DEZEMBER 2014 | AUSGABE 11

# Bezug

## DAS PROJEKTMAGAZIN

**REPORTAGE**

## Stuttgarts Hauptbahnhof zwischen Gruben und Gleisen SEITE 22

**THEMA** Prognos-Studie zur Südachse lässt aufhorchen SEITE 18
**INTERVIEW** DB-Chef Rüdiger Grube über die Mobilität von Morgen SEITE 4
**PORTRÄT** Folge 3 der Serie über die Ingenieure des Projekts SEITE 8

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.

# INHALT

**INTERVIEW**
DB-Chef Rüdiger Grube im Gespräch **4**

**PORTRÄTSERIE**
Hohe Ingenieurskunst: wie die Abschnittsleiter ihre Arbeit sehen – letzte Folge **8**

**IM BILDE** **14**

**INTERVIEW**
Die Prognos AG über die Technologie-Achse Süd **18**

**REPORTAGE**
Fenster zum Tiefbahnhof **22**

**ESSAY**
Vier Jahre Stuttgart 21 **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

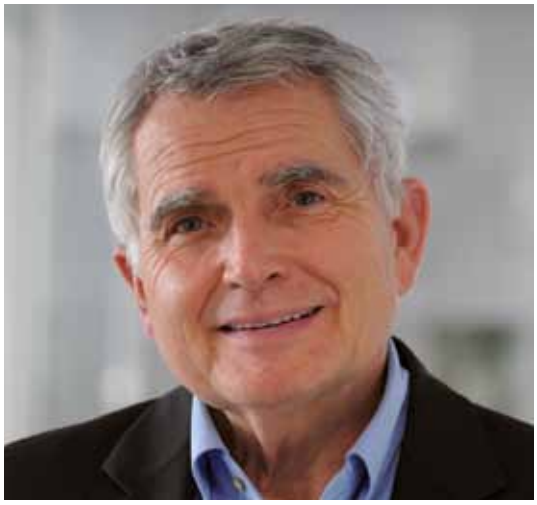
Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 3, 5 – 7, 15, 18 – 21, 23 – 25, 27, 29, 31), Arnim Kilgus (14, 16, 25, 30), Hartmut Singler (14)

**Auflage: 180.000 Exemplare**
**Die nächste Ausgabe erscheint im März 2015.**

# VORWORT



„Es hat sich auch in schwierigen Zeiten gelohnt, an der Vision festzuhalten“

**Wolfgang Dietrich, Projektsprecher**

Es brummt in der baden-württembergischen Landeshauptstadt. An vielen Stellen wird gebaut und gegraben, auch und gerade rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof. Für Tobias Rauch gehört das Baustellenkonzert zum Alltag – er ist einer der Dirigenten. Der Bahn-Ingenieur ist mit dafür verantwortlich, dass beim Bau des Trogs alles so läuft, wie es in den Plänen steht. „Die Kunst und Herausforderung ist, die unterirdische Station zu bauen, ohne den Bahnhofsbetrieb zu stören“, sagt er. Kein einfaches Unterfangen bei 240.000 Menschen, die jeden Tag den Stuttgarter Hauptbahnhof nutzen. Nicht wenige von ihnen bleiben gelegentlich stehen und werfen durch die Fenster an den neuen Zugängen zu den Bahngleisen einen Blick auf eine faszinierende Baustelle. Davon kündet ein Stück in diesem Magazin. Der Bahnhofstrog, der einmal bis zu 16 Meter tief sein wird, nimmt nach und nach Konturen an. Er wird sich nach der Vollendung vom Nordkopf auf Höhe der Industrie- und Handelskammer bis zur Südseite an der Sängerstraße auf eine Länge von 900 Metern erstrecken.

Das Herz von Stuttgart 21 pocht im Talkessel, das Interesse am Fortschritt und dem Stand der Arbeiten ist aber auch anderswo riesengroß. So kamen jüngst mehr als 8.000 Baustellentouristen zum Boßlertunnel, dem längsten unterirdischen Abschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, um einen Blick auf die gewaltige Tunnelbohrmaschine zu werfen, die an diesem Tag der offenen Tür auf den Namen Käthchen getauft wurde. Vor dem 2.500 Tonnen schweren Bohrkoloss schaute man in faszinierte Gesichter. Dies mag deutlich machen, dass sich das Projekt in der öffentlichen Wahrnehmung zunehmend verändert hat, nicht nur auf der Alb, sondern auch in der Landeshauptstadt.

Stuttgart magnetisiert – auch durch Stuttgart 21. Ohne dieses Projekt gäbe es das Europaviertel in dieser Form nicht. Ein neues Stück Stuttgart mit einer famosen Bibliothek, die regen Zulauf hat, mit einer frequentierten Sparkassen-Akademie und mit einem brummenden Shoppingcenter Milaneo, in das am Eröffnungstag 134.000 Besucher strömten. Die Stadt wird mehr und mehr zum Magnet für das Umland. Stuttgarts grüner Oberbürgermeister Fritz Kuhn, bekanntlich kein ausgewiesener Freund des Projekts, hat die Zeichen der Zeit erkannt. „Es ist jetzt klar und offensichtlich, dass Stuttgart 21 definitiv gebaut wird“, sagte der Rathauschef neulich im Interview mit der Stuttgarter Zeitung. Aus diesem Grund will Kuhn die Planung für das Rosensteinviertel nun höchstselbst vorantreiben. Der Rathauschef tut gut daran, denn dies ist eine Jahrhundertchance für die Stadt und für die Region. Anfang 2015 soll die Bürgerbeteiligung beginnen. Er hoffe darauf, so der Stuttgarter OB, dass sich auch Menschen, die den Tiefbahnhof kritisch sehen, an der Diskussion um die bestmögliche Nutzung der frei werdenden Flächen beteiligen.

Der Ziellose erleidet sein Schicksal – der Zielbewusste gestaltet es“, hat Immanuel Kant einmal gesagt. Dass es sich lohnt, beharrlich zu bleiben und Ziele zu gestalten, macht dieses Projekt deutlich, wie eine aktuelle Studie der Prognos AG belegt, um die es ebenfalls in dieser Bezug-Ausgabe geht. Untersucht wurde im Frühjahr 2014 die ökonomische Bedeutung des bisherigen transeuropäischen Korridors von Karlsruhe über Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und Mühldorf nach Freilassing. Im Untersuchungsraum leben 9,5 Millionen Menschen – das sind knapp zwölf Prozent der Einwohner Deutschlands. Die Daten der Untersuchung untermauern, dass sich der Begriff „Technologie-Achse Süd“ gut eignet, um zum neuen Markenzeichen dieses Raums zu werden, in dem 17 Prozent des Steueraufkommens und ein Siebtel der gesamten deutschen Bruttowertschöpfung erwirtschaftet werden. Dabei ist insbesondere der Bereich Entwicklung und Forschung überproportional vertreten. Von 300.000 Beschäftigten in Forschung und Entwicklung in Deutschland arbeiten 100.000 in diesem Raum. „Daher ist das Projekt Stuttgart 21 ja so wichtig. Je schneller die Strecke in Betrieb gehen kann, desto besser. Stuttgart rückt dadurch in eine zentralere Lage als bisher München“, so einer der Autoren der Studie im Interview.

Dies alles zeigt, dass es sich auch in schwierigen Zeiten gelohnt hat, an der Vision festzuhalten, die in den achtziger Jahren erstmals konkret wurde und jetzt verwirklicht wird. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm haben den Menschen viel abverlangt. Auch die Bahn hat daraus gelernt. Zum Beispiel, dass ein derart komplexes Projekt nur schwer in den bestehenden Strukturen eines Großkonzerns zu stemmen ist. Bei aller kritischen Auseinandersetzung und trotz aller strittigen Fragen um Mehrkosten hat der Vorstand und Aufsichtsrat der Bahn im Laufe dieses langen Prozesses ein hohes Maß an Verantwortungsbewusstsein gezeigt. Er hat sich dem Projekt gegenüber immer loyal verhalten, auch wenn er nach allen politischen Kämpfen für das Projekt später oftmals ziemlich alleine da stand.

Ich habe dieses Projekt vier Jahre lang intensiv begleitet und gebe das Amt des Sprechers zum Februar auf. Es wäre mein Wunsch, dass alle Projektpartner, auch jene, die sich immer noch mit Stuttgart 21 schwer tun, den Gemeinschaftsgeist, der dem Projekt innewohnt und den ein solches Projekt dringend braucht, in Zukunft nach Kräften fördern. Die inhaltlichen Ziele des Projekts, die Termine und der Kostenrahmen sind nur dann zu schaffen, wenn Stuttgart 21 und die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm partnerschaftlich realisiert werden. Dies hat gestern gegolten, und es gilt auch morgen.

Ihr Wolfgang Dietrich

INTERVIEW

# „Am Ende sind alle glücklich“

**Große Infrastrukturprojekte haben einen schlechten Ruf in Deutschland. Woran liegt es und wie kann man gegensteuern? Ein Gespräch mit DB-Chef Rüdiger Grube über Stuttgart 21, die Öffentlichkeitsarbeit von Heute und die Mobilität von Morgen.**

**Herr Grube, in Deutschland gerät nahezu jedes größere Infrastrukturprojekt in die Schlagzeilen. Oft explodieren die Kosten oder der veranschlagte Zeitplan wird gesprengt. Dabei sind wir Deutschen doch eigentlich für Tugenden wie Pünktlichkeit bekannt.**

**Rüdiger Grube:** Deswegen ist die Aufregung bei Verzögerungen ja so groß! Und ich kann diese Aufregung sehr gut nachvollziehen.

**Stromtrassen und Autobahnen, Stuttgart 21, der Hauptstadt-Großflughafen, die Hamburger Elbphilharmonie – haben wir ein grundsätzliches Problem?**

**Rüdiger Grube:** In der Tat haben sich die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Großprojekte stark verändert. Die Menschen sind heute besser informiert und durch Internet und soziale Netzwerke viel stärker vernetzt als früher. Ein Problem ist das aber nur, wenn wir es nicht schaffen, uns darauf einzustellen und einen gemeinverträglichen Konsens zu schaffen! Frühe Öffentlichkeitsarbeit ist hier der Schlüssel zum Erfolg. Der Gesetzgeber und wir als Deutsche Bahn haben Maßnahmen entwickelt, um bei Großprojekten transparent und auf Augenhöhe mit Bürgern, Politik und Unternehmen zu kommunizieren. Letztlich ist die frühe Öffentlichkeitsarbeit auch wirtschaftlich geboten, denn Verzögerungen im Bauablauf etwa durch Proteste oder Klagen kosten nicht nur viel Geld, sie schaden auch dem Image der Bahn.

**Stuttgart 21 steht nicht nur für einen neuen Bahnknoten, sondern auch für eine ganz neue Bürgerbeteiligungsbewegung. Hat die Bahn demnächst auch im Vorstand einen Bürgerbeauftragten?**

**Rüdiger Grube:** Bürgerbeteiligung ist enorm wichtig und sie geht alle an, die an Großprojekten beteiligt sind. Diese Lektion haben wir in Stuttgart gelernt. Information und Dialog sind, das muss in den Köpfen ankommen, genauso wichtig wie eine gute Planung und eine saubere Bauausführung. Das setzen wir jetzt aktiv um, zum Beispiel bei der Aus- und Neubaustrecke Bremen/Hamburg – Hannover, der sogenannten Y-Trasse. Dort haben wir ab Frühjahr dieses Jahres politische Mandatsträger, Verbände und Bürgerinitiativen über die Alternativen der Machbarkeitsstudie informiert. Denn es ist doch so: Echter Dialog kann nur stattfinden, wenn alle denselben Wissensstand haben. Jetzt starten wir gemeinsam mit dem Land Niedersachsen das Dialogforum. Besonders möchte ich erwähnen, dass das niedersächsische Verkehrsministerium hier die Führung übernommen hat. Das finde ich vorbildlich!

