strickmuster“. Sobald ein Zug Verspätung hat, wird die Linie dicker und dicker und fällt den Disponenten ins Auge. Ein Laie kann damit ungefähr so viel anfangen wie ein Sehender mit Blindenschrift.

An diesem Morgen ist eine Ziegenherde über die Schienen in Gundelsheim gelaufen. Was sich nach einem umgekippten Sack Reis in China anhört, war für den Zugdisponenten Markus Poneleit, 36, die erste Herausforderung des Tages. Er sitzt mit weißem Hemd am Schreibtisch, trägt die dunklen Haare zurückgegelt und wirkt trotz des Zwischenfalls entspannt. „Der Neunzehn-Einhundertelf stand“, sagt er. Der 19111 – das ist hier drinnen bei Poneleit nur eine rote Linie, draußen aber ist es ein Reisezug, der im nächsten Bahnhof erwartet wird. So lange der 19111 nicht da ist, dürfen nachfolgende Züge nicht losfahren – so sind die Regeln. Damit hätte sich nicht nur der 19111, sondern noch mindestens eine weitere Bahn verspätet. Die Ziegen konnte Poneleit aber von Karlsruhe aus nicht verjagen. Er griff zu seiner



Lotsen des Zugverkehrs:
Bis zu 8.500 Züge werden über den Tag
verteilt in der Schaltzentrale koordiniert

Allzweckwaffe, dem Telefon, rief den zuständigen Fahrdienstleiter an, der die Weichen und Signale für diesen Zug einstellen muss, und vereinbarte mit ihm die Änderung der eigentlich sehr strikten Zugabfolge. Dann informierte Poneleit noch den im Bahnhof wartenden Lokführer, dass er losfahren darf. Das war's. Zwei Perlen auf der Schnur haben ihre Position gewechselt. Auch der Knoten, an dem der 19111 hing, hat sich wenig später aufgelöst: Die Ziegen zogen eine saftige Wiese dem Gleisbett vor.

Die Mitarbeiter der Betriebszentrale sind so etwas wie die Hausmeister, die in einem Mietshaus für Ordnung sorgen, sozusagen die Hausmeister im Gleisnetz. Sie sind für den Zugverkehr auf den Schienen zuständig. Nicht für die Züge. Die gehören einer Tochtergesellschaft der Bahn oder dritten Anbietern, zum Beispiel der Ortenau-S-Bahn oder der Hohenzollerischen Landesbahn. Von diesen Kunden verlangt die Bahn Geld dafür, dass sie auf den Schienen der Bahn fahren dürfen. „Wir verkaufen diesen Kunden eine Fahrplan-Trasse“, sagt Moosbrugger. Fahrplan heißt pünktlich. Moosbrugger und seine Leute müssen für die Einlösung des Versprechens sorgen.

Das klappt nicht immer. Auf den prallvollen Bildschirmen der Disponenten wird eine Pünktlichkeitsstatistik angezeigt. An diesem Morgen fährt die in letzter Zeit wegen Ausfällen und Verspätungen viel gescholtene S-Bahn Stuttgart zu 98,8 Prozent pünktlich. „Richtig gut“, sagt Moosbrugger. Markus Poneleit wiegt den Kopf hin und her. Er lässt sich von der Statistik nur noch bedingt unter Druck setzen und sagt: „Wir versuchen, den Wert hochzuhalten. Aber 100 Prozent zu fahren ist kaum möglich.“



Die Störenfriede im Betriebsablauf sind außer Ziegen unter anderem auch das Wetter, Menschen auf den Gleisen, Betriebsstörungen, defekte Weichen oder Baustellen. Eine der größten Herausforderung für Moosbrugger, Poneleit und die Kollegen liegt nur 43 IC-Minuten entfernt: Stuttgart 21.

