

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN

REPORTAGE

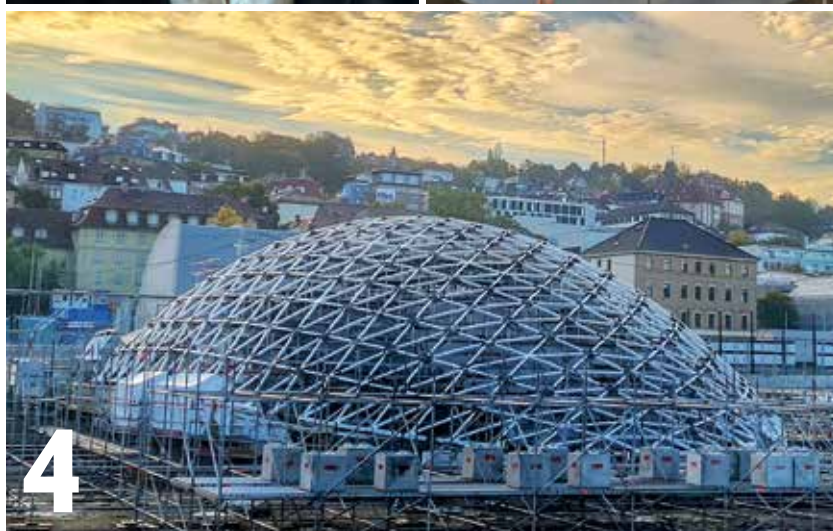
Recycling bei Stuttgart 21: von der Kelchstütze zum Jugendtreff

SEITE 26

THEMA Herzstück des Großprojekts – was aktuell am Bahnhof passiert [SEITE 4](#)

INTERVIEW Landesbauministerin Razavi über ein absurdes Gesetz [SEITE 22](#)

REPORTAGE Grund zu feiern auf der Baustelle am Stuttgarter Flughafen [SEITE 18](#)



INHALT

REPORTAGE

Am Herzstück von Stuttgart 21
hat der Ausbau Fahrt aufgenommen **4**

PORTRAIT

Thomas Bopp – ein Urgestein der
Regionalpolitik verabschiedet sich **10**

IM BILDE

14

THEMA

Großer Bahnhof für den neuen
Flughafenbahnhof **18**

INTERVIEW

Bauministerin Nicole Razavi über das
neue Wohnen auf alten Gleisflächen **22**

REPORTAGE

Wie Ingersheim von einem
nachhaltigen S21-Projekt profitiert **26**

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, 12, 14, 18, 19, 20, 21, 23 – 29, 31);
Alena Hurst (5, 6, 14, 16); Kiveli Papadopoulou (6, 8); Jannik Walter (6, 9);
Michael Deufel (7, 15); René Krull (9); Franziska Kraufmann (12); Thomas Niedermueller (13);
KD Busch.com (13); Fabian Beck (15); David Böisinger (15); Arnim Kilgus (20)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im April 2025.



www.blauer-engel.de/uz195

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

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet

VORWORT

W eithin sichtbar wachsen im Stuttgarter Talkessel die Eingänge zu einem der schönsten Bahnhöfe der Welt in die Höhe: Die filigranen Stahl-Glas-Konstruktionen verbreiten Vorfreude auf die Eröffnung des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs in zwei Jahren. Auch nebenan schreiten hinter der Kulisse des denkmalgeschützten Bonatzbaus von der Öffentlichkeit fast unbemerkt die Arbeiten für das innen komplett neu gestaltete, moderne Empfangsgebäude zügig voran. Beides für sich genommen sind Großprojekte. Denn Stuttgart 21 ist eben viel, viel mehr als nur ein Bahnhof. Eindrucksvoll zu erleben war das am 11. Oktober beim Richtfest für den Fernbahnhof am Flughafen, wo der Rohbau des zentralen Zugangsgebäudes der neuen Station direkt auf der Messepiazza fertiggestellt ist: Als ein wesentliches Element von S21 entsteht dort eine neue Mobilitätsdrehscheibe mit zwei annähernd 440 Meter langen Bahnsteigen; erstmals werden Messe und Flughafen sowie die Filderebene mit rund 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern an den Fern- und Regionalverkehr der Deutschen Bahn angeschlossen. Das Projekt Stuttgart 21 ist auch am Flughafen ein überaus starkes Symbol für die starke Schiene.

Dr. Gero Hocker, beim Richtfest noch Parlamentarischer Staatssekretär, pries eine einzigartige Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger – Fern- und Regionalbahn, Flugverkehr, Fernbus und Auto – als einen großen Schritt, um die wachsenden Verkehrsströme möglichst effizient, kundenfreundlich und nachhaltig zu bewältigen und pünktliche, saubere und verlässliche Verbindungen für die Reisenden zu erreichen. In der Tat profitieren Reisende dank der künftigen Mobilitätsdrehscheibe von deutlich verringerten Fahrtzeiten und kürzeren Wegen. Die neue Reisezeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Landesflughafen beträgt künftig nur noch sechs statt heute 27 Minuten. Von Ulm aus wird die Fahrtzeit zum Flughafenbahnhof lediglich noch rund 30 Minuten betragen – statt heute mehr als 1 Stunde 30 Minuten; von Heidelberg aus beispielsweise werden Reisende nur noch 44 Minuten lang statt heute 1 Stunde 24 Minuten zum Flughafen unterwegs sein. Wir sind stolz darauf, dass Projektleiter Robert Berghorn und sein Team in nur vier Jahren den Vortrieb des Flughafentunnels und der Bahnsteigröhren des Fernbahnhofs am Stuttgarter Flughafen geschafft und den zentralen Zugang im Rohbau fertiggestellt haben. Darüber hinaus ist es in diesen vier Jahren auch gelungen, die planerischen, die baurechtlichen und die baulichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, den Pfaffensteigtunnel im Rahmen des Gäubahnausbaus anschließen zu können – ohne dann beim Tunnelbau den Bahnverkehr am Flughafen zu beeinträchtigen.



Olaf Drescher

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

Bernhard Bauer

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

Zurück in den Talkessel, wo Stuttgart's Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper mit Blick auf eine Gesetzesänderung des Bundestags Ende vergangenen Jahres von „einem Zustand kollektiver legislativer Verirrung“ spricht, einen Eingriff in das Recht der Landeshauptstadt Stuttgart auf kommunale Selbstverwaltung geißelt und deshalb mit einer Beschwerde vors Bundesverfassungsgericht zieht. Was ist da schiefgelaufen? Im Dezember 2023 hat der Bundestag eine Verschärfung des § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz beschlossen, die im Kern die Endwidmung von Eisenbahnflächen für städtebauliche Ziele nicht mehr zulässt. Prominentestes Beispiel ist das seit Langem geplante Rosensteinviertel in Stuttgart mit 5.700 Wohnungen für mehr als 10.000 Menschen im Stadtzentrum – doch auch andernorts sind kommunale Entwicklungsprojekte bedroht, etwa in Ulm, Nürtingen, München und Düsseldorf.

Es ist ja nicht das erste Mal, dass der nun gescheiterten Ampel-Regierung im Gesetzgebungsprozess gravierende handwerkliche Fehler unterlaufen sind. Auch bei den Abgeordneten in Berlin hätte bekannt sein müssen: Kern des Projekts Stuttgart 21 war seit dessen erster Präsentation 1994 stets, dass die rund 150 Fußballfelder großen Bahnflächen für städtebauliche Ziele genutzt werden sollen. Zum Vergleich ein Beispiel, das die Dimension dieses städtebaulichen Vorhabens auch durch die Berliner Brille betrachtet erkennbar machen sollte: Bei den städtebaulichen Zielen in Stuttgart geht es um eine Fläche, die rund 15-mal das Areal des Potsdamer Platzes in Berlin umfasst!

Die Landeshauptstadt Stuttgart hatte sich das Gelände bereits 2001 gesichert und der Bahn für 459 Millionen Euro abgekauft. Die städtebauliche Konzeption sieht nicht nur den Bau des Rosensteinquartiers vor, sondern auch, den Schlossgarten um 20 Hektar zu erweitern. Klar ist: Der Kopfbahnhof und das Stuttgarter Gleisvorfeld werden auch für die „perspektivischen Überlegungen des Eisenbahnknotens Stuttgart 2040“ nicht benötigt, hat Landesverkehrsminister Winfried Hermann in einem Brief an Bundesverkehrsminister Volker Wissing festgestellt. Auch Landesbauministerin Nicole Razavi spart in dieser Bezug-Ausgabe in einem lesenswerten Interview nicht mit Kritik. Hier geht es schlicht um den Vertrauensschutz demokratischer Entscheidungen als Basis für das Jahrhundertprojekt Stuttgart 21. Denn S21 war stets nicht nur ein Bahnprojekt mit enormen Verbesserungen für die Reisenden, sondern von seiner Geburtsstunde an auch ein Städtebauprojekt. Und deshalb stehen wir hier projektpartnerchaftlich ganz klar an der Seite der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern viel Freude mit dieser neuen Bezug-Ausgabe.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

REPORTAGE

Es klingt schon nach Bahnhof

Der Rohbau ist passé. Gleise, Treppen, Züge – im Durchgangsbahnhof, dem Herzstück von Stuttgart 21, hat der Ausbau längst Fahrt aufgenommen. Das bedeutet auch, dass sich die Vertreter einer Vielzahl von Gewerken vergleichsweise wenig Raum teilen müssen. Bauprofis sind zugleich Logistikprofis.

