

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



PORTRÄT

Der Künstler Erik Sturm lässt sich von Stuttgart 21 inspirieren **SEITE 18**

INTERVIEW Die Bilanz des Konzernbevollmächtigten Thorsten Krenz **SEITE 24**

THEMA Bestandsaufnahme rund um den neuen Stuttgarter Bahnknoten **SEITE 4**

INTERVIEW Interessante Pläne für den künftigen Stadtteil Rosenstein **SEITE 10**



INHALT

THEMA

Zwischenbilanz der Arbeiten rund um das Megaprojekt Stuttgart 21

4

INTERVIEW

Stuttgart Rosenstein – Stadtplaner und Architekten über ein Quartier für rund 10.000 Menschen

10

IM BILDE

14

PORTRÄT

Für den Bildhauer Erik Sturm sind die Baustellen rund um Stuttgart 21 beständige Quellen für neue Ideen

18

INTERVIEW

Fünf Jahre war Thorsten Krenz Bevollmächtigter des Bahnkonzerns für Baden-Württemberg

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, 11, 19, 22, 23, 25 – 28, 29, 30, 31);
Arnim Kilgus (2, 5, 6, 7, 14, 15, 16); Jannik Walter (2, 15);
David Sterk (5, 6, 9); Michael Deufel (5, 6); Cinequads (7);
Achim Birnbaum (8, 9, 14); Bernhard Kahrman (20)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli/August 2024.



www.blauer-engel.de/uz195

- ressourcenschonend und umweltfreundlich hergestellt
- emissionsarm gedruckt
- überwiegend aus Altpapier

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

Es sind keineswegs immer nur die langen Tunnel, die von großer Bedeutung sind: Der Tunnel für die Große Wendlinger Kurve etwa führt zwar bereits das Wörtchen „groß“ im Namen, ist jedoch gemessen an seiner Länge nur ein kleiner: Gerade mal 660 Meter waren zu graben, bis am 20. Februar 2024 bei Oberboihingen der Durchschlag gefeiert werden konnte für die künftige zweite Schienenverbindung zwischen der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Ulm und der Neckartalbahn. Verglichen mit dem nur einen Steinwurf entfernten, über acht Kilometer langen Albvorlandtunnel nimmt sich der Tunnel Große Wendlinger Kurve also recht bescheiden aus. Seine Vorgeschichte jedoch zeugt von wahrer Größe, steht sie doch buchstäblich unter dem Titel: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg! Die Große Wendlinger Kurve war bereits 2010 während der legendären Schlichtung zu Stuttgart 21 unter Vorsitz von Heiner Geißler zum Zankapfel geworden. Projektgegner markierten den ehemals noch eingleisig geplanten Anschluss bei Oberboihingen an die damals noch im Planungsstadium befindliche Schnellfahrstrecke mit einer Schnecke – als Symbol für einen Engpass. Züge aus Richtung Tübingen/Reutlingen/Metzingen hätten auf der Neubaustrecke in Richtung Flughafen und Stuttgart zunächst im Gegengleis fahren müssen, um dann bei Wendlingen auf die richtige, die rechte Fahrbahn zu kreuzen.

Im Stresstest zu Stuttgart 21 gelang es 2011 zwar, die vereinbarte Kapazität auf der Schiene auch mit nur eingleisiger Verbindung nachzuweisen. Doch Verkehrsminister Winfried Hermann blieb dieser Bereich ein Dorn im Auge, sollte doch das Angebot auf der Schiene im Sinne der angestrebten Verkehrswende auch zwischen Stuttgart und Metzingen/Reutlingen/Tübingen weiter ausgebaut werden können. Schließlich stellte das Land Baden-Württemberg mit Unterstützung des Verbands Region Stuttgart und der Region Neckar-Alb die Finanzierung der Großen Wendlinger Kurve sicher.

Und so baut die Deutsche Bahn seit 2019 im Auftrag des Landes eine Schienenverbindung, die formal gar nicht zum eigentlichen Projekt Stuttgart–Ulm zählt, aber irgendwie eben doch dazu gehört. „Mit der zweigleisigen kreuzungsfreien Einschleifung der Neckartalbahn in die Neubaustrecke wird ein drohender Flaschenhals für die Züge aus Richtung Tübingen verhindert“, freute sich Winfried Hermann anlässlich des Tunneldurchschlags, „damit können wir die Flexibilität und Betriebsqualität für unsere Angebote im Regionalverkehr wesentlich erhöhen und machen den Schienenknoten Stuttgart fit für die Verkehrswende und zukunftsfähig für künftige Angebotsausweitungen.“ Teil der Wahrheit ist jedoch auch: All dies wäre nicht möglich ohne das Bahnprojekt



Olaf Drescher

**Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH**

Bernhard Bauer

**Vereinsvorsitzender
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.**

Stuttgart–Ulm, das Hermann einst und noch zu Schlichtungszeiten bekämpft hatte. Und so steht eben die Große Wendlinger Kurve auch für wohlverstandenes Demokratieverständnis, Mehrheitsentscheidungen zu akzeptieren, aufeinander zuzugehen und gemeinsam das Beste zu machen. Eine politische Haltung, die man sich öfter wünschte angesichts knapper werdender Ressourcen und härter werdender Verteilungskämpfe.

Das gilt selbstverständlich in potenziierter Form auch für das Projekt Stuttgart 21, das mittlerweile auch so manchen Künstler und Bildhauer fürs kreative Werk inspiriert, wie über Erik Sturm in der aktuellen Ausgabe nachzulesen ist. Die Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist weiterhin für Dezember 2025 vorgesehen. Doch Stuttgart 21 ist so viel mehr als nur ein Bahnhof: Es handelt sich um die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der vergangenen Jahrzehnte mit deutschlandweiten Auswirkungen und ist beispiellos in Europa. Die Inbetriebnahme naht, und nun ist im Detail festzulegen, in welcher Abfolge die verschiedenen neu gebauten Infrastruktureile in Abstimmung mit den Fahrzeugflotten in Funktion gehen. Das oberste Ziel dabei ist klar: Die Fahrgäste müssen immer einen stabilen Fahrplan haben – und daran arbeiten gerade ganz viele Experten mit Hochdruck.

Unter Hochdruck ist auch so manche der jetzt 40 Ausgaben unseres Projektmagazins „Bezug“ entstanden: Hier musste eine Grafik noch ganz schnell den letzten Feinschliff bekommen, dort ein zu spät entdeckter Fehler behoben werden oder eine brandaktuelle Meldung doch noch kurz vor knapp im Heft Platz finden. „Mit 40 wird der Schwabe gescheit“, spricht der Volksmund – nun, für „Bezug“ gilt das ganz gewiss nicht. „Gescheit“ war das Konzept von Beginn an. Insgesamt 40 lesenswerte Ausgaben wurden auf den Weg gebracht, um die Menschen über Hintergründe rund um dieses so besondere Projekt zu informieren, wobei auch kritische Stimmen von Anfang an in das Magazin fanden. Von der hohen Qualität der Publikation zeugt auch, dass Sammler immer wieder beim InfoTurmStuttgart am Stuttgarter Hauptbahnhof eigens deshalb vorbeischaun, um sich dort das neueste „Bezug“ zu besorgen. Und so wollen wir gerne die Gelegenheit nutzen, um ganz einfach einmal Danke zu sagen: für 40 Ausgaben mit ganz viel Hintergrund rund um das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, mit spannenden Interviews, besonderen Porträts und einzigartigen Reportagen.

Viel Spaß mit dieser „Bezug“-Ausgabe wünschen wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

THEMA

Richtung Zielgerade

Rund um den Durchgangsbahnhof wird mit Verve gearbeitet. Letzte Gleise werden verlegt und die digitale Signaltechnik wird installiert. Unterdessen ist die Deutsche Bahn in einigen Bereichen von Stuttgart 21 richtig weit, teilweise sogar schon fertig.

Die Klamotten sind feucht, die Hände klamm. Es ist kalt und windig. Regen peitscht den Männern ins Gesicht. Gemütlich geht es auf dem Bau selten zu. Aber auf so etwas wie an diesem Novembormorgen können selbst hartgesottene Betonbauer aus Polen gerne verzichten. Doch sie müssen an diesem Tag nur für ein paar Stunden ran. Bis zum Mittag hat die Betonpumpe ihr flüssiges Gut in die Schalung gespuckt. Auf 90 Quadratmetern Fläche sind 38 Kubikmeter Beton gleichmäßig zu verteilen, mehr ist heute nicht zu tun. Kaum der Rede wert – bei einer zu betonierenden Gesamtfläche von insgesamt rund 36.000 Quadratmetern, was etwas mehr als fünf Fußballfeldern entspricht.

Rohbau am Hauptbahnhof

Kaum der Rede wert? In der Projekthistorie von S21 stellt dieser 28. November 2023 einer der kalendarisch wichtigeren Tage dar. „Eine kleine Betonage, aber ein riesiger Meilenstein fürs Projekt“, wird Mark Theilemann später formulieren, vermutlich in Anlehnung an Neil Armstrong, den ersten Menschen auf dem Mond. Manche mögen den Vergleich, falls er so gemeint war, als gewagt empfinden. Doch an diesem unwirtlichen Novembertag betonieren die Arbeiter der Ed. Züblin AG, Rohbau-Auftragnehmer der Deutschen Bahn, am künftigen Durchgangsbahnhof das letzte Deckenfeld.

An diesem Tag schließt sich das Dach, das sich auf einer Länge von rund 450 Metern und einer Breite von 80 Metern über die künftigen Bahnsteige spannt. Die aus 28 Kelchstützen bestehende einzigartige Betonschalenskonstruktion ist im Rohbau fertig. Die Bahnsteige waren es bereits im Januar 2022. Zurzeit entstehen noch die Zugangsstege, über die die Reisenden in Zukunft auf die Bahnsteige gelangen – der letzte Akt des Rohbaus. Der Gleisbau hat die Bahnsteighalle bereits erreicht, und nach und nach erhalten oben auf dem Dach die Kelchöffnungen ihre Lichtaugen, jene speziellen Stahl-Glas-Konstruktionen, die wie vieles bei diesem außergewöhnlichen Projekt so noch nie gebaut wurden.

Die Tunnel

Ein gutes Jahr zuvor markiert der 5. Oktober bereits eine Art Zäsur im Projektverlauf. Denn ohne Tunnel kein Durchgangsbahnhof. Der Clou des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs: Die Züge erreichen ihn durch sieben Tunnel hindurch unterirdisch und maximal flexibel aus allen Himmelsrichtungen. Auf diese Weise werden zudem bald keine Gleistrassen mehr die City der baden-württembergischen Landeshauptstadt zerschneiden. Insgesamt 59 Kilometer Tunnelröhren hat die Deutsche Bahn dafür erfolgreich gegraben, 51 Kilometer davon durch teils komplexe Geologie im Stuttgarter Talkessel.



Stuttgart 21 vereint Ästhetik und Funktionalität: Heute schon ein Hingucker ist neben der schon im Rohbau eindrucksvollen Bahnsteighalle auch die stadtbildprägende neue Neckarbrücke. Unweit der Kelchstützen fahren im schmucklosen Tunnel Nordkopf bereits Logistikzüge.



Auf den Fildern (ganz oben) und in fast allen Tunneln liegen die Gleise. Darauf folgt der Bau der Oberleitungen. In den Röhren werden zunächst die Halterungen für die Deckenstromschienen montiert, in denen der Fahrdrabt geführt wird.