In die Vorbereitung einzelner Bauabschnitte ist Moosbrugger als Chef der Netzdisposition maßgeblich eingebunden. „Wir beraten die Planer, ob der Verkehr trotz der Bauarbeiten abgewickelt werden kann“, sagt er. Bestehen daran Zweifel, dann laufe es darauf hinaus, dass entweder das Ausmaß gleichzeitig laufender Bauarbeiten verringert oder das Transportvolumen eingeschränkt werden muss.

Für Letzteres habe man sich in der ersten S21-Bauphase entschieden: Es durften weniger Züge in den Hauptbahnhof einfahren, weil Gleise gesperrt waren. Die Bahnsteige wurden nach und nach um 120 Meter Richtung Gleisvorfeld verlegt. „Einige wenige Züge hielten deshalb in Ludwigsburg, wo die Leute dann auf andere bestehende Verbindungen umsteigen mussten“, sagt Roland Moosbrugger.

An eine geringere Gleisanzahl wird er sich allerdings gewöhnen müssen, wenn der Tiefbahnhof in der Landeshauptstadt mit acht statt jetzt 16 Gleisen kommt. „Kein Problem“, sagt Moosbrugger. Für ihn und das Dispositionsteam sei ein Durchgangsbahnhof leichter zu organisieren. „Wir fahren dann einen anderen Fahrplan, der auf die geringere Gleisanzahl ausgelegt ist.“ Er erhofft sich eine Erleichterung für seine Arbeit. Oder für die seines Nachfolgers.

Für jeden S21-Bauabschnitt wird ein Übergangsfahrplan erstellt. „Wenn die zeitliche Planung der Bauarbeiten eingehalten wird, läuft das“, sagt Moosbrugger. Dauert es aber länger, dann gibt es einen Interimsfahrplan des Interimsfahrplans. Und es wird kompliziert. Für die Fahrgäste und für Moosbrugger.

Moosbrugger ist ein ruhiger Typ. „Das müssen Sie auch sein“, sagt er. „Wenn Sie jedes Mal hohen Blutdruck bekommen, wenn irgendwas nicht nach Plan läuft, dann machen Sie den Job hier nicht lang.“ Moosbrugger kennt die Situation auf der Strecke. Täglich fährt er zu seinem Arbeitsplatz mit der Bahn von Stuttgart nach Karlsruhe. Er greift sich an den kurzgeschorenen Vollbart und sagt: „Da sehe ich schon morgens auf der großen Anzeigetafel im Hauptbahnhof, wie die Lage ist.“ Und die ist nicht immer gut. Wenn es zu massiven Verspätungen oder Ausfällen kommt, wisse er sofort, woran das liegt.

Dass die Karlsruher Betriebszentrale der Bahn im Verborgenen arbeitet, dass kaum ein Bahnreisender von ihrer Existenz geschweige denn von ihrem genauen Standort weiß, sei eine bewusste Entscheidung, sagt Moosbrugger. „Wir müssen hier Ruhe haben, wie etwa die Leitstelle der Feuerwehr.“

Moosbrugger sieht sich als Koordinator, dessen Anspruch es ist, ein Problem schon gelöst zu haben, bevor es sich zur Krise auswächst. Gelingt das nicht, sei ein „relativ katastrophales Presseecho“ zu erwarten. Der Mann hat Erfahrung.

Acht Jahre lang hat der altgediente Eisenbahner selbst Tag für Tag vor den Strickmustern gesessen und als Zugdisponent gearbeitet. Ob er ein Strategie sei? Nein, die Bezeichnung findet Moosbrugger zu hoch gegriffen. Er sei einfach Eisenbahner, sagt er. Das ist dann vielleicht ein bisschen zu tiefgestapelt für einen Mann, der die graue Eminenz des Bahnverkehrs im Südwesten zu sein scheint.

