

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

PORTRÄT Gerhard Heimerl, der Planer hinter Stuttgart 21 SEITE 4

INTERVIEW Staatssekretär Murawski zum Artenschutz SEITE 10

REPORTAGE Mit dem Bus zu den Baustellen SEITE 26

THEMA Ökoausgleich auf der Alb: 120.000 Pflanzen SEITE 18





INHALT

PORTRÄT

Gerhard Heimerl hat Stuttgart 21
auf die Schiene gesetzt **4**

INTERVIEW

Klaus-Peter Murawski,
Chef der Staatskanzlei **10**

IM BILDE

14

REPORTAGE

Ökologischer Ausgleich
in Stuttgart und auf der Alb **18**

THEMA

Wie Kommunalpolitiker vor der
Wahl über S21 denken – und was
Manfred Rommel einst gesagt hat **22**

REPORTAGE

Baustellenführungen erfreuen
sich wachsender Beliebtheit **26**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

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

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

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 5 – 13, 15, 19 – 21),
Arnim Kilgus (2, 14, 16, 27 – 29), Klaus Enslin (2), Hartmut Singler (14),
René Schnitz (15), Friedrich Böhring (19), Achim Zweggarth (25)

Auflage: 180.000 Exemplare

Die nächste Ausgabe erscheint im Juni 2014.

VORWORT

Die kleine Hufeisennase hat in diesen Tagen so manchen großen Auftritt. Wird sie gesichtet, kommt es bei Brücken- oder Straßenarbeiten nicht selten zum Baustopp. Auch in Baden-Württemberg wird der Artenschutz groß geschrieben. Der rote Milan, ein Greifvogel, taucht dort häufiger auf, wo die Windparks der Zukunft geplant werden. Kammolche, Wachtelkönige oder Feldhamster stehen immer wieder Bauprojekten entgegen. Seltene Arten, so viel steht fest, bestimmen zunehmend den Ausbau der Infrastruktur und kollidieren immer öfter mit dem Baurecht, das ebenfalls ein hohes Gut ist.

Der Staatssekretär Klaus-Peter Murawski hat dieses Thema jetzt zu Recht aufgegriffen. „Wenn ich jeweils ein Tier absolut setze, das ich irgendwo vorfinde, hinter dem dann große Themen wie die Energiewende zurückstehen müssen, wird das letztlich zu einseitig bewertet. Auch wenn ich als Grüner schon immer für Naturschutz eingetreten bin, so warne ich doch auch ein wenig vor allzu absonderlichen Blüten“, sagt der Grünen-Politiker in der neuen Ausgabe des Projektmagazins Bezug. Auch bei Stuttgart 21 wird der Konflikt offenkundig, nicht nur, wenn es um den Juchtenkäfer geht, der bundesweit erst durch den Streit um das Projekt richtig bekannt wurde. Der Schutz einer kleinen Population, die auch an anderen Orten im Schlossgarten vorkommt, führt zu erheblichen Bauverzögerungen und kostet letztlich erhebliche Summen.

Gleiches gilt für die Umsiedlung von Eidechsen, welche das Gleisfeld zu ihrer Wahlheimat gemacht haben. Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen bereits versetzten Zauneidechsen und so genannten Mauereidechsen. Klaus-Peter Murawski vertritt die Ansicht, dass Artenschutz auch instrumentalisiert werden und bei allzu kompromissloser Anwendung dazu führen kann, dass am Ende niemandem wirklich gedient ist. Konkret sprach er ein altes Gleis an, über das in Stuttgart-Wangen ein Teil des Aushubs für Stuttgart 21 abtransportiert werden könnte, was viele Lastwagenfahren ersparen würde. Es stellte sich jedoch vor Ort heraus, dass es dort Mauereidechsen gibt, die vom Aussterben bedroht sind. „Ich frage mich bei solchen Zielkonflikten, ob die Lebensqualität der Menschen in der Umgebung, an deren Häusern viele Lastwagen vorbeifahren müssen, im Zweifel einen geringeren Stellenwert hat als jene der Mauereidechsen“, sagt Murawski im Interview.

So richtig und wichtig der Artenschutz ist, so richtig und wichtig ist der Klimaschutz, zu dem nicht nur Windkraftanlagen beitragen, sondern auch Infrastrukturprojekte, in deren Folge mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem privaten Auto fahren. Wird dieser Klimaschutz dadurch gebremst, dass einzelne Arten absolut gesetzt werden, droht letztlich ein weitaus größerer Scha-



„Wir müssen die Chancen besser sichtbar machen.“

Wolfgang Dietrich,
Projektsprecher

den – nicht nur für das einzelne Bauprojekt, das im Zweifel deutlich teurer wird, sondern auch für die Natur. Darüber sollte eine breitere und ehrlichere Diskussion geführt werden.

Apropos Diskussion. In dieser Ausgabe kommen die Fraktionen im Gemeinderat zu Wort, der im Mai neu gewählt wird. Die Lokalpolitiker werden sich mit Stuttgart 21 und dem damit einhergehenden Umbau der Stadt auch in den nächsten Jahren beschäftigen. Dies um so mehr, als den Bürgern der Stadt in der Rohbauphase einiges zugemutet werden muss. Die Bahn wiederum muss versuchen, die Belastungen so gering wie möglich zu halten. Vor wenigen Wochen hat die im Kommunikationsbüro angesiedelte Bauinfo ihre Arbeit aufgenommen. Sie ist nicht nur rund um die Uhr erreichbar, sondern auch ständig präsent bei den zuständigen Abschnittsleitern. Unser engagiertes Team versucht die betroffenen Bürger möglichst frühzeitig darüber zu informieren, was vor ihren Haustüren geplant ist.

Es gibt viel zu tun. Erste Vorstellungen über die künftige Nutzung des Bonatz-Baus wird die Bahn demnächst mit der Stadt diskutieren. Es geht dabei konkret darum, welche Rolle das Bauwerk als Scharnier zwischen dem bestehenden und dem neuen Stuttgart einnehmen kann und welche Perspektiven sich dadurch für Stuttgart ergeben. Dafür allerdings müsste man sich über die Frage verstärkt Gedanken machen, was mit der riesigen Gleisfläche passiert, die Stuttgart bisher zerschneidet. Mit der Verlegung der Schienen in den Untergrund kann sich die Stadt neu erfinden. Bisher finden sich allerdings noch kaum Erfinder.

Seit der Entscheidung, die Eisenbahntrasse von Mannheim über Stuttgart nach München zu verlängern, sind fast 30 Jahre ins Land gezogen. Stuttgart 21 ist ein außergewöhnliches Projekt, das nicht nur alle Partner, sondern auch die Stadtgesellschaft außergewöhnlich fordert. Höchste Zeit, die historische Chance endlich stärker in den Fokus zu rücken, nicht nur für Stuttgart, sondern auch und gerade für Baden-Württemberg. 75 Prozent der Bürger im Südwesten leben in Landkreisen, die durch kürzere Fahrzeiten, mehr Züge oder umsteigefreie Verbindungen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm profitieren. Ganz zu schweigen von den Chancen für die Wirtschaft in Baden-Württemberg. Die positiven Auswirkungen sichtbarer zu machen, wird eine wichtige Aufgabe der nächsten Monate sein. Nur wer gut informiert ist, kann auch mitreden.

In diesem Sinne möge die neue Ausgabe des Projektmagazins ein Beitrag zur Diskussion und Information sein. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Ihr Wolfgang Dietrich

PORTRÄT

Der einsame Prophet

Gerhard Heimerls Name ist untrennbar mit Stuttgart 21 verbunden: Der Professor hat die Strecke samt Durchgangsbahnhof einst erfunden. Jetzt ist er 80 und sieht, wie seine Vision endlich verwirklicht wird.

Da steht er im Stuttgarter Hauptbahnhof, umgeben von der Aura des einsamen Propheten, und sieht den Zügen nach, die in absehbarer Zeit auf einer anderen Route durch die Landeshauptstadt fahren werden. Einen Trachtenhut hat er auf dem Haupt und einen kleinen Stock an der Hand. Ein Mann von 80 Jahren, ein bisschen gebeugt, aber ungebrochen.

Er hat einiges ertragen müssen in den vergangenen Jahren. Als geistiger Vater des Tiefbahnhofs und der Schnellfahrstrecke nach Ulm, dem Herzstück des Gesamtprojekts, polarisiert Gerhard Heimerl wie kaum ein anderer. Die einen sehen in ihm den genialen Eisenbahnprofessor und Heilsbringer, weil er dafür gesorgt hat, dass Baden-Württemberg beim Schienenverkehr rosige Perspektiven hat und Stuttgart mit der Tieferlegung des Hauptbahnhofs im Herzen der Stadt eine Verkehrsdrehscheibe bekommt, die der Landeshauptstadt das Tor nach Europa weit macht. Die anderen sehen in ihm den Übeltäter, den verqueren Planer, dessen Teufelswerk dazu führt, dass sich etwas verändert, das bleiben könnte, wie es ist.

Heimerl geht ein paar Schritte über den Bahnsteig. Sein Körper kann die Jahre nicht abstreifen, sein Geist aber ist rege. Der umtriebige Planer lässt seinen Blick umherschweifen. Während im Stadtgebiet immer mehr Baustellen davon zeugen, dass Stuttgart 21 keine Vision mehr ist, sondern Realität wird, während sich im Talkessel und auf der Schwäbischen Alb die Tunnelbauer rund um die Uhr ans Werk machen und seine Pläne umsetzen, grübelt Gerhard Heimerl bereits wieder über Zukunftsvisionen, darüber, wie die neue Infrastruktur noch ein bisschen weiter optimiert werden kann. „Mit ein paar hundert Metern zusätzlicher Gleise unter dem Nordbahnhof könnten alle S-Bahn-Linien an die Gäubahn Richtung Süden angebunden werden“, sagt der leidenschaftliche Bauingenieur. Als eine weitere Ausbauoption will er unter dem Schlagwort „T-Spange“ eine S-Bahn-Tangente zwischen den Stadtbezirken Bad Cannstatt und Feuerbach im Norden Stuttgarts voranbringen.