Nach dem ersten feierlichen Tunnelanschlag im Dezember des Jahres 2013 waren die Mineure Anfang Oktober 2022 durch. Den letzten Durchschlag im Tal feierten sie unter Tage im Tunnel Obertürkheim zusammen mit hochrangigen Vertretern aller S21-Projektpartner. Die allerletzten Kilometer waren am Flughafen aufzufahren, dort wünschten sich die Mineure dann am 14. September 2023 das finale „Glück auf!“.

Der für viele Projektbeteiligte spektakulärste Moment während der rund zehn Jahre S21-Tunnelbau: eine 120 Meter lange Tunnelvortriebsmaschine im Berg um 180 Grad zu wenden. Die beiden Röhren des Fildertunnels wurden mit einer Vortriebsmaschine gegraben. Im Tal angekommen wurde sie in sieben Teile zerlegt. Das Wendemanöver erfolgte dann in einer eigens dafür gebauten Kaverne. „Mir ist kein Fall bekannt, dass eine Vortriebsmaschine einmal unter Tage gedreht worden wäre“, sagte damals ein erfahrener Tunnelbauingenieur.

Doch mit dem reinen Vortrieb ist es nicht getan. Kein Zug fährt durch rohes, mit Spritzbeton gesichertes Gestein. In Stuttgart entsteht Eisenbahninfrastruktur für mindestens 100 Jahre. Die Tunnel benötigen dafür eine stabile sogenannte Innenschale. Alle Röhren im Talkessel haben längst ihre Innenschale erhalten. Am Flughafen fehlen noch ein paar Meter des letzten großen Arbeitsschritts beim Rohbau, ehe die Röhren eisenbahntechnisch ausgerüstet werden können.

Gleise erstmal für die Baulogistik

Letzte Lücke zwischen Ulm und Stuttgart geschlossen, hat die Deutsche Bahn im Dezember 2023 vermeldet. Fast genau ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm gibt es eine durchgehende Gleisverbindung vom Ulmer Hauptbahnhof bis unmittelbar vor den neuen Durchgangsbahnhof in der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Der letzte Beton für die sogenannte Feste Fahrbahn, bei der die Schwellen nicht im Schotterbett liegen, sondern einbetoniert sind, floss unweit der Autobahn A8 vor dem Portal des Fildertunnels. Von Ulm bis vor den Fildertunnel sind es 75 Kilometer, 60 Kilometer für die seit Dezember 2022 bereits in Betrieb befindliche Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen–Ulm und im Anschluss 15 Kilometer über die Filder im Projektbereich Stuttgart 21. Torsten Weinhold kennt als der für den ganzen Abschnitt verantwortliche Bahn-Ingenieur jeden Meter davon und sagt: „Das geht nur mit einem Team, in dem alle mit Herzblut bei der Sache sind, dann macht die Arbeit umso mehr Spaß.“

Es liegen jedoch schon wesentlich mehr S21-Gleise als nur jene auf dem 15 Kilometer langen Filderabschnitt. Seit die Tunnelinnenschalen gebaut sind (siehe oben),

haben die Gleisbauer auch in den Tunnelröhren auf einer Länge von weit über 70 Kilometern bereits ganze Arbeit geleistet. Einen ersten Tauglichkeitstest haben einige der Trassen inzwischen bestanden, denn auf manchen bereits verlegten Schienen fahren schon seit geraumer Zeit Logistikzüge. Die ersten wirklichen Testfahrten sind noch in diesem Jahr geplant.

Dann sind die Schienenwege auch mit den Oberleitungen ausgestattet, über die die Aggregate der ICE und Regionalzüge ihren notwendigen Treibstoff Strom erhalten.

Die S21-Brücken

44mal haben die Planer für Stuttgart 21 einen Brückenschlag vorgesehen. Die meisten Eisenbahnüberführungen, so heißen Brücken im Eisenbahnerjargon, werden die Fahrgäste in Zukunft nicht wahrnehmen. Die wenigen markanten dafür umso mehr. Als stadtbildprägend sticht dabei die neue Neckarbrücke heraus, die den schwäbischen Fluss zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und dem Rosensteinpark überspannt und auf der zwei Fern- und Regionalbahn- sowie zwei S-Bahngleise verlaufen. Entworfen und konstruiert vom renommierten Stuttgarter Ingenieurbüro Schlaich Bergermann und Partner wurde die 345 Meter lange und 25 Meter breite Brücke im sogenannten Taktchiebungsverfahren gebaut. Takt für Takt in zwölf Schritten haben die Brückenbauer binnen eines Jahres zwischen 2017 und 2018 die Stahlsegelkonstruktion über den Neckar geschoben. Vor jedem Schub wurde das jeweilige Brückensegment am Ufer am Fuß des Rosensteinparks vormontiert. Die noch verbliebenen Randelemente haben hüben wie drüben Kräne eingehoben. Im Nachgang montiert wurde zudem ein untergehängter Radfahrer- und Fußgängersteg. Eröffnung war im April 2021, seitdem können die Stuttgarterinnen und Stuttgarter an dieser Stelle auf einem nachts beleuchteten Steg den Neckar überqueren.

Nicht ganz so spektakulär queren Züge auf den Fil dern in Zukunft das Sulzbachtal, unweit der Gemeinde Denkendorf im Kreis Esslingen. Dafür ist die 365 Meter lange, 40 Meter hohe und parallel zur Autobahn A8 verlaufende Sulzbachtalbrücke die größte Talbrücke im Projekt Stuttgart 21. Wie die Neckarbrücke wurde auch Sie im Taktchiebungsverfahren gebaut, sie war eines der ersten im Rohbau fertiggestellten S21-Bauwerke.

An der östlichen Peripherie von Stuttgart 21 bei Wendlingen, ebenfalls im Kreis Esslingen gelegen, steht die dritte große Brücke des Projekts. Die Stahlfachwerkbrücke, 50 Meter lang und 820 Tonnen schwer, überspannt dort die Bundesstraße B 313 zwischen Plochingen und Nürtingen. Anfang 2021 wurde sie in einer spektakulären Aktion am Stück über die Bundesstraße geschoben.



Die drei großen Überführungen von Stuttgart 21 – anders als die Brücken übers Sulzbachtal und über die B 313 bietet die Neckarbrücke bereits heute Radlern und Fußgängern die Möglichkeit, zur anderen Seite zu gelangen (unten).



Der Stadtbahnhaltestaatgalerie gilt heute schon als einer der architektonisch schönsten ÖPNV-Stoppes der baden-württembergischen Landeshauptstadt.

Staatsgalerie, Interregio, Nesenbach

Eines der größten Infrastrukturprojekte Europas entsteht nicht, indem man einmal kurz mit dem Finger schnippt, sondern in Etappen. Ein Etappenziel war die Inbetriebnahme der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, in Sichtweite des künftigen Hauptbahnhofs gelegen. Der Stadtbahnhaltestelle – weil aus der planerischen Feder des Bahnhofsarchitekten Christoph Ingenhoven gerne auch als kleiner Bruder des Durchgangsbahnhofs bezeichnet – wurde im September 2020 eröffnet. Der Halt nimmt die Formensprache der organisch geschwungenen Kelchstützen auf und gilt vielen als die schönste Stadtbahnhaltestelle Stuttgarts, gewissermaßen vom hässlichsten zum ansehnlichsten ÖPNV-Stopp. Die S21-Planer hatten sich dazu entschlossen, den alten, Tristesse ausstrahlenden Haltestellenkeller zu ersetzen, um

Platz zu machen für die Fern- und Regionalbahngleise zwischen neuem Durchgangsbahnhof und Fildertunnel. Manche sagen, das sei ein Segen gewesen.

Weniger aufsehenerregend, jedoch wichtig für den Zugverkehr in Richtung Waiblingen und Nürnberg war die Inbetriebnahme der sogenannten Interregio-Kurve zwischen den Stuttgarter Stadtbezirken Untertürkheim und Bad Cannstatt im März 2023. Die Interregio-Kurve ersetzt einen bestehenden Streckenabschnitt aus und in Richtung Remstal. Züge aus dem Remstal werden über die Interregio-Kurve später auch den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren können. Das neue Bauwerk, das aus einer 500 Meter langen Rampe und einem daran anschließenden Überwerfungsbauwerk, einer Art Brücke über den Gleiskörper, besteht, wird überwiegend vom Güterverkehr genutzt werden.

Dieser rückt mit der Interregio-Kurve um annähernd 100 Meter weg von der dortigen Wohnbebauung.

Für die Öffentlichkeit unsichtbar, weil unterirdisch verlaufend, ist seit Herbst 2020 der Düker Nesenbach ein wichtiger Bestandteil des Stuttgarter Abwassernetzes. Der Düker leitet den größten Abwasserkanal der Landeshauptstadt unter der Bahnsteighalle des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs hindurch. Drei Rohre mit unterschiedlich großen Durchmessern zu planen und zu bauen hat dabei alle Beteiligten in hohem Maß gefordert. Die vielen öffentlichen Debatten über die Baubarkeit eines Dükers an dieser kniffligen Stelle verstummten umgehend in dem Moment, als er fertig war.

Fertig, fertig... vieles ist noch zu tun am künftigen Stuttgarter Bahnknoten, und einiges doch schon fertig. Bei „fertig“ denken manche womöglich an einen italienischen Fußballtrainer, der einmal eine Pressekonferenz – grammatikalisch nicht einwandfrei – mit dem berühmten Satz „Ich habe fertig“ beendet hat. Wenn die Bahn so wie geplant fertig hat und die ersten Züge durch den Hauptbahnhof rollen, heißt es eher sprachlich korrekt „Vorsicht bei der Abfahrt“. Die Zielgerade bei Stuttgart 21 ist jedenfalls in Sicht... www.be-zug.de/ist-stand



Heute bereits in Betrieb: der Nesenbach-Düker, Stuttgarts größter Abwassersammler unter der neuen Bahnsteighalle und die Interregio-Kurve für Zugverkehr Richtung Waiblingen und Nürnberg.

 INTERVIEW

Quartier für 10.000 Menschen

Je näher die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 rückt, desto konkreter werden die Pläne für den neuen Stadtteil Stuttgart Rosenstein. Der zuständige Stadtplaner Michael Hausiel sowie Cem Arat und Markus Weismann von asp Architekten erklären im Interview den Stand der Dinge – und wo aktuell die Herausforderungen liegen.

Herr Hausiel, die Ansprüche an das neue Quartier wurden bereits 2016 im Memorandum Rosenstein festgeschrieben, dem Ergebnis einer informellen Bürgerbeteiligung. Demnach soll ein Modellquartier mit neuen ökologisch-sozialen Wohnformen und gemischter Nutzung entstehen. Wie kann das gelingen angesichts der aktuellen Grundstückspreise?

Michael Hausiel: Die Ausgangssituation ist durchaus gut. Mit Ausnahme der Fläche des Paketpostamts im Nordosten gehören der Stadt Stuttgart bereits seit 2001 sämtliche Entwicklungsflächen. Nach derzeitigen Überlegungen könnte der Anteil am geförderten Wohnungsbau bei mindestens 70 Prozent liegen, getragen durch verschiedene Förderprogramme. Grundlage dieses Ansatzes ist ein Gemeinderatsbeschluss zur Neuausrichtung der Bodenpolitik aus dem Jahr 2022.

Wie wollen Sie die gesetzten Ziele erreichen?