Dortmund Hbf

**In Stuttgart wurde unter dem Projektsprecher Wolfgang Dietrich versucht, neue Wege in der Kommunikation zu gehen. Er gibt sein Amt nach vier Jahren zum Jahreswechsel auf. Wie soll es weiter gehen?**

**Rüdiger Grube:** Wolfgang Dietrich steuerte in Stuttgart eine außerordentlich professionelle und erfolgreiche Kommunikation. Er scheute keine Diskussion, versuchte aufzuklären und nutzte jede Gelegenheit, Bürgerinnen und Bürger sowie Medien mit Fakten und Argumenten von den Chancen und Perspektiven des Projektes zu überzeugen. Diesen Weg der authentischen und transparenten Projektkommunikation wollen wir im Sinne aller Projektpartner auch in Zukunft fortsetzen.

**Welche Lehren hat die Bahn in ihrer Projektkommunikation aus Stuttgart 21 gezogen?**

**Rüdiger Grube:** Wichtig ist, die Menschen frühzeitig, möglichst schon in der Planungsphase, in das Projekt einzubinden und mit ihnen über alle Projektphasen hinweg im direkten Austausch und Dialog zu bleiben.

**Wechseln wir das Thema: Wissenschaftler und andere Experten prognostizieren, dass die Mobilität der Zukunft nichts mehr mit der von heute zu tun haben wird. Die Menschen wollen flexibler reisen, individueller, bedürfnisorientierter und auch nachhaltig. Welche Rolle wird die Deutsche Bahn in diesem Szenario spielen?**

**Rüdiger Grube:** Die Bahn, das sind ja nicht nur unsere Züge. Wir haben das größte Carsharing-Netz in Deutschland und rund 8.500 Mietfahrräder. Die Mobilität der Zukunft ist eine Kombination und Vernetzung von Verkehrsmitteln. Vor allem in den Großstädten und bei den unter 35-Jährigen ist das heute schon zu sehen. Die Herausforderung für uns als Mobilitätsanbieter ist es, diese Angebote zu vernetzen. Das geht nur, wenn wir die Digitalisierung unserer Produkte konsequent vorantreiben. Dann können wir den Ansprüchen nach Individualität und Flexibilität gerecht werden. Wir nennen das Mobilität 4.0. Zurzeit arbeiten wir mit Hochdruck an digitalen Mobilitätsangeboten und haben in Frankfurt ein Mobilitäts-Lab aufgebaut.

**Die meisten Menschen reisen vermutlich nicht nur zum Vergnügen. Viele Berufspendler arbeiten im Zug und verbringen täglich viele Stunden darin. Muss sich die Bahn stärker darauf einstellen?**

**Rüdiger Grube:** Wir wollen uns natürlich auf alle Kunden einstellen. Der Vorteil des Zugfahrens ist doch, dass man seine Reisezeit sinnvoll nutzen kann. Die einen arbeiten am Laptop oder Smartphone, die anderen lesen, ruhen sich aus oder reden miteinander. Eines steht ganz oben auf unserer Agenda: Wir statten bis Ende dieses Jahres weitgehend alle ICE-Züge mit einem leistungsfähigen WLAN-Zugang aus.

In der 1. Klasse wird der Service kostenlos sein – für die 2. Klasse ist dies ebenfalls geplant. Nach Abschluss der Umrüstung haben wir weltweit die größte Hochgeschwindigkeitsflotte, die mit WLAN ausgestattet ist. Hinzu kommen insgesamt 120 Bahnhöfe in Deutschland, in denen WLAN verfügbar ist.

**In Japan wird demnächst an einer Magnetbahntrasse zwischen Tokio und der Industriestadt Nagoya gebaut, auf der Züge mit Tempo 500 unterwegs sein werden. Kann die Bahn auch noch schneller werden, um die großen Metropolen noch mehr zusammenrücken zu lassen?**
**Rüdiger Grube:** Die Bahn wird schneller! Ab 2017 fahren ICE-Züge von München nach Berlin in unter vier Stunden, das ist großartig. Aber in Deutschland brauchen wir keine Züge, die 500 Kilometer pro Stunde fahren, sondern wir brauchen ein verlässliches Schienennetz, auf denen unsere ICE-Züge ihr Potential durchgehend ausschöpfen können. Das heißt konkret: Langsamfahrstellen und andere Mängel in der Infrastruktur müssen nach und nach beseitigt werden. Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, kurz LuFV, auf die wir uns mit dem Bund geeinigt haben, gibt uns dazu die nötigen Mittel in die Hand.

**Die Gesamtkosten für das Mammut-Projekt in Japan sind mit rund 66 Milliarden Euro veranschlagt. Auf welche Summe taxieren Sie das Investitionsvolumen der Deutschen Bahn fürs nächste Jahr?**
**Rüdiger Grube:** Im Rahmen der erwähnten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung fließen in den nächsten fünf Jahren rund 28 Milliarden Euro in das bestehende Netz, davon kommen rund 11,4 Milliarden Euro von der DB. Das ist so viel wie nie zuvor. Damit können wir endlich den Investitionsstau auf der Schiene anpacken. Bis 2019 werden allein 875 Brücken voll- oder teilerneuert. Das ist ein guter Anfang!

**Welchen Stellenwert haben der Stuttgarter Bahnknoten und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, die Teil einer europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale sind, für das Zukunftskonzept der Deutschen Bahn?**
**Rüdiger Grube:** Mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ordnen wir den Verkehrsknoten in einer der wirtschaftsstärksten Regionen des Landes neu und eröffnen damit auch neue Perspektiven. Durch das Bahnprojekt verkürzen sich die Reisezeiten im Fern- und Regionalverkehr enorm. Kapazitätsengpässe auf der bestehenden Filstalstrecke werden beseitigt. In Deutschland werden rund zehn Millionen Bahnfahrer pro Jahr von diesem Bahnprojekt profitieren.

**Mal ganz ehrlich: Haben Sie dieses Projekt nicht manchmal zum Teufel gewünscht? Waren Sie nie versucht zu sagen: Macht Euren Mist im Ländle doch allein?**
**Rüdiger Grube:** Die Verträge für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke wurden schon vor meinem Amtsantritt unterzeichnet. Diese Verträge werden wir erfüllen, auch wenn das nicht immer leicht ist. Wir müssen das zu Ende bringen, allein damit die Menschen die großen verkehrlichen Vorteile der Sache erfahren können. Verteufeln bringt doch nichts, wir müssen das Gute sehen. Warten Sie ab, am Ende sind alle glücklich, dass das Projekt mit seinen vielen Vorteilen für unsere Kunden in ganz Baden-Württemberg realisiert worden ist. Packen wir´s weiter an!

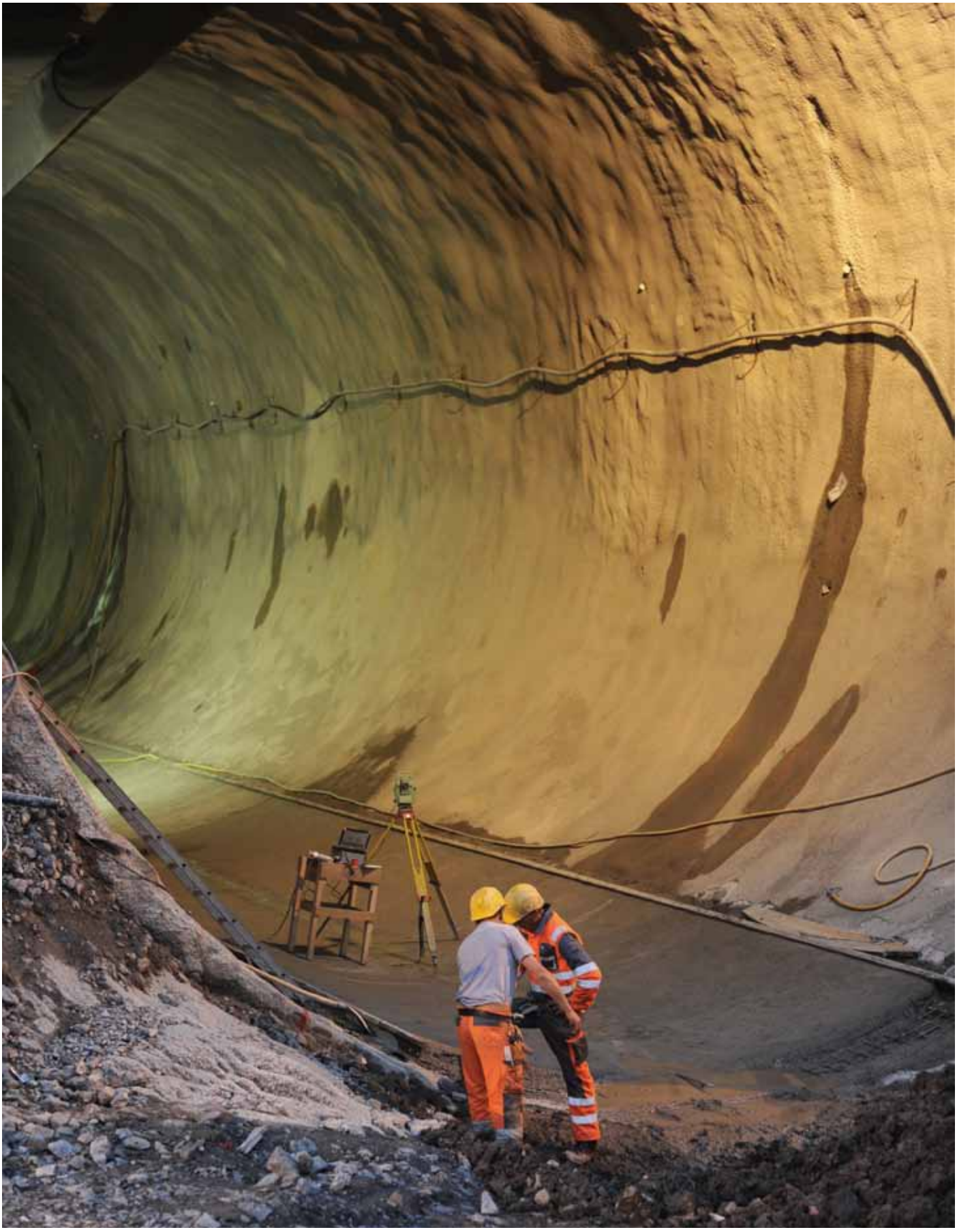
## INTERVIEW – PLUS

Dr. Rüdiger Grube, Jahrgang 1951, ist seit dem 1. Mai 2009 Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG. Nach acht Jahren Hauptschule hat er sich auf den zweiten Bildungsweg begeben. Es folgte ein bemerkenswerter Aufstieg. Nach einer Ausbildung im Metallflugzeugbau studierte Rüdiger Grube an der Fachhochschule Hamburg Fahrzeugbau und Flugzeugtechnik. Dem folgte ein Studium der Berufs- und Wirtschaftspädagogik an der Universität Hamburg. 1986 promovierte er an den Universitäten Hamburg und Kassel. Dr. Grube trat 1989 in die damalige Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH ein, der späteren Daimler-Benz Aerospace AG (DASA). 1990 wurde er Leiter des Büros des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH. 1992 war er verantwortlich für den Luft- und Raumfahrtstandort München-Ottobrunn und wurde 1995 zum Direktor Unternehmensplanung und Technologie der DASA berufen. 1996 wechselte er als Senior Vice President und Leiter der Konzernstrategie zur Daimler-Benz AG, ab 1998 in gleicher Funktion zur DaimlerChrysler AG. Von Januar bis September 2000 war er Vorsitzender des Vorstands der Häussler-Gruppe. Im Jahr 2000 wurde er bei DaimlerChrysler Bereichsvorstand der Konzernentwicklung. Seit 2001 war Grube im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für das Ressort Konzernentwicklung sowie seit 2004 für alle Nordostasien-Aktivitäten. Darüber hinaus war er Chairman des ›Board of Directors‹ des europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmens EADS.