Wen wundert es im Angesicht solchen Tatendrangs, dass der Stuttgarter noch immer gerne mit dem Aufzug hinauf fährt in den neunten Stock des alten Bahnhofsturms, von wo aus man beste Sicht hat über die alten Gleisanlagen, deren Tage gezählt sind, und auf die neuen Wege, an denen gerade gebaut wird. Die Fahrt aus dem beschaulichen Sillenbuch auf Stuttgarts Höhen hinunter ins Tal ist zwar ein klein wenig beschwerlicher geworden, seit Heimerl wegen gesundheitlicher Probleme nicht mehr ganz so gut zu Fuß unterwegs ist. Umso mehr freut er sich daran, dass nun zusammenwächst, was seiner Ansicht nach





zusammengehört: die Bahnhöfe von Stuttgart und Ulm, die durch eine neue Schnellfahrstrecke verbunden werden - der sogenannten Heimerl-Trasse. Ehre, wem Ehre gebührt. „Eine gewisse Befriedigung schwingt natürlich mit“, sagt er recht bescheiden, „wenn eine Idee nach so langer Zeit und so vielen Diskussionen doch noch realisiert wird.“

Der Eisenbahnprofessor. Treffender und kürzer könnte man kaum ausdrücken, was sich durch Heimerls Lebenslauf wesentlich ausschweifender und in mitunter schwerem Amtsdeutsch zieht. Bahnhofsvorsteher in Nagold war er, stellvertretender Amtsvorstand beim Bundesbahnbetriebsamt Stuttgart mit Dienstzimmer im Bonatzbau, Bauleiter, Berater in diversen Fachgremien, langjähriges Mitglied im Wis-

enschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministers und vieles mehr. Eine Bilderbuchkarriere, die in Zeiten der Irrungen und Wirrungen ihren Anfang nahm. In Neudorf bei Marienbad geboren, gehörte Gerhard Heimerl mit seiner Familie zu jenen, die nach Ende des Zweiten Weltkriegs aus dem Gebiet der heutigen Tschechischen Republik vertrieben wurden.

Sein Abitur machte er im benachbarten Kronach in Oberfranken, anschließend studierte er an der Technischen Hochschule in München Bauingenieurswesen. Nach einer Ausbildung bei der damaligen Bundesbahn und bestandener großer Staatsprüfung im Eisenbahn- und Straßenbau arbeitete er zunächst für einige Jahre an der Technischen Hochschule Stuttgart als wissenschaftlicher Assistent bei Professor Walther Lambert, der seinerzeit eine zentrale Rolle bei der Planung des S-Bahn-Verkehrs und der Stadtbahn in Stuttgart spielte. Nach weiteren Stationen bei der Bundesbahn und im Bonner Bundesverkehrsministerium folgte er 1973 dann dem Ruf der Universität Stuttgart. Dort hatte er als Ordinarius den Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen inne und übernahm ein Jahr später zusätzlich auch die Leitung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts, wurde also Nachfolger seines ehemaligen Professors Lambert.

In seinem neuen Amt beschäftigte sich Heimerl fortan gemeinsam mit seinen Mitarbeitern im Auftrag vieler Ministerien und anderer Einrichtungen vorzugsweise mit dem öffentlichen Verkehr und der wirtschaftlichen Bewertung von Infrastrukturprojekten – was ihn eines Tages dazu bewog, ganz ohne Mandat und Auftrag, eine bis heute denkwürdige Denkschrift zu verfassen. Darin geht es um die Frage nach einem schlüssigen Konzept für den Endausbauzustand einer zukunftsbeständigen, lückenlosen Schnellfahrstrecke in der Relation Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München. „Dieser Forderung kann eine erst in Plochingen ansetzende Planung nicht gerecht werden. Denn es bleibt auf Dauer unbefriedigend, wenn die Höchstgeschwindigkeit für alle Zeiten auf 120 bis 160 Stundenkilometer begrenzt bleibt“, heißt es unter anderem in der Schrift aus dem Jahr 1988, die zum bestechenden Plädoyer geriet für eine Schnellbahntrasse nahe der A 8 und eine Durchgangsstation unter dem bestehenden Hauptbahnhof.

Adressiert war der Appell an die Bundesbahn, die Mitte der 80er Jahre mit der Planung einer Hochgeschwindigkeitstrasse durch das Filstal als Fortsetzung der damaligen Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart begonnen hatte. Ein Vorhaben, das zwar bereits im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben war, aber nur wenig Gefallen fand bei Professor Heimerl und den Seinen.

Im teilweise dicht besiedelten Filstal hätten schon nach den damals geltenden Vorschriften bis zu sechs Meter hohe Lärmschutzwände mitten in den Ortschaften gebaut werden müssen“, sagt Heimerl im Rückblick. „Die Berliner Mauer war nur halb so hoch.“ Zudem habe er es als wenig schlüssig angesehen, „das Gummibänderl zwischen den Punkten Plochingen und Günzburg zu spannen“, wie es die Planer der Bahn zunächst vorhatten. Stuttgart würde als zentrale Drehscheibe in den Verkehrsschatten geraten, argumentierte er damals wie heute, „wenn die Weiterführung der Neubaustrecke nicht in Stuttgart beginnt und konsequent alle Hochgeschwindigkeitszüge den Hauptbahnhof anfahren können“.

Um die Planer der Bahn und die zuständigen Politiker in den Ministerien zu überzeugen, dass der Stuttgarter Verkehrsknoten zentraler Bestandteil der Planungen sein müsse, zeichnete der Bauingenieur auf eigene Rechnung einen Gegenentwurf und erreichte zunächst, dass im Bundesverkehrswegeplan verschiedene Varianten geprüft wurden. Zahlreiche Voruntersuchungen am Verkehrswissenschaftlichen Institut hätten zum eindeutigen Ergebnis geführt, so Heimerl, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof in seiner Lage als Verkehrsknoten mit der Verknüpfung von Fernverkehr, Regionalverkehr und öffentlichem Nahverkehr unbedingt erhalten bleiben sollte und die Weiterführung der Neubaustrecke von Mannheim über Stuttgart nach Ulm mit einem Durchgangsbahnhof die mit großem Abstand beste Variante sei. Jeder andere Standort, ob Untertürkheim, Kornwestheim oder Bad Cannstatt, hatte in seiner Abwägung deutlich schlechter abgeschnitten.

Der Vorschlag des Wissenschaftlers, die Fernzüge statt durch das Filstal über Süßen durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof und einen Tunnel auf die Filder und von dort auf einer Bündelungstrasse in Parallellage zur Autobahn nach Ulm zu führen, wurde nach einigen Disputen, Diskussionen und Studien schließlich von der Bahn übernommen – und das mit stetig wachsender Begeisterung. „Im Zentrum von Stuttgart gibt es eine riesige Fläche, nämlich über hundert Hektar, auf der sind Gleise drauf, die braucht die Bahn nicht mehr. Nein, die darf sie überhaupt nicht mehr haben, wenn sie ihren Betrieb vernünftig organisieren will“, warb der einstige Bahnchef Heinz Dürr öffentlich in einer Rede für das Vorhaben, restlos überzeugt von Heimerls Visionen. Und auch Stuttgarts damaliger Oberbürgermeister Manfred Rommel, Ministerpräsident Erwin Teufel und Landesverkehrsminister Hermann Schaufler zeigten sich bei näherer Betrachtung davon angetan, weshalb sich das Land Baden-Württemberg Anfang der 90er Jahre per Kabinettsbeschluss für die Heimerl-Trasse entschied und die Bahn darum bat, sowohl den Hauptbahnhof als auch den Flughafen in die Strecke einzubinden.

Ein Sieg der Vernunft, wie Heimerl noch heute findet: „Durch das Filstal hätte man niemals durchgehend 200 Stundenkilometer fahren können, geschweige denn 250“, sagt der Eisenbahnprofessor, der im gesamten Bundesgebiet Bahnstrecken mitgeplant und sich dabei den Ruf erworben hat, Schienenstränge bestmöglich in der Landschaft unterzubringen. Er war einer der ersten, der das Prinzip der Trassenbündelung untersucht

Gerhard Heimerl ist als Gesprächspartner noch immer gefragt.



und empfohlen hat, um möglichst wenig Landschaftsraum zu zerschneiden, wofür er unter anderem schon vor fast 30 Jahren das Bundesverdienstkreuz ans Revers geheftet bekommen hat. Eine von zahlreichen Auszeichnungen und Ehrungen, die Heimerl in seinem langen Berufsleben gesammelt hat. Der Lohn für eine Vielzahl an beruflichen Erfolgen, die er vorweisen kann. So wird noch heute bundesweit jede Investition im öffentlichen Personenverkehr nach einem speziellen Bewertungsverfahren beurteilt, das Heimerl vor Jahrzehnten am Verkehrswissenschaftlichen Institut der Uni Stuttgart gemeinsam mit einem Münchener Beratungsunternehmen entwickelt hat. Anlass dafür war damals die Verlängerung der S-Bahn-Linie von der Schwabstraße nach Vaihingen, die der weitsichtige Streckenbauer im Auftrag des Bundesverkehrsministers und der Verbundpartner kurzerhand zur ersten und weitaus unumstritteneren Heimerl-Trasse mit einer Station unter dem Campus Pfaffenwald mit seinen vielen Arbeitsplätzen umplante. Was nur halb so viel kostete wie die ursprüngliche Planung und den Nebeneffekt hatte, dass er auf dem Weg zur Arbeit jahrelang an seiner „eigenen“ Haltestelle aussteigen konnte: Bahnhof Stuttgart Universität.

„Alles, was ich damals wollte und geplant habe, wird letztlich mit Stuttgart 21 verwirklicht.“

Gefragt ist der Rat des Gelehrten auch heute noch, nicht zuletzt an alter Wirkungsstätte, dem Verkehrswissenschaftlichen Institut. „Wer aufhört besser werden zu wollen, hört auf, gut zu sein.“ Ein geflügeltes Wort, das auch für Heimerl steht, der über Horizonte hinaus denkt und vielleicht auch über Generationen. Das gefällt nicht allen, die im hier und jetzt leben. Propheten haben es schwer in Zeiten, in denen sich Menschen vor Veränderungen fürchten, weil sich um sie herum alles so schnell verändert und sie das Gefühl haben, damit überfordert zu sein.

Der unerbittliche Streit um das Projekt und die mitunter raue Gangart der Gegner sind nicht seine Welt. Neulich beim Tunnelanstoß in Stuttgart haben ihn einige Andersdenkende ruppig angegangen und sich ihm in den Weg gestellt, weshalb er von einem Polizisten über das Schottergleis geführt werden musste. Einen wie ihn, der daran glaubt, das Richtige getan zu haben, lässt derlei nicht unberührt. Heimerl erträgt es still. Er ist kein Freund der Polemik, stattdessen hält er sich lieber an die Kunst der Wissenschaft und die Kraft der Überzeugung. Ein puristischer Intellektueller, der nicht mit Emotionen überzeugen will, sondern mit harten Fakten und Zahlen, die jeder nachrechnen kann. Er hat sich vielen Debatten gestellt, in der Schlichtung für

seine Vision gekämpft, leise aber beharrlich für seine Sache getrommelt. Dafür schallte ihm bei seinen Auftritten der Lügenpack-Chor der Projektgegner entgegen. „Des Brot ich es, des Lied ich sing“, hieß es über ihn. Das hat ihm mehr zugesetzt als er vielleicht zugeben mag. Doch statt zu lamentieren, hält er es lieber mit dem Argumentieren. „Die ursprüngliche Planung durch das Filstal wäre eine Milliarde Mark teurer und Stuttgart ein unbedeutender Bahnhof gewesen. Jetzt bekommt die Landeshauptstadt eine Verkehrsdehnscheibe, die ihresgleichen sucht in Europa“, sagt Heimerl.

