







INHALT

EEPSÖNLICH	30 31
für Barrierefreiheit	26
THEMA Ein Pilotprojekt	26
PORTRÄT Der Infoladen auf der Prag	24
REPORTAGE Straße, Schiene, Luft: die Drehscheibe auf den Fildern	18
IM BILDE	14
INTERVIEW Ansichten eines jungen Verkehrswissenschaftlers	10
PORTRÄT Guido Wolf kämpft für die Gäubahn	8
REPORTAGE Eine Baustelle aus der Vogelperspektive	4

.....

IMPRESSUM

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

.....

.....

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Konradin Druck GmbH

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 31), Arnim Kilgus (14, 15), Martin Duschek (15)

Auflage: 180.000 Exemplare Die nächste Ausgabe erscheint im März 2014.

VORWORT

s ist die längste Verkehrsröhre der Welt – ein Rekordprojekt für die Schweiz und ganz Europa. Am 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel beginnen demnächst
die ersten Testfahrten mit Hochgeschwindigkeitszügen.
Ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, das nicht nur in
der Schweiz gefeiert wird. Durch das Projekt rücken der
Norden und der Süden des europäischen Kontinents näher zusammen. Um eine Stunde verkürzt sich künftig die
Fahrtzeit von Zürich ins norditalienische Mailand.

Auch in Stuttgart und entlang der Neubaustrecke nach Ulm geht es in den Untergrund für ein Verkehrsprojekt der Superlative. Nachdem zuletzt auf der Albhochfläche der Baubeginn des Steinbühltunnels gefeiert werden konnte, hat nun auch Stuttgart selbst seine erste Tunneltaufe erfolgreich hinter sich gebracht. Dabei hatte sich die seltene Gelegenheit ergeben, am Tag der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Bergleute und Mineure, eine offizielle Tunnelfeier zu veranstalten. Seit dem symbolischen Baustart am 4. Dezember wird nun von Wangen aus weiter an der Zuführung zwischen dem neuen Tiefbahnhof von Stuttgart 21 und den Stadtbezirken Untertürkheim und Obertürkheim gearbeitet. Gleichzeitig laufen auch die Vorbereitungen für den Bau des knapp zehn Kilometer langen Fildertunnels, bei dem dann eine Tunnelvortriebsmaschine zum Einsatz kommen wird.

Immer deutlicher wird anhand der vielen Baustellen, allein 14 davon in Stuttgart, welche Dimensionen dieses Milliardenprojekt hat. Auch und gerade auf den Fildern wird Stuttgart 21 einen gewaltigen Schub bringen. In der neuen Ausgabe des Projektmagazins "Bezug" beschäftigen wir uns deshalb schwerpunktmäßig auch mit diesem Landstrich. Nicht von ungefähr steuert der Stuttgarter Flughafen 359 Millionen Euro zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm bei. "Die staufreie Erreichbarkeit ist ein Muss für den Flughafen", sagt Airport-Chef Georg Fundel. Herzstück der neuen Drehscheibe, an der sich S-Bahnen, Fernzüge, Busse, Regionalzüge und Stadtbahnen aus allen Himmelsrichtungen treffen, ist der neue Filderbahnhof, der die Erreichbarkeit des gesamten Raums mit seinen 150.000 Arbeitsplätzen und rund 250.000 Bewohnern drastisch verbessert. So wird der neue Bahnhof unter anderem von Zügen aus Tübingen, Ulm oder auch der Bodenseeregion angefahren - der schnellste Weg führt in Zukunft häufig nicht mehr über den Hauptbahnhof oder über die stauanfällige A8.

Der Baufortschritt ist an vielen Orten greifbar. Alle Anstrengungen zielen darauf ab, das Projekt bis Dezember 2021 fertigzustellen. Dies hat die Bahn zuletzt im November im Lenkungskreis noch einmal unterstrichen. Der Zeitplan sei "extrem ambitioniert", kommentierte



"Jeder ist an seinem Platz gefordert." Wolfgang Dietrich, Projektsprecher

Verkehrsminister Winfried Hermann die Vorgabe, an der sich alle Baufirmen orientieren. Seinem Befund ist zuzustimmen. In der Tat ist dieser Zeitplan ambitioniert und er wird nur dann aufgehen, wenn alle Partner ihren Teil dazu beitragen. Jedes Jahr Verzögerung würde mehr als 100 Millionen Euro kosten. Es kommt deshalb jetzt um so mehr darauf an, dass alle mitziehen. Durch Schlichtung, Volksabstimmung und Filder-Dialog sind wichtige Erkenntnisse gewonnen, aber auch viele Monate fürs Bauen verloren worden. Nun gilt es, das Projekt voran zu bringen. Jeder ist da an seinem Platz gefordert.

In der Gegnerschaft lassen sich keine Lösungen finden. Um so wichtiger ist es, dass alle Beteiligten aufeinander zugehen, so wie zuletzt im Lenkungskreis. Die Bahn ist nicht beratungsresistent. Sie tut alles, damit dieses Projekt möglichst schnell und möglichst im Einklang mit der Bevölkerung verwirklicht werden kann. Deshalb wurde im November auch die Baustelleninformation im Kommunikationsbüro auf neue Beine gestellt. Anwohner werden gezielt und direkt informiert. Ein Kummertelefon für besorgte Bürger ist rund um die Uhr besetzt. Auch unter den Projektpartnern wird eine neue Sachlichkeit im Umgang miteinander gepflegt. Das ist gut so. Wo früher noch Grundsatzdebatten über Sinn und Unsinn des Projekts geführt wurden, ging es zuletzt im konstruktiven Miteinander um gemeinsame Verantwortung. Sie besteht im Sinne aller Bürger konkret darin, dafür zu sorgen, dass die Pläne für Bauzeiten und Kosten eingehalten werden können. Es geht darum, an einem Strang zu ziehen – ungeachtet des Streits in der Vergangenheit.

Als Vorbild mögen Menschen wie Winfried Specht dienen, von dem in der vorliegenden Ausgabe des Magazins die Rede ist. Specht ist blind und er hat immer wieder gegen Stuttgart 21 demonstriert. Trotzdem engagiert er sich leidenschaftlich im Bündnis für ein Barrierefreies Stuttgart 21, in dem sich 24 Behindertenorganisationen mit der Bahn austauschen. Dahinter steht das Ziel, die neuen Bahnhöfe des Projekts im Detail so zu gestalten, dass sich Menschen mit Handicap dort möglichst gut zurecht finden. "Man kann seine Energie darauf verwenden, alles zu negieren", sagt Winfried Specht. "Oder man kann sie dafür verwenden, das Beste daraus zu machen." Besser kann man es wohl nicht ausdrücken!

Ich wünsche Ihnen viel Freude und vielleicht auch die eine oder andere neue Erkenntnis bei der Lektüre des Projektmagazins Bezug.

Ihr Wolfgang Dietrich

REPORTAGE

Im langen Lulatsch

Entlang der Autobahn 8 wird im Zuge von Stuttgart 21 eine gewaltige Brücke über das Sulzbachtal gespannt. Begegnung mit dem Kranführer Dan auf einer Großbaustelle, die besondere Aussicht verheißt. s gibt Plätze zwischen Himmel und Erde, an denen das Leben seinem eigenen Rhythmus folgt. Ein Schwenk nach links. 180-Grad-Drehung nach rechts. Dan ist eine Art Dirigent, mit den Füßen am Boden und gleichzeitig mit dem Kopf in den Wolken. Der Weg zu ihm hinauf ist mühsam und schwindelerregend, zumal für ungeübte Kletterer. Der Platz in seiner gläsernen Kabine ist auf zwei mal zwei Meter begrenzt, die Begrüßung dennoch ausgesprochen freundlich. "Kommt rein", sagt Dan, der Kranfahrer.

Derzeit steht sein imposantes Arbeitsgerät direkt an der A 8 bei Denkendorf, so nahe an der viel befahrenen Autobahn, dass der Asphalt mit seinen Dehnfugen den typischen Sound als Begleitmusik liefert. Dadong. Dadong. Dadong. Am einen Ende der Welt schummert verschwommen die Schwäbische Alb als grüner Pinselstrich. Auf der anderen Seite reicht der Panoramablick bis hinüber auf die Filderebene und die 70 Meter hohen Wohnblocks in Asemwald. Gebaut wird hier an der Sulzbachtalbrücke, einer 370 Meter langen Eisenbahnüberführung, die sich in fast 40 Meter Höhe über das idyllische Sulzbachtal mit seinem feuchten Grund spannt. Die Talbrücke gehört zum Planfeststellungsabschnitt 1.4, jenem Teilstück von Stuttgart 21 also, das direkt in die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm übergeht.

iel Zeit für Landschaftsstudien hat Dan in seinem luftigen Ausguck derweil nicht, ohne ihn bewegt sich kaum etwas auf der Brückenbaustelle. Tonnenschwere Betonteile müssen punktgenau über die Köpfe der Arbeiter hinweg geschwenkt werden, Bündel von Eisenstangen, Holzbalken, Baumaschinen und anderes Material. Eine Arbeit, für die man absolut schwindelfrei sein und gute Augen haben muss. Dazu braucht es im Umgang mit den Steuerknüppeln viel Fingerspitzengefühl und Erfahrung. "Fehler darf man hier oben keinen machen", sagt der 31-jährige Rumäne aus Bukarest. Dan ist ein Bauarbeiter mit Prinzipien. Er findet, dass man auf der Baustelle keinen Nachnamen braucht und deshalb behält er seinen für sich. Er ist morgens einer der Ersten am Arbeitsplatz, klettert abends als Letzter nach unten und verbringt meist auch die Mittagspause in seiner Kanzel mit Glasboden, durch den er bei seiner Arbeit beobachten kann, wie die schwarzen Schatten seiner Lasten lautlos über die Baustelle huschen.

In seiner Pause zieht sich Dan die Schuhe aus und schaut gerne mal Musikvideos auf seinem DVD-Player, während der Ausleger des gelben Krans dazu mitunter sachte mitschwingt. Den Wind, der den Takt dabei vorgibt, mag der Kranfahrer nicht sonderlich. Er macht ihm das Leben schwer, je stärker umso mehr. Ab 20 Stundenkilometer beginnt es unangenehm zu werden. Ab 30 wird die Krankabine zum Luftschiff, das

