

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



REPORTAGE Grundstein für Bahnhof der Zukunft gelegt

SEITE 24

INTERVIEW Ministerpräsident Kretschmann über Stuttgart 21 **SEITE 10**

REPORTAGE Am höchsten und am tiefsten Punkt des Bahnprojekts **SEITE 4**

THEMA Baustellen-Run fünf Jahre nach der Volksabstimmung **SEITE 18**

MIT EINER
ÜBERSICHT DER
BAUSTELLEN
DES PROJEKTS
ALS BEILAGE



INHALT

REPORTAGE

Höhen und Tiefen:
ein besonderer Rundgang
über zwei besondere Baustellen **4**

INTERVIEW

Fünf Jahre nach der Volksabstimmung:
Ministerpräsident Kretschmann
steht Rede und Antwort **10**

IM BILDE

14

THEMA

Das Stuttgarter Turmforum
im Spiegel der Zeit **18**

REPORTAGE

Grundsteinlegung mit Prominenz:
Großer Bahnhof für
einen großen Bahnhof **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Jägerstraße 2 • 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 / 21 3 21 - 200 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.s21erleben.de • www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de

V.i.S.d.P.: Georg Brunnhuber, Vereinsvorsitzender

Realisierung: Lose Bande

Druck: Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1 – 3, 4 – 9, 11, 13, 14, 15, 19, 21 – 23,
25 – 29, 31, 32); Arnim Kilgus (14, 16, 30); Helmut Neichel (15)
Deutsche Bahn AG (14, 15)

Auflage: 100.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im März 2017.

VORWORT

Der Grundstein ist gelegt, die erste Bodenplatte betoniert: Zaungäste können bereits sehen, wo die Bahnsteige des künftigen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs liegen und wo die Gleise verlaufen werden. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, hat bei der Grundsteinlegung betont, dass Stuttgart 21 innerhalb des bewilligten Finanzierungsrahmens von 6,526 Milliarden Euro gebaut werden kann. Diese Einschätzung sieht der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn „im Wesentlichen bestätigt“, nachdem er sich auf einer Sondersitzung am 13. Oktober intensiv mit einem von ihm in Auftrag gegebenen unabhängigen Gutachten der Ernst Basler und Partner AG sowie der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft AG beschäftigt hat.

6,526 Milliarden Euro – so viel Geld nur für einen neuen Bahnhof? Nein! Stuttgart 21 ist viel mehr als der künftige Durchgangsbahnhof. Das Projekt bindet Flughafen und Messe mit zwei Stationen an den Fern- und Regionalverkehr sowie das zukünftige Wohnquartier Rosenstein mit der Station Mittnachtstraße an die S-Bahn an. Für die zukunftsfähige Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens werden 59 Kilometer Tunnel gegraben. Wer sich ein umfassendes Bild von der Dimension machen möchte, findet in dieser Ausgabe unseres Projektmagazins Bezug nicht nur reichlich spannenden Lesestoff, sondern auch einen Beileger mit einer kartografischen Übersicht über den Fortschritt an all den vielen großen Baustellen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm. Zum Herausnehmen und Betrachten für alle, die bei Stuttgart 21 nicht nur Bahnhof verstehen wollen.

Apud Bahnhof: Am 22. November werden wir mit dem 5.940 Meter langen Alababstiegstunnel am Ulmer Hauptbahnhof durchschlagen. In Ulm und um Ulm herum ist dies ein großes Ereignis, davon zeugen die Ergebnisse der Volksabstimmung vor fünf Jahren: In Ulm betrug die Zustimmung für Stuttgart 21 beträchtliche 69,1 Prozent, im Landkreis Biberach 75,5 Prozent und im Alb-Donau-Kreis gar stolze 77 Prozent. Kein Wunder, verringert sich doch für die Bürger mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm die Fahrtzeit von Ulm aus in die Landeshauptstadt und zum Stuttgarter Flughafen oder zur Landesmesse jeweils auf eine halbe Stunde. Die Volksabstimmung liegt mittlerweile fünf Jahre zurück. Grund genug, sich in dieser Ausgabe nochmals mit ihr zu beschäftigen und den Ministerpräsidenten über die Wirkung dieses Urnengangs fürs Land zu befragen. „Ich bewerte die Volksabstimmung sehr positiv, auch wenn nicht das herauskam, was ich mir gewünscht habe“, sagt Winfried Kretschmann im Bezug-Interview. „Für die Bürgerinnen und Bürger war es, meiner Meinung nach, eine wertvolle



Georg Brunnhuber
Vorstandsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.



Manfred Leger
Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Erfahrung, dass ihr Votum zählt. Deshalb fühle ich mich noch immer an das gebunden, was ich damals gesagt habe: Sollte die Kündigung abgelehnt werden, wird das Land nicht aus dem Projekt aussteigen, aber selbstverständlich auch nicht mehr zahlen.“

Das Projekt hat sich in der Wahrnehmung der Menschen verändert. Aus der Theorie ist sichtbare Praxis geworden. Dies wird auch im Turmforum offenkundig, das sich dem Ziel verschrieben hat, die Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm erlebbar zu machen und bei den Führungen eine stark wachsende Nachfrage verzeichnet. Die Mission sei, so der Leiter des Turmforums, David Böisinger, möglichst vielen Menschen ein solches Erlebnis zu ermöglichen und sie so nah wie möglich an das Bahnprojekt heranzubringen. „Wir hätten nie gedacht, dass der Ansturm so groß sein wird“, sagt er. Nicht nur die Baustellen im Stadtgebiet und auf der Schwäbischen Alb, auch die Ausstellung im denkmalgeschützten Stuttgarter Bahnhofsturm erfreut sich immer größerer Beliebtheit: Knapp 3,6 Millionen Besucher sind zwischenzeitlich dort gezählt worden, seit die Schau 1998 eröffnet wurde. Seither steigen die Zahlen kontinuierlich an. Alleine in diesem Jahr erwarten die Macher bis zu 250.000 Besucher – womit das eintrittsfreie Turmforum im Reigen der Stuttgarter Museen nach den großen Ausstellungstempeln der beiden Autobauer Mercedes und Porsche bereits auf dem dritten Rang in der Besucherstatistik liegt. Noch vor der Staatsgalerie, dem Naturkundemuseum und dem Haus der Geschichte.

Während die einen fasziniert schauen, arbeiten die anderen unter Hochdruck. Zeit ist Geld beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm: dies gilt mehr denn je. Damit die Inbetriebnahme wie geplant 2021 gelingen kann, müssen beim Bau des künftigen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs zwei Jahre Verzug aufgeholt werden. Im Laufe der jahrzehntelangen Planung haben veränderte und verschärfte Anforderungen, etwa für den Brandschutz, Lärmschutz oder Artenschutz, immer wieder längere Zeit in Anspruch genommen. Wir sind jedoch mit der Landeshauptstadt Stuttgart in sehr konstruktiven Gesprächen, um beispielsweise den Bauablauf zu optimieren und so Zeit gutzumachen. Immerhin sind auch unter den schwierigen Bedingungen einer Großstadt in Stuttgart bereits 21 Kilometer und damit über ein Drittel von 59 Kilometer Tunnelröhren gegraben. Und mit ein bisschen Glück können wir noch in diesem Jahr auch im Talkessel einen Durchschlag feiern: Eine der Röhren aus Richtung Bad Cannstatt wird demnächst am Fuße des Kriegsbergs im Norden des künftigen Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt ankommen. Am Südkopf im Bereich des Wagenburgtunnels ist es dann Anfang 2017 so weit – es geht also in großen Schritten voran.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

REPORTAGE

Hoch hinauf und tief hinunter

Während in Stuttgart der Tunnelbau gerade in einem sensiblen Abschnitt unter dem Neckar vorangetrieben wird, sind die Mineure am Albtrauf bereits durch den Berg. Ein Baustellenbesuch am tiefsten und am höchsten Punkt des Bahnprojekts.

Wer den blauen Markierungen des Panoramawegs folgt, der rund um den Funkturm von Hohenstadt führt, kommt unterwegs an einem malerischen Aussichtspunkt vorbei. Erst kürzlich haben Vermesser des Landratsamtes die Stelle als höchste Erhebung in der Region Stuttgart geortet: Knapp 840 Meter über dem Meeresspiegel hat man nicht nur eine exzellente Fernsicht über das Tal und die heimatliche Alblandschaft. An klaren Tagen, so werben die Hohenstadter Touristiker, „sieht man sogar in feenhafter Herrlichkeit die Zugspitze mit der Alpenkette herübergrüßen“. Seit einiger Zeit gewähren die Höhenwege zudem auch Ausblicke auf eine Baustelle, die gewaltig ist und das Leben am Albtrauf zunächst einmal etwas durcheinandergerüttelt hat. Im Frühjahr 2013 haben Spezialisten aus Österreich und Deutschland hier mit dem Bau des ersten Tunnels für die Zugtrasse zwischen Wendlingen und Ulm begonnen, dem 4.847 Meter langen Steinbühltunnel, der durch karstiges Gestein hinunterführt in Richtung Aichelberg.

Es wird unter Hochdruck gearbeitet, womit so manche Belastung für die Kommunen und ihre Einwohner verbunden ist, die ein wenig gebraucht haben, sich an die neuen Umstände zu gewöhnen. Besonders betroffen war und ist Hohenstadt, das sozusagen im Epizentrum des Tunnelbaus am Albtrauf liegt. Dennoch ist es zwischenzeitlich ziemlich ruhig geworden. Nach einiger Eingewöhnungszeit habe sich das Miteinander hier längst eingespielt, sagt Jörg Zschage, der das wissen muss. Der 57 Jahre alte Ingenieur aus dem Erzgebirge gehört als Bauüberwacher vom ersten Tag an zum Team in Hohenstadt, das hier Pionierarbeit geleistet hat. Im November 2012 hätten sie noch tonnenweise Schnee von den Feldern geschaufelt, erzählt er. Damals sei insbesondere bei den Landwirten eine gewisse Skepsis zu spüren gewesen. Heute seien einige von ihnen vielfach in das Projekt eingebunden, indem sie beispielsweise mit ihren Traktoren den Winterdienst auf der Baustelle und andere logistische Arbeiten erledigen würden, so Zschage. Die Gastronomen in der Umgebung profitieren wiederum vom Appetit und Durst der Mineure und den gelegentlichen Feierlichkeiten auf der Baustelle. „Es hat sich alles zu einem sehr guten Miteinander entwickelt“, betont der Ingenieur.