Michael Hausiel: Unsere wesentliche Strategie ist, dass künftig bei der Vergabe städtischer Baugrundstücke das Instrument des Erbbaurechts verstärkt zum Tragen kommen soll und die Grundstücke der Bodenspekulation entzogen bleiben. Wichtig ist zudem, dass die Flächen im Rahmen einer Konzeptvergabe ausgeschrieben werden. Damit können Interessenten mit überzeugenden Konzepten, etwa mit entsprechenden ökologischen und sozialen Qualitäten, zum Zug kommen und eben nicht der Interessent, der letztlich am meisten bietet. Hier sehe ich vor allem eine Chance für das genossenschaftliche Bauen, gemeinschaftliche Wohnformen oder für öffentliche Trägerschaften.

Cem Arat: Die Grundstücke mittels Konzeptverfahren zu vergeben und eben nicht im Höchstpreisverfahren ist ein bewährtes und probates Mittel, um die städtebauliche Qualität zu stärken. Von zentraler Bedeutung ist mit Blick auf die Qualität aber auch, den Prozess aktiv zu gestalten und die offene, diverse und diskursive

Planungskultur fortzusetzen. Denn nur so kann es gelingen, flexibel auf sich verändernde Rahmenbedingungen und Anforderungen zu reagieren.

Das Architekturbüro asp hat gemeinsam mit Koeber Landschaftsarchitektur und dem Ingenieurbüro für Verkehrsweisen Koehler & Leutwein den Ideenwettbewerb Rosenstein im Herbst 2019 gewonnen. Was hat sich seither getan?

Cem Arat: Jede Menge. Wir sind Anfang 2020 mit dem Erstellen des Rahmenplans beauftragt worden, woran wir intensiv mit der Verwaltung und verschiedenen Akteuren gearbeitet haben. Der erste Schritt war, einen Akteursprozess zu starten, um gemeinsam die Leitbilder zu vertiefen und einen Grundstein zu legen für weitere Entwicklungen, in die alle Akteure und Anrainer mit eingebunden werden. Es ist bei solch einem komplexen Vorhaben mit einer Vielzahl an Themen und Herausforderungen elementar, nicht nur die Bedürfnisse der einzelnen Fachbereiche zu sammeln, sondern sie auch in Einklang zu bringen und zu verhandeln. Dies geschah unter anderem in ämterübergreifenden Workshops oder Werkstattgesprächen mit den einzelnen Fraktionen. Um Lösungen zu finden, die einen robusten Rahmen schaffen, der zugleich offen ist für sich ändernde Bedarfe, braucht es Antworten, die alle Ebenen integral miteinander verknüpfen. Als übergeordnete Leitplanken sind so die einzelnen Quartiersbroschüren und der zentrale Rahmenplan entstanden.

Michael Hausiel: Nach dem gemeinsam getragenen sehr intensiven und iterativen Prozess war der Beschluss des städtebaulichen Rahmenplans am 17. Oktober 2023 durch den Gemeinderat natürlich ein sehr wichtiger Meilenstein für uns. Denn nun haben wir eine festgeschriebene Grundlage für die weiteren Prozesse wie etwa die Freiraum- und Erschließungsplanungen, die Beauftragung von Machbarkeitsuntersuchungen und



Gutachten sowie letztlich die Bearbeitung der Bebauungspläne, die für die Umsetzung maßgeblich sind. Im Teilgebiet C1, also bei den Wagenhallen, sind wir bereits einen Schritt weiter. Hier beabsichtigen wir in absehbarer Zeit mit den Gemeinderatsvorlagen zum Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan und dem Grundsatzbeschluss für ein Konzeptvergabeverfahren in die städtischen Gremien zu gehen.

Das Gelände, das durch den Rückbau der Gleisanlagen frei wird, ist beachtliche 85 Hektar groß. In diesen Dimensionen wird heutzutage eher selten geplant – oder?

Michael Hausiel: Ein Bauprojekt dieser Größenordnung ist sicherlich nicht alltäglich, tatsächlich gibt es aber durchaus Projekte in diesen Dimensionen. Am weitesten in der Umsetzung ist etwa die Bahnstadt in Heidelberg. Dort geht es um 116 Hektar Fläche, auf der etwa 6.800 Menschen leben werden. Weit vorangeschritten ist auch das Wohnquartier Franklin Village in Mannheim, ein ehemaliges Militärgelände, auf dem in Zukunft bis zu 10.000 Menschen ihr neues Zuhause finden. Auch in der Hauptstadt Berlin und in Hamburg werden mit dem Schumacher Quartier auf dem ehemaligen Flughafen Tegel und dem Stadtteil Oberbillwerder

ähnliche Stadtentwicklungsprojekte realisiert. Vergleichen lassen sich diese Projekte aber nicht direkt. Stuttgart Rosenstein ist bereits durch seine zentrale Lage mitten in der Innenstadt wirklich einmalig.

Es soll insgesamt vier Teilgebiete geben: die Maker City, den Gleisbogenpark, das Rosensteinquartier und das Europaquartier. Wie hängen die einzelnen Quartiere zusammen?

Markus Weismann: Das verbindende Element ist der Gleisbogenpark, der den Verlauf der heutigen Bahnstrecke aufnimmt und die neuen Quartiere miteinander verbindet. Gleichzeitig fungiert er gewissermaßen auch als Bindeglied zwischen Alt und Neu. Er schafft als urbaner Park eine gemeinsame Zone für Spiel, Sport und Bewegung und bietet zudem nutzungsoffene Felder und Bereiche für Artenschutz und Biodiversität. Die Straßenachsen aus den Bestandsgebieten Nordbahnhofviertel, Europaviertel und Osten werden im Entwicklungsgebiet weitergeführt und so umgelenkt, dass eine über das Gebiet hinausreichende Vernetzung mit der Stadt in Richtung Stuttgart Ost, Nord und Killesberg entsteht. Parallel dazu werden die ehemaligen Gleistrassen als Radhaupttrassen weiterentwickelt, verknüpft mit den Stadtteilen Feuerbach und Bad Cannstatt.

Cem Arat (links) sowie Markus Weismann (Mitte) und Michael Hausiel tauchen in das Projekt ein.

Bei allem Verbindenden sollen die Quartiere aber auch ihren eigenen Charakter haben – was zeichnet sie jeweils aus?

Markus Weismann: Charakteristisch für die „Maker City“ ist das dichte Neben- und Miteinander unterschiedlichster Nutzungen. Das produktive Kreativquartier steht für eng miteinander verzahntes Wohnen und Arbeiten. Hier wird gelebt, gearbeitet, produziert und getüftelt. All das passiert sowohl in der Architektur, also den Gebäuden, als auch im Freien. Dabei war es uns wichtig, die bestehende Kunst- und Kulturszene sowie Vereine wie Stadttacker e.V. einzubinden. Sie prägen das Areal um die Wagenhallen und sind Impulsgeber für das neue Quartier. Das Rosensteinquartier ist dagegen als dichtes und radikal durchgrüntes Quartier angelegt. Es unterteilt sich in vier Nachbarschaften und zwei Campusstandorte. Den Kern jeder Nachbarschaft bildet der Quartiershub für Mobilität und soziale Infrastruktur sowie der Nachbarschaftsplatz, eine erhöhte Erdgeschosszone zur bedarfsorientierten Nutzung nach außen.

Und wie verhält es sich nach innen?

Markus Weismann: Nach innen sind nachbarschaftsbezogene Nutzungen wie Kita oder Co-Working vorgesehen. Im Europaquartier, das aus dem A3- und A2-Gebiet besteht, sind als städtebauliche Akzente unter anderem 30 Meter hohe Punkthäuser und Nachbarschaftsplätze vorgesehen, die von sozialen Einrichtungen umrahmt werden. Teil des Quartiers ist die Athener Straße, die sich als Weiterführung des Gleisbogenparks zwischen dem bestehenden und dem neuen Quartier zieht und ein grünes, niederschwelliges und vielseitiges Spiel-, Sport- und Bewegungsband bildet. Die Freiflächen verbinden dabei nicht nur die Quartiere, sondern sind auch als Treffpunkt für die Menschen gedacht.

Die Aufenthaltsqualität hängt ja insbesondere auch von der Art der Bebauung ab. Soll es eher in die Höhe oder Dichte gehen in Stuttgart Rosenstein?

Michael Hausiel: Im Grunde beides. Es sind relativ dichte Quartiere mit einer Grundhöhe von 21 Metern geplant, also Wohngebäude mit sechs bis sieben Stockwerken. Diese Grundhöhe wird zur Belebung der städtebaulichen Kontur teilweise aufgebrochen und stellenweise auf 30 oder auch bis zu 48 Meter erhöht, etwa an den Quartierseingängen. Die Sonderbausteine wie die Schulen oder Bestandsstrukturen sind weniger hoch und tragen zur Gliederung des Städtebaus bei.

Cem Arat: Im Europaquartier ist allen voran eine sehr hohe bauliche Dichte vorgesehen, in Kombination mit maximaler Freiraumqualität. Dichter als etwa die Gründerzeitviertel wie der Stuttgarter Westen. Die Kunst liegt also darin, so wenig Flächen wie möglich zu versiegeln und dennoch eine bestimmte Anzahl an Wohnungen entstehen zu lassen. Die Stadt von morgen muss dicht, aber auch radikal grün sein. Das ist herausfordernd, weil

aufgrund der topografischen Lage Stuttgarts nur begrenzt in die Höhe gebaut werden kann. Das Stadtklima verträgt Hochhäuser nicht so richtig.

Wie viele Menschen sollen hier später einmal wohnen?

Michael Hausiel: Laut dem Rahmenplan sind auf der gesamten Entwicklungsfläche zwischen 4.700 und 5.700 Wohneinheiten möglich. Da wir uns noch in einem frühen Planungsstadium befinden, bewegen wir uns damit noch in einem Spektrum. Zu den relevanten Parametern gehören etwa die konkreten Gebäudeformen, das Wohnungsgemenge mit den jeweiligen Wohnungsgrößen sowie der konkrete Anteil an gefördertem Wohnungsbau, den der Gemeinderat für die Fläche noch beschließen muss. Je nachdem, welcher Belegungsschlüssel angesetzt wird, kann man in jedem Fall sagen, dass über 10.000 Menschen in die neuen Quartiere einziehen können.

Würde sich in dem Quartier auch ein Architekt wohl fühlen?

Markus Weismann: Ja, selbstverständlich.

Und ein Stadtplaner auch?

Michael Hausiel: Sogar sehr, insbesondere im Rosensteinquartier, dem Bereich, wo heute die Züge abgestellt werden. Insgesamt haben jedoch alle Quartiere ihre Vorzüge. Alle eröffnen die Möglichkeit, mitten in der Stadt zu leben, umgeben von öffentlichen Grünflächen und mit einer einzigartigen Radinfrastruktur. Die Quartiere werden zudem hervorragend an den ÖPNV angebunden, ergänzt durch verschiedene Sharing-Angebote. Stuttgart Rosenstein folgt damit den Prinzipien der sogenannten Minuten-Stadt, der produktiven Stadt, der sozial gerechten Stadt. Es gibt vielfältige Freizeitmöglichkeiten und wer hier wohnt, kommt in den Genuss von kurzen Wegen bei der täglichen Versorgung. Mit den von uns vorgesehenen Konzeptvergabe- und Wettbewerbsverfahren können für die verschiedenen Baufelder architektonisch spannende Projekte entstehen. Ziel ist auch, durch einen hohen Anteil an Grünflächen und autofreien Nachbarschaften öffentliche Räume mit hoher Lebensqualität zu schaffen. Gleichzeitig soll durch die Umnutzung und den Erhalt von Bestandsstrukturen – wie etwa dem ehemaligen Lokschuppen – Charakter und Identität in die Quartiere gebracht werden.