5



6 REPORTAGE

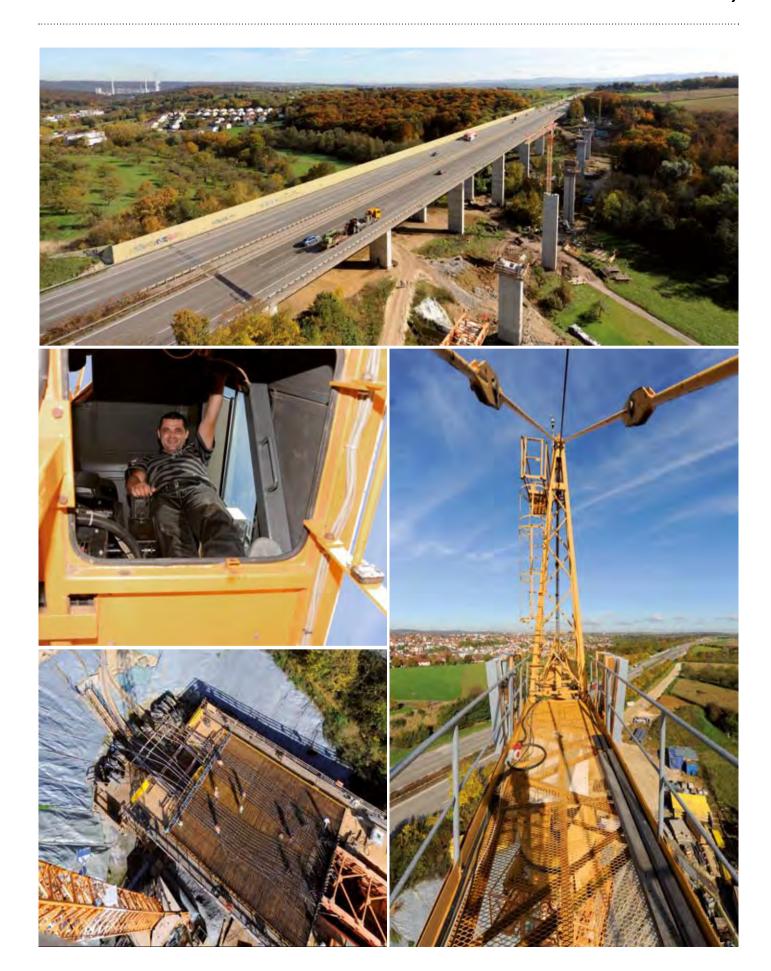


bei schwerer See durch die Wolken schaukelt. Bläst der Wind mit 40 Stundenkilometern, ist endgültig Schicht im Schacht. Dann muss die Baustelle ohne ihren wichtigsten Lieferanten auskommen und Dan hat sturmfrei.

nnähernd 14.000 Kubikmeter Beton verschlingt das Brückenbauwerk im Sulzbachtal, das im so genannten Taktschiebeverfahren Stück für Stück über die sechs mächtigen Pfeiler geschoben wird. Dazu werden weitere 2.000 Tonnen Stahl und 250 Tonnen Spannbeton verbaut. Vergleichsweise aufwendig war die Gründung der Pfeiler, deren Fundament bis zu 30 Meter tief im Untergrund fußt, weil die bröselige Knollenmergelschicht weiter oben nicht ausreichend trägt. Der Sulzbach hat den Talboden in ein feuchtes und sumpfiges Gelände verwandelt, wovon auch die eigens platzierte Waschanlage zeugt, in welcher die Baustellenfahrzeuge täglich von Matsch und Schlamm befreit werden. Dreizehn Abschnitte haben die Ingenieure für den Brückenbau angesetzt. Betonieren und schieben, betonieren und schieben, bis nach rund sechs Monaten das andere Ende erreicht ist, wo die Schützengilde Denkendorf in einer Senke am Waldrand ihr Klubhaus stehen hat.

Im Oktober 2011 hatte die Deutsche Bahn den Bau der Sulzbachtalbrücke an die Adam Hörnig Baugesellschaft vergeben. Knapp 9,5 Millionen Euro sind für das Eisenbahnbauwerk neben der Autobahn veranschlagt. Dan kennt Großbaustellen dieser Art zur Genüge. Früher hat er überwiegend in Rumänien gearbeitet, in seiner Heimatstadt Bukarest und anderswo. Seit fünf Jahren klettert er nun schon in Deutschland auf Kräne aller Art. Jüngst war er Steuermann in einem langen Lulatsch an der A 3 bei Aschaffenburg, der stolze 105 Meter in den Himmel ragte. Sein derzeitiger Kran an der A 8 ist nur halb so groß und damit von wesentlich geringerer Reichweite, dafür ist er um einiges wendiger. Sechs Tonnen kann sich Dan an den Haken hängen lassen, auf einer Digitalanzeige in seiner Kabine kontrolliert er das Gewicht und funkt bei entsprechender Last nach unten, dass er am Limit ist. "Zu viel geht nicht", sagt er.

u viel hat es hier nach seiner Beobachtung allerdings vor allem von einem: der Spezies Auto. Morgens staut sich der Verkehr unter ihm mit schöner Regelmäßigkeit in Fahrtrichtung Stuttgart, wie er erzählt. Reihen sich die Fahrzeuge in der anderen Richtung Stoßstange an Stoßstange, weiß der Kranführer, dass bald Feierabend ist, der in seinem Fall mit einer langen Klettertour nach unten beginnt. An diesem Tag hat er noch ein paar Stunden vor sich, oben in seiner Kanzel, in der das Leben seinem eigenen Rhythmus folgt. Ein Schwenk nach links. Drehung nach rechts. Dadong. Dadong. "Guten Abstieg", wünscht Dan zum Abschied. Www.be-zug.de/sulzbachtal



PORTRÄT

PORTRÄT

Wolf ante portas

In seiner Partei wird er als Hoffnungsträger gehandelt: Landtagspräsident Guido Wolf, protokollarisch zweithöchster Mann im Land. Seit Jahren setzt sich der Tuttlinger für den Ausbau der Gäubahn ein. m Büro des Parlamentspräsidenten gibt es den Wolf gleich zwei Mal. Einmal in echt und einmal aus Pappe. Der Naturschutzbund hat Guido Wolf ein tierisches Poster geschenkt, das einen festen Platz hat neben dem Schreibtisch. Baden-Württemberg ist schließlich Wolfserwartungsland. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis er da ist.

Wolfserwartungsland - vielleicht trifft das auch politisch auf den Südwesten zu. Die gebeutelten Christdemokraten jedenfalls, denen bei der letzten Landtagswahl der Leitwolf abhanden gekommen ist, würden die Grünen gerne vom Pfad des Regierens abbringen wie weiland der Wolf bei den Gebrüdern Grimm das Rotkäppchen vom rechten Weg abbrachte. Das eine freilich ist der Wolf im Märchen und das andere ist der Wolf in der Wirklichkeit, wobei Letzterer zumindest über genügend List verfügt, sich mit diesem heiklen Thema öffentlich nicht zu befassen. Wozu auch? Als Landtagspräsident ist der Tuttlinger protokollarisch zweithöchster Mann im Land und folglich unter den Seinen einer der wenigen, die dem Ministerpräsidenten hin und wieder dezent die Show stehlen können im Wolfserwartungsland Baden-Württemberg.

"Ich muss schon schmunzeln, wenn man mich als Hoffnungsträger bezeichnet", sagt Guido Wolf und zupft sich in seinem Büro vor der Landesfahne die Krawatte zurecht. "Meine Partei wird halt von der Sehnsucht getrieben, wieder in die Regierungsverantwortung zu kommen." Bis zur nächsten Wahl sei es aber noch lange hin, ergänzt Wolf, die Integrationsfigur, in schwäbischer Manier, die ein bisschen an Lothar Späth erinnert. "Ich habe mich nie damit befasst, was noch kommen kann. Alle meine Stationen waren eher zufällig und letztlich irgendwie Glücksfälle."

Zu den Glücksfällen gehört wohl auch der Umstand, dass der Oberschwabe eine gehörige Portion politisches Talent geerbt hat. Sein Großvater mütterlicherseits, Franz Weiß, war nicht nur Mitbegründer der CDU in Württemberg-Hohenzollern, sondern nach 1945 auch Landwirtschaftsminister. Der Enkel, Jahrgang 1961, hat noch so manche Erinnerung an den Patron, dessen Partei er selbst 1985 beitrat. Bevor es in die Politik ging, hat Guido Wolf Rechtswissenschaften an der Universität in Konstanz studiert, ehe er als Beamter im Landratsamt Tuttlingen diente, wo ihm Volker Kauder begegnete, damals Erster Landesbeamter. Es folgten Stationen als persönlicher Referent von Verkehrsminister Thomas Schäuble sowie als Referatsleiter in der Grundsatzabteilung des Staatministeriums.

Seine Mutter hätte ihn gerne als Rechtsanwalt gesehen, statt dessen wurde er Sozialbürgermeister in

Nürtingen und später Landrat in Tuttlingen. Beides seien ihm wichtige Ämter gewesen, erzählt der Freizeitdichter, der auch als Büttenredner gefragt ist, dies um so mehr, seit er von der Kommunalpolitik als direkt gewählter Abgeordneter des Wahlkreises Tuttlingen-Donaueschingen in die Landespolitik gewechselt ist, wo er seit Herbst 2011 als Parlamentspräsident amtiert.

Wenn es nötig ist, kann ich auch einmal robuster werden", sagt Wolf über sich. In seiner Antrittsrede als Präsident des baden-württembergischen Landtags stellte er klar, "dass sich eine Missachtung der Rechte des Parlaments, gar ein Verfassungsbruch, wie er im Rahmen des Ankaufs der EnBW-Anteile vom Staatsgerichtshof gerügt wurde, nicht wiederholen darf". Er habe das Gefühl gehabt, sagt Wolf, politisch eine klare Zäsur machen zu müssen. "Aus meiner Sicht war das notwendig."

Innerhalb der Partei ist Guido Wolf keinem Lager zuzuordnen, wenn es um Stuttgart 21 geht jedoch sehr wohl. Den Tiefbahnhof und die Neubaustrecke nach Ulm hält er für wichtig, um Baden-Württembergs Spitzenposition zu festigen, wobei der Tuttlinger Landespolitiker in seiner Funktion als Vorsitzender des Interessenverbands Gäubahn ein Auge darauf hat, dass auch seine Heimatregion von der Entwicklung profitiert. "Stuttgart 21 bringt für die Gäubahn eine enorme Perspektive in Verbindung mit dem Stuttgarter Flughafen", sagt er. "Wir haben die Chance, bis zu 400.000 Fahrgäste zusätzlich von der Straße auf die Schiene zu bekommen."

afür bedarf es allerdings auf der Strecke dreier Doppelspurinseln, an denen sich Züge begegnen können. Es bewegt sich was in Sachen Gäubahnausbau, meint Wolf, dem das alles noch ein bisschen zu langsam geht. Um das Werk anzuschieben, hält er Vorträge, zieht politisch Strippen und waltet seines Amtes auch dichterisch, indem er ein Gäubahnlied zur Melodie der "Schwäb'sche Eisenbahne" zum Besten gibt:

"Derzeit rutscht des Bähnle munter uff oim Gleis sei Strecke runter, doch bisweile haltet's promt, weil an Zug entgega kommt."

Bleibt zu hoffen, dass aus dem Wolfserwartungsland auch zeitnah ein Schienenerwartungsland wird. "Wir sind dafür massiv unterwegs", sagt der Landespolitiker Guido Wolf. "Es gilt jetzt mit Nachdruck an die weiteren Planungs- und Ausbauschritte zu gehen."



INTERVIEW

Trend zum schnellen Zug

Er studiert Verkehrswissenschaften an der TU Dresden. Nebenbei hält er Vorträge und berät Firmen über die Mobilität der Zukunft: Martin Randelhoff, 24, reist pro Jahr mehr als 40.000 Kilometer mit der Bahn.

Willkommen in der Autostadt, Herr Randelhoff. Was verschlägt Sie von Sachsen nach Schwaben?

Martin Randelhoff: Gestern habe ich in Calw einen Vortrag über fahrscheinlosen ÖPNV gehalten und verbinde dies jetzt mit einem Termin bei Daimler.

Sie sind mit dem Zug aus Dresden angereist. Warum haben Sie nicht das Auto genommen?

Martin Randelhoff: Der Zug hat einen großen Vorteil: Man kann während der Fahrt sehr gut arbeiten. Mir gelingt das meistens jedenfalls sehr gut. Die Bahn ist mein rollendes Büro und bietet in den allermeisten Fällen doch eine entspannte Reise. Hinzu kommt, dass für eine einzelne Person ein Kilometer Bahnfahrt durchaus günstiger ist als ein Kilometer Autofahrt. Viele Menschen denken bei einem Vergleich leider nur an die Spritkosten und vernachlässigen die großen Kostenblöcke des eigenen Autos: Zeitverlust, fahrleistungsabhängiger Wertverlust oder Instandhaltungskosten.