Dass hier alle Beteiligten an einem Strang ziehen und die gleichen Interessen verfolgen, zeigt sich auch daran, dass im vergangenen November sämtliche Bürgermeister der umliegenden Kommunen zum großen Festakt nach Hohenstadt gekommen waren, um gemeinsam den vorzeitigen Durchschlag im Steinbühltunnel zu feiern. Neben den Rathauschefs von Gruibingen, Merklingen, Mühlhausen und Wiesensteig war allen voran natürlich auch Günter Riebort dabei, als Schultes von Hohenstadt sozusagen der Gastgeber des Tages.





Zwischen seinen 800 Hohenstadtern und den 120 Arbeitern seien regelrechte Freundschaften entstanden, so Günter Riebort. Ein Beispiel für das gute Miteinander ist etwa der Alblauf, bei dessen Premiere im Jahr 2013 sich gerade einmal zehn Teilnehmer angemeldet hatten. Zuletzt seien es bereits 130 Läuferinnen und Läufer gewesen, so der Bürgermeister, den das Bauprojekt bereits seit seinem Amtsantritt im Jahr 2008 begleitet. Er sei sehr froh darüber, „wie gut die Arbeit bisher gelaufen ist.“

Das geht auch Bauüberwacher Zschage so. Nur zu gerne fährt er wie an diesem Tag immer mal wieder Besucher in die Stollen, um all das vorzuführen und zu erklären, was hier zwischenzeitlich geschaffen und geschafft wurde. In der Weströhre, in der später einmal die Züge vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus in Richtung München unterwegs sein werden, ist die Sohle bereits vollständig betoniert und der Innenausbau zu einem großen Teil fertig. In der Gegenrichtung, der Oströhre, sind die Arbeiter gerade dabei, den Boden auf der gesamten Länge zu betonieren. Viele der überwiegend österreichischen Bergleute, die sich durch die Schwäbische Alb gegraben haben, sind zwischenzeitlich schon wieder abgereist. Sie haben ihre Arbeit getan, wofür es viel Lob und Anerkennung gegeben hat. „Die Mineure haben hier einen super Job abgeliefert“, sagt Jörg Müller, DB-Ingenieur und verantwortlicher Leiter des Projektabschnitts.

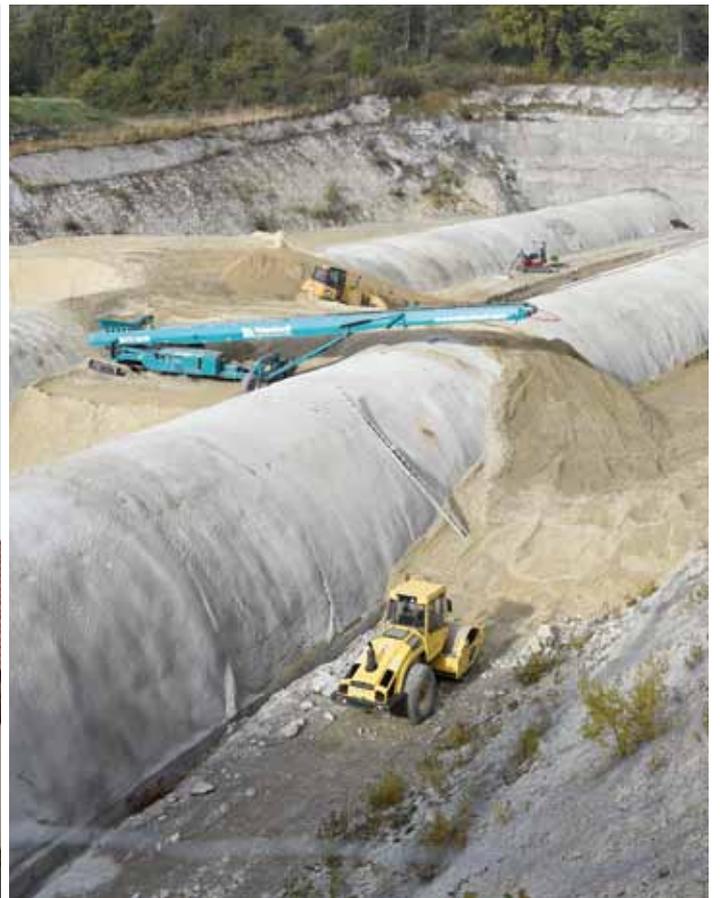
Acht längere Tunnel müssen auf der Trasse zwischen Stuttgart und Ulm insgesamt gebaut werden, dazu kommen noch etliche kürzere Streckenabschnitte unter Tage. Der Albaufstieg gilt dabei als das ingenieurtechnische Herzstück der 60 Kilometer langen Neubaustrecke, weil dafür teilweise hundert Millionen Jahre altes Jura-gestein durchbrochen werden musste. Fast eine Million Kubikmeter Gestein haben die Mineure beim Bau des Steinbühl-tunnels aus dem Berg geholt, im bewährten

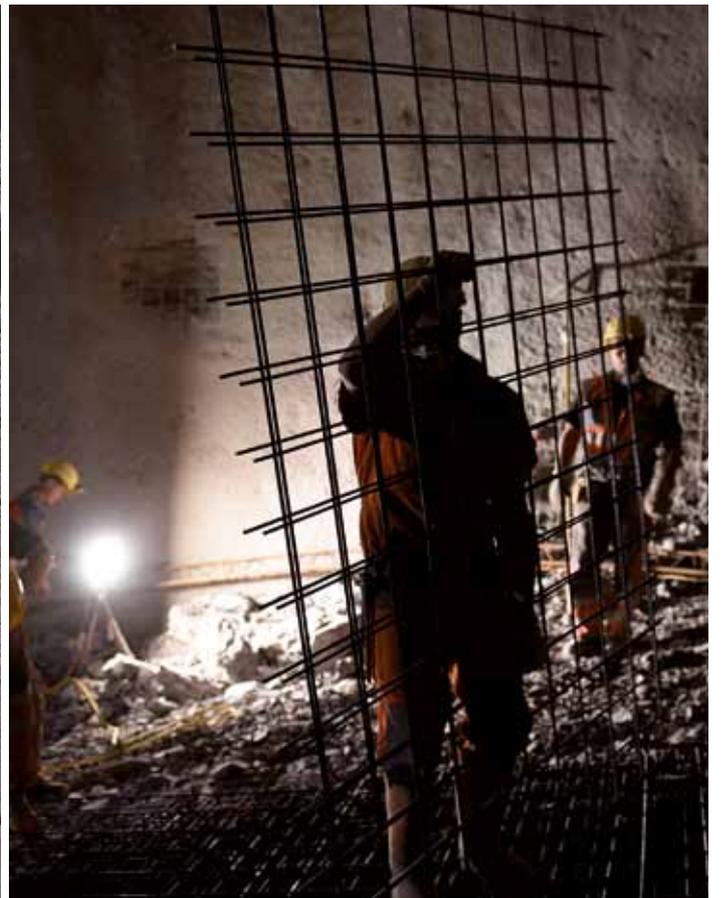
Wechselspiel aus Sprengen, Ausbrechen und Betonieren. Ein bergmännischer Dreiklang, der zu einer grandiosen Beschleunigung führt: Während die Züge auf der im Jahr 1850 in Betrieb genommenen Verbindung über die Geislinger Steige teilweise nur 70 Stundenkilometer schnell fahren können, ist die Strecke künftig für Tempo 250 ausgelegt. Die Fahrtzeit zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und Ulm halbiert sich im Fernverkehr dadurch auf dann nur noch rund 30 Minuten.

Das Örtchen Hohenstadt markiert dabei mit 746 Metern den höchsten Punkt dieser Strecke, der tiefste hingegen liegt im Stuttgarter Talkessel. Der Weg dorthin führt durch ein eisernes Drehkreuz zu einem orangefarbenen Industrieaufzug, der schon viele Fahrten hinter sich hat und auch Besucher transportiert, die nicht so richtig schwindelfrei sind. Fast 40 Meter geht es hinunter durch den zentralen Logistikschacht, durch den alles befördert wird, was zwischen der Unterwelt und der Baustelle darüber transportiert werden muss: Mensch und Material. Es ist ein gewaltiges Loch, das sich auf der Baustelle in der Ulmer Straße im Stuttgarter Stadtteil Wangen auftut, direkt darüber thront ein 60-Tonnen-Kran, der für die schwergewichtigen Mulden voller Erde und Gestein zuständig ist. Für die leichteren Fälle gibt es den Aufzug. „Es geht abwärts“, sagt Christoph Leins und drückt auf den Knopf.