In der Betriebszentrale wird rund um die Uhr gearbeitet. Acht Zugdisponenten und mindestens zwei Netzdisponenten sind immer im Einsatz, sitzen in ihren Waben in der nach Außen hin unsichtbaren Schaltzentrale. Die Bürowabe von Disponent Markus Poneleit scheint für ihn und seine Kollegen ein zweites Zuhause zu sein. In der Mitte steht ein rundes, brusthohes Regal. Im unteren Fach liegen Hausschuhe, obendrauf steht eine Obstschale – Bananen, Äpfel, Trauben –, außerdem liegt dort eine Tüte Brot neben einer Kanne Kaffee. Falls es mal länger dauert. „Ohne Kaffee kommt hier keiner aus“, sagt Poneleit.

Das Stresslevel in der Betriebszentrale steigt vor allem dann, wenn Züge wegen einer Sperrung geräumt werden. „Dann müssen wir organisieren, dass man die Reisenden aus den Zügen bekommt“, sagt Moosbrugger. In solchen Fällen geht es in den Bürowaben zu wie in einem Bienenstock. Der Bereitschaftsdienst wird hinzugerufen, weil die Normalschicht sonst überlastet wäre: Unzählige Züge müssen individuell um die Verstopfung herum gesteuert werden. Und erfahrene Notfallmanager müssen losgeschickt werden. Moosbrugger nennt sie „unsere Augen vor Ort“. Sie versorgen die Betriebszentrale mit Informationen über die Situation an der Unfallstelle.

Zur Ausbildung der Disponenten gehört es, sich die Struktur der großen Bahnhöfe einzuprägen und zu wissen, was dort im Störfall zu tun ist. Das weitere Anforderungsprofil: Erfahrung im Fahrdienst mitbringen, gut kommunizieren und schnell entscheiden können.



Es ist spät geworden. Zeit für die Heimreise. Verlässt man die Betriebszentrale, steht man auf dem Bahnhofsvorplatz von Karlsruhe. Er liegt ruhig in der Mittagssonne. Niemand hastet fluchend vorbei. Moosbrugger und seine Leute scheinen hier heute eine gute Quote zu fahren. Geht man weiter und betritt den Hauptbahnhof, kommt man an einer Modelleisenbahn vorbei. Ein Glaskasten, eineinhalb auf zweieinhalb Meter groß. Für einen Euro darf man hier einen D-Zug steuern. Eine Familie hat Geld eingeworfen. Mehrere Miniaturbahnen fahren über Brücken und vorbei an einem Wald. Es dauert, bis man die Strecken mit den Augen entwirrt hat und merkt, dass die Bähnchen immer aneinander vorbeikommen werden. Jedes fährt auf seiner Schiene im Kreis. Drei Züge in Miniatur. Drüben bei Moosbrugger sind es 8.500 in echt.

Ruhender Pol in der Schaltzentrale:
Roland Moosbrugger

PORTRÄT

Ballast der alten Schlachten

Oswald Metzger, schwäbischer Ex-Grünen-Promi und heute politisch bei den Christdemokraten beheimatet, hat seine Meinung zu Stuttgart 21 gründlich geändert. Als Wendehals fühlt er sich deshalb nicht.

Am Tisch sitzt einer, der den Ballast der alten Schlachten nicht so leicht abwerfen kann. Es gibt Kaffee und Plätzchen, Sprudel und schwäbischen Apfelsaft, und ein bisschen Politik gibt es auch. Er kann es nicht lassen. Das Fluidum, das in den neunziger Jahren den Alltag mit Weltverbesserungen durchtränkte, mag seine hochprozentige Konzentration verloren haben. Es wirkt aber noch immer.

Früher flimmerte dieses Gesicht öfter über den Bildschirm. Oswald Metzger war ein Hingucker. Der Haushalter und Wirtschaftsexperte der Ökopartei, von denen es bei den Bündnisgrünen nicht viele gab. Er ging gerne und oft auf Sendung. Einen „soliden Rebellen“ hat ihn „Die Zeit“ einmal genannt. Gut getroffen.

An diesem Morgen ist Metzger mit dem Zug von Ravensburg nach Stuttgart gefahren, wo die Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU Baden-Württemberg tagt, deren stellvertretender Landesvorsitzender er ist. Auf dem Weg dorthin nimmt er sich zwei Stunden Zeit, um davon zu erzählen, wie aus einem Grünen ein Schwarzer wurde und wie sich ein Gegner von Stuttgart 21 in einen Befürworter verwandelt hat.