An kalten Tagen trägt der Eisenbahnprofessor gerne den Trachtenhut zum dunkelgrauen Lodenmantel – farbige Titel spazieren zu tragen ist seine Sache indes nicht. Ihn Vater von Stuttgart 21 zu nennen, sei nicht ganz zutreffend, zu viel des Guten, betont er und zeigt auf das viele „Alteisen“ einen Steinwurf entfernt, das in naher Zukunft abgeräumt wird und Platz macht für ein neues Quartier im Herzen der Stadt. Die Idee, den kompletten Bahnhof tiefer zu legen, um die riesige Fläche mit dem heutigen Gleisvorfeld für den Städtebau zu gewinnen, sei erst später bei der Untersuchung diverser Standorte für den von ihm vorgeschlagenen Durchgangsbahnhof entstanden, etwa am Rande des Rosensteinparks. In Stuttgart 21 sei heute viel mehr drin, als er ursprünglich vorgeschlagen habe, sagt Heimerl, und setzt ein verschmitztes Lächeln auf: „Aber alles, was ich damals wollte und geplant habe, wird letztlich mit Stuttgart 21 verwirklicht.“

Vielleicht werden sie in Stuttgart eines Tages eine neue Straße nach ihm benennen. Vielleicht werden auch dann wieder einige protestieren. Wer weiß das schon? So lange sein Herz pocht, sagt Gerhard Heimerl, werde es für Visionen schlagen, die das Leben für viele Menschen angenehmer machen. Das ist es, was ihn treibt. Vor einigen Monaten hat er einen gemeinsamen Urlaub mit seiner Frau in Südtirol genutzt, um sich das erste Stück des Brenner Basistunnels anzuschauen. Ein 55 Kilometer langer Eisenbahntunnel unter den Alpen, der gerade von der österreichischen Porr Gruppe gebaut wird und einmal die viel befahrenen Passstraßen über die Alpen entlasten und dabei vor allem den Großteil des Güterverkehrs auf die Schiene bringen soll.

Neulich hat er sich auch die Baustelle am Stuttgarter Fasanenhof zeigen lassen, wo das Portal für den knapp zehn Kilometer langen Fildertunnel steht und jetzt die Herrenknechtsche Tunnelbohrmaschine zusammengebaut wird, die sich ab dem Sommer bis hinunter in den Talkessel graben wird. Auch diese Röhren gehen auf seine ursprüngliche Planung zurück. „Es ist faszinierend, was Technik alles möglich macht.“ Sprach er und stand da wie einer, der angekommen ist. www.be-zug.de/historie



Nachdenklicher Vordenker:
der Eisenbahnprofessor auf der
Baustelle am Fasanenhof.

 INTERVIEW

Unkenrufen zum Trotz

Früher war er bei den Liberalen, danach Bürgermeister im christdemokratischen Revier, jetzt ist er Staatssekretär in Diensten eines grünen Regierungschefs: Klaus-Peter Murawski. Ein Gespräch über Artenschutz, politische Ideen und finanzielle Spielräume.

Herr Murawski, ein kleines Ratespiel zu Beginn: Was haben die Große Hufeisennase, der Ameisenbläuling und der Wiesenknarrer gemeinsam?

Klaus-Peter Murawski: Die Hufeisennase kenne ich. Die entgeht einem nicht, wenn man in Baden-Württemberg mit größeren Projekten zu tun hat. Ich nehme also an, dass es sich in ihrer Eingangsfrage um drei geschützte Tierarten handelt.

Stimmt. Die Hufeisennase ist eine Fledermausart, der Bläuling ein Schmetterling und der Wiesenknarrer ein seltener Vogel. Alle drei sind streng geschützte Tierarten, die man übrigens auch im Internet findet.

Klaus-Peter Murawski: Wieso im Internet?

Dort gibt es ein Portal, das bedrohte Tiere und Pflanzen zum Vermieten anbietet, um Großprojekte zu verhindern – vom neuen Flughafen bis zum Tunnelbau.

Klaus-Peter Murawski: Ich nehme an, dass dort auch der rote Milan gelistet ist, der neuerdings in Baden-Württemberg bevorzugt dort auftaucht, wo wir Windkraftanlagen bauen wollen. Mit dem haben wir im Land öfter zu tun. So oft wie er zuletzt in Erscheinung getreten ist, wundert man sich fast ein bisschen, dass er vom Aussterben bedroht ist. Aber das ist er tatsächlich.

Um in unserem biologischen Exkurs fortzufahren: Wie steht es eigentlich um die Gelbbauchunke?

Klaus-Peter Murawski: Die Gelbbauchunke ist meines Wissens nach nicht verwandt mit dem roten Milan, hat aber offensichtlich eine ähnliche Neigung wie der Vogel. Der Ministerpräsident hat neulich bei einer Veranstaltung gesagt, dass er es nicht für zielführend hält, wenn man sich zur Aufgabe macht, die Gelbbauchunke immer dorthin zu tragen, wo man gerade ein Projekt verhindern will. Artenschutz müsse man in einem großräumigen Zusammenhang sehen. Das hat uns einige Reaktionen eingebracht.

Nicht nur freundliche, darf man annehmen.

Klaus-Peter Murawski: Artenschutz und die Bewahrung der natürlichen Lebensbedingungen sind in der Tat urgrüne Themen. Man muss das Ganze dennoch abwägen. Auf der einen Seite steht der sehr wichtige Artenschutz, auf der anderen Seite stehen Themen wie die Energiewende, die wiederum verbunden ist mit langfristigem Artenschutz und dem Kampf für bestimmte Arten. Das gilt es abzuwägen, möglichst so, dass am Ende beide Ziele verfolgt werden.

Das klingt danach als suchten Sie die sehr seltene Art der eierlegenden Wollmilchsau?

Klaus-Peter Murawski: Das ist in der Tat kein leichtes Unterfangen. Wenn ich jeweils ein Tier absolut setze, das ich irgendwo vorfinde, hinter dem dann wirklich



große Themen wie die Energiewende zurückstehen müssen, wird das letztlich zu einseitig bewertet. Auch wenn ich als Grüner schon immer für Naturschutz eingetreten bin, so warne ich doch auch ein wenig vor allzu absonderlichen Blüten.

Als da wären?

Klaus-Peter Murawski: Nehmen Sie die Mauereidechse. Sie spielt bei der Planung von Bahnstrecken immer wieder eine gewichtige Rolle. In Stuttgart-Wangen gibt es beispielsweise ein Gleis, das lange nicht benutzt worden ist. Ich habe deshalb die Idee aufgegriffen, dass man den Aushub, der für den dortigen Tunnel im Zuge von Stuttgart 21 anfällt, nicht mit Lastern abtransportieren sollte, sondern umweltschonender auf der Schiene. Es stellte sich allerdings heraus, dass es dort Mauereidechsen gibt, die vom Aussterben bedroht sind, was die Umsetzung der Idee infrage stellte. Ich frage mich bei solchen Zielkonflikten, ob die Lebensqualität der Menschen in der Umgebung, an deren Häusern viele Lastwagen vorbeifahren müssen, im Zweifel einen geringeren Stellenwert hat als jene der Mauereidechsen.

Inzwischen werden die Tiere ja umgesiedelt.

Klaus-Peter Murawski: Nein, umgesiedelt wurden Zauneidechsen. Es gibt, was die Mauereidechsen anbelangt, noch keine förmliche Entscheidung des Eisenbahn Bundesamts, auch nicht zu möglichen Auflagen. In der Diskussion steht allerdings eine eventuell unterschiedliche Behandlung von autochthonen und

gebietsfremden Mauereidechsen, die auch in anderen Abschnitten von Stuttgart 21 vorkommen. Es gibt dabei wohl Überlegungen, dass nur die endemische Mauereidechse schützenswert ist, nicht die aus anderen Teilen Europas zugewanderte Mauereidechse. Da hört es dann wirklich langsam auf.

Sie ergreifen jetzt Partei für die Mauereidechsen mit Migrationshintergrund?

Klaus-Peter Murawski: Man kann bei derart komplexen und teuren Bauprojekten wirklich nicht verlangen zu erfassen, welche Tiere einen Migrationshintergrund haben, wie Sie das nennen, und welche nicht. Sollen jene, die nicht von hier sind, in ihre Heimat zurückgebracht werden? So wichtig der Artenschutz ist: Wenn ein solcher Aufwand betrieben werden muss, dann wird es paradox. Und vor allem stellt sich die Frage: Was mache ich mit der Gelbkopfamazone?

Wie bitte?

Klaus-Peter Murawski: Kennen Sie wirklich die Gelbkopfamazone nicht?

Nein.

Klaus-Peter Murawski: Dann müssen Sie mal runter in den Kurpark nach Bad Cannstatt gehen. Dort gibt es ganz viele Gelbkopfamazonen, obwohl die bei uns eigentlich gar nicht leben können. Es handelt sich um wunderschöne kleine Papageien, die sonst im Urwald beheimatet sind. Sie scheren sich nicht darum, dass sie

Gespräch über
Gelbbauchunken
und Geldpolitik:
Staatssekretär
Murawski.



im kalten deutschen Winter eigentlich nicht überleben dürften. Sie tun es trotzdem. Die Vögel kreischen allerdings oft recht laut, das liegt in ihrer Natur. Manche Anlieger empfinden das als ziemlich lästig, wenn sie auf ihren Balkonen sitzen. Wie bewerte ich nach der Logik der Mauereidechsen den Fall der Gelbkopfamazone? Diese Vögel, die munter im Kurpark von Bad Cannstatt umherfliegen, unterliegen dem allerhöchsten Schutz, weil die nämlich dort, wo sie herkommen, fast gar nicht mehr vorhanden sind.

Die Gelbkopfamazone scheint eher ein Geheimtipp zu sein, bekannter ist der Juchtenkäfer, der durch Stuttgart 21 bundesweite Bedeutung erlangt hat. Dessen Schutz kostet das Projekt viel Zeit und Geld.

Klaus-Peter Murawski: Grundsätzlich ist es gut, dass der Artenschutz bei uns einen hohen Stellenwert hat, denn jede einzelne Art, die im Zweifel verschwindet, steht in Wechselwirkung mit anderen Arten und am Ende verlieren wir alle, wenn das Artensterben weiter geht. Insofern gilt es auch den Juchtenkäfer zu schützen. Dennoch sind wir gut beraten, den Artenschutz nicht über alles zu stellen. Das wird gerade bei der Energiewende ziemlich deutlich. Wenn sie nicht gelingt, gibt es Wechselwirkungen auf das Klima, die wiederum möglicherweise viel stärkere Auswirkungen haben auf das Überleben von Arten.

Wenn man sich wie die Grünen auf die landespolitischen Fahnen geschrieben hat, nachhaltig zu agieren, bedarf

es nicht nur des Artenschutzes. Man braucht auch gute Ideen und natürlich das nötige Geld. Von beidem scheint die Landesregierung genug zu haben.

