NOVEMBER 2023 | AUSGABE 39

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

INTERVIEW
Verkehrsminister Hermann über den Bahnverkehr von Morgen

SEITE 18

REPORTAGE Die Firma Seele und die ersten Lichtaugen für Stuttgart 21 SEITE 24

ESSAY Wie der Juchtenkäfer alten Eichen zu besonderem Schutz verhilft SEITE 4

THEMA Geschichten vom Bau: Fern- und Wochenpendler erzählen SEITE 8

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.

INHALT

ESSAY
Ein Eremit, der unter strengem Schutz steht: über den Juchtenkäfer und seine besondere Projektgeschichte **4**

THEMA
Von jenen, die sich selten zu Wort melden: Bauarbeiter erzählen **8**

IM BILDE **14**

INTERVIEW
Verkehrsminister Winfried Hermann über seine Sicht auf Stuttgart 21 **18**

REPORTAGE
Faszinierende Augen aus Glas: die filigrane Arbeit der Firma Seele **24**

KURZ NOTIERT **30**

PERSÖNLICH **31**

IMPRESSUM

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.
Am Schlossgarten 26/1 • 70173 Stuttgart
Telefon: 0711/ 184217-0 • E-Mail: kontakt@be-zug.de
www.its-projekt.de • www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

V.i.S.d.P.: Bernhard Bauer, Vereinsvorsitzender

Realisierung: Netzwerkagentur Lose Bande, Ludwigsburg

Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 – 13, 14, 19 – 22, 30); René Krull, Seele GmbH (2, 25, 26, 28, 29); Wikipedia (2, 5); Arnim Kilgus (14, 15, 16); Sopha Vietz (27, 28); Kübra Biçer (28); Plan B (29) Tobias Koch (30)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im März 2024.

PRINT&FOREST
Klimaneutrales Magazin
16 BÄUME GEPFLANZT

BLAUER ENGEL
DER UMWELTZEICHEN
OF8

www.blauer-engel.de/uz195
Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Er ist das, was man eine Type nennt: Der Grünen-Politiker Winfried Hermann behauptet sich seit langem auf dem politischen Parkett. Kein Verkehrsminister in Deutschland ist derzeit länger im Amt als Hermann. Jetzt hat der Landesverkehrsminister, der einst gegen Stuttgart 21 demonstriert hat, der Bezug-Redaktion ein großes Interview gegeben. Dies unterstreicht das Format des Politikers, der heute anmerkt, dass es auch durch seine Arbeit mancherlei Verbesserungen am neuen Bahnknoten und an der Neubaustrecke nach Ulm gegeben habe. „Heute müssen wir im Zeichen des Klimaschutzes eine Verkehrswende auch in der Fläche organisieren und die Fahrgastzahlen auf der Schiene verdoppeln. Da ändern sich natürlich die Anforderungen an Verkehrsprojekte und ans System Schiene“, so der Minister. „Stuttgart 21 haben wir deshalb gemeinsam mit der Deutschen Bahn weiterentwickelt und ergänzt: Wir steigern mit dem Digitalen Knoten Stuttgart die Leistungsfähigkeit und hoffentlich auch die Betriebsstabilität erheblich. Mit dem zweigleisigen, kreuzungsfreien Anschluss der Neckartalbahn an die Neubaustrecke, der sogenannten Großen Wendlinger Kurve, beseitigen wir einen drohenden Engpass für die Fahrten von und nach Reutlingen und Tübingen.“ Mitunter ist Hermann, der Skeptiker von einst, sogar durchaus begeistert: „Man muss wirklich kein Technikfreak sein, um von der Baustelle beeindruckt zu sein. Da sind schon eine Reihe von Bauwerken, bei denen höchste Ingenieurskunst gefragt war.“

Ingenieurskunst war auch unter Tage gefordert, wo jetzt alle Tunnel für Stuttgart 21 gegraben sind. Das allein wäre bereits eine gigantische Leistung, würden die Tunnel nur bolzgerade durch ein geologisch homogenes Gebirge führen. Deshalb sei ein Vergleich gestattet: Die S21-Tunnel können es zusammen mit den Tunneln der vor einem Jahr eingeweihten Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm locker mit dem oft gefeierten, 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel aufnehmen. Und selbst der bereits im Bau befindliche Brenner-Basistunnel, der mit einer Strecke von 64 Kilometern der längste der Welt werden soll, rückt in Schlagdistanz – zumal der zwölf Kilometer lange Pfaffensteigtunnel zur Anbindung der Gäubahn an den Flughafen erst noch gebaut wird. Bei den S21-Tunneln galt es zwar keine alpinen Gipfel zu unterqueren, die Herausforderungen waren jedoch mindestens so groß: 56 Kilometer Tunnelvortrieb unter den logistischen und geologischen Bedingungen einer Großstadt, mit eingeschränkten Flächen für die Baustelleneinrichtung, mit viermaliger Unterquerung des Neckars, mit eigens für den Erdtransport angelegten Baustraßen durch die Innenstadt zur Verladung auf Güterzüge. Seit Beginn des Vortriebs im Jahr 2013 sind so rund sieben Millionen Tonnen Erdreich umweltschonend abtransportiert worden.

Olaf Drescher
Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH

Bernhard Bauer
Vereinsvorsitzender Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.

All dies wäre nicht möglich ohne die Mineure und Arbeiter, die oft lange von zu Hause weg sind. Nicht von ungefähr bekamen die Helden im Untergrund von den Rednern bei der letzten S21-Durchschlagsfeier im September verdientermaßen ein besonders großes Dankeschön für all ihren Mut und ihre Mühen. Die Feier am Flughafen vor 600 geladenen Gästen wurde zum erhofften großen Finale mit vielen Reden der Projektpartner, die in Vorfreude der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Dezember 2025 entgegensehen. Als Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, von der Einladung erfuhr, sei für ihn sofort klar gewesen: „Stuttgart 21, so ein faszinierendes Projekt – da will ich unbedingt hin“, sagte er als Redner bei der Durchschlagsfeier. Der von Architekt Christoph Ingenhoven entworfene künftige Hauptbahnhof werde in einem Atemzug mit der Grand Central Station in New York oder dem Bahnhof St. Pancras in London genannt werden, zeigte sich Volker Wissing überzeugt.

Wer sich bei den Tagen der offenen Baustelle oder einer der begehrten Baustellenführungen davon überzeugen wollte, dass Wissings Worte über den künftigen Hauptbahnhof keineswegs Schwärmerei sind, der schaute sich im Frühjahr die Kelchstützen in der Bahnsteighalle von unten aus der Reisenden-Perspektive an. Jetzt jedoch hat der Bahnhof auch auf dem Dach immer mehr Eindrucksvolles zu bieten: Die ersten der 27 Lichtaugen werden eingebaut, filigrane Meisterstücke der Ingenieurskunst. Die Firma Seele schweißt die in ihrem Firmensitz in Gersthofen bei Augsburg aufwendig vorgefertigten Teile unter einer vor Wind und Wetter schützenden Einhausung zusammen – Planung, Logistik und Ausführung vom Allerfeinsten. Die Firma Seele war es übrigens auch, welche die kürzlich in Las Vegas eingeweihte und gefeierte Veranstaltungskugel „Sphere“ mit einem Durchmesser von 160 Metern wesentlich mitgestaltet hat. Womit klar ist: Der Stuttgarter Hauptbahnhof wird auch überirdisch ein absolutes Highlight werden. Wir freuen uns bereits, wenn Anfang nächsten Jahres die ersten Einhausungen entfernt und die Lichtaugen für die Passanten sichtbar sein werden.

Sichtbar wird auch so manches, das in Sachen Naturschutz im Zuge des Projekts angestoßen worden ist. Womit wir beim Juchtenkäfer wären, der im Naturschutzgebiet Neuweiler Viehweide in Waldenbuch heimisch geworden ist. Dort wurden nach längerer Suche passende Flächen für die von der EU verordneten Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz des Juchtenkäfers ausgewählt. Grund genug, auch den Juchtenkäfer und seine besondere Projektgeschichte eingehend zu beleuchten. Eine von vielen lesenswerten Geschichten in dieser Bezug-Ausgabe. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

ESSAY

Käfer im Freiluftlabor

Der Juchtenkäfer und Stuttgart 21 sind eng miteinander verbunden. Anlass genug, sich auf die Spuren des streng geschützten Eremiten zu begeben, der dank eines einzigartigen Schutzprojekts im Schönbuch einen neuen Lebensraum gefunden hat.

Mit Biologie und anderen naturnahen Disziplinen hatte Franz Kafka, soweit man weiß, eher wenig am Hut. Gleichwohl hat der gelernte Versicherungsangestellte seinen Protagonisten Gregor Samsa eines Morgens nach unruhigen Träumen als großen Käfer erwachen lassen. Über die genaue Art des Insekts hat sich Kafka in seiner Erzählung „Die Verwandlung" nicht ausgelassen, der höchst seltene Eremit namens Juchtenkäfer hätte aber zweifellos gut hineingepasst in seine einzigartigen Geschichten. Ein Eigenbrötler, geheimnisvoll und sagenumwoben. Kurzum: Eine Erscheinung ganz nach Franz Kafkas literarischem Geschmack.

Zu einiger Berühmtheit hat es besagtes Insekt in den letzten Jahren gebracht, ein stattliches und schwarzglänzendes Tierchen. Zudem ein eher scheuer Zeitgenosse, der seine Baumhöhlen in den meisten Fällen zeitlebens gar nicht verlässt – weshalb ihn kaum jemand je zu Gesicht bekommt. Dennoch hat es der landespolitisch durchaus auffällige Juchtenkäfer mittlerweile locker unter die Top 10 der populärsten Käferarten geschafft, in bester Gesellschaft mit Marienkäfer & Co. Ins Rampenlicht katapultiert wurde der streng geschützte Käfer bekanntlich nicht unbedingt um seiner selbst willen, sondern vielmehr als vermeintlicher Bewohner diverser Parkbäume, die dem Jahrhundertprojekt Stuttgart 21 einst Platz machen mussten.