58 Jahre alt ist Metzger jetzt. „Für die Politik glimmt noch immer ein Feuer in mir“, sagt er. Entfacht wurde es Mitte der Siebziger. Damals war er fünf Jahre in der SPD. Danach ging er zu den Grünen und wurde einer ihrer Alphanime. 1994 zog Metzger ins Bonner Parlament ein, später regierte er in Berlin mit. Er war damals schon ein entschiedener Verfechter eines wirtschaftsfreundlichen Kurses und plädierte als einer der ersten für schwarzgrüne Optionen. Irgendwann in dieser Zeit hat er zum ersten Mal von Stuttgart 21 gehört. Er war öfter auf der alten Rheintalstrecke nach Bonn unterwegs und fand den Gedanken an die schnelle Schiene im oft langsamen Zug gar nicht so schlecht. Das änderte sich später, als er nach seiner bundespolitischen Karriere 2006 in den baden-württembergischen Landtag einzog. Der Fraktionschef hieß Winfried Kretschmann, und für Verkehrspolitik war Boris Palmer zuständig. Metzger war als vernetzter Finanzpolitiker mit so manchem Rechnungshofsbericht vertraut. Er warnte davor, dass bei Großprojekten häufig der Kostendeckel gesprengt werde. Und er ärgerte sich über die Haltung der Stadt Stuttgart, die ein von mehr als 60.000 Menschen unterschriebenes Bürgerbegehren aus formalen Gründen abgelehnt hatte. Metzger bezog Position gegen Stuttgart 21.

Meinungen sind schlauer als man denkt, heißt es, weil sie sich bilden. Bei ihm gab es einen Umdenkprozess. Als das Volk über Stuttgart 21 abgestimmt hatte, was er richtig fand, und das Ergebnis selbst in Stuttgart eindeutig war, hielt Metzger den Moment gekommen, für die rasche Umsetzung des Projekts zu plädieren. „Der Souverän hatte gesprochen“, sagt er. „Daran hat sich die Politik zu halten, ob es ihr gefällt oder nicht.“ Damals im November 2011, als das Volk über Stuttgart 21 entschieden hat, war er längst nicht mehr bei den Grünen. Nach 21 Jahren hatte er einen Schlussstrich gezogen. Die auf dem Nürnberger Bundesparteitag beschlossenen wirtschafts- und

sozialpolitischen Vorstellungen wollte der finanzpolitische Sprecher nicht länger mittragen. Als Folge seines Parteiaustritts legte Metzger im Februar 2008 sein für die Grünen errungenes Landtagsmandat nieder. Er machte einen sauberen Schnitt und ließ den alten Parteifreunden das Mandat.

Lange her. Metzger wechselte zur CDU und fand dort keine neue Poliheimat, aber keinen guten Nährboden für die zweite Karriere. Er scheiterte als christdemokratischer OB-Kandidat und auch beim Versuch, mit dem CDU-Ticket in den Bundestag zurück zu kehren. Im politischen Betrieb wird das gemeinhin mit Häme quittiert. Die Talkshow-Einladungen wurden seltener. Metzger konzentrierte sich auf seine Bücher, hielt Vorträge, verfasste Kolumnen und engagierte sich bei der Mittelstandsvereinigung der Union.