Gibt es schon Planungen, was mit dem historischen Lokschuppen und anderen Bahndenkmalern passieren wird?

Michael Hausiel: Etliche der Brückenbauwerke sowie Teile der heutigen Bahnstrecken werden beispielsweise als Rad- und Gehweginfrastruktur genutzt. Andere Bauwerke sollen im Bereich Kultur, Sport, Bewegung und auch Gastronomie eine Rolle spielen. Und das Werk Rosenstein, auch als Lokschuppen bekannt, soll innerhalb des Campus Nord ein wichtiger Baustein im Konzept „Lebenslanges Lernen“ sein. Für uns sind viele Bauwerke

Bestandteil des stadthistorischen Gedächtnisses, daher wollen wir die besonderen Ingenieurbauwerke erhalten und erlebbar machen – die Überwerfungsbauwerke sind, so glaube ich, sogar die ersten ihrer Art.

Cem Arat: Solch historisch relevante Relikte sind gerade auch aus architektonischer Sicht sehr bedeutsam und erfordern durchaus einen entsprechenden Umgang. Denn sie stiften Identität und geben letztlich auch Orientierung im öffentlichen Raum.

Hat die Stadtverwaltung genug Kapazitäten, um ein Projekt in dieser Größenordnung zu stemmen – das größte Stadtentwicklungsprojekt in der Stuttgarter Geschichte?

Michael Hausiel: Wir haben mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen bereits bestehende Organisationsstrukturen in der Stadtverwaltung weiterentwickelt und sind aktuell noch in der Ausbauphase. Um künftig optimal aufgestellt zu sein, haben wir zudem eine unabhängige Untersuchung zur richtigen Organisationsform in Auftrag gegeben, die aktuell noch läuft. Vom Ergebnis lasse ich mich selber überraschen.

Worin sehen Sie als Architekten und Stadtplaner die größten Herausforderungen bei der Umsetzung?

Cem Arat: Aus einer Vielzahl unterschiedlicher, teilweise widersprüchlicher Anforderungen ein stimmiges Ganzes zu machen. Um die jeweils richtige Lösung zu finden, braucht es eine offene, diverse und diskursive Planungskultur, die auf veränderte Rahmenbedingungen und Bedarfe reagieren kann. Es ist daher unabdingbar, eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen und Akteure in den ganzen Prozess einzubinden. Dabei stellt sich insbesondere auch die Frage der Qualitätssicherung. Um diese zu gewährleisten, wurden im Akteursprozess bereits eine Charta formuliert, ein Begleitgremium ins Leben gerufen und soll nun verstetigt werden.

Michael Hausiel: Mit dem vom Gemeinderat beschlossenen Rahmenplan haben wir in meinen Augen ein stabiles und zukunftsorientiertes Gerüst vorliegen. Wir haben damit ein Qualitätsversprechen formuliert und gleichzeitig aber auch eine sehr hohe Erwartungshaltung von Seiten der Öffentlichkeit und der Politik empfangen. Auf der anderen Seite unterliegen diese Ziele immer auch gewissen gesellschaftlichen, politischen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Eine der größten Herausforderungen dürfte sein, diese Ziele bis zur Realisierung hochzuhalten oder sogar unter den genannten Aspekten noch weiterzuentwickeln.

Welche Rolle wird dabei das Thema Mobilität spielen?

Markus Weismann: Dank der einzigartigen Lage im Herzen der Stadt Stuttgart und der Nutzungsdurchmischung der Quartiere kann der Individualverkehr weitestgehend reduziert werden. Der Stellplatzschlüssel für Wohnen soll daher sehr gering angesetzt werden.



Sämtliche Freizeitangebote lassen sich bequem zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV erreichen. Die Erschließung ist so angelegt, dass es keinen Durchgangsverkehr gibt. Pro Nachbarschaft ist ein sogenannter Quartiershub als eine Art dezentrales Versorgungsnetz vorgesehen, über das Alltägliche wie Versorgung, Parken oder Sharing-Angebote abgewickelt werden. Eine Hochgarage bietet zudem die Möglichkeit, je nach Bedarf Stellplätze anzupassen. Es geht ja darum, ein zukunftsfähiges, resilientes Quartier mit hoher Lebensqualität zu entwickeln.

Die Erwartungen der Menschen sind jedenfalls hoch, die Begeisterung für dieses Zukunftsprojekt steigt spürbar. Können Sie die Idee hinter dem neuen Stadtteil mit einem Satz erklären, der Emotionen weckt?

Markus Weismann: Vielfältige und lebendige Nachbarschaften für Arbeit und Freizeit, reichlich Grün, alltagsorientierte Angebote, kurze Wege.

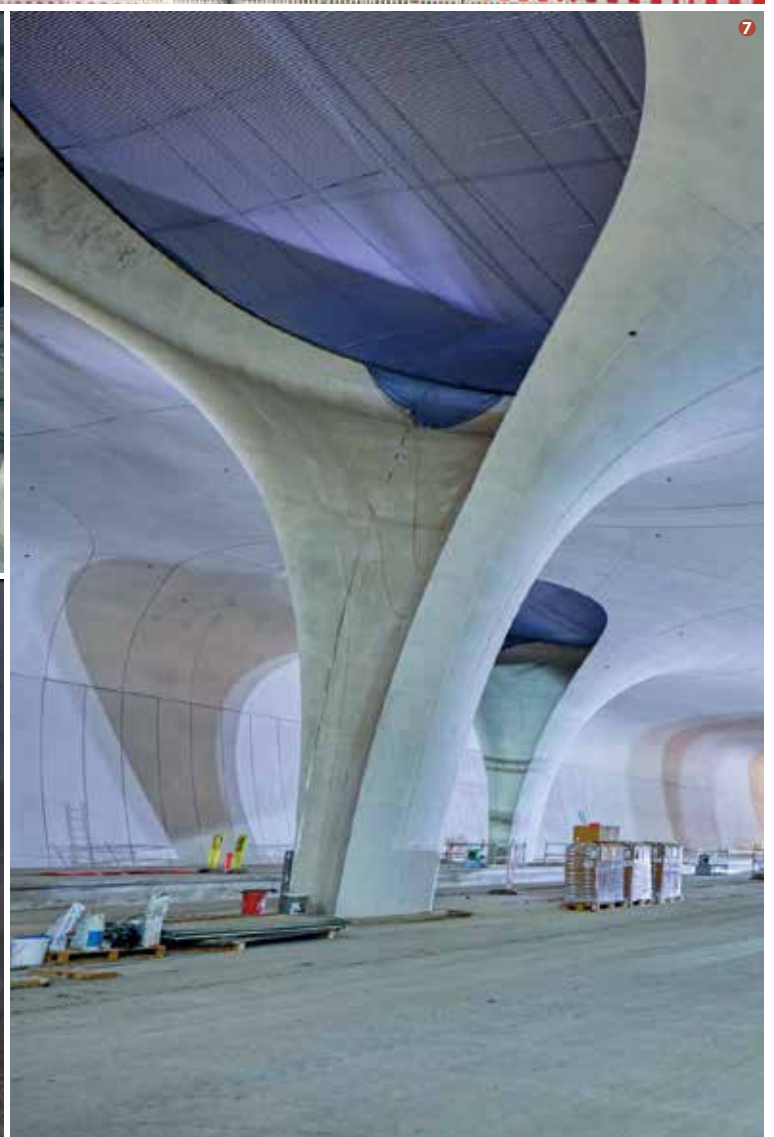
Michael Hausiel: Ich denke der recht emotionale Leitsatz zu Stuttgart Rosenstein trifft Ihre Frage letztlich ganz gut: Für alle. Für morgen.

Übersichtsgrafik eines wertvollen Quartiers, auf dem in Stuttgart große Hoffnungen ruhen.

IM BILDE

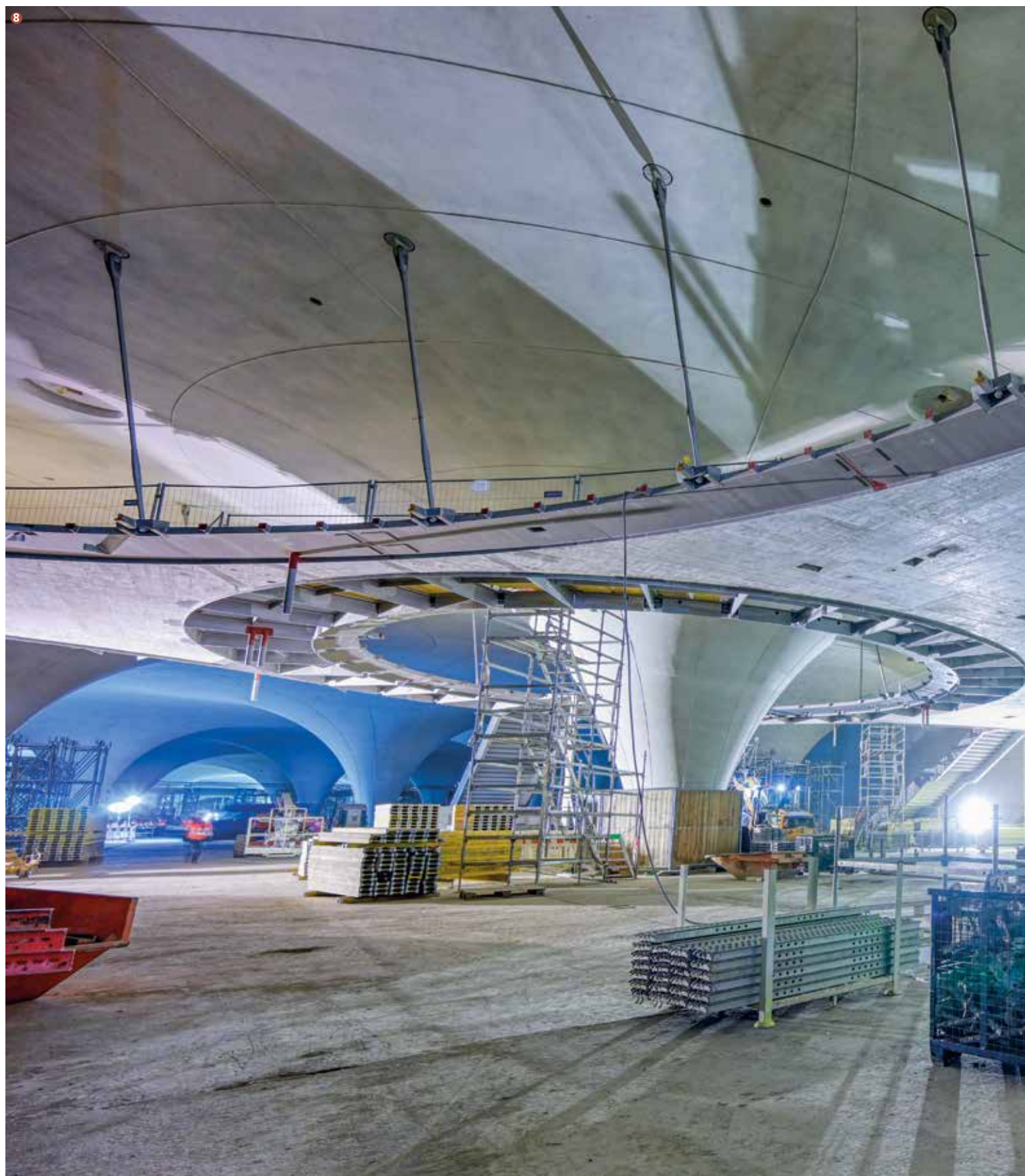


- ① und ⑦ neue Bahnsteighalle am Hauptbahnhof ② Baustelle Flughafenbahnhof ③ und ④ Montagearbeiten an den Lichttaugen über der neuen Bahnsteighalle
⑤ Verbindungsbauwerk Flughafentunnel ⑥ Bonatzbau ⑧ Verteilersteg in der neuen Bahnsteighalle



IM BILDE

8





PORTRÄT

Bildhauer trifft auf Baustelle

Der Künstler Erik Sturm ist mit seinen Arbeiten Teil der Geschichte von Stuttgart 21 geworden. Sein Atelier liegt am Rande der Großbaustelle – und das nicht ganz zufällig: Das Jahrhundertprojekt in Stuttgart ist für ihn fruchtbarer Nährboden und Inspiration für sein bildhauerisches Schaffen.

