

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

PORTRÄT Die Pionierarbeit der Eisenflechter vom Bosphorus

SEITE 10

THEMA Vor 25 Jahren ist die Idee von Stuttgart 21 entstanden **SEITE 24**

INTERVIEW Georg Brunnhuber zieht zum Ende seiner Amtszeit Bilanz **SEITE 18**

REPORTAGE Der Albvorlandtunnel liegt gut im Plan **SEITE 4**



4



31



24

INHALT

REPORTAGE

Der acht Kilometer lange
Albvorlandtunnel **4**

PORTRÄT

Die Eisenflechter auf der
Baustelle am Bahnhof **10**

IM BILDE **14**

INTERVIEW

Georg Brunnhuber scheidet
als Vorsitzender aus dem Amt **18**

THEMA

Die geistigen Väter
der Vision von Stuttgart 21 **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-ulm.de

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

Realisierung: Lese Bande

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 5 – 13, 15, 16, 19 – 29, 30, 31);
Arnim Kilgus (5, 7, 8, 14, 15); Konrad Kobiela (5); Achim Birnbaum (14);

Auflage: 80.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im November 2019.

VORWORT

Genau 25 Jahre ist es her, dass in Stuttgart einer bemerkenswerten Idee die Freiheit geschenkt wurde. Am 18. April 1994 hatten der damalige Bahnchef Heinz Dürr, Ministerpräsident Erwin Teufel, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Landesverkehrsminister Hermann Schaufler sowie der im Jahr 2013 verstorbene Oberbürgermeister Manfred Rommel dem staunenden Publikum im Stuttgarter Landtag ihre Vision erklärt: den Hauptbahnhof ein paar Meter unter die Erde zu legen und ihn von einem Kopf- zu einem Durchgangsbahnhof umzubauen. Verbunden mit der einmaligen Gelegenheit, mitten im Herzen der Stadt ein riesiges Areal neu gestalten und entwickeln zu können. Ein Vierteljahrhundert später haben sich die Protagonisten nochmals in Stuttgart getroffen und an die Anfänge erinnert – eine der vielen lesenswerten Geschichten in dieser Ausgabe des Projektmagazins Bezug.

Nicht minder wichtig ist es, sich 25 Jahre nach der ersten Ideenskizze für Stuttgart 21 Gedanken über die Inbetriebnahme dieses so wichtigen Infrastrukturprojekts hinaus zu machen. Deshalb hat das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg jetzt eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die sich mit „Ausbauoptionen nach Realisierung von S21“ beschäftigt. Vor der Einrichtung dieser Arbeitsgruppe waren von verschiedenen Seiten Zweifel an der Zukunftsfähigkeit von Stuttgart 21 geäußert worden. Die Deutsche Bahn hat dem mit Nachdruck widersprochen. Denn Stuttgart 21 bietet Kapazität weit über den absehbaren verkehrlichen Bedarf hinaus. Deshalb hat die Deutsche Bahn AG Überlegungen für einen Kopfbahnhof, der zusätzlich zum künftigen Durchgangsbahnhof gebaut werden soll, eine klare Absage erteilt. Es gibt dafür schlicht keinen verkehrlichen Bedarf.

Ausgelöst wurde die Diskussion durch Medienberichte, wonach mit Stuttgart 21 der politisch angestrebte Deutschland-Takt mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen nicht realisiert werden könne. Das Projekt sei nicht zukunftsfähig, hieß es. Dazu muss man wissen: Der Deutschland-Takt ist ein Vorschlag für die langfristige Konzeption des Fern- und Regionalverkehrs in Deutschland und reicht somit weit über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus. Das politische Ziel der Verdoppelung der Bahnreisenden ist auf den Betrieb über einen ganzen Tag hinweg ausgerichtet, nicht explizit auf die Spitzenstunde und auch nicht auf die Zahl der Züge. Schon mit der bislang vereinbarten konventionellen Zugsicherungstechnik können die verkehrlichen Anforderungen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme im neuen Bahnknoten bei verbleibenden Reserven vollständig umgesetzt werden. Als Pilotknoten der Digitalen Schiene Deutschland verbindet der Bahnknoten in der



Georg Brunnhuber
Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.



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

baden-württembergischen Landeshauptstadt darüber hinaus eine hochleistungsfähige Infrastruktur mit smarter Technik. Dadurch ergeben sich nicht nur Kapazitätsreserven weit über den geplanten Deutschland-Takt hinaus; der neue Stuttgarter Hauptbahnhof schafft damit auch die notwendigen Voraussetzungen für eine verkehrspolitisch angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fern- und Nahverkehr.

Im Nahverkehr werden dank Stuttgart 21 deutlich kürzere Fahrzeiten und umsteigefreie Verbindungen insbesondere im Regionalverkehr möglich. Der neue, hoch leistungsfähige Durchgangsbahnhof wird so die S-Bahn erheblich entlasten. Diese Entlastung sowie die Digitalisierung auch der Infrastruktur der S-Bahn eröffnet dem Verband Region Stuttgart somit den Raum für einen weiteren Ausbau des Angebots. Ein zusätzlicher Kopfbahnhof für den Nahverkehr, der für Fahrgäste im Vergleich zu alternativen Verbindungsmöglichkeiten im neuen Bahnknoten vielfach mit längeren Reisezeiten verbunden wäre, ist deshalb nicht notwendig. Allerdings ist es erfreulich, dass sich alle Projektpartner im Sinne der Grundkonzeption des Deutschland-Takts auch über Beschleunigungsmaßnahmen auf den Zulaufstrecken zwischen den Knotenbahnhöfen austauschen und weiterhin den konstruktiven Dialog darüber mit dem Bundesverkehrsministerium sowie den Gutachtern des Deutschland-Takts pflegen. Dies jedoch unter der Prämisse, dass Stuttgart 21 wesentliche Voraussetzung für den Deutschland-Takt 2030 ist. Denn bereits der Fahrplan zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sieht vielfach kürzere Umsteigezeiten vor als der aktuelle Entwurf des Deutschland-Taktes.

Dieser Zielfahrplan 2025 für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entsteht derzeit in enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg. Grundlage ist die dann über den neuen Knoten hinaus zur Verfügung stehende Infrastruktur sowie das geplante Verkehrsangebot. Bereits jetzt lässt sich festhalten: Ohne Stuttgart 21 wäre der geplante Deutschland-Takt schlicht nicht möglich. Denn der vorliegende Entwurf für den D-Takt sieht für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof mehr Züge denn je vor: ein Grundangebot von 36,5 Fern- und Regionalzügen pro Stunde – das sind zwei Drittel mehr als heute.

Bevor das alles soweit ist, wird freilich noch fleißig gebaut, beispielsweise im Albvorlandtunnel oder an den Kelchstützen in Stuttgart. Auch in dieser Ausgabe lassen wir Sie wieder teilhaben an einzelnen Teilprojekten und stellen die besonderen Menschen vor, die diese Arbeit leisten. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre des Magazins.

Herzlichst Georg Brunnhuber und Manfred Leger

REPORTAGE

Punktlandung im Albvorland

Mit dem knapp acht Kilometer langen Tunnel zwischen Kirchheim unter Teck und Wendlingen am Neckar ist das letzte große Tunnelbauwerk der 60 Kilometer langen Neubaustrecke gegraben. Die aufwändige Hochgeschwindigkeitstrasse wird Ende 2022 in Betrieb gehen.

Die Arbeit von Jens Hallfeldt ist nicht leichter geworden, seit klar ist, dass es auf seinem ohnehin engen Baufeld im Albvorland noch eine weitere Brücke über den Neckar zu schlagen und einen weiteren Tunnel zu graben gilt. Der Grund für die zusätzliche Herausforderung ist, dass die Neckartalbahn in Richtung Reutlingen und Tübingen ein zweites Gleis bekommt und somit kreuzungsfrei an die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof angeschlossen wird. Darauf haben sich die Projektpartner Anfang Mai diesen Jahres geeinigt. Ein guter Teil der sogenannten Großen Wendlinger Kurve führt nun über das Baufeld der Neubaustrecke und damit mitten durch das weite Reich von Jens Hallfeldt. „Ein wenig Platz ist noch da, aber nicht mehr sehr viel“, sagt er.

Der 48 Jahre alte Bauingenieur steht an diesem Nachmittag genau dort, wo in nicht allzu ferner Zukunft mit den ersten Vorarbeiten an der Großen Wendlinger Kurve begonnen wird. Der Abschnitt gehört zweifellos zu den komplexesten Passagen des Projekts, was sich bei einem Blick auf das belebte Baufeld ohne Mühe auch dem Laien erschließt. Insgesamt vier Tunnelportale treffen sich hier in Sichtweite, dazwischen arbeiten die Bautrupps auf engstem Raum an Brücken. Die Hochgeschwindigkeitstrasse muss hier aus Richtung Stuttgart in kurzer Folge zunächst den Neckar, dann eine verkehrsreiche Straße sowie die bestehende Strecke der Neckartalbahn von Plochingen nach Tübingen überqueren.