Wir stehen hier an Deutschlands bekanntestem Bahnhof. Was halten Sie als Verkehrswissenschaftler von dem schlagzeilenträchtigen Projekt Stuttgart 21?

Martin Randelhoff: Ein Blick auf die Europakarte und die transeuropäische Verbindung Paris-Budapest-Bratislava zeigt, dass das Bahnprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in diesem Kontext absolut sinnvoll sind. Allerdings wurden in früheren Projektstadien nach meiner Meinung vor allem in der Kommunikation große Fehler von Seiten der Politik und auch der Deutschen Bahn gemacht. Darunter leidet das Projekt in der Außenwahrnehmung bis heute.

Wie wichtig ist die schnelle Schiene, zu der auch Projekte wie die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm gehören, für kommende Generationen?

Martin Randelhoff: Weltweit lässt sich ein Trend zum öffentlichen Personennahverkehr und zu Hochgeschwindigkeitszügen erkennen. Indonesien, Malaysia, Indien, Großbritannien, Saudi-Arabien und viele weitere Länder auf der Welt planen oder bauen derzeit entsprechende Schnellfahrstrecken. Und auch in den USA gibt es entsprechende Pläne den Nordostkorridor zwischen Boston, New York und Washington D.C. für Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 350 Kilometer pro Stunde zu ertüchtigen. In vielen Ländern wird der schnelle Bahnverkehr auch als wichtiges Element einer wachsenden Volkswirtschaft angesehen. Für viele asiatische Städte gilt zudem, dass nur die Schiene die Leistungsfähigkeit aufweist, welche in Megacities mit teilweise mehr als 100 Millionen Einwohnern benötigt wird. Hier baut man vorausschauend bereits heute die Infrastruktur, die man in zwanzig Jahren dringend benötigt.

INTERVIEW 11



12 INTERVIEW

INTERVIEW - PLUS

O Fahrgäste profitieren von kürzeren Reisezeiten zwischen den Metropolen

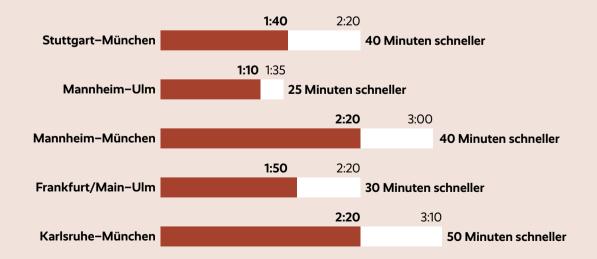
Den Metropolen gehört die Zukunft. Dies hat nicht zuletzt für die Planung der Mobilität von morgen weitreichende Auswirkungen. Nach Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist bis 2025 mit einer Steigerung der Nachfrage im Personenverkehr von 62 Prozent zwischen den größten deutschen Metropolen zu rechnen. Betrachtet man den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Ballungsräumen ist sogar von einem Wachstum von 80 Prozent auszugehen. So soll zum Beispiel die Nachfrage nach Personenverkehr zwischen Stuttgart und Wien um 100 Prozent steigen, zwischen Stuttgart und München um 50 Prozent, zwischen München und dem Ruhrgebiet um 60 Prozent und zwischen München und Paris um 110 Prozent. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie viel sich von diesem Verkehr auf der Straße, in der Luft oder auf der Schiene abspielt.

Nicht erst durch die Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene zwischen Südwestdeutschland und Paris im Jahre 2007 hat sich gezeigt, dass es ein hohes Verlagerungspotenzial vom Flugzeug auf die Schiene im Bereich der Reisezeiten von drei bis viereinhalb Stunden gibt. Der TGV bewältigt die Strecke Stuttgart-Paris in rund drei Stunden 40 Minuten. Damit ist die Bahn Marktführer. Es gibt Fluggesellschaften, die ihr Angebot zwischen beiden Flughäfen komplett eingestellt haben.

Um noch mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, was auch ein Ziel europäischer Verkehrspolitik ist, sollen in naher Zukunft Lücken geschlossen werden, wobei der Südwesten der Bundesrepublik Deutschland deutlichen Nachholbedarf hat. Eine der Lücken offenbart sich zwischen den beiden bereits fertiggestellten Neubaustrecken Köln-Rhein/Main und Mannheim-

Stuttgart. Weitere ergeben sich durch den in den Nachbarländern bereits begonnenen massiven Ausbau von Verbindungen. Hierzu zählen die deutlichen Qualitätsverbesserungen auf den Strecken München-Wien, Basel-Mailand sowie auf den beiden Verbindungen Südwestdeutschland-Paris und Südwestdeutschland-Marseille. Vor diesem Hintergrund haben sich Bahn und Bund ein ehrgeiziges Bauprogramm verordnet, zu dem auch das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm gehört. Mit dem neuen Hauptbahnhof und der Schnellfahrstrecke über den Flughafen entsteht eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke von Mannheim nach Ulm. Durch das neue Tempo von 250 zwischen Stuttgart und Ulm werden deutliche Reisezeitverkürzungen erzielt. Die Fahrzeit zwischen beiden Hauptbahnhöfen wird im Fernverkehr von 55 auf rund 30 Minuten praktisch halbiert. Dadurch ergeben sich für alle Fernverkehrsverbindungen, deren Züge den schnellen Ost-West-Korridor befahren, in Zukunft ganz neue Reisezeiten.

Dies sind vor allem für Geschäftsreisende, die im Wettbewerb unter Zeitdruck stehen, wichtige Argumente. Die Bahn geht davon aus, dass von dem Projekt Stuttgart–Ulm und den damit einhergehenden Verbesserungen in der Bahninfrastruktur aufgrund der vernetzten Verkehre pro Jahr deutschlandweit mehr als 10 Millionen Bahnfahrgäste im Fernverkehr profitieren werden. Darüber hinaus wird von dem Ausbau des Korridors eine deutliche Nachfragesteigerung erwartet. Prognosen zufolge werden durch die steigende Attraktivität auf dem Ost-West-Korridor durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm rund zwei Millionen Reisende zusätzlich der Bahn den Vorzug geben. In Summe hat dies noch einen ganz entscheidenden Nebeneffekt. Durch die Verlagerung auf die Schiene werden pro Jahr 100.000 Tonnen Kohlendioxid im Vergleich zur Nutzung von Flugzeug und Auto eingespart.



Sie haben ein Internetportal aus der Taufe gehoben, das sich mit der Mobilität von morgen befasst, pro Monat 80.000 Leser hat und mit dem "Grimme Online Award" ausgezeichnet worden ist. Warum veröffentlichen Sie dort täglich Texte und Kommentare zum Verkehr?

Martin Randelhoff: Ich glaube, es ist wichtiger als je zuvor, dass man Verkehr erklärt. Wie wirkt eine bestimmte Maßnahme und wieso kann ich an dieser Stelle nur so bauen und nicht anders. Wenn ich als Bürger über ein bestimmtes Projekt mitentscheiden soll, benötige ich ein Grundwissen, um meine Entscheidung einordnen zu können. Und dafür bin ich letztendlich da. Hinzu kommt, dass die Verkehrsbranche eine recht konservative und auch langsame Branche ist. Hier kann man sogar als junger Mensch, der noch nicht in den eingefahrenen Prozessen drinsteckt und etwas innovativer als die breite Masse der Branche denkt, etwas bewegen. Man muss sich nur trauen.

Bleibt bei so viel Engagement überhaupt noch Zeit fürs Studieren? In welchem Semester sind Sie?

Martin Randelhoff: Ich bin jetzt im ersten Semester meines Masters. Zeit für das Studieren muss man sich nehmen, auch wenn ich sicherlich an der einen oder anderen Stelle etwas länger brauchen werde als meine Kommilitonen. Aber ich habe mich ganz bewusst dafür entschieden, neben meinem Studium die entsprechende Erfahrung in ganz unterschiedlichen Bereichen zu machen und bislang auch von Seiten der Unternehmen, für die ich tätig bin, ausschließlich Positives gehört.

Welche konkreten Veränderungen in der weiten Welt der Mobilität sieht der Fachmann voraus?

Martin Randelhoff: Weltweit werden wir uns zunehmend über Alternativen zum Erdöl unterhalten müssen. In Europa sind der demografische Wandel, die Finanzierung unserer Verkehrswege und eine ökologisch-soziale Mobilität zentrale Aufgaben. Seit einigen Jahren ist nach meiner Beobachtung vielerorts ein bewussterer Umgang mit Mobilität zu erkennen.

Heilix Blechle, sagt der Schwabe. Was bedeutet dies in der Folge für das Auto, von dem ja viele abhängig sind?

Martin Randelhoff: Ein Auto wird im Schnitt nur eine Stunde pro Tag bewegt. Da liegt es einfach nahe, kein eigenes Fahrzeug mehr zu besitzen, sondern bei Bedarf einfach eines zu mieten. Stichwort Carsharing. Wir Heutigen greifen auch nicht mehr habituisiert zum Autoschlüssel, sondern überlegen uns welches Verkehrsmittel für den jeweiligen Zweck am geeignetsten ist. Wir kommen also vom monomodalen Verkehr zu einem intermodalen Verkehr. Begleitet wird diese Entwicklung von einer Renaissance des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Beide Verkehrsarten wachsen vor allem in Großstädten sehr stark.



Sie verkünden als Verkehrswissenschaftler im Autoland Baden-Württemberg das Ende einer großen Liebe?

Martin Randelhoff: Ganz verschwinden wird der private Pkw natürlich nicht. Auf dem Land wird man auch in Zukunft noch sehr stark vom Auto abhängig sein. In den Städten wird der private Pkw-Besitz weiter zurückgehen. In Berlin haben 45 Prozent der Haushalte kein Auto mehr, in Düsseldorf 38 Prozent und in Dresden 40 Prozent. Dieser Trend wird durch die Bevölkerungswanderung hin zu den großen Städten und Ballungsräumen noch verstärkt. Bis 2050 steigt der Anteil der Stadtbevölkerung nach UN-Angaben über 70 Prozent, in Lateinamerika sogar bis 90 Prozent. Allerdings wird man in Asien kaum die Pkw-Dichte Westeuropas oder der USA erreichen können. Deutsche Automobilbauer feiern zwar heute noch einen Absatzrekord nach dem nächsten. Peking und Shanghai schränken die Pkw-Nutzung aber bereits ein, um die Bevölkerung vor Lärm und Luftschadstoffen zu schützen. Und über kurz oder lang muss man auch darüber nachdenken, welche Flächen in asiatischen Städten notwendig wären, um das europäische Nutzungsverhalten übernehmen zu können.

Trotz solcher Prognosen werden Sie von Unternehmen wie dem Stuttgarter Daimler-Konzern eingeladen?

Martin Randelhoff: Ja, wieso denn auch nicht? Auch Daimler ist an der Zukunft interessiert. Man orientiert sich ja mittlerweile auch teilweise um. Car2go und die Mobilitätsplattform moovel ergänzen den klassischen Autobau und machen deutlich, dass sich die Zeiten ändern.

Nun haben wir uns fast verplaudert. Wann geht ihr Zug?