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 dritten und letzten Folge der Serie über die Abschnittsleiter stellen wir Ekkehard Lay und Stefan Kielbassa vor.**



Der Wind hechelt um die Baucontainer am Inneren Nordbahnhof. Draußen rattern Züge vorbei, drinnen klingelt ein Telefon. Die Melodie zeugt von Humor: „What shall we do with the drunken sailor“. Ekkehard Lay kommt gerade aus einem Meeting. „Das Gute ist, dass wir bei diesem Projekt keine Fehler machen können“, scherzt er und lockert die Krawatte. „Das liegt daran, dass wir ständig in Besprechungen oder am Telefon sind.“

Der Ingenieur würde lieber mehr bauen und weniger reden, aber bei Stuttgart 21 gibt es eine Menge Abstimmungsbedarf. Die baden-württembergische Landeshauptstadt beherbergt schließlich eine der größten Baustellen Europas. Lay ist als Leiter des Projektabschnitts 1.5 mittendrin. Ein Machertyp, der die Bahn wie kaum ein anderer kennt und einer, der sich manchmal im Stillen darüber wundert, wie schwierig es geworden ist, in Deutschland Großprojekte zu wuppen. Ob Kraftwerke, Landebahnen, Straßen, Stromtrassen, Schifffahrtswege oder Bahnhöfe: fast überall formiert sich Protest und Misstrauen gegenüber den Planern. „Unsere Gesellschaft entwickelt sich in eine Richtung, die den Industriestandort Deutschland nicht gerade voranbringt“, sagt Lay vorsichtig. Anderswo herrscht mehr Zutrauen. Früher hat der Ingenieur Express-Eisenbahnen in Korea, Taiwan und China gebaut, wobei die Betonung auf „Express“ lag. Jetzt fühlt er sich manchmal ein bisschen wie im Bummelzug.

Angefangen hat der Pfälzer, Jahrgang 1950, mit einer Lehre als Vermessungstechniker in Winnweiler. Er studierte anschließend Vermessungswesen in Mainz und Berlin, heuerte 1980 bei der Bundesbahn an, schulte zum Bauingenieur um und kam über die Bahnmeisterei Darmstadt zur Bundesbahndirektion in Frankfurt am Main. Lay wurde Oberbauinspekteur und Sachgebietsleiter, prüfte Strecken, kümmerte sich um Linienführung, Instandhaltung und um den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken. „Wenn ich heute zurückblicke“, sagt er, „dann muss ich sagen, dass es richtig war, diesen Weg zu gehen. Ich hatte immer ein ausgeprägtes Interesse für technische Belange.“

Bauen, Planen und Beraten liegt ihm im Blut. Von der Bundesbahndirektion wechselte Lay zur Deutschen Eisenbahn-Consulting und heuerte für Projekte in Taiwan, China und Korea an. In Südkorea wurde er Direktor der Bauüberwachung für die Korea High Speed Rail Corporation und war zuständig für den Neubau von zehn Hochgeschwindigkeitstunneln, sechs Hochgeschwindigkeitsbrücken und den Neubau des Bahnhofs Seoul Süd.

Bauexperten von seinem Kaliber sind selten. „Ich wollte in meinem Leben immer draußen sein“, sagt Lay. Von Südkorea ging es über weitere Stationen in Asien zur DB ProjektBau Köln-Rhein/Main und zur DB Netz-Zentrale. 2003 folgte der Weltenbummler erneut dem Ruf nach Taiwan, wo Lay als Projektdirektor bei einem japanischen Konsortium für Planung und Bau der Fahrbahn der 345 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Taipeh nach Kaohsiung zuständig war. Der Ingenieur probierte sich in mancherlei Positionen aus. Er arbeitete als Berater für das Chinesische Eisenbahnministerium ebenso wie als Technikdirektor eines deutschen Weichenherstellers. Vor einem Jahr kam der Pfälzer mit dem rollenden „R“ im Herbst seiner Karriere in die Landeshauptstadt, wo er als Projektleiter für die Zuführung von Feuerbach und Bad Cannstatt zum neuen Hauptbahnhof zuständig ist. „Ich habe mich für dieses Projekt begeistert“, sagt der Experte für Hochgeschwindigkeitstrecken. „Die technischen Herausforderungen sind faszinierend. Wir bauen hier mitten unter der Stadt mit allen dazu gehörigen Herausforderungen auch für den Schutz der Bevölkerung zum Beispiel vor Lärm und Staub.“

Das Echo eines langen Berufslebens hallt durch den grauen Baucontainer. Ekkehard Lay ist bei seinem aktuellen Projekt angekommen. „Stuttgart ist die Autostadt der Republik und ein Zentrum für Erfindergeist und Innovation“, sagt er. „Da gehört auch ein moderner Bahnhof hin.“ Dass diesen nicht alle mögen, weiß er. Lay geht keiner Diskussion aus dem Weg. So leicht bringt den Mann nichts aus der Ruhe,

die er aus seiner Erfahrung schöpft. „Ich kann es nur nicht so gut verstehen, wenn die Argumente mit der Trillerpfeife kundgetan werden“, sagt Ekkehard Lay. „Die kann ich nämlich nicht übersetzen.“

Früher galt Infrastruktur als ein Indiz für Fortschritt. Das Klima verändert sich, was auch Lay umtreibt. „Wenn es so weiter geht mit den Genehmigungen und der Verfahrensdauer, sehe ich durchaus eine Gefahr. Bei uns in Deutschland hat sich eine gewisse Technikfeindlichkeit entwickelt, was dazu führt, dass kluge Köpfe abwandern oder aus dem Ausland erst gar nicht zu uns kommen“, sagt der Ingenieur, als hätte er etwas Bitteres im Mund. Manchmal spiegelt er Stuttgart 21 an seinen Erfahrungen in Asien. „In der Zeit, als ich 1995 zum ersten Mal nach China bin, war die Planung für Stuttgart 21 schon weit gediehen. Jetzt sind wir fast zwanzig Jahre später gerade mal beim Bau. In der Zwischenzeit hat sich so viel verändert. Niemand hätte je gedacht, dass wir beispielsweise den Artenschutz eines Tages derart eng und bürokratisch auszulegen haben, was zu erheblichen Bauverzögerungen führt. So etwas gibt es in China nicht. Dort vergehen oft nur wenige Monaten zwischen Planen und Bauen. Wenn Sie so wollen, gehören unsere Herausforderungen, die wir hier gerade lösen, mit zum Preis von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit.“

Der Abend legt sich über den Nordbahnhof. Ekkehard Lay denkt noch nicht an Feierabend. Es warten noch Gespräche auf ihn. Am Wochenende wird er wieder nach Hause fahren. Drei erwachsene Kinder hat er und inzwischen vier Enkel. „Der älteste Enkel strebt gerade die Aufnahme in den Kindergarten an, die drei anderen versuchen sich im Stehen“, sagt er. Lay pendelt zwischen seinem kleinen Appartement im Stuttgarter Kernerviertel und dem Haus der Familie im Heimatort Seeheim-Jugenheim an der Bergstraße im Süden von Hessen. Er tut das gerne. „Am Schluss meiner beruflichen Karriere kann ich hier all das anwenden, was ich gelernt habe“, sagt er. „Dieses Projekt ist, wenn man so will, die Krönung meines Technikerlebens.“

## Das Terrain von Ekkehard Lay

Der Planfeststellungsabschnitt 1.5 umfasst eine Gesamtlänge von 12,6 Kilometern. Der entsprechende Planfeststellungsbeschluss ist seit 2007 rechtskräftig. Er sieht vor, die vorhandene Eisenbahninfrastruktur aus Richtung Bad Cannstatt und Feuerbach mit dem neuen Hauptbahnhof zu verbinden. Dazu sind vier Tunnelbauwerke und zwei Eisenbahnüberführungen nötig. Der Tunnel Feuerbach beginnt im Bahnhof Feuerbach und führt von dort auf direktem Weg zum neuen Hauptbahnhof. Allein dieser um einen Kilometer verkürzte Weg, auf dem bis auf 160 Stundenkilometer beschleunigt werden kann, reduziert die Fahrzeit für Reisende aus Richtung Feuerbach um zwei bis drei Minuten. Der Tunnel Bad Cannstatt führt von der neuen Neckarbrücke Bad Cannstatt unter dem Rosensteinpark und dem Nordbahnhof hindurch zum neuen Hauptbahnhof. Für die S-Bahn entsteht ein neuer Rosensteintunnel unter dem Rosensteinpark. Er führt von der neuen Neckarbrücke Bad Cannstatt zum neuen Bahnhof Mittnachtstraße. Zwischen den Neckarportalen der Tunnel Bad Cannstatt und Rosenstein sowie dem Bahnhof Bad Cannstatt entsteht eine neue viergleisige Neckarbrücke. Im Anschluss daran wird auch der westliche Teil des Bahnhofs Bad Cannstatt neu gestaltet. Der neue Bahnhof Mittnachtstraße entsteht parallel zur Rosensteinstraße auf Höhe des heutigen Abstellbahnhofs, zwischen dem Nordbahnhof- und dem neuen Rosensteinquartier. Aus Richtung Bad Cannstatt wird er über den neuen Rosensteintunnel erreicht, vom Nordbahnhof kommend werden die Gleise in einer nach oben offenen Rampe geführt. Richtung Hauptbahnhof entsteht ein neuer S-Bahn-Tunnel am westlichen Rand der heutigen Gleisanlagen, der auf Höhe der heutigen Tunnelrampe an den Bestand anschließt.

Es gibt Menschen, die von fernen Ländern und weiten Reisen träumen, wenn sie vor großen Dampfern stehen. Und es gibt Menschen wie Stefan Kielbassa, die sich in solchen Momenten ganz andere Gedanken machen. Ihn haben in seinen Jugendjahren in den Häfen von Hamburg und Lübeck vor allem die großen Stahlbauten fasziniert und zum Träumen gebracht, die Schiffswerften, Fachwerkbrücken, Klapp- und Hubbrücken und die Hafenkräne. „Ich habe mich als Junge immer gefragt, woher die Ingenieure wissen, dass das alles hält und funktioniert“, erzählt er. „Das hat mich zum Studium des Bauingenieurwesens gebracht.“

Heute gehört der gebürtige Braunschweiger schon lange selber zu jenen einst bewunderten Ingenieuren, die ganz genau wissen, wie die Dinge funktionieren und wie es beispielsweise möglich ist, sich mit einem Tunnel sechs Kilometer sicher durch die Schwäbische Alb zu bohren, einem Terrain voller geologischer Unwägbarkeiten. Oder wie man bei laufendem Zugbetrieb einen ganzen Bahnhof umbauen kann, ohne dabei die Hauptschlagader der Mobilität zu kappen, den täglichen Pendlerverkehr. Diese und etliche weitere Herausforderungen gehören zum derzeitigen Arbeitsbereich von Stefan Kielbassa, der als Projektleiter der Bahn gleich drei Planfeststellungsabschnitte der 60 Kilometer langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu verantworten hat, die unterschiedlicher kaum sein könnten. So gehören nicht nur der Umbau des Ulmer Hauptbahnhofs und der Albabstiegstunnel in seinen Zuständigkeitsbereich, sondern auch 21 Kilometer Trasse direkt neben der viel befahrenen A 8, die gleichzeitig ausgebaut wird. „Da gibt es eine 21 Kilometer lange Aneinanderreihung von Schnittstellen, die koordiniert werden müssen“, sagt er.

So unterschiedlich diese Aufgaben sind, so vielseitig lesen sich auch die bisherigen Stationen, die der 55-jährige Bauingenieur in seiner Berufsbiografie angesammelt hat. Nachdem er an der Technischen Universität Braunschweig mit einem „ziemlich exotischen Thema“ über Statik im Tunnelbau promoviert hatte, führte ihn sein erstes Projekt Anfang der 90er Jahre nach Frankreich. Im Auftrag der Philipp Holzmann AG war er dort einer der Ingenieure aus Deutschland, die einen fünf Kilometer langen Straßentunnel durch die Pyrenäen bauten. Eine prägende Zeit für den jungen Ingenieur und seine Familie, zu der damals bereits zwei Töchter im Vorschulalter gehörten. „Dort habe ich auch gesehen, dass es möglich ist, sich irgendwo in den Bergen in eine Dorfgemeinschaft und in eine Arbeitswelt zu integrieren“, sagt Kielbassa, der sich gerne zurückerinnert an diese Anfänge seiner Karriere. Drei Jahre dauerte der Aufenthalt in den Pyrenäen, noch heute sprechen alle in der Familie französisch und ihr liebstes Reiseland heißt: Frankreich.