Der kleine steinerne Balkon hängt schon etwas windschief an der alten Stadtvilla, die als eines der letzten Überbleibsel ihrer Art an der Willy-Brandt-Straße steht. Um das Jahr 1860 in neoklassizistischer Anmutung an der einst pulsierenden Prachtallee gebaut, ist das denkmalgeschützte Gebäude heute zu einem Ort geworden, der wie kein anderer davon erzählen kann, was die Stadt und ihre Menschen bewegt. Der mehr aussagt über die Stadtgeschichte, als jeder andere. Findet jedenfalls Erik Sturm. „Aus künstlerischer Sicht ist dieser Ort eine unerschöpfliche Fundgrube“, sagt er.

Der Bildhauer steht an diesem Mittag auf dem kleinen Balkon und zeigt nach links Richtung Kulturmeile, über deren Umgestaltung schon seit vielen Jahren debattiert wird. Er zeigt nach rechts zum neuen Entrauchungsbauwerk, das an die steil aufragende Rückenflosse eines Haifischs erinnert. Nach unten auf die Straße, die den vielsagenden Namen „Stadtautobahn“ trägt. Und schließlich nach vorne Richtung der orangefarbenen Kräne und weißen Zelte, unter denen die Kelchstützen mit ihren gläsernen Lichtaugen auf ihren großen Auftritt warten. „Künstler sind immer auch ein Kind ihrer Zeit“, betont Erik Sturm: „Und hier bündeln sich sehr viele stadtprägende und gesellschaftlich relevante Themen, die in Gegenwartskunst übersetzt werden können.“

Bei Weimar geboren, im Schwarzwald aufgewachsen, mit 16 Jahren nach Stuttgart gekommen, um hier eine Ausbildung als Grafikdesigner zu machen – das ist seine Vita in groben Zügen, ehe die Kunst von ihm Besitz ergriff und umgekehrt. Wie es der Zufall will, landete der junge Mann seinerzeit direkt am Neckartor, in einem der zwischenzeitlich abgerissenen Altbauten an der Willy-Brandt-Straße. Seit dem Milleniumsjahr 2000 ist er nun schon hier – die Straße und ihre Umgebung haben ihn seither nicht mehr losgelassen, erzählt der 41-Jährige. Einige seiner künstlerischen Arbeiten in den vergangenen 20 Jahren seien mit Bezug zu diesem Ort entstanden.

So wirbelte der Bildhauer etwa einigen Staub auf, als er sich künstlerisch mit dem für Stuttgart prägenden Thema „Feinstaub“ beschäftigte und aus dem Material eine neue Farbe kreierte: das Neckartorschwarz. Den Feinstaub hatte er zuvor im Stil eines Archäologen in Hohlräumen, Kabelschächten, Ecken und Nischen gesucht und kiloweise in einem Glas gesammelt. Um die Partikel streichfähig zu machen, mischte er sie mit einem Bindemittel, mit Leim. Interessiert hat den Künstler insbesondere die Materialität, wie er sagt, weshalb er etliche Bücher über Staubwissenschaft gelesen hat und am Max-Planck-Institut mittels Rasterelektronenmikroskop tausendfach vergrößerte Aufnahmen vom gesammelten Feinstaub machen ließ, die nun in seinem Atelier hängen. Die Idee, Feinstaub als seltenes Pigment zu verwenden,



Erik Sturm verwertet auch tonnenschwere Bohrpfähle
für seine künstlerische Arbeit.



Exponate bei „Solid Transitions – Kunst in den Rohbauhallen von Stuttgart 21“: Installation eines T-Trägers und eines Bohrpfahls von Erik Sturm (oben) sowie eine Skulptur des Künstlers Kestutis Svirmelis und Fege-Performance von Schirin Kretschmann (unten).



sei ihm durch die ständigen Berichte über „Deutschlands dreckigste Kreuzung“ gekommen, erzählt er und schmunzelt. „Ich habe mich gefragt, was genau eigentlich hinter diesem Material steckt, über das alle reden.“

Sturm selbst bezeichnet seine künstlerische Auseinandersetzung gerne als Gegenwartsarchäologie, die ihren Ausgangspunkt im urbanen Raum hat. In den Nischen und Ecken am Neckartor beispielsweise. Oder in alten und tausendfach überklebten Litfaßsäulen, deren Plakate er schichtweise bei „Zeitbohrungen“ und „Werbegrabungen“ mit einem speziellen Verfahren bis zurück in die 1970er Jahre wieder freilegt. Oder eben auf der Jahrhundertbaustelle direkt gegenüber, im Herzen der Stadt, auf die er seit vielen Jahren von seinem Atelier aus beste Sicht hat. „Stuttgart 21 ist mit allem was dazugehört so prägend für die Stadtgeschichte, dass man das unbedingt künstlerisch interpretieren muss“, betont er.

Zu den besonderen Fundstücken, die Erik Sturm bei seinen Baustellen-Exkursionen unter Tage „ausgegraben“ und ausgestellt hat, gehören unter anderem bizarr anmutende Vogelnester, die von den kreativen Tauben im Untergrund mangels Ästen und Blättern aus Drähten, Schrauben und auch aus Kabelbindern kunstvoll gebaut wurden. Für Meister Sturm ein Sinnbild für die Anpassungsfähigkeit der Natur an die menschengemachten Veränderungen im Zeitalter des Anthropozäns – und damit zweifellos ein Exponat der Gegenwartskultur.

Ein etwas schwergewichtigeres Fundstück lagert derzeit unter einer Plane auf dem Hof: Ein Doppel-T-Stahlträger, vielleicht eine Tonne schwer, der gewissermaßen dem Fortschritt im Weg war. Er war auf dem Baufeld im Bereich des Nordkopfs nach vorangegangenen Arbeiten im Untergrund vergessen worden. Bei den Gründungsarbeiten im Jahr 2016 traf dann das schwere Bohrgerät zielsicher auf den Träger und verdrehte ihn zu einer monumentalen Skulptur. Sturm fand das Stück verdeckt und verrostet vergleichsweise unscheinbar in einer Ecke abgelegt, erkannte aber die Strahlkraft des Fundstücks. Er habe ihn lediglich gesäubert und aufpoliert, um die Spuren der Kollision und gewaltigen Krafteinwirkung sichtbar zu machen, sagt Erik Sturm, der in dem sehenswerten Gebilde die „perfekte Skulptur“ erkennt, die man besser nicht hätte machen können.“ Besichtigt werden konnte sie nach ihrer Ausgrabung unter anderem im Stuttgarter Hospitalhof, in dem der Künstler unter dem Titel „Zeit Stadt Wert“ bei einer Einzelausstellung verschiedene seiner Gegenwartswerke zeigte.

Nach seiner Ausbildung zum Grafikdesigner hatte sich Erik Sturm zunächst an der Merz Akademie in das Thema Visuelle Kommunikation vertieft. Anschließend studierte er an der Stuttgarter Akademie der Bildenden Künste noch Bildhauerei bei Professor Christian Jankowski, der zu den einflussreichsten Aktions- und Konzeptkünstlern seiner Generation zählt. „Seine konzeptionelle Denkweise hat mich geprägt und für meine

Fundstück auf
den Baustellen:
bizarres Vogelnest
aus Drähten und
Schrauben



Sturm hat auch den Stuttgarter „Feinstaub“ thematisiert – und die Farbe Neckartorschwarz geschaffen.

eigene Arbeit inspiriert“, sagt Sturm, der noch während des Studiums zusammen mit anderen Künstlerinnen und Künstlern in den Räumen eines ehemaligen Ladens den Kunstraum LOTTE gründete – natürlich an der Willy-Brandt-Straße, Nähe Neckartor, direkt gegenüber der Bahnhofsbaustelle. „Wir haben diesen Ort ganz bewusst ausgesucht, um die städtebaulichen Umwälzungen künstlerisch zu begleiten“, sagt er. In fünf Jahren hätten sie rund 150 Veranstaltungen durchgeführt.

In all der Zeit hatte Sturm dabei immer schon die heutigen Räume im Blick, die alte Stadtvilla ein paar Meter weiter oben, die seinerzeit schon seit geraumer Zeit leer stand, nachdem das Polizeirevier an der Willy-Brandt-Straße ausgezogen war. Also hakte er nach – und konnte die Bahn von seiner Idee überzeugen. Zwei Stockwerke mit 13 Räumen und ungefähr 450 Quadratmetern teilt sich der Bildhauer seither mit anderen Kunschtchaffenden, das Erdgeschoss wird von der Baufirma Züblin genutzt. Einen besseren Platz hätte er dabei kaum finden können, um sein bisher kühnstes Vorhaben zu verwirklichen: Eine Ausstellung in den Tiefen des Südkopfes zu gestalten, die Rohbauhallen von Stuttgart 21 in einen

künstlerischen Interventionsraum zu transformieren. Erstmals vorgefühlt hatte Erik Sturm in Sachen Kunstaktion im Jahr 2019, nach einigen Gesprächen bekam er schließlich grünes Licht – und ein abgestecktes Zeitfenster von drei Tagen zwischen Abschluss der Rohbauarbeiten und Beginn des Innenausbaus. Zwei Jahre lang hat er gemeinsam mit der Kunsthistorikerin Carolin Wurzbacher auf die Ausstellung hingearbeitet, die Rahmenbedingungen festgelegt, eine Gesamtinszenierung entwickelt, passende Künstlerinnen und Künstler ausgewählt, darunter Tänzerinnen Performancekünstler, Filmschaffende, Choreografen, Musiker und Maler.

Der Vorhang ging Anfang Januar vergangenen Jahres dann auf für die Kunstperformance „Solid Transitions“. Insgesamt 600 Besucherinnen und Besucher wurden während der drei Tage bei neun Besichtigungstouren vom Eingang zum Südkopf durch die „sakralen Kunsträume“ im Untergrund geführt. „Ein tolles Erlebnis, für das sich der ganze Aufwand gelohnt hat“, bilanziert Erik Sturm. Es sei von Beginn an seine Vision gewesen, die Baustelle ins Ateliergebäude zu holen und im Gegenzug die Kunst auf die Baustelle zu bringen, sagt er. Beides habe sich nunmehr erfüllt.