Martin Randelhoff: Ich muss mich langsam beeilen. Mein Zug geht pünktlich um 16:09 Uhr. Ich habe ungefähr vier Stunden Bahnfahrt vor mir und werde mich jetzt in aller Ruhe mit den Folgen einer Pkw-Maut beschäftigen. Im Auto könnte ich das nicht.

www.be-zug.de/randelhoff

IM BILDE







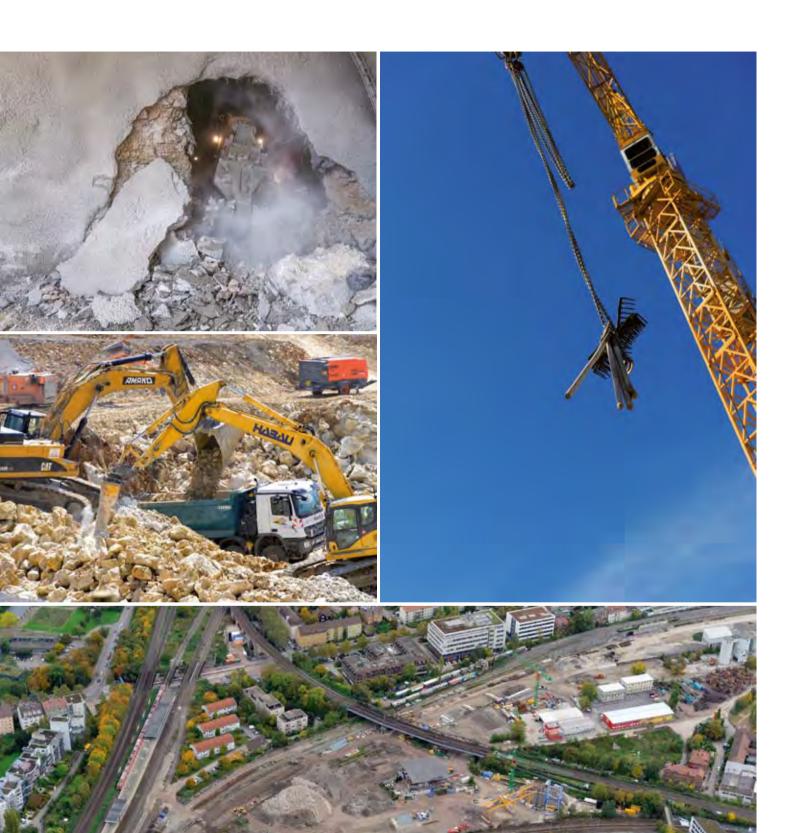
Es begab sich am 8. Dezember 1921, als Fred R. Barnard in einer englischen Zeitschrift für den Gebrauch von Bildern in Werbeaufdrucken auf Straßenbahnen warb. Er tat es mit den Worten: "One look is worth a thousand words". Diese Erkenntnis setzte sich bald schon überall auf der Welt durch: "Ein Bild sagt mehr als tausend Worte." Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm 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:

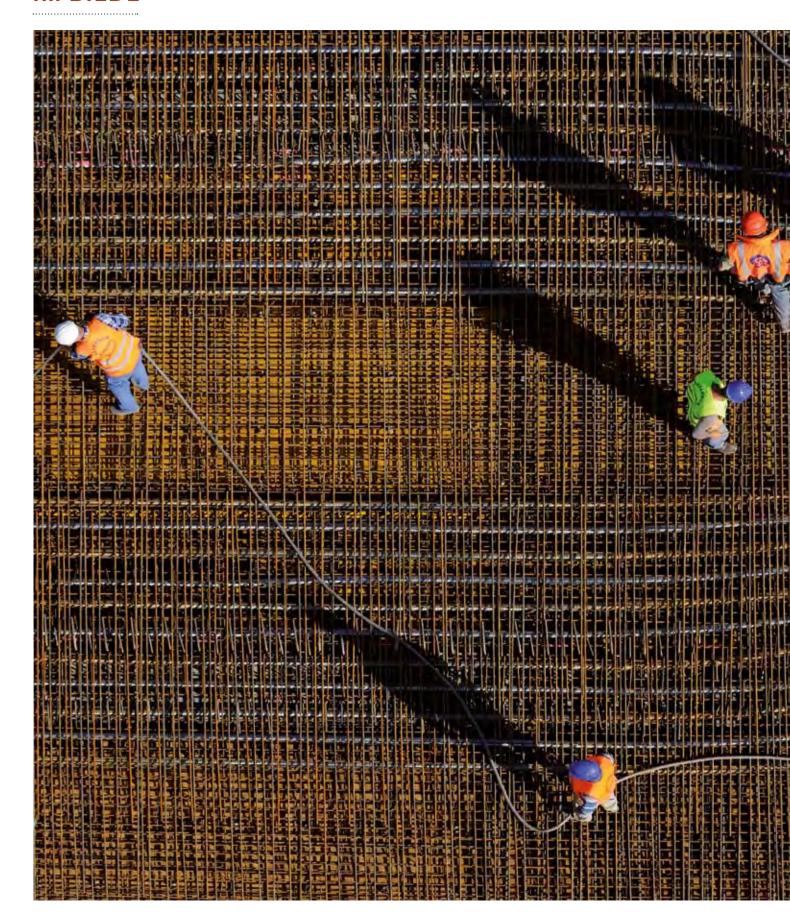
leserfotos@be-zug.de

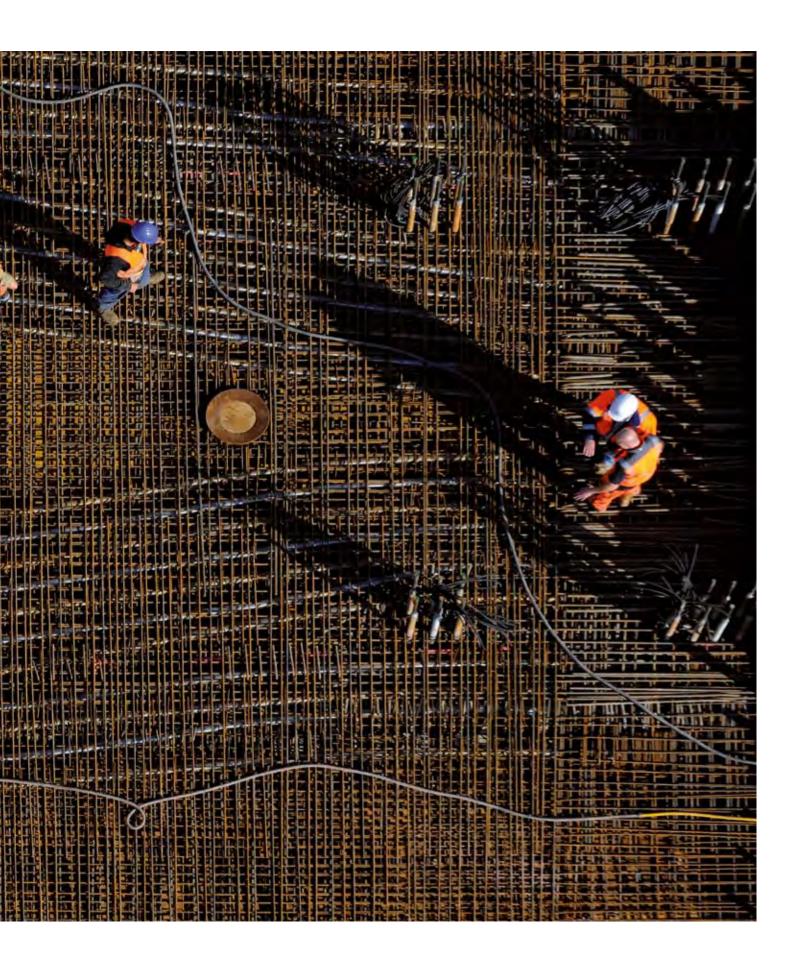


IM BILDE 15



IM BILDE





18 REPORTAGE

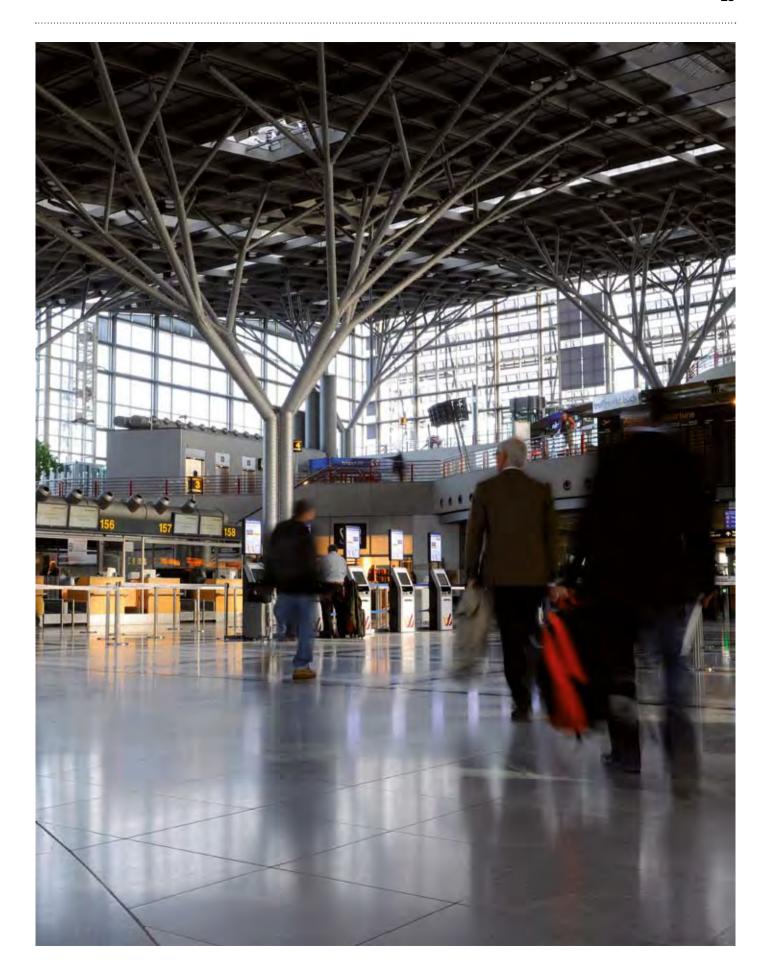
REPORTAGE

Mobilität für morgen

Am Stuttgarter Flughafen entsteht eine einzigartige Drehscheibe, die ganz neue Perspektiven für Baden-Württemberg verheißt. Eine Annäherung. roben auf den Fildern gibt es einen Landstrich, der immer schon anziehend wirkte auf die Menschen. Einer der Ersten, der das bemerkt hat, war Johann Wolfgang von Goethe, welcher anno 1797 auf einer Reise in die Schweiz an der "Verkehrsdrehscheibe" der Vergangenheit vorbei kam, die damals freilich noch recht bescheiden war. Ehrfürchtig vermerkte der deutsche Dichterfürst in seinem Tagebuch: "Echterdingen, ein wohlgebaut, heiter Dorf."