Klaus-Peter Murawski: Zumindest bei den Ideen herrscht kein Mangel, das kann ich Ihnen versichern. Beim Geld muss man das differenzierter sehen. Baden-Württemberg hat 45 Milliarden Schulden, 70 Milliarden Pensionslasten, die nahezu nicht finanziert sind, und muss 1,8 Milliarden Zinsen im Jahr bezahlen. Vom Haushalt, der knapp 42 Milliarden umfasst, bleiben nach Abzug der gesamten Personalausgaben, der Leistungen an die Kommunen, der Zinsen, der Zahlungen in den Länderfinanzausgleich und den Ausgaben, für die uns Dritte – namentlich Bund und Europäische Union – zweckgebunden Geld geben, rund 4,5 Milliarden übrig. Das hört sich zunächst viel an. Aber darin stecken allein rund 1 Milliarde an Zuschüssen für die Privatschulen und 125 Millionen Gesamtleistungen an die Kirchen im Land. Ebensoviele, also 125 Millionen, gehen an die Psychiatrischen Zentren als Investitionen und Kostenerstattung für den Maßregelvollzug. 170 Millionen sind für den Landesstraßenbau eingestellt, 80 Millionen für den Sport ...

...Baden-Württemberg ist also ein armes Land?

Klaus-Peter Murawski: Das will ich damit nicht sagen. Es ist ein Land, das Entscheidungen treffen muss, um Spielräume fürs Gestalten zu bekommen. Nehmen Sie den Bildungsbereich. Wir haben einen Rückgang der Schülerzahlen bis 2020 um rund 20 Prozent. Daraus ergibt sich ein gewisses Potential an Lehrplanstellen, die wir künftig nicht mehr benötigen. Leider ist im öffentlichen Diskurs kaum wahrgenommen worden, dass wir einen Bildungsbonus in dieses System einspeisen, indem wir 3.000 Stellen, die rechnerisch eigentlich streichbar wären, eben nicht streichen, sondern für Gemeinschaftsschulen, Ganztageschulen oder Inklusion nutzen. Durch die Veränderung der Demografie entstehen also auch Gestaltungsspielräume in finanzieller Hinsicht. Die Kunst der Politik liegt letztlich darin, etwas daraus zu machen.

Bei den vielen Strömungen von Innen und Außen ist das vermutlich gerade für den Chef der Staatskanzlei kein leichtes Unterfangen?

Klaus-Peter Murawski: Unter meiner Leitung wird in der Runde der Amtschefs der Ministerien die wöchentliche Kabinettsitzung vorberaten. Da gibt es natürlich unterschiedliche Interessen. Wenn beispielsweise das Umweltministerium eine neue Regelung anregt, um die Umwelt zu schützen, kann es sein, dass das Finanzministerium davor warnt, die Unternehmen mit weiteren Auflagen zu belasten. Meine Aufgabe ist es, am Ende einen vernünftigen Kompromiss zu bilden, den beide mittragen können. In aller Regel gelingt uns das recht gut.

Strippenzieher in der Villa Reitzenstein

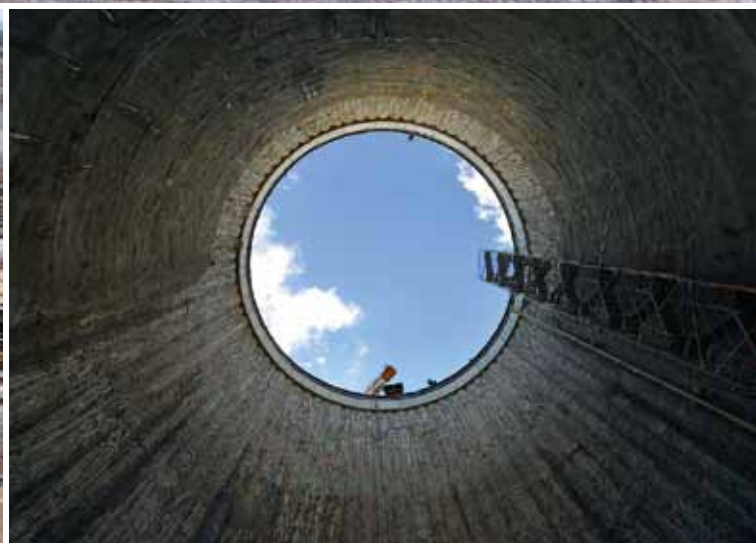
Einen Steinwurf von der Villa Reitzenstein entfernt residiert der Chef der Regierungszentrale. Einst waren an diesem Ort hohe Militärs der US-Armee stationiert. Jetzt logiert hier Klaus-Peter Murawski.

Sein Haar ist grau wie der Nachmittag über der Stadt, auf die er von seiner Amtsstube einen guten Blick hat. Am Schreibtisch sitzt ein Mann, der sich treu geblieben ist. Wie einst im Stuttgarter Rathaus trägt er bevorzugt schwarz. Noch immer kann er ohne Punkt und Komma erklären, wie er die Welt sieht. Eloquent leitet „Muri“, wie ihn die Parteifreunde nennen, von der Gelbbauchunke zur Bankenkrise über. Mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann, der ihn ins Amt holte, versteht er sich prächtig, was wohl auch daran liegen mag, dass beide am 17. Mai geboren sind. Zwei Stiere für ein Halleluja. Zwei, die ganz ähnlich denken, weil sie gesegnet sind mit innerer Unabhängigkeit. Klaus-Peter Murawski wurde 1950 in Erfurt geboren und verbrachte seine frühe Jugend in der damaligen DDR. 1960 floh er mit seinen Eltern aus der DDR in die Bundesrepublik. Nach dem Abitur am humanistischen Neuen Gymnasium in Nürnberg studierte Murawski die Fächer Politologie, Soziologie, Germanistik, Geschichte und Rechtswissenschaften an der Universität Erlangen-Nürnberg. Als Kaufmann begann Klaus-Peter Murawski seinen beruflichen Weg in einem Familienunternehmen. Politisch engagierte er sich seit 1969 in der FDP. 1978 wurde er in den Nürnberger Stadtrat gewählt, dem er bis 1981 als Fraktionsvorsitzender der Freien Demokraten und ab 1981 nach seinem Wechsel zu den Grünen bis 1996 angehörte. Ab 1984 war er Fraktionsvorsitzender der grünen Stadtratsfraktion. 1992 wurde Murawski zum Bürgermeister der Stadt Nürnberg mit dem Geschäftsbereich Gesundheitswesen, Krankenhäuser und Veterinärwesen gewählt. Von 1996 bis 2011 hat Murawski als Bürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart die Bereiche Allgemeine Verwaltung und Krankenhäuser betreut

und unter anderem die Bürgerbüros in allen Stadtteilen ausgebaut sowie das Klinikwesen auf neue Beine gestellt. Seit Mai 2011 ist Klaus-Peter Murawski als Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei so etwas wie der Strippenzieher des Regierungschefs. Seine Stärke ist, dass viele mit ihm können, auch jene Wirtschaftsleute und Banker, die sich mit Grünen-Politikern ansonsten eher schwertun. Murawski vertritt den Ministerpräsidenten in Verwaltungsangelegenheiten. Unter seiner Leitung wird in der Runde der Amtschefs der Ministerien die wöchentliche Kabinettsitzung vorbereitet. Die Abstimmungen innerhalb des Landes, aber auch mit den anderen Bundesländern, unter denen das grün-rot regierte Baden-Württemberg eine Sonderrolle einnimmt, sind eine besondere Herausforderung. Ein solches Programm lässt sich leichter stemmen, wenn man über Humor verfügt. Zum Abschied erzählt der Chef der Staatskanzlei einen Witz, der vom Papst handelt, welcher mit seinem Chauffeur übers Land fährt. Irgendwann sagt der Heilige Vater zum Chauffeur: „Ich würde so gerne mal fahren, obwohl ich keinen Führerschein habe.“ Der Chauffeur willigt ein und nimmt hinten Platz. Der Papst gibt ordentlich Gas und wird prompt geblitzt. Als er die Scheibe herunterlässt, steht vor ihm ein Polizist, der seinen Augen nicht traut und umgehend den Chef in der Polizeidirektion anruft. „Ich habe hier ein Auto geblitzt, das jemandem gehört, der sehr berühmt sein muss. Ich weiß nicht, ob ich ihm einen Strafzettel geben kann.“ Der Polizeichef beharrt auf dem Strafzettel, aber der junge Beamte vor Ort traut sich noch immer nicht. „Der Mann muss wirklich sehr sehr berühmt sein.“ Der Polizeichef zögert für einen Moment. „Wer ist denn dieser Mann, der angeblich so berühmt ist?“, fragt er. Da antwortet der junge Beamte vor Ort: „Ich weiß es nicht. Aber sein Chauffeur ist der Papst!“ Mit schallendem Lachen schreitet Klaus-Peter Murawski aus dem Raum. Der nächste Gesprächspartner wartet. Es ist nicht der Papst aus Rom. Aber immerhin der Ministerpräsident von Baden-Württemberg.



IM BILDE



Von Stuttgart nach Ulm zieht sich eine der größten Baustellen 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 Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist in ungezählten Zeitungsspalten beschrieben und kommentiert worden. Seit die Bagger auf der Baustelle sind, sieht man zunehmend Passanten mit Fotoapparaten. Sie machen Schnappschüsse, dokumentieren den Fortgang der Arbeiten und konservieren ihre Eindrücke.

Auf dieser Seite drucken wir neben den Bildern unserer Fotografen auch Bilder von Lesern. Die von der Jury ausgewählten 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





REPORTAGE

Im Auftrag der Natur

Auf der Schwäbischen Alb werden riesige Flächen mit 120.000 jungen Sträuchern und Bäumen bepflanzt, im Stuttgarter Talkessel geschützte Zauneidechsen umgesiedelt: Ökologischer Ausgleich für Stuttgart 21.

Es steht in Reih und Glied, das Heer von Sprösslingen, und trotz dem rauen Wind, der ungebremst über die Albhochfläche bläst und dicke Nebelschwaden vor sich hertreibt. 70.000 Jungpflanzen sind es, die hier angesiedelt wurden, auf ein Stück ehemaliges Ackerland zwischen Bermaringen und Dornstadt. Zu tun haben sie hier nur eines: sie sollen in die Höhe wachsen, Meter um Meter, bis in einigen Jahrzehnten ein ordentlicher Wald aus ihnen geworden ist.

Das oberste Kommando hat, wenn man so will, der Forstingenieur Michael Bleichner, der die grüne Truppe für den Einsatz sorgfältig ausgesucht hat. Tiefgründige Winterlinden sind darunter, robuste Traubeneichen, heimische Hainbuchen, Fichten, Douglasien und Bergahorn, allesamt kaum einen halben Meter hoch und noch biegsam wie Gerten.