Sein Beitrag zur viel beachteten Kunstaktion war eine Installation aus einem originalen Bohrpfahl, der einst just an diesem Ort seine schwere Gründungsarbeit verrichtet hatte. Insgesamt drei dieser Bohrpfähle hat Sturm zuvor aus den Tiefen der Baugrube nach oben schaffen lassen, jeder davon über stattliche zehn Tonnen schwer. Zu viel für einen Kran, weshalb jeder Pfahl zum Transport in insgesamt vier Stücke geschnitten werden musste. Noch größer war der Aufwand, einen der Pfähle zur Ausstellung wieder an den Ort seines Wirkens zu schaffen und die einzelnen Stücke aufeinander zu stapeln. „Ich wollte die Stahlbetonsäule als essentielles Arbeitsgerät des Tiefbaus aber unbedingt im Kontext seiner ursprünglichen Umgebung zeigen“, erläutert Erik Sturm.

Auch die zersägten Bohrpfähle liegen momentan gemeinsam mit dem Stahlträger auf dem Hof hinter dem Haus, zwischengelagert nur, keinesfalls ausrangiert. Immerhin sind sie ein Stück Gegenwartskultur – und das sollen sie auch bleiben. Meist würden die archaisch wirkenden Gebilde nach dem Bauprozess demontiert und zerlegt, da sie nur temporär benötigt werden. Es reize ihn, so der Bildhauer und Chronist der Stadtgeschichte, diese Art der Gründung als eine der ältesten Techniken, die gleichwohl für die Erschaffung zukunftsweisender Bauvorhaben eingesetzt wird, in einem anderen Kontext in den Betrachtungsmittelpunkt zu stellen. Eine spektakuläre Idee, was er weithin sichtbar mit den drei Säulen von Stuttgart 21 machen könnte, hat er auch schon. Doch das bleibt vorerst noch sein Geheimnis.



In seinem Atelier, nur einen Steinwurf von der Baustelle am Stuttgarter Hauptbahnhof entfernt, lässt sich der Künstler Erik Sturm tagtäglich von der sich wandelnden Kulisse inspirieren.

INTERVIEW

„Es ist ein neuer Spirit entstanden“

Fünf Jahre lang war Thorsten Krenz Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das wichtige Bundesland Baden-Württemberg. Der diplomierte Politologe hat viele Weichenstellungen begleitet und wechselt jetzt nach Kanada. Ein vorwärtsgewandter Rückblick.

Herr Krenz, das baden-württembergische Erfolgsrezept ist der Erfindergeist ...

Thorsten Krenz: ...das fängt ja mal nett an.

Es wird gleich noch richtig kulinarisch ...

Thorsten Krenz: ...da bin ich gespannt.

Wissen Sie, was Dario Fontanella in Ihrer Heimatstadt Mannheim erfunden hat?

Thorsten Krenz: Das Spaghetti-Eis. Das weiß man als Mannheimer.

Ein wahrer Exportschlager, das Spaghetti-Eis, echt nur ohne Waffel und mit fein geraspelter weißer Schokolade. Von der Spaghetti-Eis-Metropole Mannheim hat es sie einst beruflich nach Berlin und Brüssel verschlagen und von dort zurück ins Ländle nach Stuttgart. Was kommt jetzt?

Thorsten Krenz: Der geografisch größte Sprung meiner bisherigen Berufskarriere! Es geht über den atlantischen Ozean nach Kanada, ein Land mit viel Eis – allerdings nicht kulinarisch – aber vor allem auch mit einer großen und langen Eisenbahntradition. Dorthin nehme ich viele Erinnerungen und Prägungen mit. Auch aus Mannheim, wo ich mit dem Spaghetti-Eis, das Sie angesprochen haben, schöne Kindheitserinnerungen verbinde. Ich verbinde mit Mannheim aber vor allem Mobilitätsgeschichte. Karl von Drais mit der Erfindung des Ur-Fahrrads und Carl Benz mit dem Automobil sind für das Selbstverständnis Mannheims und der Kurpfalz historisch wichtig. Mich hat schon immer sehr interessiert, wie die Leute von A nach B kommen. Das wurde mir als Mannheimer quasi in die Wiege gelegt. Ich persönlich kam von Berlin vor fünf Jahren nach Stuttgart, wo mit Stuttgart 21 und dem Digitalen Knoten Stuttgart gerade auch Geschichte geschrieben wird: ein neues Kapitel der Eisenbahngeschichte. Alles in allem nehme ich einen schönen Rucksack aus meiner Heimat nach Kanada mit, wo die Schiene in Zukunft eine größere Bedeutung bekommen soll. Auf dieser Reise möchte ich dabei sein.

Weiter gings nicht weg? Was genau machen Sie um Himmels Willen in Kanada?

Thorsten Krenz: Ich leiste meinen Beitrag dazu, dass die Eisenbahn in Kanada vor dem Hintergrund des Klimawandels gegenüber der Straße, auf die man dort allzu lange schwerpunktmäßig gesetzt hat, ihre verdiente Aufwertung erfährt. Nach Nordamerika zu gehen war für mich jetzt der richtige Schritt. Auch aus familiären Gründen, meine Frau ist US-Amerikanerin und kommt aus der Nähe von Boston. Ich freue mich über die neue berufliche Herausforderung und darauf, eine spannende Aufgabe zu übernehmen. Die hatte ich in Stuttgart und die werde ich auch in Kanada haben. Es reizt mich, daran mitarbeiten zu können, die Mobilität in einem so riesigen Land umwelt- und klimafreundlicher zu machen.





Gegen Stuttgart könnte es in Toronto ziemlich ruhig werden. Sie waren von 2019 bis 2024 Konzernbevollmächtigter der Bahn für Baden-Württemberg, zu einer Zeit, in der Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm weit oben auf der politischen Agenda standen. Was hat Ihren Job in den vergangenen fünf Jahren geprägt?

Thorsten Krenz: Mein Job war es auf der einen Seite, die Deutsche Bahn im Bundesland Baden-Württemberg nach außen zu vertreten. Auf der anderen Seite war es mein Job, auch nach innen zu wirken und über alle Geschäftsfelder hinweg die Dinge zusammenzuhalten. Ein Konzernbevollmächtigter hat so etwas wie eine Scharnierfunktion. Er vermittelt zwischen unterschiedlichen Interessen: zwischen der Bahn, der Wirtschaft, der Politik. Eine spannende Zeit, denn in Stuttgart und in Baden-Württemberg ist viel bewegt worden.

Politik hat Sie schon sehr früh interessiert. Mit 23 Jahren – Christoph Ingenhoven hatte gerade den Wettbewerb zur Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs gewonnen – haben Sie ihr Studium aufgenommen. Was hat Sie damals an der großen Politik interessiert?

Thorsten Krenz: Ich muss Sie an der Stelle korrigieren...

... gerne.

Thorsten Krenz: Ich habe 1997 im Sommersemester angefangen mit meinem Politikstudium. Damals war ich also gerade 20 und nicht 23. In der Tat hat mich die Politik schon damals begeistert, vielleicht war ich deshalb zuvor auch schon durchgehend Klassensprecher, später dann auch Schulsprecher. Wenn man etwas verändern

möchte, muss man sich zeigen. Nur zuschauen und Dinge über sich ergehen lassen, war nie mein Ansatz. Mit dem Mauerfall und der Deutschen Einheit habe ich prägende Erfahrungen genau zu einer Zeit gemacht, als ich als Jugendlicher begann mich für gesellschaftliche Zusammenhänge zu interessieren. Da lag das Studium der Politikwissenschaft natürlich nahe. Es bietet das theoretische Fundament, um überhaupt mal zu verstehen, wie Politik im Spiegel der Zeit funktioniert und welche Strukturen dahinterstehen. Nach dem Studium fing ich als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Büro eines Bundestagsabgeordneten an, später wurde ich Geschäftsführer der CDU-Landesgruppe Baden-Württemberg, ehe ich dann als Referent für Verkehrspolitik zur Deutschen Bahn wechselte.

Politik ist ein anstrengender Job. Und beliebt sind die Damen und Herren auch oft nicht ...

... ich muss mal dringend eine Lanze brechen für viele Politikerinnen und Politiker, die einen wirklich guten Job machen und sich für das große Ganze einsetzen. Dabei werden Dinge aufgegleist, von denen Generationen von Menschen profitieren oder geprägt werden.

Womit wir geschmeidig beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wären. Seit wann verfolgen Sie Stuttgart 21? Waren Sie immer schon Fan oder mussten Sie berufsbedingt das Fähnchen für dieses Projekt schwenken?

Thorsten Krenz: Dieses Fähnchen habe ich gerne geschwenkt! Ich war nach meinem Studium gleich stark mit Themen der Verkehrspolitik konfrontiert und habe mich auch schon, bevor ich zur Deutschen Bahn kam, mit dem Projekt Stuttgart 21 beschäftigt. Von Anfang an war ich von der verkehrlichen und städtebaulichen Dimension begeistert und zutiefst vom Nutzen überzeugt.

Und die Kritik hat Sie nicht abgeschreckt?

Natürlich habe ich auch zur Kenntnis genommen, dass es dazu auch andere Meinungen gibt, dass es auch Proteste und Einwände gegen das Projekt gegeben hat. Umso wichtiger erschien es mir, dass man in diesem Prozess der aufeinanderprallenden Meinungen auf eine Schlichtung gesetzt hat, dass Argumente ausgetauscht werden konnten in einer – vielleicht nie zuvor bei einem Bauvorhaben dieser Art – dagewesenen Tiefe. Ich habe das teilweise gespannt vor dem Fernseher verfolgt. Auch den Volksentscheid 2011, durch den das Projekt am Ende dann ja auch seine gesellschaftliche Legitimation bekommen hat. Das alles hat mich schon früh durchaus fasziniert. Deshalb lag es für mich nahe, als eine meiner ersten Aufgaben in der Funktion des Konzernbevollmächtigten für Baden-Württemberg, mir die Baustellen selbst anzusehen. Dabei bin ich tatsächlich vollends zum Fan geworden. Je mehr ich gesehen habe, desto mehr wuchs bei mir die Begeisterung.

Als Konzernbevollmächtigter mussten Sie bereits nach wenigen Monaten im Amt zu Pfingsten 2019 die Deutsche Bahn und das Projekt im SWR live verteidigen. Wie haben Sie die damalige Situation empfunden?

Ich bin damals in dieses Gespräch gegangen und dachte, dass es eine ausgewogene Berichterstattung gibt. Ich musste dann lernen, dass das nicht der Fall ist, sondern dass im Ergebnis das Narrativ von vornherein feststand. Neudeutsch würde man sagen, dass man versuchte, mich ein bisschen zu „grillen“. Ich glaube, ich habe das aber ganz gut pariert und letztendlich war das so etwas wie eine Feuerprobe. Im Ergebnis bin ich dem Sender sogar ganz dankbar, dass das so gelaufen ist, denn wenn man das am Anfang seiner Amtszeit gleich durchgemacht hat, dann ist man gewappnet für alles, was dann in den nächsten Jahren kommt. Es hat sich jedenfalls bewährt, sich auf alle Medientermine und Gremiensitzungen immer gründlich vorzubereiten.