Gleichzeitig muss ein Abzweig von der Neckartalbahn, die sogenannte Güterzuganbindung, unter der Autobahn A 8 durchgeführt und an die Neubaustrecke angeschlossen werden. Ein heikles Unterfangen, da die Tunneldecke teilweise nur 1,70 Meter unter der Fahrbahn jener Autobahn verläuft, die mit bis zu 150.000 Fahrzeugen am Tag zu den meist befahrenen Fernverkehrsstraßen in Deutschland zählt. Entsprechend aufwändig fallen mit einem ausgeklügelten Monitoringsystem am Fahrbahnrand und doppeltem Rohrschirm im Inneren des Stollens die Sicherheitsvorkehrungen aus. „Wir müssen hier jeden Tag aufs Genaueste kontrollieren, entsprechend lange dauert der Tunnelbau an dieser Stelle“, so Jens Hallfeldt.

An anderer Stelle sind die Arbeiten im Untergrund dagegen schon weit vorangeschritten: Sowohl Sibylle als auch WANDA, die beiden tonnenschweren Tunnelbohrmaschinen aus dem Hause Herrenknecht, haben sich in den vergangenen anderthalb Jahren wie geplant vom Portal in Kirchheim aus durch das hundertmillionen Jahre alte Gestein bis hinunter nach Wendlingen gearbeitet. Eine Punktlandung trotz teilweise schwieriger Verhältnisse, auf die Abschnittsleiter Jens Hallfeldt durchaus stolz sein kann. „Die Entscheidung, für den





Jens Hallfeldt
konnte den engen
Zeitplan halten.

Albvorlandtunnel erstmals bei diesem Projekt zwei Maschinen parallel einzusetzen, ist im Nachhinein absolut richtig gewesen“, betont der Ingenieur. „Das hat das Risiko deutlich minimiert und letztlich ermöglicht, dass wir den engen Zeitplan halten konnten. Trotz der Überraschungen, die wir erlebt haben.“

Die größte Schwierigkeit, der sich Hallfeldt mit seinem Team stellen musste, lag dabei nicht etwa im mitunter unberechenbaren Vortrieb, sondern bei der Abfuhr des ausgebrochenen Gesteins. Dieses habe teilweise einen unerwartet hohen Pyrit-Anteil aufgewiesen, erklärt er. Pyrit (Eisensulfid) ist ein goldglänzendes Mineral, das im Untergrund kaum Probleme macht.

Kommt es aber etwa als Aushub an die Oberfläche und so in Kontakt mit Sauerstoff, entstehen durch eine chemische Reaktion erst Schwefelsäure und Eisenhydroxid und in einem weiteren Schritt dann Sulfate, die das Grundwasser schädigen können. Gutachten hätten zwar „geogene Belastungen durch Sulfat“ aufgeführt und man habe das Vorkommen auch bei der Planung berücksichtigt, etwa bei der notwendigen Sulfatresistenz der Bauwerke. Die Planer hätten aber nicht mit einem derart veränderlichen Sulfatgehalt durch Pyritoxidation gerechnet, erklärt der Fachmann Hallfeldt. Das habe im Nachhinein zu einer veränderten Einstufung der Bodenklassifizierung geführt.

Nun ist Pyrit in der Region zwar kein Unbekannter, neu sind aber insbesondere die Mengen, die aus dem Berg geholt wurden. So sind alleine für den rund acht Kilometer langen Albvorlandtunnel rund vier Millionen Tonnen pyrithaltiger Aushub angefallen. Der Boden enthalte zunächst zwar keinerlei Schadstoffe, sondern liege genauso vor, wie die Erdgeschichte den Schwarzhura hat entstehen lassen, betont Jens Hallfeldt.

Es habe sich bisher aber noch niemand ernsthaft mit der Frage beschäftigt, wie mit solchen Mengen umgegangen werden kann. Weil in Baden-Württemberg letztlich niemand das Material angenommen hat, musste das Gestein teilweise nach Bayern gefahren werden, wo es unter anderem in der Tonziegelindustrie verwertet wird. Gut für die Bayern, schlecht für die baden-württembergische Umweltbilanz: Bei bis zu 400 Lastwagenladungen am Tag seien dabei bis zu 80.000 Kilometer an täglichem Mehraufwand angefallen, so Hallfeldt.

Um zu einer nachhaltigeren Lösung zu kommen, hatte Hallfeldts Team zahlreiche Gespräche geführt und Untersuchungen veranlasst. Und das mit Erfolg. Herausgekommen ist der sogenannte Pyrit-Erlass des Umweltministeriums, der seither regelt, wie mit diesem speziellen Material problemlos umgegangen werden kann. Das Rezept dabei lautet: Verdichteter Einbau. Das bedeutet, dass der ausgebrochene Tonstein beispielsweise in einem Steinbruch so dicht verarbeitet und eingelagert wird, dass Luft und Wasser kaum zirkulieren können. Als Folge kann sich nur etwa so viel Sulfat aus dem pyrithaltigen Aushub lösen, wie das auch in den Tiefen des Albvorlands der Fall wäre. Die Bodenwerte verändern sich dadurch letztlich kaum. „Der Erlass und die darin festgeschriebene Vorgehensweise hat uns wieder drei, vier Abgabestellen im Land geöffnet“, ergänzt Jens Hallfeldt: „Das war Pionierarbeit, die uns einiges an Zeit und Geld gekostet hat.“

Zwölf Jahre lang hat der erfahrene und weit gereiste Bauingenieur im Ausland gearbeitet, zuletzt in Spanien,





bevor er Abschnittsleiter für den Bereich Albvorland wurde. Ein gewaltiger Teil der Arbeit ist hier bereits getan, einiges liegt aber noch vor Jens Hallfeldt und seinem Team. Dass man auch auf den letzten Metern auf Überraschungen treffen kann, weiß er aus Erfahrung. Als probates Gegenmittel, um schnell und angemessen reagieren zu können, setzt der Ingenieur auf eine möglichst umfassende Planung, die alle Eventualitäten berücksichtigt. So konnten auch die Kalksandsteinbänke, die auf den letzten hundert Metern das Vorankommen der Tunnelmaschinen nochmal deutlich erschwert haben, den Zeitplan nicht wesentlich gefährden. „Wir waren darauf eingestellt, dass sich die Geologie ändert und wegen des härteren Untergrunds häufigere Werkzeugwechsel notwendig sind“, betont er.

Auch die Planung für die neue Brücke, die nun auf dem kleinen Baufeld zwischen vier Tunnelportalen auf engstem Raum gebaut werden muss, steht natürlich bereits. Um parallel an verschiedenen Bauwerken arbeiten zu können, setzen die Planer auf die schlüssigen Vorteile der Deckelbauweise. Oben drauf geht es in die Höhe, darunter können die Tunnelarbeiten vorangetrieben werden. Im Herbst sollen bereits die Fundamente für die Brückenpfeiler betoniert werden, „nächstes Jahr geht es dann richtig los mit den Arbeiten an der Großen Wendlinger Kurve“, sagt Jens Hallfeldt.

Auf knapp hundert Millionen Euro ist das zusätzliche Gleis taxiert. Insgesamt 55 Millionen Euro steuert der Bund bei, die verbleibenden 45 Millionen Euro bringen das Land Baden-Württemberg sowie die Regionalverbände von Stuttgart und Neckar-Alb auf. Einen entsprechenden Finanzierungsvertrag haben Landesverkehrsminister Winfried Hermann und Bahnvorstand Ronald Pofalla Anfang Mai in Stuttgart unterzeichnet. „Eine der besten Unterschriften, die ich seit Langem geleistet habe“, erklärte der Minister Winfried Hermann.

Jens Hallfeldt ist überzeugt, dass mit dem zweiten Gleis die „Kapazitäten für die betriebliche Nutzung der Strecke noch einmal spürbar ausgebaut werden“, wie er sagt. Damit die Gleisbauer wie geplant im Jahr 2021 anrücken und den Betrieb vorbereiten können, muss derweil noch einiges vorangetrieben werden. Den Überblick zu wahren ist mit der zusätzlichen Aufgabe zwar ein ganzes Stück schwieriger geworden in Jens Hallfeldts Reich, eine Alternative zu „pünktlich fertig werden“ ist derweil aber nicht vorgesehen. „Wir müssen hier mehr denn je jeden Schritt gut überlegen und aufeinander abstimmen“, betont der Bauingenieur, der seinen Job nicht nur mit Leib und Seele macht, sondern vor allem mit viel Erfahrung und Fachverstand: „Wir verfolgen konsequent unsere Planung“, sagt er, „was auch immer kommen mag.“ www.be-zug.de/albvorland



In Wendlingen kommt der Albvorlandtunnel an die Oberfläche.