Der Hall eines Aggregats, der Klang eines einfahrenden Zugs – für Eisenbahner klingt das wie Musik. Für die Macher von Stuttgart 21 auch, jedenfalls für jene unter ihnen, die während dieser Herbstnacht des Jahres 2024 unter den Kelchstützen Dienst tun. Es klingt nach Bahnhof, danach, woran so viele Menschen seit Jahren unermüdlich arbeiten. Heran rollt zwar noch kein ICE, aber es fährt ein Zug, eine rote Lokomotive, angekoppelt ein umfunktionierter gelber Salonwagen aus ehemaligen DDR-Beständen. In die neue Bahnhofshalle rollt der sogenannte GSM-R-Messzug. Es ist einer der ersten Züge, der in der vom Bahnhofsarchitekten Christoph Ingenhoven entworfenen imposanten Gleishalle, dem Herzen von Stuttgart 21, anhält.

„Es hat alles geklappt, diese erste Fahrt war erfolgreich“, gibt Ulrich Thude zu Protokoll. Ulrich Thude ist Projekt-Ingenieur bei der Deutschen Bahn und beim Projekt Stuttgart 21 einer der Zuständigen für die eisenbahntechnische Ausrüstung. Er hat all die Daten im Blick, deretwegen der Zug auf recht gemächlicher GSM-R-Kontrollmessfahrt unterwegs gewesen ist. Noch geht es in dieser Nacht nicht darum, die rund 25 Kilometer Strecke zwischen Wendlingen im Kreis Esslingen und dem künftigen Hauptbahnhof möglichst schnell zurückzulegen oder gar abzunehmen. Es geht erst mal darum, vorab die Signalstärke des Bahnfunks zu prüfen. Denn ohne maximal stabilen Bahnfunk kein zuverlässiger Zugverkehr. GSM-R steht dabei für Global System for Mobile Communications-Rail und ist künftig auch Grundlage für das digitale Zugsicherungssystem ETCS, das im Rahmen des Pilotprojekts Digitaler Knoten Stuttgart erstmals in einem großen deutschen Eisenbahnknoten zum Einsatz kommt.

Die Schienen

Der Rohbau des zukünftigen Durchgangsbahnhofs ist seit knapp einem Jahr praktisch beendet. Die 28 Kelchstützen sind gebaut, die Bahnsteige betoniert. Aber erst Gleise und Weichen machen einen Bahnhof zu einem Bahnhof. Die braucht es jedoch lange vor der Eröffnung – für Testfahrten wie die oben erwähnte, für Logistikfahrten, mit denen Material für den Ausbau geliefert wird. Die Gleisbauer sind daher schon seit geraumer Zeit dabei, in der neuen Bahnsteighalle die sogenannte Feste Fahrbahn zu bauen, genauer gesagt seit Ende 2023. Feste Fahrbahn heißt, dass die Schwellen der Schienen nicht im Schotterbett liegen, sondern in Beton gegossen sind, was die Fahrbahn der Züge langlebiger und wartungsärmer macht. „Aktuell stehen etwas mehr als 1.400 Meter nutzbare Gleislänge für Logistik und Andienung zur Verfügung“, sagt die im Hauptbahnhof für den Bau der Festen Fahrbahn zuständige DB-Ingenieurin Dorothee Weyhing, und ergänzt, dass das künftige



Durch den künftigen Hauptbahnhof fahren bereits die ersten Züge – wenn auch zurzeit noch wie hier im Bild zu sehen zur Kontrolle des Bahnfunks oder zum Antransport von Material.



Ohne Gleise kein Bahnhof – doch bevor die Feste Fahrbahn gegossen werden kann, muss der Bagger das Gleisbett freilegen.

„Wir verbauen
wahrscheinlich die
größten Gewinde
im Projekt“

**Bahn-Ingenieur
Lasse Tödter (26)**

Gleis 1 bereits seit Juni 2024 durchgängig befahrbar, die Andienung der Ausbaugewerke dadurch flexibler von beiden Seiten über den Fildertunnel und den Tunnel Feuerbach möglich ist. Entlang der acht Bahnsteigkanten werden später in Summe rund 3.500 Meter Gleise verlegt sein. Nächstes Jahr will die Bahn damit durch sein.

Die Verteilerstege

Doch nur mit Schienen ist es nicht getan. Die künftigen Fahrgäste benötigen schon etwas mehr an Infrastruktur. Irgendwie müssen sie schließlich aus der Stadt zu ihren Zügen gelangen respektive von dort wieder in die Stadt. Dem dienen die sogenannten Verteilerstege mit ihren Treppen, Fahrtreppen und Aufzügen. Verteilerstege – zugegeben ein etwas nüchterner Begriff, aber er beschreibt doch treffend deren Funktion. Über diese brückenartigen Stege verteilen sich die Reisenströme einmal auf die Bahnsteige, und auf ihnen verlassen Reisende den Bahnhof. Insgesamt drei der kühn geformten Verteilerstege hat der Bahnhofplaner vorgesehen, jeweils einen am südlichen und nördlichen Ende der Bahnsteighalle, und den größten etwa in der Mitte. Die Ebene der Verteilerstege ist identisch der Straßenebene außerhalb des Bahnhofs. Die längste Einkaufsstraße der Landeshauptstadt ist nur wenige

Meter entfernt. Die Reisenden betreten das Gebäude also ebenerdig, ehe Fahrtreppen und Aufzüge dann weiter zu den Bahnsteigen führen.

Im Frühjahr 2023 bereitet die Bahn den Bau der Verteilerstege vor. Am ersten Steg fließt Ende August 2023 erstmals Beton. „Am letzten Steg haben wir final im Juni 2024 betoniert“, sagt der für die markanten Bauteile verantwortliche Bahn-Ingenieur Lasse Tödter. Das besondere an den Stegen: Sie ruhen nicht nur auf Stützen, sondern hängen hauptsächlich an Stahlstangen, den sogenannten Steghängern, die ins Dach der Halle geschraubt sind. Von den Bahnsteigen aus betrachtet wirken die Ösen eher unspektakulär. Wer jedoch eines der 200 Kilogramm schweren Teile vor dem Einbau zu sehen bekam, wird Lasse Tödter kaum widersprechen, wenn er befindet: „Wir verbauen hier wahrscheinlich die größten Gewinde im gesamten Projekt.“ Nicht ohne Grund: Die Stangen und Gewinde müssen erhebliche Lasten tragen.

Die Verteilerstege sind Stahlverbundkonstruktionen, die teils in Ortbeton, teils aus Fertigteilen gebaut sind. Die verschiedenen geformten Blöcke nach und nach zu platzieren, ähnelt der Anordnung eines übergroßen Mosaiks. Wie so oft auf der Bahnhofsbaustelle ist auch bei dieser Arbeit viel Fingerspitzengefühl gefragt.

Die Treppen

Das gilt nicht minder für die Montage der Treppen. Insgesamt 20 sogenannte Festtreppen aus Stahl verbinden künftig die Verteilerstege mit den Bahnsteigen. Die längste, 18 Meter lang, bauen Spezialisten Mitte September am größten der drei Verteilerstege ein. Wie die anderen auch erreicht sie ihren Ort des Einbaus am Stück per Spezialtransport. Dazu kurvt ein Tieflader auf engstem Raum über eine provisorische Rampe Richtung Bahnsteigbereich. Millimeterarbeit – wer hier am Steuer sitzt, benötigt eine ruhige Hand. Über die Rampe fährt normalerweise herkömmliches Baugerät, Bagger, Kleinkräne, Lkw oder auch Monteure mit ihren Transportern. Präzisionsarbeit verrichtet auch der Führer des Krans, mit dem die Treppe an- und eingehoben wird. Dass der Ausleger des Krans mal bitte nicht an der Decke kratzt und den schönen hellen Beton der Kelchstütze beschädigt! Aber auch dieser Mann hat Routine. Wenn es eng wird, läuft er zu Hochform auf, weiß einer seiner Kollegen. In Hochform scheinen sich alle Beteiligten zu befinden. Nach nur wenigen Stunden liegt der Stahlkloss exakt an seinem vorgesehenen Platz.

Um in einem stark frequentierten Bahnhof schnell zu den Zügen zu gelangen, braucht es neben Aufzügen die Fahrtreppen, umgangssprachlich auch Rolltreppen genannt. Diesen Begriff hören Fachleute allerdings gar nicht gerne, weshalb hier weiterhin von Fahrtreppen die Rede sein soll. Die ersten vier davon werden im Spätherbst 2024 geliefert und montiert. Die Anlieferung ist von Wendlingen aus entlang der vielbefahrenen Autobahn A8 und durch den neuen 9,5 Kilometer langen Fildertunnel auf der Schiene erfolgt. Denn wenige Tage vorher wurde die bereits erwähnte Zufahrtsrampe abgebaut. Dazu gleich mehr.

Das für die Anlieferung der Fahrtreppen engagierte Logistikunternehmen ist mit seinem Transportzug also noch vor dem GSM-R-Kontrollmesszug in die Bahnsteighalle gefahren. Mit dem Wegfall der Rampe rollen das Material und die Gerätschaften jetzt fast ausschließlich auf dem Schienenweg in den künftigen Durchgangsbahnhof. Für die wenigen Ausnahmen hat die Bahn einen Lastenaufzug installieren lassen.