So waren zuletzt, Anfang 2018, am Hang vor dem Schloss Rosenstein sechs sogenannte Juchtenkäferverdachtsbäume identifiziert worden, weshalb diese nicht ohne Weiteres gefällt werden konnten. Der Fall beschäftigte seinerzeit in letzter Instanz sogar die Europäische Kommission unter Vorsitz von Jean-Claude Juncker, weil der Rosensteinpark als ausgewiesenes Fauna-Flora-Habitat unter dem besonderen Schutz der EU steht. Die Folge des juristischen Tauziehens waren etwa anderthalb Jahre Bauverzug, verbunden mit erheblichen Zusatzkosten. Unter anderem musste die Deutsche Bahn in Abstimmung mit der EU diverse Ausgleichsmaßnahmen entwickeln und auf den Weg bringen, um im Bereich des Rosensteinparks den Tunnelbau der S-Bahn- und Fernbahnröhre vollenden zu können.

Zum Prozess – Franz Kafka und sein gleichnamiges Werk lassen grüßen – wäre es indessen auch fast gekommen. Grund dafür war die Robinie mit der Nummer 35, in deren Inneren im Zuge der schließlich offiziell genehmigten Fällarbeiten zur Überraschung aller Beteiligten eine Bierflasche gefunden wurde. Bei näherer Untersuchung stellte sich heraus, dass die Flasche bis obenhin mit Kotpillen und Resten verschiedener Käferarten gefüllt war, unter anderem vom artverwandten Rosenkäfer. Justament dessen Hinterlassenschaften waren wiederum bei den Vorkontrollen unter anderem an

Der Juchtenkäfer, der es im Zuge von Stuttgart 21 zu einer gewissen Berühmtheit gebracht hat, ist ein scheues Wesen. Seine Hinterlassenschaften finden sich bevorzugt an alten Bäumen.

Wo der Weg für Wanderer endet, beginnt ein besonderer „Weg“ im Sinne des Naturschutzes.

genau jener Robinie entdeckt worden, was letztlich zur Einstufung als Verdachtsbaum geführt hatte. Juchtenkäfer, ich hör dir trapsen. Die von der Deutschen Bahn beauftragten Gutachter kamen in ihrer Expertise jedenfalls zum eindeutigen Ergebnis, dass keine Zweifel „an einer gezielten Manipulation“ bestehen. Die Flasche, so die naheliegende Vermutung, fiel dabei wohl aus Versehen in den Hohlraum des Baums. Sprich: Irgendjemand hat gezielt Käferreste unter den Bäumen im Baufeld verstreut, um den Bau von Stuttgart 21 zu blockieren.

Einige Kilometer südlich vom Tatort Rosensteinpark dreht Revierförster Daniel Berner an diesem Spätsommertag seine Runden, auch er im Namen des Juchtenkäfers. Sein Revier, zu dem unter anderem das bekannte Naturschutzgebiet Neuweiler Viehweide in Waldenbuch gehört, wurde nach längerer Suche als passende Fläche für die von der EU verordneten Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz des Juchtenkäfers ausgewählt. Ein Projekt, das er „aus Überzeugung und mit Herzblut unterstützt“, wie er sagt, während er durch das dornige Gestrüpp des Laubmischwaldes zu einer mächtigen Eiche führt, auf deren Stamm mit blauer Farbe die Zahl „3.03“ gemalt wurde. Geschätzte 450 Jahre ist der Baumveteran alt, ein Naturdenkmal, das zu den Raritäten im Waldland Baden-Württemberg gehört.

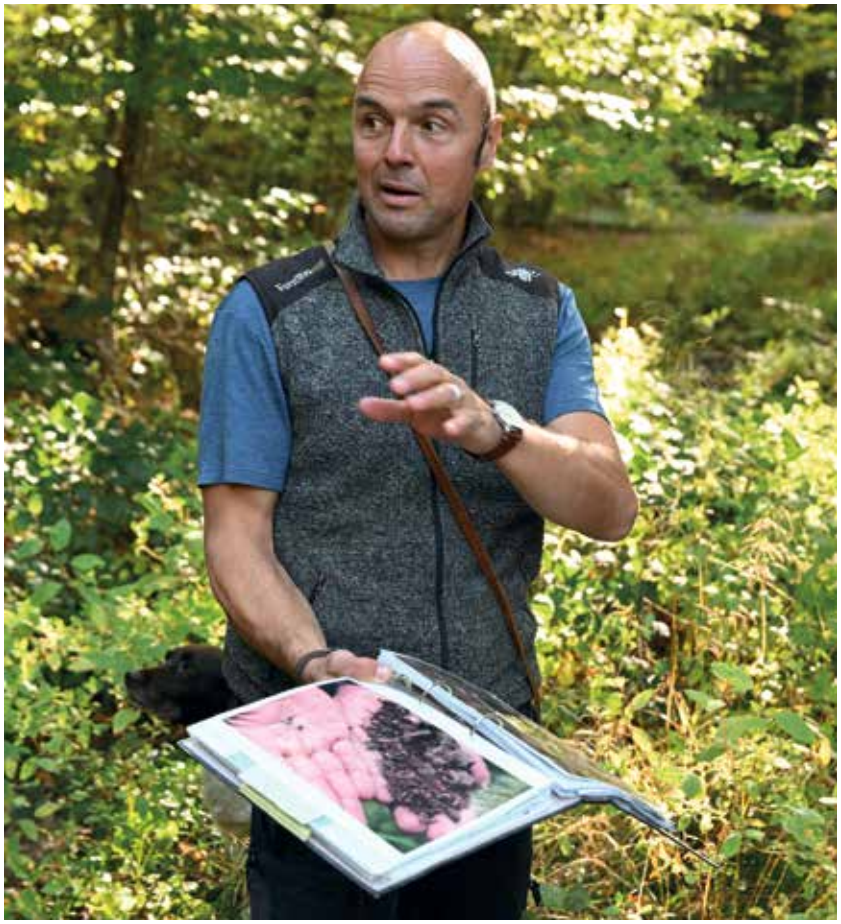
In Berners Revier stehen noch etliche dieser uralten Bäume, was auch so bleiben soll, wie er betont. Alle seine Vorgänger im Amt hätten den alten Baumbestand geschützt, diese Tradition wolle er trotz zunehmend gefragter Holzwirtschaft fortführen, so Berner. Ein Teil dieser Bäume, insgesamt 42 Exemplare, genießen nun besondere Lebensbedingungen, seit sie vor einigen Jahren als Teil der Ausgleichsmaßnahme und damit potentieller Lebensraum des Juchtenkäfers ausgewählt worden sind. Unter anderem wurde um sie herum mehr Platz als üblich geschaffen, damit sie sich nach allen Seiten ausstrecken können und ausreichend Sonnenlicht abbekommen. Der Käfer mag es eher warm. Und sogar ein Waldweg wurde eigens stillgelegt, damit die betreffenden Bäume nicht von abgestorbenen Ästen befreit werden müssen, die herabfallen könnten. Denn auch Totholz ist durchaus ein wichtiger Faktor.

Christoph Barleben, Projektingenieur Natur- und Artenschutz und studierter Biogeograf, begleitet die Ausgleichsmaßnahme seit einigen Jahren für die Bahn. Für die sechs Verdachtsbäume im Rostensteinpark sei man verpflichtet worden, zwölf entsprechende Ausgleichsbäume zu finden, erklärt er. Um im Bedarfsfall einen Puffer zu haben, so Barleben, habe man letztlich insgesamt 14 Bäume ausgewählt. Und weil man beim Schutz des Juchtenkäfers in besonders langfristigen Dimensionen denken muss, haben die Naturschützer und Förster zudem drei Kategorien von Bäumen gebildet. Zum einen jene 14 Eichen, die mindestens 400 Jahre alt sind und schon jetzt einen geeigneten Lebensraum bieten. Zudem weitere 14 Eichen der Kategorie 2, die in vielleicht hundert Jahren soweit sind, dem Juchtenkäfer als Quartier zu dienen. Und zu guter Letzt stehen in dem rund zwölf Hektar großen Waldgebiet auch noch 14 markierte Bäume der Kategorie 1, sogenannte Potentialbäume, die noch etwa 200 Jahre Entwicklungszeit brauchen. „Kontinuität ist wichtig, damit sich der Juchtenkäfer dauerhaft ansiedeln kann“, betont Christoph

Barleben. „Ansonsten bleibt er nur eine vorübergehende Erscheinung.“ In insgesamt vier der alten Eichen konnten zwischenzeitlich beim jährlichen Monitoring schon Juchtenkäfer nachgewiesen werden, wobei die Bäume teilweise schon vor Projektbeginn besiedelt waren. „Wir wissen aber definitiv, dass hier Juchtenkäfer leben“, sagt Revierförster Berner – und zieht ein Döschen mit einigen Kotpillen aus der Tasche, allesamt selbst gesammelt. Damit sich die Larven des Käfers entwickeln können, braucht es sogenannte Mulmhöhlen, die nur in jenen ganz alten Bäumen zu finden sind, die immer seltener werden. Nach vier, fünf Jahren kontinuierlicher Entwicklungszeit erfolgt dann die Verpuppung in einem Kokon, in dem sich die Verwandlung zum fertigen Käfer vollzieht. „Wir brauchen also Bäume, die dauerhaft in Ruhe gelassen werden“, sagt Berner – und klopft sachte gegen den Stamm eines Veteranen. Sprich: der streng geschützte Juchtenkäfer ist ein Garant dafür, dass die uralten Eichen und die Perspektivbäume im Schönbuch nun ebenfalls einen Schutzstatus haben.

Als Flaggschiffart wird der Juchtenkäfer daher auch bezeichnet, weil sein Schutz europaweit den Erhalt vieler weiterer bedrohter Arten nach sich zieht. In diesem Fall stehen nun unter anderem auch die jahrhundertealten Eichen unter dem persönlichen Schutzschirm des Käfers – und das für die nächsten 300 Jahre. „Für diese Dauer ist das Ansiedlungsprojekt angelegt“, sagt Projektingenieur Barleben. Die speziellen Rahmenbedingungen wurden im „Pflegevertrag Eremit“ festgeschrieben, den die Bahn mit Forst BW geschlossen hat. Unter anderem ist darin auch geregelt, wer für das begleitende Monitoring zuständig ist, wer die Pflege übernimmt und welche besonderen Maßnahmen es braucht.

