SEPTEMBER 2014 | AUSGABE 10

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE
Die Bergmänner aus der Alpenrepublik SEITE 4

INTERVIEW Ex-Verkehrsminister Ulrich Müller über Stuttgart 21 SEITE 26
THEMA Historische Chance für den Städtebau in der Landeshauptstadt SEITE 18
PORTRÄT Serie über die Ingenieure des Projekts, Folge 2 SEITE 8

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.

INHALT

REPORTAGE
Eine Baustellentour nach Tiroler Art **4**

PORTRÄTSERIE
Hohe Ingenieurskunst: wie die Abschnittsleiter ihre Arbeit sehen, Folge 2 **8**

IM BILDE **14**

THEMA
Stuttgarts historische Chance, sich neu zu erfinden **18**

INTERVIEW
Ex-Verkehrsminister Ulrich Müller über Stuttgart 21 im Wandel der Zeit **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 – 3, 5 – 7, 14, 15, 21, 22, 24, 25, 28, 29, 31),
Arnim Kilgus (14, 15), J. Schenk (15), Leif Piechowski (16, 30), Zooey Braun (23)

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

VORWORT

Lange Zeit war das Thema Städtebau in Stuttgart aus der öffentlichen Debatte verschwunden. Jetzt wird es von vielen Seiten neu entdeckt. Namhafte Persönlichkeiten aus der Region Stuttgart haben vor kurzem eine Internationale Bauausstellung angeregt. „Nicht nur für die zentralen Baufelder von Stuttgart 21 könnten echte Zukunftskonzepte gefunden werden, auch in der Fläche der Region laufen Überlegungen zum Städtebau für die übernächste Generation“, heißt es in dem öffentlich gemachten Plädoyer. Auch der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn hat nun eine Debatte über dieses wichtige Thema angekündigt. Grund genug, in der zehnten Ausgabe des Magazins „Bezug“ einen Schwerpunkt auf Stuttgarts Chancen zu legen, die sich buchstäblich auftun, wenn Stuttgart 21 verwirklicht ist und die die Stadt zerschneidenden Gleise nicht mehr gebraucht werden.

Viel zu lange war dieses Thema in Stuttgart nicht präsent. Dabei hatte alles vielversprechend angefangen. Bereits im August 1996 veröffentlichte die Stadt Stuttgart einen Amtsblatt-Sonderdruck, in dem zehn Architekturbüros konkrete Vorschläge unterbreiteten, wie das frei werdende Bahngelände künftig städtebaulich genutzt werden könnte. Lange her, wie der ehemalige Bahnchef Heinz Dürr findet, der sich für „Bezug“ an die Anfänge erinnert hat. Zum Gespräch am Flughafen brachte er zwei Fotos mit, über die sich die Patina der Jahrzehnte gelegt hat. Die eine Luftaufnahme zeigt den Stuttgarter Hauptbahnhof mit seinen weitläufigen Gleisanlagen, die den Schlossgarten zerschneiden und mit einem dicken Stift rot umrandet worden sind. Auf dem zweiten Anschauungsobjekt haben Häuser und Bäume den Platz der Schienen und Weichen eingenommen. Mit diesen beiden Bildern im Gepäck, die bisher nie gezeigt wurden, ist Dürr einst in die Amtsstube des damaligen Oberbürgermeisters Manfred Rommel marschiert. An den Tag erinnert er sich noch heute genau, es war der 14. Januar 1994. „Das können wir alles neu bebauen“, erklärte er seinerzeit dem Stuttgarter Rathauschef, der nach kurzer Bedenkzeit antwortete: „Das wird teuer werden, aber das machen wir.“

Mehr als 20 Jahre liegt dieser geschichtsträchtige Dialog zurück, mit einiger Verspätung kann die Vision von damals nun Realität werden. „Stuttgart hat eine historische Chance, die die Stadt unbedingt nutzen muss“, sagt Dürr, heute 80 Jahre alt. Das findet auch Wolfgang Schuster, in dessen Ära als Rathauschef das Projekt – unterstützt von seinem Baubürgermeister Matthias Hahn – maßgeblich vorangetrieben wurde. „Es ist dringend notwendig, jetzt ein Gesamtkonzept für die Entwicklung des Rosenstein-Areals aufzustellen“, sagt Schuster. In sieben Jahren würden die Gleise verschwinden, die Zeit bis dahin sei für ein Vorhaben dieser Größenordnung nicht mehr lange.

„Es geht jetzt um den Nutzen für die Bürger.“

Wolfgang Dietrich, Projektsprecher

Anderswo in Europa sind die Chancen der zeitgenössischen Stadtentwicklung früh erkannt und richtungsweisende Projekte auf den Weg gebracht worden, etwa in London, Wien und Zürich. Als Paradebeispiel für eine gelungene Operation am offenen Herzen gilt die französische Großstadt Lyon. Höchste Zeit, dass auch Stuttgart nach innen wie nach außen entsprechende Impulse setzt und an die Debatte aus dem Jahr 1996 anknüpft. Nach einem symbolischen Baustart im Februar 2010, nach politischen Höhen und Tiefen, nach dem bis heute nachwirkenden „Schwarzen Donnerstag“, nach Schlichtung, Stresstest und politischen Findungsphasen baut die Deutsche Bahn seit Monaten mit Hochdruck nicht nur auf der Alb an der Neubaustrecke, sondern auch am neuen Bahnknoten in Stuttgart.

Nach aufwändigen Vorarbeiten haben im August auch die Arbeiten an der ersten Baugrube für den Tiefbahnhof begonnen. Dieser Schritt mag für viele symbolträchtig sein, für die Ingenieure und Planer ist er letztlich Teil eines laufenden Prozesses. In den vergangenen zwei Jahren wurden dafür Bäume versetzt und gefällt, viele Leitungen verlegt, Kampfmittelsondierungen durchgeführt. Das Grundwassermanagement wurde aufgebaut, Baustraßen sind erstellt worden. Der Querbahnsteig wurde in Betrieb genommen, das alte Hallendach teilweise abgebrochen. All das ist für die Ingenieure eine in sich schlüssige Abfolge, in die sich das Ausheben der ersten Baugrube im Tiefbahnhof einreiht. Am Ende des Prozesses steht die Inbetriebnahme des neuen Bahnknotens in Stuttgart, der den Weg letztlich frei macht für die so wichtige Neugestaltung der riesigen Gleisflächen in der Stuttgarter City.

Es ist gut, dass sich in Stuttgart jetzt eine neue Qualität der Diskussion anbahnt. Endlich geht es nicht mehr um Stuttgart 21 selbst, sondern um die Auswirkungen des Projekts, um die damit einhergehenden Verbesserungen für den öffentlichen Nahverkehr, um die städtebaulichen Perspektiven, um Kultur und Wirtschaft in einem prosperierenden Ballungsraum – kurz: um den Nutzen für die Bürger. Dies ist eine Zäsur, auf die viele Befürworter hingearbeitet haben. Insofern ist die jetzt aufkommende Debatte auch als eine Bestätigung für all jene zu werten, die in schwierigen Zeiten dazu beigetragen haben, dass die Vision dieses Projekts nicht im Räderwerk der Verzagtheit zermalmt worden ist.

Bleibt zu hoffen, dass mit dieser neuen Qualität der Debatte auch eine neue Qualität im Umgang mit Stuttgart 21 entsteht. Denn bei aller kritischen Begleitung, die dieses Projekt braucht und aushält, ist jetzt auch eine aktive Unterstützung nötig, damit die Operation am offenen Herzen der Stadt mit möglichst wenigen Nebenwirkungen glückt. Je schneller es voran geht, desto schneller kann sich Stuttgart im Sinne aller Bürger neu erfinden.

Ihr Wolfgang Dietrich

REPORTAGE

Die Alpenrepublik lässt grüßen

Seit mehr als einem Jahr werden die Tunnel für den Albaufstieg gebaut, knapp zwei Drittel der Bergspezialisten kommen aus Österreich. Eine Tour durch Little Austria.

Wenn einer wie der Embacher Franz ins Erzählen kommt, verrät schon der Tonfall seiner Geschichten, dass er in seinem Element ist. Es ist eine Mischung aus heiliger Ehrfurcht, ingenieurmäßigem Stolz und kindlicher Freude, die mit den Staumauern und Stollen wächst, an denen er in seinem langen Berufsleben schon mitgebaut hat. Gäbe es ein Bilderbuch für Tunnelbauer, er hätte einen festen Platz darin. Auf dem Kopf ein verschrammter Bauhelm, schwere Schuhe mit Stahlkappen an den Füßen und um den Hals eine Goldkette, an der zwei gekreuzte Hämmer baumeln, das Bergwerkszeichen. „Das hat Tradition bei uns“, sagt Franz Embacher und lässt das gute Stück in der Sonne blitzen.

Wer das Glück hat, von dem Mann aus den Zillertaler Alpen über die Bahnbaustelle auf der Schwäbischen Alb geführt zu werden, der erfährt mancherlei von den Sitten im Wohndorf, von den Gepflogenheiten ganz vorne an der Tunnelwand und von dem Takt in einer Welt, die ihren eigenen Regeln und Ritualen folgt. Der Himmel leuchtet an diesem Nachmittag im schönsten Blau über Hohenstadt, jenem 800-Seelen-Dorf am Albtrauf, wo die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nach etlichen Tunnelkilometern auf 746 Metern Höhe die Albhochfläche und damit ihren höchsten Punkt erreicht. „Bei so einem gigantischen Projekt haben die Leute für einige Jahre einen guten Job“, sagt Embacher. Die Leute, von denen er spricht, kommen wie er selber auch fast alle aus Österreich, einer Nation von Tunnelbauern. Viele Familien kennen sich schon über Generationen. „Wenn einer in der Truppe ausfällt“, sagt Embacher, „dann findet sich zu Hause beim Frühschoppen ein Ersatzmann.“

Embacher ist in seinem zweiundvierzigsten Berufsjahr, was er nicht ohne Stolz erzählt. Ihm ist kein Untergrund mehr fremd und auch sonst kaum etwas. Als Bergmann ist der Tiroler allerdings ein bisschen aus der Art geschlagen, wie er scherzt. „Fast alle Tunnelbauer bei uns kommen aus Kärnten oder der Steiermark“, sagt Embacher und zeigt auf die rot-weiß-rot beflaggten Nummernschilder der staubbedeckten Autos, die vor dem Containerdorf stehen. Spittal, Sankt Veit, Villach, Murau, Leibnitz. 120 Arbeiter haben hier ihre Unterkunft, wobei sich die meisten zu zweit ein Zimmer teilen. Zu Gesicht bekommen sich die Stubenkameraden dennoch selten. „Wenn der eine schläft, arbeitet der andere“, sagt Embacher. Zehn Stunden dauert eine solche Schicht, zehn Tage am Stück. Dann geht es für fünf Tage auf Heimaturlaub, in den viele gemeinsam fahren, weil sie eh aus der gleichen Ortschaft kommen.