Ein typischer Mischwald wird einmal daraus werden, mit einer durchaus besonderen Aufgabe. Das Aufforstungsprojekt auf der Albhochfläche soll einen ökologischen Ausgleich schaffen für jene Eingriffe in die Natur, die beim Bau der Eisenbahntrasse zwischen Wendlingen und Ulm verursacht werden. „Es passiert nicht alle Tage, dass wir eine derart riesige Fläche mit Bäumen aufforsten können“, sagt Bleichner, dessen Unternehmen „Grün Team“ von der Deutschen Bahn den Auftrag für das grüne Großprojekt bekommen hat.

Einen Kilometer lang und rund 150 Meter breit ist das Areal, das direkt an ein bestehendes Waldgebiet angrenzt und dieses erweitern soll. Dazu hat Bleichners Team in der Umgebung weitere sechs Flächen mit jungen Bäumchen bestückt, alles in allem 20 Hektar. Viel Arbeit, die nur mühsam von der Hand geht, weshalb dafür zwischenzeitlich eine sorgfältig ausgestützte Maschine der Marke Eigenbau eingesetzt wird. Ein pfeifendes Unikum in Rot, das ein wenig an ein umlackiertes Mondfahrzeug erinnert.

Von einem Traktor gezogen und mit zwei Arbeitern bestückt, die rechts und links im tiefergelegten Sitz die jungen Triebe zur rechten Zeit auf ein akustisches Signal hin zu Boden lassen, erledigt die Pflanzmaschine alles in einem Arbeitsgang. Die Besonderheit dabei sei, erklärt Agrartechnikerin Martina Hauser, dass der Boden beim Ziehen der Furchen nicht zur Seite gepresst sondern stattdessen angehoben wird und von selber wieder nach unten fällt, sobald der Wurzelballen der Pflanze im Erdsplatt sitzt. „Das geht schnell und ist schonend für den Boden“, sagt die 32-jährige Oberpfälzerin, die das Aufforstungsprojekt auf der Alb als Projektleiterin des Subunternehmers begleitet hat, in dessen Werkstatt die weithin gefragte Pflanzmaschine konstruiert wurde.



20 Hektar werden auf der Albhochfläche mit Jungpflanzen bestückt. In Stuttgart wird der Schutz von Eidechsen groß geschrieben.



Koordinieren die Arbeiten: Martina Hauser und Michael Bleichner.

Bis zu 30.000 Bäumchen können damit an einem einzigen Tag ins Erdreich gesetzt werden. Von Hand würde man mit viel Mühe höchstens tausend Stück schaffen, sagt Martina Hauser: „Und dann können Sie abends vermutlich nicht mehr stehen.“

Fast 750.000 Euro lässt sich die Deutsche Bahn als Bauherrin von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm die Ausgleichsmaßnahmen auf der Albhochfläche kosten, insgesamt sind dabei 120.000 junge Pflanzen gesetzt und dazu noch etliche Hektar heimischer Magerrasen eingesät worden. „Es wurde noch nie so viel Geld in die Hand genommen, um Ausgleichsmaßnahmen betreiben und der Umwelt gerecht werden zu können“, sagt Stefan Kielbassa, der zuständige Projektleiter bei der Bahn. „Und noch nie waren Planer und Bauschaffende so sensibilisiert für das Umweltthema wie heute.“ Die Ökobilanz muss

stimmen bei Projekten wie Stuttgart 21, was einerseits in den Planfeststellungsbeschlüssen festgeschrieben, aber zudem auch ein Anliegen der Bahn ist. „Wir haben die Naturschutzbehörden und die Flächeneigentümer frühzeitig in unsere Planung eingebunden“, betont Kielbassa. Alle Beteiligten hätten sich einvernehmlich auf diese Aufforderungen verständigt, um die Naturschutzziele auf der Schwäbischen Alb zu fördern.

Zu berücksichtigen hatten die Planer dabei vielerlei Belange. Um die Baumflächen später optimal bewirtschaften zu können, wurde zunächst ein Mischwald mit etwa sieben Prozent Anteil an Nadelbäumen gepflanzt – wofür sich die Zeit der sogenannten Vegetationsruhe im Winter am besten eignet, wie Forstingenieur Michael Bleichner erklärt. „Dann stellen die Bäume den Stofftransport in die Blätter ein und können ihre gesamte Kraft zum Anwachsen in die Wurzeln bringen.“ Weil auch allerlei Wild auf der Schwäbischen Alb heimisch ist, wurden zudem zwischen den eingezäunten Bereichen mit Douglasien und Fichten Wildwechselkorridore angelegt. Umgeben ist das Waldstück von einem Mantel aus verschiedenen Sträuchern, darunter Heckenrose, Liguster, Schneeball und Hartriegel, der dazu dient, wie Bleichner erklärt, „dass der Wind langsam aufsteigen kann und es nicht zu zerstörerischen Verwirbelungen im Baumbestand kommt“. Daran anschließend wurde noch eine spezielle Schmetterlings- und Wildbienenmischung ausgesät, um einen Platz für heimische und teilweise geschützte Insekten zu schaffen.

Der Artenschutz habe bei den Arbeiten rund um das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm höchste Priorität für die Bahn, betont auch Projektsprecher Wolfgang Dietrich. Aus diesem Grund werde beispielsweise immer wieder veranlasst, dass die jeweiligen Flächen in den einzelnen Bauabschnitten vor einem Eingriff von Umweltschutzexperten auf artenschutzrelevante Tierarten untersucht werden. Populationen der Spezies Juchtenkäfer sind dabei in der Vergangenheit bereits entdeckt worden, ein vergleichsweise unauffälliges Insekt, einst kaum bekannt und daumengroß, das unter anderem im Mittleren Schlossgarten alte Platanen besiedelt und dabei zu großer Popularität gekommen ist. Aber auch Hohлтаuben, brütende Turmfalken und verschiedene Arten von Fledermäusen stehen bereits auf der Liste der Stuttgart-21-Kandidaten mit besonderer Behandlung, genauso wie etliche Exemplare von Zauneidechsen, die in Deutschland ebenfalls gemäß der roten Liste zu den streng geschützten Tierarten gehören. Ihren Lebensraum sucht sich diese Eidechsenart in Städten vorzugsweise auf den Schotterflächen von Gleisanlagen. Dies kann immer dann zum Problem werden,

wenn die Flächen umgebaut werden müssen – was bei Stuttgart 21 gleich in mehreren Abschnitten der Fall ist. So wurden unter anderem auf einer der künftigen Zufahrtsstrecken im Bereich des Feuerbacher Bahnhofs und in Bad Cannstatt Populationen von Zauneidechsen entdeckt, weshalb die Bahn entsprechend der Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes vor Beginn der Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 1.5 beantragen musste, die Tiere von Hand einsammeln und artgerecht umsiedeln zu dürfen.

Knapp 80 Exemplare wurden im Sommer vergangenen Jahres auf Stuttgarter Gleisanlagen eingefangen und in sogenannte Ersatzhabitate gebracht, worunter Lebensräume zu verstehen sind, die zuvor speziell für die Bedürfnisse der geschützten Tiere gestaltet worden waren. Ihren Winterschlaf halten die Stuttgarter Zauneidechsen nun in Steinheim an der Murr, in einem Naturschutzgebiet am Burgberg. Das neue Zuhause ist dabei mit allen Schikanen ausgestattet, die bei Zauneidechsen gefragt sind: Steinbrüchen, Trockenmauern, Schotterflächen, Holzhaufen und Sandkuhlen, die sich gleichermaßen als Versteck oder Sonnenplatz eignen und damit ideale Lebensbedingungen für Eidechsen bieten. Und auch im Bereich der Neubaustrecke sind im vergangenen Jahr mehr als 50 Exemplare aufwändig von Hand eingesammelt und in zwei eigens dafür angelegte Ersatzhabitate bei Aichelberg umgesiedelt worden. „Es ist uns wichtig, dass die Tiere geschützt und durch unsere Arbeiten nicht in ihrer Lebensform beeinträchtigt werden“, sagt Projektsprecher Dietrich.

Um zu verhindern, dass neue Eidechsen ihr Quartier im Bereich künftiger Baufelder aufschlagen und dann wieder eingefangen werden müssten, hat die Bahn in diesen Abschnitten nach Abstimmung mit externen Gutachtern sogenannte Vergrümpfungsfolien verlegen lassen. Derzeit liegen unter anderem im Bereich Obertürkheim etliche Bahnen der schwarzen Folien neben den Gleisen, um entlang der Hafenbahnstraße die Tiere fernzuhalten. Sollten beim Bau von Stuttgart 21 dennoch weitere Zauneidechsen auf den Gleisanlagen gefunden werden, stehen bei Bedarf außer den Steinheimer Steinbrüchen noch weitere Umsiedlungsflächen in der Nachbarschaft zur Verfügung, die mit entsprechendem Aufwand für die Zauneidechsen hergerichtet werden könnten. Ein Umweltschutzexperte habe die Einhaltung der Gesetze, Verordnungen und Auflagen sowohl auf dem Baugelände als auch in den neuen Lebensräumen der Eidechsen überwacht, betont Wolfgang Dietrich. „Es ist ein Mythos, dass Stuttgart 21 die Umwelt und die Natur ausschließlich belastet. Die Deutsche Bahn schafft auch den vorgeschriebenen Ausgleich.“ www.be-zug.de/aufforstung



THEMA

Von Chancen und Risiken

Am 25. Mai wählen die Stuttgarter ihren Gemeinderat. Ein Thema ist nach wie vor Stuttgart 21. Wir baten die Fraktionen um ihre Haltung zu dem Projekt. Die gestellte Aufgabe: „Sie haben drei Sätze, um einen Gegner von Stuttgart 21 zu überzeugen.“

Mehr als 7,9 Millionen Baden-Württemberger haben die Wahl. Bestimmt werden beim Urnengang am 25. Mai nicht nur die Kreisräte in den 35 Landkreisen, sondern auch die Gemeinderäte in 1.101 Städten und Gemeinden sowie die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart. Die Kommunalwahl findet zusammen mit der Europawahl statt.

In der Landeshauptstadt wird im Vorfeld des Urnengangs auch wieder Stuttgart 21 zu einem Thema, das im politischen Raum besonders für die Grünen schwierig ist, seit sie im Land in der Regierungsverantwortung sind. Als die Vision von Stuttgart 21 in den neunziger Jahren präsentiert wurde, war das Regierungslager anders besetzt – und weitaus euphorischer. Der unterirdische Durchgangsbahnhof galt in weiten Teilen von Wirtschaft, Politik und Medien als reizvolle Vision. Der Bahn-Chef hieß damals Heinz Dürr und kam ebenso aus Schwaben wie der Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann. In landsmannschaftlicher Verbundenheit zeigten sich beide offen für Stuttgart 21. „Da ist kein Superlativ übertrieben“, befand damals auch der Ministerpräsident Erwin Teufel.