Diesbezüglich ist das Revier von Förster Daniel Berner zu einer Art Freiluftlabor geworden, in dem leidenschaftlich und mit viel Einsatz experimentiert wird. Weil der Juchtenkäfer auf Baumhöhlen mit ganz bestimmtem Klima angewiesen ist, um im Inneren der Stämme sein Eremitendasein zu führen und sich erfolgreich fortzupflanzen, wird dabei nun etwas nachgeholfen. So wurden in den Bäumen der nächsten Generation unter anderem spechtlochgroße Höhlen gebohrt oder auch größere Astabbrüche simuliert. Die so erzeugten „Baumwunden“ wurden dann teilweise mit Sägemehl und Laub ausgestopft, um die Ausbildung von Mulm und Pilzen zu beschleunigen. Denn genau dies ist der Nährboden, den der Juchtenkäfer braucht. Maturation nennen die Experten diese Vorgehensweise, also Reifung. Kurzum: Es sollen auf diese Weise Bedingungen geschaffen werden, um den Fortbestand und die Ausbreitung der Population zu fördern – was nachweislich bereits gelungen ist. „Wir haben hier ein echtes Erfolgsprojekt, das bundesweit vermutlich einmalig ist“, sagt Revierförster Berner.



Das Revier von Förster Daniel Berner ist mittlerweile zu einem Freiluftlabor geworden.

Dass Bauprojekte verhindert oder verzögert werden sollen, indem falsche Tierspuren gelegt werden, ist hingegen leider kein Einzelfall. So tauchten beispielsweise auf dem Gütschkopf im Schwarzwald vor einigen Jahren justament dann wie aus dem Nichts Kotpillen eines Auerhuhns sowie eine Auerhahnfeder auf, als dort drei Windkraftanlagen gebaut werden sollten. Und im Münstertal südlich von Freiburg spazierte gar ein ausgewachsener Auerhahn durch ein Planungsgebiet für einen Windpark, untypischerweise war der Vogel auffallend zahm und ließ sich sogar füttern.

Im Falle des Juchtenkäfers aus dem Stuttgarter Rosensteinpark besteht nun berechtigter Anlass zur Annahme, dass groß angelegte Ausgleichsmaßnahmen für einen Käfer umgesetzt wurden, der am Ort des Geschehens gar nicht Zuhause war, nun am Ersatzort aber erfolgreich angesiedelt wurde. Was ohne das Projekt Stuttgart 21, dem vermeintlichen Verursacher, so wohl nicht passiert wäre. Kafkaesk nennt man Geschichten voller Absurditäten und unvorhersehbaren Wendungen mitunter, eine Hinterlassenschaft des großen Schriftstellers Franz Kafka, dessen Werke zum Kanon der Weltliteratur gezählt werden. Darunter etwa auch sein unvollendeter Roman „Der Verschollene“. Ein Schelm, wer dabei an den Juchtenkäfer denkt.

THEMA

Die Einsamkeit der Baustelle

Fern- und Wochenpendler sind oft lange getrennt von ihren Familien und führen auf den Baustellen ein Leben zwischen Schicht und Bett. Sie murren nicht, sie machen ihren Job. Und manchmal erzählen sie ein bisschen davon, wie sich das für sie anfühlt.

Spätestens seit der Corona-Pandemie gibt es ein Zauberwort, mit dem sich die Öffentlichkeit allzu gerne beschäftigt: Homeoffice. Da wird ausgiebig die Frage diskutiert, ob es besser sei, zwei oder drei der fünf wöchentlichen Arbeitstage zuhause vor dem Computer zu verbringen, ob der Esszimmertisch ein adäquater Arbeitsplatz ist und wie sich die interne Firmenkommunikation dann am besten organisieren lässt. Die Debatte franst sogar so weit aus, dass einerseits die Aussage des knorrigen schwäbischen Textil-Unternehmers Wolfgang Grupp („Homeoffice gibt's bei mir nicht. Wenn einer zuhause arbeiten kann, ist er unwichtig") zu erregten Beiträgen in den Social-Media-Kanälen führt bis hin zu Leitartikeln und öffentlichem Widerspruch. Andererseits postulieren zwei „Spiegel"-Autorinnen in einem Sachbuch mit dem Titel: „Arbeite doch, wo du willst" die neue Freiheit im Job, die für manchen IT-Freak am Laptop einen sonnigen Platz in südlichen Gefilden mit Blick aufs Meer bereithält – soweit die schöne, neue Arbeitswelt.

Doch die Realität sieht mitunter ganz anders aus. Es gibt viele Berufe, die sich nicht virtuell erledigen lassen. Das beginnt bei der Frisörin und hört beim Altenpfleger nicht auf. Und auch der Bauarbeiter gehört dazu – sei es beim Errichten eines privaten Eigenheims oder bei der Arbeit an einem Großprojekt wie der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm samt Neuordnung des Bahnknotens in der baden-württembergischen Landeshauptstadt.

Arbeite doch, wo du willst – das ist für Andreas Kylis jedenfalls ein Rat, mit dem er nicht viel anzufangen weiß. Er steht an diesem Nachmittag auf dem Boden der neuen Bahnsteighalle mitten in Stuttgart. Kylis ist 52 Jahre alt, Polier und arbeitet für das Unternehmen „Polbau", das hier mit Dutzenden von Leuten die Rohbau- und Betonierarbeiten erledigt. „Wir waren schon über 150, momentan sind wir rund 100 Leute", sagt er, „und es werden mit dem Fortschritt der Arbeiten noch weniger." Was aber bleibt, ist, dass sich Kylis und Kollegen ihren Arbeitsplatz nicht aussuchen können. Ihre Firma ist in viele Großprojekte in Europa eingebunden, weitab von der Heimat in Polen, wo die Familie lebt. Nach vier bis fünf Wochen Arbeit in Zehn-Stunden-Schichten in Stuttgart ist er meist eine Woche zuhause. Was er dann tut? Er verbringe viel Zeit mit Frau und Sohn, sagt er, „und mit schlafen". Darüber spricht er aber nicht gerne, viel lieber darüber, wie sie es geschafft haben, die einzigartigen Kelchstützen zu betonieren. „Das war neu für alle", sagt Kylis, „aber mit einem guten Team kriegst du alles hin."

Bevor Kylis und Kollegen betonieren konnten, musste aus dem Bewehrungsstahl der innere Korb geflochten werden. Das machen vor allem Arbeiter aus der Türkei – die „weltbesten Eisenflechter", wie einer von ihnen sagt. Zu ihnen gehört auch Eihan Tüfek, ein 50-Jähriger, der

In einer anderen Welt: Für viele Pendler bedeutet die Arbeit in Stuttgart oft eine lange Trennung von der Familie.

Der gebürtige Dresdener Mario Lüttich ist Schlosser und Goethe-Fan.

seit 2019 in Stuttgart arbeitet. Neun Monate sind sie auf der Baustelle, dann für drei Monate in der türkischen Heimat, wo seine Familie mit Tochter und Sohn lebt. So sei es halt, sagt er lapidar, wenn er auf die lange und belastende Trennung angesprochen wird. „Die Arbeit wird gut bezahlt“, meint er, der kein Wort deutsch spricht. Der Vorarbeiter der Firma übersetzt. Tüfek sei ein „guter Eisenflechter“, sagt der noch. Und: Viele Arbeiten seien hart auf einer so großen Baustelle wie Stuttgart 21, „aber Eisenflechten ist der härteste Job von allen.“

Diakon Peter Maile, der Betriebsseelsorger des Projekts Stuttgart 21, kennt Tüfek und Kylis und viele andere. Ihm ist es ein Anliegen, dass bei den Debatten um das Projekt, bei den Erfolgsmeldungen von Tunneldurchstichen und verbautem Beton, bei der verständlichen Faszination für ein Projekt dieser Dimension nicht vergessen wird, dass dahinter Menschen stehen wie diese beiden Arbeiter. „Sie nehmen einiges auf sich“, sagt Maile, „die lange Trennung von der Familie, das harte und eintönige Leben auf der Baustelle“. Und er kennt eben auch die Schicksale, über die die Männer im Gespräch mit ihm berichten – wenn der Fortbestand der Ehe auf dem Spiel steht, wenn Angehörige in der Heimat schwer erkrankt sind, wenn die Tochter oder der Sohn Probleme haben und der Vater weit weg ist. Dabei weiß man wenig über die Menschen, die in Wissenschaft und Statistik als Fern- oder Wochenpendler geführt werden. Weniger als fünf Prozent der Pendler nehmen so große Entfernungen zwischen Arbeit und Wohnort in Kauf, dass sie eine Woche oder länger am Ort der Beschäftigung bleiben. Ihr Anteil ist in den neuen Bundesländern höher als im Westen, die häufigsten Ziele sind Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Gründe für das Pendeln sind oft, dass es im Heimatort keine entsprechende Arbeit gibt und dass am fernen Arbeitsplatz besser verdient wird. Zudem sei

Zehn Tage Arbeit, fünf Tage frei: die Brüder Marcel und René Hesselbarth.

die Bereitschaft gering, den Lebensmittelpunkt zu verändern. Sei es, weil ein Haus gebaut wird, sei es, weil die Kinder nicht aus dem bekannten Umfeld gezogen werden sollen. In Studien wird – allerdings wenig wissenschaftlich untersucht – von der hohen Belastung gesprochen, die das Pendeln mit sich bringt, besonders für die sozialen Kontakte in Familie und Umfeld, aber auch am Arbeitsort mit einfachen Wohnsituationen und ohne enge Bindungen.

Peter Maile versucht deshalb, so etwas wie Heimatgefühl und Gemeinschaftsgefühl zu verbreiten, sich der Menschen anzunehmen. Er regt gemeinsame Mittag- und Abendessen an, weil es keine feste Kantine auf der Baustelle gibt, setzt sich zu den Arbeitern beim Feierabendbier, arbeitet auch mal eine Schicht mit, spricht Segensworte bei offiziellen Anlässen wie dem Tag der heiligen Barbara am 4. Dezember, der Schutzpatronin der Tunnelbauer. „Viele schaffen hier wie im Hamsterrad“, sagt er, und wüssten oft nicht, „wie wichtig und wertvoll ihre Arbeit ist für das gemeinsame Gelingen“. Diese Wertschätzung wolle er ihnen vermitteln, sagt Diakon Peter Maile.