Draußen vor dem Containerdorf weht die österreichische Fahne im Sommerwind. Richard Weichselbraun muss noch ein paar Tage warten, bis er sich in seinen silbergrauen Passat setzen und nach Spittal an der

Drau fahren kann, nach Hause zu seinen beiden Töchtern und seiner Lebenspartnerin. An das Nomadenleben eines Wanderabeiters hat sich der 40 Jahre alte Kärntner längst gewöhnt, wie er sagt. Seit mehr als 15 Jahren tingelt er schon über Europas Baustellen. Für heute hat der Maschinenschlosser seine Arbeit getan und sitzt in seinem Zimmer im ersten Stock der Containerstadt vor dem Laptop und skypt via Internet mit der Heimat. Den WLAN-Anschluss stellt die Baufirma allen Arbeitern, den Flachbildfernseher nebst Sky-Karte hat sich Weichselbraun selber mitgebracht. Nach der schweren Arbeit in der Werkstatt oder im Tunnel läuft das Erholungsprogramm. Mitunter kocht er mit den Kollegen unten in der Küche. Jeden Morgen um fünf kommt der Bäckerwagen, bei dem er sich seine Semmeln und Mehlspeisen kauft, Getränke und Zigaretten sind auch im Sortiment. Ansonsten stehen ein paar Dosen und Fertiggerichte neben der Mikrowelle auf seinem Spind, der reichlich Raum einnimmt in der sechs mal zweieinhalb Meter großen Containerstube. „Viel Platz brauchen wir eh nicht“, sagt der Kärntner, der sich von seinem nächsten Heimaturlaub ein Fahrrad mit auf die Schwäbische Alb bringen will. „Die Gegend anschauen.“

Bis zu 400 Ingenieure, Bauüberwacher, Maschinenführer, Mineure und sonstige Spezialisten werden zu Spitzenzeiten am Albaufstieg im Einsatz sein, zwei Drittel davon haben einen österreichischen Pass. Wo so viele Menschen auf so engem Raum für so lange Zeit zusammen leben, braucht es klare Spielregeln. „Das Allerwichtigste in so einem Dorf ist die Kameradschaft, das Miteinander muss passen. Da darf man erst gar nichts aufkommen lassen“, betont Embacher. Die meisten der Bergarbeiter verbringen den Großteil ihrer Freizeit in der Wohnstadt, waschen hier ihre Wäsche, grillen oder sitzen einfach nur draußen auf der Bank bei einem Feierabendbier zusammen, das es aus dem Automaten gibt. Ausflüge ins Umland sind eher seltener Natur. „Viele haben ein Eigenheim abzubezahlen und wollen ihr Geld heimbringen“, sagt Embacher.

Die schwäbische Welt, in der sich die Männer aus Austria bewegen, ist vergleichsweise klein, umso größer sind dafür Einfallsreichtum und Kunstfertigkeit. In der eigenen Werkstatt, in der die schweren Maschinen gewartet und überholt werden, haben die Arbeiter eine zünftige Jausenstube eingerichtet. Die Bänke und Tische wurden nach österreichischer Art mit einem Brenner angeflammt und abgebürstet, was für das typische Muster sorgt. Neben Kalender-Mädchen und einem geschmiedeten Bergwerkszeichen hängt ein langer Schaufelstil an der Wand, darauf steht „Hausordnung“. Und am Rande der Schlafstadt gibt es nicht nur einen Fitnessraum mit Hanteln und anderen schweren Eisen, sondern auch ein selbst gezimmertes Saunahaus, in der auch der Platz für eine große Sitzecke und einen gut gefüllten Kühlschrank nicht fehlt. Ein beliebtes Ritual nach getaner Arbeit: „Erst in die Muckibude, dann ab zum Schwitzen“, sagt Embacher, der selber nicht in dem Containerdorf neben der A 8 schläft, sondern in der „Sonne“, einem von drei Gasthöfen in Hohenstadt, die allesamt voll belegt sind, seit sich hier die Bautrupps durch den Berg wühlen.

Auch Christoph Esslinger hat sich für längere Zeit in der Sonne einquartiert, wo sich jeden Abend ein bunt zusammengewürfelter Stammtisch trifft, bei dem mitunter auch der Hohenstadter Bürgermeister Günter Riebort und einige der Gemeinderäte zu Informationsaustausch und zwangloser Plauderei vorbei schauen. Der Diplom-Geologe ist als Bauleiter für den gesamten konventionellen Vortrieb am Albaufstieg zuständig, der mit seinen zwei Tunneln als das ingenieurtechnische Herzstück der 60 Kilometer langen Neubaustrecke

gilt, weil dafür teilweise hundert Millionen Jahre altes Juragestein mit möglichen Hohlräumen und wechselnden Wasserverhältnissen durchbrochen werden muss. „Bautechnisch eine der größten Herausforderungen, die man sich vorstellen kann“, sagt der 43-jährige Bauleiter, der bei der Porr-Gruppe beschäftigt ist, einer der vier österreichischen Firmen am Albaufstieg. Fast eine Million Kubikmeter Gestein müssen alleine für den knapp fünf Kilometer langen Steinbühltunnel aus dem Berg geholt werden. Dazu kommt der Boßlertunnel, der zwischen Aichelberg und Wiesensteig verläuft.

Vor mehr als einem Jahr haben die Tunnelarbeiten begonnen, zwischenzeitlich hat sich alles eingespielt, sagt Esslinger. Auf der Baustelle und auch drumherum. Einen Ausflug nach Ulm hat er bereits hinter sich, allerdings war das Münster verschlossen. Ansonsten übt sich der Geologe, der im schönen Städtchen Kufstein zu Hause ist, nach der Arbeit mitunter in der hauseigenen Bogenschießanlage im Gärtchen hinter den Bürocontainern, die ein Landsmann eingerichtet hat. In der Sonne ist der Bauleiter aus Tirol ein überaus gefragter Gesprächspartner, der zum Weißbier die neuesten Geschichten aus dem Tunnel serviert. „Die Menschen interessieren sich dafür, was wir hier tun“, sagt er. Dass den Bergleuten aus der Alpenrepublik dabei auch der schwäbische Zwiebelrostbraten und die Bratkartoffeln des Juniorchefs durchaus gut schmecken, davon zeugt schon einer der Querstollen zwischen den beiden Röhren des Steinbühltunnels, den sie nach Silke Ramminger benannt haben, der charmanten Sonnen-Wirtin. Ehre, wem Ehre gebührt.

Gut fünf Meter pro Tag geht es in den beiden Stollen in bergmännischer Bauweise voran, der bewährten Kombination aus Sprengen, Ausbrechen und Betonieren. Dass man bei einem Rundgang mit ihm auch Tunnelluft schnuppern muss, versteht sich für einen wie den Embacher Franz von selbst. „Schießts ihr gleich?“, ruft er bei der Einfahrt in sein Handy. Eine Frage an den Sprengmeister. Fast 2.000 Meter sind die Röhren bereits in den Berg getrieben worden, pro Schicht arbeiten immer sechs Mann ganz vorn an der Gesteinswand, die in bergmännischer Sprache Ortsbrust heißt, wie Franz Embacher erklärt. Einer der Bergspezialisten ist Manuel Golger, der an diesem Tag den millionenschweren Bohrwagen bedient, also die punktgenauen Löcher für die bis zu 80 Sprengladungen in die Ortsbrust bohrt. Gelernt hat der 30-jährige Kärntner wie die meisten Mineure etwas völlig anderes, wie er sagt, nämlich Tischler. Zum erfahrenen Tunnelbauer ist er über die Jahre geworden, weil sie alle Tunnelbauer sind wo er herkommt, aus dem Mölltal, in dessen Nähe sich der Großglockner erhebt. „Das kann man nicht studieren, das lernst nur durchs Probieren“, sagt er.

Für Franz Embacher wird die Baustelle auf der Schwäbischen Alb wohl seine letzte sein. 2016 winkt der Ruhestand, nach dann 44 Berufsjahren mit einem Bauhelm auf dem Kopf, Sicherheitsschuhen an den Füßen und einem goldenen Bergwerkszeichen um den Hals. Langweilig wird es ihm aber sicher nicht werden. Der 60-jährige Zillertaler, der zum zweiten Mal verheiratet ist, hat sieben Kinder und zwölf Enkel. Eine der Töchter betreibt im Wintersportort Mayrhofen ganz oben auf dem Berg das Panoramarestaurant, in dem der Tiroler Speck noch besser schmeckt. Ein Ort mit Weitblick statt Tunnelblick. Schöne Aussichten. Es ist Zeit zum Servus sagen, Zeit für einen Händedruck nach Bergmannsart. „Kärntner oder Steirer“, fragt der Baustellenführer auf dem Rückweg zum Baucontainer einen verdutzten Arbeiter, der gerade auf dem Weg in die Dusche ist. „Kärntner, warum willst des wissen?“, lautet der verbale Konter. Und dann lächelt er knitz, der Embacher Franz. **www.be-zug.de/steinbuehltunnel**

SERIE

Berufene Ingenieure

Sie sind die Köpfe der Baustellen und haben reichlich Erfahrung. Sie tragen die Hauptverantwortung und sind zuständig für Hunderte von Arbeitern. In der zweiten Folge der Serie über die Abschnittsleiter stellen wir Matthias Breidenstein und Gerd Maitschke vor.

Es ist das bisher ungewöhnlichste Bauprojekt von Matthias Breidenstein gewesen: die Filstalbrücke mit ihren filigranen Stützen, konstruiert und gebaut aus unzähligen bunten Steinchen. Der Bauingenieur hatte sich in den vergangenen Weihnachtsferien zusammen mit seinem achtjährigen Sohn an dieses anspruchsvolle Projekt gewagt, musste zu seinem Leidwesen aber nach längerer Bauphase kapitulieren. „Die Filstalbrücke ist schon aus statischer Sicht ein unerhört anspruchsvolles Bauwerk“, sagt Breidenstein. „Mit Legosteinchen funktioniert das nicht.“

Seither hat der Projektleiter noch etwas mehr Respekt vor dem anstehenden Brückenbau am Albaufstieg, wo die Neubaustrecke in 85 Meter Höhe über das Filstal führen wird. Er gehört zu jenem Menschenschlag, der fasziniert ist von den vielfältigen Möglichkeiten der Technik und Ehrfurcht hat vor dem Resultat. Eine Brücke aus zwei eingleisigen Bauwerken, die auch dann standhalten muss, wenn ein 500 Tonnen schwerer Zug mit Tempo 250 eine Vollbremsung hinlegt, ist nach dem Geschmack von Breidenstein. „Das ist eine unglaublich anspruchsvolle Aufgabe für die Statiker“, sagt er. Der 52 Jahre alte Ingenieur sitzt an diesem Nachmittag in seinem Büro, das seine Bestimmung als Wirkungsstätte eines Überzeugungstäters kaum verbergen kann. Überall wird gebaut. An den Wänden hängen Skizzen, Pläne und Erinnerungsfotos von Tunnelfeiern. Auf einem Schrank steht neben einer Flasche Anstichswein auch eine ansehnliche Plastik der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin aller Bergleute und Mineure, die er von seinen Mitarbeitern einst zum 50. Geburtstag geschenkt bekommen hat. „Sie begleitet mich jetzt zu jedem Projekt“, sagt Matthias Breidenstein.