Auf die Anfangseuphorie in Stuttgart folgten allerdings zähe Jahre mit vielen Verhandlungen, die Zeit kosteten. Auf der Seite des Landes verkündete die CDU geführte Regierung Durchhalteparolen. Die Partei hatte ebenso wie die FDP und Teile der SPD früh die Perspektiven des Projekts für das Land erkannt und sich jenseits der Frage, welche Haltung mehr Stimmen bei den Wahlen einbringt, entschieden hinter das Vorhaben gestellt. Auf der anderen Seite standen Ausstiegsszenarien aus der Bundespolitik und seitens der Bahn. In dieser Zeit wurden Kosten und Zahlen in Umlauf gebracht, die sich aus heutiger Sicht betrachtet nicht halten ließen. Es wurden Strukturen für das Projekt aufgebaut und je nach aktuellem politischem Wasserstand wieder zerstört, es änderten sich gesetzliche Rahmenbedingungen und es kamen neue Anforderungen, Ideen und Vorschläge auf.

Zwischenzeitlich hat der Stuttgarter Gemeinderat mehr als 200 Mal öffentlich über Stuttgart 21 debattiert. Es gab eine Schlichtung unter Heiner Geißler und am 27. November 2010 eine Volksabstimmung in Baden-Württemberg, bei der 58,9 Prozent der Abstimmenden gegen den Ausstieg des Landes aus der Projektfinanzierung votierten. Seitdem wird gebaut. Allein in Stuttgart gibt es derzeit mehr als 20 Baustellen für Stuttgart 21. Den Rätinnen und Räten bleibt das Thema in der neuen Legislaturperiode erhalten. Die einen sehen in Stuttgart 21 große Chancen für die Stadt und unterstützen die Bahn als Bauherrin. Andere betonen eher die Risiken, wie den nachfolgenden Statements in alphabetischer Reihenfolge der Parteien zu entnehmen ist.



Alexander Kotz, CDU

Wir werden während der Bauzeit einige Einschränkungen hinnehmen müssen, aber hätten das die Stuttgarter in den vergangenen Jahrzehnten nicht auch gemacht, gäbe es heute kein U-Bahn und S-Bahn-Netz. Jetzt sind wir an der Reihe, Verantwortung zu übernehmen. Der Tourismus wird für Stuttgart ein immer wichtigerer Faktor. Wir wollen, dass unsere Gäste nicht nur mit dem Flugzeug kommen, sondern auch bequem und schnell per Bahn. Die Fahrzeit nach München reduziert sich enorm. Bis zur Eröffnung von Stuttgart 21 spielt der VfB hoffentlich auch wieder so gut, dass er auf dem Rückweg drei Punkte mit nach Stuttgart bringt.



Bernd Klingler, FDP

Nun ist es soweit, Stuttgart 21 ist auf Baustelle, für jeden Citybesucher sichtbar. Die neue Bücherei wurde im Bundesvergleich zur Nummer 1 gekürt, das Milaneo öffnet in Bälde, das Umfeld des neuen Bahnhofs wächst und wird schön. Für Stuttgart ein ökologisches Projekt mit sehr viel Raum für zentrumsnahes Wohnen. Damit Stuttgart am leistungsfähigen europäischen Schienennetz angeschlossen bleibt, entsteht ein leistungsfähiger neuer Hauptbahnhof, von dem aus die Menschen mit den Metropolen Europas bestens verbunden sind. Außerdem ist man sehr viel schneller in Ulm oder München, damit ist die Bahn dann wirklich eine wahre Alternative zum Auto. Ein wichtiges Projekt, um die Stadt zukunftsfähig zu machen.



Jürgen Zeeb, Freie Wähler

S-Bahn und Stadtbahn, die heute das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart bilden, wurden vor vielen Jahren mitten im Stuttgarter Stadtzentrum in großen Baugruben und mit immensem Aufwand unter die Erde gelegt. Man stelle sich vor, diese Investition in die Verkehrsinfrastruktur der baden-württembergischen Landeshauptstadt wäre nie getätigt worden und man hätte den Aufwand gescheut – wo wären wir heute, in einer von flexibler und allzeit verfügbarer Mobilität geprägten Zeit? Als Bahnprojekt ist Stuttgart 21 eine machbare Herausforderung und die sinnvolle Neugestaltung des Bahnverkehrs in Stuttgart, als städtebauliches Element ist es das Tor in die Zukunft einer lebendigen und lebenswerten Stuttgarter Innenstadt und bietet die einmalige Chance, inmitten der City neuen Wohn-, Arbeits- und Lebensraum sowie zusätzliche Parkflächen zu schaffen.



Peter Pätzold, Grüne

Auch nach langem Nachdenken fällt mir kein Argument ein, welches für Stuttgart 21 spricht, da inzwischen zwar mit dem Bau angefangen wurde, aber es sich immer mehr zeigt, dass das Projekt nicht zu Ende gedacht und zu Ende geplant ist und immer mehr Mängel und Probleme auftauchen. Die Kosten sind auf fast das Doppelte explodiert, das Grundwassermanagement ist nicht genehmigungsfähig, ein funktionierendes Brandschutzkonzept gibt es nicht, die städtebauliche Chance liegt in weiter Ferne und wird die Stadt Stuttgart mindestens 400 Millionen Euro kosten, der Fertigstellungstermin wird wohl eher in 2025 liegen als in 2021 und für den Flughafenbahnhof gibt es noch keine Baugenehmigung. Unsere Kritik wurde in den letzten Jahren bestätigt und Stuttgart 21 bleibt ein falsches Projekt.



Martin Körner, SPD

Unabhängig davon, wie Sie zu S21 stehen: die frei werdenden Flächen sind ein Segen für den teuren Stuttgarter Wohnungsmarkt. Bestimmte Flächen sollten für Baugemeinschaften und Wohnungsbaugenossenschaften reserviert werden. Auch besonders preiswerte Wohnungen sollen gebaut werden, zum Beispiel für Familien mit Kindern oder auch für Studenten. Wir Sozialdemokraten werden darauf achten, dass im neuen Stadtviertel alle Bürgerinnen und Bürger, ob mit großem oder kleinerem Geldbeutel, gut und gerne wohnen und arbeiten können.

Anmerkung:

Der Stuttgarter Gemeinderat zählt derzeit 60 Mitglieder. Stärkste Fraktion im Gemeinderat der Landeshauptstadt sind die Grünen mit 16 Sitzen, gefolgt von der CDU mit 15 Sitzen und der SPD mit zehn Sitzen. Die Freien Wähler haben sieben Sitze und die FDP sechs Mandate. Die SÖS (drei Mandate) und DIE.LINKE (zwei Sitze) bilden die Fraktionsgemeinschaft „SÖS/DIE LINKE“. Wir haben alle Fraktionsvorsitzenden gebeten, uns ein Statement zu schicken. Alle haben geantwortet, bis auf die Fraktionsgemeinschaft „SÖS/DIE LINKE“.

„Suchet der Stadt Bestes“

Manfred Rommel war mehr als zwei Jahrzehnte lang Rathauschef der baden-württembergischen Landeshauptstadt und hat sich als solcher gerne und oft mit Stuttgart 21 befasst. Im vergangenen Jahr ist er verstorben. Rommel hat mancherlei Spuren in der Stadt und vielerlei kluge Sätze im Blätterwald hinterlassen. Dazu gehört ein Interview, das er im Jahr 2008 gegeben hat. Vor dem Hintergrund der nahenden Kommunalwahl haben wir es aus dem Archiv geholt.

Sie haben drei Sätze, um einen Gegner von Stuttgart 21 zu überzeugen...

Es genügt ein Bibelwort: „Suchet der Stadt Bestes“ (Jeremia 29,7). Stuttgart 21 ist die beste Lösung. Die Hochgeschwindigkeitszüge werden zwar nicht, wie das im 19. Jahrhundert Friedrich List von der Eisenbahn erwartet hatte, den Menschen unendlich glücklich machen. Aber sie werden ein wichtiges europäisches Verkehrsmittel sein – mit weiter wachsender Bedeutung. Eine Region, die den Anschluss verliert, wird aber auch als Standort an Wertigkeit verlieren. Deshalb ist entscheidend, dass die schnellen Züge auch künftig im Stuttgarter Hauptbahnhof halten.

Muss der Bahnhof dafür tiefer gelegt und gedreht werden? Gab es wirklich keine Alternativen?

Natürlich, aber keine besseren. Dutzende Alternativen wurden gründlich geprüft – und allesamt verworfen: die Züge an Stuttgart vorbeizuleiten, sie am Hauptbahnhof vorbei über Bad Cannstatt zu führen oder für sie einen besonderen Bahnhof im Rosensteinpark zu bauen. Sogar zwei Hauptbahnhöfe am selben Ort wurden erwogen, den einen für die Hochgeschwindigkeitszüge und den anderen für den übrigen Bahnverkehr.

Und jetzt wird die beste aller Varianten umgesetzt?

Eindeutig ja. Der Stuttgarter Flughafen und das neue Messegelände werden von Stuttgart 21 angeschlossen. Es gibt auch künftig nur einen Bahnhof, allerdings einen Durchgangsbahnhof. Dieser hat im Vergleich mit dem Gleiswirrwarr des gegewärtigen Kopfbahnhofs deutliche Vorteile. Vor allem die etwa doppelte Leistungsfähigkeit, welche die Experten immer wieder geprüft und bestätigt haben, wenn Kritik geübt wurde.

Über 60.000 Stuttgarter fordern mit ihrer Unterschrift einen Bürgerentscheid. Ist das nicht ein überzeugendes Votum?

Es geht hier um Interessen Europas, des Bundes, des Landes mit seinen 11.000.000 Einwohnern, der Region mit ihren 2.500.000 Einwohnern und der Landeshauptstadt mit 600.000 Einwohnern. Schon ein Vergleich der Anzahl der Nullen zeigt, dass ein paar zehntausend Stimmen in Stuttgart unmöglich den Bürgern der Region und des Landes ihren Willen aufzwingen können. Stuttgart 21 ist kein Vorhaben der Landeshauptstadt, sondern eines der Deutschen Bahn, so dass ein Volksentscheid über die Frage „Sind Sie für oder gegen Stuttgart 21?“ nicht zulässig ist.

Man muss die Stimmen also nicht nur zählen, sondern auch wägen?

Es bedarf einer beachtlichen Charakterstärke, einem Sammler von Unterschriften seine Bitte abzuschlagen. Auch meine Frau, gelegentlich sogar ich, haben manchmal Listen mit Protesten gegen städtische Maßnahmen unterschrieben, übrigens auch gegen solche, die ich selber veranlasst hatte. Aber gewiss äußern sich durch die vielen Protestunterschriften auch



Misstimmung und Besorgnis, zu der die lange Verfahrensdauer und die ständige Wiederholung längst widerlegter Parolen beigetragen haben.

Könnte man durch einen Verzicht auf Stuttgart 21 nicht viel Geld sparen?