Mario Lüttich sagt es einfacher: „Der Peter ist immer da“. Bei ihm könne man sein Herz ausschütten. Denn natürlich gebe es für jeden, der nicht jeden Abend nach Hause kann, auch schwierige Zeiten, weiß der 61-Jährige, der für die Wasserversorgung am Nordbahnhof zuständig ist. Der gebürtige Dresdener ist für Maile „ein Philosoph“, mit dem er sich über Gott und die Welt unterhalten könne, wobei der Schlosser schon mal Goethes Faust rezitiert. Seit mehr als 20 Jahren arbeitet Lüttich auf Großbaustellen, und er hat sich dabei ein Leben eingerichtet, das ein bisschen anders ist als das der anderen Arbeiter. „Kein TV, ich lese viel“, beschreibt er seine Freizeitgestaltung nach einem Arbeitstag von 6 bis 18 Uhr: „Da heißt es früh aufstehen“, sagt Lüttich. Er

Andreas Kylis (links) kommt aus Polen auf die Baustelle, Eihan Tüfek aus der Türkei.

hat ein eigenes Zimmer im Schlafcontainer, von Zweibettzimmern hält er nicht viel. „Du brauchst deine Privatsphäre“, sagt er. Ab und zu schaut er sich in der Stuttgarter Stadtmitte um, an freien Tagen schwimmt er im Hohenecker Freibad in Ludwigsburg bis zu 30 Bahnen. Das sorgt zumindest für eine gewisse Ausgeglichenheit.

Für den Tunnel Cannstatt arbeiten die Brüder René und Marcel Hesselbarth als Polier und Mineur. René richtet die Außenanlagen, Marcel werkelt im Tunnel und demontiert dort mit einem kleinen Team Betonsegmente. Beide sind schon seit mehreren Jahren in Stuttgart beschäftigt und waren in verschiedenen Abschnitten des Projekts Stuttgart 21 dabei. „Zehn Tage Arbeit, fünf Tage frei“, so lautet ihr Rhythmus, und sie hoffen, dass sie noch eine Zeitlang in Stuttgart eingesetzt werden. „Die Baustelle wird weniger“, sagt René, „aber es gibt noch genug zu tun.“ Die Attraktivität des Arbeitsorts Stuttgart liegt auch daran, dass René und Marcel in gut vier Stunden auf der Autobahn zuhause sind. Renés Familie lebt in einem Dorf bei Gera in Thüringen, nicht weit davon entfernt ist Marcel zuhause. „Stuttgart ist besser als Luxemburg oder Österreich“, sagt René, „da waren wir länger auf der Autobahn.“ Für beide ist Arbeit in der Ferne längst Alltag geworden. „Wenn du nach zwölf Stunden aus dem Tunnel gehst, bist du froh, wenn du schnell ins Bett kommst“, sagt Marcel zum Tagesablauf. Mal abends ausgehen? „Willste nicht“, sagt René. Meistens esse jeder für sich im Wohncontainer, ab und zu werde gemeinsam in der Werkstatt gegrillt. Ist das nicht eintönig? „Ist halt so“, sagt Marcel. Und sonntags, wenn sie nicht arbeiten? Sie versuchten, das Wochenende in den 10-5-Tagesrhythmus so einzubauen, dass sie dann zuhause sind. In der Nacht auf Montag

fahren sie dann los, damit sie rechtzeitig zum Schichtbeginn auf der Baustelle sind. Und wenn sie einen Sonntag in Stuttgart frei haben, dann stehe auf jeden Fall „länger liegenbleiben“ auf dem Programm oder ein kleiner Ausflug. Wohin? „Wir waren mal auf dem Wasen“, sagt René. Wichtig sei ihm, dass er hier „gute Arbeit“ habe und sich in der Freizeit daheim seiner Familie widmen könne. „Wenn ich zuhause bin, heißt es abschalten, Beine hochlegen und was mit der Freundin unternehmen“, sagt Marcel. Wie sie mit dem Leben zurechtkommen? „Passt so“, sagen sie.

Ortswechsel: vom Talkessel hoch auf die Filderebene. Einen Steinwurf von der Autobahn entfernt steht eine große Halle, dort arbeitet Max Hierl. Im Gegensatz zu Kylis, Tüfek, Lüttich und den Hesselbarths steht er erst am Anfang seines Berufswegs. Der junge Mann aus der Oberpfalz hat ausgelernt und macht gerade seinen Elektrotechniker. Mit zwei Kollegen ist er für die Elektroinstandhaltung auf der Baustelle am Flughafen verantwortlich – Beleuchtung, Pumpen, Leitungen. Auch er arbeitet im Dekadenbetrieb (zehn Tage Arbeit, fünf frei) wie die meisten, für die es sich lohnt für einige Tage nach Hause zu fahren. „Es gibt mehr Geld“, nennt Hierl einen Vorteil der Arbeit fern der Heimat. Während der fünf Tage zuhause könne er mit Familie und Freunden zusammen sein. „Das geht“, sagt er. Nach der Arbeit gehe er in die von seiner Firma gemietete Wohnung und ruhe sich aus. „Dann ist nicht mehr viel los“, meint er.

Noch bis Ende 2025 werde er hier eingesetzt. Dann wird Stuttgart 21 in Betrieb gehen. Daran haben viele ihren Anteil. „Das ist eine Riesenbaustelle“, sagt Mario Lüttich, „und manchmal denkt man, dass man nur ein Rädchen im Getriebe ist. Aber es kommt auf jeden an.“

Max Hierl aus der Oberpfalz steht am Anfang eines Berufslebens mit eigenem Rhythmus.

IM BILDE

1

2

3

4

❶ Krandemontage am Hauptbahnhof ❷ Schienenverlegearbeiten auf den Fildern ❸ Tunneldurchschlagfeier am neuen Flughafenfernbahnhof ❹ Im Bonatzbau
❺ Nächtliche Termitschweißarbeiten ❻ Der Lounge-Bereich in der neuen Bahnsteighalle ❼ Blick auf die neue Talquerung am Hauptbahnhof ❽ Baustelle Flughafentunnel

IM BILDE

INTERVIEW

„Hätte, hätte. Das ist Geschichte.“

Winfried Hermann ist unter den deutschen Verkehrsministern am längsten im Amt. Ein Gespräch über S 21, die Volksabstimmung und seine daraus abgeleitete Aufgabe, „das Beste daraus zu machen“. Politisch würde er gerne mehr Tempo machen: „Was mich nervt und ärgert ist, dass alle Änderungen und Verbesserungen immer so lange dauern.“

Herr Hermann, im Eingangsbereich Ihres Ministeriums in Stuttgart gibt es eine Modelleisenbahn. Wann haben Sie zuletzt Züge fahren lassen?

Winfried Hermann: Das war vor einigen Wochen für ein Fernsehinterview. Auf der sehr schönen Anlage kann man gut sehen, womit es das Ministerium zu tun hat: neben Zügen auch mit Bussen, Lkws, E-Autos, Fahrrädern, Fußgängerinnen und Fußgängern.

In Ihrer Funktion als Verkehrsminister lassen Sie durchaus in größerem Stil Züge fahren. Wie steht es aus Ihrer Sicht aktuell um den Zugverkehr im Land?

Winfried Hermann: Bedauerlicherweise gab es im Sommer und Herbst viele Störungen und Ausfälle wegen der umfangreichen Baumaßnahmen unter anderem für das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart oder weil Strecken saniert werden mussten. Dies führt bei Fahrgästen vielfach zu Verärgerung. Davon wird überdeckt, dass wir in den letzten zwölf Jahren viel verbessert haben: Heute fahren 25 Prozent mehr Nahverkehrszüge als noch 2011, insgesamt rund 100 Millionen Kilometer pro Jahr in Baden-Württemberg. Das Land hat inzwischen weit über 300 neue Züge angeschafft, älteres Fahrzeugmaterial wurde runderneuert. Der Großauftrag für zusätzliche 130 Doppelstockzüge für die Zukunft mit S21 und der Neubaustrecke geht gerade in die Fertigung. Mit Zügen und Regiobussen haben wir ein flächendeckendes Angebot mit einheitlichem Takt geschaffen. Wir haben Strecken, wie die Südbahn oder die Breisgau-S-Bahn, elektrifiziert und nachhaltige Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzellen-Zügen auf den Weg gebracht, die perspektivisch Dieselzüge ersetzen werden.

Das klingt durchaus ermutigend …

Winfried Hermann: … wir setzen bei den Betreibern in der Tat auf hohe Qualität. Die Züge sind mittlerweile auf vielen Strecken besser ausgelastet als vor Corona, unser Angebot kommt also an. Leider ist die Leistungsgrenze der Infrastruktur erreicht und der flächendeckende Personalmangel grassiert in Stellwerken, Werkstätten und den Führerständen. Dass die Unternehmen das von uns bezahlte Angebot zuverlässiger erbringen, beschäftigt uns immer wieder. Deshalb haben wir neben anderen Maßnahmen einen „Qualitätsanwalt“ engagiert, der aus der Sicht der Fahrgäste auf die Beseitigung der Mängel drängt und Verbesserungsvorschläge macht.

Lange haben Sie gegen S21 gekämpft und sind mit dem Protest auch in die Regierungsverantwortung gekommen. Was verbinden Sie ganz persönlich mit dem Projekt?

Winfried Hermann: Dass ich kein Freund von S21 war, ist kein Geheimnis. Wir haben viele Schwierigkeiten bei der Realisierung wie auch die Kostenrisiken vorausgesehen. Das Projekt kostet mit rund 10 Milliarden Euro inzwischen fast viermal so viel wie versprochen. Dafür hätte

BIO
GAS

man sehr viele kleinere Projekte mit großer Wirkung für den Nahverkehr realisieren können. Hätte, hätte. Das ist Geschichte. Mit der Volksabstimmung 2011 ist die politische Entscheidung für Stuttgart 21 gefallen. Wir haben die Entscheidung akzeptiert und nach vorne geschaut. Es galt, das Beste daraus zu machen. Und tatsächlich haben wir noch viel verändern und verbessern können!