Angewöhnt hat er sich, in Großprojekten zu denken, die seit knapp zwei Jahrzehnten sein Leben bestimmen und ihm ihren besonderen Rhythmus vorgeben. Warum er Bauingenieur geworden ist? Eine Frage der Veranlagung, sagt Breidenstein, der ein Kind des Ruhrgebiets und in einem der typischen Arbeiterviertel in Essen groß geworden ist, wo der Schnee, sofern es mal welchen gab, nach zwei Tagen pechschwarz war. Schon in der Schule habe ihm vor allem Mathe und Physik Spaß gemacht, erzählt er, zudem sei auch der Vater auf dem Bau gewesen, wenngleich als Kaufmann. „Das prägt einen Jungen“, sagt der Tunnelbauer. Als klar war, was seine Profession ist, suchte sich Matthias Breidenstein für sein Studium mit der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen eine der ersten Adressen für werdende Bauingenieure. Um sich die Ausbildung zu finanzieren, jobbte er nebenher auf diversen Baustellen, wodurch er das Geschäft letztlich von der Pike auf lernte, wie er sagt. Vom Entkernen von Häusern bis hin zum diffizilen Tunnelbau.

Es war die boomende Zeit des U-Bahn-Baus, in der überall in der Republik vieles unter die Erde verlegt wurde, was zuvor oberirdisch unterwegs war. 8,35 Meter Durchmesser hatte das Schild der Vortriebsmaschine, mit der im Ruhrgebiet seinerzeit zwei Jahre lang der U-Bahn-Tunnel gebohrt wurde, der am Anfang einer langen Reihe von Bauprojekten steht, die Matthias Breidenstein seither verantwortet hat. Die Nord-Süd-Fernbahn in Berlin, die unter dem Potsdamer Platz verläuft, gehört ebenso dazu wie der Katzenbergtunnel auf der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, der Umbau des Kaiser-Wilhelm-Tunnels auf der Moselstrecke und die ICE-Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, auf der er als Bauüberwacher 45 der 180 Kilometer mit gleich sechs Tunnelabschnitten zu managen hatte. Die Entscheidung, Tunnelbauer zu werden, hatte er einst schon im Studium getroffen, aus Einsicht und tiefer Überzeugung, wie Matthias Breidenstein betont.

Der Bedarf an Infrastruktur ist enorm“, sagt er. „Oben ist alles dicht, also muss der Verkehr unter die Erde.“ Bei der Bahn angeheuert hatte der Vollblutingenieur nach seinen ersten zwei Berufsjahren bei der Holzmann AG im Jahr 1995. Seither baut und bohrt er für den größten deutschen Staatskonzern, der nun seinerseits bei Stuttgart 21 mit seinem schwierigen Terrain auf den anerkannten Spezialisten baut, der schon zahlreiche Vorträge zum Thema Tunnelbau gehalten und diverse Fachpublikationen veröffentlicht hat. Als Bahn-

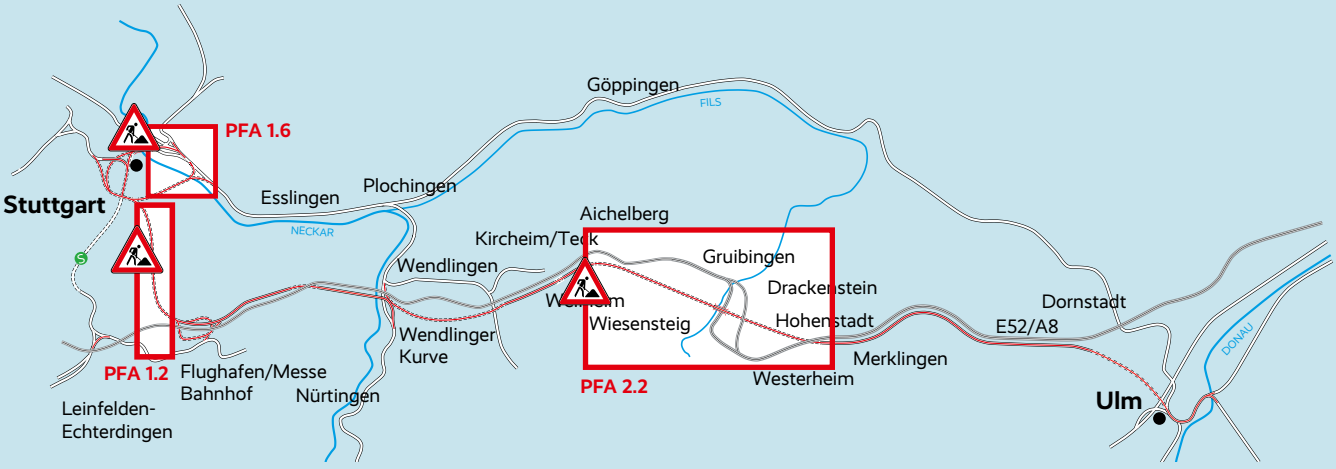
Projektleiter von gleich drei Planfeststellungsabschnitten muss Breidenstein mit seinen Teams alleine 60 Tunnelkilometer vorantreiben. Im Stadtgebiet Stuttgart liegen der knapp zehn Kilometer lange Fildertunnel und die Zuführung zwischen dem neuen Tiefbahnhof und Ober-/Untertürkheim in seinem Bereich. Dazu kommen der Boßlertunnel und der Steinbühltunnel am Albaufstieg. Dazwischen entsteht mit der Filstalbrücke eine der höchsten Eisenbahnüberführungen in Deutschland. Erzählt er von seinen anspruchsvollen und hochkomplexen Bauwerken, spricht er gerne von Eifeltürmen. Breidenstein hat keine Angst vor schwankenden Anhydridspiegeln, karstigem Untergrund und statischen Herausforderungen. „Man muss sich etwas einfallen lassen“, sagt er und hält damit alles für gesagt.

Von seinem anhaltenden Erfindungsreichtum zeugt eine Urkunde, die gleichfalls einen Platz in seinem Büro gefunden hat. Der Ingenieur hat ein Verfahren entwickelt, wie Eisenbahntunnel unter laufendem Betrieb saniert und vergrößert werden können. Die so genannte Tunnel-im-Tunnel-Methode, für die Breidenstein ein Patent und den Innovationspreis bekommen hat, wird heute überall mit Erfolg eingesetzt. Das Grundprinzip dabei ist, dass eine verschiebbare Stahleinhausung als vorübergehend eingleisiger Tunnel dient. Drinnen fährt der Zug, draußen kann derweil an der eigentlichen Röhre gearbeitet werden.

Wie viele seiner Kollegen ist auch Matthias Breidenstein ein klassischer Wochenendpendler, Kreis Limburg, 250 Kilometer einfach. Mitunter kommt die Familie auch zu Besuch nach Stuttgart, wobei dann meist ein Baustellenbesuch inklusive Baggerfahrt auf dem Programm steht. Eines der ersten Worte des Sohnemanns sei „Tunnel“ gewesen, erzählt Breidenstein nicht ohne Stolz. Er ist Bauingenieur mit Leib und Seele. Die politischen Diskussionen um das Projekt und den Widerstand nimmt er als gegeben hin. Seine ganze Kraft aber gilt dem Vorankommen. Seinen bisher schönsten Moment hat er am 6. Juni 2013 erlebt, dem Tag, an dem „nach fünf Jahren Papier wälzen“ auf der Schwäbischen Alb der Anstich des Steinbühltunnels gefeiert wurde. Das passende Foto dazu hängt auch an seiner Wand. Ein gutes Jahr nachdem es aufgenommen wurde, zieht sich der Stollen bereits rund 2.000 Meter tief hinein in den Berg. „Das macht einen Tunnelbauer glücklich“, sagt Matthias Breidenstein.

Das Terrain von Matthias Breidenstein

Der PFA 1.2 verbindet den Tiefbahnhof in der Stuttgarter Innenstadt mit dem Flughafen auf den Fildern und unterquert dabei Stadtteile wie Degerloch und Möhringen. Zentraler Bestandteil ist der 9,5 Kilometer lange Fildertunnel, der auf die Filderebene hinauf führt und dabei rund 150 Höhenmeter überwindet. Der Abschnitt endet im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle Degerloch, unmittelbar neben der A 8. Hier fahren die schnellen ICE dann bereits mit 250 Stundenkilometern. Tunnellastig ist zudem auch der PFA 1.6, zu dem die Zuführung nach Ober-/Untertürkheim gehört. Die Röhren zweigen aus dem Fildertunnel ab und führen unter dem Neckar in Richtung Ober- und Untertürkheim. Außerdem führen auch neue Gleise entlang des Abstellbahnhofs und stellen die Verbindung in Richtung Waiblingen her. Der PFA 2.2 umfasst den gesamten Albaufstieg der 60 Kilometer langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Zu dem Planfeststellungsabschnitt gehört der 8,8 Kilometer lange Boßlertunnel, der längste Tunnel der Neubaustrecke, der bei Aichelberg beginnt und bis Wiesensteig führt. Daran schließt sich die 485 Meter lange Filstalbrücke an, die aus zwei eingleisigen Bauwerken besteht und nach Vollendung zu den höchsten Eisenbahnüberführungen in Deutschland gehört. Als letztes Teilstück des Abschnitts folgt der knapp fünf Kilometer lange Steinbühltunnel, der auf der Albhochfläche in Hohenstadt endet, dem mit 746 Meter höchsten Punkt der Neubaustrecke. Am Ende des 15 Kilometer langen Abschnitts fällt die im offenen Gelände geführte Strecke bereits wieder ab und verläuft weiter neben der Autobahn.



Am Anfang war die Deutsche Demokratische Republik. Sie ist ein Teil von Gerd Maitschke, Jahrgang 1960, aufgewachsen in der Oberlausitz. Irgendwann hat sich die Mauer aufgelöst und Maitschke zog hinaus, um zu bauen. So manche Nadel steckt in seiner persönlichen Weltkarte an den Orten, an denen er wirkte. Polen, Lettland, Litauen, Bulgarien, Russland, Katar. Vor zwei Jahren kam er nach Stuttgart. Im Gepäck hatte er reichlich Erfahrung und einen Lebenslauf, der getippt vier pralle Seiten umfasst.

Es ist einer dieser Tage, an denen das Licht durchdringend und grell ist. Es fällt durch die Scheibe eines schlichten Büros in der Stuttgarter Räpplenstraße, wo der Diplom-Ingenieur Maitschke sich eine Stunde Zeit genommen hat, um davon zu erzählen, wie er im Talkessel der baden-württembergischen Landeshauptstadt gelandet ist, um einen der schwierigsten Abschnitte in einem der schwierigsten Projekte der Republik zu verwirklichen. Dabei geht es eigentlich nur um 900 Meter. Maitschke ist der Mann, unter dessen Regie, salopp gesprochen, der Stuttgarter Hauptbahnhof in den Keller verfrachtet wird.

Die Lotterie des Lebens hat Maitschke in Dresden das Licht der Welt erblicken lassen. Nach der Schule lernte er Zimmermann, studierte später in Cottbus, wurde Diplom-Ingenieur für Bauwesen und heuerte in Zittau bei einem großen Arbeitgeber an, der damals sehr viel baute: der Nationalen Volksarmee. Beim Militär zu bauen ist eine interessante Aufgabe und eine gute Möglichkeit, sich gegen Verantwortungsdiffusion zu wappnen, wie Forscher ein weit verbreitetes Phänomen bezeichnen, bei dem sich der Einzelne hinter den Beschlüssen der Gruppe versteckt. Man hat dieses Phänomen untersucht, in dem man einzelne Männer mit voller Kraft an einem Tau ziehen ließ und ihre Power maß. Als zwei Männer am Tau zogen, investierten sie nur noch 93 Prozent der Kraft des einzelnen Tauziehers, bei acht Mann waren es noch 49 Prozent. Gerd Maitschke ist sozusagen gegen Verantwortungsdiffusion geimpft. Das entsprechende Präparat wurde ihm als Oberoffizier im Ingenieurbaubataillon verabreicht. Maitschke diente über Jahre als Kompaniechef und wachte darüber, dass beim Bau von Bunkern und Raketenbasen alles militärisch präzise lief. Seitdem ist er es gewohnt, Entscheidungen für größere Truppen zu treffen.