Es wurde in der Folge tatsächlich einiges "wohlgebaut" in der fruchtbaren Filderebene. Eine Autobahn, ein Flughafen, eine Bundesstraße, eine S-Bahn-Strecke, eine Landesmesse. Aus dem ländlichen Raum wurde ein prosperierender Landstrich, der viele Zuzügler angelockt und den Kommunen zu Wachstum verholfen hat. Die regionale Wirtschaft boomt, was sich nicht zuletzt in einem neuen Gewerbepark am Flughafen spiegelt, dem geplanten Businessquartier Airport City. Auf dem Areal mit einer bebaubaren Grundstücksfläche von 80.000 Quadratmetern wird unter anderem auch die neue Deutschlandzentrale der Unternehmensberatung Ernst & Young stehen, der Einzug ist für 2015 geplant - und das aus gutem Grund: Die Mitarbeiter seien innerhalb von fünf Minuten im Flieger, im Auto oder in der Bahn, betont die Firmenleitung. Dies seien "perfekte Voraussetzungen". Längst schon strecken weitere Unternehmen ihre Fühler aus, was vor allem damit zu tun hat, dass auf den Fildern rund um Messe und Airport mit dem Anschluss sowohl an die Stadtbahn als auch an die schnelle Eisenbahn eine Verkehrsdrehscheibe entsteht, die ihresgleichen sucht in Europa, wie Flughafenchef Georg Fundel weiß. "Stuttgart und die Region", sagt er, "wird bald besser angebunden sein als jeder andere Flughafen."

nsgesamt 359 Millionen Euro steuert der Stuttgarter Airport zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm bei, weil sich die Betreiber erheblichen Nutzen von dem Ausbau der ohnehin schon guten Infrastruktur versprechen. "Die staufreie Erreichbarkeit ist ein Muss für den Flughafen", sagt Fundel. Bisher liegt der Anteil der Fluggäste, die mit dem Zug anreisen, bei 23 Prozent. Künftig sollen es mehr als 40 Prozent werden. Herzstück der neuen Drehscheibe, an der sich S-Bahnen, Fernzüge, Busse, Regionalzüge und Stadtbahnen aus allen Himmelsrichtungen treffen, ist der neue Bahnhof Flughafen/Messe, der die Erreichbarkeit des gesamten Filderraums mit seinen 150.000 Arbeitsplätzen und rund 250.000 Bewohnern drastisch verbessert. So wird der neue Bahnhof unter anderem von Zügen aus Tübingen, Ulm oder auch der Bodenseeregion angefahren - der schnellste Weg führt in Zukunft häufig nicht mehr über den Stuttgarter Hauptbahnhof oder über die viel befahrene und damit stauanfällige A8, sondern über die neue Mobilitätshochburg am Flughafen.



20 REPORTAGE

as ist vor allem auch für viele Mittelständler ein Gewinn, die ihre Geschäftskunden schneller und bequemer am Flughafen abholen können. Die Zeitersparnis ist dabei ganz erheblich: Bis zu hundert Minuten schneller werden durch die neue Streckenführung künftig Bahnreisende aus Friedrichshafen am Stuttgarter Flughafen sein, vom Bahnhof Freudenstadt aus sind es 47 Minuten Zeitersparnis. von Heidelberg bis zu 53 Minuten, von Konstanz 75 Minuten, von Karlsruhe 46 Minuten, von Mannheim bis zu 42 Minuten, von Ulm bis zu 90 Minuten und auch zahlreiche andere Städte und Regionen werden künftig wesentlich besser angebunden sein. Umliegende Orte wie Waiblingen, Reutlingen, Esslingen, Göppingen, Böblingen oder Backnang genauso wie entlegenere Städte wie Offenburg, Freiburg, Geislingen oder Crailsheim - sie alle rücken ein ganzes Stückchen näher an den Filderraum heran.

Die Industrie- und Wirtschaftsbetriebe im Ballungsraum auf der Filderebene sehen dem neuen Flughafenbahnhof erwartungsvoll entgegen, wie etwa Carlheinz Weitmann betont. Heutzutage müsse schon jeder Mittelstandsbetrieb international gut angebunden sein, "keiner ist mehr nur lokal tätig", sagt der Vorsitzende der Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Leinfelden-Echterdingen: "Wir unterstützen das Projekt, so gut wir können." In Zeiten eines "tobenden Kampfes um qualifizierte Fachkräfte" sei eine gute Anbindung, die täglich zuverlässig funktioniert, ein ganz entscheidender Standortvorteil, meint auch Daniel Ludin von der Maschinenfabrik Fröhlich, der selbst seit mehr als 25 Jahren regelmäßig von Ulm nach Leinfelden-Echterdingen fährt was bisher meist weder mit dem Auto noch dem Zug sonderlich viel Spaß macht, wie er sagt.

Aber nicht nur für die Menschen auf der Filderebene ist die neue Verkehrsdrehscheibe ein Gewinn, sondern auch für die baden-württembergische Landeshauptstadt, die sich seit vielen Jahren mangels Platz im engen Talkessel droben im Stadtteil Fasanenhof ausbreitet, der künftig über die Stadtbahn direkt an den Flughafen angebunden sein wird. Der Fasanenhof ist ein typisches Beispiel einer Wohnstadt im Grünen. Bereits zwischen 1960 und 1965 entstand südlich von Möhringen, zwischen der Autobahn 8 im Süden, der B 27 im Osten und der westlich des Gebiets verkehrenden Filderbahnstrecke nach Echterdingen ein Stadtteil aus einem Guss. Längst ist dort eine Art Zwischenstadt entstanden. Im Rücken Stuttgart, davor die Fildern mit Leinfelden-Echterdingen oder Filderstadt. Immer mehr wächst zusammen, was bisher nicht zusammen gehörte.

Viele Firmen profitieren davon. Nicht von ungefähr hat sich die Zahl der Erwerbstätigen im Fasanenhof in den vergangenen acht Jahren verdoppelt: Mehr als 160 Unternehmen mit rund 6.000 Beschäftigten haben sich in dem 35.000 Quadratmeter großen Gewerbegebiet Fasanenhof Ost angesiedelt, darunter Handwerksbetriebe, Automobilzulieferer, IT-Unternehmen, Dienstleister und Vier-Sterne-Hotels. Größter Arbeitgeber in dem Gewerbeareal, das 1974 östlich der B 27 angelegt wurde, ist zwischenzeitlich die Energie Baden-Württemberg AG. Im April 2007 erfolgte die Grundsteinlegung für die EnBW-City, heute arbeiten in dem neuen Verwaltungskomplex mit eigener Stadtbahnhaltestelle rund 2.200 Beschäftigte.

Mit der Eröffnung der Stadtbahnstrecke am 11. Dezember 2010 begann für die Menschen im Fasanenhof die Schienenära. Jetzt folgt eine neue Qualität durch die beschlossene Anbindung an den Filderflughafen, was den Fasanenhof weiter aufwertet ebenso wie letztlich auch den prosperierenden Stadtbezirk Möhringen.

atürlich ist angesichts einer solchen Dynamik nicht uberall nur eitel Sonnenschein. Wo gebaut wird, wachsen auch Bedenken. Vor allem auf den Fildern treibt so manchen Landwirt die große Sorge um, dass noch mehr fruchtbare Äcker unter Beton verschwinden. Der Appetit des Flughafens und der Messe auf neue Fläche erscheint den alteingesessenen Bauern ungezügelt, und auch wenn sie für ihre Parzellen gut entschädigt wurden, fürchten einige Landwirte, dass in ihrem angestammten Revier vielleicht eines Tages kaum noch ausreichend Platz sein könnte für den Ackerbau, weil die Moderne gnadenlos einen ganzen Berufsstand unterpflügt. Wachse oder weiche, so lautet schon länger eine bittere Devise in der Landwirtschaft. Dies schmerzt die Agrarier droben auf den Fildern umso mehr, als ihre Böden zu den besten in der ganzen Republik gehören.

uch andere hegen Bedenken. So mancher Anwohner auf den Fildern sorgt sich um seine Lebensqualität, die er gefährdet sieht, wenn künftig auch Fernverkehrszüge vor seiner Haustür vorbeifahren. Und so mancher Pendler, der sich draußen vor den Toren Stuttgarts sein Häusle gekauft hat, fürchtet um die Qualität der S-Bahn, wenn künftig auf einem sechs Kilometer langen Streckenabschnitt auch Fernund Regionalzüge unterwegs sind. Der Mischverkehr gefährde die S-Bahn, befürchten Kritiker. Dem halten die Projektplaner entgegen, dass die Strecke bisher nur zu rund einem Drittel mit der S-Bahn ausgelastet sei und damit künftig durch weitere zwei Züge pro Stunde längst nicht an ihre Kapazitätsgrenze kommen werde.

Für den Fall einer Störung habe die Deutsche Bahn zudem zwei flexible Notfallkonzepte entwickelt, damit kein Bahnhof in der Region Stuttgart vom Bahnverkehr oder der S-Bahn abgehängt werde, betont Christian Becker, Regionalleiter für Vertrieb und Fahrplan von der Bahntochter DB Netz. Das S-Bahnsystem, so Beckers Prognose, wird durch den Regionalverkehr ergänzt und entlastet. Fahrgastströme verlagern sich von den Stammstrecken nicht nur auf Regionalzüge, sondern auch auf Stadtbahnen.

eides zusammen, die Neubaustrecke mit der zentralen Flughafenstation und der neue Hauptbahnhof im Stuttgarter Talkessel, ergeben eines der größten Infrastrukturprojekte Europas, was sich auch in der Bereitstellung der Mittel zeigt. Die Europäische Union etwa fördert Stuttgart 21 unter der Prämisse, dass Straße, Schiene und Luftverkehr besser verzahnt werden. Eben dies geschieht durch den neuen Fern- und Regionalbahnhof, der nicht nur ein Zubringerbahnhof für täglich mehr als 25.000 Fluggäste ist. Er dient darüber hinaus einerseits der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft. Zudem erschließt er eine wirtschaftsstarke Region, die im Dunstkreis des Projekts weiter aufblühen soll, was angesichts des harten Wettbewerbs der Standorte um die Gunst der Investoren immer wichtiger wird.

Da kann der Flughafen mit dem neuen Fernbahnhof durchaus punkten. Betrachtet man die wichtigsten Flughäfen Deutschlands, rangiert der Filderairport beim Passagieraufkommen zwar nicht in der Spitzengruppe, wohl aber, was die schnelle Verkehrsanbindung zum jeweiligen Hauptbahnhof betrifft. Rund acht Minuten wird die Fahrt vom Flughafen auf den Fildern zum Stuttgarter Hauptbahnhof über die neue Trasse und durch den fast zehn Kilometer langen Fildertunnel künftig dauern. Damit nimmt der Schwabenairport deutschlandweit Platz zwei ein. Vier Züge fahren in Zukunft pro Stunde zum Hauptbahnhof.







22 REPORTAGE



Der Flughafen will mit dem neuen Fernbahnhof punkten – die Konkurrenz schläft nicht. Schneller kommt man nur in Düsseldorf vom Flughafen zum Bahnhof, nämlich in sechs Minuten. In Frankfurt dauert die Reise vom Airport zum Hauptbahnhof 11 Minuten, in Hamburg 24 Minuten, in Berlin 27 Minuten, in München immerhin 41 Minuten.