Am 14. September sagten Sie bei der Durchschlagsfeier am Flughafen, dass Stuttgart 21 nicht mehr das Projekt ist, gegen das Sie einst waren. Nun unterstützen Sie es und bringen sich in die Planungen ein. Was hat sich verändert?
Winfried Hermann: Stuttgart 21 ist eines der Großprojekte aus den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts im Umfeld der deutschen und der europäischen Einheit. Heute müssen wir im Zeichen des Klimaschutzes eine Verkehrswende auch in der Fläche organisieren und die Fahrgastzahlen auf der Schiene verdoppeln. Da ändern sich natürlich die Anforderungen an Verkehrsprojekte und ans System Schiene. Stuttgart 21 haben wir deshalb gemeinsam mit der Deutschen Bahn weiterentwickelt und ergänzt: Wir steigern mit dem Digitalen Knoten Stuttgart die Leistungsfähigkeit und hoffentlich auch die Betriebsstabilität erheblich. Mit dem zweigleisigen, kreuzungsfreien Anschluss der Neckartalbahn an die Neubaustrecke, der sogenannten Großen Wendlinger Kurve, beseitigen wir einen drohenden Engpass für die Fahrten von und nach Reutlingen und Tübingen. Wir haben dank der Finanzierung und der Initiative durch das Land die zusätzlichen Bahnhöfe in Merklingen und Stuttgart-Vaihingen realisieren können. Wir erhalten die Panoramastrecke, die die Deutsche Bahn aufgeben wollte. Der Flughafenanschluss samt Bahnhof wird zur Hälfte ganz anders gebaut. Durch einen neuen Tunnelanschluss der Gäubahn von und nach Böblingen wird die Kapazität gesteigert und der Mischverkehr mit der S-Bahn auf der Filderbahn vermieden. Mit der P-Option im Stuttgarter Norden, einer zusätzlichen Einfahrt zum Bahnhof, machen wir den ersten Schritt für die Erweiterung des Nordzulaufs, mit dem wir im Deutschlandtakt in 30 Minuten nach Mannheim fahren und zugleich die Kapazität erweitern können.

Alle Tunnel für das Projekt Stuttgart 21 sind gegraben. Das Ende ist absehbar. Was löst das in Ihnen aus?
Winfried Hermann: Ich bin wirklich froh, dass wir das Licht am Ende des Tunnels sehen. Die langwierigen Bauarbeiten waren und sind belastend. Und sie waren technisch ungeheuer anspruchsvoll. Deswegen bin ich sehr erleichtert, dass es den Mineuren ohne größere Unfälle gelungen ist, die Tunnel zu bohren und auszubauen. Die vielen Tunnel und die extrem anspruchsvollen Bauwerke sind mit ein Grund, dass das Projekt so teuer geworden ist. Aber die Ingenieurinnen und Ingenieure haben es trotz aller Bedenken geschafft, bislang sicher durch den Anhydrit zu kommen, ohne dass die gefürchteten Hebungen eingetreten oder Häuser beschädigt wurden. Ich hoffe, das bleibt dauerhaft so.

Wie groß sind für Sie die Hoffnungen auf mehr Umsteiger vom Auto auf den Zug, wenn Stuttgart 21 fertig ist und vollständig mit der Neubaustrecke nach Ulm verzahnt wird?
Winfried Hermann: Wir sind überzeugt: Wenn die Qualität stimmt, ist die Schiene attraktiv. „Pünktlich wie die Eisenbahn“ muss wieder selbstverständlich werden und unsere Züge müssen bequem und modern sein. Damit gewinnen wir die Fahrgäste. Aber Ende 2025 wird Stuttgart 21 nur teilweise in Betrieb gehen. Der Flughafenanschluss nach Ulm kommt 2027, der Anschluss der Gäubahn mit Pfaffensteigtunnel kommt frühestens im Jahr 2032. Das Bauen geht also erst einmal weiter.

Was bedeutet Stuttgart 21 und das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm aus Sicht des Bestellers für den Regionalverkehr?
Winfried Hermann: Zunächst einmal wird mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auch das Angebot im Regionalverkehr nochmals erheblich verbessert und erweitert. Durch die neue Infrastruktur geht es insbesondere schneller nach Ulm und später auch zum Flughafen. Vor allem verbinden wir mit der neuen Infrastruktur aber die Hoffnung, dass sie zuverlässiger zur Verfügung steht und der Betrieb stabiler wird. Zusammen mit den 130 zusätzlichen Fahrzeugen des Landes bringen wir ein richtig gutes Angebot auf die Schiene.

Es wird berichtet, dass die Digitalisierung des Stuttgarter Bahnknotens auf die Initiative des Verbands Region Stuttgart und des baden-württembergischen Verkehrsministeriums zurückgeht. Wie erklären Sie die Chancen der Digitalisierung den künftigen Nutzern, den Reisenden?
Winfried Hermann: Das wird nicht nur berichtet, das stimmt auch! Land und Region haben in einer gemeinsamen Studie mit der Bahn den Grundstein für den Digitalen Knoten Stuttgart gelegt. Wir haben am Beispiel der S-Bahn-Stuttgart belegt, welche Potenziale für Kapazität und Betriebsstabilität in der Digitalisierung liegen. Ohne diese Studie und das Umdenken in der Bahn- und Projektführung hätten wir es nie geschafft, dass der Bund den Digitalen Knoten Stuttgart zum Pilotprojekt für den Rollout der Digitalen Schiene Deutschland macht. Die Digitalisierung soll dazu beitragen, dass die Reisenden künftig sicher, zuverlässig und informiert ihr Ziel erreichen.

Sie begleiten Stuttgart 21 seit 2011 als Projektpartner. An den Tagen der offenen Baustelle waren in diesem Jahr knapp 100.000 Menschen zu Besuch am Hauptbahnhof. Sie waren einer davon und haben sich die Baustelle genau angeschaut. Was hat Sie am meisten beeindruckt?

Winfried Hermann: Man muss wirklich kein Technikfreak sein, um von der Baustelle beeindruckt zu sein. Da sind schon eine Reihe von Bauwerken, bei denen höchste Ingenieurskunst gefragt war. Dabei denke ich natürlich an das Hallendach mit den filigranen Kelchstützen, denen man die Tonnen Bewehrungsstahl nicht ansieht. Am Nord- und Südkopf sind bei den Verzweigungsbauwerken große Hallen entstanden, das alte Eisenbahndirektionsgebäude wurde auf Stelzen gesetzt, angehoben und wieder abgesetzt. Die Liste ließe sich fortsetzen, da kommt schon einiges zusammen. Das ist natürlich das Spiegelbild der hohen Kosten des Projekts.

Das ITS, der InfoTurmStuttgart, informiert rund um die Themen zu Stuttgart 21 – mit „bwegt“ auch über die Vorteile im Regionalverkehr. Über 200.000 Besucher zählt das ITS dieses Jahr. Sie und Ihr Team waren ebenfalls dort. Welchen Eindruck haben Sie von der Ausstellung?

Winfried Hermann: Die Ausstellung kann ich jedem empfehlen. Mit modernen Mitteln wird ein guter Überblick über alle Facetten des komplexen Projekts und seiner Geschichte gegeben. Natürlich ist es eine Werbung für Stuttgart 21, aber auch die Auseinandersetzung um das Projekt kommt nicht zu kurz, das war uns wichtig. Nicht zuletzt hat man von der Dachterrasse einen tollen Blick und bekommt einen guten Eindruck von der Baustelle.

Sie waren vor einiger Zeit beim weltgrößten E-Mobilitäts-Symposium in Kalifornien als Redner und haben sich dort die Transformationsprozesse hin zu einer klimafreundlichen E-Mobilität angeschaut. Was muss sich noch alles im deutschen Mobilitätsverhalten verändern, damit wir noch mehr Kohlendioxid einsparen und das Klima schonen?

Winfried Hermann: Um die Klimaziele des Landes zu erreichen, brauchen wir eine Verkehrswende, die Antriebswende und Mobilitätswende zugleich sein muss. Die Umstellung auf Elektromobilität und der Einsatz klimafreundlicher Antriebe – also die Antriebswende – muss auf der Straße kommen, und das möglichst schnell. Die Mobilitätswende bedeutet mehr Fahrten mit Bahn, Bus und Rad und mehr zu Fuß gehen und weniger Fahrten mit dem Auto. Dazu kann jede und jeder einen Beitrag leisten. Klimaschutz ist unser aller Verpflichtung und eine Chance zugleich. Damit möglichst viele Menschen, die ihr Mobilitätsverhalten verändern wollen, dies verlässlich tun können, müssen die Alternativen zum eigenen Auto attraktiv sein. Daran arbeiten wir engagiert zusammen mit vielen Partnern. Wenn Firmen und Verwaltungen beispielsweise die Arbeit im

Homeoffice ausweiten, Jobräder und Jobtickets anbieten sowie Dienstreisen digital abwickeln, unterstützt dies Verhaltensänderungen. Wenn wir dazu alle öfters unsere Erledigungen vor Ort, zu Fuß oder mit dem Rad erledigen statt mit dem Auto, und wenn wir Kinder selbstaktiv zur Schule gehen und fahren lassen – statt sie mit dem Elterntaxi zu fahren –, haben wir bereits viel gewonnen. Auch regionale Freizeitangebote sollten stärker in unseren Fokus rücken.

Was muss das verbrennermotorgetriebene „Länd" lernen, damit es weiterhin weltweit eine wichtige Rolle einnimmt?

Winfried Hermann: Die baden-württembergische Automobilindustrie war jahrzehntelang führend bei den Verbrennungsmotoren. Und bei der Fahrzeugtechnik. Mit der Transformation zu elektrischen Antrieben und der Digitalisierung kommen viele neue Hersteller auf den Markt, die mit großer Entwicklungsgeschwindigkeit attraktive und preiswerte Autos anbieten. Zusätzlich zur Umstellung auf Elektroantrieb gibt es eine enorm gestiegene Bedeutung bei der Software und Digitalisierung von Fahrzeugen. Die noch jungen Hersteller aus USA und China legen auch hier ein beeindruckendes Entwicklungstempo vor. Die baden-württembergischen Hersteller müssen bei diesen neuen Technologien vorne mit dabei bleiben. Das heißt: mutig die Transformation vorantreiben. Wer an alten Technologien und Konzepten hängen bleibt, wird bald Geschichte sein.

Neulich haben Sie moniert, dass große Straßenbauprojekte im Land zu lange dauern. Das müssen Sie erklären.

Winfried Hermann: Infrastrukturprojekte aller Art dauern nicht nur bei uns im Land, sondern in ganz Deutschland zu lange. Und das ganz unabhängig davon, ob es sich um ein Bahn- oder ein Straßenbauprojekt handelt.

Woran liegt das?

Winfried Hermann: Das hat viele Gründe: Die fachlichen Anforderungen an die Planung – zum Beispiel aus dem Umweltschutz – sind höher geworden. Abstimmungen, Baurechts- und Vergabeverfahren sind komplexer und nehmen mehr Zeit in Anspruch. Nicht zuletzt ist es häufig schwieriger, in der Öffentlichkeit die nötige Akzeptanz für große Projekte zu schaffen. Diese Punkte stellen uns vor zusätzliche Herausforderungen, sie sind aber auch extrem wichtig. Dass Klima- und Naturschutz einen hohen Stellenwert bei unseren Planungen einnehmen, ist eine wichtige Errungenschaft. Auch eine angemessene Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger steht für mich außer Frage. Trotzdem sage ich: Alle diese Prozesse müssen unbürokratischer und schneller werden.