Die Rampe

Nach Jahren des Bahnhofsbaus ist die Zufahrtsrampe seit Kurzem Geschichte. Benötigt wurde sie am Ende noch, um Erde, Schotter und zurückgebauten Beton von der Baustelle abzufahren. Damit waren die bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt fertiggebauten Gleisbetten verfüllt worden, um für die Haupttrohbauarbeiten für den neuen Durchgangsbahnhof und die dafür



Der Einbau der Treppen zu den Bahnsteigen erfordert Millimeterarbeit – beim Rangieren des Tiefladers, beim Abladen, und wenn eine der Treppen am Kranhaken hängt.



Fahrtreppen, nicht Rolltreppen: Mit ihnen wird der neue Stuttgarter Hauptbahnhof barrierefrei.



„Der Bahnfunk bleibt im Takt.“

**Projektingenieur
Ulrich Thude (59)**

benötigten Gerätschaften einen durchgängigen, stabilen Untergrund zu schaffen. Doch irgendwann entern die überaus tüchtigen Gleisbauer die komplette Halle, weshalb inzwischen auch die letzten Gleisbetten freigelegt sind. An der Stelle der Rampe ist nun noch ein Rest zu erledigen, der eigentlich doch noch zum Rohbau zählt. In der aus mehr als 500 Fertigteilen bestehenden Trogwand ist hier die letzte Lücke zu schließen.

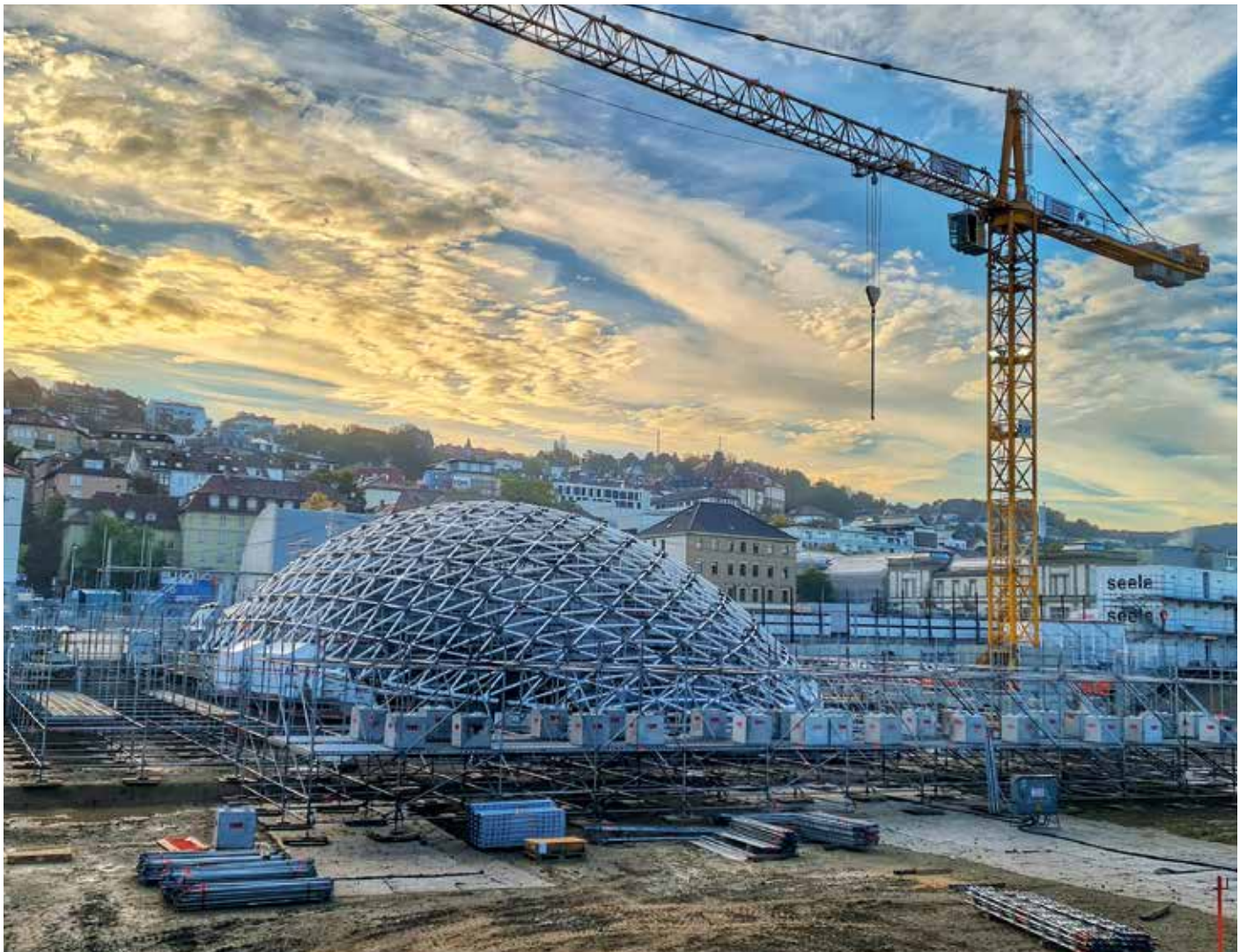
Lichtaugen und Gitterschalen

Die einzigartige Kulisse für den Eisenbahnverkehr der Zukunft in der baden-württembergischen Landeshauptstadt ist und bleibt das organisch geschwungene Schalendach des Durchgangsbahnhofs mit seinen charakteristischen Lichtaugen. Der Bau dieser insgesamt 27 Stahl-Glas-Konstruktionen hat vor etwa eineinhalb Jahren begonnen und seitdem zusehends an Tempo zugelegt. Er verläuft – entkoppelt von der Vielzahl der meist parallel zu erledigenden Gewerke und der daraus resultierenden räumlichen Enge der Bahnsteighalle – auf dem Dach des künftigen Bahnhofs. Mitte des Jahres 2024 war das erste, aus acht Stahlsegmenten und 145 Scheiben bestehende Lichtauge fertig gebaut, die Knoten verschweißt, die Glaspakete eingesetzt. Weil an bis zu zehn Lichtaugen gleichzeitig gearbeitet wird, wölben sich Stand Oktober 2024 inzwischen 14 der mehrfach gekrümmten Stahl-Glas-Konstruktionen über ihren dazugehörigen Öffnungen der Kelchstützen. Komplett ist ein Lichtauge damit noch nicht. „Bauwerksabdichtung, Kabelzug, der Einbau der Lüftungsklappen – diese

Arbeiten und anderes mehr erfolgen dann im Nachgang“, erklärt der zuständige Bahn-Ingenieur René Krull. Im nördlichen Bereich des Bahnhofsdachs befinden sich vier der 27 Lichtaugen mit einer horizontalen Fläche. „Beim ersten ist der Einhub der Stahlbauteile vor wenigen Wochen erfolgt“, berichtet René Krull. Zugleich entstehen seit einigen Monaten die ersten, mehr als acht Meter hohen Gitterschalen, die sich einmal über die Zugänge zur neuen Bahnsteighalle spannen. Über dem Eingang am Südkopf sind kürzlich die letzten Stahlstreben eingesetzt worden, so dass alsbald der Einbau der insgesamt 725 Glaselemente beginnt. Bei der Schale über jenem Eingang, der, zwischen Bonatzbau und heutigem Querbahnsteig gelegen, zum nördlichen der drei Verteilerstege führt, sind die Stahlbauteile immerhin schon zu etwa 60 Prozent eingehoben.

Was sonst noch läuft

Nicht alles geschieht beim Bau von S21 so sehr auf offener Bühne wie der Bau der Lichtaugen und Gitterschalen. Etliche Gewerke werden ganz im Verborgenen erledigt, seien es der Kabelzug, die Ausstattung der Medienkanäle unter den Bahnsteigen, die technische Gebäudeausrüstung wie etwa der Einbau von Lüftungsanlagen und dergleichen mehr. Die Zeit der Rohbauer im Hauptbahnhof ist weitgehend passé. Die Ausbautrupps haben längst den Dirigentenstab übernommen. Doch noch ertönt eher sporadisch die Musik der Eisenbahner. Wirklich nach Bahnhof klingt S21 erst, wenn das ICE-Orchester spielt. „Und der Bahnfunk bleibt dabei im Takt“, sagt Ulrich Thude.



Markant und einzigartig sind nicht nur die Kelchstützen und ihre Lichtaugen, sondern auch die Gitterschalen über den Hauptzugängen zur Gleishalle wie am Südkopf des Durchgangsbahnhofs (oben).

PORTRAIT

Ein Regionaut mit Weitblick

Thomas Bopp gehört zu den profunden Projekt Kennern der ersten Stunde. Mit dem langjährigen Vorsitzenden des Verbands Region Stuttgart geht ein engagierter Regionaut von Bord, der sich vehement für den Nahverkehr und den Digitalen Schienenknoten Stuttgart eingesetzt hat.