Darf man seine Meinung in diesem Land nicht mehr ändern? Darf man die eigene Position nicht mehr hinterfragen und im Zweifel anpassen? Metzger zuckt mit den Achseln. Zumindest wird es in diesen Breitengraden selten honoriert. Als er erfolgreich war, schauten die Journalisten zu ihm auf. Das hat ihm gefallen. Als er stürzte, schauten sie auf ihn herunter. Das hat eher denen gefallen. Prompt wurde die Story vom Konvertit gedruckt, der viel gewagt und alles verloren hat. Die linke Tageszeitung, die ihn in guten grünen Zeiten gerne umschwärmte, schrieb nach seinem gescheiterten Anlauf für die CDU in Ravensburg: „Wieder einmal ist Oswald Metzger mit einer Kandidatur gescheitert. Und diesmal begreift der Wendehals sogar selbst, dass das sein politisches Ende ist.“

Wendehals? „Ich habe zwar die Partei gewechselt, aber nicht meine Überzeugung“, sagt Metzger trotzig, der seine persönlichen Erfahrungen in einem Buch mit dem bezeichnenden Titel „Die verlogene Gesellschaft“ verarbeitet hat. Darin thematisiert er das gesellschaftliche Dilemma der Ehrlichkeit in der Politik, die bisweilen gnadenlos abgestraft wird. Hat die heutige Politik Angst vor der Bevölkerung, wenn es darum geht, für notwendige Einschnitte zu werben? Lassen sich unpopuläre Reformen in unserer Demokratie überhaupt noch durchsetzen?

Er selbst sei sich darin treu geblieben, unbequeme Wahrheiten offen anzusprechen, meint er. Nach wie vor ist er gegen Atomkraft. Nach wie vor gilt für ihn der Grundsatz, dass der Staat nur ausgeben kann, was vorher erwirtschaftet wurde. Nach wie vor erhebt er seine Stimme, wenn er das Gefühl hat, dass Dinge verkehrt laufen. „Wir müssen den Raubbau an der Zukunft stoppen, damit unsere Kinder und Enkel auch noch Gestaltungsspielräume haben“, sagt er, „und nicht nur für unsere Renten und Pensionen und die Zinsen unseres kreditfinanzierten Konsums arbeiten müssen!“

Manchmal kann er freilich der Versuchung nicht widerstehen, ein bisschen zu weiben am Schleier der persönlichen Verklärung. Was wäre gewesen, wenn? Hätte er den Grünen im Landtag nicht Lebewohl gesagt, wäre er heute vielleicht Finanzminister. Hätte sich Oettinger einst für Schwarz-Grün geöffnet, wäre im Land vielleicht manches anders gelaufen. „Das wäre zur Modernisierungsschritte für die CDU geworden, und die Grünen hätten eine vorzeigbares Koalitionsmodell gehabt“, sagt Metzger. „Und Stuttgart 21 wäre in dieser Konstellation viel weniger konfrontativ verlaufen. Gestoppt worden wäre das Projekt von Schwarz-Grün nicht, aber anders gemanagt. Das hätte eine befriedende Wirkung gehabt wie später die Volksabstimmung.“

Hätte. Hätte. Fahrradkette. Davon kann man sich nichts kaufen. Das Land wird jetzt ohne ihn von Grün-Rot regiert, und in der Landeshauptstadt Stuttgart hat Fritz Kuhn das Sagen, den Metzger seit mehr als 30 Jahren kennt. Eine tiefe Männerfreundschaft verbindet die beiden nicht, was kaum verwunderlich ist, wenn man bedenkt, dass Metzger vor gar nicht so langer Zeit noch Wahlkampf für Sebastian Turner gemacht hat. Trotzdem schätzt er den früheren Parteifreund Kuhn. „Er war gedanklich immer einer der beweglichsten Grünen“, sagt Metzger, der nicht er selbst wäre, wenn er nicht noch einen Satz nachschieben würde. Ein bisschen passiv komme ihm der neue Oberbürgermeister der wichtigsten Kommune des Landes vor, wenn es um die künftige Stadtplanung im Herzen der Stadt gehe, wo bald die Gleise verschwinden und riesige Flächen frei werden, sagt Metzger. „Das könnte er auch aktiv aus der grünen Warte betreiben, ohne die Wähler zu verschrecken. Aber er will sich offenbar nicht zu stark dazu bekennen, dass die Messe bei Stuttgart 21 längst gelesen ist.“