PORTRÄT

Ganz eng verflochten

Einen großen Anteil am Fortschritt der Kelchstützen hat ein eingeschworenes Team türkischer Eisenflechter, die sich besonders gut auf diese kunstvolle Arbeit verstehen. Mehr als 22.000 einzeln vermessene und gefertigte Stahlstreben müssen bei jeder Stütze in die richtige Position gebracht werden, teilweise 13 Lagen übereinander.

Der Name ist Programm hoch droben zwischen den dicken Eisenstäben, die übereinander gestapelt liegen, als ob Riesen Mikado gespielt hätten. „Birlik“ steht auf den orangefarbenen Westen der Arbeiter, die damit nicht nur den Namen der Baufirma auf dem Rücken tragen, sondern auch ihrem speziellen Teamspirit Ausdruck verleihen. „Einheit“ bedeutet das Wort übersetzt – und ein solches in sich geschlossenes Gebilde mit großer innerer Zusammengehörigkeit ist das Team der türkischen Eisenflechter, die an einem Ort Millimeterarbeit leisten müssen, der jede Dimension sprengt.

Unglaubliche 350 Tonnen Bewehrungsstahl stecken in den bis zu zwölf Meter hohen Kelchstützen, verteilt auf rund 22.000 Eisenstäbe, von denen kaum einer ist wie der andere. Manche der gerippten Stäbe sind über zwölf Meter lang, andere sind mehrfach gebogen zu einem Unikum. „Jedes Eisen hier ist ein Fall für sich und es gibt nur einen Platz, wo wir es einbauen können“, sagt Fikret Emri, einer der Vorarbeiter auf der Baustelle, den alle nur Fiko nennen. Wenn er über Eisen spricht, ist er ganz in seinem Element, dem sich der 49 Jahre alte Türke schon seit über 30 Jahren hingibt. Dort, wo er herkommt, ist das Eisenflechten eine alte Tradition, die vom Vater auf den Sohn übertragen und schon früh begonnen wird. „Erfahrung ist sehr wichtig bei dieser Arbeit“, sagt er und jedes Fältchen in seinem von Wind und Wetter gegerbten Gesicht lacht dabei.

Er steht an diesem Nachmittag hoch oben auf einem der Kelche, kontrolliert die frisch verlegten Stäbe und rollt einen der Pläne aus. Die große Kunst bei der Arbeit der Eisenflechter ist, jeden einzelnen Stab genau dort zu montieren, wo er hingehört. Kein leichtes Unterfangen bei 22.000 Stäben und mehr, die je nach Einsatzort verschieden lang sind und verschiedenen Formen folgen. Gebogen werden die 28 Millimeter dicken Eisenstäbe in einem Werk des Stahllieferanten in Denkendorf, von jeder Form gibt es dabei allenfalls zwei bis drei identische Exemplare. Richtig zusammengepuzzelt fügen sie sich zu einem Gebilde, das den insgesamt 28 Kelchstützen, die mit ihren Lichtaugen einmal das zukünftige Bahnhofsdach bilden werden, die notwendige Standhaftigkeit verleiht. Einerseits bilden die Stäbe den Kraftverlauf ab, was für die Statik der anspruchsvollen Konstruktion von elementarer Bedeutung ist. Andererseits muss auch deshalb millimetergenau gearbeitet werden, damit die Eisenkonstruktion exakt der Geometrie der Stütze folgt und nicht zu breit oder zu hoch wird. In diesem Fall wäre nicht mehr ausreichend Platz für die Betondeckung.

Nachdem es Monate gedauert hat, die erste Kelchstütze zu bauen – eine viel beachtete Pionierarbeit – geht es jetzt deutlich schneller. Zwischenzeitlich ragen bereits



Fikret Emri ist als
Eisenflechter eine Koryphäe



drei fertige Stützen in den Himmel, zwei weitere stehen kurz vor der Vollendung. Die vielfältigen Erfahrungen, die beim Bau der ersten Stütze gemacht wurden, haben geholfen, die Abläufe zu optimieren und zu beschleunigen. „Wir haben zwischenzeitlich auch zwei Rüstungen und Schalungssätze im Einsatz“, sagt Ralf Megerle, der seinerseits als Teamleiter Rohbau verantwortlich dafür ist, dass alles planmäßig umgesetzt wird. Bei 400 Plänen, die pro einzelner Kelchstütze zusammenkommen, ist es allerdings nicht leicht, den Überblick zu behalten. „Man braucht ein sehr gutes räumliches Vorstellungsvermögen“, betont der 43 Jahre alte Bauingenieur.

Um dieses Vorstellungsvermögen zu schärfen und regelrecht einzutauchen in die komplexe Geometrie der Kelchstützen, deren Durchmesser im oberen Bereich rund 32 Meter beträgt, sind die Planer in der Vorbereitung ganz neue Wege gegangen: Mitten hinein in einen dreidimensionalen Schauraum der virtuellen Art. Möglich gemacht hat diesen erkenntnisreichen Perspektivenwechsel das Höchstleistungsrechenzentrum Stuttgart, das von der Bahn beauftragt worden war, eine 3D-Visualisierung von einer Kelchstütze zu entwickeln. Nachdem die Mitarbeiter mit Hilfe von

CAD- und Punktwolkendaten an den Supercomputern der einst ersten Einrichtung ihrer Art in Deutschland ein interaktives Modell entworfen hatten, konnten die Planer das Gebilde mit seinen kurvigen Bauteilen und unzähligen Stahlstreben von innen begehen. Neben Vertretern der Bahn und der Stuttgarter Baufirma Züblin war auch der Architekt Christoph Ingenhoven mit dabei bei der Reise zum Mittelpunkt der Kelchstütze. „Die ganze Konstruktion dreidimensional vor Augen zu haben und sich jeden einzelnen Stab anschauen zu können, hat für die Vorbereitung und Ausführung enorm viel gebracht“, betont Megerle. „Jeder hatte das gleiche Bild vor Augen, vom Planer bis zum Prüfer.“

Auch diese Erfahrungen sind eingeflossen in das Gesamtkunstwerk aus detailgenau modellierten Datenwolken und eng verflochtenen Eisenstäben, einer neuen Art des Bauens: Hightech trifft Handwerk. „So etwas hat es bisher noch nicht gegeben und wäre vor zehn Jahren so auch kaum möglich gewesen“, sagt Ralf Megerle. Vorarbeiter Fiko und sein Team lassen sich derweil nicht sonderlich von der Einzigartigkeit der Architektur beeindrucken, die allerhöchste Anforderungen an alle Beteiligten stellt. „Wir konzentrieren uns auf unsere Arbeit,

Eisen für Eisen“, sagt er. Damit alles an den richtigen Platz kommt, hat ein Konstrukteur über Wochen ein eigenes Drehbuch für das Verlegen der Stäbe geschrieben, an das sich die türkischen Eisenflechter penibel halten müssen. 180 Lkw-Ladungen an Eisenbündeln stecken in einer einzigen Kelchstütze, ein Konjunkturprogramm nicht nur für die Stahllieferanten. Um alles zu entwirren, was auf der Baustelle angeliefert wird, ist ein eigenes Logistikteam mit nichts anderem beschäftigt, als die Positionsschildchen zu kontrollieren und die Stäbe so zu sortieren, dass der Kran sie zum richtigen Zeitpunkt an die richtige Stelle bringen kann. „An der guten Vorbereitung hängt der ganze weitere Ablauf“, sagt Megerle.

Die richtige Stelle zu finden, an der die Eisenflechter den Stab einbauen müssen, ist indessen eine weitere Schwierigkeit, die mit der besonderen Form der Kelchstützen verbunden ist. Da es nur Rundungen gibt, finden sich kaum Bezugspunkte, an denen sich die Arbeiter beim Montieren der Stäbe orientieren können. Ein Meterstab hilft hier nicht weiter, stattdessen ist ein eigener Vermessungstrupp im Einsatz, der in speziellen Modellen am Rechner die Koordinaten für sogenannte Bezugsstäbe errechnet. Diese Stäbe werden dann gemeinsam eingerichtet und dienen als Messpunkt für die folgenden Eisen. „Ohne den Vermessungstrupp hätten wir keine Chance“, sagt Megerle, der selber immer wieder die Pläne studiert und sich durch das dreidimensionale Model am Computer zoomt.