Der 49 Jahre alte Ravensburger gehört zu jenen, die den Fahrstuhl nach unten schon oft genommen haben. Leins ist Projektingenieur und als Geologe dafür zuständig, die Gesteinsschichten unter die Lupe zu nehmen, wie er während der Talfahrt erklärt. Im Stuttgarter Untergrund ist das ein überaus verantwortungsvoller Job, was an den besonderen Gegebenheiten liegt. In dem Gipskeuper, der für die Zuführung Ober-/Untertürkheim durchbrochen werden muss, werden an bestimmten Stellen Einlagerungen von Anhydrit erwartet, weshalb die Mineure zwischenzeitlich auf dem Trockenen sitzen. Weil anhydrithaltiges Gestein unkontrollierbar zu quellen beginnt, sobald es feucht wird, darf seit Tunnelmeter 600 kein Wasser mehr beim Vortrieb verwendet werden. Nicht einmal, um die Staubentwicklung nach dem Sprengen etwas einzudämmen, wie Leins erklärt. „Die Sicherheit hat beim Tunnelbau immer oberste Priorität, hier schauen wir ganz genau hin.“

„GL 61 HBF TM 840,60“ haben die Geologen der Bauüberwachung mit roter Farbe an die Ortsbrust geschrieben, die sich an diesem Nachmittag direkt nach der Sprengung in schönster Marmorierung auftut. Was heißt: 840,60 Meter wurde der Stollen mit der Gleisachse 61 bereits in Richtung Hauptbahnhof vorangetrieben. Jeder Meter, den die Mineure vorankommen, wird akribisch mit Fotos und Gesteinsanalysen





dokumentiert, um unliebsame Überraschungen jedweder Art auszuschließen. „Die geologische Situation hier unten ist sehr anspruchsvoll“, sagt Christoph Leins. Ein Job, der gleichzeitig durchaus auch geschichtsträchtige Dimensionen hat. Erstmals wurde beim Bau des Tunnels Obertürkheim im März dieses Jahres mit einer Verkehrsröhre der Neckar unterquert, was auch für DB-Projektleiter Günter Osthoff ein ganz besonderer Moment war. „Die erste Neckarquerung ist eine historische Leistung. Mein Dank gilt allen, die dazu beigetragen haben.“

Auch Tunnelpatin Beate Dietrich, im Hauptberuf Bezirksvorsteherin von Wangen, freut sich mit ihrer Amtskollegin aus Untertürkheim, „dass es jetzt unter dem Neckar eine neue Verbindung zwischen den beiden Stadtbezirken gibt“, wie sie sagt. Tatsächlich werden unter dem Neckar insgesamt vier Tunnelröhren aufgeföhren, die jeweils in unterschiedlichen Höhen verlaufen. Die bereits fertige Röhre, in der später die Züge zwischen Obertürkheim und dem neuen Hauptbahnhof verkehren werden, liegt dabei etwa 20 Meter unter dem Flussbett. Ein weiterer Stollen für die Gegenrichtung verläuft dagegen lediglich zehn Meter unter dem Neckar, der bei einem leicht schrägen Verlauf auf einer Länge von etwa 180 Metern unterquert wird. Aufgrund der geringen Höhe zwischen Tunneldecke und Flussbett, so Christoph Leins, müsse hier besonders sensibel und vorausschauend vorgegangen werden.

Der Respekt vor diesem Abschnitt ist groß bei allen Beteiligten, weshalb die Firmen ihre erfahrensten Mineure an die Ortsbrust geschickt haben. „Hier kommen etliche Jahrzehnte Bergerfahrung zusammen“, sagt Leins. Aus Sicherheitsgründen werden nach jeweils drei Abschlügen zudem umfangreiche Erkundungsbohrungen vorgenommen, mit denen die Gebirgsfestigkeit geprüft werde, die Zusammensetzung des Gesteins und ein mögliches Auftreten von Wasser, so der Hydrogeologe. Bis zu 15 Meter gehen die Bohrungen in einem bestimmten Winkel hinein in den Berg, weshalb die bergmännische Redensart, dass es vor der Hacke dunkel ist, in diesem Fall nicht zutrifft, wie Leins mit einem Augenzwinkern sagt. „Durch dieses Frühwarnsystem wissen wir immer ein paar Tage im Voraus, was einen erwartet.“

Die ersten paar Meter haben die Mineure den sensiblen Stollen bereits unten dem Neckar vorangetrieben, wenn es weiterhin so gut läuft, kommen sie zwei, drei Meter am Tag voran. „An Weihnachten wollen wir auf der anderen Seite sein“, sagt Leins. Dort, auf der rechten Flussseite, wird in absehbarer Zeit dann auch der tiefste Punkt der Strecke erreicht, der unter dem Inselbad Untertürkheim auf etwa 187 Meter liegt. Ab Februar 2017 sind die Tunnelröhren unter dem Neckar dann auch neu im Angebot für Baustellenführungen.

Droben in Hohenstadt gehören Besuchergruppen derweil längst zum Alltag. Mehr als 8.000 Besucher waren alleine am Tag der offenen Baustelle nach dem Tunneldurchschlag gekommen, was eindrucksvoll zeigt, wie sehr sich die Bürger auf der Alb zwischenzeitlich für die Fortschritte auf den Baustellen der Neubaustrecke interessieren. In Hohenstadt selbst gibt es derweil noch weitere Gelegenheiten, sich über das Geschehen unter Tage zu informieren: Im Gasthof Sonne werden am Stammtisch nicht nur lokale Spezialitäten serviert, sondern auch die neuesten Geschichten aus dem Tunnel. Dabei kommen die Arbeiter nicht nur zu Zwiebelrostbraten und Feierabendbier ins Wirtshaus und ins Gespräch mit den anderen Gästen, sie haben dort auch die meisten Fremdenzimmer belegt. Im Gegenzug haben die Mineure als Dank für die herzliche Aufnahme einen Tunnelquer Schlag nach der Gastwirtin Silke Ramminger benannt – seither gibt es in Hohenstadt einen „Silkestollen“.

Auch Bauüberwacher Jörg Zschage gehört zu den gelegentlichen Gästen in der Sonne, wenngleich er ein paar Kilometer weiter in Holzmaden eine Wohnung genommen hat. Ins dortige Urweltmuseum, in dem Versteinerungen und andere Fossilien ausgestellt werden, hat er es trotz der Nähe bisher noch immer nicht geschafft. „Immer wenn ich Zeit habe, hat es bereits geschlossen“, sagt er. Überhaupt würde er gerne etwas mehr mitbekommen von Land und Leuten, aber die neun Tage am Stück auf der Baustelle sind hart und seine freien Tage im Anschluss verbringt er lieber bei der Familie im Erzgebirge. Die raue Alb ist ihm in der Zeit aber dennoch ans Herz gewachsen und ein paar Jahre bleiben ja noch, wie er sagt, bis die Züge von den Tiefen im Stuttgarter Talkessel hinauf nach Hohenstadt fahren, dem höchsten Punkt der Strecke. „Spätestens dann“, sagt Jörg Zschage, „werde ich mir hier alles ganz in Ruhe anschauen.“ www.be-zug.de/albaufstieg



INTERVIEW

„Jedem seine Meinung“

Fünf Jahre sind seit der Volksabstimmung in ein Land gezogen, das von Ministerpräsident Winfried Kretschmann regiert wird. Wie sieht der Grüne die Abstimmung heute? „Ich bewerte sie sehr positiv, auch wenn nicht das herauskam, was ich mir gewünscht habe.“

Herr Ministerpräsident, wir wollen heute über die Volksabstimmung vor fünf Jahren reden. Ist Ihnen dieses Thema eher angenehm oder unangenehm?

Winfried Kretschmann: Politik ist selten angenehm. Denken wir an die Brexit-Abstimmung. Es fallen auch Entscheidungen, die einem persönlich überhaupt nicht liegen. Aber das liegt in der Natur der Sache. Bei Bürgerbeteiligung kommt auch nicht immer das raus, was sich alle gerne wünschen. Trotzdem setze ich mich dafür ein, dass die Menschen über Volksabstimmungen und mit anderen Formen der Bürgerbeteiligung mehr Einfluss bei wichtigen Angelegenheiten erhalten. Es gibt in der Bevölkerung einen starken Wunsch nach mehr Mitsprache. Gleichzeitig müssen wir auch so ehrlich sein und sagen, dass Politik und die Beteiligung der Bürger an ihr kein Wunschkonzert ist.

Es gab vor mehr als 60 Jahren schon einmal eine Volksabstimmung im Ländle. Dabei ging es um die Ansicht der Menschen zur angestrebten Vereinigung der Staaten Württemberg-Baden, Württemberg-Hohenzollern und Baden. Ein weitsichtiger Akt direkter Demokratie?

Winfried Kretschmann: Es war in der Tat ein weitsichtiger Akt der Bürgerinnen und Bürger, für den Südweststaat zu stimmen. Für die Akzeptanz des neuen Bundeslandes war die Volksabstimmung sicherlich von entscheidender Bedeutung.

Politisch womöglich nicht so weitreichend, aber nicht minder emotional war die Volksabstimmung vor fünf Jahren über das Bahnprojekt Stuttgart 21. Wie haben Sie diesen Urnengang in Erinnerung?

Winfried Kretschmann: An einer landesweiten Abstimmung teilzunehmen war schon etwas Besonderes, weil das bislang einfach nicht so oft passiert ist. Und das Thema Stuttgart 21 war so emotional besetzt wie kein anderes landespolitisches Thema zu der Zeit. Für mich war es dann schon eine Enttäuschung, dass die Position der Projektgegner keine Mehrheit fand.

War das damals politisch für Sie als Ministerpräsident dieses Landes nicht eine merkwürdige Situation?

Winfried Kretschmann: Wie meinen Sie das?

Damals gab es eine Infobroschüre des Landes, welche dem Bürger „zehn Argumente für die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21“ an die Hand gab und zehn Argumente dagegen. Die Argumente dafür und somit gegen das Projekt stammten vom grünen Verkehrsminister Winfried Hermann, die Argumente dagegen und also fürs Projekt vom SPD-Staatssekretär im Finanzministerium, Ingo Rust.