Die Chancen, die in der neuen Drehscheibe auf den Fildern liegen, werden sich Tausenden von Reisenden und Berufspendlern erschließen. Es bieten sich neue Perspektiven für Ulm, den Alb-Donau-Raum, die Filderregion und auch für die Menschen entlang der Gäubahn. Nicht von ungefähr haben neulich Schweizer Parlamentarier bei einem Besuch in der baden-württembergischen Landeshauptstadt betont, dass der Südwesten für das kleine Land ökonomisch gesehen weit wichtiger sei als die Beziehung zu China oder den USA. Gestärkt werden freilich nicht nur die Beziehungen zu den Schweizern durch das Bahnprojekt, sondern auch die Landkreise Tuttlingen, Rottweil, Freudenstadt und Böblingen. Entlang wichtiger Verbindungsachsen entstehen schließlich seit jeher neue Arbeitsplätze - und bestehende Jobs werden gesichert.

m Jahre 1938 wurde der Flughafen auf den Fildern gebaut. Nach dem kriegsbedingten Wiederaufbau schwappte die Reisewelle nach Echterdingen. Immer schneller wurden Räume überbrückt, immer mehr Urlauber und Geschäftsreisende nutzten die Drehscheibe vor ihrer Haustüre. Der Flughafen wurde ausgebaut, die Landebahn auf 3345 Meter verlängert. Mitte der neunziger Jahre zählte der Airport 5,5 Millionen Passagiere. Heute sind es fast doppelt so viele. München, Zürich und Frankfurt – auch andere rüsten auf und sichern sich ein Stück vom großen Kuchen. Der Stuttgarter Landesflug-

hafen setzt auf Zuwachs nicht zuletzt durch die schnelle Schiene, die ihn auch bei Störungen im Flugverkehr flexibler macht. Wenn Flüge aus Frankfurt wetterbedingt nach Stuttgart umgeleitet wurden, mussten die Passagiere bisher mit eilends organisierten Ersatzbussen an ihr Ziel gebracht werden. Künftig steigen sie in den Schnellzug. Ein weiteres Argument für den Airport auf den Fildern im internationalen Wettbewerb.

it dem weltweiten Datennetz, so glaubten einst die Zukunftsforscher, werde die Neigung der Menschen nachlassen, in ferne Gefilde zu reisen. Das Gegenteil ist der Fall. Mit dem digitalen Medienzeitalter, so sprachen die Auguren, werde zudem der Drang der Menschen schwinden, sich persönlich bei Kongressen oder Messen zu treffen. Tatsächlich wollen sich Menschen heute mehr denn je persönlich und unmittelbar begegnen. Viele Messeplätze boomen. Diesem Trend hat Baden-Württemberg mit der neuen Landesmesse Rechnung getragen, die 2007 eröffnet worden ist. Fast eine Milliarde Euro wurden für ein Schaufenster zur Welt ausgegeben, von dem Kritiker anfangs mutmaßten, es sei viel zu üppig dimensioniert. Tatsächlich ist es nach sechs Jahren bereits wieder zu klein, weil der Bedarf an Begegnung noch immer wächst. Die Erweiterung beginnt 2015. Dann soll die Hallenfläche von 105.000 auf 119.000 Quadratmeter vergrößert werden. Dabei spielt auch der neue Fernbahnhof eine zentrale Rolle, mit dem sich im Wettbewerb der Messestandorte punkten lässt. Keine andere Messe in Deutschland ist derartig gut angebunden. Nirgendwo sonst gibt es einen Platz, der so viele Optionen bietet, Fernzüge, Flugzeug, Autobahn. Schnellstraße, S-Bahn, Bus. Ein Ort der sich sehen lassen kann - und an dem man sich auch gerne sehen lässt.

ersönliche Mobilität entscheidet in einer global denkenden Wirtschaft darüber, ob wir künftig gute Jobangebote bekommen, ob wir berufliche und private Ziele erreichen, ob wir uns Wünsche erfüllen können. Nichts prägt unser Leben in der globalen Gesellschaft so sehr wie Mobilität, wobei im vergangenen Jahrhundert dabei das Auto die zentrale Rolle gespielt hat. Der Konsum von Mobilität, wie wir ihn jahrzehntelang praktiziert haben, steht allerdings vor einer Zäsur historischen Ausmaßes. In den deutschen Ballungsräumen machen junge Leute nicht mehr automatisch den Führerschein. In Städten kaufen Familien nicht mehr selbstverständlich ein Auto. Wozu auch? Sie brauchen es nicht zwingend. Heute setzen sie auf Bus und Bahn. Morgen auf das leihbare Elektroauto. Übermorgen nehmen sie das Flugzeug.

Vor diesem Hintergrund gilt es attraktive Reiseketten zu ermöglichen und intelligente Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsträger zu schaffen. Es geht dabei nicht nur um Quantität, sondern vor allem auch um Qualität. Eine Schnittstelle, die beides verknüpft, entsteht am Landesflughafen Stuttgart, der für den gesamten Mittleren Neckarraum ganz neue Verkehrsbeziehungen eröffnet und eine neue Qualität des Reisens definiert.

er internationale und nationale Flugverkehr verbindet sich mit dem Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr auf der Schiene sowie mit einem attraktiven Straßenanschluss für Autos und Fernbusse. Ein wichtiges Rad im Getriebe künftiger Mobilität ist dabei nicht zuletzt die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 6 zum neuen Flughafenbahnhof für rund 70 Millionen Euro. Bereits von Ende 2018 an sollen die Stadtbahnen von der heutigen Endstation im Gewerbegebiet des Stadtteils Fasanenhof aus die A8 auf einer eleganten Stahlbogenbrücke überqueren, um dann auf einer Trasse nahe der B 27 zur neuen Endhaltestelle Flughafen zu rollen. Dazwischen liegt noch die Haltestelle "Stadionstraße" in Leinfelden-Echterdingen. Die Fahrt vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen dauert mit der Stadtbahn dann nur noch 30 Minuten willkommen im multimodalen Zeitalter.

Gerade die individuelle Mobilität durch das Auto hat in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wie kaum ein anderes Phänomen den Wunsch nach einem besseren Leben verkörpert. Das wird sich nicht über Nacht ändern. Die mobile Gesellschaft von morgen wird jedoch nicht mehr allein von der persönlichen Note des eigenen Autos bestimmt, sondern zunehmend von der Frage, wie wir tatsächlich am besten ans Ziel kommen. Gerade in Großstädten sinkt längst tendenziell die Durchschnittsgeschwindigkeit des Straßenverkehrs, immer mehr Menschen stehen im Stau und vergeuden

darin ihre Zeit. Auch deshalb schlägt in vielen Zentren der Welt die Stunde der alten Verkehrsknoten, die an vielen Orten der Welt eine Renaissance erleben und ausgebaut werden. Beispiel China. Im dortigen Pearl-River-Delta werden neun Millionenstädte über insgesamt 29 neue Schienenprojekte miteinander verbunden. Zudem ist geplant, das Hochgeschwindigkeits-Fernverbindungsnetz auf 16.000 Kilometer insgesamt zu erweitern. Beispiel Vereinigte Arabische Emirate. Dort ist der Bau eines 1.200 Kilometer langen Eisenbahnnetzes beschlossene Sache. Innerhalb von sieben Jahren soll die Strecke für Güter und Passagiere sechs von sieben Emirate miteinander verbinden.

uf den Fildern, wo einst Goethe mit der Kutsche abzweigte, zweigen in Zukunft viele Tausende auf zeitgemäße Pfade ab. Sie werden ein- und aussteigen an einer alles offerierenden Drehscheibe, sie werden die Messe besuchen, an Kongressen teilnehmen, sich treffen, Konzerte besuchen, in den Urlaub aufbrechen, bei Geschäftsessen neue Wirtschaftsbeziehungen knüpfen. Sie werden sich oft kurzfristig entscheiden, welches Verkehrsmittel sie für die nächste Reise nehmen. Alles in einem – wie nirgendwo sonst.

Der Landstrich auf den Fildern war immer schon eine Drehscheibe. Mit dem neuen Fern- und Regionalbahnhof bekommt diese europaweit ein Alleinstellungsmerkmal, das zu Baden-Württemberg, zu seiner Innovationskraft und zu seinen Menschen passt. Der Dichter Goethe war einst mit der Kutsche unterwegs. Seine Nachfahren können wählen. Acht Minuten zum Hauptbahnhof im Herzen Stuttgarts. 25 Minuten nach Ulm. Eine Stunde 47 nach Barcelona. Mobilität der Zukunft für Menschen der Gegenwart.

www.be-zug.de/drehscheibe



PORTRÄT

Mittler mit langem Atem

Den Infoladen S 21 gibt es seit 15 Jahren. So lange müht sich ein kleiner Verein darum, die Bewohner des Nordbahnhofviertels über den Bahnhofsneubau zu informieren. Denn für die "Prägemer" sind die Auswirkungen der Megabaustelle besonders groß. Jupp Klegraf ist die Ruhe in Person. Eine gute Voraussetzung für seine Tätigkeit als Vorstand des Infoladens Stuttgart 21. So heißt der gemeinnützige Verein, beheimatet im Stuttgarter Stadtbezirk Nord, der schon 15 Jahre lang die Anwohner über Stuttgart 21 informiert und den Bauprozess kritisch und konstruktiv begleitet. Neutralität ist dabei oberstes Gebot. "Natürlich ist es nicht immer einfach, objektiv zu bleiben", gibt Jupp Klegraf zu. "Aber wir haben uns auch in den Zeiten, als die Wogen hochgekocht sind, von keiner Seite vereinnahmen lassen. Wir verstehen uns als Bindeglied zwischen Stadt und Bahn und kommunizieren an unsere Klientel, was beide Stellen an Informationen liefern", sagt Klegraf, der vor seiner Pensionierung Anglistikdozent an der Uni Stuttgart war.

Die Klientel, das sind die Anwohner des Viertels "Auf der Prag". In Stuttgart ist dieses Quartier auch als Eisenbahnerdörfle bekannt – hat doch die Eisenbahn das Gesicht und die Struktur des Viertels geprägt. Der Flecken unterhalb des Pragfriedhofs ist umgrenzt von Bahntrassen. Die so heimelig wirkenden Straßenzüge mit den Klinkerfassaden wurden als Eisenbahnerwohnungen gebaut. Heute ist das Quartier geprägt durch einen hohen Migrantenanteil. Viele sozial schwächere Familien leben hier, auch viele ältere Menschen.

Irgendwo anders im Stuttgarter Stadtgebiet wird der Bau des neuen Bahnhofs so gravierende Auswirkungen haben wie "Auf der Prag". Auf dem jetzigen Gleisvorfeld wird auf einer 150 Fußballfelder großen Fläche eine neue Kleinstadt entstehen. Das Nordbahnhofviertel wird dann an den Park angebunden sein, eine neue S-Bahn-Station bekommen und sein Schmuddelkind-Image verlieren. Das steht auf der Positivliste, so klingen die Verheißungen der Zukunft. Die Gegenwart wird jedoch laut und manchmal auch staubig. Der Baulärm und der Baustellenverkehr werden im nächsten Jahrzehnt das Viertel belasten.

Umso erstaunlicher, dass viele "Prägemer", wie sich die dort beheimaten Stuttgarter selbst gerne rufen, lange Zeit nur wenig Interesse an Stuttgart 21 und den Auswirkungen auf ihr Viertel zeigten. Bei der Volksabstimmung vor zwei Jahren war der Anteil von Gegnern und Befürwortern relativ ausgewogen, der Wähleranteil insgesamt jedoch beschämend gering, nur die Hälfte hat mitgestimmt. Jupp Klegraf hat sich schon oft darüber gewundert, "wie schlecht die Leute informiert sind". Deshalb stehen er und seine ehrenamtlichen Mitstreiter an mehreren Samstagen im Jahr auf der Straße und beantworten Fragen vor Ort. Die Bewohner erfahren von der Veranstaltung durch Flyer im Briefkasten. So erreicht der Verein auch Menschen, die keine Tageszeitung lesen oder nur leidlich gut deutsch können.

PORTRÄT 25



www.be-zug.de/infoladen

"Je näher die Baustelle rückt, desto mehr wollen die Leute wissen", sagt Klegraf. "Wo genau wird gebaut, wie weit ist meine Wohnung davon entfernt, was betrifft mich persönlich?" Jupp Klegraf kennt das Viertel und die "Prägemer" sehr genau. Bis 2003 war er ehrenamtlicher Bezirksvorsteher von Stuttgart Nord mit grünem Parteibuch. Jenseits der Heilbronner Straße sind die wohlhabenden Stuttgarter auf dem Killesberg zu Hause, diesseits der Stadteingangsschneise wohnen die kleinen Leute "Auf der Prag". Ein Stadtteil, wie er disparater kaum sein könnte.