Mit der Wende verschmolzen die Armeen von Ost und West. Maitschke schied als Hauptmann aus der Bundeswehr aus und wurde Bauleiter bei der Firma Franki, einer Holzmann-Tochter, die ihn Anfang der neunziger Jahre für Tiefbauprojekte nach Berlin schickte, wo er auch fünf Jahre am Potsdamer Platz eingesetzt war. Eine Baustelle nach seinem Geschmack, tief, groß und schwierig. Gesegnet mit der Gabe, Menschen führen zu können, wurden Maitschke als Projektleiter im Spezialtiefbau viele Bauvorhaben in der Stadt Berlin übertragen. In so mancher Baugrube dirigierte er Poliere und Bauleiter. Er setzte sich mit Anrainern auseinander, kümmerte sich um schwierige Pfahlgründungen und um Grundwasser, baute Dichtwände und setzte Anker, beschäftigte sich mit Verträgen und mit Risikomanagement. Die Arbeitgeber wechselten, die Baustellen wurden größer, die Anfahrtswege länger. Für die Firma Franki managte er Projekte im Baltikum und in Russland, als Baubevollmächtigter bei der „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH“ gestaltete er den City-Tunnel in Leipzig mit, für die Firma Porr ging er nach Katar und im russischen St. Petersburg plante er den Orlowsky-Tunnel. Der wurde am Ende zwar nicht gebaut, aber wenigstens sehr gründlich vorbereitet.

Seit Sommer 2012 ist Maitschke in Stuttgart Projektleiter für den neuen Tiefbahnhof. Ein spannender Job, bei dem er alles anwenden kann, was er auf seiner beruflichen Reise durch die Welt gelernt hat. Vor allem seine Erfahrungen im Umgang mit Menschen kommen ihm zupass. „Es reizt mich, aus unterschiedlichsten Typen ein schlagfertiges Team zu formen“, sagt er.

60 Mitarbeiter zählt seine Truppe in der Räpplenstraße, viele davon hat Maitschke selbst eingestellt. Die meisten kommen aus der freien Wirtschaft. „Meine Mitarbeiter wollen das Projekt voranbringen und arbeiten oft bis zu 14 Stunden pro Tag“, sagt er. „Genau das brauchen wir. Denn wir arbeiten an einem Projekt, das alles andere als eine Otto-Normal-Baustelle ist.“

Dem Leiter von det Janze macht es nichts aus, größere Mannschaften zu befehligen. “ In der Hochphase werden unter Maitschkes Regie mehr als 500 Arbeiter am neuen Tiefbahnhof bauen. Gestählt in vielen Baugruben, bringt den Ingenieur so leicht nichts aus der Ruhe. „Das eine oder andere habe ich eben schon erlebt“, sagt er und grinst. „Wenn es Probleme gibt, was bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung völlig normal ist, bringt es nichts, verrückt zu spielen. Da muss man als Chef Ruhe reinbringen und sagen, wie es geht.“

Wie es geht, das scheinen in Stuttgart viele zu wissen. Jedenfalls hat Maitschke diesen Eindruck, wenn er die Zeitungen liest. „Es gibt viele Gelehrte in dieser Stadt“, sagt Maitschke. Er weiß, dass er in seinem Job nicht nur als Ingenieur gefordert ist, sondern auch als Öffentlichkeitsarbeiter. Auch wenn er einige Befürchtungen in der Landeshauptstadt für so überflüssig hält wie einen Rauchmelder bei Helmut Schmidt, hat er durchaus Verständnis für beunruhigte Bürger, die beispielsweise über Erschütterungen klagen. „Auf der einen Seite sind die Normwerte“, sagt er. „Auf der anderen Seite wackeln Gläser in Schränken und Anwohner fühlen sich belästigt. Da muss man miteinander reden und die Menschen ernst nehmen.“

Fünf Tage pro Woche verbringt Maitschke in Stuttgart, am Wochenende fährt er in der Regel nach Hause zu seiner Frau, die in Sachsen lebt. Die beiden erwachsenen Töchter gehen längst ihre eigenen Wege. Was ihr Vater arbeitet, wissen sie, wenngleich es im trauten Familienkreis andere Themen gibt als die Baustelle der Baustellen. „Dieses Projekt ist anspruchsvoll“, sagt Gerd Maitschke. „Aber es ist nicht der Nabel der Welt.“

Das Terrain von Gerd Maitschke

Der PFA 1.1 ist ein zentraler Teil des Projekts Stuttgart 21. Er umfasst die Querung des Stuttgarter Talkessels und mit dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof auch eines der herausragenden Bauwerke des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Die Idee eines quer zum Tal liegenden Durchgangsbahnhofs geht auf eine 1988 veröffentlichte Denkschrift des Stuttgarter Verkehrswissenschaftlers Professor Gerhard Heimerl zurück. Diese Idee wurde zum ganzheitlichen Konzept Stuttgart 21 weiterentwickelt, das 1994 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Baubeginn war am 2. Februar 2010. Im gleichen Jahr begann der Rückbau des Nordflügels und die Einrichtung des Grundwassermanagements. Quer unterhalb der bisherigen Prellböcke entsteht unter laufendem Bahnbetrieb eine moderne Bahnhofshalle mit vier jeweils 420 Meter langen und zehn Meter breiten Bahnsteigen. Weitere Bestandteile des PFA 1.1 und Folgemaßnahmen sind der Umbau beziehungsweise die Verlegung mehrerer Stadtbahngleise und Dükersysteme, der Neubau der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, der Bau des Technikgebäudes sowie der Bau und Betrieb des Grundwassermanagementsystems. Der PFA 1.1 ist darüber hinaus Ausgangspunkt für das Baulogistiksystem Stuttgart-Mitte. Über ein Förderband und über Baustraßen wird Abraum aus dem innerstädtischen Bereich zu den Baulogistikflächen am Nordbahnhof transportiert. ▶ www.be-zug.de/baustellen

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

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
ARBEITSGEMEINSCHAFT
ATCOST21
DORR
OSTU STETTIN
FILDERTUNNEL

IM BILDE

THEMA

Die schlafende Metropole

Stuttgart bietet sich die historische Chance, den Makel der Vergangenheit zu korrigieren und im Herzen der City einen neuen Stadtteil zu bauen, der Maßstäbe setzen kann für die Entwicklung urbaner Quartiere. Eine Reise.

Schwungvollen Schrittes kommt **Heinz Dürr** die Flughafentreppe hinauf. Sandfarbener Anzug, schwarzes Hemd, schwarze Aktentasche. Im nahe gelegenen Aichtal hat er gerade zusammen mit dem ehemaligen Ministerpräsidenten Erwin Teufel und dem schwäbischen Unternehmer Karl Schlecht über die nächsten Projekte der millionenschweren Karl-Schlecht-Stiftung beraten, in einer guten Stunde steht sein Rückflug von Stuttgart nach Berlin an. Zeit genug für einen Cappuccino im Restaurant Red Baron, zu dem Heinz Dürr Geschichten serviert, die er lange nicht mehr erzählt hat. Es geht um Stuttgart 21. „Alle waren damals begeistert von der Idee“, sagt er, „ein neues Quartier im Herzen der Stadt zu bauen.“

Der ehemalige Bahnchef zieht zwei Fotos aus seiner Ledertasche, über die sich die Patina der Jahrzehnte gelegt hat. Die eine Luftaufnahme zeigt den Stuttgarter Hauptbahnhof mit seinen weitläufigen Gleisanlagen, die den Schlossgarten zerschneiden und mit einem dicken Stift rot umrandet worden sind. Auf dem zweiten Anschauungsobjekt haben Häuser und Bäume den Platz der Schienen und Weichen eingenommen. Mit beiden Bildern im Gepäck ist Dürr einst in die Amtsstube des damaligen Oberbürgermeisters Manfred Rommel marschiert, an den Tag erinnert er sich noch heute genau: es war der 14. Januar 1994. „Das können wir alles neu bebauen“, erklärte er seinerzeit dem Stuttgarter Rathauschef, der nach kurzer Bedenkzeit antwortete: „Das wird teuer werden, aber das machen wir.“

Mehr als 20 Jahre liegt dieser geschichtsträchtige Dialog zurück, mit einiger Verspätung kann die Vision von damals nun Realität werden. „Stuttgart hat eine historische Chance, die die Stadt unbedingt nutzen muss“, betont Dürr, der in Bad Cannstatt aufgewachsen und in Feuerbach zur Schule gegangen ist. Als gebürtigem Cannstatter sei ihm damals vor allem auch wichtig gewesen, dass mit dem Mineralwasser nichts passiert, was auch ein zentrales Anliegen der Stadt ist, die sich damit intensiv beschäftigt hat. „Das haben wir schon früh untersuchen lassen“, sagt der zwischenzeitlich 80-jährige Manager, der 1991 an die Spitze der Deutschen Bahn berufen wurde. Eine prägende Ära für den heute größten deutschen Staatskonzern, der unter seiner Verantwortung mit der DDR-Reichsbahn fusionierte und zur Aktiengesellschaft privatisiert wurde. Mit seinem Namen verbunden sind zudem die Einführung der BahnCard, des „Schönes-Wochenende-Tickets“ und des Konzepts „Unternehmen Zukunft“.

Im Zuge der Bahnreform, die dem Konzern unternehmerisches Handeln ermöglichte, habe man damals vielen Gemeinden in Deutschland das Angebot gemacht, über die städtebauliche Entwicklung von

Heinz Dürr,
ehemals Bahnchef, erzählte am Stuttgarter Flughafen von den Anfängen des Projekts.

Historische Dokumente:
Mit diesen beiden Bildern im Gepäck ist Dürr im Januar 1994 zu Manfred Rommel ins Stuttgarter Rathaus marschiert.

großen Gleisanlagen in den Innenstädten gemeinsam nachzudenken, erzählt Dürr. Zuvor seien die Bahnanlagen exterritoriale Gebiete gewesen und waren damit der Kommunalplanung entzogen. Die Grundidee des Konzepts 21 sei gewesen, so Dürr, Kopfbahnhöfe in möglichst unterirdische Durchgangsstationen umzubauen, Gleisanlagen zu beseitigen und das restliche Betriebsgelände an den Stadtrand zu verlagern. „Dadurch konnten wir bis zu 90 Prozent ehemaliger Bahnflächen für die Stadtentwicklung frei machen."