Winfried Kretschmann: In der politischen Kultur Deutschlands und seiner Bundesländer wirkt es auf den ersten Blick vielleicht etwas befremdlich, wenn



eine Regierung nicht einheitlich auftritt. Aber das spiegelt sich ja auch in der Art und Weise wider, wie es zur Volksabstimmung kam: Die Mehrheit in der baden-württembergischen Landesregierung hat das Kündigungsgesetz verabschiedet und in den Landtag eingebracht, wo es an den Stimmen der damaligen Regierungsfraktion SPD und der Oppositionsfraktionen scheiterte. Die Regierungsfaktionen haben dann gemeinsam bei der Landesregierung beantragt, dass es eine Volksabstimmung geben soll. Dass in der Verfassung diese Regelung überhaupt existiert, war ein Glücksfall, denn sonst hätten wir das so überhaupt nicht machen können. Die Informationsbroschüre hat dazu beigetragen, dass die Menschen informiert wurden, wie es zu der Volksabstimmung kam, über was sie abstimmen und wie die unterschiedlichen Positionen in der Landesregierung dazu sind. Der Verein „Mehr Demokratie e.V.“ hatte die Broschüre übrigens als ausgewogen und fair bezeichnet.

Sind Sie froh, dass Sie heute in einer anderen Konstellation Politik für dieses Land machen?

Winfried Kretschmann: Grüne und CDU haben sich nicht gesucht und trotzdem gefunden, weil der Wähler es so wollte. Derzeit sind wir noch in der Gewöhnungs- und Aufwärmphase. Aber wir haben auch schon Einiges geschafft, zum Beispiel zügig und souverän auf die Unwetterkatastrophen reagiert. Wir haben einen Nachtragshaushalt und Eckpunkte für den Haushalt 2017 aufgestellt, was die Basis unserer weiteren gemeinsamen Arbeit ist. Natürlich hat jedes Bündnis seine besonderen Chancen. Eine Chance im Bündnis mit der Union liegt zum Beispiel im Bereich Wirtschaft.

Erstmals in der Geschichte Baden-Württembergs durften die Bürger am 27. November 2011 über eine Gesetzesvorlage abstimmen. Wie bewerten Sie diese Volksabstimmung persönlich fünf Jahre danach?

Winfried Kretschmann: Ich bewerte sie sehr positiv, auch wenn nicht das herauskam, was ich mir gewünscht habe. Für die Bürgerinnen und Bürger war es, meiner Meinung nach, eine wertvolle Erfahrung, dass ihr Votum zählt. Deshalb fühle ich mich noch immer an das gebunden, was ich damals gesagt habe: Sollte die Kündigung abgelehnt werden, wird das Land nicht aus dem Projekt aussteigen, aber selbstverständlich auch nicht mehr zahlen. Für die Regierungsbildung war die Volksabstimmung ebenfalls eminent wichtig, denn sie hat die grün-rote Koalition erst ermöglicht. Mögliche Koalitionen in anderen Ländern wären an so einem Konflikt zerbrochen oder würden erst gar nicht zustande kommen.

Nach der Schlichtung und dem Stresstest war die zweite Volksabstimmung in der Geschichte des Landes der letzte

politische Befriedungsversuch des umstrittenen Bauprojekts. Ist dieses Ziel Ihrer Ansicht nach erreicht worden?

Winfried Kretschmann: Im Großen und Ganzen ist der Konflikt befriedet. Die große Mehrheit der Menschen im Land Baden-Württemberg bewertet die Durchführung der Volksabstimmung positiv – diejenigen, die Stuttgart 21 ablehnen, sogar stärker als die Befürworter. Dass das nicht für alle gilt, vor allem für einige Gegner in Stuttgart nicht, müssen wir respektieren. Jeder und jede darf hier seine Meinung haben.

Ist die Akzeptanz des neuen Bahnknotens seitdem nach Ihrem Eindruck in der Bevölkerung gewachsen?

Winfried Kretschmann: Die Akzeptanz ist sicherlich gewachsen. Diejenigen, die für eine Kündigung der Verträge durch das Land gestimmt haben, haben aber nicht ihre kritische Haltung aufgegeben. Und auch die Befürworter erwarten, dass das Projekt gut umgesetzt wird. Ein Freifahrtschein ist diese Volksabstimmung nicht.

Aktuell wird wieder über die Kosten und den Zeitplan von Stuttgart 21 diskutiert. Wie stehen Sie dazu?

Winfried Kretschmann: Es ist klar: Die Diskussionen um Stuttgart 21 in den letzten Wochen waren nicht gerade erfreulich. Meine Haltung, insbesondere zu den Aspekten Kostenentwicklung und Zeitplan, ist völlig unverändert: Die Bahn hat sich im März 2013 in Kenntnis der Kostensteigerungen und der klaren Rechtsauffassung des Landes, keine weiteren Mehrkostenbeiträge zu schultern, zum Weiterbau entschieden. Daher stellt sich die Frage eines Umstiegs nicht. Und klar ist weiter, dass die Volksabstimmung gilt. Wir hatten die Argumente im Abstimmungsheft dargelegt. Oft wird ja behauptet, die Volksabstimmung sei ungültig, weil damals falsche Zahlen veröffentlicht worden seien. Aber das stimmt nicht. In der Abstimmungsbroschüre wurden schon damals Bedenken des Bundesrechnungshofs zitiert. Es wurde vor Kostensteigerungen auf 6,3 Milliarden Euro gewarnt. Die Bürgerinnen und Bürger haben also sehenden Auges für Stuttgart 21 entschieden. Sie haben aber auch auf der Grundlage abgestimmt, dass das Land keine Mehrkosten übernimmt. Auch das stand zur Abstimmung. Die Bahn hat jetzt offenbar die terminlichen Probleme identifiziert und will mit Maßnahmen gegensteuern, die eine Inbetriebnahme Ende 2021 erreichen sollen. Die Landesregierung hat ein hohes Interesse an einer termingerechten Inbetriebnahme.

„Ein großer Teil des Protests richtet sich auch gegen eine bestimmte Art von politischem Stil aus der Vergangenheit. Diesen Stil hat die neue Landesregierung geändert“, hieß es damals in der Infobroschüre des Landes, die an insgesamt rund 5,4 Millionen Haushalte ging. „Wir haben verstanden – die Menschen werden ernst



genommen.“ Würden Sie sagen, dass diese Volksabstimmung das Land tatsächlich politisch verändert hat?

Winfried Kretschmann: Die Menschen wollen im Zweifel selbst entscheiden können. Bürgerentscheide gehören ja auch schon lange zum politischen Alltag in Baden-Württemberg. Wir wissen aus Umfragen, dass nach der Volksabstimmung die Zustimmung zu landesweiten Abstimmungen gestiegen ist, auch unter denen, die das bisher eher abgelehnt haben. Ich vertrete die Position, dass die repräsentative Demokratie sinnvoll ergänzt werden kann durch Formen der Bürgerbeteiligung und durch direkte Demokratie. Deshalb habe ich mit Gisela Erler eine Staatsrätin für Bürgerbeteiligung und Zivilgesellschaft berufen und mich als Regierungschef für eine Reform von Bürgerentscheiden und Volksabstimmungen eingesetzt.

Damit Bürgerbeteiligung nicht ein bloßes Lippenbekenntnis bleibt, haben Sie politisch die Voraussetzungen geändert und die Hürden gesenkt. Bei einfachen Gesetzen ist das sogenannte Zustimmungsquorum von 33 auf 20 Prozent in Baden-Württemberg gesenkt worden. Kritiker hatten immer wieder angeführt, dass die bisherigen Anforderungen schwer erfüllbar seien.

Sehen Sie darin auch ein Mittel gegen Politikverdrossenheit und für mehr direkte Demokratie?

Winfried Kretschmann: An bestimmten Punkten waren die Hürden zu restriktiv. Vor der Reform mussten fast 1,3 Millionen Menschen innerhalb von zwei Wochen in den Rathäusern ein Volksbegehren unterschreiben, damit es eine Volksabstimmung geben kann. Das war kaum zu schaffen gewesen und war im Vergleich zu anderen Bundesländern eine der höchsten Hürden. Mit dem Volksantrag haben wir zudem ein Mittel geschaffen, mit dem die Bürgerinnen und Bürger sich direkt mit einer Unterschriftensammlung an den Landtag wenden können – auch mit Gegenständen, die nicht als Gesetz formuliert werden müssen. Das alleine reduziert aber nicht die Politikverdrossenheit. Da brauchen wir mehr informelle Bürgerbeteiligung und einen anderen Stil. Politik und Verwaltung müssen ansprechbar sein und Antworten geben können. Die Landesregierung hat in den vergangenen Jahren in dieser Hinsicht schon viel erreicht. Die Verwaltung wird besser geschult und mit dem Leitfaden für eine neue Planungskultur macht das Land Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturmaßnahmen selbstverständlich. In diese Richtung werden wir auch weiter arbeiten.

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 den Baustellen 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, die unsere Fotografen auf den Baustellen zwischen Stuttgart und Ulm schießen, auch Bilder von Lesern. Die von der Jury ausgewählten Sieger erhalten jeweils eine BahnCard 25 (2. Klasse). Wir freuen uns über Fotos. Diese können Sie per E-Mail senden an: leserfotos@be-zug.de



- ❶ Arbeiter im Steinbühlertunnel ❷ Pfeiler der Filstalbrücke ❸ Bagger am Südkopf des Hauptbahnhofs ❹ Abbruch Holzsteg am Neckar ❺ Mikropfähle unter der alten Bahndirection
 ❻ Arbeiter im Tunnel Obertürkheim ❼ Tunnelvortrieb bei Hohenstadt ❽ Landwirt beim Überdecken der Röhren in Hohenstadt ❾ Baustellen entlang der A8 bei Merklingen (S. 16/17)



❺



❻



❼



❽

IM BILDE





THEMA

Expeditionen ins Tunnelreich

Seit der Volksabstimmung vor fünf Jahren ist das Interesse an den Baustellen des Bahnprojekts erheblich gewachsen. Faszinierende Bohrgiganten, raffinierte Bautechnik: das Turmforum verzeichnet einen wachsenden Bedarf an Führungen.