Dafür braucht es geeignete Fachkräfte …

Winfried Hermann: … leider spüren wir immer öfter den Mangel an Fachkräften, die wir zur Beschleunigung dringend bräuchten. Das Resultat beim Straßenbau ist, dass Projekte immer länger und leider immer häufiger zu lange dauern. Hier müssen wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln gegensteuern. Darum kann ich beispielsweise Kritik zu unserem Vorhaben, Straßenbaumaßnahmen an die DEGES zu geben, nicht nachvollziehen. Wenn wir hierdurch zusätzliche Kapazitäten schaffen und dadurch die Regierungspräsidien für andere Projekte wie Brückensanierung und Radschnellwege entlasten, ist es auch unsere Verantwortung, diese Möglichkeit zu nutzen.

Ist die Politik nicht manchmal ein seltsames Geschäft? Sie galten lange in den Augen der früheren Regierungspartei als Verkehrsminister, der generell keine Straßen bauen mag und sämtliche Autos aus den Städten verbannen will?

Winfried Hermann: Verkehrspolitik war lange Zeit synonym für eine Politik für Autos und Straßen. Da mag es für den einen oder anderen vielleicht erst einmal wie Vernachlässigung gewirkt haben, wenn man den anderen Verkehrsteilnehmenden die gleiche Aufmerksamkeit entgegenbringt. Dort, wo zusätzliche Straßen für eine funktionierende Infrastruktur und zum Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern notwendig sind, bauen wir auch Straßen. Zudem ist die Erhaltung und Sanierung der bestehenden Infrastruktur wichtig und genießt Vorrang. Das lange gültige Mantra, dass mehr Straßen automatisch alle Verkehrsprobleme lösen, ist aber widerlegt. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass zusätzliche Straßen langfristig zu mehr Verkehr und dadurch wieder zu Staus führen. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrspolitik ist es stattdessen zentral, dass wir bessere Alternativen bieten. Das gebietet auch der Umwelt- und Klimaschutz. Umso schwerer wiegen die aktuellen Herausforderungen und Probleme im Schienenverkehr. Um das Mobilitätsverhalten zu ändern, müssen wir sicherstellen, dass der öffentliche Verkehr zuverlässiger und komfortabler wird. Wichtige Schritte haben wir hier mit der Erneuerung der Fahrzeugflotte und zahlreichen Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung bereits gemacht, dennoch stehen uns hier noch einige Jahre mit Einschränkungen bevor, bis der Rückstau bei der Erhaltung und dem Ausbau der Infrastruktur aufgeholt ist.

Aktuell sind Sie unter den deutschen Verkehrsministern derjenige, der am längsten im Amt ist. Was war rückblickend Ihr größter Erfolg, und was knabbert bis heute an Ihnen?

Winfried Hermann: Meine größten Erfolge sind der Ausbau von ÖPNV und Radverkehr sowie der vollzogene Paradigmenwechsel im Straßenbau: Vorrang von Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau. Das Leitbild heißt jetzt für uns nachhaltige Mobilität. Was mich nervt und ärgert ist, dass alle Änderungen und Verbesserungen immer so lange dauern. **www.be-zug.de/hermann**

REPORTAGE

Glänzende Krone auf rohem Beton

Kelchstützen zu betonieren ist das eine, Lichtaugen zu montieren das andere. Höchste Ingenieurskunst ist in beiden Fällen gefragt. Im Spätsommer hat der Einbau der filigranen Konstruktionen aus Stahl und Glas für das Dach des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs begonnen.

Was soll das denn sein, das da am Kranhaken hängt? Stählerne Streben, eingefasst von einem stählernen Bogen. Das weiße Gerippe in der Form eines Kreissegments wirkt wie ein seltsam angefertigter Teil eines Fensterrahmens. Fensterrahmen – die gewöhnliche Bezeichnung beschreibt sehr unzureichend, was da vom Tieflader aus über die Baustelle schwebt und kurz darauf zwischen einer Burg aus Containern verschwindet.

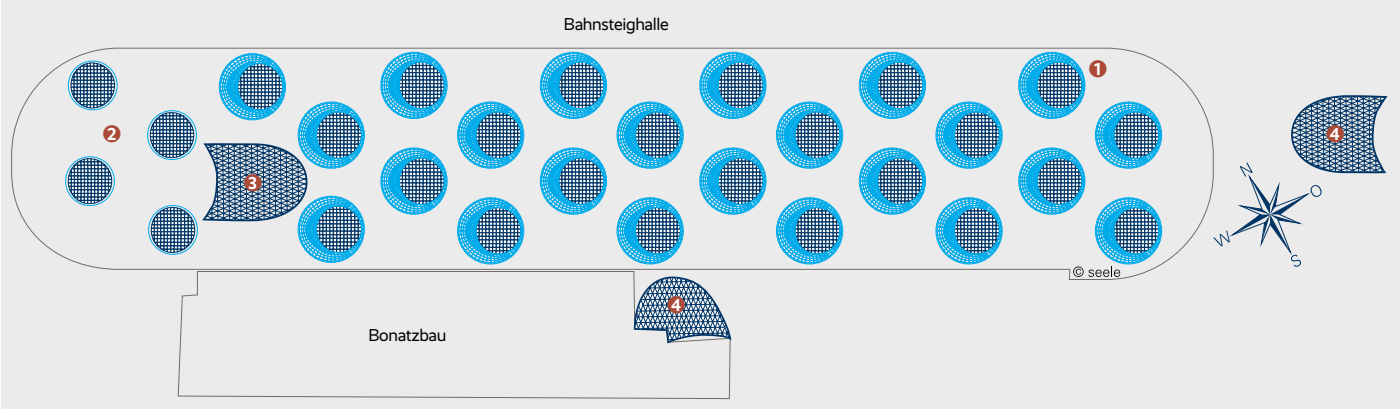
Das gerüstartige Irgendwas ist eines von acht Elementen eines ganz besonderen Stahlskeletts. Mitarbeiter einer Spezialfirma werden die Bauteile in einem komplizierten Verfahren über einer der organisch geformten Öffnungen des neuen Stuttgarter Bahnhofsdachs zu einem sogenannten Lichtauge zusammenfügen. „Wenn es kompliziert wird, sind Sie bei uns richtig“, sagt Andreas Hafner. Er ist Geschäftsführer der Seele GmbH, jener eben erwähnten Spezialfirma, die die Lichtaugen für das Herzstück von Stuttgart 21, den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof, baut. Fassaden sind bei Seele High-End-Produkte und orientieren sich in ihrer Komplexität eher am Automobilbau denn am Baugewerbe. Die in Gersthofen ansässige Firma Seele baut keine Fassaden von der Stange.

Geburtsstunden in Bayern und Tschechien

Gersthofen im September 2023: Von der Autobahn aus sind es nur ein paar Kilometer ins Gewerbegebiet der nördlich von Augsburg gelegenen 23.000-Einwohner-Stadt. Der Spätsommer gibt noch einmal alles. Doch nicht die Septembersonne verleiht dem eher schmucklosen Einerlei der Fabrikhallen einen gewissen Glanz. Das übernimmt vielmehr die elegante Glasfassade des Seele-Firmensitzes. Wer vor dem Entrée steht, ahnt es, hier ist kein gewöhnlicher Fassadenbauer zu Hause. Wie sagt Andreas Hafner: „Wenn es kompliziert wird…“.

Das technisch wie optisch Besondere ist die Spezialität von Seele, wie zwei Beispiele aus jüngster Vergangenheit belegen. Im September eröffnete in London ein großer Hotelneubau, den Seele gemäß dem Entwurf des Architekten mit einer 22.000 Quadratmeter großen, bronzefarbene Fassadenkonstruktion aus speziell behandeltem Messing und Aluminium versehen hat. Weltweit Aufsehen erregte überdies kürzlich der kugelförmige, 160 Meter hohe Unterhaltungstempel „Sphere“ in Las Vegas, den die irische Rockband U2 mit mehreren Live-Shows standesgemäß eröffnet hat. Der LED-Screen samt Unterkonstruktion der spektakulären 360-Grad-Projektionsfläche stammt von Seele.

Nun also die Lichtaugen in Stuttgart, einst erfunden von einem jungen Düsseldorfer Architekten namens Christoph Ingenhoven und vom berühmten Baumeister Frei



Schweißen am Lichtauge ist nur etwas für Spezialisten. Das Dach der Bahnsteighalle (unten) besteht aus 23 Lichtaugen mit zweifach gekrümmter Fläche ❶ und aus vier Lichtaugen mit einer horizontalen Fläche ❷. Über einem speziellen Zugangskelch ❸ sowie über zwei weiteren Zugängen ❹ wölbt sich je eine Glasgitterschale. Vis-à-vis des Zugangs ❹ am Bonatzbau sieht der Bahnhofsentwurf für später noch einen Zugang mit Gitterschale vor.

Die Stahlskelette werden bei Seele vormontiert und wieder demontiert (oben). Vor Eintreffen der Segmente in Stuttgart erhalten die Kelchöffnungen Montagenetze.

„Wir dürfen Stuttgart 21 veredeln“
Fassadenbauingenieur Benjamin Peter (37)

Otto, der für seine der Natur entlehnten Formensprache Weltruhm genoss. Für den Bau des einzigartigen Schalendachs des neuen Hauptbahnhofs braucht es die Besten der Besten. Auch beim Fassadenbau.

Beim wahrscheinlich besten Fassadenbauer könnte man vom Boden essen. So aufgeräumt, fast keimfrei wirken die hellen Werkshallen in Gersthofen. Zwar surrt hier eine Kranbahn, und dort gellen Winkelschleifer, aber nirgends Unordnung und nirgends die in der Baubranche üblichen rustikalen Kommandos von Polieren und Vorarbeitern. 27 filigrane Lichtaugen für Stuttgart heißt: Zehntausende Einzelteile sind zu verbauen. Bei so komplexen Aufträgen verbietet sich ein Durcheinander. Ohne technischen wie auch organisatorischen Aufwand entsteht kein Spezialprodukt. Seele liebt Projekte mit Aufwand.