Im Fall der Landeshauptstadt sind es knapp hundert Hektar, die nach der Neuordnung des Bahnknotens bebaut werden können. Damals wie heute geht Heinz Dürr davon aus, dass dafür Konzepte entwickelt werden, „in denen die Bereiche Wohnen, Leben und Arbeiten als gleichberechtigte Interessen nebeneinander stehen". Auf den freigeräumten Flächen sollen keine reinen Bürokomplexe sondern vielmehr Gebiete entstehen, die an die „qualitätvollen Bahnhofsquartiere der Gründerzeit anknüpfen, aber mit architektonisch und ökologisch zeitgemäßen Bauformen zeigen, welche Entwicklungspotenziale moderne Städte haben können". Darin sieht der ehemalige Bahnchef auch einen Beitrag gegen die „Verelendung der Innenstädte", die der ehemalige Bundespräsident Roman Herzog einst beklagt hat. „So gesehen weist das Projekt Stuttgart 21 den Weg in die Moderne", sagt Dürr: „Es kann Maßstäbe für die Weiterentwicklung urbaner Quartiere setzen."

Dieser Gedanke beseelt auch **Wolfgang Schuster**, in dessen Ära als Oberbürgermeister der Landeshauptstadt das Projekt maßgeblich vorangetrieben wurde, unter dessen Mitwirken die wichtigsten Entscheidungen gefallen sind. Seit Februar vergangenen Jahres hat Schuster ein Büro am Charlottenplatz bezogen, im gleichen Gebäude residiert unter anderem auch das Institut für Auslandsbeziehungen. Schaut er aus dem einen Dachfenster, sieht er hinüber zum Rathaus. Vor dem anderen Fenster erhebt sich die Kulisse des Alten Schlosses und der Stiftskirche. Gerne denkt er an die vergangenen 16 Jahre als Stadtoberhaupt zurück, auch wenn er zuletzt Anfeindungen aus dem Lager der Stuttgart-21-Gegner ausgesetzt war. Er hat sein berufliches Leben neu geordnet, einen Schlussstrich gezogen. Früher ist er in seiner schwarzen Dienstlimousine von einem Chauffeur durch die Gegend kutschiert worden. Heute läuft er morgens zu Fuß von der Gänsheide hinunter in den Talkessel und fährt abends mit der Stadtbahn wieder nach Hause. „Das bedeutet ein neues Stück Lebensqualität für mich", sagt der 65-jährige Oberbürgermeister a.D.

Seine Tage sind nicht mehr so getaktet wie früher, zu tun hat er indes noch immer mehr als genug. Als Mitglied des Rates für Nachhaltige Entwicklung berät er unter

Wolfgang Schuster
hat das Projekt in seiner Amtszeit verteidigt.

anderem die Bundesregierung, er ist Mitglied der Sachverständigenkommission für den siebten Altenbericht der Bundesregierung und Repräsentant der Deutschen Gesellschaft für Ausländische Politik in Baden-Württemberg. Angesichts von sechs Millionen junger arbeitsloser Menschen in Südeuropa und Südosteuropa sei es ihm besonders wichtig, sagt er, berufliche Perspektiven zu ermöglichen. Dafür hat er als Präsident des Dachverbandes der Kommunalen und Regionalen Verbände in Europa die European Foundation for Education e.V. gegründet. Unterstützt wird er dabei vom Kolping-Bildungswerk Württemberg. Im Januar 2013 hat der Professor und Ehrenbürger der Landeshauptstadt, zu dem er bei seiner Verabschiedung ernannt wurde, zudem das Institut für Nachhaltige Stadtentwicklung gegründet. Seither hält er Vorträge über langfristige Perspektiven zum Thema, berät er Firmen, Investoren und Kommunen, beispielsweise die Stadt Schwäbisch Gmünd.

In die Stuttgarter Kommunalpolitik schaltet er sich grundsätzlich nicht mehr ein, wenngleich es hier derzeit einigen Handlungsbedarf gibt, wie er betont. „Es ist dringend notwendig, jetzt ein Gesamtkonzept für die Entwicklung des Rosenstein-Areals aufzustellen", sagt er. In sieben Jahren würden die Gleise verschwinden, die Zeit bis dahin sei für ein Vorhaben dieser Größenordnung nicht mehr lange. Alleine die detaillierte Untersuchung von ökologischen und technischen Rahmenbedingungen brauche einen mehrjährigen Vorlauf. Gleichzeitig müsse auch der Bedarf an öffentlichen Einrichtungen geprüft werden. Schuster könnte sich dabei zwei bedeutende kulturelle Zentren vorstellen: Einen Neubau für das Lindenmuseum als ein Haus der Kulturen der Welt und eine Schlossgartenphilharmonie direkt am Bonatzbau. „Das wäre ein angemessener Auftakt für eine belebende Stadtentwicklung und die Chance, sich beispielsweise im Jahr 2025 als Europäische Kulturhauptstadt zu bewerben", sagt er.

Werner Sobek **mahnt einen Plan für Stuttgart an.**

Der Architekt Werner Sobek hat dazu bereits vor Jahren erste Entwürfe gezeichnet, die das neue Stadtviertel hinter dem Stuttgarter Hauptbahnhof auch aus architektonischer Sicht zu einem Vorzeigequartier machen sollen. Dazu könnte das Viertel nach Vorstellung von Wolfgang Schuster auch ein ökologisches Modellprojekt werden. „Wir haben die große Chance, dort eine CO_2-freie Stadt zu bauen“, sagt er. Stuttgart habe damals bewusst alle heutigen Gleisflächen gekauft, um später keinen Verwertungsdruck zu haben. Den Entwicklungsprozess dürfte man aber nicht nur den Experten der verschiedenen Disziplinen überlassen, findet Schuster: „Wir brauchen einen intensiven Dialog mit den Bürgern, um die unterschiedlichen Bedürfnisse von Jung und Alt sowie von bezahlbarem Wohnraum angemessen zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund hat Wolfgang Schuster während seiner Amtszeit unter anderem den Rosenstein-Dialog ins Leben gerufen, eine Veranstaltungsreihe, bei der das Thema Stadtentwicklung aus unterschiedlichsten Perspektiven beleuchtet und von einer breiten Öffentlichkeit diskutiert wurde. Neben Referenten aus Städten wie Wien, Hamburg und Zürich, die bereits ähnliche Projekte umgesetzt haben, kamen dabei unter anderem auch der Zukunftsforscher Peter Wippermann, der profilierte Architekturhistoriker Vittorio Magnago Lampugnani oder der Philosoph und Kulturwissenschaftler Peter Sloterdijk zu Wort. Zudem wurden Podiumsdiskussionen zum Thema „Kinderfreundliche Quartierplanung“ abgehalten. Daran teilgenommen haben jeweils hunderte Bürger vor Ort und Tausende via Livestream im Internet. „Eine solche Reihe müsste unbedingt fortgesetzt werden“, sagt Schuster. „Das neue Quartier muss ein echtes Stück Stuttgart werden, eine Heimat für alle.“

Ein Satz, den so auch der Stuttgarter Bauingenieur, Architekt und Professor **Werner Sobek** unterschreiben würde. Heimat ist ein Schlüsselbegriff für Sobek, der durchaus lokal denkt, obwohl er rund um den Globus unterwegs ist. Seine Bauten setzen Maßstäbe, fast überall auf der Welt hat er steinerne Spuren hinterlassen. 200 Mitarbeiter zählt seine Firmengruppe mit Sitz in Stuttgart, jener Stadt, in der er lebt und an der er sich nicht selten reibt. „Es ist schon erstaunlich, mit welchem Dilettantismus das zentrale Thema der künftigen Gestaltung dieser Stadt nicht angegangen wird“, sagt Sobek, der als Nachfolger von Frei Otto und Jörg Schlaich das Institut für Leichtbau, Entwerfen und Konstruieren an der Universität Stuttgart leitet.

Sobek sitzt an diesem Nachmittag in seinem Büro in Degerloch und schaut aus dem Fenster hinaus auf einen Himmel, auf den in Stuttgart viele schauen, allerdings mit höchst unterschiedlichem Horizont. Bereits im August 1996 hat die Landeshauptstadt einen Amtsblatt-Sonderdruck veröffentlicht, in dem zehn Architekturbüros konkrete Vorschläge machen, wie das frei werdende Bahngelände künftig städtebaulich genutzt werden könnte. Büros aus Stuttgart, Kopenhagen, Berlin, Darmstadt und Hamburg machten sich Gedanken über die schwäbische Metropole, wiesen Geschossflächen und Parkflächen auf den Quadratmeter genau aus. „Die Kultur der neuen Stadt wird aus den Gärten entwickelt. Diese werden aus ihrer Isolation und Randlage gelöst und zum Rückgrat der neuen Stadt. Die Idee der Parkgestaltung verknüpft konsequent und spannend Geschichte und Zukunft“, hieß es in der Publikation beispielsweise über den Entwurf des Pariser Architekten Jean-Francois Jodry. Eine Gutachterkommission hatte sämtliche Entwürfe bewertet. „Stuttgart 21 – Thema Nr. 1“, ist der acht Seiten umfassende Sonderdruck überschrieben. Seitdem sind viele Jahre ins Land gezogen. Die Entwürfe verblassen in den Schubladen der Stadtplaner.

„Wir haben es bis heute nicht geschafft, eine Erzählung darüber zu schreiben, wie wir unsere Stadt in Zukunft haben wollen“, sagt Sobek. Nicht von ungefähr hat er sich vor kurzem mit 27 anderen Persönlichkeiten aus der Region für eine Internationale Bauausstellung (IBA) im Ballungsraum am Neckar ausgesprochen. Dabei soll einerseits konkret die überfällige Planung für die Gleisflächen hinter dem oberirdischen Bahnhof forciert werden, aber eben auch die Entwicklung der Region im Ganzen. Wenn Sobek über dieses Thema redet, rebelliert es in ihm. Der Architekt spricht von unglaublichen Möglichkeiten, um die Stuttgart in der ganzen Welt beneidet wird. „Wir haben die Tasten, aber wir haben keine Melodie von dieser Stadt.“

Aktivhaus B 10: **Forschung für das Wohnen von Morgen**

Werner Sobek wäre nicht Werner Sobek, würde er in seinem Kopf nicht längst komponieren. Wenn es nach ihm geht, steht das 100 Hektar umfassende Planungsgebiet „prototypisch für gesundes Wohnen". Fassaden, die Lärm absorbieren, biokompatible Materialien und Plätze mit dem Charakter der Einzigartigkeit. „Ich möchte die Poesie der Natur wieder in diese Stadt bringen", sagt Sobek und erzählt von einem Koch, den er neulich völlig entnervt in einer Bar getroffen hat. Der Mann hatte ein unglaubliches Buffet gezaubert und als sich Mütter mit ihren Kindern anstellten, fragten sie ihn, was da auf den Platten liege. Es waren Stangenbohnen und Fenchel. „Keiner kennt sich mehr aus mit dem, was wir in der Natur haben", sagte der Koch und bestellte entnervt das nächste Bier.