Bevor sie beginnt, die mitunter etwas schaukelnde Fahrt in die unbekannte Welt der Bohrgiganten, rücken die Entdecker noch zu einem Gruppenbild zusammen. Die Handyaufnahme zeigt eine Handvoll junger Menschen, die sich aufmachen zu einem kleinen Abenteuer. Auf dem Kopf einen grünen Helm, schwere Stiefel an den Füßen und ein erwartungsvolles Lachen im Gesicht. „Mal sehen, was hier alles auf uns zukommt“, sagt Verena Kast, bevor auch sie hinaufklettert auf die Ladefläche eines olivgrünen Unimogs, der sich unter schwerem Dieselbrummen einmal kräftig schüttelt. Und dann geht es hinein in den Berg, begleitet vom Licht der Neonröhren, die als leuchtende Wegweiser weiß, grün, blau und rot an den Wänden schimmern. Geheimnisvolle Farbspiele in der Unterwelt.

Mit an Bord ist Gabriele Leicht, die an diesem Sonntagnachmittag nicht zum ersten Mal an einem Ort wie diesem ist. Baustellen-Guide lautet die offizielle Bezeichnung der 60-jährigen Stuttgarterin, die schon seit Jahren Führungen für das Stuttgarter Turmforum begleitet. Früher hat sie die vielen Besuchergruppen hauptsächlich durch die multimediale Ausstellung im Bahnhofsturm geführt. Zwischenzeitlich sei sie auf fast jeder Baustelle von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm zu finden, erzählt sie. Vor der Fahrt in den Fildertunnel, der an diesem Tag auf dem Programm steht, hat die gelernte Stadtführerin ihrer Gruppe im Baubüro in einer knappen Stunde all das erzählt und erklärt, was man wissen muss, um eine Ahnung von den Dimensionen und Spezialitäten des gigantischen Bauprojekts zu bekommen: Angefangen bei der Magistrale für Europa über die Reisezeitverkürzungen bis zur S-Bahn-Haltestelle Mitternachtstraße, den Rettungsstollen, geologischen Schichten, Tunnelvortriebsmaschinen und Schneidrädern.

Das Publikum lauscht wissbegierig. „Wir sind tief beeindruckt, was hier alles passiert und realisiert wird“, sagt Verena Kast, während es immer tiefer hinein geht in den Berg. Wie alle Mitfahrer auf dem Unimog erlebt auch die 26-Jährige an diesem Tag zum ersten Mal aus nächster Nähe, was es heißt, sich durch ein Bergmassiv zu wühlen. Knapp dreieinhalb Kilometer haben die Mineure den Stollen bereits vorangetrieben, die Fahrt ganz nach vorne zur so genannten Ortsbrust fühlt sich für die Premierenbesucher ein wenig an wie Jules Vernes Reise zum Mittelpunkt der Erde. Ständig gibt es etwas Neues zu entdecken, die Erklärungen dazu liefert Gabriele Leicht per Mikro und Kopfhörer. Im Gegensatz zu den Teilnehmern, die sich als geschlossene Gruppe vom Stuttgarter Max-Planck-Institut für Intelligente Systeme zu dieser Führung angemeldet haben, war sie zwar schon häufig in Tunnelröhren dieser Art. Der Fildertunnel, der eines Tages den neuen Hauptbahnhof im Talkessel mit dem Stuttgarter Flughafen auf einer Strecke von knapp



zehn Kilometern verbinden wird, ist aber auch für die erfahrene Baustellen-Führerin Neuland: Die Tour gehört zusammen mit einer Führung zur Tunnelbaustelle in der Ulmer Straße in Wangen, auf der die Mineure mit der Zuführung nach Obertürkheim derzeit direkt unter dem Neckar angekommen sind, zu den ganz neuen Angeboten, die bereits jetzt oder im Falle von Wangen ab Februar nächsten Jahres gebucht werden können.

Zu verdanken ist dies letztlich dem engagierten Team des Stuttgarter Turmforums, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Baustellen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke für Jedermann erlebbar zu machen, wie David Böisinger betont. Die Mission sei, so der Leiter des Turmforums, möglichst vielen Menschen ein solches Erlebnis zu ermöglichen und sie so nah wie möglich an das Bahnprojekt heranzubringen. Die Begeisterung für die Baustellen muss dabei erst gar nicht geweckt werden. Die Nachfrage sei riesengroß, betont Böisinger. Aus Sicherheitsgründen müsse die Teilnehmerzahl bei Tunnelführungen aber auf sieben bis acht Interessenten begrenzt werden. „Wir hätten nie gedacht, dass der Ansturm so groß sein wird“, sagt er. Nicht nur die Baustellen im Stadtgebiet und auf der Schwäbischen Alb, auch die Ausstellung im denkmalgeschützten Stuttgarter Bahnhofsturm erfreut sich immer größerer Beliebtheit: Knapp 3,6 Millionen Besucher sind zwischenzeitlich dort gezählt worden, seit die unentgeltliche Schau 1998 eröffnet wurde. Seither steigen die Zahlen kontinuierlich an. Alleine in diesem Jahr erwarten die Macher bis zu 250.000 Besucher – womit das Turmforum im Reigen der Stuttgarter Museen nach den großen Kulturtempeln der beiden Autobauer Mercedes und Porsche auf dem dritten Rang in der Besucherstatistik liegt. Noch vor der Staatsgalerie, dem Naturkundemuseum, dem Kunstmuseum, dem Haus der Geschichte und anderen renommierten Einrichtungen, die ihren Anteil daran haben, dass die Landeshauptstadt auch in diesem Jahr zum dritten Mal in Folge zur Kulturhauptstadt Deutschlands erklärt wurde.

Dass sich die Schau zu solch einem Publikumsmagneten und Erfolgsmodell entwickelt hat, liegt einerseits wohl daran, dass die Baustellen rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof kaum mehr zu übersehen sind und sich immer mehr Menschen dafür interessieren, was hier genau passiert. Zu erklären sind die immer neuen Rekordzahlen aber vor allem durch den Umbau der Ausstellung: Vor gut drei Jahren wurde sie für eine halbe Million Euro grundlegend modernisiert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Die Ausschreibung hatten die Agentur Macom und das Designstudio Heller gewonnen, die sich beide unter anderem mit der inhaltlichen Konzeption des Porsche-Museums einen Namen gemacht haben. Von Beginn an beteiligt war zudem auch Lisa Bos, die schon seit dem Jahr 2008 Mitarbeiterin des

Turmforums ist und selber viel zur beachtlichen Entwicklung der Schau beigetragen hat. „Die Besucherzahlen sind regelrecht explodiert“, sagt sie.

Längst kommen die vielen Besucher nicht mehr nur aus der Region Stuttgart, aus ganz Baden-Württemberg und allen Winkeln der Republik. Auch aus der Schweiz und Österreich, aus Schweden und Polen, ja sogar aus den USA und Japan werden zwischenzeitlich Delegationen durch die multimediale Ausstellung geführt, die auf vier Ebenen ganz unterschiedliche Sinne anspricht. Es beginnt auf Ebene 3, die den Besuchern über interaktive Bildschirme einen schnellen Gesamtüberblick über das Projekt ermöglicht, wobei auch die Protestbewegung einen adäquaten Platz in der Dokumentation gefunden hat. „Wer nur 20 Minuten Zeit hat, erfährt hier das Wichtigste zu Stuttgart 21“, sagt Lisa Bos. In den Etagen darüber geht es dann in die Tiefe – und das im wahrsten Sinne des Wortes: Als einer der Höhepunkte der Schau ist auf Ebene 5 eine begehbare Stadtansicht mit der neuen Durchgangsstation und sämtlichen unterirdischen Strecken in den Boden eingelassen. Für die passende Stimmung sorgen Schwarzlichtlampen. Jedes Planquadrat, auf das ein Besucher tritt, wird zusätzlich von unten beleuchtet. „Diese Ebene ist für viele Besucher der Höhepunkt, weil sie ganz anders ist“, sagt Lisa Bos, die selber schon viele Gruppen durch den Bahnhofsturm geführt hat.