„Wir dürfen das Projekt veredeln“, nennt es Fassadenbauingenieur Benjamin Peter. Dem rohen Sichtbeton der Kelchstützen gleichsam eine glänzende Krone aufsetzen. Mit etlichen Kollegen pendelt er regelmäßig zwischen Gersthofen und der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Peter ist Chefdesigner bei Seele und wirkt als Bindeglied zwischen der Fertigung in Gersthofen und den Ingenieuren vom Bauherrn Deutsche Bahn in Stuttgart. Stuttgart 21 sei ein Traum für seinen Arbeitgeber wie für ihn selbst, sagt er und wendet den Blick von der Empore des Bürotrakts durch die Scheibe Richtung Fertigungshalle. Manchmal träumt man von London, manchmal von Las Vegas – und manchmal von Stuttgart.

Ohne je Albträume zu bekommen, möchte man ergänzen. Denn in Gersthofen, ist zu spüren, wissen sie, was sie können. Ein Wissen, das gepaart ist mit einer guten Portion Demut vor besonderen Herausforderungen. So werden je Lichtauge einmal 145 Gläser verbaut sein. Keine herkömmlichen Glasscheiben. „Hart wie Beton, zäh wie Stahl, biegsam wie eine Feder“, so bringt Michael Rieß in der nächsten Werkshalle die besonderen Eigenschaften des Werkstoff Glas auf einen Nenner.

Hier riecht es süßlich, wie eine Mischung aus Kaugummi und Softdrink. Rieß ist Entwicklungsingenieur bei der Glasherstellung. Die Gläser, vier pro Glaspaket, werden zugeschnitten, geschliffen und danach bei 650 Grad Celsius vorgespannt. Dann kommen die Gläser in den Reinraum. Dort tragen die Kollegen helle Schutzanzüge, denn kein Schmutz darf die Qualität schmälern. Sie legen Gläser und Folien zu einer Art Sandwich übereinander, beides wird anschließend bei annähernd 130 Grad zu einem Verbund laminiert. „Wir produzieren im Paket lichtaugenweise montagereife Scheiben, Fehlerhaftes wird bereits hier aussortiert“, sagt Rieß. Am Ende werden vorgespannte Verbundglasscheiben das Firmengelände Richtung Stuttgart verlassen.

Nächste Fertigungshalle, ein paar Meter Fußweg entfernt: Wieder sind Männer in Schutzanzügen am Werk, dieses Mal tragen sie dunkle Schutzanzüge und Schutzbrillen. „Wir befinden uns in der Endkomponentenfertigung“, sagt Stahlbauingenieur Michael Hartl. Hier entsteht die Stahlkonstruktion der außergewöhnlichen Lichtaugenform. Die Halbzeuge – Knoten und Stäbe – werden am Seele-Standort Pilsen in Tschechien gefertigt. In Gersthofen werden dann die 120 Knoten und 264 V-förmige Profile zu Kreuzen verschweißt. Hier kommen auch Schweißroboter zum Einsatz. Hartl, der zudem Geschäftsführer von Seele Pilsen ist: „Das Schweißen der Kreuze ist höchst anspruchsvoll. Ein Roboter arbeitet schnell und in gleichbleibender Qualität und kann bei der Herstellung der Kreuze optimal unterstützen.“ Danach ist wieder Handwerkskunst gefragt: Die Kreuze werden in eine Schablone gelegt, wo Schweißfacharbeiter erst Teilsegmente erstellen. Nach und nach entsteht anschließend ein komplettes Lichtauge, das dreidimensional vermessen und geprüft wird. Für den Transport nach Stuttgart wird das Lichtauge wieder zerlegt.

In Stuttgart schweben die Lichtaugen ein

Bevor jedoch der Einbau beginnen kann, bedarf es Wochen der Vorbereitung. Erst werden die Öffnungen der Kelchstützen von Ihren Schutzplanen befreit. Dabei fällt erstmals Tageslicht in jener Intensität in die Bahnsteighalle, wie es später die Reisenden wahrnehmen werden. Wer in diesen Momenten auf einem der Bahnsteige steht, blickt dem Blau des Himmels entgegen oder kann das Spiel der Herbstwolken verfolgen.

Das Montageteam von Seele spannt dann über jedes Lichtauge ein blaues, begehbares Montagenetz. Die Lichtaugen werden ausschließlich von oben montiert, damit demnächst unten in der Bahnsteighalle nach Ende der letzten Rohbauarbeiten ungestört Gleise verlegt, Treppen und Aufzüge eingebaut, kilometerweise Kabel platziert werden können. Für die Montage der Lichtaugen

Am Kranhaken schweben die Bauteile aufs Bahnhofsdach. Sieben Segmente und ein gebogener Träger bilden ein komplettes Gerippe der späteren Stahl-Glas-Konstruktion (unten).

Jedes Lichtaugensegment verschwindet in einer Burg aus Containern (oben links), die zum Schutz noch eine Überdachung erhält und beheizt wird.

„Wir bauen 23 fast identische Lichtaugen ein“
Schweißfachingenieur René Krull, 44

haben sich die Planer ein cleveres Konzept ausgedacht. Eingebaut wird jede Stahl-Glas-Konstruktion im Schutz einer Art Burg aus Containern, auf der Gitterträger liegen und die sowohl überdacht als auch beheizt ist. Letzteres gewährleistet, „dass die Lichtaugen ohne Unterbrechung und unabhängig von der Jahreszeit montiert werden können“, erläutert René Krull von der für Stuttgart 21 zuständigen Projektgesellschaft der Deutschen Bahn.

René Krull ist gewissermaßen das Bauherren-Pendant zu Seele-Chefdesigner Benjamin Peter, Schweißfachingenieur und Tragwerksplaner und deshalb genau der richtig für den Einbau dieser so besonderen Stahl-Glas-Fassade. So sahen es jedenfalls jene bei der Bahn, die ihn Anfang 2021 eingestellt haben. Er selbst empfindet es als „Riesenprivileg, bei dieser komplexen Geschichte mitarbeiten zu dürfen“ – und verrichtet seinen Job meistens mit einem freundlichen Lächeln. Selbst dann, wenn auf der Baustelle mal um eine Lösung gerungen werden muss. Kollegin Tamara Myers, ebenfalls Bahn-Ingenieurin, nennt ihn den „Sonnenschein im Team“. Sein Naturell, stets positiv nach vorne zu schauen, sei ein Vorteil angesichts der vielen Belange, die unter einen Hut gebracht werden müssen. Architekt, Statiker, Fachplaner – „irgendwann müssen alle in eine Richtung marschieren“, sagt Krull. Nur so kann der einzigartige neue Hauptbahnhof erfolgreich entstehen.

Einzigartig ist nicht nur die Form des Bauwerks, sondern auch der Weg zur fertigen Bahnsteighalle. Die technische Herausforderung bei den Lichtaugen: „Wir setzen 27 komplexe Bauteile aus Glas und Stahl auf 27 organisch

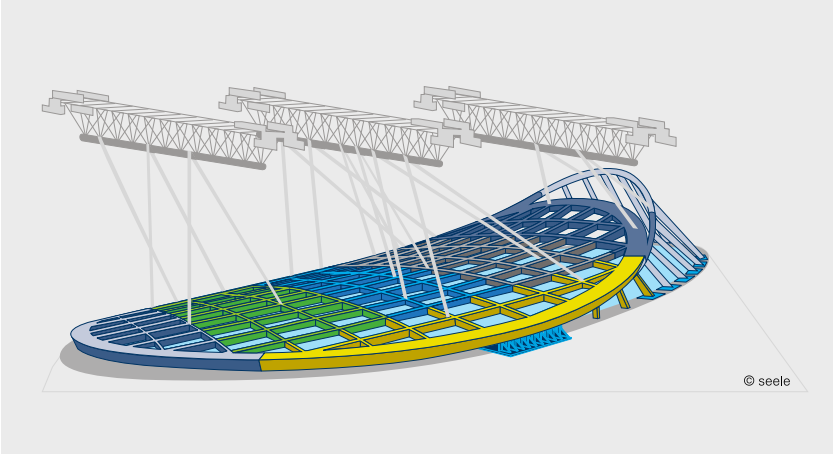
geschwungene Kelchstützen, die für sich genommen schon komplexe Konstruktionen sind“, sagt René Krull. Beispielsweise sind später unter Belastung nur minimale Verformungen erlaubt, damit die Scheiben heil bleiben.

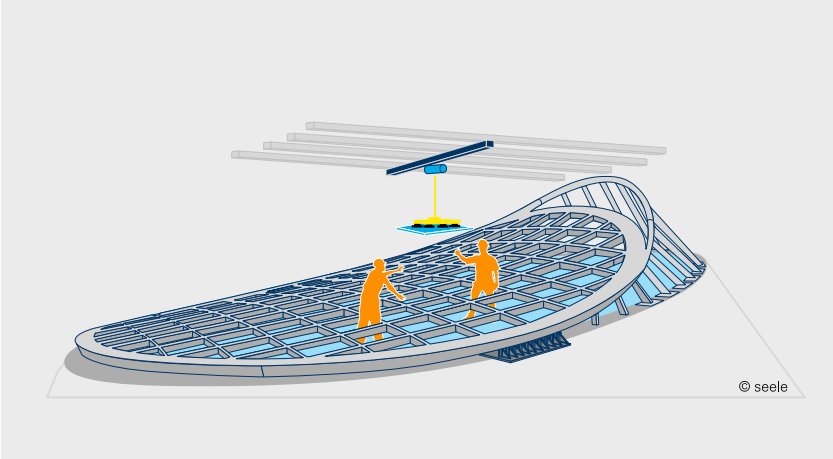
Und dann gibt es noch die Regelwerke der Deutschen Bahn. „Die sind gegenüber den üblichen Normen um einiges strenger“, weiß Schweißfachingenieur Krull. Warum das so ist? „Die Sicherheit unserer Reisenden steht über allem.“ Komplexes Bauwerk, strenge Regeln – um hier die Symbiose zu schaffen, braucht es die Besten der Besten, aber das hatten wir schon.