Sobek möchte nicht, dass Stadtkinder glauben, Kühe seien lila, weil sie die bisher nur von Schokoladentafeln kennen. Das viel zitierte Wort „Nachhaltigkeit" wird bei ihm sehr konkret. „Das Nachhaltige ist etwas zutiefst Schwäbisches", sagt er. Dafür könnte das neue Stuttgart stehen. Sobek denkt gerne weit in die Zukunft. Schon vor mehr als zehn Jahren hat er „Triple Zero" entwickelt. Dahinter steckt die Idee, dass die Gebäude unserer Zeit, die heute noch vor dem Verkehr die größten Klimasünder sind, aufs Jahr verteilt nicht mehr Energie verschwenden, als sie selbst erzeugen. Sie sollen CO_2-frei sein. Und die Gebäude sollen demontierbar und recyclingfähig sein, sodass irgendwann einmal annähernd null Müll übrig bleibt. Sobek erzählt das nicht nur, er lebt in einem Haus, das auf diesen Forderungen basiert und hat mit Partnern das Aktivhaus B 10 im Herzen der Stuttgarter Weißenhof-Siedlung verwirklicht. Bei dem Forschungsprojekt wird untersucht, wie innovative Materialien, Konstruktionen und Technologien die gebaute Umwelt nachhaltig verbessern können. Die Konkurrenz schläft nicht.

Anderswo in Europa sind die Chancen der zeitgenössischen Stadtentwicklung früh erkannt und richtungsweisende Projekte auf den Weg gebracht worden, etwa in London, in Wien und Zürich. Als Paradebeispiel für eine gelungene Operation am offenen Herzen gilt die französische Großstadt Lyon, in der momentan am Jahrhundertprojekt „Lyon Confluence" gebaut wird, dem aktuell größten Städtebauprojekt in der gesamten Europäischen Union. Der Name leitet sich von den Flüssen Rhone und Saône ab, die mitten in der Stadt eine Halbinsel umfließen und an deren Südspitze wieder zusammenströmen. Knapp 150 Hektar umfasst alleine der erste Abschnitt im Zentrum Lyons, der Ende des Jahres mit der Einweihung des weithin sichtbaren Wahrzeichens des neuen Stadtviertels fertig sein wird: einem avantgardistischen Bau direkt an der Mündung, in dem das Musée des Confluences untergebracht ist. Schon jetzt ist klar, dass das neue Quartier nicht nur reizvoll ist für seine künftigen Bewohner, sondern auch gehörige Anziehungskraft für Investoren und Unternehmen

Thomas Kiwitt:
S21 ist ein Lottogewinn für die Stadt Stuttgart.

entwickelt: Alleine im vergangenen Jahr haben sich knapp 70 neue Firmen auf dem Areal angesiedelt.

Dank mutiger Stadtentwicklung boomt Lyon gegen den Trend, immer mehr Menschen wollen dort wohnen und arbeiten. Mit seinen bisher knapp 500.000 Einwohnern ist die drittgrößte französische Stadt von der Größenordnung vergleichbar mit Stuttgart, nun kann die Metropole von innen heraus enorm wachsen. Um dabei eine soziale Mischung in den Quartieren zu ermöglichen, hat die Stadtverwaltung dafür gesorgt, dass ausreichend bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird. Im Masterplan festgeschrieben wurde obendrein, dass ein Stück Natur in die Stadt am Fluss zurückgeholt wird, dass Parks und Grünanlagen geschaffen werden, wo früher Industrieruinen standen. Begonnen wurde zwischenzeitlich auch schon mit dem zweiten Bauabschnitt, der das ehrgeizige Projekt vollenden wird. Dabei soll das ebenfalls auf der Halbinsel gelegene Bahnhofsviertel modernisiert und aufgestockt werden, geplant sind eine Million Quadratmeter zusätzliche Fläche für Wohnungen, Büros und Läden. Vor allem aber soll der Bahnhof für eine Milliarde Euro zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Nur dann, so die Überzeugung der Macher und Gestalter, kann das neue Herz der Stadt auch richtig pulsieren.

Wie sich die Metropolen Europas für die Zukunft rüsten, verfolgt **Thomas Kiwitt** mit großem Interesse und mitunter auch direkt vor Ort. Er ist beim Verband Region Stuttgart als Leitender Direktor für die Regionalplanung zuständig, die Verdichtung bestehender Flächen und Entwicklung neuer Siedlungen gleichermaßen. In seinem Büro in der Stuttgarter Kronenstraße hängt eine riesige Karte voll bunter Linien, auf der sich die gesamte Region Stuttgart, die immerhin 2,7 Millionen Einwohner zählt, mit all ihren Ballungsgebieten, Siedlungsschwerpunkten, Erholungsräumen und Nahverkehrsnetzen ausbreitet. Derzeit werden beispielsweise verträgliche Standorte für 85 Windräder und Platz für fünf große Gewerbegebiete im Landkreis Ludwigsburg gesucht. Eine Aufgabe, bei dem es vor allem auf den Überblick ankommt. „Wir können in der Region keine Inselpolitik betreiben und jeden irgendwo auf die grüne Wiese bauen lassen“, sagt Kiwitt: „Eine sinnvolle Entwicklung muss die Zusammenhänge der Flächen berücksichtigen, insbesondere die Achsen des Nahverkehrs.“

Der 48-jährige Ingenieur hat an der Universität Kaiserslautern Raum- und Umweltplanung studiert und ist sich in einem sicher: „Heute würde man niemals mehr Gleise mitten in teuerster Innenstadtlage bauen.“ Diesen historischen Fehler rückgängig machen zu können, sei wie ein Lottogewinn. „Die Stadt bekommt damit im Wettbewerb mit anderen Ballungsräumen Gestaltungsspielräume, wo es eigentlich gar keine mehr gibt“, sagt er.

Einerseits könne auf den hundert Hektar ein Leben der kurzen Wege organisiert werden, indem Wohnungen, Arbeitsplätze, Läden und eine leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe eng beieinander liegen. „Dadurch müssen morgens nicht noch mehr Pendler in die Stadt“, sagt er. Gleichzeitig gebe es beispielsweise auch Raum für innovative Start-Up-Unternehmen, die sich mangels Platz und zu hoher Kosten derzeit kaum in der Landeshauptstadt ansiedeln würden.

Immer wieder empfängt Thomas Kiwitt in der baden-württembergischen Landeshauptstadt auch Delegationen aus dem Ausland, aus Indonesien, Finnland und Wales, die sich für die städtebauliche Entwicklung in der Region Stuttgart interessieren. Warum mit derartiger Heftigkeit gegen Stuttgart 21 protestiert wird, ist für die meisten unbegreiflich, erzählt er. „Überall gilt das Projekt als extreme Chance und Glücksfall, gerade wegen der Möglichkeiten für die Stadtentwicklung“, sagt Kiwitt, der einen „zeitgemäßen Umgang“ mit dem Gelände fordert. Für eine konventionelle Bebauung sei das Areal zu schade. „Das kann ein großer Wurf werden, der in allen Belangen neue Maßstäbe setzt“, sagt Thomas Kiwitt, der seit einigen Jahren einen Lehrauftrag an der Stuttgarter Hochschule für Technik (HfT) hat und dabei Studierende in der hohen Kunst der Regionalplanung unterrichtet.

Aufgrund des hohen Zulaufs der Hochschule fehlt es seit geraumer Zeit an Räumlichkeiten, weshalb sie in einem benachbarten 60er-Jahre-Bau der Uni Stuttgart zwei Etagen anmieten musste. „Der Platz ist knapp in dieser Stadt“, sagt Professor **Detlef Kurth**, der ein Büro im zweiten Stock bezogen hat. Der renommierte Wissenschaftler lehrt seit mehr als einem Jahrzehnt im Masterstudiengang Stadtplanung, der an der Hochschule für Technik als erster Master dieser Art in Deutschland eingeführt wurde. Wichtig ist ihm dabei, dass nicht nur Fragen des Städtebaus und der Architektur erörtert werden, sondern auch und vor allem soziale und ökonomische Aspekte. „Das gehört zum Verständnis von nachhaltiger Stadtentwicklungsplanung“, sagt der Professor, der in Kreuzberg aufgewachsen ist und an der Technischen Universität Berlin einst Stadtplanung studiert hat. Mit seinen Studenten hat er im hochschuleigenen Zentrum für nachhaltige Stadtentwicklung schon zahlreiche interdisziplinäre Forschungsprojekte und internationale Workshops durchgeführt, von einem energetischen Quartierskonzept für die Stadt Ludwigsburg bis hin zu visionären Entwürfen, wie Stuttgart zur erlebbaren Stadt am Fluss werden könnte.

Seit einigen Jahren ist der Wissenschaftler Mitglied im Städtebauausschuss, gefragt ist dabei auch sein unverstellter Blick von außen. „Die Stadt im Tal zu gründen und mitten hinein einen Bahnhof zu setzen, ist eine Fehlentscheidung gewesen“, sagt er. Nun sei die Chance da, das enge Tal etwas zu öffnen und neue Querverbindungen zu schaffen, insbesondere zwischen dem Stuttgarter Osten und dem Nordbahnhofviertel, die derzeit von dreistöckigen Gleisanlagen getrennt sind. Bei den notwendigen Beteiligungsverfahren, etwa offenen Bürgerwerkstätten, müssten daher vor allem auch die Bewohner dieser Quartiere gewonnen werden, meint Kurth: „Sie werden die stärksten Veränderungen, aber auch die größten Vorteile erfahren.“

Für Stuttgart liegt mit dem Stadtentwicklungskonzept von 2006 bereits eine strategische Planung vor, die aber wenig bekannt ist. Die Planung für das Rosensteinviertel müsste jetzt weiterentwickelt werden, basierend auf den vorhandenen Konzepten, betont der Wissenschaftler. Er denkt dabei insbesondere an den Siegerentwurf des Architekturbüros Pesch & Partner aus dem Jahr 2006 sowie die Pläne des Darmstädter Büros Trojan, Trojan + Neu, die Mitte der 90er Jahre nach einem Gutachterverfahren Grundlage waren für die Ausarbeitung eines städtischen Rahmenplans. „Es gibt bereits sehr gute Entwürfe und Konzepte, leider liegt derzeit alles auf Eis“, sagt der Stadtplaner, der regelmäßig in Preisgerichten über die Qualität und Eignung von städtebaulichen Entwürfen befindet. Entscheidend bei allem sei, so Kurth, dass die städtischen Flächen nicht zum Spekulationsobjekt werden und an den Meistbietenden gehen wie etwa auf dem Killesberg. Ein Modell könnte wie bei der Hafencity Hamburg darin liegen, eine städtische Entwicklungsgesellschaft zu gründen, die selbstständiger und unabhängiger auftreten kann. Gleichzeitig könnte er sich vorstellen, auf dem Areal eine begleitende Bauausstellung ins Leben zu rufen – eine zweite Weißenhof-Siedlung sozusagen, die rund hundert Jahre später nach der Eröffnung 1927 erneut den Weg in die Moderne weißt. „Auch das müsste jetzt geplant werden“, sagt Professor Kurth, der in Stuttgart ein übergeordnetes Stadtleitbild vermisst, wie es jüngst etwa in Karlsruhe entwickelt wurde. „Es fehlen die ganz großen Ideen und Visionen.“

Mittlerweile sind zwei Jahrzehnte vergangenen, seit Heinz Dürr mit seiner Vision und zwei großformatigen Fotos ins Stuttgarter Rathaus marschiert ist. „Alle waren begeistert von dieser Idee“, sagt er noch einmal und schaut auf die Uhr. Die Stunde ist vergangenen wie im Flug, der Flieger nach Berlin wartet nicht. Er ist viel unterwegs, seine Ideen und Erfahrungen sind noch immer gefragt. Noch immer ist er Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates der weltweit tätigen Dürr-Gruppe, zu der er das Stuttgarter Familienunternehmen Otto Dürr Industrie Anlagen einst ausgebaut hat. Gleichzeitig leitet er als Aufsichtsratsvorsitzender die Geschicke der Heinz-und Heide-Dürr-Stiftung und engagiert sich in etlichen weiteren Gremien. „Das Bessere ist der Feind des Guten. Das lehrt uns die Geschichte“, sagt er zum Abschied. „Der Weg zum Guten ist oft beschwerlich. Aber die Stadt, ihre Bürger und die Wirtschaft sollten ihn gehen.“ ▶ www.be-zug.de/stadtentwicklung

Detlef Kurth **sieht die Chance, das enge Tal zu öffnen.**

INTERVIEW

„Wir haben nicht zu viel bezahlt“

Als die Weichen für Stuttgart 21 gestellt wurden, war der CDU-Politiker Ulrich Müller als Landesverkehrsminister im Amt. Ein Gespräch über das Projekt im Spiegel der Zeit.