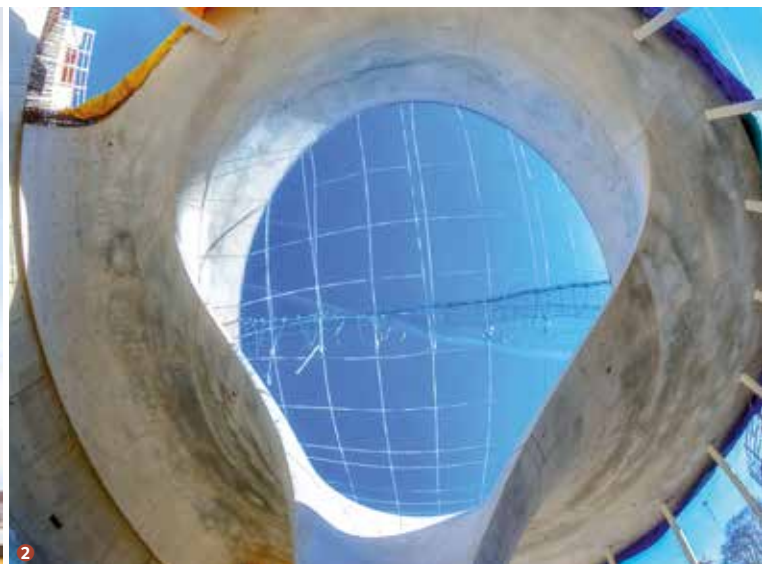
Vorarbeiter Fiko, der nebenbei ein Sprachentalent ist und neben türkisch und deutsch auch noch russisch, serbisch, kroatisch und ein wenig polnisch spricht, verlässt sich derweil auf die Pläne in seinem Kopf und seine Erfahrungen, die er in den vergangenen drei Jahrzehnten auf großen Baustellen überall in Europa gemacht hat. „Es ist unglaublich, welchen Überblick er hat und wie genau die Pläne in seinem Kopf gespeichert sind“, sagt Baustellenseelsorger Peter Maile, der jüngst einen zweieinhalbwöchigen Arbeitseinsatz bei den Eisenflechern hatte und das Team regelmäßig besucht. Seine Erfahrung: „Sie sind alle megamäßig motiviert.“

Fast hundert türkische Arbeiter sind zwischenzeitlich auf der Baustelle im Schlossgarten beschäftigt, darunter auch Enver Göcen, der Onkel von Fiko, den alle nur Eni nennen. Vor einigen Wochen waren die beiden gemeinsam zu Besuch in der Heimat in Istanbul, wo auch ihre Familien leben. Bei einem Tee in einem der vielen Straßencafés habe man sich unterhalten, erzählt Enver Göcen, der beispielsweise die anstehende Wahl in der Metropole am Bosphorus angesprochen hatte. Sein Neffe habe aber die ganze Zeit nur über eines geredet, so Enver Göcen: Die Kelchstützen in Stuttgart und die Positionen der Eisenstäbe. www.be-zug.de/kelchstuetzen

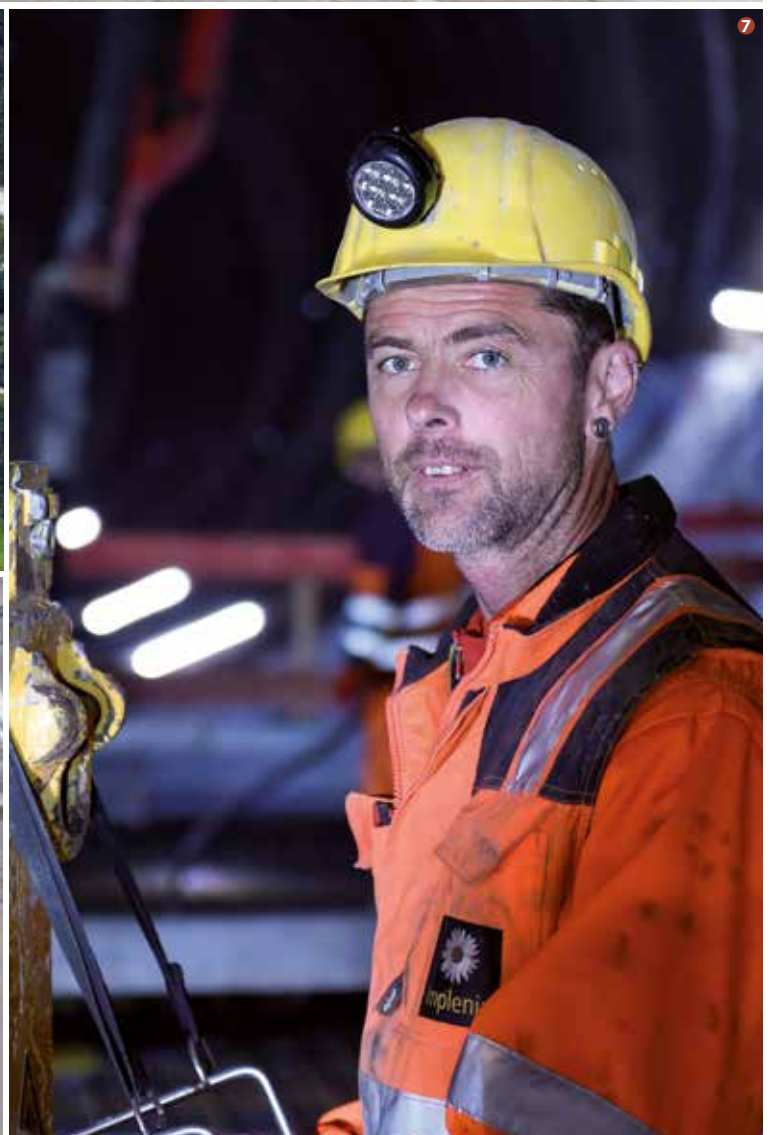


Blick fürs Detail gefragt:
Ralf Megerle koordiniert den Rohbau

IM BILDE



- 1 Haltestelle Staatsgalerie 2 Kelchstütze am Hauptbahnhof 3 Betonarbeiten am neuen Gleisbett des Hauptbahnhofs 4 Tunnel Imberg 5 Düker Nesenbach
6 Filstalbrücke 7 Arbeiter im Albvorlandtunnel 8 Technikgebäude unter dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz 9 Albvorlandtunnel



IM BILDE





INTERVIEW

Die Zustimmung ist gewachsen

Georg Brunnhuber ist ein gut vernetzter Profi im Politgeschäft. Viereinhalb Jahre hat er sich als Vorsitzender in den Dienst des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gestellt. Zum Abschied zieht er eine positive Bilanz.

Herr Brunnhuber, kamen Sie heute mit der Bahn ins Büro?

Georg Brunnhuber: Ja, selbstverständlich.

Hatten Sie keine Angst, wegen unpünktlicher Züge unser Gespräch zu verpassen?

Georg Brunnhuber: Ob Sie es mir glauben oder nicht: bei meinen Fahrten ist die Bahn meistens pünktlich.

Schön für Sie! Sie müssen sich vermutlich öfter Fragen dieser Art gefallen lassen, seit Sie für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm werben. Ist die Deutsche Bahn besser als ihr Ruf?

Georg Brunnhuber: Auf jeden Fall! Wenn Sie bedenken, dass die Deutsche Bahn jeden Tag knapp 25.000 Züge fährt und dabei über sechs Millionen Menschen befördert, dann liegt es in der Natur der Sache, dass es auch zu Verspätungen auf einzelnen Strecken in diesem riesigen Netz kommt. Das wird allerdings gerne immer dazu genutzt, den gesamten Konzern und seine Strategie in Frage zu stellen. Stehen die Leute drei Stunden auf der Autobahn im Stau, kommt keiner auf die Idee, die Straßenbauverwaltung zu kritisieren. Gibt es hingegen bei der Bahn ein Problem, geht es oft gleich grundsätzlich um die Unpünktlichkeit eines Verkehrsmittels und die vermeintliche Unfähigkeit der Bahn. Leider ist bei uns das Bahn-Bashing gerade weit verbreitet. Auch wenn es natürlich immer Verbesserungsbedarf gibt: diese generalisierte Kritik halte ich nicht für gerechtfertigt.

Sie gelten als bodenständig und entsprechen nicht dem Typus des abgehobenen Politikers. Mittlere Reife, danach Zimmermannslehre, anschließend Studium – es gibt politische Karrieren, die auf direkterem Weg in ein Parlament führen. Hat Ihnen die Bodenständigkeit im Umgang mit den Bahnern eher geholfen oder geschadet?

Georg Brunnhuber: Mit Sicherheit eher geholfen. Pragmatismus war noch nie ein Nachteil. Wer praktisches Arbeiten gelernt hat, kommt immer wieder auch auf praktikable Lösungen. Das ist jedenfalls meine Erfahrung. Bevor ich mich mit anderen Diskutanten in höchst theoretischen Diskursen verliere, suche ich seit je lieber nach Lösungen, die sich auch in die Wirklichkeit übertragen lassen. Bei den Bahnern ist dieser Ansatz nach meinem Eindruck gut angekommen.

Knapp zwei Jahrzehnte lang saßen Sie als direkt gewählter Abgeordneter für den Wahlkreis Aalen-Heidenheim im Bundestag. Sie waren verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion sowie ihr Obmann im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Außerdem leiteten Sie die Landesgruppe der Fraktion. Ihr Name war immer wieder in der Verlosung, wenn es um höchste politische Weihen ging. Bedauern Sie es im Rückblick, kein Ministeramt in der Bundesregierung bekleidet zu haben?