Der Beifall fiel anhaltend lange aus – und die Liste an Danksagungen, Respektbezeugungen und Würdigungen war noch einiges länger. Ende September hatte Thomas Bopp einen illustren Kreis an Freunden und politischen Wegbegleitern ins Haus der Architekten geladen, darunter unter anderem Landrat Heinz Eininger, Bernhard Bauer als Vereinsvorsitzenden des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm, den Esslinger Oberbürgermeister Matthias Klopfer, Stuttgarts Alt-Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, das IBA27-Führungsduo Karin Lang und Andreas Hofer sowie Landesbauministerin Nicole Razavi, um nur einige wenige zu nennen. Sie alle haben in einem Büchlein verewigt, wie sie die Zeit mit Thomas Bopp erlebt haben. „Er hat seine Sache recht gemacht“, schreibt etwa Landrat Heinz Eininger: „Das ist ein hohes schwäbisches Lob.“

Zuvor hatte Bopp sich bereits in der Regionalversammlung Stuttgart als Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart verabschiedet – nach insgesamt stolzen 17 Jahren und 910 Sitzungen, die er während dieser Zeit geleitet hat. Ohne ihn und seine Weitsicht, darin sind sich alle einig, würde es vieles nicht geben in der Region, beispielsweise auch keine Internationale Bauausstellung 2027. Denn es war der Architekt Bopp, der das Potenzial einer solchen zukunftsweisenden Schau zum 100. Geburtstag der Weißenhofsiedlung frühzeitig erkannt und daraus ein ambitioniertes Projekt für die gesamte Region Stuttgart gemacht hat.

Bopp sei bei der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs der „Transmissionsriemen zum Land“ gewesen, hieß es in einer der vielen Laudationen, die ihm allesamt gleichermaßen ein attestieren: ein überaus erfolgreiches Engagement, auch als unerschrockener Befürworter von Stuttgart 21, selbst wenn es schwierig wurde. Obendrein wurde in seiner Amtszeit unter anderem der ÖPNV-Pakt 2014 beschlossen, die große Tarifzonenreform 2019 und 2021 die Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS. Außerdem hat die Region unter seiner Führung 76 neue S-Bahn-Züge bestellt. Gleichzeitig trieb Bopp die Digitalisierung des Schienenverkehrs voran. Seine beachtliche Bilanz: Alles ist beschlossen, das meiste bereits im Bau.

Der stets engagierte Regionalpolitiker Thomas Bopp könnte sich also entspannt zurücklehnen, was ihm aber nicht einfällt – ganz im Gegenteil. Selbst bei seiner Verabschiedung im Haus der Architekten nutzte er die Gelegenheit, um für seine Sache zu werben und mit Blick auf den noch nicht ausfinanzierten Pfaffensteigtunnel am Flughafen Bund und Bahn in die Pflicht zu nehmen. Sein Credo: „Ich kämpfe noch bis zum letzten Tag meiner Amtszeit gemeinsam mit dem Landesverkehrsminister für die Einhaltung der gegebenen Zusagen.“





Finanzierungsvereinbarung 2009

Thomas Bopp: „Mit dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung wurde ein 20 Jahre währendes Ringen um die richtige Lösung für die Zukunft der Schienenanbindung der Region Stuttgart endgültig auf den Weg gebracht. Die auf der Basis der Überlegungen von Prof. Gerhard Heimerl Ende der achtziger Jahre erstellte erste Ideenskizze des Projektes fiel im Jahr 1994 zusammen mit der Gründung des Verbands Region Stuttgart. Ich war von Anfang an überzeugt davon, dass auch die S-Bahn und damit die Region um die baden-württembergische Landeshauptstadt in das Projekt aufgenommen werden muss. Wir haben uns eingemischt, wichtige Gedanken eingebracht und wurden gehört. Bereits die Rahmenvereinbarung zur Weiterentwicklung und Förderung des Projektes am 7. November 1995 wurde zwischen Bahn, Bund, Land, Stadt und der Region Stuttgart geschlossen. Ich erinnere mich an schwere Jahre, nachdem die rot-grüne Bundesregierung 1999 die Planungen gestoppt hatte. Zwar hatten sich Landtag, Stadt und die Region Stuttgart weiterhin für die Umsetzung eingesetzt, es dauerte aber bis 2007 zum Abschluss des sogenannten Memorandum of Understanding aller Projektpartner als Grundlage für die Finanzierungsvereinbarung am 2. April 2009. Als Architekt weiß ich natürlich, was eine Verzögerung von insgesamt zehn Jahren für die Kostenentwicklung eines Großprojektes bedeutet.“



Grundsteinlegung Bahnhof 2016

Thomas Bopp: „Die Grundsteinlegung für den neuen Hauptbahnhof ist mir als wichtiger Meilenstein in Erinnerung, waren doch bis dahin aufregende Jahre für das Projekt zu überstehen. Im Nachgang zur Finanzierungsvereinbarung und den bestätigenden Beschlüssen des Lenkungskreises S21 kam es 2010 zu Protesten gegen das Projekt, die im sogenannten ‚Schwarzen Donnerstag‘ ihren traurigen Höhepunkt fanden. Es war bedauerlich, dass danach die Sitzungen unter erhöhtem Polizeischutz abgehalten werden mussten. Die Zeit der Schlichtung im Oktober und November 2010, an der ich für die Region als Projektbefürworter teilgenommen habe, war sehr intensiv, aber auch sehr konstruktiv. Ich habe viel über Eisenbahnverkehr und Schieneninfrastruktur lernen dürfen. Dieses Wissen hat mich befähigt, über die Zuständigkeit für die S-Bahn hinaus auch als Landtagsabgeordneter und Architekt das Projekt insgesamt zu beurteilen – und als Synergieprojekt zwischen Fern-, Regional- und S-Bahnverkehren sowie der städtebaulichen Chance für Stuttgart und die Region zu sehen. Das Kämpfen für das Projekt hat sich gelohnt.“



Durchschlag Tunnel Bad Cannstatt 2016

Thomas Bopp: „Meine Frau Simone Herrmann als Tunnelpatin, der damalige Chef der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, und ich waren erleichtert und fasziniert zugleich, als am 19. Dezember 2016 der Tunneldurchschlag nach Bad Cannstatt gefeiert werden konnte. Endlich war der reale Baufortschritt für alle sichtbar. Allerdings musste in dieser Zeit der Lenkungskreis immer wieder Kostensteigerungen und Terminverschiebungen zur Kenntnis nehmen. Als die Inbetriebnahme damals um drei Jahre verschoben wurde, war dies für mich der Anlass zu fordern, dass der Zeitverzug dafür genutzt werden soll, auch die S-Bahn im Ballungsraum um die baden-württembergische Landeshauptstadt mit digitaler Sicherungstechnik auszustatten. Das war im Projekt bisher nicht vorgesehen. Drei Gutachten, von Bahn, Land und Region Stuttgart in Auftrag gegeben, bestätigten dann, dass auch S-Bahnen mit ETCS ausgestattet werden können. Gemeinsam mit dem Land haben wir dann gefordert, diese Chance zu nutzen, durch digitale Sicherungstechnik die Zuverlässigkeit zu erhöhen und die Möglichkeit der Kapazitätssteigerungen wahrzunehmen. Am 31. Januar 2020 fasste die Regionalversammlung den Beschluss, weitere 68 neue S-Bahn-Fahrzeuge zu bestellen und die gesamte Flotte mit ETCS auszurüsten. Das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart war damit geboren.“