Erinnern Sie sich noch an den 14. Februar 2001?

Ulrich Müller: Aber klar. Das war ein wichtiger Tag für Baden-Württemberg. Wie sollte ich den vergessen? Nach jahrelangen Verhandlungen, die zuletzt vor dem Scheitern standen, hatten wir mit dem Bund und der Bahn strittige Finanzfragen bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke ausgeräumt. Wir tagten morgens in der Berliner Invalidenstraße. Ich führte die Verhandlungen für die Landesregierung. Auf der anderen Seite saßen Bundesfinanzminister Kurt Bodewig von der SPD und der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn.

Das Projekt Stuttgart 21 stand damals auf der Kippe. Wie haben Sie das Scheitern verhindert?

Ulrich Müller: Zunächst einmal steht ein Projekt dieser Größe, Komplexität und Dauer naturgemäß immer wieder auf der Kippe. Reißen kann die Kette der Entscheidungen an jeder Stelle. Halten kann sie nur, wenn Bruchstellen verhindert werden. Eine dieser Bruchstellen war eben genau an diesem Tag. Es war erkennbar, dass es bei dieser Verhandlung um Sein oder Nichtsein dieses Projekts ging. Das hatte auch Kurt Bodewig klar zum Ausdruck gebracht. Wir haben hart verhandelt. Und doch kamen wir zu einem Kompromiss, mit dem alle leben konnten. Voraussetzung für die Einigung war ein neues Angebot der Bundesregierung und die Bereitschaft von Land, Stadt und Region, finanziell nachzulegen. Berlin kam dem Land bei der Vorfinanzierung entgegen und wir stockten die Mittel für die Vorfinanzierung auf. Bevor ich zusagte, musste ich mir an diesem Vormittag telefonisch die Zustimmung von Erwin Teufel holen. Noch am gleichen Tag wurde im Stuttgarter Bahnhofsturm bei einer Pressekonferenz der Durchbruch verkündet.

Sie sprachen bei der Pressekonferenz, die damals noch eilig einberufen wurde, von einem bedeutenden Tag, „der in die Landesgeschichte eingehen wird“. Sehen Sie das im Rückblick noch immer so?

Ulrich Müller: Aber natürlich! Das war in der Tat ein Durchbruch, denn am Ende gab es einen bindenden Vertrag. Das war der point of no return. Kernmotiv war für uns landespolitisch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke, die möglichst lange entlang der Autobahn führen und den Flughafen anbinden sollte, also die Idee von Professor Gerhard Heimerl. Der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn sprach nach den Verhandlungen zu Recht von einem Meilenstein und von einem bedeutenden Lückenschluss im deutschen und internationalen Hochgeschwindigkeitsnetz, in das Baden-Württemberg durch dieses Projekt eingebettet wird. Stuttgart–Mannheim hatten wir schon. Ein Projekt, das übrigens einst auch umstritten war. Heute will keiner mehr dagegen gewesen sein. Nun folgte mit Stuttgart–Ulm folgerichtig der nächste Schritt.

Bund, Land, Stadt, Region und Bahn einigten sich damals über Kosten und Bauzeiten. Welche Rolle spielte eigentlich die Landeshauptstadt?

Ulrich Müller: Der damalige Gemeinderat hat sich mächtig ins Zeug gelegt. Es gab immer wieder Resolutionen, in denen vehement gefordert wurde, das Projekt endlich zu realisieren. Die Stadt Stuttgart hat damals die Chance erkannt, die in diesem Projekt auch für die Stadt verkehrlich wie städtebaulich lag. Einerseits die Hochgeschwindigkeitsstrecke, von der das ganze Land profitiert und andererseits ein Hauptbahnhof unter der Erde, eine ICE-Station direkt am Flughafen und die Möglichkeit, auf einer riesigen Gleiswüste mitten im Stuttgarter Talkessel die City zu erweitern. Das war eine klassische Win-win-Situation zwischen dem Land, der Stadt, der Region und der Deutschen Bahn.

Kritiker sagen, Stuttgart 21 bringe mehr „win“ für die Stadt Stuttgart als fürs Land Baden-Württemberg?

Ulrich Müller: Das sehe ich anders. Fakt ist, dass wir als Land dieses Projekt nicht vorangetrieben haben, damit die Stadt Stuttgart ein schönes Grundstück im Herzen der City bekommt, sondern aus einem überregionalen Verkehrsinteresse heraus. Dieser für uns zentrale Aspekt korrespondierte mit dem innerstädtischen Bauinteresse. Insofern konnten wir uns die Hand reichen.

In einer Resolution des Stuttgarter Gemeinderats, gefasst am 10. Juni 1999, heißt es wörtlich: „Es gibt keinen sachlichen Grund, das Projekt weiter zu verzögern oder gar zu verhindern.“ Wie liest sich für Sie ein solches Statement im Spiegel der Gegenwart?

Ulrich Müller: Da kann man nur den Kopf schütteln. Hinter diesem Projekt steckte für die damaligen Stadtväter ebenso wie für die Verantwortlichen der Landesregierung langfristiges Denken und Pioniergeist. Wenn man schaut, wie die Grünen, die heute in Stuttgart den Oberbürgermeister stellen, früher stets argumentiert haben, dann verkörpert dieses Projekt eigentlich die Kernkompetenz, die diese Partei für sich reklamiert. Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Flächenrecycling, Stärkung des Bahnverkehrs - jetzt spielt das plötzlich bei der Bewertung von Stuttgart 21 alles keine Rolle mehr, jedenfalls hat man den Eindruck, wenn man von außen beobachtet, was die Grünen in Stuttgart bis heute so veranstalten.

Wie meinen Sie das?

Ulrich Müller: Die üblichen Argumente in der Umwelt- und Verkehrspolitik galten ab einem bestimmten Zeitpunkt in Stuttgart nicht mehr. Das liegt nach meiner Ansicht daran, dass die Grünen als Protestpartei groß geworden sind. Sie waren damit durchaus erfolgreich und können sich heute davon nur schwer lösen. Die Grünen sind bei diesem Projekt ein Stück weit Gefangene ihrer selbst. Früher hieß es, die CDU sei die Straßenbaupartei und die Grünen seien die Bahnpartei. Ich habe nie verstanden, wie man das größte Bahnprojekt Deutschlands so kritisch sehen kann wie es Teile der Grünen tun, die in diesem Punkt konservativ im schlechten Sinne des Wortes sind.

Wie bewerten Sie aktuell die Haltung der Landeshauptstadt unter dem grünen Rathauschef?

Ulrich Müller: Formal gesehen werden die Karten mit jeder Wahl neu gemischt. Das heißt, der neue Gemeinderat kann anders argumentieren als dies der alte Gemeinderat getan hat. Das eine ist die politische Kür, das andere ist allerdings die vertragliche Pflicht. Es gibt in den geschlossenen Verträgen mit der Stadt die so genannte Projektförderpflicht. Dies bedeutet, dass die Landeshauptstadt sich aktiv für dieses Projekt einsetzen muss. In diesem Punkt ist Stuttgart also nicht frei, daran ändern auch neue Mehrheitsverhältnisse im Gemeinderat nichts. So lange der Vertrag gilt, gilt auch die Projektförderpflicht, die sich daraus ergibt. Davon merkt man herzlich wenig. Abgesehen davon: Es gab ja auch noch eine Volksabstimmung, die landesweit und in Stuttgart selbst eine Mehrheit für Stuttgart 21 erbrachte. Auch daran sollten sich die Verantwortlichen im Land und in Stuttgart erinnern.

Soll heißen?

Ulrich Müller: Ich würde der Stuttgarter Kommunalpolitik empfehlen, sich aus der Verführung des Protests zu lösen und sich zu fragen, wie man Stuttgart mit diesem Projekt, das unumkehrbar ist, neu gestalten kann. Wenn jetzt schon das bloße Erscheinen des Stuttgarter Oberbürgermeisters bei einer Tunnelanschlagsfeier als Akt der Selbstüberwindung beschrieben wird,

muss ich mich schon ein bisschen wundern. Auf was bewegt sich der Stuttgarter Oberbürgermeister denn eigentlich zu? Ich meine, auf die Realität! Und zwar eine gute und eine demokratisch höchst legitimierte.

Apropos legitimiert: Die EU-Kommission prüft gegenwärtig, ob für den 2003 geschlossenen Verkehrsvertrag der Bahn zu viel Geld bezahlt wurde, damit sie Stuttgart 21 ermöglicht. Sie waren damals Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg. Was sagen Sie dazu?
Ulrich Müller: Den gleichen Versuch haben die Gegner von Stuttgart 21 mit der gleichen Begründung schon einmal 2010 unternommen – er wird deshalb mit dem gleichen Ergebnis wie damals enden. Wir haben weder zu viel bezahlt, noch eine Beihilfe geleistet. Es hat auch in den elf Jahren seit 2003 noch kein anderes Eisenbahnunternehmen behauptet, durch den Vertrag mit der DB benachteiligt worden zu sein – und das wären ja die Wettbewerber, die am ehesten einen Wettbewerbsverstoß beklagen müssten. Das Ganze sagt mehr über die Methoden gewisser Stuttgart-21-Gegner als über den vom Land mit der DB geschlossenen Verkehrsvertrag.

Warum kämpfen Sie bis heute für dieses Projekt?
Ulrich Müller: Weil Baden-Württemberg und seine Wirtschaft dadurch konkurrenzfähig bleiben. Nehmen Sie Friedrichshafen aus meinem Wahlkreis als ein Beispiel unter vielen. Wenn man von dort heute zum Flughafen Stuttgart will, dann braucht man dafür gut drei Stunden mit dem Zug. Mit Stuttgart 21 halbiert sich nahezu die

Fahrzeit. Das wird ganz neue Beziehungen schaffen, von denen auch die Wirtschaft des Landes massiv profitiert – und zwar in der ganzen Fläche des Landes bis an dessen Ränder. Es geht bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke letztlich darum, die alten Verkehrswege, die auf der berühmten schwäbischen Eisenbahn von 1850 basieren, zukunftsfähig zu machen. Mit diesem Projekt spielt Baden-Württemberg dort, wo es hingehört, nämlich in der Champions-League. www.be-zug.de/chronologie

INTERVIEW – PLUS

Ulrich Müller, Jahrgang 1944, war von 1998 bis 2004 als Umwelt- und Verkehrsminister von Baden-Württemberg in Amt und Würden. Im November 2004 wechselte er für ein Jahr als Minister ins Staatsministerium, wo er unter anderem für europäische Angelegenheiten zuständig war. Nach dem Rücktritt Teufels als Ministerpräsident gehörte er dem Kabinett von dessen Nachfolger Günther Oettinger nicht mehr an. Während der politischen Hängepartie um Stuttgart 21 hat sich der CDU-Politiker in Diensten der Landesregierung immer wieder für das Projekt eingesetzt und schließlich 2001 auch den Durchbruch am Verhandlungstisch erzielt. Müller war früher Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben. Seit 1992 ist er als Abgeordneter für den Wahlkreis Bodensee im baden-württembergischen Landtag vertreten.