Damals wie heute hat sich Stefan Kielbassa nicht nur für die technischen Aspekte seiner Arbeit interessiert, sondern besonders auch für den Ort selbst, an dem ein Tunnel gebohrt, ein Staudamm gebaut oder ein Hafen saniert wurde. In der Türkei ist er gewesen, in Albanien und in China, wo sie aus einem Berg einen Schweizer Käse gemacht haben, wie er sagt, um darin ein Kavernenkraftwerk mit all seinen Zulauf- und Auslaufstollen für das Wasser, seinen Kavernen für Turbinen und Transformatoren, Zugangsstollen, Belüftungsschächten und Kabelgängen unterzubringen. „Es interessiert mich, aus welcher Historie sich etwas entwickelt hat“, sagt Kielbassa. Er will hinausblicken über die Baupläne, um Land und Leute zu verstehen, um die Geschichte einer Stadt zu kennen, die sich auch durch seine Arbeit verändert.

Auch in die Stuttgarter und Ulmer Stadtgeschichte hat sich der Hobbyhistoriker vertieft, hat Stunden in Bibliotheken verbracht, alte Karten studiert und sich Fotos längst vergangener Zeiten angesehen. Interessiert hat ihn dabei insbesondere die Entwicklung der Infrastruktur, der Straßen und Schienen, die in den letzten 200 Jahren gebaut und verlegt wurden. „Ulm ist dabei ganz wesentlich durch den Festungsbau geprägt, Stuttgart durch die Lage im Talkessel. Der Bau der Filstalbahn zwischen den beiden Städten war eine

geniale Leistung“, sagt Kielbassa, der Anfang 2009 von der Bahn nach Stuttgart geholt wurde, um hier eine Projektmannschaft aufzubauen und dem Team Leben einzuhauchen. „Ich empfinde Stuttgart heute sehr stark als autogerechte Stadt. Die Heilbronner Straße zu überqueren oder entlangzugehen, ist für Fußgänger kein Vergnügen“, sagt er. Jetzt habe die Landeshauptstadt die große Chance, die Sünden der Vergangenheit teilweise aufzuarbeiten und mitten im Herzen ein neues Quartier zu entwickeln, in dem die heutigen Bedürfnisse der Menschen mit der Technologie und dem Fortschritt von Morgen verbunden werden können. „Eine solche Gelegenheit haben nicht viele Großstädte.“

Umso weniger kann der Ingenieur verstehen, mit welchen Mitteln in Stuttgart manche Kreise gegen das Projekt ankämpfen und vor allem mit welcher Heftigkeit. In seinen Abschnitten auf der Schwäbischen Alb und in Ulm hat er dagegen kaum mit Widrigkeiten zu tun, wie er sagt: „Keine Anfeindungen, keine Montagsdemos, keine Beschimpfungen.“ Überhaupt habe er so etwas in seinem Leben als Bauingenieur bisher noch nicht erlebt, obwohl er an großen Projekten in etlichen Ländern der Welt beteiligt war, Projekten, die allesamt nicht frei von Konfliktpotential waren. Er hat wenig Verständnis dafür, wenn noch immer über Sachverhalte diskutiert wird, die längst beschlossen und im Bau sind. Das gilt auch für Ideen, die durchaus reizvoll sind, wie etwa einen Alb-Basistunnel von Aichelberg bis Ulm. „Ein schöner Vorschlag und eine tolle Herausforderung für den Tunnelbauer“, sagt Kielbassa. „Aber abgesehen davon, dass solch ein Tunnel nicht finanzierbar wäre, weil es wirtschaftlichere Alternativen gibt, sind solche Diskussionen heute nichts als vertane Zeit: Wir bauen bereits eine andere und genehmigte Lösung!“

Er ist eben bei aller Leidenschaft für die Technik ein eher nüchterner Geist, wie er selber sagt, wenn es ums Projektmanagement geht. Es ist ein Mittel zum Zweck für ihn und eine Aufgabe, für die er sich aus Interesse an der Sache entschieden hat, so der Ingenieur. Planen, Bauen, zum Funktionieren bringen – das ist der Dreiklang, der sein Berufsleben erfüllt. „Ich freue mich an dem Zusammenspiel der Menschen in einem Projekt, die mit ihren vielen verschiedenen Aufgaben ein definiertes Ziel verfolgen“, sagt er mit Überzeugung. „Das ist die Lebensaufgabe für einen Ingenieur und Projektmanager und das ist auch ein Dienst für die Gemeinschaft.“

## Das Terrain von Dr. Stefan Kielbassa

Der PFA 2.3 ist mit 21 Kilometern der längste Abschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Die Strecke verläuft auf der Albhochfläche dicht gebündelt mit der Autobahn 8, die gleichzeitig und in Abstimmung mit den Arbeiten an der Bahntrasse sechsspurig ausgebaut wird. Dazu wurde ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Zu dem Abschnitt gehören unter anderem drei kurze Tunnel und eine Autobahnunterquerung. Im PFA 2.4 löst sich die Strecke bei Dornstadt von der Autobahn und unterfährt im knapp sechs Kilometer langen Albabstiegstunnel die nördlichen Stadtteile von Ulm. Während des Abstiegs von 565 auf rund 480 Höhenmeter werden Züge in diesem Bereich von bis zu 250 Stundenkilometer auf Tempo 100 heruntergebremst. Mit dem knapp 1,2 Kilometer langen PFA 2.5a1 endet schließlich die Neubaustrecke im Ulmer Hauptbahnhof, der im Zuge des Projekts unter laufendem Betrieb grundlegend umgebaut wird. Unter anderem werden etliche Gleise anders geführt und eine bestehende Eisenbahnüberführung ersetzt. Die neue Trasse fädelt unter den bestehenden Strecken in die beiden östlichen Gleise des Ulmer Hauptbahnhofs ein. Dazu wird eine 180 Meter lange Rampe gebaut, die mit einer Steigung von 35 Promille das steilste Bauwerk der Neubaustrecke ist. Aufgrund ihrer geringen Länge kann sie jedoch mühelos überwunden werden. ▶ www.be-zug.de/abschnittsleiter

# 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

Zwischenangriff Nord
Zentrale Baulogistik
Ver
Kre
Europaviertel
Bahnsteige und
Gleisvorfeld
Abbruch Hallendach
Ehemalige Bahndirektion
SSB-Maßnahme
Heilbronner Straße
Nordkopf

## Baustellen rund um den Stuttgarter Bahnhof

Nach langen Jahren der Diskussion und Planung wird in Stuttgart jetzt an vielen Stellen für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gebaut, wie diese Übersicht deutlich macht. Mehr Infos zu den jeweiligen Teilprojekten finden Sie auf dieser Seite über die jeweiligen QR-Codes oder auf unserer Internetseite unter

**www.be-zug.de/aufderbaustelle**

INTERVIEW

# „Eine enorme Magnetwirkung“

**Die Prognos AG ließ mit ihrer jüngsten Studie über die „Technologie-Achse Süd“ aufhorchen. Ein Gespräch mit den Autoren Stephan Kritzinger und Tobias Koch über die ökonomische Bedeutung der Magistrale, zu der auch das Projekt Stuttgart 21 gehört.**

**Herr Koch, was ist die zentrale Erkenntnis Ihrer räumlichen Untersuchung im wilden Süden?**

Tobias Koch: Dass sich entlang der süddeutschen Bahntrasse zwischen Karlsruhe, Stuttgart und München eine bedeutende Technologie-Achse etabliert hat. Auf diesem Korridor, der ja zur transeuropäischen Magistrale Paris–Wien–Budapest gehört, bündeln sich Wirtschafts- und Innovationskraft in einem Ausmaß, wie in kaum einer anderen europäischen Region.

**Und diese Erkenntnis ist neu, Herr Kritzinger?**

Stephan Kritzinger: Dieser Raum wird vor allem als nationale und europäische Verkehrsachse wahrgenommen. Die untersuchten Indikatoren zeigen aber, dass die betreffenden Städte und Landkreise nicht nur durch gemeinsame Verkehrswege verbunden sind, sondern auch durch ihre ökonomische Spitzenstellung in Deutschland und Europa. Es ist auch eine Technologie-Achse, die …

**… zunächst einmal einer kurzen Erklärung bedarf.**

Stephan Kritzinger: Gemeint ist damit der Raum zwischen den Städten Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und dem sogenannten Bayerischen Chemiedreieck, der bisher eher unscharf als Technologie-Achse beschrieben wurde. Die durchaus eindrucksvollen und überraschend klaren Daten der Untersuchung untermauern nun, dass sich der Begriff „Technologie-Achse Süd“ tatsächlich hervorragend eignet, um zum neuen Markenzeichen dieses Raums und zentralen Teil seines Selbstbildes zu werden.

**Woran machen Sie das fest?**

Tobias Koch: Dafür gibt es zahlreiche Indikatoren. Zunächst einmal leben in diesem hoch verdichteten Korridor 9,5 Millionen Menschen, das sind fast zwölf Prozent der Bevölkerung und mehr Einwohner als ganz Österreich oder Schweden hat. Wir kommen auf 41 Städte und Landkreise, in denen immerhin 17 Prozent des Steueraufkommens und ein Siebtel der gesamten deutschen Bruttowertschöpfung erwirtschaftet wird. Dabei ist insbesondere der Bereich Forschung und Entwicklung überproportional vertreten. Von rund 300.000 FuE-Beschäftigten der Wirtschaft in Deutschland arbeiten 100.000 in diesem Raum. Genauso aussagekräftig sind andere Technologie-Indikatoren wie etwa der Prozentsatz an Ingenieuren oder IT-Spezialisten. Oder nehmen Sie die Patentzahlen. Fast ein Drittel aller bundesdeutschen Patente werden entlang dieser Achse angemeldet, also zweieinhalb mal so viele wie im bundesdeutschen Schnitt.

Stephan Kritzinger: Der Raum ist überdurchschnittlich stark entwickelt und dabei sehr technologieorientiert, das zeigt die Studie, die wir gemacht haben, eindeutig.

Damit dieser bedeutende Wirtschaftsraum in seiner Leistungsfähigkeit erhalten bleibt und sich weiter entwickeln kann, das ist die logische Schlussfolgerung, braucht es eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur als Ausstattungsmerkmal.

**Womit wir bei Stuttgart 21 wären. Wie wichtig ist das Projekt für die Zukunft dieser Technologie-Achse?**

**Tobias Koch:** Der neue Stuttgarter Bahnknoten, der Flughafenbahnhof und die Neubaustrecke nach Ulm sind ein enorm wichtiger und zentraler Bestandteil einer modernen Verkehrsinfrastruktur. Von der Fahrzeitverkürzung um eine halbe Stunde, die mit der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm verbunden ist, profitieren alle angebundenen Relationen. Das erhöht die Leistungsfähigkeit des Korridors. Die Städte rücken näher zusammen und auch enger an das süddeutsche Drehkreuz auf den Fildern mit Regionalverkehr, Fernverkehr, Autobahn und Flughafen. Aber auch einige andere Abschnitte müssen noch beschleunigt werden. Das hohe ICE-Tempo endet bisher kurz vor Zuffenhausen. Ab dann bewegen wir uns auf der ehemaligen schwäbischen Eisenbahn.

**Also hinkt die Infrastruktur der Wirtschaft hinterher, was die Leistungsfähigkeit betrifft?**

**Tobias Koch:** Eindeutig ja. Daher ist das Projekt S21 ja so wichtig. Je schneller die Strecke in Betrieb gehen kann, desto besser. Stuttgart rückt dadurch in eine zentralere Lage als bisher München. Und es wird eine ganze Region gestärkt, die auf dem wirtschaftlichen Sektor schon auf sehr hohem Niveau liegt, aber immer noch immens viel Entwicklungs- und Wachstumspotential hat. Auch das ist eine Erkenntnis der Studie. Fast ein Viertel der Menschen, die innerhalb Deutschlands umziehen oder einwandern, entscheiden sich für einen Standort

Stephan Kritzinger

entlang der Technologie-Achse. Das ist ein klares Indiz, welche Dynamik, Anziehungskraft und Attraktivität für Arbeitskräfte dieser Raum hat.