Nun also hängen nach wenigen Stunden Fahrt von Gersthofen an den Neckar, eines nach dem anderen, die Stahlbau-Segmente des ersten Lichtauges am Kranhaken. Nach höchster Präzision bei deren Fertigung ist Selbiges jetzt auch beim Einbau zwingend. Langsam senkt sich per Turmkran das erste Lichtaugensegment über der Containerburg, es folgen die Teile zwei bis sieben plus ein gebogener sogenannter Firstträger, der den stirnseitigen Abschluss von 23 der 27 Lichtaugen bildet. Zur Erklärung: Vier Kelchstützen im nördlichen Bereich der Bahnsteighalle erhalten jeweils nur ein flaches Lichtauge, über den sogenannten Sonderkelch, einer von drei oberirdischen Zugängen zur Bahnsteighalle, wird sich wie bei zwei weiteren Zugängen einmal eine Glasgitterschale wölben.

An die 20 Mann empfangen nach und nach die Lichtaugensegmente und befestigen sie mit Schwerlastgurten an den vorhin erwähnten Gitterträgern. Montiert wird noch eine Kranbahn, gefolgt von der Überdachung. Die Lichtaugen hängen zunächst deshalb an Gitterträgern, um sie perfekt ausrichten zu können. „Abgesehen von ganz leichten Modifikationen bauen wir 23 identische Lichtaugen ein“, sagt René Krull. Auch so etwas gibt es bei einem Bauwerk praktisch ohne jede gerade Kante – einfacher wird die Sache deshalb nicht. Dann schimmert es blau. An 120 Punkten pro Lichtauge verschweißen die Seele-Monteure die jetzt genauestens platzierten Segmente. Die Schweißer sind hochqualifizierte Fachleute. Jeder, der mit einem solchen Gerät hantiert, muss zuvor seine Eignung nachgewiesen haben.

Derzeit entsteht das erste, rund 40 Tonnen schwere Lichtauge. Noch machen sich alle Beteiligten mit den Gegebenheiten vertraut. An noch nie Gebautes gilt es, sich auch bei der Endmontage allmählich heranzutasten. Doch bereits sind weitere blaue Netze gespannt, weitere Container türmen sich Schicht für Schicht um weitere Kelchöffnungen. In der Spitze werden die Bahn und Seele an zehn Lichtaugen gleichzeitig arbeiten – damit darunter von Ende 2025 an Züge fahren können. In London und Las Vegas sind Träume wahr geworden, bald auch in Stuttgart! ▶ www.be-zug.de/seele





Zwei Arbeitsschritte zum fertigen Lichtauge: An stabilen Gitterträgern hängend, wird das Stahlgerippe ausgerichtet und verschweißt (Mitte). Auch die Scheiben werden von oben eingesetzt (unten).

KURZ NOTIERT

Tunnelpatin Dr. Arina Freitag (oben) mit Arbeitern bei der großen Feier im Tunnel (Mitte), an der auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing sprach.

Alle Tunnel für das Projekt Stuttgart 21 fertig gegraben

Es ist vollbracht: Alle Tunnel für das Projekt Stuttgart 21 sind gegraben. Fürwahr ein historischer Meilenstein. Insgesamt haben die Mineure rund 56 Kilometer Tunnel gegraben.

Der Abschluss des Tunnelvortriebs wurde im September von hochrangigen Vertretern der Deutschen Bahn, der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik, der Europäischen Kommission, des Stuttgarter Flughafens sowie der Baubranche mit weiteren Ehrengästen feierlich begangen. Berthold Huber, Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn sagte dabei: „56 Kilometer Tunnel, gebaut mitten in der Großstadt, unter der Messe, mitten in einem Flughafengelände, unter dem Neckar, unter dem Fernsehturm – die Herausforderungen waren zahlreich. Jetzt ist der Tunnelvortrieb vollendet. Die Mineure können stolz auf sich sein! Ihr Schaffen unter Tage ist wesentlich für die Mobilitätswende, von der Millionen Menschen und der Güterverkehr profitieren.“ Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr war ebenfalls beeindruckt: „Wer hier vor Ort den Baufortschritt beobachtet, dem erschließt sich unweigerlich ein Eindruck vom Gesamtwerk S21: Hochkomplexe Verkehrsplanung und Ingenieurskunst lassen eine hochleistungsfähige Infrastruktur mit smarter Technik entstehen, von der die Fahrgäste vor Ort durch mehr und bessere Verbindungen profitieren werden und die uns der nächsten Etappe des Deutschlandtakts einen entscheidenden Schritt näherbringt.“ Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, dankte den Mineuren und Planern : „Am Stuttgarter Flughafen und an der Landesmesse entsteht eine Verkehrsdrehscheibe. Alle Verkehrsträger, vom Flugzeug übers Auto, Fernbus, S- und U-Bahn, bis hin zum Fern- und Regionalverkehr, werden hier miteinander verknüpft sein. So kann Verkehrswende gelingen!“ Herald Ruijters, Direktor Investitionen, Innovativer und Nachhaltiger Verkehr der Europäischen Kommission, hob die Dimension des Projekts für den europäischen Schienenverkehr hervor: „Jeder Schritt bringt uns näher zum Ziel: einem modernen, multimodalen Verkehrsknoten in Stuttgart, der nicht nur die Stadt, die Region und das Land verbindet, sondern auch Europa – vom Atlantik im Westen bis zum Schwarzen Meer im Osten. Die neue geopolitische Lage im Osten Europas zeigt, wie sehr solche Projekte und Investitionen notwendig sind, um Europa besser zu vernetzen. Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen werden von einem klimaneutralen und zukunftsfähigen Eisenbahnnetz profitieren.“ Stuttgarts OB Dr. Frank Nopper freut sich auf das absehbare Ende der Arbeiten: „Der Bau der acht Tunnel für das Projekt Stuttgart 21 war wegen der Stuttgarter Kessellage und des Mineralwassers eine riesige Herausforderung für Mineure und Ingenieure, aber auch für Bevölkerung und Anwohnerschaft.“ Carsten Poralla, Geschäftsführer Non-Aviation der Flughafen Stuttgart GmbH, sieht den Perspektiven des Projekts zuversichtlich entgegen: Der Flughafenbahnhof ist für unsere Verkehrsdrehscheibe von elementarer Bedeutung, denn er verbessert die staufreie und klimaschonende Erreichbarkeit des Landesairports für viele Menschen enorm.“ **www.be-zug.de/tunnel**

YouTube-Kanal des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ausgezeichnet

Der Bundesverband der Kommunikatoren (BdKom) hat im Rahmen des BdKom-Kongresses in Berlin den YouTube-Kanal des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm mit dem BdKom Award 2023 in der Kategorie „Social Media“ gekürt. Die Auszeichnung empfinden die Macher des Kanals als Ehre und Motivation, im Sinne der Zuschauerinnen und Zuschauer weiter gute Beiträge zu machen, gerade auch jetzt im Endspurt bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21. Die Würdigung gilt vor allem auch den Arbeitern, Ingenieuren und Mineuren, die jeden Tag hinter den Bauzäunen oder unter Tage, in den Kränen und im künftigen Hauptbahnhof einen wichtigen Job machen.

Sophia Vietz und David Sterk (Mitte) bei der Preisverleihung in Berlin.

Anlaufstelle für Anliegen zu den Baustellen

Christine Dachs, 26, Referentin Kommunikation und BauInfo

Was macht eigentlich … Frau Dachs?

Sie sind bei der Projektgesellschaft für die BauInfo verantwortlich, was genau sind Ihre Aufgaben?

Grob gesagt informiere ich Bürgerinnen und Bürger darüber, was auf unseren Baustellen passiert. Anliegerinnen und Anlieger, aber auch Interessierte können sich an die BauInfo wenden, wenn sie konkrete Fragen zu Stuttgart 21 oder zum Digtialen Knoten Stuttgart haben. Insbesondere melden sich bei mir Menschen, die in unmittelbarer Nähe zu einer unserer Baustellen wohnen und sich dazu erkundigen wollen. Ich beantworte aber Anliegen aller Art – ob Anfragen zum Baufortschritt, zu technischen Details oder zum Immissionsschutz. Zusammen mit unseren Fachleuten oder auch den Projektpartnern Land, Stadt und Flughafen suche ich dann nach Antworten und, wenn notwendig, nach Lösungen.

Was gefällt Ihnen an Ihrer Arbeit?

Über die BauInfo erreichen mich täglich die verschiedensten Anfragen. Auch das Projekt selbst hält immer wieder neue Themen parat. So bleibt meine Arbeit stets spannend. Gleichzeitig ist es aber auch eine Herausforderung, denn die BauInfo ist übergeordnet für das gesamte Projekt zuständig. Dazu braucht es möglichst detaillierte Kenntnisse von allen Bereichen unseres Projekts. Mit so vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wie möglich vernetzt zu sein, ist daher das A und O in diesem Job, um Anfragen rasch beantworten zu können.

Was beschäftigt Sie derzeit besonders?

Aktuell verlangen wir mit den Bauarbeiten am bundesweiten Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart etlichen Anwohnerinnen und Anwohnern einiges ab. Ich kann mich in deren Situation recht gut hineinversetzen, da ich selbst schon in der Nähe einer Baustelle gewohnt habe. Viele zeigen sich aber verständnisvoll, sobald ich sie darüber informiere, warum wir bauen, was genau in ihrer unmittelbaren Umgebung passiert und wie lange die Arbeiten vorgesehen sind. Wenn es besonders laut wird, bieten wir den betroffenen Anwohnern an, auf Kosten der Bahn in einem Hotel zu übernachten.

Dann können die Bauarbeiten zügig vorangehen, während die Anwohner solange ruhig schlafen?

Genau! Die Anlieger nehmen das Übernachtungsangebot gerne an, sei es, weil eine Prüfung bevorsteht, sei es, weil ein Neugeborenes einen sensiblen Schlaf hat. Manchmal erzählen mir die Leute auch, wieso das Angebot für sie persönlich zum richtigen Zeitpunkt kommt. Neulich musste jemand den Kammerjäger kommen lassen. Da hat unser Angebot ganz gut gepasst. Falls nötig helfen wir auch bei der Suche nach einer Übernachtungsmöglichkeit. Beispielsweise habe ich vor Kurzem einer älteren Frau und ihrem Hund ein Hotelzimmer in der Nähe von Stuttgart gebucht, weil sich für Tierbesitzer die Suche nach einer Unterkunft als schwierig erweisen kann.

Preisgekrönt
Auf unserem YouTube-Kanal*
ganz nah dran am Bahnprojekt

*Ausgezeichnet mit dem Social-Media-Award 2023 des Bundesverbands der Kommunikatoren.