Von Anfang an waren Sie mit dem von Verkehrsminister Winfried Hermann vehement ins Spiel gebrachten Thema Ergänzungstation konfrontiert. Es ging ihm in den Verhandlungen um einen dauerhaften Teilerhalt des heutigen Kopfbahnhofs. Das Thema ist nach einem Kampf mit Haken und Ösen inzwischen vom Tisch – Ihr größter Erfolg?

Thorsten Krenz: In den vergangenen fünf Jahren gab es durchaus so manche Veranstaltung oder auch Gremiensitzung, in der es nicht gerade langweilig war. Was den dauerhaften Teilerhalt des Kopfbahnhofs betrifft, so ist dieses Thema nach einigen Debatten mit Haken und Ösen inzwischen vom Tisch. Von einer solchen Ergänzung waren wir von Anfang an nicht wirklich überzeugt, denn im Grunde macht ja schon der Name „ergänzende Station“ die dahinterliegende Aussage deutlich, nämlich, dass der jetzt gerade vor der Fertigstellung stehende Durchgangsbahnhof, um leistungsfähig zu sein, bereits eine ergänzende Infrastruktur brauche. Das haben wir immer bestritten und dem inhaltlich widersprochen. Die besseren Argumente haben sich am Ende durchgesetzt. Es gab dazu viele, auch vom baden-württembergischen Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Gutachten neutraler Dritter, die im Ergebnis dann alle bestätigt haben, dass die Ergänzungstation weder verkehrlich notwendig noch wirtschaftlich darstellbar ist.

Apropos Winfried Hermann. Sie sind CDU-Mitglied, in der Landesregierung war das vom einstigen S21-Gegner Hermann und somit von einem Grünen geführte Verkehrsministerium naturgemäß ihr erster Ansprechpartner. Hat sich das Verhältnis über die Jahre gewandelt?

Thorsten Krenz: Meine Mitgliedschaft in der CDU ist eine private Angelegenheit und hat für mich als Konzernbevollmächtigter keine Rolle gespielt. Als Vertreter eines Bundesunternehmens sind wir parteipolitisch ohnehin zur Neutralität verpflichtet. Und das ist auch gut so.

Vielleicht muss man zur Einordnung hinzufügen, dass Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nur ein Teil meiner Aufgabe als Konzernbevollmächtigter ausmachen. Es gibt natürlich in ganz Baden-Württemberg viele Themen rund um die Bahn, bei denen mein erster Ansprechpartner der Verkehrsminister ist. Ich habe sowohl Winfried Hermann als auch seine Hausleitung im Verkehrsministerium von Anfang an als konstruktiven Gesprächspartner wahrgenommen, die gemeinsam mit uns gute Lösungen für dieses wichtige Bundesland suchten. Ich schätze Winfried Hermann und habe immer anerkannt, dass er als Verkehrsminister sehr viel für die Schiene in Baden-Württemberg tut.

Sie haben 2019 als Konzernbevollmächtigter angefangen. Dies war auch das Jahr, in dem das Bahnprojekt im Zenit der Bautätigkeit stand. Was bleibt Ihnen aus den zurückliegenden fünf Jahren positiv in Erinnerung?

Thorsten Krenz: Tunneldurchschläge, die ersten fertigen Kelchstützen, Bauwerke, die ihrer Bestimmung übergeben werden konnten – da gibt es durchaus viele sehr positive Erinnerungen für mich, zu denen beispielsweise auch die neue Haltestelle Staatsgalerie gehört, bei deren Einweihung ich ebenso dabei war wie bei der ersten Zugfahrt auf der Schnellfahrstrecke nach Ulm. Ein



buchstäblich bewegendes Ereignis! Ich war oft auf den Baustellen zwischen Wendlingen und Ulm – und durfte am Ende miterleben, wie ein Zug mit mehr als 200 Stundenkilometern über die imposante Filstalbrücke fährt, wie ein neues Zeitalter der Eisenbahn in dieser Region eingeläutet wird, wie durch eine neue Station in Merklingen eine ganze Gegend aufblühen kann. Wir hatten in meiner Amtszeit auch den letzten großen Tunneldurchschlag am Flughafen in Stuttgart, wo man direkt sehen konnte, dass es auf die Zielgerade geht. Es gab aber auch viele andere schöne Momente, wenn beispielsweise Gesprächspartner aus unterschiedlichen Positionen einen gemeinsamen Weg gefunden und eingeschlagen haben. Es hat vieles zusammengefunden in diesen fünf Jahren und es ist ein neuer Spirit entstanden.

Bei allen positiven Seiten: das Projekt kommt immer wieder mit dem Zeitplan in Not und auch mit den Kosten.

Thorsten Krenz: Das stimmt, allerdings muss man vielleicht auch dazu sagen...

... kennen Sie eigentlich den Spruch: „Der Wind weht kalt und eisig, wir warten auf Stuttgart 31“?

Thorsten Krenz: ... diesen Spruch habe ich tatsächlich gerade zum ersten Mal gehört, aber natürlich weiß ich um kritische Zeitpläne und Kostenfragen. Es ist den Menschen nicht immer leicht zu vermitteln, welche Herausforderungen durch zusätzliche Anforderungen und Erweiterungen eines so komplexen Projekts zu meistern sind und waren. Allein beim Thema Brandschutz haben sich so viele Vorgaben verändert, dass die jetzige Ausführung mit der damaligen Planung kaum

noch vergleichbar ist. Stuttgart 21 hat eine sehr lange Geschichte. Im Laufe dieser Geschichte haben sich einige Parameter verändert und auch die Zeiten – und mit ihnen leider auch Baukosten. Sie dürfen nicht vergessen, dass es im Laufe der Projektgeschichte auch einmal eine fast zehn Jahre währende Pause gab, während der gar nichts passiert ist. In den Zeitungen stand damals oft der Begriff „Hängepartie“. Wenn ein Projekt über so eine lange Zeit geplant und gebaut wird, liegt es fast in der Natur der Sache, dass das auch Auswirkungen auf Zeitpläne und Kosten hat. Darüber werden die zuständigen Gremien wie auch der Aufsichtsrat der Bahn transparent informiert. Auch andernorts steigen Kosten beim Bauen, nicht selten selbst an Orten, wo nicht am offenen Herzen einer Stadt operiert wird.

Woran denken Sie?

Thorsten Krenz: Nehmen Sie beispielsweise den Gotthard-Basistunnel. Der kostet die Schweiz am Ende mehr als 11 Milliarden Euro. 57 Kilometer Länge. 28 Millionen Kubikmeter Gestein. 2.400 Arbeiter. 17 Jahre Bauzeit. Wenn Sie das in Relation zu Stuttgart 21 setzen, wobei solche Vergleiche natürlich immer sehr schwierig sind, sehen Sie zumindest, dass auch das Projekt in Stuttgart eine gewaltige Dimension hat. Wir hatten hier in Spitzenzeiten 6.000 Arbeiter. Es ist ärgerlich, dass Infrastrukturprojekte oft teuer werden und manchmal auch länger dauern. Das soll man nicht schönreden. Aber man kann es im vorliegenden Fall zumindest erklären.

Sind Sie insgeheim ein kleines bisschen froh, dass andere jetzt der Öffentlichkeit erklären müssen, was am Ende unterm Strich steht?

Thorsten Krenz: Ich habe dieses Projekt immer aus vollem Herzen unterstützt und auch verteidigt. Wenn es Stuttgart 21 nicht geben würde, dann müsste man es erfinden. Davon bin ich zutiefst überzeugt, denn es bringt verkehrlich wie städtebaulich enorme Vorteile. Es werden Generationen von Menschen in dieser Region, im Land Baden-Württemberg und in Europa von dem profitieren, was hier entstanden ist.

Gibt es etwas, das Sie den S21-Projektpartnern noch mit auf den Weg geben wollten?

Thorsten Krenz: Dem Projekt würde ich gerne mit auf den Weg geben, dass wir uns stets auch bewusst machen, was hier gemeinsam erreicht worden ist, über politische und räumliche Grenzen hinweg. Dieses Projekt ist ein Gewinn fürs Land und es wurde nur möglich, weil Menschen zusammengehalten und zusammen gedacht haben – und weil Visionäre an eine Idee glaubten, die sie mehrheitsfähig machten und umsetzten. Es gibt noch viel zu tun bei diesem Projekt, aber auch in diesem Land. Da stehen noch viele Dinge auf der Agenda bei denen es vor allem auf eines ankommt: dass wir zusammenhalten!



Können Sie einige Beispiele nennen?

Thorsten Krenz: Da ist zum Beispiel der Pfaffensteigtunnel, die taktfähige Anbindung der Schnellstrecke Mannheim–Stuttgart über die P-Option und viele andere Dinge, die jetzt auch noch in der Region Stuttgart und in der Stadt Stuttgart gemeinsam anstehen. Den Nordhalt und das Nahverkehrsdreieck, um nur einige zu nennen.

Auch um eine direkte Anbindung der Gäubahn an den künftigen Hauptbahnhof – Stichwort Pfaffensteigtunnel – wurde mit harten Bandagen gerungen. Sie haben stets erklärt, dass die zeitweilige Verbindung über den Umstieg am Regionalbahnhof in Stuttgart-Vaihingen auf dann alle drei bis vier Minuten in Richtung Hauptbahnhof und Innenstadt verkehrende S-Bahnen für die Übergangszeit eine tragfähige Lösung ist. Haben Gäubahn-Gipfel und Faktencheck den gewünschten Erfolg gebracht, ist die Situation befriedet?

Thorsten Krenz: Bei der ganzen Diskussion um den sogenannten „Unterbruch“ der Gäubahn wird leider oft das übergeordnete Ziel etwas aus den Augen verloren. Der ganze Aufwand wird letztlich nicht betrieben, um die Gäubahn-Anrainer zu ärgern, sondern ist eine notwendige und – das haben auch die in Auftrag gegebenen externen Gutachten im Kern bestätigt – praktisch nicht anders handhabbare Maßnahme auf dem Weg des lang ersehnten zukunftsfähigen Ausbaus der Strecke. Nach Jahrzehnten des Dornröschenschlafs hat die Gäubahn endlich eine konkrete Ausbauperspektive, die sie fit macht für den Deutschland-Takt und die modernen Anforderungen des Schienengüterverkehrs. Ich bin doch recht zuversichtlich, dass es gelingt, für die

Gäubahn-Anrainer in der Zeit, in der die Züge vorzeitig in Stuttgart–Vaihingen enden, ein Kompensationspaket zu schnüren, das sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr die Anbindung der Reisenden an die Knoten optimiert und verbessert. Insofern hoffe ich hier in der Tat auf eine Befriedung im Sinne des Anerkennens der Realitäten und der konstruktiven Mitarbeit an der Umsetzung von machbaren Lösungen.

Poutine, Fiddleheads sowie Ahornsirup und Pancakes stehen bei ihrer nächsten Station auf der traditionellen Speisekarte. Gibt es für Sie als Kurpfälzer neben Saumagen und den „Mannemer Dreck“ etwas, das Sie in Kanada besonders vermissen werden?

Thorsten Krenz: Die Kurpfalz und Baden-Württemberg sind meine Heimat. Ich werde kulinarisch einiges vermissen wie beispielsweise handgeschabte Spätzle. Mehr noch werde ich viele liebgewonnene Menschen vermissen. Ich habe inzwischen aber auch gelernt, dass es in Kanada ganz gute deutsche Restaurants gibt, wo man durchaus leckere schwäbische Hausmannskost aufgetischt bekommt. Wenn mich das Heimweh wirklich plagt, dann werde ich dort einkerhen.