Nein. Ganz im Gegenteil. Stuttgart 21 wird sich positiv auf Wirtschaftskraft und Wohlstand von Stadt und Region auswirken. Es ist ein Irrglaube zu erwarten, im Falle des Scheiterns stünde das Geld für andere Aufgaben in Stuttgart zur Verfügung. Davon kann keine Rede sein. Das Geld würde in diesem Fall für Verkehrsprojekte in anderen Räumen investiert. Stuttgart bekäme die Möglichkeit, 30 Jahre darüber nachzudenken, ob der Verzicht klug war, bevor es eine neue Chance bekäme.

Worüber wundern Sie sich am meisten?

Über den Widerstand der Grünen. Ausgerechnet die Partei, die sich den Schutz der Umwelt und die Nachhaltigkeit auf die Fahnen geheftet hat, sehnt das Scheitern von Stuttgart 21 herbei. Die Grünen bekämpfen ein Ökologieprojekt! Das hätte ich mir in der Tat nicht träumen lassen.

Eine Großbaustelle soll ein Ökologieprojekt sein?

Fast jede Verbesserung des Schienenverkehrs ist langfristig ein Vorteil für die Umwelt. Die drohende Knappheit an Treibstoff und die Klimabelastungen werden eine Einschränkung des Autoverkehrs erzwingen. Wohl der Stadt und Region, die dann an ein modernes Schienennetz angeschlossen sind und über einen gut ausgebauten Nahverkehr verfügen. Stuttgart 21 ermöglicht dies und mindert damit die Verkehrsbelastungen. Deshalb bin ich überzeugt: Stuttgart 21 ist ein grünes Projekt.

Genau das bestreiten die Gegner ...

Als einigermaßen vernünftiger Politiker habe ich es nicht als Aufgabe des Umweltschutzes angesehen, keine Veränderungen zuzulassen, sondern die Weichen richtig zu stellen. Es ist beispielsweise ein Unterschied, ob neue Baugebiete im Außenbereich auf der grünen Wiese entstehen oder auf dem für den öffentlichen Personennahverkehr sehr günstig gelegenen früheren Bahngelände im Herzen der Stadt. Ich halte dieses größte Flächenrecycling in Süddeutschland ebenso wie die vorgeschlagene Trasse für die Bahn für ökologische Pluspunkte ersten Ranges. Deshalb kann ich guten Herzens versichern: Dieses Projekt ist die größte Chance für Stuttgart und das Land, seit ich denken kann. Und ich denke schon eine ganze Weile.

REPORTAGE

Baustelle gucken

Über Stuttgart 21 ist viel diskutiert worden. Zu viel, sagen manche. Jetzt kann man das Großprojekt auch live erleben. Das Interesse an den neuen Bustouren, die das Turmforum in Stuttgart organisiert, wächst beständig.

Drunten rollt ein schwer beladener Kipplaster in einer mächtigen Staubwolke aus dem Susannetunnel, droben surren die Handykameras im Dutzend. Und das nicht zum ersten Mal an diesem Tag, an dem sich den Objektiven eine Menge an Motiven aufdrängen. Die imposante Baumaschine, im Fachjargon Tunneldumper genannt, bringt rücklings tonnenweise Geröll ans Tageslicht, das mit lautem Rumpeln auf einen Haufen neben dem Portal fällt. Ein gewaltiges Stück Berg, das zerkleinert, sortiert und weiter verarbeitet wird. „Solche Fahrzeuge bekommt man nicht alle Tage zu sehen“, sagt Wolfgang Wendorf.

Der Bauunternehmer aus der Hansestadt Hamburg ist einer von knapp 25 Besuchern, die an diesem Freitagmittag eine Busreise der besonderen Art unternehmen: Eine Fahrt entlang einer der größten Baustellen Europas. Mitten hinein ins Herz eines Großprojekts, das derzeit noch im Takt der Sprengladungen und Dieselmotoren schlägt. Dafür sind die Baustellen-Touristen teilweise von weit her angereist, aus Berlin und Hannover, aus Hamburg und Mannheim. Männer wie Frauen sind darunter, die allesamt der „Vereinigung Junger Bauunternehmer“ angehören, welche jedes Jahr in eine andere deutschen Stadt zum Bundestreffen lädt. „Wir sind alle sehr bauaffin und suchen uns daher immer ein entsprechendes Thema zum Anschauen“, sagt Marion Klose, von der die Idee gekommen war, diesmal die Dimensionen von Stuttgart 21 zu durchdringen. „Als Baumensch muss man das einfach gesehen haben, nicht nur wegen dem ganzen Wirbel“, findet die stellvertretende Vorsitzende aus dem Städtchen Tornesch bei Hamburg, die in ihrem Bauunternehmen Zimmerleute, Maurer und Tischler beschäftigt.

Auf den weitläufigen Baustellen am Alaubaufstieg, wo unter Hochdruck an der 60 Kilometer langen Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm gearbeitet wird, sind es derzeit vor allem die Mineure, Sprengmeister und sonstigen Tunnelspezialisten, deren kunstvolles Handwerk gefragt ist. Ein Job, der gleichermaßen Präzision wie Ausdauer erfordert. „Mehr als 1,5 Millionen Kubikmeter Geröll und Steine werden alleine aus dem Steinbühlentunnel geholt“, erklärt Konrad Schmid, der Bauingenieur ist und mit Historikern und Architekten zum Führungs-Team gehört, das je nach Besuchergruppe und inhaltlichem Schwerpunkt bei den Baustellentouren eingesetzt wird. „Jeder unserer Guides hat seinen eigenen fachspezifischen Hintergrund und damit ergänzend zu den Grundlagen, die alle haben, einen anderen Zugang, um das Thema zu vermitteln“, erklärt Thomas Müller vom zuständigen Turmforum in Stuttgart, das die Baustellenführungen seit Mitte März organisiert.



Tour durchs Ländle: Immer mehr Menschen wollen die Baustellen aus der Nähe sehen.



Die Nachfrage ist groß – Tendenz steigend. Zwei Führungen pro Woche sind im Bereich des Albbaufstiegs geplant. Dazu wird es einmal im Jahr einen Tag der Offenen Baustelle mit Besucherführungen in beiden Teilprojekten geben, also im Planfeststellungsbereich von Stuttgart 21 und entlang der Neubaustrecke nach Ulm. Ginge es allein nach Thomas Müller und seinem Team, würden noch mehr Gruppen über die Baustellen geführt werden. „In der Hauptsache geht es aber um die termingerechte Fertigstellung des Bauwerks, darauf müssen wir Rücksicht nehmen“, sagt er. „Dennoch freuen wir uns, dass Besuchergruppen nun etwas von der Faszination dieser Großbaustelle vor Ort erleben können.“

Anfragen gibt es bereits mehr als genug, und auch die Bilanz des Turmforums selbst ist ein klares Indiz dafür, dass viele Bürger nicht mehr über Stuttgart 21 diskutieren, sondern das Großprojekt stattdessen lieber erleben wollen. Mehr als 205.000 Besucher wurden im vorigen Jahr in der neu gestalteten Ausstellung im Stuttgarter Bahnhofsturm gezählt, so viele wie seit zehn Jahren nicht mehr. Viele weitere Interessierte, die zusätzlich einen Blick in die Baugruben werfen wollen, werden nun dazukommen, weiß Müller. „Wir haben uns alle lange auf diesen Zeitpunkt gefreut, von dem an endlich die Arbeit der Ingenieure und Mineure im Mittelpunkt des Interesses steht.“

Dass eine neue Ära begonnen hat, merken nicht zuletzt auch die Arbeiter auf dem abgesperrten Baustellenareal, dem Reich der Betonmischer und Bagger, die jetzt ab und zu vornehme Gesellschaft bekommen: einen blank polierten Linienbus, der an diesem Tag frech über die frisch gekehrte Baustraße

rollt. Manch einer schaut dabei noch etwas verdutzt aus seinem Führerhäuschen, aber bald schon wird dieses Bild wie selbstverständlich zum Baustellenbetrieb gehören, sagt Thomas Müller. Konzipiert sind die Führungen überwiegend als Busfahrt mit Panoramablick auf das Baustellenreiben. Bei den eingerichteten Haltepunkten, beispielsweise oberhalb des Tunnelportals Hohenstadt, können die Teilnehmer aussteigen. Die Geschichten zum Ausblick liefert diesmal Bauingenieur Konrad Schmid, der erklärt, wie die Sprengladungen im Berg angebracht werden, warum Karsthöhlen wenig beliebt sind bei Tunnelbauern, wie sich die Mineure durch das Gestein navigieren, wo die Baumaschinen bei Bedarf repariert werden, wie die Förderanlage funktioniert und warum es auf dem Gelände zwei identische Betonmischanlagen gibt. „Damit der Nachschub nicht ausgeht“, sagt Schmid, „wenn eine Anlage ausfällt.“

Vor Ort erfahren die jungen Bauunternehmer, obwohl allesamt vom Fach, eine ganze Menge an diesem Tag, wie Marion Klose bestätigt: „Toll, dass wir diese Möglichkeit bekommen haben. Das erweitert den Horizont.“ Am Morgen hatte die Gruppe bereits die interaktive Ausstellung im Stuttgarter Bahnhofsturm besucht und dabei allerlei Hintergründiges zum Projekt erfahren, welche verkehrsplanerischen Überlegungen dahinter stehen und wie die einzelnen Abschnitte miteinander verzahnt sind. Anschließend ging es mit dem Bus auf die Autobahn Richtung Schwäbische Alb, was in diesem Fall nicht nur notwendige Fahrt ist, um zur Baustelle zu kommen, sondern Bestandteil der Führung und die passende Gelegenheit für den „Reiseleiter“ Schmid, die markanten Bauwerke entlang der künftigen Neubaustrecke zu erläutern.

Die Sulzbachtalbrücke bei Denkendorf gehört zum festen Sightseeing-Programm. Sie liegt direkt neben der Autobahn, die von Stuttgart nach Ulm führt. Die Brücke gehört noch zum Projekt Stuttgart 21 und wird derzeit in 40 Metern Höhe über den Talboden geschoben. Der Boßlertunnel, der vom Fuße des Aichelbergs hinauf führen wird auf die Schwäbische Alb ist ebenso Bestandteil der Tour wie die Filstalbrücke zwischen Mühlhausen im Täle und Wiesensteig, die als eine der höchsten Eisenbahnbrücken Deutschlands in Betrieb gehen wird. Die umfangreichen Hauptarbeiten an dem architektonisch anspruchsvollen Bauwerk beginnen demnächst, weshalb auch zwei eigene Besucherplattformen mit bester Aussicht auf den spektakulären Brückenbau 80 Meter über der Fils in Planung sind. Ein weiterer möglicher Zwischenstopp auf der neuen Baustellentour, die immer dorthin führen soll, wo es möglichst viel zu sehen gibt.

Das ist derzeit vor allem am Portal des Steinbühl-tunnels der Fall, der in Hohenstadt endet und dort den höchst gelegenen Punkt der Neubaustrecke markiert. Ohnehin gilt der Alaufstieg als das ingenieurtechnische Herzstück der 60 Kilometer langen Neubaustrecke, weil dafür teilweise hundert Millionen Jahre altes Juragestein durchbrochen werden muss. „Tunnelbautechnisch die größte Herausforderung, die man sich vorstellen kann“, sagt Matthias Breidenstein, Projektleiter der Deutschen Bahn für den Alaufstieg und weitere Tunnelbauten.