**Stephan Kritzinger:** Je besser und leistungsfähiger die Infrastruktur in einer Region ist, desto besser ist das für die Menschen, die dort leben und arbeiten. Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Ausstattungsmerkmal einer Region, in der Personen- und Güterverkehr weiter zunehmen werden. Davon profitieren verkehrsaffine Branchen wie etwa die Forschung und Entwicklung, unternehmensnahe Dienstleistungen oder der Tourismus.

**Tobias Koch:** Technologiekonzerne wie Siemens in München, Bosch in Stuttgart oder Pharmahersteller im Raum Ulm werden mit ihren Entwicklungszentralen immer stärker zusammenarbeiten. Das gleiche gilt für die Wissenschaft, die sich immer stärker vernetzt, weil nicht jede Universität ein spezielles Forschungslabor vorhalten kann. Mit den kürzeren Distanzen und schnelleren Reisezeiten wird es entlang der Achse Wachstums- und Konzentrationsprozesse geben, auch in Richtung Schweiz und Frankreich. Dieser Effekt ist etwa bei IT-Fachkräften zu beobachten, die insbesondere in großen Entwicklungszentren wie Heidelberg/Walldorf mit SAP, Böblingen mit HP und IBM oder München mit Microsoft zu finden sind, nicht aber auf die Fläche verteilt. Mit dem Ausbau der Infrastruktur wird ein enormer Auftrieb für die großen Zentren einhergehen.

**Wer wird am meisten profitieren von der leistungsstärkeren Infrastruktur und den kürzen Reisezeiten?**

**Stephan Kritzinger:** Diese Frage beschäftigt die Regionalökonomen schon lange. Die Erfahrung zeigt, dass die großen Städte am meisten profitieren, in diesem Fall also München, Stuttgart und Karlsruhe. Das schließt aber nicht aus, dass Oberzentren wie Ulm und Augsburg, die größenmäßig in zweiter Reihe stehen, nicht auch Entwicklungssprünge vollziehen werden.

**Tobias Koch:** Gerade Ulm wird alleine schon wegen der besseren Anbindung an den Stuttgarter Flughafen enorm gewinnen. Die Stadt hat zwischenzeitlich einen klangvollen Namen als Wissenschaftsstandort, ist dabei aber nicht autonom, sondern in der Entwicklung von der Vernetzung abhängig. Auch dabei wird das Thema Allianzen immer wichtiger, die Zusammenarbeit mit den Universitäten in Karlsruhe, Tübingen, Augsburg und anderswo. Der Rektor der Uni Ulm, Professor Joachim Ebeling, hat auf Basis unserer Studienergebnisse jüngst das Akronym KASULAM kreiert. Das steht für Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und zeigt, in welche Richtung gedacht wird und wie unterschiedlich und vielfältig die Städte entlang der Achse von einer besseren Infrastruktur profitieren können.

**Lassen sich diese Effekte in konkreten Zahlen beziffern?**

**Stephan Kritzinger:** Es ist vergleichsweise schwierig, genau vorherzusagen, was eine verbesserte Erreichbarkeit konkret bewirkt, ob und wie viele Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden oder wie sich die Unternehmensbilanzen oder der Immobilienmarkt entwickeln werden. Was man aber sagen kann ist, dass wir hier einen außerordentlich starken Wirtschaftsraum haben, der natürlich eine erstklassige Verkehrsausstattung braucht. Ohne die würde er nicht optimal funktionieren. Das wäre wie ein Haus ohne Strom und Wasseranschluss. Wenn die Infrastruktur nicht den Anforderungen entspricht, können einer Region Nachteile entstehen, weil eine schlechte Anbindung und die dadurch verursachten Verzögerungen die Unternehmen Geld kosten, beispielsweise die Speditionen. Diese Verluste lassen sich dann wiederum konkret beziffern.

**Gibt es zur Achse zwischen Stuttgart und München vergleichbare Technologie-Regionen?**

**Tobias Koch:** In Deutschland nicht und auch in Europa ist die Konkurrenz nicht sehr groß. Beim Innovationsindex 2012 des Statistischen Landesamtes erreicht der Südwesten unter 78 Regionen der EU den Spitzenplatz. Es folgen mit gewissem Abstand der Großraum Paris, Bayern, Berlin und Finnland. Baden-Württemberg und Bayern sind damit der führende Technologieraum in Europa – und verbinden über die Magistrale Paris–Bratislava die drei führenden europäischen Technologieregionen.

**Hört sich logisch an in der Theorie. Sind Sie in der Praxis schon mal mit dem Zug von Paris nach Bratislava gefahren?**

**Stephan Kritzinger:** Bisher noch nicht und das wird auch in Zukunft nicht passieren. Die internationale Einbindung einer Wirtschaftsregion ist enorm wichtig, aber man darf diesen Punkt nicht überbewerten. Kaum jemand fährt mit dem Zug von Paris nach Bratislava, für solche Distanzen gibt es Flugzeuge. Eine Zugfahrt darf im Geschäftsreiseverkehr nicht viel länger als vier Stunden dauern. Stuttgart–Paris ist noch interessant, München–Paris schon nicht mehr. Die Wirkung der beschleunigten Zugverbindungen entfaltet sich vor allem auf Teilabschnitten, also zwischen Stuttgart und München, Ulm und Stuttgart, München und Karlsruhe/Straßburg. Es ist aber wichtig, dass es einheitliche Qualitätsstandards im Schienenverkehr gibt und dass diese auf dem gesamten Korridor erfüllt werden.

Tobias Koch

**Tobias Koch:** Dazu kommt, dass immer mehr Unternehmen aus dem benachbarten Ausland, also beispielsweise der Schweiz oder Frankreich, Wirtschaftsbeziehungen mit Deutschland unterhalten und sich natürlich leistungsfähige und strategisch günstige Standorte für ihre Niederlassungen dafür aussuchen. Eine gut ausgebaute Technologie-Achse hat dabei eine enorme Magnetwirkung.

**Zeichnet sich ein Trend ab, welche Art von Technologie zum Markenzeichen der Achse werden könnte?**

**Tobias Koch:** Wir haben uns die Branchenstruktur entlang der Achse angesehen. Mit Audi, BMW, Porsche und Mercedes kommen 60 bis 70 Prozent der Premium-Oberklasse-Produktion weltweit aus Süddeutschland. Aber auch der Maschinenbau, die Luftfahrtindustrie, die Chemische Industrie im Osten und die Elektrotechnik sind stark vertreten. Gleiches gilt für die IT, den Gesundheitssektor oder den Bereich der innovativen Werkstoffe. Das Potenzial dieses Wirtschaftsraums kann gerade in der Bündelung und Vernetzung spezifischer Produktionskompetenzen liegen, Stichwort Industrie 4.0.

**Stephan Kritzinger:** Womit sich der Kreis schließt: Um solche zukunftsträchtigen Verbindungen zwischen Branchen und Unternehmen zu schaffen, braucht es wiederum leistungsfähige Verbindungen zwischen den Standorten und Städten, also eine gut ausgebaute und zuverlässige Infrastruktur.

INTERVIEW – PLUS

## Prognos-Studie untersucht ökonomische Bedeutung der Südachse

Die Prognos AG mit Sitz in Basel berät seit 1959 Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft in unterschiedlichen Zukunftsthemen, von den Bereichen Wirtschaft & Arbeit über Gesellschaft & Staat bis zu Energie & Klimaschutz. Einen Schwerpunkt der Arbeit bildet der Themenkomplex Infrastruktur & Verkehr. In den vergangenen zehn Jahren hat das Unternehmen, das Standorte in Stuttgart, München, Düsseldorf, Brüssel, Bremen und Berlin unterhält, mehr als 200 Verkehrsanalysen, Prognosen und Infrastrukturberatungen durchgeführt. Die aktuelle Prognos-Studie wurde in Auftrag gegeben von der IHK Schwaben und der Städtebund-Inn-Salzach GmbH. Als Projektpartner waren zudem die Landkreise Altötting und Mühldorf am Inn sowie die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Burghausen beteiligt. Untersucht wurde im Frühjahr 2014 die ökonomische Bedeutung des bisherigen transeuropäischen Korridors (TEN 17) von Karlsruhe über Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und Mühldorf nach Freilassing. Im Untersuchungsraum, der in Baden-Württemberg und Bayern 41 Landkreise und kreisfreie Städte umfasst, leben 9,5 Millionen Menschen – das sind knapp zwölf Prozent der Einwohner Deutschlands. ▶ **www.be-zug.de/magistrale**

**Zur Person**

Der Diplom-Wirtschafts-Ingenieur **Tobias Koch** (Jahrgang 1976) leitet das Büro der Prognos AG in der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Als Regionalökonom ist er Experte auf dem Gebiet der Strategieentwicklung für Wirtschaftsstandorte, betriebliche Standortplanung und Immobilienentwicklung. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen insbesondere in der zukunftsorientierten Analyse regionaler Märkte sowie der Bewertung und Begleitung von Standort- und Investitionsentscheidungen. **Stephan Kritzinger** (Jahrgang 1958) war nach dem Studium der Geografie und Volkswirtschaft zunächst als Berater bei der Prognos AG und in verschiedenen leitenden Positionen bei BPI-Consult in Lörrach tätig. Bis zum Jahr 2013 gehörte er zur Geschäftsleitung der ProgTrans AG. Schwerpunkte seiner Arbeit am Standort Basel sind verkehrsökonomische und verkehrspolitische Fragestellungen, Bewertungen und Wirkungsanalysen zum Personen- und Güterverkehr sowie die Steuerung komplexer Untersuchungen.

REPORTAGE

# Fenster zum Tiefbahnhof

**Seit es rund um den Hauptbahnhof in die Tiefe geht, wächst auch das Interesse an der Großbaustelle in der City. Die Nachfrage nach Führungen ist hoch und auch viele Reisende und Berufspendler bleiben auf dem Weg zu den Gleisen an den Schaufenstern stehen.**

Zur Linken schaufeln sich gelbe Bagger in die Tiefe, wo einst Gleise lagen und sich Menschen auf Bahnsteigen drängten. Zur Rechten schwebt vor hügeliger Kulisse ein silbrig glänzendes Förderband im Zickzackkurs über Erdhügeln und Baugruben, während darunter eine riesige Ramme auf ihren Einsatz wartet. Direkt daneben hat ein Team von Archäologen ein weißes Zelt aufgeschlagen. Dort sezieren die Experten behutsam die lehmigen Erdschichten, um Hinterlassenschaften ans Tageslicht zu befördern, die schon seit Jahrhunderten im Schlossgarten schlummern. „Hochinteressant, was hier alles passiert“, sagt Peter Dambacher.

Der 56 Jahre alte Musiker ist an diesem Vormittag zusammen mit seiner Frau auf dem Weg nach München, Abfahrt 11.12 Uhr von Gleis 16. Die Zeit bis dahin nutzt er, wie viele Reisende und Berufspendler, um durch die Sichtfenster im Fußgängertunnel das geschäftige Treiben auf den Baustellen links und rechts des Stegs zu beobachten. „Ein faszinierendes Zusammenspiel, fast wie in einem großen Orchester“, sagt Dambacher. „Ich bin sehr gespannt wie hier alles aussieht, wenn es fertig ist.“

Für Tobias Rauch gehört das Baustellenkonzert zum Alltag – er ist einer der Dirigenten. Allerdings trägt er weder Frack noch Taktstock, sondern einen weißen Bauhelm und ein blaukariertes Hemd unter der Sicherheitsweste. Der Bahn-Ingenieur ist stellvertretender Teamleiter für den Rohbau des neuen Tiefbahnhofs und als solcher mit dafür verantwortlich, dass beim Bau des Trogs alles so läuft, wie es in den Plänen steht. „Die Kunst und Herausforderung ist, die unterirdische Station zu bauen, ohne den Bahnhofsbetrieb zu stören“, sagt Rauch.