In den neunziger Jahren hat sich der Stuttgarter Gemeinderat vehement für Stuttgart 21 eingesetzt und immer wieder gefordert, die politische Hängepartie zu beenden. Vor diesem Hintergrund hat der Stuttgarter Gemeinderat diverse Resolutionen an Bahn und Bund verabschiedet.
In einer Resolution an die Bahn vom 25. Juni 1992 heißt es:
„Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart fordert den Vorstand der Deutschen Bundesbahn auf, sich unverzüglich und unmissverständlich auf eine Unterfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs für den Personenschnellverkehr festzulegen und damit dem wichtigsten Unternehmensziel der Deutschen Bundesbahn gerecht zu werden, die Attraktivität des schienengebundenen Personenverkehrs zu steigern."

In einer Resolution des Gemeinderats vom 10. Juni 1999 an die Bundesregierung heißt es:
„Stuttgart 21 wird neben den verkehrlichen Verbesserungen und städtebaulichen Entwicklungschancen über zwölf Milliarden Mark Bauinvestitionen ermöglichen. Es ist deshalb zugleich ein wichtiges Wirtschaftsförderprogramm zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen. Stuttgart 21 wurde bislang von allen Partnern getragen. Es wurde auch alles unternommen, um den Kosten-, Finanzierungs- und Zeitrahmen einzuhalten. Es gibt deshalb keinen sachlichen Grund, das Projekt weiter zu verzögern oder gar zu verhindern."

KURZ NOTIERT

SUSE auf dem Weg in den Berg

Am 10. Juli ist mit einer Tunneltaufe und einem symbolischen Tunnelanschlag der Baustart für den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm gefeiert worden. Damit ist der dritte große Tunnel von Stuttgart 21 im Bau. Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, sprach von einem zentralen Baustein für das Gesamtprojekt und von einer vollkommen neuen Anbindung des ganzen Wirtschaftsraumes auf den Fildern. „Mit der landesweiten Volksabstimmung ist es gelungen, einen gesellschaftlichen Großkonflikt zu befrieden. Mit dem heutigen Meilenstein schreitet die Realisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts weiter voran. Das ist eine gute Nachricht für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg“, sagte Finanzminister Nils Schmid, dessen Frau Tülay die Tunnelpatin ist. Auch der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn war bei der Feier zugegen. Er übermittelte seinen Herzenswunsch an die Mineure: „Kommen Sie alle heil durch und niemand von Ihnen soll Schaden nehmen.“ Kuhn machte nochmals deutlich, „das Projekt wurde in den Parlamenten beschlossen und sogar durch Volksentscheid bestätigt, wenn diese Mehrheit nicht mehr zählt, gefährden wir die Essenz der Demokratie“. Inzwischen hat sich SUSE in den vorab auf herkömmliche Spritzbetonbauweise fertiggestellten Startabschnitt des Fildertunnels eingeschoben. Die 2.000 Tonnen schwere und 120 Meter lange XXL-Bohrmaschine auf den Fildern hat für die 140 Meter Wegstrecke vier Tage benötigt. Das 10,82 Meter durchmessende Schneidrad mit der Antriebsleistung von 5.700 PS befindet sich damit in Startposition für das Bohren der Oströhre. Der Name SUSE entstammt einem Namenswettbewerb, zu dem die Stuttgarter Nachrichten aufgerufen hatten. Aus über 100 Vorschlägen entschied sich die Jury aus dem Bahnvorstand für Infrastruktur und Dienstleistungen, Dr. Volker Kefer, Regionalpräsident Thomas Bopp und Unternehmer Martin Herrenknecht Anfang Juli für den Namen SUSE. SUSE steht bei dem Vorschlag des Lesers Werner Hendrich aus Filderstadt für „Stuttgart–Ulm schnell erreicht!“ **www.be-zug.de/filderportal**

Rund um den Boßlertunnel

Das Turmforum hat zum 11. August 2014 sein Besucherangebot erweitert. Die Arbeiten an der Portalbaustelle des Boßlertunnels bei Aichelberg sind jetzt hautnah von einem Aussichtspodest erlebbar. Den Besuchern wird ein spektakulärer Einblick in die Montagearbeiten zum Aufbau der dort eingesetzten Tunnelbohrmaschine geboten. Auch die gesamte Materialbewirtschaftung inklusive der Tübbingbelieferung via Stollenbahn kann später beobachtet werden. Darüber hinaus gibt es vor Ort vertiefte Informationen zur Tunnelbohrmaschine und zur Tunnelbauweise. Das Podest ist von Aichelberg aus zu Fuß in annähernd zehn Minuten über einen asphaltierten Fußgänger- und Radweg zu erreichen. Rund fünf Jahre werden die Mineure benötigen, bis die beiden rund 8,8 Kilometer langen Einzelröhren des Boßlertunnels gebohrt und im Rohbau fertiggestellt sind. **www.be-zug.de/bosslertunnel**

Bäume für die Kunst

Die Bäume aus dem Schlossgarten, die für den Bau von Stuttgart 21 weichen mussten und nicht verpflanzt werden konnten, werden zu Kunstwerken verarbeitet. Grundlage für diese Entscheidung war das Ergebnis des Stuttgarter BürgerForums zu Stuttgart 21. „Es hat sich zwar lange hingezogen, aber Ende gut, alles gut. Ich bin froh, dass die Versprechungen jetzt eingelöst werden“, sagt Projektleiter und Moderator Professor Ortwin Renn. Den Anfang macht im September der Kunstverein „Geistundgeld“ mit einem mehrtägigen Bildhauersymposium am Killesberg. Auf den Parkplätzen der Tennisanlage am Weißenhof werden mehrere Künstler an den Baumstämmen arbeiten. Interessierte Besucher können die Arbeiten direkt vor Ort verfolgen und besichtigen. Die Freie Kunstschule Stuttgart wird mehrere Stämme für den Travertinpark gestalten, hörgeschädigte Kinder nehmen an einem Workshop mit Künstlern teil. Für weitere Projekte sind interessierte Institutionen und Einzelpersonen für die Umsetzung vorgesehen. Der heutigen Baustellenfläche am Stuttgarter Hauptbahnhof, zwischen der Willy-Brandt-Straße und dem Bahnhofsturm, mussten 176 Bäume weichen. Am 19. Dezember 2011 fand deshalb das BürgerForum Stuttgart 21 statt. In einer öffentlichen, live im Internet übertragenen und intensiven Diskussion mit Experten wurde beschlossen, kleinere und mittlere Bäume zu verpflanzen. Diese befinden sich heute an neuen Standorten in Stuttgart. 108 Bäume mussten jedoch aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichtes gefällt werden. In dem von Ortwin Renn moderierten Bürger-Workshop wurde empfohlen, dass die 108 gefällten Bäume für Kunstwerke im öffentlichen Raum, für ökologische Funktionen an verschiedenen Standorten, für pädagogisch-didaktische Projekte oder als Totholz in den Wäldern genutzt werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn folgten dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürger und stimmten einer sinnvollen Weiterverarbeitung der Stämme zu. Für die Arbeiten stehen insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung.

Kümmert sich darum, dass gute Ingenieure für den Konzern arbeiten:
Niko Georgiadis, 36, Recruiter bei der Bahn

Was macht eigentlich … Herr Georgiadis?

Wann konnten Sie zuletzt einen Ingenieur dafür gewinnen, für das Großprojekt Stuttgart–Ulm zu arbeiten?
Vor kurzem konnten wir einen jungen Mann aus Spanien davon überzeugen, sich in Deutschland niederzulassen und seine Erfahrungen in dieses Projekt einzubringen. Das Großprojekt Stuttgart–Ulm ist faszinierend und bietet für Ingenieure unglaubliche Herausforderungen. Etwas Vergleichbares finden Sie sonst kaum irgendwo auf der Welt. Das ist „Kein Job wie jeder andere", um unsere Kampagne zu zitieren.

Was spricht für die Bahn als Arbeitgeber? Schließlich gibt es immer wieder auch öffentliche Kritik an dem Konzern.
Das gibt es doch überall, wo große Dinge bewegt werden. Nach meinem Eindruck hat die Deutsche Bahn durchaus ein sehr gutes Arbeitgeberimage. In aktuellen Arbeitgeber-Rankings haben wir einen deutlichen Sprung nach vorne gemacht. Erstmals gehört der DB-Konzern zu den zehn Top-Arbeitgebern in Deutschland. Mit Sicherheit zählen wir zu den vielfältigsten und sichersten Arbeitgebern in Deutschland. Die Bahn bietet flexible Arbeitszeitmodelle in allen Berufs- und Lebensphasen, neue Kinderbetreuungsmöglichkeiten und wertvolle Sozialleistungen, um nur einige zu nennen. Damit kann man durchaus punkten.

Sie arbeiten als Recruiter für die Bahn. Was genau ist Ihr Job?
Zu meinem Kerngeschäft gehört es, offene Positionen zu besetzen. Die Bahn stellt auch in diesem Jahr mehr als 7.000 Mitarbeiter ein. Als Recruiter sorgen wir mit dafür, dass es die Richtigen sind. In Stuttgart sitzt ein zehnköpfiges Team für die Region Südwest, bundesweit gibt es sieben solcher Mannschaften. Meine Kollegin und ich sind für Akademiker mit Berufserfahrung und akademische Absolventen zuständig. Der Fokus liegt dabei eindeutig auf den Ingenieuren. Gerade Elektro- und Bauingenieure sind für uns interessant. Wir bieten aber auch Tunnel- oder Brückenbauspezialisten spannende Möglichkeiten.

In der prosperierenden Region Stuttgart ist der Kampf um gute Köpfe vermutlich besonders hart?
In der Tat: Gerade im Ballungsgebiet Stuttgart aber auch im ganzen Ländle gibt es neben den bekannten Global Playern auch noch sehr viele Unternehmen, die teilweise auf ihrem Gebiet Weltmarktführer sind. Außerdem schlägt der demographische Wandel gnadenlos zu. Eine Zahl mag das verdeutlichen: Bis 2030, so die Prognosen, werden in Baden Württemberg rund 500.000 Erwerbstätige aller Qualifikationsstufen fehlen.
Kontakt: niko.georgiadis@deutschebahn.com

900 Meter

lang ist der Trog des neuen Durchgangsbahnhofs vom Süd- bis zum Nordkopf.

50.000 Tonnen

Erde und Gestein aus den Innenstadtbaustellen von Stuttgart 21 sind bereits über die Schiene abtransportiert worden.

1 Taucharzt

muss beim Einsatz einer Vortriebsmaschine stets an der Baustelle sein.

5.712 PS

leisten die Motoren des in Stuttgart eingesetzten Tunnelbohrers.