Georg Brunnhuber: Wenn man in der Politik ist, strebt man natürlich auch gerne mal nach einem höheren Amt.





Es gibt allerdings in der Politik in der Regel keine Bewerbungsverfahren für solche Ämter. Die Entscheidungen, die getroffen werden, sind oft vielschichtig. Nicht selten spielt Proporz eine Rolle und auch der Zeitgeist. Ich schaue allerdings keineswegs verbittert zurück, sondern bin sehr froh über das, was ich politisch sowohl in der Verkehrspolitik als auch als Vorsitzender aller Landesgruppen im Deutschen Bundestag erreicht habe. In viele Entscheidungsprozesse von Kanzlerin Angela Merkel war ich unmittelbar eingebunden. Und auch in meiner Funktion als Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG konnte ich wichtige Weichen mitstellen.

Sie haben die Kanzlerin erwähnt. Haben Sie noch Kontakt?

Georg Brunnhuber: Ja, Angela Merkel und ich, wir sind uns freundschaftlich verbunden und gratulieren einander auch an Geburtstagen. Und wenn wir uns persönlich begegnen, nehmen wir uns immer Zeit für ein Schwätzchen. Ich habe stets zu Angela Merkel ein gutes Verhältnis gepflegt. Die Landesgruppe der CDU-Abgeordneten aus Baden-Württemberg hat sie auch gerade in ihren Anfängen als Ministerin und Fraktionsvorsitzende sehr unterstützt. Das hat sie nicht vergessen.

Es ist immer wieder davon die Rede, dass die Kanzlerin bei Verhandlungen über eine besondere Kondition verfügt. Der Schwabe spricht gerne salopp von einer „Saukuddel“.

Georg Brunnhuber: Angela Merkel ist tatsächlich ein Phänomen. Ich habe Helmut Kohl erlebt und Gerhard Schröder. Das Programm, das die Kanzlerin sich national und international zumutet, ist eigentlich fast schon unmenschlich. Dass sie es trotzdem macht und auch noch mit großem Engagement und mit Herz dieses Land vertritt, nötigt mir größten Respekt ab. Ein normaler Politiker kommt bei einem solchen Pensum an seine Grenzen. Sie geht über diese Grenzen regelmäßig hinaus.

Welche politischen Köpfe habe Sie jenseits der Kanzlerin in Ihrer Karriere am meisten beeindruckt?

Georg Brunnhuber: Neben Helmut Kohl, den ich kennenlernte, als er auf dem Höhepunkt seiner Macht war, kann ich auch Franz Josef Strauß nennen, der eine unglaubliche rhetorische Wucht hatte. Wer Strauß am Aschermittwoch einmal erlebt hat, der weiß, was Redekunst bedeutet. Und dann hat mich schließlich auch Lothar Späth geprägt. Er hat mich animiert, für den Bundestag zu kandidieren und mich in meiner politischen Zeit sehr unterstützt. Er war ein ganz besonderer Mensch. Und schließlich auch noch Gerhard Mayer-Vorfelder, der mir als Typ sehr imponiert hat.

Zurück zum Bahnprojekt: Warum haben Sie es sich 2015 eigentlich noch angetan, als Nachfolger von Wolfgang Dietrich an die Spitze des Stuttgart-21-Vereins zu wechseln?

Georg Brunnhuber: Im Oktober 2014 kam der damalige Infrastrukturvorstand der Bahn, Volker Kefer, mit der Nachricht zu mir, dass Wolfgang Dietrich in Stuttgart aufhört. Kefer suchte eine schnelle Lösung. Er bat mich die Funktion für eine gewisse Zeit zu übernehmen. Für ein Jahr, habe ich damals gesagt, könne ich das gerne machen. Ich kannte das Projekt schließlich von Anfang an aus meiner parlamentarischen Zeit und habe ab Mitte der neunziger Jahre darauf gedrängt, dass die Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm in den Haushaltsplänen der Bundesregierung verankert wird. Ich bin davon überzeugt, dass dieses Projekt nach wie vor sehr wichtig für dieses Land ist. Deshalb habe ich mich bereit erklärt, es einer breiten Öffentlichkeit zu erklären und dafür zu werben. Aus dem geplanten Jahr wurden am Ende allerdings dann doch viereinhalb Jahre.

Was war in den viereinhalb Jahren für Sie das Highlight?

Georg Brunnhuber: Wir hatten viele Highlights in dieser Zeit, gerade auch, was die Ingenieurskunst betrifft. Es ist unglaublich, wie die fähigsten Köpfe hier zusammen wirken. Besonders nachhaltig beeindruckt haben mich die Tage der offenen Baustelle in Stuttgart. Das hatten wir erstmals 2016 neu eingeführt. Und wenn zwei Jahre später an einem kalten Januarwochenende 40.000 Menschen in Stuttgart die Baustellen des Projekts besuchen, dann ist das ein gigantischer Erfolg, der nicht hoch genug geschätzt werden kann, zumal jeder, der vor Ort war, schließlich auch noch anderen davon erzählt. Ein weiteres Highlight war, dass wir gleich zu meinem Start 2015 die Entscheidung getroffen haben, mehr Leute persönlich und direkt abzuholen. Auf die Baustellen und ins Turmforum führen, um das Projekt so einer breiteren Öffentlichkeit auch in seiner ganzen Tiefe und Komplexität und Faszination vorstellen und erklären zu können. Wir hatten bis zu 260.000 Besucher pro Jahr im Stuttgarter Bahnhofsturm. Und in Ulm war vor einiger Zeit ein kleiner Tag der offenen Baustelle. Da kamen auf Anhieb 5.000 Besucher. Ich bin überzeugt, dass wir durch solche Angebote dazu beigetragen haben, dass die Zustimmung zu diesem Bahnprojekt gewachsen ist.

Und worauf hätten Sie gerne verzichtet?

Georg Brunnhuber: Auf den jährlichen Kampf um die Finanzierung des Vereins. Es gibt ein stetes Ringen ums Geld mit den Verantwortlichen der Projektgesellschaft der Deutschen Bahn für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, die an allen Stellen des Projekts nach Einsparpotenzial schauen müssen. Da bleiben Interessenskonflikte nicht aus. Allerdings ist der Bau des Infoturms als Ersatz für die Ausstellung im Bahnhofsturm ein starkes Signal der Bahn auch an unsere Mitarbeiter. Ungeachtet der laufenden Gespräche über die weitere Finanzplanung muss es gemeinsames Verständnis bleiben, weiterhin möglichst vielen Besuchern Baustellenbesuche zu ermöglichen.

Ihre Nachfolge tritt Bernhard Bauer an, ehemals Ministerialdirektor im damaligen Umwelt- und Verkehrsministerium des Landes sowie späterer Präsident des Deutschen Handball-Bundes (DHB). Was braucht er in Zeiten des Umbruchs als Vorsitzender im Bahnprojektverein Stuttgart–Ulm?

Georg Brunnhuber: Bernhard Bauer ist eine sehr gute Wahl und ich bin froh, dass ihn die Vereinsmitglieder einstimmig gewählt haben. Er bringt sehr viel mit und ist bestens vernetzt. Bernhard Bauer hat ja für die Landesregierung damals als Ministerialdirektor im Verkehrsministerium schon die Schlichtung begleitet. Ich freue mich, dass wir einen Fachmann finden konnten, dem dieses Projekt sehr vertraut ist. Er fängt am 1. August an.

Das Projekt braucht manchmal auch Verteidiger. Verkehrsminister Winfried Hermann hat Stuttgart 21 einst als „größte Fehlentscheidung in der Eisenbahngeschichte“ bezeichnet. Und Mitte Juni die Zukunftsfähigkeit des neuen Bahnhofs im Hinblick auf die Verdoppelung Kapazität sowie die Umsetzung des Deutschland-Takts in Abrede gestellt. Sie dürfen dagegenhalten, Herr Brunnhuber...

Georg Brunnhuber: ... das mache ich gerne.

... nur zu.