Kein einfaches Unterfangen bei 240.000 Menschen, die jeden Tag den Stuttgarter Hauptbahnhof nutzen. Damit die Reisenden und Berufspendler trotz der Baustellen auf möglichst direktem Weg zu den Gleisen kommen, mussten unter anderem neue Zugänge zu den Gleisen geschaffen werden. Einer davon ist der Fußgängertunnel auf der Südseite, der die alte Bahnhofshalle des Bonatzbaus mit dem neuen Querbahnsteig verbindet. Direkt darunter wird einmal der 80 Meter breite Trog des Tiefbahnhofs mit seinen acht Gleisen liegen, weshalb der Steg während der Bauarbeiten immer wieder über der Grube verschoben werden muss. „In den Plänen ist festgeschrieben, dass während der gesamten Arbeiten mindestens zwei Zugänge aufrecht erhalten werden“, sagt Rauch.

Etwa acht Meter tief ist die Baugrube im Mittleren Schloßgarten bereits, nun geht es noch einmal soweit hinunter: In bis zu 16 Metern Tiefe liegt alsbald der Bahnhofstrog, der nach Vollendung in seiner gesamten Länge vom Nordkopf auf Höhe der Industrie- und Handelskammer

Rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof gibt es in diesen Tagen einiges zu sehen: Arbeiter und Archäologen beackern die alten Gleisflächen und den Mittleren Schloßgarten.

Premiere in der Landeshauptstadt: von den Fildern bohrt sich diese Maschine hinunter in den Talkessel.

bis zur Südseite an der Sängerstraße 900 Meter misst. Auf die Planer und Ingenieure warten bei den Arbeiten „zwei besondere Schmankerl“, wie Tobias Rauch sagt. Zum einen muss die alte Bahndirektion an der Heilbronner Straße auf einer Grundfläche von zwei Dritteln unterfahren werden, weshalb das denkmalgeschützte Gebäude auf eine Art Tablett gesetzt wird, unter dem gegraben werden kann. Zudem müssen Teile der zentralen S-Bahn-Station unter dem neuen Hauptbahnhof, die von allen sechs Linien angefahren wird und zum Stamm des Netzes zählt, bei laufendem Betrieb umgebaut werden. „Das sind beides keine 0815-Aufgaben“, betont Rauch.

Von außergewöhnlichen Dingen können zudem auch die Archäologen berichten, die dank einer Vereinbarung des Regierungspräsidiums Stuttgart mit der Deutschen Bahn so lange wie nur irgend möglich mitten auf dem Baufeld ihrer Arbeit nachgehen können – und dabei schon einige Schätze freigelegt haben. So wurden erst jüngst die Reste eines römischen Gutshofes aus dem 2. und 3. Jahrhundert nach Christus entdeckt, die nun die Experten des Landesamts für Denkmalschutz beschäftigen. Gefunden wurden unter anderem zwei Ziegelbrennöfen und ein Töpferofen, die darauf hinweisen, dass die damaligen Bewohner nicht allein Landwirtschaft betrieben haben, sondern auch die damals nahe gelegene Siedlung in Bad Cannstatt mit Baumaterial und Keramik versorgten. Innerhalb der römischen Baureste entdeckten die Archäologen zudem Spuren einer frühalamannischen Siedlung, die aufgrund ihrer Seltenheit von überregionaler Bedeutung sind und nach Einschätzung der Experten auch neue Erkenntnisse für die Stadtgründungsgeschichte Stuttgarts erbringen könnten. Auch diese Funde sind Teil der Baustellen rund um den Hauptbahnhof, über die es viele Geschichten zu erzählen gibt. Das Interesse daran, wie etwa die Baulogistik funktioniert und was in den Gruben genau passiert, wächst mit jedem Meter, den sich die Bagger in die Tiefe graben. „Die Anfragen nach unseren Führungen haben enorm zugenommen, seit es auf den Baustellen richtig etwas zu sehen gibt“, sagt Thomas Müller vom Stuttgarter Turmforum, dessen Job es unter anderem ist, die Gruppentouren durch die Dauerausstellung im Bahnhofsturm und nach draußen zu den Baustellen zu organisieren. Alleine im August hatte das Turmforum mehr als 25.000 Besucher, in den vergangenen beiden Monaten kamen jeweils über 80 Führungen zusammen. „Das sind teilweise doppelt so viele wie früher“, sagt Thomas Müller.

Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die gastlich hier zusammenkamen? Die Besucher kommen, frei nach Goethe, von überall her, aus der ganzen Republik und auch aus dem benachbarten Ausland. Auf der Liste stehen Schulklassen, die Stuttgart 21 im Gemeinschaftskundeunterricht behandeln, Architektur-Studenten, Daimler-Ingenieure, Flughafen-Mitarbeiter, Senioren-Gruppen, politische Parteien jedweder Couleur, Bosch-Mitarbeiter, Vereine und viele andere Organisationen. Jüngst hat eine Gruppe vom Schwäbischen Albverein die Baustelle besichtigt, direkt im Anschluss ließen sich ehemalige Stipendiaten der Stiftung Zeit den neuen Tiefbahnhof erklären. „Eine solche Baustellenführung ist auch ein typisches Rahmenprogramm, zum Beispiel bei Kongressen und Seminaren“, erzählt Thomas Müller.

Derzeit wird das Baufeld mit seinen 25 Abschnitten von den Gruppen und ihren Führern per Fuß umrundet, exponierte Aussichtspunkte gibt es dabei gleich einige. Neben dem Fußgängertunnel mit seinen Fenstern zum Tiefbahnhof bietet auch die Rampe hinunter in den Mittleren Schloßgarten besten Blick auf das Baufeld. Drüben beim Planetarium steht obendrein noch ein Besucherpodest, von dem aus es ebenfalls viel zu sehen gibt. „Derzeit sind die Bedingungen optimal für eine Führung“, sagt Müller. „Man kann von allen Seiten richtig beim konstruktiven Bauen zuschauen, wie das gefühlte Herz von Stuttgart 21 entsteht.“

Das Herz von Stuttgart 21 pocht im Talkessel, das Interesse am Fortschritt und dem Stand der Arbeiten ist aber auch anderswo riesengroß. So kamen jüngst mehr als 8.000 Baustellentouristen zum Boßlertunnel, dem längsten unterirdischen Abschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, um einen Blick auf die gewaltige Tunnelbohrmaschine zu werfen, die an diesem Tag der offenen Tür auf den Namen Käthchen getauft wurde.

Aber auch an normalen Wochentagen drängen sich regelmäßig zahlreiche Interessierte auf der Aussichtsplattform am Fuße des Aichelbergs, von der aus man beste Aussicht auf die Baustelle und den 2.500 Tonnen schweren Riesenbohrkoloss hat, der sich nun mit seinem gigantischen Schneidrad die Alb hinauf fräst.

Ein Spektakel, das seinesgleichen sucht – und auch in der Landeshauptstadt zu finden ist. Auch der 9,5 Kilometer lange Fildertunnel, der den Flughafen mit dem neuen Tiefbahnhof verbindet, wird mit einer gewaltigen Vortriebsmaschine der Firma Herrenknecht gebohrt. Nach monatelangem Aufbau und der Tunneltaufe im Juli hat „Suse“ vor Kurzem ihre Arbeit begonnen – mit dem Segen von Bischof Gebhard Fürst, der den Tunnel und die Arbeiter einige Tage zuvor besucht hatte. Immerhin ist es eine Premiere für Stuttgart: Die erste Tunnelbohrmaschine, die sich durch den hiesigen Untergrund wühlt. „Auch wenn die Maschine selbst nicht besichtigt werden kann, besuchen doch viele das Infopodest am Filderportal“, sagt Thomas Müller.

Der Baustellentourismus entlang der Neubaustrecke und rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof boomt – wovon auch die Landeshauptstadt mit der gesamten Region profitiert. Von der Gastronomie angefangen über die Hotels bis hin zum Einzelhandel und den Kulturinstitutionen wie Museen oder Theater. „Wer schon einmal hier ist, nutzt vermutlich auch andere Angebote“, sagt die Stuttgarter Citymanagerin Bettina Fuchs. „Das Interesse daran, wie Bauwerke wachsen, ist enorm. Das habe ich schon in anderen Städten miterlebt.“

Ohnehin ist die baden-württembergische Landeshauptstadt derzeit im Aufbruch, was viel mit den hundert Hektar Gleisflächen zu tun hat, die mit der Realisierung von Stuttgart 21 mitten im Zentrum der Stadt neu bebaut werden können. Das Areal, das unter dem Namen Rosensteinquartier entwickelt werden soll, gehört zu den bedeutendsten Innenstadtbauprojekten in Deutschland. Um die städtebaulich einzigartigen Möglichkeiten wird Stuttgart in der ganzen Republik beneidet. Schon Mitte der 90er Jahre haben zehn Architekturbüros aus aller Welt konkrete Entwürfe vorgelegt, wie das frei werdende Bahngelände städtebaulich genutzt werden könnte. Unter dem einstigen Stadtoberhaupt Wolfgang Schuster wurde das Thema dann im Rosenstein-Dialog aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet und von einer breiten Öffentlichkeit diskutiert. Nach einer längeren Pause, in der von den bisher entwickelten Plänen und Ideen in der Öffentlichkeit nichts mehr zu hören war, hat Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn nun jüngst angekündigt, Anfang nächsten Jahres die Grundideen für die weiteren Planungen für das Quartier in einem Bürgerbeteiligungsverfahren festzulegen, bei dem die Stuttgarter dann über die bestmögliche Nutzung der frei werdenden Gleisflächen mitreden können.

Ehedem findet in der Landeshauptstadt längst eine Abstimmung mit den Füßen statt. Im benachbarten Europaviertel, in dessen Zentrum die Stadtbibliothek thront, wurde vor kurzem das Shoppingcenter Milaneo eröffnet, in dem täglich bis zu 25.000 Besucher gezählt werden. Viele der Shopper, die das ganze Viertel beleben, kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Stuttgart, mit der S-Bahn und Regionalzügen. Wenige Tage zuvor hatte am anderen Ende der Königstraße mit dem „Gerber“ zudem ein zweites großes Einkaufszentrum Eröffnung gefeiert, was die Schwabenmetropole mehr und mehr zu einer Umsatzzuwächse verheißenden Einkaufsadresse in Deutschland macht, so die Citymanagerin Bettina Fuchs. „Stuttgart wird immer beliebter“, sagt sie, „wovon letztlich alle profitieren.“ ➲ www.be-zug.de/turmforum

Faszination Bauen: die Nachfrage nach Führungen, die das Turmforum anbietet, wächst beständig.

ESSAY

# Vier Jahre Stuttgart 21

**Ich war Unternehmer, gehörte nie einer Partei an und wollte es ruhiger angehen lassen jenseits der 60. Dann kam die Anfrage, das Amt des Projektsprechers zu übernehmen. Es sollten die verrücktesten vier Jahre meines Lebens werden.**

Wer die Laterne trägt, stolpert leichter als wer ihr folgt“. An diesen Satz des Dichters Jean Paul muss ich in diesen Tagen häufiger denken. Wer trägt eigentlich in dieser Gesellschaft noch gerne die Laterne? Wer übernimmt noch gerne Verantwortung in einer Zeit, in der das Dagegensein angesagt ist wie nie zuvor und es ums Standvermögen für eine Sache bei weitem nicht so gut bestellt ist wie um die Protestkultur?

Nach über vier Jahren im Amt des Projektsprechers, zu dem ich als Außenstehender kam, als einer, der das Innenleben der Politik ebensowenig kannte wie das der Medien, kann ich sagen, dass ich es durchaus verstehen kann, warum sich so mancher Befürworter lieber klein macht und wenig Angriffsfläche bietet, wenn der Sturm der Entrüstung tobt. Zugleich halte ich dies für bedenklich. Es darf im Sinne des Vorankommens in dieser Gesellschaft nicht sein, dass angesichts drohenden Widerstands immer weniger bereit sind, aus Angst vor dem Stolpern, die besagte Laterne zu tragen. Daran hat das Projekt bis heute am Schwersten zu tragen.