Manchen Besuchern hat es wiederum vor allem das dreidimensionale Bahnhofsmo­dell auf Ebene 6 angetan, durch das sie dank moderner Multimedia­technik einen digitalen Spaziergang machen können. Andere interessieren sich insbesondere für die städtebaulichen Perspektiven, um die es in der obersten Etage der Ausstellung geht. Und dann haben sich die Macher noch einen ganz besonderen Clou einfallen lassen, der alle Besucher gleichermaßen fasziniert: Sie haben die Schau bewusst so aufgebaut und angeordnet, dass man durch die Turmfenster direkt auf die Baustellen rund um den Hauptbahnhof schauen kann. Ein Blick aus der Zukunft in die Gegenwart. Ähnlich wie in Wien an der Großbaustelle um den Hauptbahnhof. Die Bauherren hatten sich das Projekt in Stuttgart angeschaut und sich für Wien inspirieren lassen. „Dort haben sie extra einen Baustellenturm hingestellt, damit sich die Menschen einen Überblick verschaffen können“, sagt Lisa Bos. „Wir hatten schon einen Turm, den wir dann auch optimal und mit allen Möglichkeiten nutzen wollten.“

Alle Möglichkeiten zu nutzen bedeutet derweil auch, den Besuchern eine Art Zeitreise zu ermöglichen. Seit einiger Zeit schon gehören zwei 3D-Brillen zur Ausstellung, mit der sich die Betrachter virtuell unter anderem durch den Cannstatter Tunnel bewegen können. Dabei verändert sich die Perspektive je nach Kopfbewegung. 14 Kameras





waren bei der Produktion des Films gleichzeitig im Einsatz, die so entstandenen Bilder wurden miteinander verwoben. Solch eine virtuelle Tour soll nun ab Januar nächsten Jahres auch durch den neuen Hauptbahnhof möglich sein, umgesetzt von der Agentur „Plan B“, die ein virtuell begehbare Modell mit all seinen Details entwickelt hat, wie Thomas Müller vom Turmforum erklärt. Ziel sei es, den Bahnhof mit seinen Lichtaugen schon heute erleb- und erfahrbar zu machen. Seit 2014 arbeitet nun schon ein Team von Spezialisten daran, den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und seine direkte Umgebung Stück für Stück virtuell in Szene zu setzen. Jeder Aufzug, jede Oberleitung, jeder Wegweiser und jede Bodenplatte müsse dabei bedacht werden, betont Thomas Müller: „Das virtuelle Erlebnis, einen Rundgang durch den Bahnhof zu unternehmen, soll absolut realistisch sein.“

Drunten im Fildertunnel, der momentan auf einem kurzen Teilstück auf konventionelle Weise vorangetrieben wird, gehört derweil auch ein wenig richtiger Staub zur auch später noch sichtbaren Realität. Zum

gefühlsechten Tunnelerlebnis gehört zudem, spüren zu können, wie sich ein Stück Gipskeuper anfühlt. Wer will, darf sich sogar ein Stückchen Stuttgart 21 als Erinnerung mitnehmen. Der Schichtleiter unter Tage hat neben vielem anderen auch erklärt, wie viel ein Tunnelmeter im Vollausbau in etwa kostet. Und auch sonst haben die immer noch gut gelaunten Expeditionsteilnehmer an diesem Sonntagnachmittag viel erfahren und mancherlei gelernt über die technischen Raffinessen des Tunnelbaus und die extremen Bedingungen unter Tage.

So wissen sie jetzt beispielsweise auch, was es mit den Farbspielen im Untergrund auf sich hat: Leuchtet eine Röhre beispielsweise Grün, ist eine Rettungseinrichtung in der Nähe, ein Überlebenscontainer oder ein Querstollen. Blaues Licht wiederum signalisiert, dass hier ein Wasserhydrant montiert ist. „Im Tunnel folgt das Leben seinen eigenen Regeln“, sagt Gabriele Leicht, bevor auch sie wieder hinaufsteigt auf den Unimog. Und dann schaukelt sie so langsam ihrem Ende entgegen, die Expedition ins Tunnelreich. www.be-zug.de/baustellenfuehrungen

Keine Debatte gescheut

Es gibt leichtere Aufgaben als jene des Projektsprechers in Zeiten, in denen das Volk über ein umstrittenes Bahnprojekt abzustimmen hat. Wolfgang Dietrich hat dieses Amt mit Leib und Seele ausgefüllt.

Es begab sich im Februar 2001, als der damalige Landesverkehrsminister Ulrich Müller (CDU) ein großes Wort sprach. Im Stuttgarter Bahnhof, von seinem Erbauer Paul Bonatz als Nabel Schwabens bezeichnet, wurde nicht weniger als der Durchbruch von Stuttgart 21 verkündet. Dies sei ein großer Tag, schwärmte Müller, „der in die Landesgeschichte eingehen wird“. Es sollte noch ein bisschen dauern, bis tatsächlich im Zusammenhang mit dem Projekt die Geschichtsbücher bemüht werden konnten. Ziemlich genau zehn Jahre später folgte auf die großen Worte eine große Volksabstimmung. Am 27. November 2011 stand im Südwesten erstmalig ein Urnengang über eine Gesetzesvorlage der Landesregierung an. 7,6 Millionen Bürger durften dabei ihre Meinung kundtun.

Tatsächlich war diese Volksabstimmung in mancherlei Hinsicht wegweisend, mehr aber noch war sie befriedend. Im Vorfeld hatte der Streit um den neuen Bahnknoten schließlich Züge eines Glaubenskriegs angenommen. Menschen würdigten einander persönlich herab. Sogar ansonsten besonnene Theologen schlossen sich zusammen und setzten in ihrem Widerstand auf Zitate aus der heiligen Schrift. Dazu passten öffentliche „Gelöbnisse“ wie bei einer der Montagsdemonstrationen vor dem Bahnhof: „Wir geloben den Park zu schützen, jeden Baum. Wir geloben, wir vergessen euch nicht, CDU, FDP, SPD, bei jeder demokratischen Gelegenheit.“

Manche schossen noch deutlicher über das Ziel hinaus. Davon kündete mancherlei Anzeige, die bei der Polizei und der Staatsanwaltschaft eingegangen ist. Auch Wolfgang Dietrich, damals als Projektsprecher kaum im Amt, bekam das zu spüren. Er brauchte Personenschutz, wurde beleidigt und bedroht. Der Unternehmer hat sich davon nicht beirren lassen und stellte sich der Öffentlichkeit, auch wenn es noch so unangenehm war. Dabei hatte er sich sein Engagement durchaus anders vorgestellt. Ein ehrenamtlicher Job, ohne allzu viel Aufwand, war ihm von Bahnchef Rüdiger Grube angetragen worden. Keiner konnte damals ahnen, welche Wendungen das Projekt nehmen würde. Dietrich hatte seinen Schreibtisch noch nicht bezogen, da eskalierte ein Polizeieinsatz im Stuttgarter Schlossgarten. Menschen wurden verletzt und ein „Schwarzer Donnerstag“ ging in die Landesgeschichte ein.

Viele würden sich in dieser Lage wohl in die Büsche schlagen. Wolfgang Dietrich blieb und informierte beharrlich über das Projekt und seine Chancen. Er richtete das Informationsbüro neu aus, das politisch zwischen allen Stühlen agieren musste, zwischen Bahn, Land, Region, den Städten Stuttgart und Ulm sowie dem Bund. Er gab nicht nur den Prellbock für die Kritiker, sondern formte auch das Turmforum für die Zukunft und setzte neue Maßstäbe in der Öffentlichkeitsarbeit. „Wir hatten



eine sehr intensive Zeit und keine einfache Gemengelage. Das schweiß zusammen“, sagt Nadia El Almi, die sechs Jahre die Projektkommunikation mitverantwortet hat und jetzt die Kommunikation des stellvertretenden Ministerpräsidenten Thomas Stobl leitet. „Wir, das war eine kleine Mannschaft, unglaublich engagierte Befürworter und natürlich ein standfester Projektsprecher. Wir hatten die größte deutsche Kommunikationsbaustelle zu bewältigen und es war alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Wir hatten ein Ziel – und wir konnten nur erfolgreich sein, weil wir ein hervorragend aufeinander abgestimmtes Team waren.“

Fünf Jahre sind ins Land gegangen. Wolfgang Dietrich trat im Februar 2015 als Sprecher des Bahnprojekts ab. „Dies war der verrückteste Job, den ich je gemacht habe“, sagte er beim Abschied. „Zu den Erkenntnissen, die ich mitnehme, gehört die Gewissheit, dass die Wahrheit selten so oder so ist. Meistens ist sie so und so.“ Rüdiger Grube würdigte ihn als einen wahren Kämpfer für das Projekt. „Er scheute keine Diskussion, versuchte aufzuklären und nutzte jede Gelegenheit, die Bürger mit Fakten und guten Argumenten zu überzeugen.“ Im Ruhestand kam plötzlich wieder so ein Angebot. Man bat ihn um Hilfe – und er stellte sich in der ihm eigenen Art, offenherzig und leidenschaftlich. Im Oktober 2016 ist Wolfgang Dietrich zum Präsidenten des VfB Stuttgart gewählt worden.

REPORTAGE

Großer Bahnhof

Wenn im Talkessel derart viel Prominenz aufläuft, muss es einen besonderen Anlass geben: der Grundstein für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof wird gelegt. Ein Meilenstein für die Landeshauptstadt.

Es ist angerichtet an diesem geschichtsträchtigen Freitagvormittag und die Festgäste kommen gerne und zahlreich. Drinnen im weißen Zelt stimmen die Musiker ihre Instrumente für den großen Auftritt, drunten in der Baugrube rühren zwei Poliere in Feiertagsmontur feierlich Zement an. Dem Anlass gemäß gekleidet sind auch die übrigen Gäste auf der Baustelle im Mittleren Schloßgarten. Statt Blaumänner und gelber Bauhelme geben heute dunkle Anzüge und Kostüme den Farbton an. Lediglich ein paar der Projektgegner, ohne die in der Landeshauptstadt kein Festakt von Stuttgart 21 gefeiert wird, nehmen es mit der Garderobe nicht so genau: Sie stehen splinternackt am Bauzaun. Immerhin ist es dafür warm genug an diesem schönen Spätsommertag, der die Kulisse ist für ein historisches Ereignis, wie selten eines gefeiert wurde im Stuttgarter Talkessel.

Auch Michael Pradel, der als Leiter des Projektabschnitts für all das zuständig ist, was derzeit zwischen der Jägerstraße im Norden und der Sängerstraße im Süden gebaut wird, läuft heute mit einem ganz anderen Gefühl als sonst auf seiner Baustelle herum. „Das ist wirklich ein sehr emotionaler Moment, der für mich den echten Baubeginn hier im Stuttgarter Talkessel besiegelt“, sagt der erfahrene Bauingenieur, während unter seinem Arm eine silberne Röhre klemmt, die schwerer wiegt als jeder Orden an diesem Tag. Es ist die Zeitkapsel, die er wenig später um Punkt 11.18 Uhr unter großem Beifall und sichtlich bewegt im Grundstein des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs versenkt – gefüllt mit einem ICE-Zugmodell, einem Euro-Münzsatz, einem Datenblatt des Bahnhofs, dem Amtsblatt der Landeshauptstadt, einem Informationsflyer der Projektgegner sowie zwei tagesaktuellen Ausgaben der beiden Stuttgarter Tageszeitungen. „Heute steht nur etwas über den VfB drin“, scherzt Pradel zuvor noch bei seiner Rede im Festzelt. Tags zuvor war Jos Luhukay als Trainer des Zweitligisten zurückgetreten.