Georg Brunnhuber: Die Aussagen des von mir geschätzten Ministers spiegeln eine ideologisch geprägte Position wieder, die mit der Realität aus meiner Sicht nicht viel gemein haben. Tatsache ist, dass wir knapp 110 von insgesamt 120 Kilometern Tunnelbau bereits erfolgreich geschafft haben. Wir sind mit einem erheblichen Tempo unterwegs. Wir planen die Strecke Ulm–Wendlingen bereits 2022 mit Zügen zu befahren, der Bahnhof Merklingen wird bis dahin angeschlossen sein. Winfried Herrmann nimmt leider überhaupt nicht wahr, welche ungeheuren Chancen in diesem Projekt nicht nur verkehrlich liegen, sondern auch in Sachen Umweltschutz. Durch die neue Verkehrsdrehscheibe in Stuttgart samt Anbindung des Flughafens und mit der Möglichkeit, fast den gesamten Bahnverkehr unter Tage zu organisieren, wird die Stadt Stuttgart nicht nur von Lärm, sondern auch von Abgasen entlastet. Hinzu kommt, dass inmitten der Stadt 100 Hektar frei werden, auf denen man neue Wohnungen bauen kann, bei alledem kurze Wege hat und Flächen auf der grünen Wiese schonen kann, die sonst verbaut werden müssten. Wir sind ja nur die Ouvertüre für das große Stück, nämlich die Bebauung des neuen Rosensteinviertels. Das ist eine gigantische, umweltpolitische Leistung. Dafür hätte das Projekt einen Preis verdient, keine Häme. Und zur Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs: Der neue Stuttgarter Bahnknoten ist für den Deutschland-Takt bestens vorbereitet. Ohne S21 wäre dieser schlicht nicht möglich. Die Verdopplung des Bahnverkehrs heißt nicht, dass doppelt soviel Züge sondern doppelt soviel Personen fahren sollen. Der Deutschland-Takt sieht

36,5 Züge im Fern- und Regionalverkehr pro Stunde vor. Das sind über zwei Drittel mehr als der heutige Kopfbahnhof je geleistet hat. Und da sind die Potentiale der Digitalisierung noch nicht einmal eingerechnet. Fazit also: Ein zusätzlicher Kopfbahnhof ist für absehbaren verkehrlichen Bedarf nicht notwendig.

Was sich in den vergangenen 20 Jahren getan hat, ist in der Ausstellung im Turmforum zu sehen. Hat sich der Fokus der Besucher im Laufe der Zeit verändert?

Georg Brunnhuber: Ja, er hat sich verändert. Als ich 2015 kam, waren vor allem die Theorie und die Planung im Mittelpunkt. Es gab Animationsfilme und Visionen zu sehen. In der Zwischenzeit haben die Baustellenbesichtigungen einen deutlich höheren Stellenwert. Künftig wird das noch zunehmen. Wir planen ja auch ein neues Informationszentrum, das mitten in der Baustelle liegt. So haben die Menschen einen noch direkteren Zugang.

Sie haben das Stichwort genannt: Seit wenigen Tagen ist Schluss im Bahnhofsturm. Die Schau weicht dem Umbau des Bonatzbaus. Wie geht es weiter mit der Ausstellung?

Georg Brunnhuber: Vor wenigen Tagen ist mit dem Bau des neuen Informationszentrums, dem InfoTurm Stuttgart, am Gleis 16 begonnen worden. Der Zeitplan steht. Wir gehen davon aus, dass das Gebäude Ende des Jahres fertiggestellt sein wird. Im Anschluss beginnt der Einbau der Ausstellung. Wir sind zuversichtlich, dass wir im März die neue Ausstellung eröffnen können, die auf einer Fläche von rund 300 Quadratmetern und vier Etagen die wesentlichen Inhalte zum Bahnprojekt darstellt. Neu ist, dass die Vereinsmitglieder ihre inhaltlichen Schwerpunkte dort ebenfalls zeigen können.

Das heißt, es gibt für einige Monate keine Ausstellung für die Besucher und bei der Finanzplanung gibt es noch offene Fragen. Ihr Nachfolger hat viel zu tun ...

Georg Brunnhuber: ... dass die neue Ausstellung später fertig wird, ist jetzt aus meiner Sicht nicht das große Drama. Wir hatten zwar auf eine kürzere Interimszeit gehofft, können aber mit dem Zeitplan leben. Bei den offenen Fragen der Finanzplanung bis zum Ende des Projekts hätte es mich für meinen Nachfolger gefreut, wenn wir schon weiter wären. Doch wie immer, wenn es ums liebe Geld geht, ist das nicht so einfach. Die Gespräche mit der Deutschen Bahn laufen, die Entscheidungen sind für das zweite Halbjahr 2019 geplant.

Sie selbst ziehen sich jetzt zurück ins Privatleben. Wie sicher kann Ihre Frau sein, dass Sie nun öfter zu Hause sind?

Georg Brunnhuber: Ich habe zwar noch eine Reihe anderer Ämter, aber ich werde ab jetzt tagsüber öfter zu Hause sein. Das habe ich meiner Frau versprochen, die in der Vergangenheit oft auf mich verzichten musste. Ganz ruhig wird es allerdings trotzdem nicht werden.

Also doch kein Ruhestand?

Georg Brunnhuber: Ich habe vor, mich in meiner Heimat wieder stärker politisch zu engagieren, sowohl in der CDU als auch im Kreisverband. Ich denke, es sind bei uns auch erfahrene Kräfte notwendig, um den Laden wieder flott zu machen. Die letzten Wahlergebnisse waren leider nicht berauschend. Ich will daran mitwirken, dass es für die CDU wieder stärker nach oben geht. Im Schlafwagen kann man keine Wahl gewinnen.

Und Ihre Frau trägt das mit? Diplomatische Antwort ...

Georg Brunnhuber: ... Wer bis 71 gearbeitet hat, der muss auch mal zur Ruhe kommen. Das werde ich tun. Ums Haus herum gibt es einiges zu tun und auch meine drei Enkel sollen ihren Opa häufiger sehen. Zudem werden wir zu zweit viel reisen. Das habe ich meiner Frau versprochen. Sie macht bereits Pläne, in diesem Jahr geht es noch öfter nach Südtirol und auch nach Rom, wo wir Freunde haben. Insgesamt freue ich mich darauf, mal öfter die Seele baumeln lassen zu können und tun zu dürfen, was mir gerade einfällt. Und nebenbei engagiere ich mich auch noch ein bisschen politisch.

Gut gesprochen!

Georg Brunnhuber: Danke.

In neun Jahren werden Sie 80. Ist „Stuttgart 21“ dann fertig?

Georg Brunnhuber: Ich stelle mir vor, dass ich an diesem Tag eine Flugreise mache und von Ulm in 30 Minuten mit dem ICE am Flughafen sein werde. Ich werde diese schnelle Art zu reisen genießen.

Kritiker unken, es könnte doch später werden. Der Wind weht kalt und eisig, wir warten auf Stuttgart 31?

Georg Brunnhuber: Da machen Sie sich mal keine Sorgen. Der Wind mag kalt wehen, aber wir werden 2025 mit dem Bahnhof fertig sein und die Züge werden zwischen Ulm und Stuttgart in einer ganz neuen Dimension verkehren.

Zur Person

Knapp zwei Jahrzehnte lang, von 1990 bis 2009, saß Georg Brunnhuber als direkt gewählter Abgeordneter für den Wahlkreis Aalen-Heidenheim im Bundestag. Er war verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion sowie ihr Obmann im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Außerdem leitete er die Landesgruppe der Fraktion. Zwischen 2006 und 2010 war Brunnhuber Mitglied des Aufsichtsrats der Bahn, anschließend politischer Berater des Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube und Chef-Lobbyist des Unternehmens. Anfang 2015 folgte ihm Ronald Pofalla als Sonderbeauftragter für Wirtschaft, Politik und Regulierung nach. Brunnhuber, der Ehrenbürger seiner Heimatstadt Oberkochen ist, blieb der Bahn verbunden: Seit Februar 2015 ist er Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Ende Juli 2019 schied er nach viereinhalb Jahren aus.



THEMA

Die Köpfe hinter der Idee

Im April 1994 haben zwei Verkehrsminister, ein Oberbürgermeister und ein Bahnchef der Öffentlichkeit ihre gemeinsame Vision vorgestellt: Stuttgart 21. Genau 25 Jahre danach haben sich einige der Protagonisten von einst auf der Baustelle getroffen.

Die Vergangenheit ist in schwarzweißen Bildern auf Pappe gedruckt, die Gegenwart steht in gelben Gummistiefeln davor, drumherum schafft sich die Zukunft ihren Platz: Ein Moment für die Ewigkeit. Heinz Dürr, Matthias Wissmann, Erwin Teufel und Hermann Schaufler, die Hauptdarsteller an diesem denkwürdigen Vormittag auf der Baustelle des neuen Durchgangsbahnhofs, sind sichtlich bewegt, als sie sich direkt unter einer der Kelchstützen zum gemeinsamen Foto aufstellen. Eine Replik jener Aufnahme, die vor ziemlich genau 25 Jahren im Stuttgarter Landtag entstanden ist und nun als Plakat in Übergröße hinter ihnen steht. „Ein historisches Ereignis“, sagt Georg Brunnhuber.