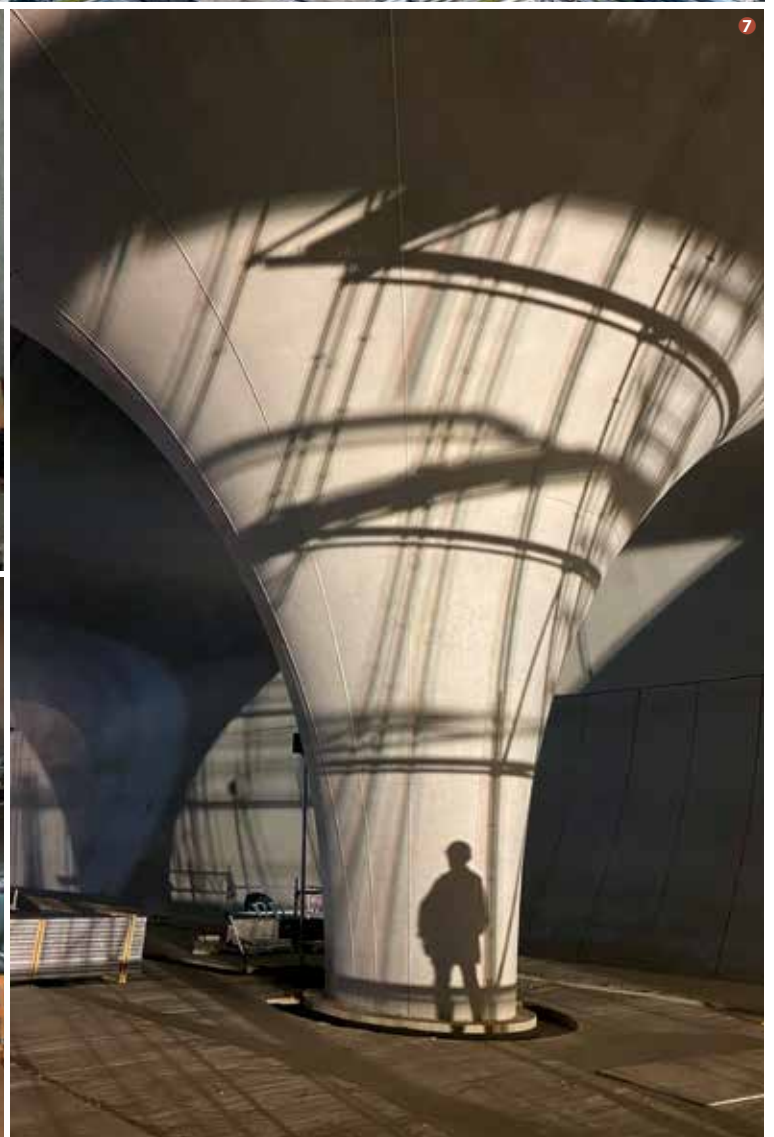
Abschiedsempfang 2024

Thomas Bopp: „Zum Abschied aus der Regionalversammlung habe ich am 23. September 2024 vertraute Weggefährten zu einem Empfang eingeladen. Auch dabei haben das Verkehrsprojekt Stuttgart 21 und der Digitale Knoten Stuttgart breiten Raum eingenommen. Zwar befindet sich das Projekt mit der geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2026 auf der Zielgeraden, entscheidende Finanzierungen stehen aber weiterhin auf der Kippe. So hat die Bahn zwar die dritte Ausbaustufe des Digitalen Schienenknotens vertraglich zugesichert, aber einen Gremienvorbehalt trotz erfolgter Finanzierung durch den Bund noch nicht aufgehoben. Ich habe die Gelegenheit des Empfangs genutzt, um die Forderung nach Vertragstreue beim DKS 3 erneut einzufordern und Bahn und Bund aufgerufen, die Finanzierung des Pfaffensteigtunnels zur Anbindung der Gäubahn an Flughafen und Hauptbahnhof zeitnah sicherzustellen. Erst mit dem Pfaffensteigtunnel und der Anbindung der Gäubahn an den Flughafen ist Stuttgart 21 vertragsgetreu fertiggestellt. Dieses in der Volksabstimmung gegebene Versprechen muss eingehalten werden!“

IM BILDE

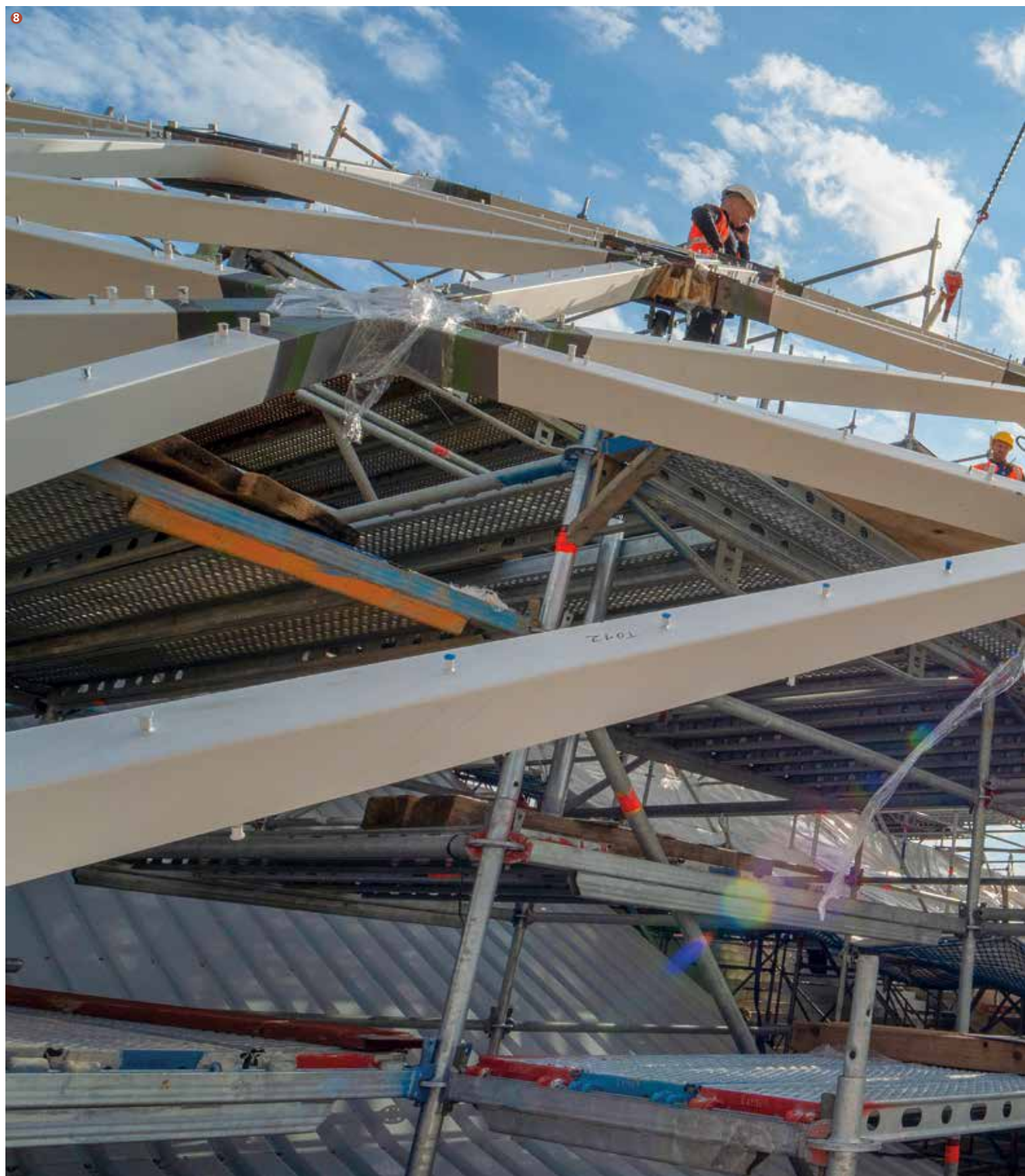


- 1 und 3 Baustelle Flughafenbahnhof 2 und 8 Gitterschale für den neuen Zugang zum Hauptbahnhof am Südkopf 4 Zug beim Gleise schleifen
5 Montage einer Festtreppe in der neuen Bahnsteighalle 6 Talquerung Hauptbahnhof 7 Kelchstütze



IM BILDE

8







THEMA

Mit dem Zug zum Flug

Der zweitwichtigste Bahnhof von S21 ist im Rohbau vollendet, was gebührend mit einem Richtfest gefeiert wurde. Dank des Fernbahnhofs wird der Landesflughafen künftig von Ulm aus in einer halben Stunde und vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus in nur sechs Minuten erreichbar sein.

Den geistreichsten Auftritt an diesem Tag voller launiger Festreden und guter Wünsche hat das Drehbuch für Alexander Gasser vorgesehen. „Nun nehm ich froh das Glas zur Hand, gefüllt mit Wein bis an den Rand“, ruft der Tunnelbauer und Teilprojektleiter gegen Ende seines Richtspruchs seinem gespannt lauschenden Publikum zu – um gleich darauf besagtes Glas dreimal bis an den Rand zu füllen und jeweils mit einem Zug zu leeren: „Hoch, hoch, hoch.“ Und Prost.

Heiter bis ausgelassen ist die Stimmung an diesem herbstlichen Morgen schon zuvor in der illustren Runde, was nicht weiter verwunderlich ist: Immerhin ist es mit vereinten Kräften und großer Anstrengung gelungen, einen durchaus ambitionierten Zeitplan einzuhalten und den Rohbau des neuen Fern- und Regionalbahnhofs am Stuttgarter Flughafen und der Landesmesse pünktlich mit einem Festakt zu würdigen. Einen Bahnhof zumal, in dem Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann einen „bedeutenden Schlussstein“ sieht, wie er in seiner Festrede betont: „Ich kenne keinen Flughafen in ganz Europa, der besser und modularer angebunden ist als dieser hier“, so Hermann, der an diesem Tag in Personalunion gleichzeitig auch als Aufsichtsratschef der Flughafengesellschaft ins Mikro spricht.

Das Wort des Tages ist zweifellos die Vokabel „Verkehrsdrehscheibe“, um deren Strahlkraft, Einzigartigkeit und Vorzüge es in ausnahmslos allen Reden geht. So spricht Gero Hocker, vormals Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium, von einer „einzigartigen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger“ und einem großen Schritt, „um die wachsenden Verkehrsströme möglichst effizient, kundenfreundlich und nachhaltig zu bewältigen.“ Silke Brocks hebt als Abgesandte der Europäischen Kommission, die das Projekt Stuttgart-Ulm mit über einer Milliarde Euro unterstützt, die bessere Verbindung von West- und Osteuropa hervor und betont, „dass die neue Verkehrsachse den gesamten Rhein-Donau-Verkehrskorridor stärken wird“. Und Olaf Drescher freut sich darüber, dass die Mobilitätsdrehscheibe mit dem neuen Fernbahnhof auf den Fildern ein starkes Symbol für eine starke Schiene sei und die Bahn nun der fliegenden Konkurrenz davonfahren könne, so der Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, während tatsächlich just in diesem Moment das Summen der Motoren über dem weißen Festzelt zu hören ist – der Liedermacher Reinhard Mey lässt grüßen.

Nachdem alle Reden gehalten sind, alle Gläser geleert und der Fernbahnhof in guter Tradition mit Glück und Segen bedacht worden ist, steht Robert Berghorn zur Feier des Tages in einem feinen Anzug draußen am



Strahlende Gesichter zum Festakt: Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Gero Hocker, vormals Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Stuttgarts OB Nopper und Klemens Haselsteiner, Vorstandsvorsitzender STRABAG SE (von links).