Mehr als 300 geladene Gäste sind zur großen Feier im Stuttgarter Talkessel gekommen, darunter zahlreiche Prominenz aus dem ganzen Land. Dazu gehört allen voran der Bahnchef Rüdiger Grube, der den Reigen der Redner eröffnet. „Zum ersten Mal stehen wir heute auf dem Fundament des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs und ich freue mich seit sieben Jahren auf diesen Tag“, sagt Grube gleich zu Beginn seiner Eröffnungsrede und verspricht zwei Dinge: zum einen, den Zeitplan einhalten zu wollen und zum anderen, auch im gesteckten Finanzierungsrahmen zu bleiben. Selbst wenn alle Risiken eintreten, bleibe Stuttgart 21 im Kostenplan von 6,5 Milliarden Euro, so der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn. Der neue Hauptbahnhof, ein preisgekröntes, aber hochkomplexes und schwer zu genehmigendes Bauwerk, liege zwei Jahre im Zeitplan zurück. Dies aufzuholen sei







„außerordentlich ambitioniert, aber zu schaffen“, so Grube. „Ein Bahnhof dieser Art wurde noch nie gebaut“, betont der Bahnchef, der erst jüngst zum neuen Präsidenten des europäischen Eisenbahnverbandes CER gewählt wurde. In seinen Augen sei das zentrale Bauwerk und Wahrzeichen von Stuttgart 21 ein architektonisches Meisterwerk made in Germany, „das neue Maßstäbe in Form, Funktion und auch in der Ökologie setzt“.

Dass für dieses architektonische Kunstwerk mit seinen markanten Kelchstützen und Lichtaugen nun der Grundstein gelegt wurde, ist ein historischer Meilenstein und emotionaler Moment für viele Beteiligte, auch und insbesondere für Gerhard Heimerl, den sie nicht nur in Stuttgart liebevoll den Eisenbahnprofessor nennen. Der zwischenzeitlich 83 Jahre alte Verkehrswissenschaftler hat vor mehr als drei Jahrzehnten eine neue Verkehrsstrasse entwickelt und damit überhaupt erst den Anstoß für die Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens gegeben. Nach all der Zeit, die das Projekt ihn und sein Team beansprucht habe, sei er mit Freude und Stolz bei dieser bedeutenden Grundsteinlegung dabei, so Gerhard Heimerl, der auch eine Botschaft für die Projektgegner hat: „Wenn Sie sich schon engagieren wollen, sollten Sie sich besser Gedanken machen, wie man die städtebauliche Chance um den neuen Bahnhof am besten nutzen kann.“

Dass der neue Bahnknoten mit seinem Durchgangsbahnhof und den Tunnelröhren im verkehrlich völlig

überlasteten Stuttgarter Talkessel gebaut wird, ist ohnehin längst keine Frage mehr. Für andere Überlegungen fehle ihm jegliches Verständnis, erklärt auch Norbert Barthle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und offizieller Vertreter der Bundesregierung an diesem Tag. „Hier entsteht moderne Infrastruktur, die europaweit von Bedeutung ist und auch hochpolitische Dimensionen hat“, so der hochrangige CDU-Politiker. Immerhin habe dieses Projekt dazu geführt, dass erstmals in der 64-jährigen Geschichte des Landes Baden-Württemberg eine Volksabstimmung dieser Art durchgeführt wurde. Das zeige die immens große Bedeutung. Die Mehrheit habe sich vor fünf Jahren für das Projekt ausgesprochen, sagt Barthle, und betont, dass auch der Bund nach wie vor voll dahinter stehe. „So lange uns die Bahn sagt, dass der Deckel hält, glaubt die Bundesregierung an den Zeit- und Kostenplan.“ Allerdings sollte man vielleicht nachdenken, sagt der Experte für Verkehr und Infrastruktur, „ob wir mit Art und Umfang des Artenschutzes bei Großprojekten noch richtig liegen“. Da scheine etwas aus dem Ruder gelaufen zu sein, betont Norbert Barthle.

Populärstes Beispiel aus der Abteilung Artenschutz ist der berühmte Juchtenkäfer, der insbesondere im Mittleren Schloßgarten kein Unbekannter ist. Knapp 900 Meter lang ist hier der Bauabschnitt, in dem das Herz von Stuttgart 21 schlägt: Der neue Durchgangsbahnhof, der nach den Plänen des Architekten Christoph Ingenhoven gebaut wird und den beteiligten Baufirmen ihr ganzes



Können abverlangt. Zwei Millionen Tonnen Erde müssen für die in die Tiefe verlegte Station ausgehoben werden, etwa ein Drittel davon wurde bereits abgefahren. Für die Gründung des Bahnhofs müssen 2.300 Pfähle in den Untergrund getrieben werden, dazu werden rund 62.700 Tonnen Stahl verarbeitet und 240.000 Kubikmeter Beton gegossen. Höchste Anforderungen stellen dabei insbesondere die 28 Kelchstützen, die das luftige Bahnhofsdach später einmal tragen werden. Sie sollen nach dem Willen des Architekten von gleichmäßig weißer Gestalt sein, mit einer glatten und porenfreien Oberfläche und ohne sichtbare Fugen. Ein Prototyp, den die Experten der Stuttgarter Baufirma Züblin mit einer Spezialrezeptur und aufwendiger Verschalung betoniert haben, steht ein paar Meter neben der Festgesellschaft und ist von Ingenhoven bereits für gut befunden worden.

Auch für den Düsseldorfer Architekten, der mit seinem Büro auf der ganzen Welt einzigartige Projekte plant und realisiert, ist die Grundsteinlegung im Stuttgarter Talkessel ein Moment voller Emotionen, wie er sagt. „Nicht jedes Projekt, das man sich ausdenkt, wird auch ausgeführt.“ Dass dies hier mit dem heutigen Festakt auch offiziell und für alle sichtbar passiert, sei eine große Befriedigung und Freude, so Ingenhoven. Der Entwurf sei seinerzeit mit dem Ziel entwickelt worden, dass sich Stuttgart wieder einen Platz auf der europäischen Landkarte zurückerobern könne. Mit Stuttgart 21 sei das nun der Fall. Auch für ihn ist das Projekt längst unumkehrbar und unbedingt notwendig, was für alle Festredner an diesem Tag gilt: Vom Stuttgarter Finanzbürgermeister Michael Föll über den Regionalpräsidenten Thomas Bopp und Züblin-Vorstand Klaus Pöllath bis hin zur neuen Wirtschaftsministerin des Landes, Nicole Hoffmeister-Kraut. Die CDU-Politikerin und Unternehmerin, die der Einladung gerne gefolgt ist, wie sie sagt, sieht in dem

Bahnhofsbau „einen Meilenstein in der Geschichte des Landes“. Der Bahnhof werde die Menschen begeistern, sagt sie. Für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg habe das Projekt immense Bedeutung. „Wir werden optimal in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Zukunft eingebunden. Zudem ergeben sich flächendeckend bessere Anschlüsse und mitunter drastische Fahrzeitverkürzungen“, so die Ministerin. Eine Infrastruktur, die solche Qualitätssprünge ermögliche, mache Baden-Württemberg für ansässige Betriebe und potentielle neue Investoren noch attraktiver. „Das Land hat daher ein großes Interesse am erfolgreichen Fortschritt.“

Dieser ist derweil nicht nur im Mittleren Schloßgarten, sondern im gesamten Stadtgebiet Stuttgart und insbesondere auch entlang der Neubaustrecke nach Ulm sichtbar. So kann beispielsweise noch im November der Durchbruch des 5,9 Kilometer langen Albstiegstunnels am Ulmer Hauptbahnhof gefeiert werden. Gleichzeitig wird diesen Herbst auch die Ankunft der Tunnelvortriebsmaschine „Käthchen“ am Portal Buch des Boßlertunnels erwartet, der von Aichelberg auf einer Länge von knapp neun Kilometern hinauf nach Mühlhausen im Täle führt, wo sich zunächst die Filstalbrücke und dann der Steinbühlentunnel anschließen. Ebenfalls noch in diesem Jahr, vermutlich kurz vor Weihnachten, kann dann auch am Stuttgarter Bahnhof ein Tunneldurchschlag gefeiert werden. Bis dahin jedenfalls erwartet Projektchef Manfred Leger den Anschluss der Tunnelröhre aus Richtung Bad Cannstatt an den Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs.