Infoladen – der Name führt in die Irre. Ein Ladengeschäft betreibt der Verein nicht. Er zeigt in einem Seitenflügel der Martinskirche wechselnde Ausstellungen, etwa zum Thema Baustellenlogistik, die auch und gerade in diesem Viertel Raum einnehmen wird. Auf dem zentralen Logistikfeld unterhalb der Gäubahntrasse sind die Kräne und Bagger schon im Einsatz. Dort wird der Aushub der Tunnelbauten verladen, dort werden die Baumaterialien gelagert. Auf der bahneigenen Logistikstraße werden Lastwagen den Aushub transportieren. Nicht nur offen, wie ursprünglich geplant, sondern auch in geschlossenen Containern. So wird weniger Staub in die Luft gewirbelt. Für diese Änderung der Planung hat sich der Infoladen eingesetzt - mit Erfolg. "Wir können die Konzeption der Baustelle nicht beeinflussen. Aber wir können auf Fehlentwicklungen

hinweisen", sagt Klegraf in der ihm eigenen Diplomatie. Jeden zweiten Monat organisiert der Infoladen einen Stammtisch, an dem Anwohner, Vereine, Schulen und Fachleute der Bahn sowie der Stadt teilnehmen.

Zur Öffentlichkeitsarbeit des Infoladens gehören auch Führungen durchs Viertel. Vom Ausstellungsraum in der Martinskirche sind es nur wenige Schritte bis zur Gedenkstätte "Zeichen der Erinnerung". Von dort aus wurden Stuttgarter Juden deportiert. Die originalen Gleise sind zu sehen, Wände mit erklärenden Texttafeln und eine Mauer mit den Namen der Deportierten umfrieden den Ort. Der Infoladen war mit daran beteiligt, dass diese Gedenkstätte überhaupt entstanden ist. Das ist eine weitere Aufgabe des Vereins: Dafür zu sorgen, dass das Viertel auch im Zuge der Umwandlung seine Identität nicht verliert und wichtige Bauten erhalten bleiben.

ie Arbeit wird Jupp Klegraf und seinen Vereinskameraden so schnell nicht ausgehen. Im Moment ist der Infoladen allerdings in Nöten: Die Kirchengemeinde will die Räume, die sie dem Verein in den vergangenen 15 Jahren mietfrei überlassen hat, wieder selbst nutzen. Guter Rat ist bei dem knappen Budget des 53 Mitglieder starken Vereins teuer. Selbst der sonst so gelassene Jupp Klegraf zeigt Anzeichen von Nervosität, wenn er an die drohende Obdachlosigkeit denkt. Er wird auch diese sprichwörtliche Baustelle meistern.

THEMA

Auf einem guten Weg

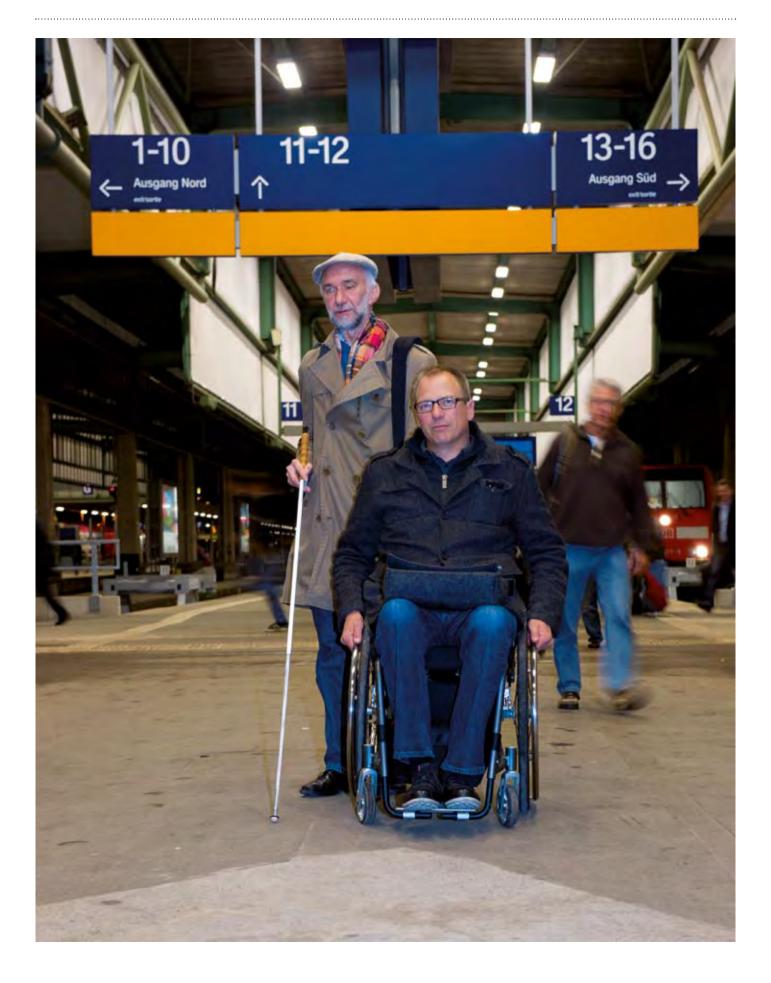
Zwei behinderte Männer, ein Ziel: Oliver Appel und Wini Specht setzen sich für Barrierefreiheit im neuen Tiefbahnhof ein. Vor einem Jahr wurde mit der Deutschen Bahn ein Kooperationsvertrag geschlossen. Die beiden Stuttgarter füllen ihn mit Leben. an kann sich den Alltag auf mancherlei Weise aneignen. Wini Specht tut es, indem er genau hinsieht, was ein bisschen seltsam klingt, wenn man von einem Menschen redet, der blind ist. 54 Jahre alt ist Specht und stellvertretender Vorsitzender des Blindenund Sehbehindertenverbands Württemberg. Bewegt er sich durch den öffentlichen Raum, nimmt er seinen langen Stock zur Hand und tastet sich durch eine Welt, in der Linien und Punkte eine zentrale Rolle spielen.

Als blinder Mensch orientiert sich Specht an Oberflächen – oberflächlich aber ist er nicht. Ganz im Gegenteil. Der Softwareentwickler will seine Umgebung mitgestalten, nicht nur für sich, sondern auch für die Anderen, die nach ihm kommen. Deshalb engagiert sich Specht im Bündnis für ein Barrierefreies Stuttgart 21, was in seinem Fall um so bemerkenswerter ist, als er selbst kein großer Freund des Tiefbahnhofs ist und nicht selten zu den Montagsdemonstrationen geht. Trotzdem bringt sich der Stuttgarter für den neuen Hauptbahnhof ein. "Man kann seine Energie darauf verwenden, alles zu negieren", sagt er. "Oder man kann sie dafür verwenden, das Beste daraus zu machen."

Specht hat sich für Letzteres entschieden, was in gleichem Maße auch für Oliver Appel gilt. Er ist Rollstuhlfahrer und Vorstandsmitglied im Dachverband Integratives Planen und Bauen (DIPB), einem gemeinnützigen Verein, der sich für Barrierefreiheit im öffentlichen und privaten Raum einsetzt. Specht und Appel treffen sich häufiger. Sie feilen mit an den Plänen für den neuen Tiefbahnhof, indem sie der Bahn vermitteln, wie sich behinderte Menschen durch den öffentlichen Raum bewegen und welche Bedürfnisse sie haben.

Im Herbst 2010 ist das Bündnis für ein Barrierefreies Stuttgart 21 gegründet worden, das aus 24 Mitgliederorganisationen besteht, in denen es entscheidende Befürworter des neuen Stuttgarter Bahnknotens ebenso gibt wie überzeugte Gegner. "Heute der Blindenverband, morgen der Körperbehindertenverein, übermorgen der Stadtseniorenrat – wir dachten, es wäre besser, wenn wir gemeinsam zur Bahn gehen und nicht jeder einzeln", erzählt Appel, der sein Geld als Architekt verdient, über die Ursprünge der Initiative. Vor einem Jahr wurde ein Kooperationsvertrag mit der Bahn unterzeichnet. Beide Seiten betraten Neuland, indem sie schriftlich vereinbarten, gemeinsam projektbezogene Lösungen dafür zu suchen, dass auch behinderte Menschen bei Stuttgart 21 im besten Wortsinn zum Zuge kommen.

"Unser Ziel ist es, den Tiefbahnhof so barrierefrei wie möglich zu machen", sagt Oliver Appel. Dafür opfert er seine Freizeit, dafür studiert er stundenlang Pläne, dafür trifft er sich regelmäßig zu Gesprächen mit den THEMA 27





"Das Projekt ist gut in die Gänge gekommen." zuständigen Fachleuten der Bahn. Diskussionsgrundlage sind die vorhandenen Planfeststellungsbeschlüsse. Der Vertrag umfasst eine Kooperation für den Hauptbahnhof, die neue Drehscheibe auf den Fildern sowie die S-Bahn-Stationen Mittnachtstraße und Feuerbach.

Nach einem Jahr ziehen Appel und Specht eine positive Zwischenbilanz, wenngleich nicht alles erfüllt werden konnte, was wünschenswert erschien. "Man muss das Unmögliche versuchen, um das Mögliche zu erreichen", schrieb einst Hermann Hesse. Daran halten sich Wini Specht und Oliver Appel, die sich bei ihrer Mission auch von mancherlei Anfeindungen aus den eigenen Reihen nicht entmutigen lassen. Gegnerschaft sei wenig hilfreich, sagen sie pragmatisch, wenn man um Lösungen ringe.

"Das Projekt ist gut in die Gänge gekommen. Dies ist auch ein Verdienst von Alice Kaiser, der Bürgerbeauftragten der Stadt Stuttgart", sagt Wini Specht, der trotz seiner Skepsis gegenüber dem Projekt eine wichtige Erkenntnis gewonnen hat: "Die Bahn ist nicht beratungsresistent." Zwar sei es noch zu früh, konkrete Ergebnisse des Dialogs zu veröffentlichen. In einigen Punkten habe man jedoch durchaus Fortschritte erzielt. Als Beispiel sei die Anbindung der Bahnsteige an die S-Bahn-Station zu nennen.

Konkret geht es um die Wegeführung für Rollstuhlfahrer, wenn sie vom Fernbahnhof über die Bahnhofshalle zur S-Bahn wollen. Im bisherigen Konzept war ein Aufzug vorgesehen. Was aber passiert, wenn er defekt ist? Appel und Specht haben zu dieser Frage eine klare Position: "Wir brauchen einen zweiten Aufzug, der unabhängig vom ersten funktioniert." Mit ihren Argumenten vermochten sie zu überzeugen. "Wir sind in den Gesprächen auf einem guten Weg."

"Manches ist in guter Absicht geplant, erweist sich dann aber trotzdem in der Praxis als falsch."

Sensibilisieren konnten sie die Planer auch für die Nöte sehbehinderter und blinder Menschen. Zwar gibt es entsprechende Bauverordnungen und Normen und auch ein Bundesgleichstellungsgesetz, welches die Bahn verpflichtet, auf die Belange von Behinderten einzugehen. Die Wahrheit aber ist immer konkret und die Probleme liegen oft im Detail. "Manches ist in guter Absicht geplant, erweist sich dann aber trotzdem in der Praxis als falsch", sagt Oliver Appel. Dies um so mehr, als sich in den vergangenen 20 Jahren einiges getan habe beim Thema Barrierefreiheit. "Sie hat heute einen viel höheren Stellenwert bei uns."