Großer Bahnhof für den neuen Fernbahnhof, der (siehe oben) inmitten der Flughafencity seinen Platz hat.

Rand des künftigen Empfangsgebäudes und zeigt hinunter in die Tiefe, wo in naher Zukunft die Züge halten werden. Er sei unerhört stolz auf das ganze Team, das hier Großartiges geleistet habe, sagt der Technische Projektleiter, der vom südlichen Portal des Fildertunnels bis hinunter nach Wendlingen für sämtliche Rohbauarbeiten verantwortlich ist, insgesamt rund 15 Kilometer Strecke. Im Juni 2020 konnte hier endlich mit den Bauarbeiten begonnen werden, nachdem zuvor das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig in letzter Instanz grünes Licht gegeben hatte und die Klage von Projektgegnern gegen den Planfeststellungsbeschluss damit vom Tisch war. „Der Termindruck war durch diese Verzögerung eine enorme Herausforderung, wir sind hier als einer der letzten Projektabschnitte an den Start gegangen und mussten jede Menge verlorene Zeit aufholen“, so Berghorn.

Gelungen ist das mit einem „enorm steilen Hochlauf an Planungsleistungen“ in der Vorbereitung, wodurch ermöglicht wurde, an mehreren Stellen gleichzeitig mit den Arbeiten zu beginnen. „Das hat sehr viele Ressourcen bei Planern und Prüfern gebunden – vor allem war es aber eine große Teamleistung wirklich aller Beteiligten: vom Mineur an der Ortsbrust bis zur Projektleitung“, sagt der erfahrene Bauingenieur, der seit 2019 mit dem Projekt betraut ist. Zu den vielen Herausforderungen, die für den Lückenschluss im ICE-Tempo zu bewältigen waren, gehört allen voran die aufwendige Unterfahrung der viel befahrenen Autobahn A 8 sowie der großen Messehallen mit ihren ausladenden Dächern. Insbesondere bei der östlichen Anbindung des Flughafentunnels an die Schnellfahrstrecke hatten die Ingenieure dabei eine vergleichsweise heikle Operation zu bewältigen, da in diesem Abschnitt wegen der zu geringen Überdeckung kein bergmännischer Vortrieb am Ende des Tunnels mehr möglich war. Dort musste der Tunnel in offener Bauweise hergestellt werden, wofür Deutschlands meist befahrene Autobahn zweimal verschwenkt wurde. „Bei solchen Maßnahmen muss alles passen und jeder Schritt minutiös vorbereitet werden“, sagt Robert Berghorn.

Ein höchst behutsames Vorgehen war auch beim Tunnelbau unter den Messehallen gefragt, weil deren komplexe Dachkonstruktionen mit ihren großen Spannweiten äußerst anfällig sind bei Setzungen des Bodens darunter. Um größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, habe man immensen Aufwand bei der Vermessungstechnik betrieben und ein permanentes Monitoring installiert, erklärt Berghorn, der mit seinem Team auch diese Herausforderung gemeistert hat: „Durch eine gute Ausführungsplanung, treffende Setzungsprognosen und durch erfahrene Mineure unter Tage, konnten die Setzungen auf wenige Millimeter begrenzt und Schäden an der sensiblen Infrastruktur vermieden werden“, erläutert er.

Der Flughafenbahnhof unter der Messepiazza und der Flughafenstraße ist als Herzstück der neuen Infrastruktur am Airport auf der Filderebene Teil eines zweiröhrigen Tunnels, der in beiden Richtungen die Autobahn und dazwischen das Areal der Landesmesse unterquert. Vom neuen Stuttgarter Hauptbahnhof aus sollen die Züge den Flughafen künftig dann in nur noch sechs Minuten erreichen, bisher dauert die Fahrt knapp 30 Minuten. Und aus Ulm sind die Reisenden gleichfalls beschleunigt in nur noch einer halben Stunde am Landesflughafen auf den Fildern. Gleichzeitig wird über den Flughafenbahnhof die gesamte Filderregion mit rund 250.000 Bewohnern an die schnelle Schiene angebunden, was in der Folge viele positive Effekte für diesen prosperierenden Wirtschafts- und Lebensraum haben dürfte.

Nach den erfolgten Tunneldurchschlägen und dem erfolgreichen Abschluss der Rohbauarbeiten geht es nun an den weiteren Ausbau, der im laufenden Zeitplan so rechtzeitig abgeschlossen sein muss, so Berghorn, damit noch ausreichend Zeit für die notwendigen Abnahmeprozesse und andere abschließende Arbeiten bleibt. Die geplante Inbetriebnahme ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 vorgesehen. „Auch das ist ein strammer Zeitplan, für den es das gleiche Engagement wie bisher braucht“, betont der Projektleiter. Immerhin hat sein Chef im Festzelt vor der versammelten Prominenz versprochen, „den verkündeten Zeitplan einzuhalten“, so Olaf Drescher in seiner Rede. Bis dahin, so erwartet es jedenfalls Verkehrsminister Winfried Hermann, müsse der Fahrplan der Bahn so aufgestellt sein, dass der Name Fernbahnhof auch gerechtfertigt sei. Der bisher vorgesehene Halt eines InterCity alle zwei Stunden sei mehr als dürftig. „Wir erwarten, dass an diesem zentralen Bahnhof auch regelmäßig Fernverkehr hält, die Station also auch von ICE-Zügen angefahren wird“, sagte Hermann, der bei dieser Gelegenheit auch eine klare Botschaft auf den Weg nach Berlin schickte: Der Flughafenbahnhof sei in seiner ganzen Funktionalität erst erreicht, wenn auch Züge der Gäubahn dort halten. Dazu sei es notwendig, als Anbindung den elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnel zu bauen, der vom Bund zu finanzieren sei. Die Projektpartner hätten im Vertrauen auf die Zusage des Bundes einer Umplanung zugestimmt, so Winfried Hermann: „Es kann nicht sein, dass sich der Bund nun davon verabschiedet und wir auf alte Planungen zurückgreifen, die keiner mehr will.“

Mit den Arbeiten am Pfaffensteigtunnel soll nach Stand der Planung bereits 2026 begonnen werden. In Betrieb gehen soll der Tunnel, durch den dann von Böblingen aus die Züge der Gäubahn über den Flughafen direkt in die neue Zulaufstrecke zum Durchgangsbahnhof in Stuttgart fahren, nach derzeitigem Zeitplan 2032. Die



Entwurfs- und Genehmigungsplanung sei durchfinanziert, im nächsten Jahr gehe es nun um die Baufinanzierung, sagt Berghorn, in dessen Zuständigkeit auch dieser nördliche Abschnitt des Gäubahnausbaus liegt.

Erstmals setzt die Bahn bei einem solchen Großprojekt auf das sogenannte „Partnerschaftsmodell Schiene“, das helfen soll, Kosten und Termine zu sichern. Die Idee hinter diesem Modell ist, alle an Planung und Bau beteiligten Unternehmen bereits in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung einzubinden. Ein entsprechender Mehrparteienvertrag wurde bereits im November vergangenen Jahres mit den sechs erfolgreichen Bewerbern geschlossen, wobei die Vergabekriterien dabei anders als üblich gewichtet wurden und nicht nur der Preis eine Rolle gespielt hat. „Der Fokus richtet sich dabei auch auf personenbezogene Referenzen und Qualifikationen, aussagekräftig sind etwa Kriterien wie Teamfähigkeit und Lösungsorientierung“, erklärt Berghorn.

Im Idealfall könnten mit diesem Partnerschaftsmodell mehrere Jahre Planungs- und Bauzeit gegenüber dem konventionellen Vorgehen eingespart werden, so Berghorn, der vor seiner Zeit als Projektleiter bei der Bahn fast 25 Jahre lang in der Bauindustrie eine Vielzahl an Infrastruktur- und Tunnelprojekten gemanagt hat. Der Bauingenieur aus dem Ruhrgebiet ist guter Dinge, dass alles seinen Lauf nehmen und zu einem guten Ende kommen wird, wie er sagt: „Wir geben mit diesem Projekt hier den Startschuss für den Deutschlandtakt im Südwesten und schaffen einen Leuchtturm, der weit hin strahlen soll“, sagt er: „Da muss es im Interesse aller liegen, zu einem bestmöglichen Ergebnis zu kommen.“

➤ www.be-zug.de/flughafenbahnhof

„Jeder Schritt muss minutiös vorbereitet werden.“

Technischer Projektleiter
Robert Berghorn

INTERVIEW

„Alle sind fassungslos“

Ein neues Gesetz der jetzt gescheiterten Ampelkoalition regelt, dass ehemalige Bahnflächen nur in Ausnahmefällen für neue Bauwerke genutzt werden dürfen – und blockiert so die Erstellung Hunderter Wohnungen im Zuge von Stuttgart 21. Landesbauministerin Nicole Razavi (CDU) übt Kritik: „Die Novelle ist ein Treppenwitz.“

Frau Ministerin Razavi, können Sie eigentlich noch ruhig schlafen, wenn Sie als für den Wohnungsbau zuständige Ministerin daran denken, wie wenig derzeit in dieser Republik gebaut wird?