Da ist Metzger einen Schritt weiter. „Der Volksentscheid war die Zäsur“, sagt er. „Die strukturelle Stärkung Baden-Württembergs durch Stuttgart 21 sehe ich heute viel stärker als in der verengten Debatte um den Tiefbahnhof.“ Das sei ihm am Morgen bei der Anreise aus Ravensburg wieder einmal bewusst geworden. Künftig spare er pro Fahrt



nach Stuttgart eine halbe Stunde. Macht am Tag eine Stunde weniger im Zug. „Stuttgart 21 bringt einen substantziellen Mehrwert für das südlichen Baden-Württemberg. Davon profitieren Millionen von Menschen.“ Aus der Asservatenkammer des Gedächtnisses kramt er bei dieser Gelegenheit die alten Schlagzeilen im Streit um die Startbahn-West. Auch das ist lange her. „Und wie viele Hardcore-Gegner von damals sitzen heute in den Flugzeugen, um in den Urlaub zu fliegen oder zu geschäftlichen Terminen?“

Die Politik dürfe sich nicht davon leiten lassen, was kurzfristig die größte Rendite verspricht, mahnt Metzger, der schwäbische Ex-Grünen-Promi, und verweist auf die Tempo-30-Zonen, die jeder gerne vor seinem Haus habe, aber zugleich fast jeder kritisiere, wenn er eine Ecke weiter auf der geschwindigkeitsberuhigten Ortsdurchfahrt geblitzt werde. Diese Schizophrenie müsse die Politik aushalten. Es gehe darum, aus den Denkschablonen raus zu kommen, um damit alle weiter zu bringen. „Gemeinwohl ist nicht die Summe des Eigennutzes.“

Metzger schaut auf die Uhr. Er muss weiter. „Ich will noch was bewegen“, sagt er zum Abschied. Aus der Türe geht ein fröhlicher Abendländer, der oft geknickt war, aber nicht gebrochen ist. Ein bisschen Sinatra. I did it my way. Und ein bisschen Edith Piaf. Je ne regrette rien.

KURZ NOTIERT

Tunnelanstich mit Patin Susanne Ramsauer

Was haben Christiane Herzog, Christina Rau und Ulla Schmidt gemeinsam? Sie arbeiten alle erfolgreich im Untergrund! Das macht jetzt auch Susanne Ramsauer. Sie hat die Patenschaft für den Steinbühltunnel übernommen. Begegnung am Rande des Festaktes.



Frau Ramsauer, Sie haben es gerade im Steinbühltunnel krachen lassen, indem Sie eine Flasche Obstschaumwein kraftvoll an die Tunnelwand warfen, während ihr Mann, der Politiker Peter Ramsauer, in die Röhre guckte. Hat das bei Ihnen Tradition?

Susanne Ramsauer: Sie nehmen an, das ist normalerweise eher andersrum bei uns?

Wie oft haben Sie das Ehrenamt der Tunnelpatenschaft schon übernommen?

Susanne Ramsauer: Ich hatte bereits die Ehre, Tunnelpatin zu sein beim Eierbergetunnel, einem fast vier Kilometer langen Bahntunnel im Thüringischen Wald. Er ist Teil der Bahnstrecke München-Nürnberg-Berlin. Dort haben wir 2010 den Tunnelanstich gefeiert, der Tunnel ist fast fertig.

In der Tradition der Heiligen Barbara, der Patronin der Bau- und Bergleute, sollen Sie den Tunnelbauern und Mineuren Glück bringen. Was wünschen Sie den Bautrupps unter Tage?

Susanne Ramsauer: Als Tunnelpatin bin ich die Vertreterin der Heiligen Barbara auf Erden. Als solche wünsche ich den beteiligten Bautrupps und Mineuren Glück, Sicherheit, Gesundheit und Erfolg bei dieser schweren und auch nicht ganz ungefährlichen Arbeit. Sie arbeiten an einer Strecke, die Teil einer europäischen Magistrale ist, die von Paris über Stuttgart, Ulm, Augsburg und München weiterführt nach Österreich und Ungarn. Eine wichtige Aufgabe. Dafür: Glück Auf!