Und man sieht Sie dann auch mal wieder in Stuttgart?

Thorsten Krenz: Davon dürfen Sie ausgehen.

Welchen Termin haben Sie sich eigentlich im Kalender eingetragen unter „Einweihung Stuttgart 21“?

Thorsten Krenz: Der kanadische Kalender unterscheidet sich nicht vom deutschen. Bei mir steht da Dezember 2025.

Zur Person:

Nach fünf Jahren als Konzernbevollmächtigter in Baden-Württemberg hat der Diplom-Politologe **Thorsten Krenz** eine neue Aufgabe für die DB International Operations in Kanada übernommen. Nach dem Studium der Politikwissenschaft an der Philipps-Universität Marburg und der Freien Universität Berlin, arbeitete der 1976 in Mannheim geborene Krenz zunächst in verschiedenen Funktionen im Deutschen Bundestag. 2007 wechselte er zur Deutschen Bahn ins dortige Ressort Verkehrspolitik. Bevor er im Januar 2019 zum Konzernbevollmächtigten in Baden-Württemberg berufen wurde, war er unter anderem als Leiter des DB-Hauptstadtbüros in Berlin sowie einige Jahre für die DB in Brüssel tätig. „Ich danke Thorsten Krenz für seine professionelle und sehr erfolgreiche Arbeit als Konzernbevollmächtigter für die DB im Südwesten. Mit viel Leidenschaft und Engagement hat er die Weiterentwicklung der Eisenbahn in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren maßgeblich mitgestaltet. Umso mehr freue ich mich, dass er der DB mit seiner umfassenden Expertise erhalten bleiben wird“, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Richard Lutz, zum Abschied des gebürtigen Mannheimers. Mit Dr. Clarissa Freundorfer sei eine kompetente Nachfolgerin gefunden worden, so Richard Lutz weiter. Seit Anfang 2024 vertritt die in Süddeutschland verwurzelte



Thorsten Krenz



Dr. Clarissa Freundorfer

Dr. Clarissa Freundorfer als wichtigste Ansprechpartnerin für Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbände die Deutsche Bahn in Baden-Württemberg. Die versierte Juristin und Managerin ist seit 2010 im Bahnkonzern beschäftigt. Sie hat umfangreiche Erfahrung in der Betreuung von Projekten aus allen Geschäftsbereichen der Bahn. Zuletzt leitete sie die Rechtsberatung der DB Cargo.

KURZ NOTIERT



Tunnelpatin Carla Werthwein mit den Mineuren beim Tunneldurchschlag.

Tunnel der Großen Wendlinger Kurve fertig gegraben

Ein letztes „Glück auf“ in Oberboihingen: Der Tunnel für die Große Wendlinger Kurve ist fertig vorgetrieben. Seit Mitte 2019 baut die Deutsche Bahn im Auftrag des Landes Baden-Württemberg die Ergänzung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Den Großteil der Kosten trägt das Land. An der Finanzierung beteiligen sich auch der Verband Region Stuttgart und die Region Neckar-Alb mit gedeckelten Beiträgen. Rund 660 Meter Tunnel haben die Mineure gegraben. Mit dem feierlichen Durchschlag im Februar 2024 hat die Deutsche Bahn einen Meilenstein beim Ausbau der Schienenwege in der Region erreicht. Über die Kleine und die Große Wendlinger Kurve wird die bestehende Bahnstrecke Stuttgart–Tübingen mit der im Rahmen von Stuttgart 21 entstehenden Schnellfahrstrecke auf den Fildern verbunden. Michael Pradel, Geschäftsführer Technik der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH sagte bei dem Festakt: „Für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wurden bereits alle Tunnel gegraben. Nun kommen noch einmal 660 Meter hinzu für die Große Wendlinger Kurve. Die Tunnelanbindung an die Schnellfahrstrecke Ulm–Stuttgart ist wichtig für den künftigen Bahnverkehr in der Region. Bevor jedoch die Züge fahren können, ist noch harte Arbeit erforderlich. Unser besonderer Dank gilt daher den Mineuren sowie den Ingenieurinnen und Ingenieuren. Glück auf!“ Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg: „Die Große Wendlinger Kurve stellt eine wichtige Ergänzung des Bahnprojekts Stuttgart 21 dar. Mit der zweigleisigen kreuzungsfreien Einschleifung der Neckartalbahn in die Neubaustrecke wird ein drohender Flaschenhals für die Züge aus Richtung Tübingen verhindert. Damit können wir die Flexibilität und Betriebsqualität für unsere Angebote im Regionalverkehr wesentlich erhöhen und machen den Schienenknoten Stuttgart fit für die Verkehrswende und zukunftsfähig für künftige Angebotsausweitungen.“ Steffen Hering, ZÜBLIN-Direktionsleiter Tunnelbau für die bauausführende Arbeitsgemeinschaft aus Ed. Züblin AG und Max Bögl führte aus: „Wir sind stolz auf die großen Fortschritte, die wir hier an der Baustelle der Großen Wendlinger Kurve in den vergangenen Monaten erzielen konnten und freuen uns sehr, dieses wichtige Infrastrukturprojekt für die Region Stuttgart mit unserer Tunnelbau-Expertise voranzutreiben.“ Ulrich Spangenberg, Bürgermeister der Gemeinde Oberboihingen, sagte: „Nach der Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge und dem Bau der Kleinen Wendlinger Kurve nähert sich nun die dritte Großbaustelle der Bahn in Oberboihingen der Zielgeraden. Mein Dank gilt den Planerinnen und Planern, die alles versucht haben, die zwangsläufigen Belastungen für die Oberboihingerinnen und Oberboihinger so erträglich wie möglich zu gestalten. Zusammen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern freue ich mich, dass die Zeit der Belastungen in Folge der Baustelle nun bald der Vergangenheit angehört. Oberboihingen trägt damit seinen Teil für die erforderliche Weiterentwicklung der Schienentransportwege bei, der durchaus von überregionaler Bedeutung ist.“ Die eingleisige sogenannte Kleine Wendlinger Kurve ist Teil des Projekts Stuttgart 21. Sie schafft eine Verbindung zwischen der neuen Eisenbahninfrastruktur in und aus Richtung Stuttgart und der Neckartalbahn in und aus Richtung Metzingen, Reutlingen und Tübingen. www.be-zug.de/carlatunnel

Führungsteam der PSU erweitert

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) ist als Teil der Deutschen Bahn dafür zuständig, die Weichen für den Eisenbahnverkehr der Zukunft zu stellen. Jetzt wurden die Weichen an der Spitze teilweise neu gestellt. Olaf Drescher bleibt in bewährter Manier der Kopf der Projektgesellschaft und hat weiterhin in Michael Pradel einen erfahrenen Ingenieur neben sich in der Führungsriege, der über viele Jahre in dem Projekt tätig war und insofern fast jeden Winkel kennt. Neu in der PSU-Führung ist Heike Schweizer, die als Geschäftsführerin die Belange rund ums Personal verantwortet. Sie war bereits in der Vergangenheit mit diesem Thema betraut und ist jetzt in die Geschäftsführung aufgestiegen, wo auch Peter Siefert neuerdings Sitz und Stimme hat. Er ist für die Bereiche Finanzen, Controlling und Vertragsmanagement zuständig. Siefert folgt auf Frank Meyer, der als Geschäftsführer für Finanzen jetzt zur Bahntochter DB broadband gewechselt ist. Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) realisiert die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart mit vier neuen Bahnhöfen, rund 60 Kilometern Tunnel und 44 Brücken. Als Vorreiter für die Digitalisierung der Bahn in ganz Deutschland treibt das Team der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart voran. Mit weiteren Zukunftsprojekten wie dem Pfaffensteigtunnel macht die PSU den Südwesten fit für den Deutschlandtakt. Die PSU bietet derzeit Arbeitsplätze für mehr als 500 Menschen, etwa als Bauingenieurinnen, Geologen, Biologinnen, Planer oder Kaufleute. Die Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH berichtet direkt an den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG.



Peter Siefert, Olaf Drescher, Heike Schweizer und Michael Pradel (von links)

PERSÖNLICH



Machen die Baustelle erlebbar:
Kristine Seibel, 26, (links),
Stefanie Eckert, 30, (Mitte),
Lisa Quirnbach, 28, (rechts)

Was macht eigentlich ... Team Marketing?

Was genau sind Ihre Aufgaben?

Lisa Quirnbach: Ein wichtiger Bestandteil unserer Arbeit beim Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist die Organisation und Durchführung von Events wie den Tagen der offenen Baustelle, bei denen die Transparenz des Bauprojekts gefördert wird. Durch neue Eventformate wie ITS Yoga oder ITS Wine Time sprechen wir zudem bewusst eine junge Zielgruppe an. Das schaffen wir auch durch unsere Social-Media-Kanäle. Bei all unseren Marketingmaßnahmen und natürlich auch der gesamten Kommunikation des Vereins ist das Corporate Design wesentlicher Bestandteil. Die Marke heißt „ITS“ und steht für InfoTurmStuttgart. Wir achten auf einen starken und einheitlichen Markenauftritt.

Wie viele Menschen folgen Ihnen?

Stefanie Eckert: Wir nutzen verschiedene Kommunikationskanäle und machen damit das Projekt begreif- und erlebbar. Von besonderen Events auf der Baustelle oder im ITS sowie auf den Social-Media-Kanälen. Über kein anderes Bauprojekt wird derzeit in Deutschland über Social Media so umfassend und tagesaktuell informiert. So konnten wir letztes Jahr unsere Follower auf Instagram mehr als verdoppeln und freuen

uns mittlerweile über fast 13.000 Follower. Mit Hintergrundinformationen bis hin zu schönen Fotos machen wir das Projekt für alle nahbar. Die vielfältige Ansprache verschiedener Zielgruppen ist für uns täglich eine Herausforderung. Doch insbesondere auch die junge Zielgruppe wollten und wollen wir erreichen und informieren. Denn es sind die jungen Menschen, die die neue Infrastruktur am längsten nutzen werden.

Das Projekt hat ja auch Gegner. Macht es trotzdem Spaß?

Kristine Seibel: Unsere Aufgaben beim Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm sind einfach vielfältig und spannend. Es ist ein tolles Gefühl, die Kommunikation bei einem so bedeutenden Bauprojekt aktiv mitzugestalten, und zu wissen, dass es später einen großen Nutzen für Stuttgart und die Umgebung haben wird. Die Möglichkeit, hinter den Bauzaun zu blicken und später mal im Hauptbahnhof stehen und sagen zu können „Hier habe ich mitgearbeitet“, macht uns alle stolz. Einmalige Erlebnisse, wie die Inbetriebnahmefeier der Schnellfahrstrecke nach Ulm, bleiben in Erinnerung. Und auch die positive Resonanz auf unsere Veranstaltungen und auf die Social-Media-Kanäle motivieren tagtäglich. Das alles in einem tollen Team zu erleben mit Kolleginnen, die nicht nur Kolleginnen sind, ist besonders schön.

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM ERFAHREN UND ERLEBEN



Werdet Teil unserer Community! Auch digital nehmen wir Bezug auf spannende Themen rund um die Baustelle und Stuttgart 21.

  @INFOTURMSTUTT GART



instagram.com/infoturmstuttgart/



facebook.com/InfoTurmStuttgart/

ITS EVENTS I

ITS FAKTEN ITS BILDER ITS