Nicole Razavi: Ich habe zum Glück einen festen und guten Schlaf. Den brauche ich auch, um tagsüber mit voller Energie und Konzentration das Problem angehen zu können, das Sie gerade beschrieben haben. Die Lage in der Bau- und Wohnungswirtschaft ist aktuell so schwierig wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Ich halte aber nichts davon, den Kopf in den Sand zu stecken. Jede Krise ist auch eine Chance. In jeder Krise wächst die Bereitschaft zu Veränderungen und zu Reformen. Das müssen wir jetzt nutzen, in dem wir alte Zöpfe abschneiden, Verfahren vereinfachen und den Vorschriftendschungel lichten.

Schätzungen zufolge fehlen in Deutschland fast 700.000 Wohnungen. Die Preise für Mietwohnungen gehen durch die Decke? Wo soll das noch hinführen?

Nicole Razavi: In 20 Jahren werden laut den jüngsten Prognosen in Baden-Württemberg rund 600.000 Menschen mehr leben als heute. Der Bedarf an Wohnraum wird also weiter steigen. Wir müssen es daher den Kommunen in Baden-Württemberg ermöglichen, sich auch in Zukunft klug und gut weiter entwickeln zu können. Daran arbeiten wir gerade, indem wir unter anderem einen neuen Landesentwicklungsplan erstellen. Gemeinsam mit dem Bund haben wir seit 2023 zudem das Wohngeld massiv erhöht und ausgeweitet. Damit helfen wir nach unserer Überzeugung einkommensschwachen Haushalten bei der Bewältigung der Wohnkosten. Zugleich muss aber auch alles auf den Prüfstand, was das Sanieren, das Bauen und auch das Vermieten erschwert, verteuert und ausbremst. Wir müssen als Staat Ermöglicher sein, nicht Verhinderer!

Angesichts explodierender Mieten und flächendeckend fehlender Wohnungen bewertet der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) die Situation als „dramatisch“. In Stuttgart kostet eine Einliegerwohnung rund 4.000 Euro pro Quadratmeter im Bestand – Neubauwohnungen rund das Doppelte. Wie soll sich das noch ein Bauträger oder ein junger Mensch in dieser Gesellschaft leisten können?

Nicole Razavi: Die Bau- und Wohnkosten sind in der Tat eine unglaublich bedeutsame Standortfrage, gerade für Baden-Württemberg. Denn gut ausgebildete junge Menschen werden und können nur dorthin gehen, wo sie auch bezahlbaren Wohnraum finden. Deshalb unterstützen wir zum Beispiel junge Familien, die unterhalb einer bestimmten Einkommensgrenze liegen und sich den Traum von den eigenen vier Wänden erfüllen wollen, mit zinsverbilligten Darlehen. Wohneigentum ist immer noch der beste Schutz vor hohen Mieten und auch eine sehr gute Altersvorsorge.



Aktuelle Zahlen legen nahe, dass sich die Wohn- und Bausituation weiter verschlechtert. Im Februar 2024 wurde in Deutschland der Bau von 18.200 Wohnungen genehmigt. Das sind etwa 18 Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Im Vergleich zu 2021 sanken die Baugenehmigungen sogar um über 40 Prozent. Wie halten Sie dagegen?

Nicole Razavi: Wir halten dagegen, in dem wir unter anderem die Mittel für die soziale Wohnraumförderung, also für die Förderung von Eigentum und den Bau von Sozialwohnungen, massiv erhöhen. Gemeinsam mit dem Bund konnten wir diese Mittel in meiner Amtszeit bereits verdoppeln. Und sollte der Entwurf des Doppelhaushalts 2025/26 vom Landtag so beschlossen werden, werden wir in den kommenden zwei Jahren eine Verdreifachung erreichen. Das ist ein starkes Zeichen und eine große Hilfe, denn die Mittel werden auch sehr stark nachgefragt. Dies liegt aber natürlich auch daran, dass der frei finanzierte Wohnungsbau aktuell wirtschaftlich kaum noch darstellbar ist. Im frei finanzierten Wohnungsbau werden aber mit Abstand die meisten Wohnungen geschaffen. Also müssen wir alle Hebel in Gang setzen, dass der Motor wieder anspringt.

Haus- und Wohnungseigentümer, die gerne investieren würden, beklagen vielfach, dass die Bürokratie ihnen in diesem Land zunehmend die Lust nehme, zu investieren. Können Sie das ein Stück weit nachvollziehen?

Nicole Razavi: Das kann ich gut nachvollziehen. Vieles in Deutschland kommt nicht mehr vom Tisch, ist zu kompliziert und zu bürokratisch. Deshalb arbeitet mein Haus gerade an einer Reform der Landesbauordnung (LBO),

die zum Ziel hat, das Bauen zu vereinfachen und zu beschleunigen. Bislang wurden bei fast jeder Reform noch ein paar Vorschriften draufgepackt. Ich will zeigen, dass es auch anders geht – und das Lob unseres Normenkontrollrats und aus der Wohnungsbau-Branche für dieses Vorgehen macht mir Hoffnung und Mut.

Sehen Sie bei diesem Thema Potential durch Künstliche Intelligenz und elektronische Bauakten?

Nicole Razavi: Absolut! Mit unserem Projekt „Virtuelles Bauamt“ überführen wir gerade das komplette Baugenehmigungsverfahren ins digitale Zeitalter – von „A“ wie Antrag bis „Z“ wie Zustellung des Bescheids. Bereits 85 der insgesamt 209 unteren Baurechtsbehörden sind mit unserer Hilfe in den Vollbetrieb gegangen – und fast täglich werden es mehr. Die Rückmeldungen sind sehr positiv: Das System funktioniert und erleichtert und beschleunigt die Verfahren.

Wie steht es eigentlich beim Wohnungsbau mit der Zusammenarbeit zwischen Bund und Land?

Nicole Razavi: Ich habe einen guten Draht zur Bundesbauministerin. Wir verstehen uns gut, und sie hat auch kein Problem damit, Ideen von mir aufzugreifen. Ich habe aber oft den Eindruck, dass die Interessen des Wohnungsbaus auf Bundesebene zwischen den Ministerien für Umwelt, Wirtschaft, Finanzen zerrieben werden. Stattdessen kamen von der Ampel regelmäßig verstörende Signale, die den Menschen die Lust am Bauen und Sanieren nehmen. Wohnungsbau braucht Verlässlichkeit und Planbarkeit. Daran mangelt es erheblich.

Man hat den Eindruck, dass man im politischen Berlin mitunter weniger ans Bürgerwohnglück denkt als ans Wohlergehen von Zauneidechsen. Wie lässt sich sonst die jüngste und heftig umstrittene Novellierung von Paragraph 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erklären?

Nicole Razavi: Ich kann es nicht erklären, nur kritisieren. Das Ganze ist ein Schildbürgerstreich. Hier werden wichtige Belange wie Wohnen und Verkehr gegeneinander ausgespielt. Und beide Belange sind unter dem Strich die Verlierer.

Dieses Gesetz der Ampelkoalition in Berlin macht de facto eine Freistellung nicht mehr benötigter Bahnflächen unmöglich – mit weitreichenden Folgen für viele Städte. Welche baden-württembergischen Kommunen haben sich bisher bei Ihnen im Ministerium gemeldet, weil sie Wohnbauprojekte gefährdet sehen?

Nicole Razavi: Es sind mehrere. Diese Gesetzesänderung stellt allein in Baden-Württemberg nicht nur die Wohnbauprojekte im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 in Frage, sondern auch große Vorhaben in Nürtingen oder in Ulm. Und bundesweit melden sich immer mehr Kommunen, die betroffen sind. Alle sind fassungslos.



Der Stuttgarter OB Frank Nopper spricht von einem „Treppenwitz der Gesetzgebungsgeschichte“. Durch die Gesetzesnovelle würde allein in seiner Stadt im Zuge des Projekts Stuttgart 21 in Zeiten größter Wohnungsnot der Bau von bis zu 5.700 innerstädtischen Wohnungen für rund 10.000 Menschen – unter Schonung der „grünen Wiese“ in den Außenbezirken – blockiert und „eine städtebauliche Jahrhundertchance“ zunichte gemacht. Können Sie seine drastischen Worte verstehen?

Nicole Razavi: Natürlich kann ich das! Diese Novelle ist ein Treppenwitz, besonders für die Landeshauptstadt. Einer der wichtigsten Vorteile des Projekts Stuttgart 21 ist ja, dass auf Gleisflächen, die aufgrund des neuen Bahnhofs nicht mehr benötigt werden, Wohnraum und Büros entstehen können. Wenn der Stadt nun diese Entwicklungsmöglichkeit genommen werden sollte, dann kann man darüber nur den Kopf schütteln.

Es könnten in der Folge dieses Gesetzes so manche Bahnbrachen im Herzen von Städten drohen. Die betroffenen Kommunen müssten neue Baugebiete auf der grünen Wiese ausweisen statt auf Bahnbrachen in der City. Ist das nicht ein Aberwitz bezogen auf die Politik der Grünen, mit denen Sie ja eine Koalition unterhalten?

Nicole Razavi: Ich weiß, dass auch Vertreter unseres Koalitionspartners diese Novelle ähnlich kritisch beurteilen wie ich. Und es ist ja auch absurd, Kommunen derart in ihrer Innenentwicklung auszubremsen und solche Potenziale brach liegen zu lassen. Das passt auch überhaupt nicht zum Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren. Für mich ist klar: Der Bund muss dieses Gesetz wieder ändern. Ob das allerdings auch die Grünen im Bundestag so sehen, das muss ich leider bezweifeln.