Der Steinbühltunnel ist Teil der Schnellbahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm. Die Münchner sind folglich in Zukunft deutlich schneller im attraktiven Baden-Württemberg. Fürchten Sie als Bayerin um den Freistaat?

Susanne Ramsauer: Die Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist ja zum Glück zweigleisig, ich hoffe also sehr, dass künftig viele Bayern nach Baden-Württemberg und genauso viele Schwaben und Badener mit der Bahn nach Bayern reisen. Für eine Einbahnstraße hätte ich keine Patenschaft übernommen. www.be-zug.de/tunnelpatin



Vorlauf fürs Graben unter der Stadt

Er wird der drittlängste deutsche Bahntunnel: Der Fildertunnel führt 9.468 Meter vom Stuttgarter Fasanenhof ins Nesenbachtal hinab, unterquert in mehr als 200 Metern Tiefe das Wahrzeichen für Stuttgarter Ingenieurskunst, den Fernsehturm, um in den Hauptbahnhof zu münden.

Der erste Schritt zum langen Weg durch den Berg ist die Portalbaustelle. Auf rund 35.000 Quadratmetern Fläche in Sichtweite zur A8 bereiten unweit des Gewerbegebiets am Schelmenwasen derzeit Arbeiter und Ingenieure alles für den Aufbau und Einsatz der Tunnelvortriebsmaschine vor. Die gewaltige Bohrmaschine mit rund 120 Metern Länge wird Mitte 2014 „anfahen“, wie die Spezialisten sagen. Dazu muss sie aber erst angefahren werden. Die Maschine der Firma Herrenknecht besteht aus 100.000 Einzelteilen. Der Aufbau dauert mehrere Monate. Ein bisschen Tunnel wird am Filderportal dann bereits vorhanden sein: Bevor die Tunnelbohrmaschine arbeiten kann, muss in konventioneller Bauweise mit Spritzbeton und Eisenmatten ein gutes Stück des künftigen Fildertunnels aufgefahren sein. Erst dann kann die Vortriebsmaschine starten. Auch wenn der Tunnelanschlag noch nicht erfolgt ist – eine Patin hat das große Bauwerk bereits: Tülay Schmid, Gattin des baden-württembergischen Finanz- und Wirtschaftsministers Nils Schmid (SPD), wird als irdische Vertreterin der Heiligen Barbara den Mineuren die Schutzpatronin sein.

Bau der Filstalbrücke vergeben

Die Firma Max Bögl aus Neumarkt in der Oberpfalz wird an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm den Bau der rund 500 Meter langen Filstalbrücke übernehmen. Der Auftragswert liegt bei 53 Millionen Euro.

An dem Teilnahmewettbewerb zur europaweiten Ausschreibung hatten sich sieben Bieter beteiligt. Wolfgang Dietrich, Sprecher des Bahnprojekt Stuttgart-Ulm: „Der Bau der Filstalbrücke ist architektonisch und ingenieurstechnisch anspruchsvoll. Hier entsteht eine der höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland. Wir freuen uns, dass wir mit Max Bögl ein renommiertes Unternehmen für den Bau gewinnen konnten. Die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm macht einen weiteren großen Sprung.“ Im Projektabschnitt Alaufstieg tritt die Schnellbahntrasse in Höhe der Gemeinde Wiesensteig kurzzeitig an die Oberfläche. Zwischen dem Portal Buch des Boßlertunnels und dem Portal Todsburg des Steinbühltunnels überquert die Strecke auf zwei parallelen Brücken mit Längen von 485 und 472 Metern das Filstal. Der Bau zweier eingleisiger Brücken ist wegen der Streckenführung in eingleisigen Tunnelröhren in den beiden Alaufstiegstunneln notwendig. Die Bauhöhe der Brücken liegt etwa bei 80 Metern.