Über solche Themen hatte ich mir anfangs keine Gedanken gemacht. Ich hatte mein Leben lang als Unternehmer gearbeitet, war nie in der Öffentlichkeit und eigentlich nur im Stillen für Stuttgart 21. Die Chancen und Potenziale des Projekts hatten mich freilich schon immer fasziniert. Aber deshalb muss man die Aufgabe des Projektsprechers noch lange nicht übernehmen. Sie stand auch nicht auf meinem Lebensplan.

Jenseits meiner tiefen inneren Überzeugung, dass der neue Stuttgarter Bahnknoten mit der Schnellbahnstrecke gut ist für die Menschen im Land, konnte und wollte ich nicht verstehen, wie ein Projekt, das über Jahrzehnte durch alle demokratischen Ebenen hinweg legitimiert war, noch einmal derart in Frage gestellt wurde. Das war auch mein Hauptantrieb, diese Aufgabe überhaupt zu übernehmen, als sie an mich herangetragen wurde.

Wie sehr dieses Projekt polarisieren würde, war in der Form nicht absehbar. Auch die politische Entwicklung nicht. Ich hatte meinen Schreibtisch noch nicht einmal eingerichtet, geschweige denn mich eingearbeitet, da eskalierte die Situation im Stuttgarter Schlossgarten. Es kam zum 30. September 2010, der heute noch unter „Schwarzer Donnerstag“ juristisch aufgearbeitet wird. Dieser Tag war nicht nur ein Schock für viele Betroffene und für viele rechtschaffene Bürger. Er war auch ein Schock für jene, die Stuttgart 21 planten und getragen hatten. Weder die Bahn, und schon gar nicht das Projekt, hatte Schuld an dieser Eskalation. An den Folgen jedoch sollte das Projekt bis heute schwer zu tragen haben. Er war Auslöser für eine nicht absehbare Entwicklung mit all ihren Folgewirkungen.

Ich beschäftigte mich in den ersten Wochen mit der Vorgeschichte und stellte fest, dass die Fristen, in denen unternehmerische Entscheidungen in der freien Wirtschaft umgesetzt werden, sehr weit entfernt von den Umsetzungsfristen öffentlicher Projekte sind. Von der ersten Idee für Stuttgart 21 Anfang der 1980er Jahre bis heute sind 34 Jahre vergangen. Sieben Jahre liegen noch vor uns! Wenn wir es schaffen und 2021 in Betrieb gehen, kann das Projekt auf eine Geschichte von 41 Jahren zurückblicken. In dieser Zeit werden Schnellbahntrassen, die in den achtziger Jahren geplant wurden, in manchen anderen Ländern bereits wieder saniert.

Eine hervorragende Infrastruktur war seit jeher der Grundstein für unseren Wohlstand im Land. An vielen Stellen zeigt sich aber, dass unsere Infrastruktur mit dem Wirtschaftswachstum nicht mehr Schritt halten kann. Nicht zuletzt deshalb meine ich, dass wir uns derart lange Diskussions-, Planungs- und Genehmigungsphasen nicht leisten können. Ich bin davon überzeugt, dass wir uns das Prinzip der Verhältnismäßigkeit wieder häufiger ins Gedächtnis rufen sollten. Das gilt für die Planung von Großprojekten, aber auch für ihre Umsetzung. Wenn es hier keine pragmatische Abwägung gibt, wenn also beispielsweise eine Tierart in ihrem Schutz kompromisslos absolut gesetzt wird, werden wir in Deutschland keine Infrastrukturprojekte mehr realisieren können. Weder einen Verkehrsknoten noch Windräder oder Stromtrassen.

Nach vier Jahren kann ich sagen, dass dies der verrückteste Job war, den ich je gemacht habe. Zu den Erkenntnissen, die ich mitnehme, gehört die Gewissheit, dass die Wahrheit selten so oder so ist, wie das die amerikanische Schauspielerin Geraldine Chaplin einmal hübsch formuliert hat. „Meistens ist sie so und so." Genau das ist im Streit um dieses Projekt vielfach untergegangen.

Da gab es plötzlich nur noch schwarz und weiß. Nur noch gut und böse. Nur noch Befürworter und Gegner, die sich unversöhnlich gegenüber standen. Dabei sind Verletzungen entstanden, die so tief hätten nicht werden müssen, wenn mehr Verständnis füreinander aufgebracht worden wäre. Es gibt schließlich immer auch eine andere Seite und auf dieser Seite stehen auch Menschen, die eine Berufsehre haben und die Verantwortung tragen.

Das Land Baden-Württemberg stand immer für Ingenieurskunst und viele der Planer, die an diesem Projekt mitwirken, bauen nicht zum ersten Mal Tunnel, Tiefbahnhöfe oder Abwasserkanäle. Das wurde jedoch allzu häufig suggeriert. Stuttgart 21 mag ein komplexes Projekt sein, aber das Rad wird am Nesenbach ingenieurtechnisch nicht neu erfunden. Auch bei den Kosten sollten wir die Kirche im Dorf lassen. Inzwischen sind seit der Entscheidung für das Projekt mehr als 30 Jahre vergangen. Wenn wir über Kostenentwicklungen sprechen, reden wir also auch über Prognosen und Berechnungen, die zum Teil bis in die 80er Jahre zurückreichen und von einer Inbetriebnahme 2008 ausgehen. In dieser Zeit haben sich Preise geändert, aber auch Inflationsraten und vor allem Bauvorschriften und politische Vorgaben.

Dabei geht es nicht nur um Geld, sondern auch um Zeit. Bei aller berechtigten Kritik an Kostenexplosionen bei deutschen Großprojekten ist dies eine Besonderheit von Stuttgart 21, die es in der Debatte auch zu würdigen und entsprechend einzuordnen gilt. Im Übrigen: Bei einem Gemeinschaftsprojekt tragen alle beteiligten Projektpartner gemeinsam Verantwortung dafür, das Vorhaben im Zeit- und Kostenrahmen zu realisieren. Der Beitrag eines jeden Einzelnen, hier an seinem Platze gegenzusteuern, um das Projekt zu fördern, blieb aus. Stattdessen begnügten sich die Projektpartner oft mit ihrer Rolle auf der Zuschauerbank – ohne konkrete Projektförderung. Auch gegen solche Verzerrtheiten wollte ich etwas tun im neuen Amt als Projektsprecher.

Ich habe im Laufe der Zeit viele Projektgegner getroffen, die meinen Respekt haben. Sie haben für sich genauso gute Gründe dagegen zu sein, wie die Befürworter, sich für das Projekt einzusetzen. Sie haben sich in ein Thema eingearbeitet und versucht, Alternativkonzepte zu entwickeln. Was ich hingegen nicht nachvollziehen kann, ist die Form der Streitkultur eines Teils der Gegnerschaft, der Verschwörungstheorien befeuert oder Personen verunglimpft. Bei aller Härte der Auseinandersetzung in der Sache sollte man sich immer einen respektvollen Umgang untereinander bewahren und die Ängste der Bürger nicht instrumentalisieren. Hier ist in dem Projekt in den vergangenen Jahren einiges in Schieflage geraten. Das empfinde ich als Schande und großen Verlust für die Kultur des Miteinanders, die Manfred Rommel in Stuttgart auf besondere Weise geprägt hat. Bis heute verstehe ich deshalb auch nicht, warum die mediale Aufmerksamkeit für diese Minderheit der Minderheit so groß war und zum Teil noch ist. Nicht alles, was eine Schlagzeile bringt, ist am Ende vertretbar.

Auch wir haben gelernt aus den Fehlern der Vergangenheit. Statt auf Werbekampagnen haben wir deshalb auf Information und Transparenz gesetzt. Bis heute kenne ich bei uns kein Infrastrukturprojekt, bei dem der Bauherr so viele Informationen ins Netz gestellt und publiziert hat wie bei unserem Projekt. Wir haben deshalb auch nicht zuletzt dieses Projektmagazin aus der Taufe gehoben, mit vielen Porträts, Reportagen und Geschichten, in denen auch Kritiker zu Wort kommen. Wir haben eine Bauinformation auf den Weg gebracht, die Hunderte von Bürgern direkt informiert und rund um die Uhr besetzt ist. Information und Transparenz schafft Vertrauen. Dieser Weg der Transparenz hat nicht allen gefallen. Für mich ist er bei einem Großprojekt wie Stuttgart 21 alternativlos. Nur so können wir die Menschen mitnehmen auf eine Reise, die auch über schwieriges Terrain führt und an deren Ende die Begeisterung für eine Sache steht: Bereits heute zeigt sich, dass die Bürger uns mit immer größerer Neugier auf das, was kommt, begegnen.

Aus der Vergangenheit erwächst die Zukunft – von Februar an ohne mich als Projektsprecher. Nach der klaren Entscheidung an den Urnen wird jetzt gebaut, am neuen Bahnhof und auch an Brücken, solchen zwischen den Lagern. Dafür will ich mich auch nach dieser Amtszeit einsetzen. Es ist Zeit dafür. Zeit auch, die Projektpartner an ihre gemeinsame Verantwortung zu erinnern. Die aktuelle Landesregierung, in der es ja auch einige erklärte Projektkritiker gibt, hat erkannt, dass sie eher Boden gut macht, wenn sie den aussichtslosen Kampf gegen Stuttgart 21 mit einem mutigen Schlussstrich beendet und das Land zur Ruhe kommen lässt. Der Ministerpräsident hat öffentlich erklärt: „Nach dem positiven Bürger-Votum für Stuttgart 21 entfällt für die Politik und für mich die Legitimation, das Projekt Stuttgart 21 dem Grunde nach immer und immer wieder in Frage zu stellen.“ Mag sein, dass Stuttgart 21 wegen seiner „Protestgeschichte“ weltweit bekannt geworden ist. Tatsächlich aber ist es ein Verkehrs- und Städtebauprojekt, das Stadt, Region und Land, in erster Linie aber den Menschen, dienen soll und auch dienen wird. Das sollten alle Beteiligten – Projektpartner, Bürger, Politiker aber auch Medien – immer im Blick behalten.

Es sind Menschen, die das Projekt planen, bauen und nutzen. Es sind die Entscheider von heute, die Ideen und Konzepte für morgen entwickeln. Bei einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung wird man im Kleinen wie im Großen immer wieder Neuland betreten,

und auch betreten müssen. Und aus unternehmerischer Sicht ist das nicht negativ, ganz im Gegenteil: Es bringt alle, die daran beteiligt oder davon betroffen sind dazu, neue Lösungen zu entwickeln und über sich hinaus zu wachsen. Mehr Pioniergeist wünsche ich dem Projekt, vor allem hier in Stuttgart. Dieser Pioniergeist war und ist wichtig für dieses Land. Wir dürfen ihn nicht verlieren, sondern im Gegenteil, müssen ihn uns bewahren, auch wenn es schwierig oder unangenehm wird.

Es darf dabei auch ein bisschen mehr Zutrauen sein. Zutrauen in die Fähigkeiten von Fachleuten, Planern und Ingenieuren, die ihren Job ernst nehmen und für ihre Arbeit haften. Deutschland kann Großprojekte. Und Deutschland braucht Großprojekte, um sich als Technologienation an der Spitze zu positionieren. Unsere Vorfahren hatten die nötigen Visionen, vor allem aber hatten sie das nicht minder nötige Zutrauen in die Leute, die diese Visionen umsetzen. Für dieses Vertrauen möchte ich werben und dafür, auch die Erörterung komplexer Sachfragen bei diesen Experten zu belassen. Genau das ist doch das zentrale Merkmal einer arbeitsteiligen Gesellschaft – dass sich jeder auf seine Kernkompetenzen konzentriert. Auch vor diesem Hintergrund darf das Bahnprojekt nicht länger ein Spielball politischer Auseinandersetzungen sein. In diesem Sinne sollte die Politik dafür Sorge tragen, dass wir in Deutschland bei Behörden quantitativ und qualitativ auf Strukturen zurückgreifen können, welche die Umsetzung von Großprojekten in vernünftigen Zeiträumen ermöglichen.