Im Juli vergangenen Jahres hatte die Deutsche Bahn zum feierlichen Anstich des knapp fünf Kilometer langen Tunnels geladen, der den Namen seiner Schutzpatronin Susanne trägt, der Frau des ehemaligen Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer. Seither haben die Tunnelbauspezialisten aus Österreich beide Röhren bereits tausend Meter in den Berg hinein gesprengt. „Bisher läuft alles wie am Schnürchen“, sagt Matthias Breidenstein.

Eine Sprengung haben die Besucher aus Hamburg, Hannover, Berlin und Mannheim zwar nicht miterleben dürfen – trotz aller guten Wünsche ihres Baustellen-Guides Konrad Schmid, der einst selber als Sprengmeister gearbeitet hat. Getrübt wird die Fahrt durch die Großbaustelle dadurch aber nicht. „Das war alles sehr aufschlussreich für uns“, sagt die Baunternehmerin Marion Klose, die mit einiger Skepsis angeereist war, und sich fragte „was am Ende wohl rauskommen wird bei Stuttgart 21“. Jetzt sei sie überzeugt, betont Marion Klose auf der Rückfahrt Richtung Hauptbahnhof, „dass etwas Gutes und Sinnhaftes entsteht, das von Anfang bis Ende durchdacht ist“.

Es ist spät geworden an diesem Tag, die Baustellenbesucher freuen sich so langsam auf die nicht minder geschätzte schwäbische Küche. Draußen zieht das Portal des Fildertunnels vorbei, der in naher Zukunft von einer Vortriebsmaschine der Firma Herrenknecht hinunter in die Innenstadt gebohrt wird. Drinnen surren noch einmal die Handycameras. „In ein paar Jahren kommen wir wieder nach Stuttgart“, sagt der Hamburger Wolfgang Wendorf zum Abschied. „Dann schauen wir uns an, was aus den Baustellen geworden ist.“ www.be-zug.de/bustour



KURZ NOTIERT



Halbzeit bei der Sulzbachtalbrücke

Die Eisenbahnbrücke bei Denkendorf, die den Talgrund in einer Höhe von bis zu 40 Metern überspannt, wird seit Oktober 2013 im sogenannten Taktschiebverfahren von Westen nach Osten über das Sulzbachtal geschoben. Von den insgesamt 13 Takten sind zwischenzeitlich sieben mit einer Gesamtlänge von knapp 200 Metern fertig gestellt, damit haben die Brückenbauer bereits die Hälfte der Strecke erreicht. Der Abschluss des Taktschiebens ist, abhängig von der Witterung, für den Frühsommer dieses Jahres geplant. Anschließend werden die Kappen, die Abdichtung mit Schutzbeton und die Brückenausrüstung montiert, wie zum Beispiel die Geländer. www.be-zug.de/sulzbachtal

Zuwachs im Kreis der Tunnelpatinnen

Der Kreis der Tunnelpatinnen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm hat schon in den vergangenen Wochen immer wieder Zuwachs bekommen. Nun ist eine weitere Schutzpatronin dazugekommen, die den Tunnelbauern stellvertretend für die Heilige Barbara Glück bringen soll: Sie heißt Simone Herrmann und ist die Ehefrau des Regionalpräsidenten Thomas Bopp. Simone Herrmann hat jetzt die Patenschaft für den Tunnel in Bad Cannstatt übernommen, der den neuen Tiefbahnhof mit dem Stadtbezirk verbinden wird. Die nächste Tunneltaufe im Stadtgebiet Stuttgart, also auf Grund und Boden von Stuttgart 21, ist derweil auch schon geplant: Im Sommer wird Tülay Schmid, Ehefrau des baden-württembergischen Finanz- und Wirtschaftsministers Nils Schmid, die Patenschaft für den knapp zehn Kilometer langen Fildertunnel übernehmen, welcher beginnend vom Portal am Fasanenhof in Richtung Innenstadt gebohrt wird. Im Spätherbst soll dann zudem noch eine weitere Tunneltaufe in Feuerbach folgen. Zuvor gibt es noch an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm einen Festakt mit prominenter Besetzung: Im Frühsommer steht hier der Anstich des Albstiegstunnels an, für den Gerlinde Kretschmann die Patenschaft übernehmen wird, die Frau des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann.

Besucherrekord im Turmforum

Fast 16 Jahre nach seiner Eröffnung verzeichnete das Turmforum im Stuttgarter Hauptbahnhof im März den dreimillionsten Besucher. „Unser Anspruch ist, möglichst viele Menschen in Stadt, Region und Land über das Bahnprojekt zu informieren“, sagte Projektsprecher Wolfgang Dietrich. „Der große Zuspruch, den das Turmforum in den vergangenen Jahren erfahren hat, zeigt, wie wichtig diese umfassende und vielseitige Information über das Projekt im Herzen der Stadt war und ist.“ Insgesamt hatte das Turmforum im vergangenen Jahr mehr als 205.000 Besucher. Damit zählt es zu den meistbesuchten ständigen Ausstellungen in Stuttgart. In der Statistik der Museen und museumsähnlichen Einrichtungen der Stadt von 2013 läge das Turmforum damit auf Platz 5 – zusammen mit dem Staatlichen Museum für Naturkunde (205.000 Besucher) – also immerhin direkt hinter dem Landesmuseum im Alten Schloss (mehr als 240.000 Besucher) und vor dem Haus der Geschichte mit 150.000 Besuchern. Lucill Simak schätzt die zentrale Lage der Informationsplattform: „Stuttgart 21 war in den vergangenen Jahren immer wieder Thema in der Stadt. Ich habe das Turmforum gerne angesteuert, um mich über den Stand des Projekts zu informieren.“ Die dreimillionste Ausstellungsbesucherin, die von Wolfgang Dietrich und Turmforumchef David Böisinger beglückwünscht wurde, darf sich jetzt über ein Abendessen im Turmrestaurant „Bonatz“ sowie über eine Baustellenbesichtigung freuen. Anfang 2013 wurde die Ausstellung im Turmforum neu gestaltet. Auf vier Ebenen und der Aussichtsplattform bekommen die Besucher seitdem neben einem umfassenden Überblick über das gesamte Projekt auch Einblick in die laufenden Baumaßnahmen. Zahlreiche interaktive Exponate veranschaulichen dabei das Verkehrs- und Städtebauprojekt. Wolfgang Dietrich: „Mit Beginn der zentralen Baumaßnahmen haben wir zahlreiche Multimedia-Elemente in die Ausstellung aufgenommen. Wir wollen den Besuchern damit möglichst anschaulich zeigen, wo das Projekt steht, wie es vorankommt und was die Bürger nach der Inbetriebnahme erwartet. Im Turmforum bündeln wir damit alle Infos zum Projekt.“ www.be-zug.de/turmforum



PERSÖNLICH



Kümmert sich um verschmutzte Straßen und Wege:

Thomas Scheer, 48,
Kehrmaschinenfahrer

Was macht eigentlich ... Herr Scheer?

Sie kehren die Straßen rund um die Stuttgart 21-Baustellen. In wessen Auftrag spielen Sie den Saubermann?

Ich arbeite für die Bickhardt Bau AG, die unter anderem die großen Logistikstraßen baut, über die der gesamte Aushub von den Baustellen abgefahren wird. Die Hauptstraßen müssen laut Auflage der Stadt sauber und staubfrei bleiben. Polizei und Bauüberwacher kontrollieren immer wieder, ob wir unsere Arbeit auch ordentlich erledigen.

Die Baustellen von Stuttgart 21 wirbeln reichlich Staub auf. Da geht Ihnen die Arbeit wohl nicht so schnell aus.

Das stimmt. Ich bin derzeit mit meiner Kehrmaschine mehrfach am Tag in den gleichen Straßen rund um den Hauptbahnhof und im Nordbahnhofviertel unterwegs, um sie zu bürsten und den Dreck und Staub wegzusaugen. Wenn es warm wird, wässere ich die Straßen zudem noch, damit der Staub nicht herumwirbelt. Außerdem arbeite ich auch noch als Wiegemeister. Jede Ladung Aushub, ob aus einem der Tunnel oder von einer anderen Baustelle, muss genau gewogen werden, bevor sie abtransportiert oder aufbereitet wird. Wenn Stuttgart 21 fertig ist, werde ich etliche hunderttausend Tonnen Erde und Steine abgewogen haben.

Dass die Baustellen von Stuttgart 21 viel Staub aufwirbeln, gilt auch im übertragenen Sinne. Sind Sie bei Ihrer Arbeit schon mit dem Widerstand gegen das Projekt konfrontiert worden?

Nein, überhaupt nicht. Bisher hat mich noch keiner daran gehindert, die Straßen um die Baustelle zu kehren, auch die Bahnhofsgegner nicht. Es gibt offenbar keine zwei Meinungen darüber, dass die Straßen sauber sein müssen.

Bedankt hat sich vermutlich noch niemand für Ihre Arbeit?

Auch das war bisher noch nicht der Fall, da haben Sie recht. Es reicht mir aber schon, wenn ich meine Arbeit ungehindert machen kann. Das ist ja auch schon was.

Beobachten Sie auch den Fortschritt des Projekts, wenn Sie schon jeden Tag entlang der Baustellen unterwegs sind?

Natürlich, ich habe ja besten Ausblick auf die Baustellen. Es gibt praktisch jeden Tag irgendwo etwas Neues zu sehen, der Fortschritt ist überall erkennbar. Unsere Firma hat beispielsweise auch den neuen Querbahnsteig im Hauptbahnhof gebaut, in diesem Bereich hat sich schon sehr viel getan und demnächst geht es dort in die Tiefe. Am anderen Ende meiner Tour, am Nordbahnhof, wird gerade an einem großen Belüftungsschacht für den neuen Tiefbahnhof gegraben. Und auch die Baulogistikstraßen wachsen täglich.

Staub wird auch nach dem Ende des Straßenbaus noch anfallen. Wie lange wird Ihre Kehrmaschine noch im Einsatz sein?

Das große Bauen hat in Stuttgart jetzt erst angefangen. Wir kehren, bis der erste Zug im neuen Tiefbahnhof abfährt.

3 Millionen Besucher

zählte das Turmforum seit der Eröffnung im Juni 1998.

5.940 Meter

lang wird der Alabstiegstunnel zwischen Ulm und Dornstadt.

4,6 Milliarden

Euro fließen dieses Jahr in die Sanierung und Erneuerung vorhandener Bahnstrecken in Deutschland.

400 Tonnen

pro Stunde beträgt die Leistung des Förderbandes in der Baugrube des Steinbühl隧nells. Dadurch können insgesamt 85.000 Lastwagenfahrten eingespart werden.