PERSÖNLICH



Chef der neuen
Stuttgart 21-
Projektfirma:
Manfred Leger, 59

Was macht eigentlich ... Herr Leger?

Nach Ihrem Dialekt zu urteilen, gehören Sie nicht der in Stuttgart ansässigen Landsmannschaft an. Wo stammen Sie her?

Nun, ich mache keinen Hehl aus meinen Münchner Wurzeln. Aber ich freue mich, dass ich in Stuttgart jetzt eine wunderbare Wohnung gefunden habe.

Was ist Ihre Aufgabe bei der Bahn?

Ich habe die Aufgabe, das Gesamtprojekt Stuttgart–Ulm bis Ende 2021 fertigzustellen. Dieser Termin steht für mich so unverrückbar wie eine Weltmeisterschaft. Gleichzeitig will ich Stuttgart 21 für unter sechs Milliarden Euro bauen, die Neubaustrecke nach Ulm für 3,25 Milliarden. Das mag vielleicht ambitioniert klingen, ist aber machbar.

Was haben Sie sich konkret vorgenommen?

Ich will, dass dieses Projekt positive Schlagzeilen macht und wir vor allem die Bürger über unsere Baustellen frühzeitig und besser informieren. Dazu arbeite ich mit dem Projektsprecher Wolfgang Dietrich und dem Kommunikationsbüro an einem effektiveren Weg für die Baustelleninformationen.

Wo machten Sie Ihre beruflichen Erfahrungen?

Ich beschäftige mich seit mehr als 15 Jahren mit Eisenbahn-Infrastruktur und zwar global. Meine berufliche Karriere begann bei MBB in München, weitere Stationen folgten bei AEG Schienenfahrzeuge und der damaligen Daimler Benz-Tochter Adtranz in Berlin. Seit 2000 war ich in verschiedenen Führungspositionen bei Balfour Beatty tätig, zuletzt in London.

Von London nach Stuttgart: Was reizt Sie daran, im politisch verminten Gelände einen neuen Bahnknoten zu verwirklichen, gegen den montags immer wieder demonstriert wird?

Ich will zeigen, dass die Deutsche Bahn Großprojekte kann, auch im guten Zusammenwirken mit den Projektpartnern. Und ich will der Bevölkerung unmittelbar vor Augen führen, dass hier ein Projekt entsteht, von dem nicht nur künftige Generationen profitieren, sondern das ganze Land einen Gewinn hat, der sich in Euro und Cent auswirkt. Das wird schon bald sichtbar werden.

Und wie wollen Sie die Andersdenkenden überzeugen?

Stuttgart 21 entsteht nicht im luftleeren Raum oder im Keller der Deutschen Bahn, sondern mitten in der Landeshauptstadt. Es müssen die Bürger und auch ihre Vertreter in den Gremien und Parlamenten ein Interesse daran haben, dass es nicht zu weiteren Verzögerungen kommt, sondern gut und schnell gebaut wird. Wir von der Bahn werden unser Baurecht nutzen – aber wir werden auch Spielräume prüfen, um Bauabläufe zu optimieren.

Für eine solche Mission muss man auf die Leute zugehen und man sollte ihre Sprache sprechen. Deshalb ein kleiner Eignungstest. Wie geht folgende schwäbische Hymne weiter? „Auf der schwäb'sche Eisebahne ...“

„... gibt's gar viele Haltestatione: Stuttgart, Ulm und Biberach, Mekkenbeura, Durlesbach.“ Und das trotz meiner bayrischen Mundart – da staunen Sie, was?

1,2 Millionen Passagiere

zusätzlich erwartet der Stuttgarter Flughafenchef Georg Fundel durch den neuen Fernbahnhof am Airport.

7.000 Besucher

kamen zum Tag der offenen Baustelle am Steinbühl tunnel.

155 Meter

Höhendifferenz überwindet der neue Fildertunnel.

33.492 Kilometer

lang ist das Streckennetz der Deutschen Bahn AG. Damit ist es das längste Schienennetz Europas.