Der Vorsitzende des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist sozusagen der Gastgeber an diesem Tag, an dem Erinnerungen ausgetauscht, Hände geschüttelt und Fotos gemacht werden. Anlass für dieses Treffen ist ein Jubiläum, wie es in dieser Art auch nicht allzu oft gefeiert werden dürfte. Am 18. April 1994 hatten der damalige Bahnchef Heinz Dürr, Ministerpräsident Erwin Teufel, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Landesverkehrsminister Hermann Schaufler sowie der im Jahr 2013 verstorbene Oberbürgermeister Manfred Rommel dem staunenden Publikum im Stuttgarter Landtag ihre Idee erklärt: Den Hauptbahnhof ein Stückchen unter die Erde zu legen und ihn von einem Kopf- in einen Durchgangsbahnhof umzubauen. Verbunden mit der einmaligen Gelegenheit, mitten im Herzen der Landeshauptstadt ein riesiges Areal neu gestalten und entwickeln zu können. „Die Idee ist immer noch bestechend und eine riesige Chance für die Stadt“, sagt Heinz Dürr, zwischenzeitlich 85 Jahre alt.

Auch Matthias Wissmann ist wie eh und je davon überzeugt, richtig gehandelt zu haben, so der 70-Jährige. Die Idee damals sei gewesen, alles zu unternehmen, um die Bahn zu stärken. Im Frühjahr 1994 habe man mittendrin in der europaweit größten Bahnreform gesteckt, in Frankreich laufe derzeit ein vergleichbarer Umbau, so Wissmann. 70 Milliarden D-Mark an Schulden habe man damals abbauen müssen. „Wir waren auf allen Seiten fest entschlossen, Leuchtturmprojekte umzusetzen.“ Zu dieser Kategorie zählte neben dem Bahnhof in Berlin eben auch das Projekt Stuttgart 21, das seinerzeit auf der Biennale in Venedig international gewürdigt wurde. „In der Landesregierung“, so Wissmann, „herrschte zu dieser Zeit ein pionierhafter Geist.“

Dass mit Manfred Rommel einer der Väter des Projekts nicht dabei sein kann an diesem besonderen Tag, schmerzt den CDU-Politiker sehr. Umso mehr freue es ihn, sagte Wissmann, „dass der Platz, der derzeit über unseren Köpfen entsteht, seinen Namen tragen wird“. Für bedenklich hält er es allerdings, dass es 25 Jahre





Erwin Teufel, früher Ministerpräsident von Baden-Württemberg

nach der Idee noch immer nicht möglich ist, über den Manfred-Rommel-Platz zu flanieren, und eine Etage tiefer die Züge an den Bahnsteigen halten. „Wir müssen bei Großprojekten schneller werden in Deutschland“, fordert er nachdrücklich. „Das dauert alles eindeutig zu lange“, sagt Matthias Wissmann, der in der extremen Laufzeit des Projekts und der dadurch „natürlichen Baukostensteigerungen“ die Kostentreiber sieht.

Zu der Erkenntnis, welche einmalige Chance mit dem Projekt verbunden ist, waren die Macher seinerzeit dagegen in vergleichsweise kurzer Zeit gelangt: Ein Hubschrauberflug von wenigen Minuten hatte gereicht, um den Blick für das Wesentliche zu weiten. Initiiert hatte den richtungsweisenden Flug Bahnchef Heinz Dürr, als Gäste waren Verkehrsminister Schauffler, OB Rommel sowie der Eisenbahnmanager Peter Schnell an Bord, damals Präsident der Bahndirektion Stuttgart (siehe Infokasten). Nach dem himmlischen Ausflug ließen die Macher einen kühnen Plan fertigen und skizzierten darin die Zukunft. Hinterher marschierte Bahnchef Dürr mit dem Papier ins Stuttgarter Rathaus, um den Oberbürgermeister vollends vom Geist des Großprojekts zu beseelen. „Oh, Herr Dürr, das isch gewaltig“, sagte Manfred Rommel und fügte hinzu: „Aber die Leut’ brauchet Visionen.“ So jedenfalls geht die Legende von den Anfängen des Milliardenprojekts, das seitdem etliche Minister beschäftigt hat, ebenso Kohorten von Unterhändlern und Bahnmanagern.

Auch diese Geschichte über die tollkühnen Männer in ihrer fliegenden Kiste ist ein Stückchen Erinnerung, die an diesem Tag auf der Baustelle wieder lebendig wird. Erwin Teufel, 79 Jahre alt und mehr als ein bisschen weise, blickt in seiner Rede indessen auch ein Stückchen voraus. „Am Tag nach der Inbetriebnahme“, so prognostiziert er, „will keiner mehr dagegen gewesen sein.“ Das Projekt sei eine Bereicherung für Stuttgart, so Teufel, der an die Idee der Bahn in den 90er Jahren erinnert, auf halber Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg einen Bahnhof und eine Durchgangsstation in Bad Cannstatt zu errichten. Er sei seinerzeit aus gutem Grund gegen beide Projekte politisch zu Felde gezogen, so Teufel. Heute sei der innerstädtische Hauptbahnhof in Mannheim einer der meistgenutzten Stationen der Bahn und Stuttgart 21 Sorge dafür, dass Bahnreisende im Zentrum der Landeshauptstadt ankommen oder umsteigen könnten und nicht irgendwo draußen in Bad Cannstatt. Die Vorentscheidung für Stuttgart 21 sei damals sehr schnell gefallen, so die ungetrübte Erinnerung des ehemaligen Ministerpräsidenten: Er habe sich bereits „nach wenigen Minuten“ für eine Variante mit Durchgangsgleisen durch die Stadt entschieden, nachdem ihm das der damalige Bahnchef Dürr vorgeschlagen hatte. Man habe sich dagegen wehren müssen, so



Teufel, dass der Hauptbahnhof vom Fernverkehrsnetz abgehängt und damit praktisch stillgelegt wird.

Stattdessen wird nun eine leistungsstarke Verkehrs-drehscheibe realisiert, die mit zahlreichen Fahrzeitverkürzungen in der Region, in Richtung Ulm und bis hinunter an den Bodensee und in die Schweiz verbunden ist. Stuttgart 21 sei neben der verkehrlichen Effekte aber auch als Leuchtturmprojekt gestartet, so Matthias Wissmann, das zeigen sollte, wie man die Zerschneidung von Innenstädten durch Gleise überwinden und neue Stadtviertel schaffen könne. Im Zuge der langen Bauzeit habe sich das damals fast einhellige Lob praktisch aller Beteiligten zwar etwas verflüchtigt, so Matthias Wissmann, am Nutzen ändere sich dadurch aber nichts. Gleichwohl fordert der CDU-Politiker und ehemalige Bundesverkehrsminister entsprechende politische und rechtliche Voraussetzungen für Deutschland, um Großprojekte künftig schneller realisieren zu können, wie er betont: „Es darf nicht wegen immer komplizierter werdender Vorschriften und langen Genehmigungsprozeduren eine ganze Generation lang dauern, solche Projekte zu realisieren.“

Heinz Dürr, der erfahrene Familienunternehmer und einstige Bahnmanager, sieht den Hauptgrund der Verzögerung bei der Politik. Wechselnde Machtverhältnis-

se und Prioritäten hatten das Vorhaben verlangsamt, so Dürr. Das sei auch ein Hauptgrund für die gestiegenen Kosten. Jahrzehnte ist es nun her, dass er in der Amtsstube des damaligen Oberbürgermeisters Manfred Rommel für das Projekt geworben hat. „Stuttgart hat eine historische Chance, die die Stadt unbedingt nutzen muss“, betont Dürr, der in Bad Cannstatt aufgewachsen und in Feuerbach zur Schule gegangen ist. Als gebürtigem Cannstatter sei ihm damals vor allem auch wichtig gewesen, dass mit dem Mineralwasser nichts passiert. „Das haben wir schon früh untersuchen lassen“, sagt der Ideengeber von einst, der 1991 an die Spitze der Deutschen Bahn berufen worden war. Im Zuge der Bahnreform, die dem Mobilitätskonzern unternehmerisches Handeln ermöglichte, habe man vielen Städten in Deutschland das Angebot gemacht, über die städtebauliche Entwicklung von großen Gleisanlagen in den Innenstädten gemeinsam nachzudenken, erzählt Dürr gegen Ende eines denkwürdigen Tags, auf dem Kopf wie seine Mitstreiter von einst einen weißen Bauhelm, an den Füßen gelbe Gummistiefel. Heute wie damals ist Stuttgart 21 für ihn ein Projekt, das den Weg in die Moderne weist, betont er zum Abschied, verbunden mit der Frage in die Runde, ob man sich zur Eröffnung widersieht. Für ein gemeinsames Foto, das seinen Platz in den Geschichtsbüchern sicher haben wird. www.be-zug.de/ideengeber

Ex-Bahnchef
Heinz Dürr (links)
und Matthias
Wissmann, früher
Verkehrsminister





Die Sache mit dem Hubschrauberflug Erinnerungen von Peter Schnell, vormals Präsident der Bahndirektion Stuttgart