Auch für ihn, den obersten Projektverantwortlichen, ist heute ein denkwürdiger Tag, wie er betont. „Wenn dieser hochmoderne Bahnhof fertig ist, werden täglich zehntausende Reisende davon profitieren“, betont der Vorsitzende der Geschäftsführung der Projektgesellschaft, bevor die Festredner feierlich zur Kelle greifen. Manfred Leger stehe für höchste Qualität in Sachen Projektsteuerung, sagt Architekt Ingenhoven zuvor noch. Ein Kompliment, das der so Gelobte zurückgeben kann: Besucher aus aller Welt würden kommen und dieses einzigartige Bauwerk bestaunen. Ohnehin sei nach der Vollendung von Stuttgart 21 nicht mehr viel von dem Projekt zu sehen, nur eben dieser neue und architektonisch vollendete Bahnhof. Alles andere sei sozusagen im Untergrund verborgen, so Leger. Daher sei der heutige Tag von enormer Bedeutung für alle am Bau Beteiligten. „Jetzt haben wir diesen symbolischen Meilenstein erreicht, das ist ein denkwürdiges Ereignis für uns“, meint er, nachdem der Betondeckel sitzt und der Grundstein zubetoniert ist. Oder, um es mit Staatssekretär Norbert Barthle zu sagen, der heute nicht zum ersten Mal in seinem Leben eine Maurerkelle zum dunklen Anzug trägt: „Dieser Tag wird noch lange in den Geschichtsbüchern stehen.“ www.be-zug.de/grundsteinlegung



KURZ NOTIERT

Bauarbeiten im Bahnhof Feuerbach

Derzeit gehen die Arbeiten im Bahnhof Stuttgart-Feuerbach weiter voran, wo im Zusammenhang mit Stuttgart 21 die Bahnstrecke zum neuen Hauptbahnhof hergestellt und vor Ort an die bestehenden Gleise angebunden wird. Im zurückliegenden Bauschritt wurde Ende August 2016 das stadtauswärts führende Gleis der S-Bahn an die gegenüberliegende Bahnsteigseite verlegt. Dadurch sind die Baufelder im Bereich der ursprünglichen Gleislage frei. So kann in diesem Abschnitt weiter an dem in diesem Bereich herzustellenden Tunnelabschnitt gearbeitet werden. In der aktuellen Bauphase werden hierzu in diesem Bereich Bohrpfähle als Verbau und die ersten Tunneldeckel hergestellt. Gleichzeitig wird am Bau der Rettungszufahrt sowie der neuen Personenunterführung weitergearbeitet. Wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, kann im Frühjahr 2017 das stadteinwärts führende Gleis der S-Bahn Zuffenhausen-Hauptbahnhof(tief) an die Bahnsteigkante Gleis zwei verlegt werden. Dadurch werden die betreffenden Baufelder frei, um die Arbeiten am Tunnel, der Rettungszufahrt und der Personenunterführung im Bereich von Gleis 1 fortzusetzen. Darüber hinaus wird der Anfangsabschnitt des bestehenden Pragtunnels der S-Bahn stabilisiert, da er unmittelbar vom neuen Tunnel zum zukünftigen Hauptbahnhof unterquert wird. Dazu wird der Untergrund unter dem bestehenden Bauwerk durch Injektionsmaßnahmen verfestigt. www.be-zug.de/feuerbach

Im Berg unterwegs mit Mineuren und Ingenieuren

Fast 10 Kilometer wird er lang sein und damit der drittlängste Eisenbahntunnel Deutschlands: der Fildertunnel. Interessenten haben die Chance, dieses Bauwerk bei einer Fahrt ins Innere des Tunnels zu erleben. Los geht's direkt auf der Baustelle in Stuttgart-Fasanenhof. Über vier Kilometer tief im Berg sind die Besucher mitten drin im Geschehen und sehen, wo die Mineure sich Meter für Meter vorarbeiten. Immer wieder sonntags um 14 Uhr startet die offene Führung für Einzelpersonen und Kleingruppen. Gruppenführungen mit maximal 10 Personen sind ebenfalls sonntags möglich. Ab 2017 stehen wieder freie Plätze zur Verfügung. Das Mindestalter liegt bei 14 Jahren, die Kosten liegen bei 14 Euro pro Person (ermäßigt 12 Euro). Die Führung dauert annähernd drei Stunden. Man sollte gut zu Fuß sein: Die Tour stellt besondere Anforderungen an die körperliche Verfassung der Teilnehmer. www.be-zug.de/fuehrung-fildertunnel



Infoveranstaltung in Untertürkheim

Im Zuge des Umbaus des Bahnknotens Stuttgart im Rahmen des Projekts Stuttgart-Ulm entfällt der heutige Abstellbahnhof Rosenstein. Als Ersatz werden Abstellkapazitäten im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Stuttgart-Untertürkheim sowie an den Bahnhöfen Stuttgart-Münster und Stuttgart-Obertürkheim geschaffen. Das Vorhaben „Abstellbahnhof Untertürkheim“, welches offiziell als Planfeststellungsabschnitt 1.6b geführt wird, bezieht die Abstellanlagen in Münster und Obertürkheim mit ein. Zur Genehmigung der Abstellanlagen ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dieses will die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH im Dezember 2016 beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen. Um mögliche Betroffene und die weitere Öffentlichkeit vorab über die Planungen und den Verfahrensablauf zu informieren, lädt die Bahn zu einer Informationsveranstaltung am 29. November 2016 um 19 Uhr (Einlass ab 18.30 Uhr) in die Sängerkirche Untertürkheim (Lindenschulstraße 29) ein. Bei der Informationsveranstaltung werden die konkrete Planung, der Verfahrensablauf und die Beteiligungsmöglichkeiten für Bürger erklärt, die von der Planung betroffen sind. Im Anschluss an einführende Vorträge besteht die Gelegenheit für Fragen. Im Rahmen der Veranstaltung werden auch erste Planunterlagen ausgelegt. Unabhängig von der Öffentlichkeitsbeteiligung haben Betroffene die Möglichkeit einer formalen Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des Planfeststellungsverfahrens. Die Offenlage des Antrags wird in 2017 erfolgen. www.be-zug.de/abstellbahnhof

Baustellen-Event im Januar

Nach dem großen Erfolg der Tage der offenen Baustelle mit mehr als 30.000 Besuchern Anfang des Jahres 2016, öffnen der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm auch 2017 wieder zu Jahresbeginn die Baustellen rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom 6. bis 8. Januar können sich Interessierte einen Überblick der Arbeiten vor Ort verschaffen. Sollte die Veranstaltung wieder so regen Zuspruch wie im letzten Jahr finden, ist geplant, daraus einen Regeltermin zu machen, sodass die Besucher sich selbst und hautnah jedes Jahr ein eigenes Bild von den Fortschritten auf der Baustelle machen können. Neben den beliebten Highlights, wie der Besichtigung des Grundwassermanagements oder auch dem virtuellen Rundgang durch den künftigen Bahnhof, werden im Januar unter anderem auch die Stuttgarter Straßenbahnen zum Thema „Haltestelle Staatsgalerie“ vertreten sein und voraussichtlich auch die Stadt Stuttgart zum Thema „Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung Rosenstein“. www.be-zug.de/offene-baustelle

PERSÖNLICH



In Esslingen
angekommen:
Ingo Rust, 38,
ist seit Februar 2015
Finanzbürgermeister

Was macht eigentlich ... Herr Rust?

Was ist schöner: der Landtag oder das Rathaus in Esslingen?

Für einen richtigen „Reichsstädter“ ist das Schönste in Stuttgart der Weg nach Esslingen – aber gleich danach kommt das jüngst sanierte Landtagsgebäude.

Ganz der Diplomat! Früher waren Sie Staatssekretär im Finanzministerium, jetzt sind Sie Finanzbürgermeister in Esslingen. Sie scheinen gut mit öffentlichem Geld umgehen zu können?

Soll das jetzt ein inoffizielles Jobangebot beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm sein? Scherz beiseite – ich arbeite durchaus gerne im öffentlichen Finanzwesen, weil man dort mit dem kompletten Aufgabenspektrum einer Stadt oder eines Landes zu tun hat. Das macht es spannend, abwechslungsreich und manchmal auch richtig knifflig.

Welche Themen treiben Sie in Esslingen besonders um?

Als Finanzbürgermeister natürlich die Herausforderung, bei immer mehr Anforderungen an das Leistungsspektrum einer Stadt mit den vorhandenen Ressourcen klar zu kommen. Aber natürlich auch die in vielen Kommunen sehr aktuellen Themen, wie die Unterbringung von Flüchtlingen oder die Finanzierung der Krankenhäuser.

Einst waren Sie als SPD-Landespolitiker damit betraut, die Volksabstimmung über das Projekt Stuttgart 21 vorzubereiten. Können oder mögen Sie sich daran noch erinnern?

In Erinnerung ist mir natürlich das zähe Ringen um die Formulierungen in der Broschüre zur Volksabstimmung oder auch der schwierige formale Weg, der gefunden werden musste. Es war ja für alle Beteiligten Neuland, eine Volksabstimmung durchzuführen – entsprechend spannend war auch der Prozess. Auf der politischen Ebene in der Regierung oder dem Landtag habe ich den Umgang aber als sehr fair und kollegial empfunden – bei aller Unterschiedlichkeit in der inhaltlichen Bewertung des Projekts. Weniger positiv in Erinnerung habe ich die Härte, mit der zum Teil im „Wahlkampf“ zur Volksabstimmung außerhalb der politischen Gremien gearbeitet wurde. Ich halte eine solche Härte bei Sachfragen auch heute noch für völlig inakzeptabel.

Fünf Jahre liegt dieser Umengang jetzt zurück. Was hat diese Volksabstimmung aus Ihrer Sicht fürs Land gebracht?

Sie hat gezeigt, dass es möglich ist und durchaus sinnvoll sein kann, auch bei landespolitischen Themen die Bürger direkt zu befragen. Man sollte das aber nicht zu oft und nicht bei jedem x-beliebigen Thema tun. Damit würde man das Instrument entwerten. Umgekehrt hat sie aber auch gezeigt, dass nicht jeder bereit ist, selbst Ergebnisse von Volksabstimmungen zu akzeptieren. Ähnlich, wie es bei parlamentarischen Abstimmungen der Fall ist. Das hat uns auch die Grenzen eines solchen Instrumentes gezeigt. Absoluten Frieden gibt es auch mit Volksabstimmungen nicht.

Ich verstehe
Bahnhof...



„Mit Stuttgart 21 macht die Landeshauptstadt einen Quantensprung. Die Chancen sind einmalig, Stuttgart als touristische Metropole in der Mitte Europas zu etablieren.“

Bernd Schäfer-Surén, Hoteldirektor