THEMA 29

in ganzes Jahr lang hat sich die Initiative mit dem geplanten Blindenleitsystem befasst, mit taktilen Beschriftungen an den Handläufen und mit der Linienführung, die blinde Menschen durch den Raum leitet. Als Problemfall erwiesen sich jene Treppenhäuser, in denen ursprünglich nur Trittstufen geplant waren, um sie filigraner wirken zu lassen. Für sehbehinderte Menschen ist das schwierig, sie sind auf den Kontrast zwischen Setzstufe und Trittstufe angewiesen. "Architekten drücken sich gerne vor dem Kontrast zwischen heller Treppe und dunkler Kante", sagt Oliver Appel aus eigener Erfahrung.

Das eine ist der neue Durchgangsbahnhof, das andere ist der bestehende Sackbahnhof, der sich während der Bauphase verändert, was vor allem für sehbehinderte Menschen mit Problemen einhergeht. Die Laufwege sind anders, der Lärm erschwert die Orientierung. Vor diesem Hintergrund hat die Initiative gemeinsam mit der städtischen Bürgerbeauftragten einiges in Bewegung gesetzt. Während der Umbauphase am Stuttgarter Hauptbahnhof wurden beispielsweise Audioflyer an die Blindenverbände und an die Bahnhofsmission verschickt. "Die Informationen müssen für diese Menschen anders aufbereitet werden", sagt Alice Kaiser. "Da kann man nicht einfach eine Grafik mit der neuen Wegeführung auf eine Broschüre kleben."

Gemeinsam wurde auch ein Konzept für die neuen Leitstreifen am Querbahnsteig erarbeitet und außerdem dafür gesorgt, dass im Alltag mehr Helfer im Einsatz sind, um behinderten Menschen zur Hand zu gehen. Das geht viele an. Jeder Zehnte ist in Deutschland auf Barrierefreiheit angewiesen. "Es ist viel angestoßen worden", sagt Wini Specht zum Abschied. Es ist spät geworden. Langsam schiebt er den Rollstuhl von Oliver Appel durch die Bahnhofshalle. Nebenbei unterhalten sich die beiden angeregt über einen Bahnhof, der sich im Detail durchaus noch gestalten lässt.

Kurzinfo

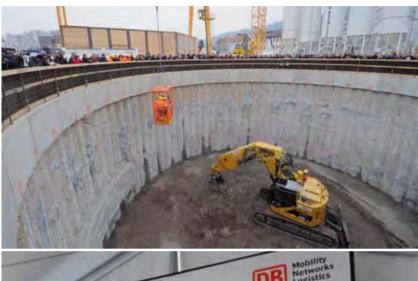
Der Dachverband Integratives Planen und Bauen (DIPB) ist ein gemeinnütziger Verein in der Landeshauptstadt Stuttgart, der sich für Barrierefreiheit im öffentlichen und privaten Raum einsetzt. Der DIPB vertritt im Rahmen des Bauvorhabens Stuttgart 21 die Interessen des aus insgesamt 24 Mitgliederorganisationen bestehenden "Bündnisses für ein Barrierefreies Stuttgart 21".

www.dipb.org





KURZ NOTIERT





Bahn tauft Tunnel in Stuttgart

Der Tunnel trägt den hübschen Namen "Beate" und er ist der erste, der für den neuen Bahnknoten in Stuttgart gegraben wird: Am 4. Dezember, dem Barbara-Feiertag der Mineure und Bergleute, hat die Deutsche Bahn den symbolischen Baustart eines besonderen Tunnelbauwerks gefeiert. Die beiden je sechs Kilometer langen Tunnelröhren nach Obertürkheim sowie die aus diesen unterhalb des Neckars abzweigende Strecke nach Untertürkheim sind Teil des mit Stuttgart 21 neu entstehenden Schienenrings. Dieser gestaltet den zukünftigen Bahnbetrieb in Stuttgart flexibler, da die Züge von beiden Seiten in den Hauptbahnhof einfahren können. Namensgeberin und Tunnelpatin ist Beate Dietrich, die Bezirksvorsteherin von Stuttgart-Wangen. Dorthin hatte der Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Manfred Leger, zur Baustelle des Zwischenangriffs Ulmer Straße geladen, von wo aus die Tunnel, die zukünftig den neuen Hauptbahnhof mit den Neckarvororten verbinden, aufgefahren werden. Dazu wird vor Ort zurzeit ein 37 Meter tiefer Schacht mit 22 Metern Durchmesser ausgehoben. Wolfgang Dietrich, Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm, erinnerte bei dem Festakt vor Vertretern der Baufirmen sowie der Projektpartner von Land und Landeshauptstadt an den kürzlich verstorbenen Alt-Oberbürgermeister Manfred Rommel, der einst über Stuttgart 21 gesagt hat: "Dieses Projekt ist die größte Chance für Stuttgart seit ich denken kann. Und ich denke schon eine ganze Weile." An diesem Ort zeige die Bahn, was sie könne, sagte Dietrich auf der Baustelle. "Ich wünsche mir, dass möglichst viele Menschen Stuttgart 21 so sehen wie es einst Manfred Rommel gesehen hat: Als eine große Chance für die Landeshauptstadt!"

Baustellentelefon für Bürger eingerichtet

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm nimmt Gestalt an, mittlerweile wird von Stuttgart bis Ulm an 26 Orten gebaut.

Vor diesem Hintergrund hat der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. jetzt eine neue Servicestelle eingerichtet, an die sich Betroffene wenden können. Die Baulnfo Stuttgart-Ulm ist erster Ansprechpartner für alle Fragen rund um das Thema Bau und Bauablauf, und zugleich auch im Notfall jederzeit erreichbar. Außerdem können die Immissionschutzbeauftragten über diese Nummer benachrichtigt werden. Der Baubetrieb - im Tunnelvortrieb in der Regel rund um die Uhr – erfordert ein Baustellentelefon für Anwohner, die sich wegen Lärm, Staub oder Erschütterungen melden wollen. Das ist normalerweise Aufgabe des Bauherren, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Doch gerade beim Projekt Stuttgart 21 genügt ein einfaches "Baustellen-Telefon" nicht. Viele Dinge, die im Zusammenhang mit komplexen Großbaustellen geschehen, sind leichter zu verstehen, wenn man die Hintergründe kennt. Deshalb versucht das neue Team im Kommunikationsbüro auch proaktiv auf die Anwohner von Baustellen zuzugehen und sie vorab über anstehende Baumaßnahmen zu informieren. Die Baulnfo berichtet außerdem unmittelbar an die Immissionsschutzbeauftragten, wenn es um Lärm, Staub oder Erschütterungen geht, arbeitet zudem eng mit der Bürgerbeauftragten der Landeshauptstadt Stuttgart zusammen. Michael Schmidt, bisher Leiter der Pressestelle im Kommunikationsbüro, hat gemeinsam mit Oxana Ostwald diese Aufgaben übernommen: "Dass wir jedes Problem rund um die Baustellen zur Zufriedenheit aller Betroffenen lösen können, werde ich nicht versprechen", sagt Schmidt. "Was wir versprechen: Jede Anfrage wird ernst genommen und sorgfältig bearbeitet."



Die Baulnfo Stuttgart-Ulm ist für akute Probleme rund um die Uhr erreichbar unter Telefon 0711 213 21-212. Allgemeine Fragen werden zu den üblichen Bürozeiten entgegen genommen. E-Mail: bauen@stuttgart-ulm.de

PERSÖNLICH



Seit 1977 bei der Bahn: Klaus-Jürgen Bieger, 58, Brandschutzexperte

Was macht eigentlich ... Herr Bieger?

Was genau ist ihr Job bei der Bahn?

Ich bin Brandschutzbeauftragter der Deutschen Bahn AG und daneben Eisenbahnbetriebsleiter, das heißt erfahren in allen Fragen, die im Bahnbetrieb auftauchen. Seit 1992 bin ich bei der Bahn für Tunnelsicherheit zuständig.

Der Brandschutz ist ein "heißes Thema", über das seit einiger Zeit in einem eigenen Arbeitskreis diskutiert und gestritten wird. Ist der neue Tiefbahnhof sicher?

Er wird den geltenden Europäischen Normen entsprechen. Deshalb sage ich ja. Wir haben durch die Planfeststellung im Jahr 2005 bereits ein genehmigtes Sicherheits- und Rettungskonzept für den neuen Hauptbahnhof und alle dorthin führenden Tunnelstrecken. Dieses müssen wir in der laufenden Ausführungsplanung aber an die Rahmenbedingungen, die sich im Zeitraum von der Planfeststellung bis heute neu ergeben haben, anpassen und dem Eisenbahnbundesamt zur weiteren Genehmigung noch einmal neu vorlegen. Die Bahn hat einen großen Erfahrungsschatz aus rund 700 Tunneln sowie aus über 50 unterirdischen Bahnhöfen. Wir wissen ganz genau, worauf es beim Brandschutz ankommt.

Die Stuttgarter Feuerwehr sieht das in einigen Punkten offenbar anders. Die Brandschützer bemängeln unter anderem die zu langen Evakuierungszeiten und zu lange Rettungswege.

Zunächst einmal finde ich es nichts Ungewöhnliches, wenn eine Feuerwehr – vielleicht auch über den Rahmen der eisenbahnspezifischen Regelungen hinaus – in ihrem Sinne Forderungen aufstellt. Entscheidend ist, dass von den anfänglich über 30 Punkten Dissens zwischenzeitlich in den meisten Punkten Konsens erzielt wurde.

Welche Katastrophenszenarien haben Sie durchgespielt?

Jetzt wird es sehr theoretisch. Das Szenario fängt mit einem großen Koffer an, der in einem Zug abgestellt wird und Feuer fängt. Kein Passagier tut etwas, keiner greift zum Feuerlöscher, keiner löst Alarm aus. Es dauert trotzdem lange Zeit, ehe daraus ein Brand wird, der den ganzen Waggon erfasst. Und dann müssen wir den Nachweis erbringen, dass sich 16.164 Menschen aus dem Stuttgart-21-Bahnhof ins Freie bringen können. Wenn man weiß, dass sich in der Spitzenviertelstunde, die für die Evakuierung angenommen wird, heute nicht mehr als 6.500 Menschen pro Stunde im Bahnhofsgebäude aufhalten, dann erfüllen wir mit unserem Konzept Anforderungen, die noch vor zehn Jahren nicht vorstellbar waren.

Wie oft brennt es eigentlich in deutschen Bahnhöfen?

Bei der Deutschen Bahn werden etwa 50 bis 60 Brände pro Jahr registriert, zu denen es in der Regel durch einen technischen Defekt kommt. Das klassische Beispiel ist eine durchgeschmorte Kaffeemaschine. Echte Brände im Zug sind europaweit die absolute Ausnahme, da es in unseren Schienenfahrzeugen einen hohen Brandschutz nach der europäischen Norm EN 45545 gibt.

90 Minuten

kürzer ist künftig die Bahnreise von Ulm zum Flughafen Stuttgart.

386 Meter

lang ist die neue Brücke über das Sulzbachtal bei Denkendorf.

120.000 Pflanzen

hat die Bahn zur Aufforstung auf der Schwäbischen Alb gesetzt – als Ausgleichsmaßnahme für die Neubaustrecke nach Ulm.

1 Million Menschen

haben seit Februar 2010 die Filme zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm im Internet angeschaut.