„Im Dezember 1992 entschied sich der Vorstand der Deutschen Bahn für die Heimerl-Trasse und dafür, den alten Hauptbahnhof beizubehalten. Denn der Bahnhofneubau war nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und hätte von der Bahn alleine finanziert werden müssen. Dazu war der Vorstand aber nicht bereit. Dann begann die Diskussion. Professor Gerhard Heimerl kämpfte für einen Durchgangsbahnhof und auch die Gegner der H-Trasse machten mobil. Da hatte 1993 Herr Dürr einen genialen Einfall. Er mietete sich einen Hubschrauber, lud Herrn Minister Schauffler, Herrn OB Rommel und mich als Präsident der Bahndirektion Stuttgart zu diesem Flug ein. Er wollte die Filstaltrasse in Augenschein nehmen und so starteten wir mit dem Hubschrauber Richtung Ulm. Zufällig fuhr gleichzeitig ein ICE nach Ulm und wir flogen immer über ihm und ich hatte schon Befürchtungen, dass sich der Lokführer womöglich verfolgt fühlen könnte. Ich weiß noch, dass die Herren ständig ihr Entsetzen zum Ausdruck brachten, weil in vielen Städten ganze Häuserzeilen hätten abgerissen werden müssen, um die Filstaltrasse zu bauen. Als wir auf dem Rückflug waren, sagte Herr Dürr zu Herrn Rommel: ‚Herr Rommel, jetzt machen wir noch eine Runde über den Hauptbahnhof.‘ Dies taten wir und Herr Dürr war sichtlich beeindruckt, wie seine Eisenbahn die Stadt in zwei Teile teilte. Dann fragte er mich: ‚Herr Schnell, brauchen wir die Abstellanlagen und das Wagenwerk hier in Stuttgart?‘ Ich antwortete: ‚Nein, die können wir im Falle eines Durchgangsbahnhofes nach Untertürkheim verlegen, müssen aber eine Möglichkeit finden, von der Strecke Stuttgart–Ulm diese neue Abstellanlage in Untertürkheim anfahren zu können.‘ Herr Dürr fragte weiter: ‚Und die Weichen im Vorfeld können alle weg?‘ Ich antwortete: ‚Ja, die können alle weg, wir können wie eine Straßenbahn durch Stuttgart fahren.‘ Am Ende waren sich alle Teilnehmer dieses Fluges einig, dass ein Durchgangsbahnhof die richtige Lösung wäre und die Stadt dadurch eine Riesenschance für eine neue Stadtentwicklung bekäme. Gesagt, getan.“

KURZ NOTIERT

Bernhard Bauer steht künftig an der Spitze des Vereins – Georg Brunnhuber verabschiedet

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm hat einen neuen Vorsitzenden: Bernhard Bauer löst Georg Brunnhuber an der Spitze ab, der Ende August bei einer Feierstunde verabschiedet wurde. Georg Brunnhuber (siehe Interview auf S. 18) zieht sich nach viereinhalb Jahren auf eigenen Wunsch als Vereinsvorsitzender ins Privatleben zurück und übergibt seine Aufgabe an Bernhard Bauer. Der kennt das Projekt aus seiner früheren Arbeit als Spitzenbeamter des Landes, außerdem ist er Teil des technischen Beirats der Projektgesellschaft. Seine Karriere in der baden-württembergischen Verwaltung begann 1972. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Tübingen hatte Bauer verschiedene leitende Funktionen, unter anderem beim Regierungspräsidium Stuttgart, im Umweltministerium und im Staatsministerium. Als Amtschef wirkte er im Ministerium für Soziales und im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Seit 2009 hat Bauer bis zum Regierungswechsel 2011 aktiv im Verein, bei der Schlichtung 2010 und bei der öffentlichen Kommunikation mitgewirkt. Im Vorfeld der Volksabstimmung im November 2011 hatte er mit dem Verein „Pro S21“ als leitender Geschäftsführer erfolgreich für das Projekt geworben. Knapp 60 Prozent aller Baden-Württemberger votierten am Ende bei der Volksabstimmung für den Verbleib des Landes im Finanzierungsvertrag. Bauer war früher als Handballtorwart in der Bundesliga engagiert, später amtierte er auch als Präsident des Deutschen Handballbunds.



Bernhard Bauer mit Ronald Pofalla, Infrastruktur-Vorstand der Deutschen Bahn AG und Georg Brunnhuber

PERSÖNLICH



Kümmert sich
um die Belange
der Anwohner

Sarah Rögele, 27,
Referentin BauInfo

Was macht eigentlich ... Frau Rögele?

Was genau ist Ihr Job bei der Projektgesellschaft?

Ich bin als Referentin der BauInfo vor allem für die Anwohnerkommunikation zuständig. Wir sind hier die erste Anlaufstelle für Fragen, Beschwerden und Anliegen aller Art. In erster Linie melden sich Menschen, die in der Nähe einer Baustelle wohnen und dazu Fragen haben. Wir organisieren aber auch Infoveranstaltungen und verteilen gezielt Anwohnerinformationen, wenn größere Maßnahmen anstehen.

Für welche Baustellen sind Sie zuständig?

Die BauInfo ist für das gesamte Projekt verantwortlich, also von Stuttgart bis nach Ulm. Das ist natürlich eine Herausforderung, weil das ein riesiges Gebiet ist. Eine gute Projektkennntnis zu haben, sich mit den verschiedenen Abschnitten und den jeweiligen besonderen Gegebenheiten auszukennen, ist also das A und O für meine Arbeit. Nur so schaffen wir es, möglichst schnell helfen zu können. Mein Ziel ist es, jede Anfrage so schnell wie möglich zu bearbeiten und zusammen mit den Verantwortlichen auf der Baustelle schnell eine Lösung für die Anliegen der Betroffenen zu finden.

Wie läuft so eine Anfrage konkret ab?

Da gibt es keinen klassischen Weg, sondern viele Möglichkeiten. Grundsätzlich ist die BauInfo an sieben Tagen in der Woche, 24 Stunden pro Tag erreichbar, also immer. Die Anfragen kommen auf allen Kanälen: per Telefon, Post, Mail und manchmal auch per Fax. Dann kontaktiere ich die

Experten, die es für jedes Thema gibt: entweder die Projektleiter auf der Baustelle oder beispielsweise die verschiedenen Immissionsschutzbeauftragten. Und wenn es dann zum Beispiel auf einer Baustelle mal zu sehr staubt, überlegen wir uns gemeinsam eine pragmatische Lösung.

Was beschäftigt Sie derzeit am meisten?

In einem so großen Projekt wechseln die Themen schnell. Aktuell liegt auf meinem Schreibtisch eine Anfrage zu Lkw-Fahrten in einer Ecke von Stuttgart, wo es ganz viele Baustellen gibt – unter anderem eine von Stuttgart 21. Und dort wundert sich ein Anwohner über die vielen Lastwagen. Mein Job war es jetzt, herauszufinden, ob das unsere Lkw sind oder von einer anderen Baustelle. Tatsächlich waren es in diesem Fall mal nicht wir.

Kommen Sie sich bei der Arbeit nicht manchmal wie der sprichwörtliche Prellbock vor?

Ganz und gar nicht. Die meisten Anwohner, die sich bei uns melden, schildern ihr Anliegen durchaus sachlich und auch in aller Ruhe. Und viele sind dann auch zufrieden, wenn sie informiert wurden und wissen, warum etwas passiert, was genau passiert und wie lange. Und immer wieder meldet sich mal jemand, der seinen Weinberg für die Umsiedlung von Eidechsen anbietet. Das prüfen unsere Experten dann immer, klappt aber leider nie, weil die Anforderungen an die Flächen für Eidechsen sehr hoch sind. www.be-zug.de/bauinfo

Das Turmforum mit der
Aussichtsplattform ist
seit Ende Juli
geschlossen.



ERLEBEN

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM

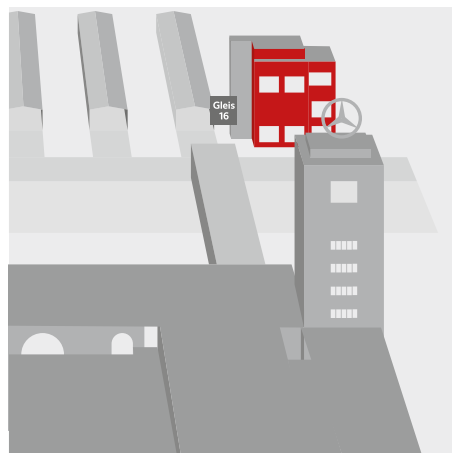
**WIR
BEKOMMEN
EIN**



....:
**NEUES
ZUHAUSE**

Im Frühjahr **2020**
eröffnen wir unsere
neue Ausstellung
„InfoTurmStuttgart“

Wir sehen
uns an
Gleis 16
wieder!



Baustellenführungen
gibt es weiterhin. ✓



baustellenfuehrung@s21erleben.de

Weitere Infos unter:
www.s21erleben.de



Besuchen Sie uns
auch auf:

#s21erleben