Es ist ein guter Zeitpunkt, sich zu verabschieden, weshalb ich mich bei den Mitstreitern und allen voran meinem engagierten Team bedanken möchte, das großartige Arbeit geleistet hat. Nach vier Jahren ist dieses Projekt in einem Stadium angelangt, bei dem ich guten Gewissens loslassen kann. Das entscheidende Ereignis für das Ende meiner Tätigkeit zum Jahreswechsel ist die Genehmigung des Grundwassermanagements Mitte Oktober. Das bringt den Durchbruch für den Bau im Talkessel und für die Arbeiten am Fildertunnel. Das Projekt ist damit jetzt so gefestigt, dass es die Aufgabe des Projektsprechers in der Form nicht mehr braucht. In allen Abschnitten, in denen die Bahn einen Planfeststellungsbeschluss hat, sind die Hauptbaumaßnahmen im Gang. Bei Stuttgart 21 ist die Bohrmaschine nun im Berg; auf der Neubaustrecke haben die Mineure bei einem der längsten Tunnel die Halbzeit erreicht. Jetzt ist das Projekt auf dem Weg und ich sehe meine von Anfang an befristete Mission als beendet an.

Die letzten Wochen haben gezeigt, dass auch mancher eingefleischte Gegner beginnt, seinen Frieden mit dem Projekt zu machen. Das ist gut so. Es ist wichtig, dieses Projekt konstruktiv zu begleiten. Verhindern lässt es sich nicht mehr. Es geht längst nicht mehr um das „ob“, sondern nur noch um das „wie“. Und dieses „wie“ lässt sich in Teilen durchaus noch mitgestalten. Als Beispiel mag der blinde Stuttgarter Wini Specht dienen. Der Softwareentwickler will seine Umgebung mitgestalten, nicht nur für sich, sondern auch für die anderen, die nach ihm kommen. Deshalb engagiert sich Specht im Bündnis für ein Barrierefreies Stuttgart 21, was in seinem Fall um so bemerkenswerter ist, als er selbst kein großer Freund des Tiefbahnhofs ist und nicht selten zu den Montagsdemonstrationen geht. Trotzdem bringt sich der Stuttgarter für den neuen Hauptbahnhof ein. „Man kann seine Energie darauf verwenden, alles zu negieren“, sagt er. „Oder man kann sie dafür verwenden, das Beste daraus zu machen.“ Damit ist alles gesagt. Mögen wieder mehr Menschen bei diesem Projekt die Laterne tragen und möglichst wenige von ihnen stolpern. Das ist es, was ich mir wünsche. Am Ende soll man über das Bahnprojekt sagen: „Es ist ein Musterbeispiel deutscher Ingenieurskunst. Es hat nur ein bisschen arg lange gedauert … “

# KURZ NOTIERT

## Tunnelbohrmaschine als Publikumsmagnet

**Mit der Taufe der Tunnelvortriebsmaschine wurde im November der symbolische Startschuss für die Vortriebsarbeiten des Boßlertunnels am Portal Aichelberg gegeben.** Von dort aus wird der rund 8,8 Kilometer lange Boßlertunnel in Richtung Filstal/Gruibingen mit einer 110 Meter langen und rund 2.500 Tonnen schweren Tunnelvortriebsmaschine aufgefahren. Parallel zum symbolischen Baustart fand am Tunnelportal für die Bürger auch ein Tag der Offenen Baustelle statt. Interessierte hatten Gelegenheit, die Portalbaustelle, die Tunnelvortriebsmaschine sowie Baustellengeräte zu besichtigen und mit Ingenieuren aus dem Projekt ins Gespräch zu kommen. Mehr als 8.000 Bürger nutzten die Gelegenheit, sich vor Ort ein Bild zu machen und Fragen zu stellen. Insgesamt fand alle zehn Minuten eine Führung auf der Tunnelvortriebsmaschine statt. „Ganz besonders freut mich persönlich das große Interesse der Bürger an dieser Ingenieurskunst. In den vergangenen vier Jahren haben wir alle Anstrengungen unternommen, um die Menschen mitzunehmen auf eine Reise, die über schwieriges Terrain führte und an deren Ende die Begeisterung für eine Sache steht. Wenn ich jetzt sehe, dass die Neugier auf das, was kommt, von Tag zu Tag wächst, dann ist das sicherlich eines der schönsten Geschenke für uns und unsere Arbeit“, sagte Projektsprecher Wolfgang Dietrich. Die Tunnelvortriebsmaschine nimmt ihren Regelbetrieb voraussichtlich im Januar 2015 auf. Neben dem Portal Aichelberg wird der Boßlertunnel auch vom sogenannten Zwischenangriff Umpfental gebaut. Dort ist der 948 Meter lange Zugangsstollen inzwischen fertig gestellt und die Mineure sind hier im konventionellen Spritzbetonvortrieb in beide Richtungen, nach Ulm und Stuttgart, rund 600 Meter im Berg. Der Boßlertunnel gehört zum Planfeststellungsabschnitt 2.2, dem 15 Kilometer langen Albaufstieg. **www.be-zug.de/bosslertunnel**

## Planänderung für das Grundwassermanagement

**Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat eine wichtige Planänderung für das Grundwassermanagement in Stuttgart erteilt.** Damit kann die DB Netz AG im Rahmen der Bauarbeiten im Bahnhofsbereich jetzt über die gesamte Bauzeit bis zu 6,8 Millionen Kubikmeter in den Baugruben anfallendes Grundwasser halten, also den Bau entsprechend ihrer Planungen umsetzen. Das EBA hat eine Reihe von Nebenbestimmungen erlassen, die im Einzelnen noch geprüft werden. Projektsprecher Wolfgang Dietrich: „Mit der Genehmigung der 7. Planänderung im Abschnitt 1.1 ist jetzt der entscheidende Meilenstein für die weiteren Baumaßnahmen im Stadtzentrum genommen.“ Beim Grundwassermanagement wird das in den Baugruben anfallende Grundwasser entnommen, gereinigt und entsprechend den Erfordernissen in der Umgebung der Baugrube wieder in den Boden geleitet. **www.be-zug.de/grundwasser**

## Bisher längste Erörterung des Projekts

**Auf der Landesmesse am Flughafen, einst ebenfalls heftig umstritten, wurde elf Tage lang umfassend debattiert.** Im Rahmen der Erörterung des PFA 1.3, des Filderbereichs mit Flughafenanbindung, konnte die Deutsche Bahn AG unter Moderation des Regierungspräsidiums in der Zeit von 22.9. bis 7.10.2014 ihre Planung nochmals erklären. Unmittelbar betroffene Anlieger konnten ihre Bedenken und Sorgen noch einmal vortragen, Träger öffentlicher Belange die Erwartungen der Behörden an das Projekt verdeutlichen und andere, deren Belange berührt sind, ihre Fragen zum Projekt stellen. Dabei ging es um die konkrete Ausgestaltung der Anbindung des Flughafens, der Messe und des gesamten Filderraums an das Schienennetz der Bahn. Erörtert wurde elf Tage lang. Es war damit der längste Erörterungstermin des Regierungspräsidiums Stuttgart und der mit Abstand längste Erörterungstermin des Projekts. Zum Vergleich: Die kombinierte Erörterung der zentralen Abschnitte 1.1 und 1.2 dauerte vor einem Jahrzehnt gerade fünf Tage. **www.be-zug.de/eroerterung**

## Retter üben an der Sulzbachtalbrücke

**Die ICE-Brücke über das Sulzbachtal bei Denkendorf war unlängst Schauplatz für eine spektakuläre Höhenrettungsübung der Freiwilligen Feuerwehr Neuhausen.** Im Übungsszenario fiel ein Arbeiter vom Brückenoberbau in seine Absturzsicherung und konnte sich nicht mehr selbst befreien. Die Rettung erfolgte mittels des sogenannten Hängesitzverfahrens. Ein Retter seilte sich zum Verunglückten ab und sicherte diesen am Rettungssystem. Anschließend wurde er mit Hilfe eines Flaschenzugs aus seiner Absturzsicherung ausgehoben und mit dem Retter zu Boden abgeseilt. Diese Verfahren wurden von zehn ausgebildeten Höhenrettern unter unterschiedlichen Randparametern in insgesamt vier Durchgängen mehrmals geübt. „Wir sind der Deutschen Bahn sehr dankbar, dass sie uns diese Übung ermöglicht hat, da es für uns kaum möglich ist, an einer Auto- oder Bahnbrücke zu üben, wenn diese sich im regulären Betrieb befindet“, bilanzierte der Einsatzleiter Frank Bayer nach getaner Arbeit. **www.be-zug.de/sulzbachtalbruecke**

Sorgt für den nötigen Druck:
**Wolfgang Förster, 64, Druckluftarzt**

# Was macht eigentlich … Herr Förster?

**Sie haben eine ungewöhnliche Profession. Was bitte macht ein Taucharzt, wie man Sie offiziell nennt, in einem Tunnel?**
Genau genommen bin ich Überdruckmediziner, was nicht undedingt nur etwas mit dem Berufstauchen zu tun hat, sondern mit allen Arten von Arbeiten mit Überdruck. Ich bin damit beauftragt, alle Druckluftarbeiten im Berg zu überwachen und zu betreuen. Dass die Sicherheitsbestimmungen für den Gesundheitsschutz eingehalten werden, die Schleusen funktionieren und es für den Notfall Behandlungsplätze gibt, die entsprechend ausgerüstet sind.

**Was sind das für Arbeiten?**
Wenn beispielsweise an dem Schneidrad der Tunnelbohrmaschine tief im Berg etwas gemacht werden muss, weil es stumpf geworden ist, braucht es dafür Druckluft, um die Arbeiten im Trockenen sicher durchzuführen. Durch den Überdruck wird verhindert, dass Wasser eindringt. Hinterher müssen sich die Arbeiter in einer speziellen Personenschleuse für längere Zeit wieder an den Normaldruck gewöhnen.

**Wie sind Sie dazu gekommen?**
Ich war als Umwelt- und Arbeitsmediziner beratender Facharzt bei einer Berufsgenossenschaft, zu der Tauchunternehmen gehörten. Da erhöhter Beratungsbedarf bestand in Druckluftfragen, habe ich Anfang der 90er Jahre diverse Fortbildungslehrgänge auch zum Taucherarzt bei der Marine gemacht.

**Und sind dort sozusagen ins kalte Wasser gesprungen?**
Nicht ganz, ein wenig vorbelastet war ich schon. Ich bin passionierter Wassersportler, viel mit dem Segelboot unterwegs und war auch immer schon ein begeisterter Apnoetaucher. Diese Erfahrung hilft natürlich enorm, denn ich muss im Zweifelsfall immer an vorderster Front dabei sein.

**Gab es schon Zwischenfälle?**
Ich habe im Laufe der Jahre etliche hundert Behandlungen durchgeführt, weil die Sicherheitsstandards früher noch nicht so hoch waren. In den vielen Jahren habe ich auf Tunnelbaustellen überall auf der Welt mehr als 70.000 Menschen begleitet, die Überdruck ausgesetzt waren. Die evaluierten Daten haben geholfen, die Arbeiten sicherer zu machen. Zwischenzeitlich passiert kaum noch etwas.

**Haben Sie bei allem auch noch einen Blick für die Technik?**
Ich habe nicht nur Medizin studiert, sondern auch Elektro- und Nachrichtentechnik. Zuletzt war ich in Irland, davor auch schon in Kuala Lumpur, jetzt ist der Stuttgarter Fildertunnel mein Arbeitsplatz. Ich habe großen Respekt vor der Leistung der Ingenieure und bin fasziniert davon, was solche Maschinen leisten können und was Technik alles möglich macht. Stuttgart 21 ist ein spannendes Großprojekt und ich freue mich, dass ich mit meiner Arbeit für den Gesundheitsschutz aktiv meinen Teil dazu beitragen kann.

**94** Gruppen

nahmen im Oktober an Führungen des Turmforums teil.

**114.800** Kilogramm

Sprengstoff wurden bis jetzt für den Bau des Steinbühltunnels verbraucht.

**8.000** Besucher

kamen im November zum Tag der Offenen Baustelle am Boßlertunnel.

**19** Minuten

beträgt künftig die kürzeste Fahrzeit von Ludwigsburg zum Flughafen.