Sie haben sich in der Sache an Bundesbauministerin Klara Geywitz (SPD) gewandt. Wie war die Reaktion?

Nicole Razavi: Sie hat mir ziemlich schnell geantwortet und zum Ausdruck gebracht, dass sie gemeinsam mit ihren Ministerkollegen an einem Lösungsvorschlag arbeitet. Entscheidend wird dann sein, was die Regierungsfractionen im Bundestag dazu sagen. Deshalb müssen wir von Baden-Württemberg aus da weiterhin Druck machen.

Sie gelten als ausgewiesene Kennerin des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Wie stehen Sie zur Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart und zur Neubaustrecke nach Ulm?

Nicole Razavi: Ich halte es nach wie vor für ein wichtiges und richtiges Mobilitäts- und Infrastrukturprojekt, für ein beeindruckendes Beispiel, was Ingenieurskunst kann und dafür, dass sich Geduld und Beharrlichkeit in Planung und Bau auszahlen. Von Fahrgästen auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm höre ich viel Gutes. Ich freue mich darauf, den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und digitalen Bahnknoten in Betrieb zu

Zur Person:

Nicole Razavi, Jahrgang 1965, ist Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen. Nach dem Abitur in Ebersbach an der Fils absolvierte sie das Studium der Anglistik, Politikologie und Sportwissenschaft an den Universitäten Tübingen und Oxford. Dem Ersten Staatsexamen 1991 folgte zwei Jahre später das Zweite. Von 1993 bis 1995 war Nicole Razavi Assessorin und Studienrätin am Wirtschaftsgymnasium in Feuerbach. Im Anschluss leitete sie sechs Jahre lang die Presse- und Marketingabteilung der Nahverkehrsgesellschaft Baden- Württemberg mbH (NVBW). Von 2001 bis 2006 war Nicole Razavi zunächst persönliche Referentin des



Staatssekretärs im Ministerium für Umwelt und Verkehr, später Leiterin des Ministerbüros und anschließend Büroleiterin des Vorsitzenden der CDU-Landtagsfraktion. Seit 2006 ist Nicole Razavi Landtagsabgeordnete für den Wahlkreis 11 in Geislingen. Bis zu ihrer Ernennung zur Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen im Mai 2021 war sie in der CDU-Landtagsfraktion unter anderem Sprecherin für Verkehr und Infrastruktur, Parlamentarische Geschäftsführerin sowie stellvertretende Fraktionsvorsitzende.

sehen. Dann sind die Jahre der Baustellen und Umwege für die Menschen vorbei und das Projekt kann endlich sein verkehrliches Potential zeigen.

Sie sind leidenschaftliche Sportlerin und auch Präsidentin des Turngaus Staufen. Muss man sich für die Politik manchmal nicht mehr verbiegen als beim Geräte-Turnen?

Nicole Razavi: Ich würde eher sagen: Man muss die Ziele im Auge behalten, braucht viel Ausdauer und ein starkes Rückgrat, um sich bei alledem nicht verbiegen zu lassen. Politik kann einem manchmal ebenso viele Schweißperlen auf die Stirn treiben wie der Sport, kann begeistern und manchmal auch frustrieren. Ich denke es ist wichtig, ganz genau hinzuschauen und hinzuhören: Wo drückt der Schuh? Ob in Berlin, Stuttgart oder in der Gemeinde vor Ort. Denn auch das haben Sport und Politik gemeinsam: Wer sich richtig ins Zeug legt, hat die besten Chancen, etwas zu erreichen.

Was macht Ihnen am meisten Spaß in Ihrem Amt?

Nicole Razavi: Ganz einfach: Die Menschen und das gute Ringen um den richtigen Weg. Meine Arbeit besteht ganz wesentlich aus Begegnungen und Gesprächen – sei es im Ministerium, im Austausch mit Fachleuten, bei Ortsterminen oder auch bei Veranstaltungen, in Gemeinden, auf Landes-, Bundes- oder internationaler Ebene. Das bedeutet, sich immer wieder auf neue Konstellationen und Charaktere einzustellen, Entwicklungen zu begleiten, fachlich und menschlich Neues und Bereicherndes zu erfahren. Das ist genau mein Ding und ich finde: Spannender geht es nicht.

REPORTAGE

Das Entsorgen von Morgen

Ingersheim ist eine kleine Gemeinde im Kreis Ludwigsburg. Neuerdings gibt es dort ein Jugendhaus, das nicht nur stilbildend ist, sondern auch nachhaltig. Gebaut ist der Jugendtreff aus Schalungselementen der S-21-Baustelle. Ein gegenwärtiger Besuch in einem Reallabor der Zukunft.

Mittelalterliche Kirche und ein schmuckes Rathaus, vollgepackte Gewerbegebiete und ein Lebensmitteldiscounter am Ortsrand, Tempo 30 und gewachsene Wohngebiete mit schicken Ein- und Mehrfamilienhäusern – Ingersheim hat alles, was eine prosperierende und lebenswerte Gemeinde im Stuttgarter Speckgürtel auszeichnet. Außergewöhnlich ist freilich, dass der Ort nördlich von Ludwigsburg eigentlich aus zwei Orten besteht, nämlich Groß- und Kleiningersheim, dass sich dort ein genossenschaftlich betriebenes Windrad, das erste weit und breit, in den Himmel reckt und dass Kirche und Schloss als Kulisse für die schwäbische TV-Dorfkomödie „Oh Gott, Herr Pfarrer“ dienen. Seit Juli hat die Kleinstadt nahe der A 81 einen neuen Anziehungspunkt: einen ganz besonderen Jugendtreff, der sich nicht nur zu einem „Wohlfühlort“ für die jungen Ingersheimer, sondern auch zum Mekka für Architekturinteressierte und zur Blaupause für nachhaltiges Bauen entwickeln soll. Und das hängt mit Stuttgart 21 zusammen, dem Bahnhofsneubau in der annähernd 30 Kilometer entfernten Landeshauptstadt und dem Projekt „Stuttgart 210 weiterdenken – weiterbauen“, das vom Konstanzer Architekturprofessor Stefan Krötsch auf den Weg gebracht worden ist.

Bürgermeisterin Simone Lehnert und ihr Amtsleiter für Liegenschaften, Georg Zimmer, stehen an einem sonnigen Herbsttag vor einem sechs Meter hohen, ovalen Holzkonstrukt im Gewann Fischerwörth unweit des Neckars. Der futuristische Bau erinnert an ein außerirdisches Flugobjekt, das hier zwischen Festareal, Boulebahn, Tennisanlage und Sportplatz auf der grünen Wiese gelandet zu sein scheint. Doch es war eine ganz irdische Kombination aus Mut, Entschlossenheit, Großzügigkeit, Forschergeist, politischem, wirtschaftlichem und bürgerschaftlichem Engagement, die aus einer „tollen Idee etwas völlig Einzigartiges erschaffen hat“, sagt Lehnert.

Für eine Wand aus Beton müsse man drei Wände bauen: „die eigentliche Betonwand und zwei Wände aus Holz, die nach dem Bauen auch noch abgerissen werden“. Dieses Zitat des spanischen Architekten Victor López Cotella spiegelt den Kern des Forschungsprojekts „Stuttgart 210 weiterdenken – weiterbauen“. Dabei arbeiten Architekten und Ingenieure der Hochschulen Konstanz, Stuttgart und Karlsruhe mit der Initiative pro Holz Baden-Württemberg und den Firmen Züblin Timber GmbH und Ed. Züblin AG zusammen. Sie haben das Ziel, nicht mehr benötigte Betonschalungen der Baustelle des neuen Hauptbahnhofs einem neuen Zweck zuzuführen. Die Schalungselemente für Personenunterführungen und die innovativen Kelchstützen der neuen Bahnhofshalle hätten nach dem Betonieren entweder zu Dämmstoffen verarbeitet oder thermisch verwertet werden sollen.





„Dafür sind sie doch viel zu schade“, sagt Roman Kreuzer, der Projektleiter von der Hochschule Konstanz. Die Wissenschaftler suchten deshalb nach neuen Verwendungen und gingen anders vor als normalerweise bei Architekturentwürfen, bei denen zuerst die Nutzung definiert und dann ein Gebäude entwickelt wird. „Wir hatten am Anfang nur die Schalelemente und haben dann untersucht, wie aus ihnen neue Räume erschaffen werden können“, sagt Kreuzer. Die Wissenschaftler wollten in der konkreten Anwendung für Versuchsbauten Erfahrungen über Planung, Bau, Nutzung, rechtliche Grundlagen und Regularien sammeln – sogenannte Reallabore. Erst als diese Raumkonzepte für einen Pavillon, eine Fahrradabstellanlage, einen Multifunktionsraum und eine Markthalle fertig waren, sei nach einem Bauherrn gesucht worden, sagt Kreuzer: „Wir haben den Prozess auf den Kopf gestellt“.

So hat das auch Simone Lehnert erlebt. Im Frühjahr 2023 flatterte ihr eine Anfrage des Verbands Region Stuttgart auf den Bürgermeisterinnen-Schreibtisch mit dem Inhalt, ob die Gemeinde Interesse habe, eines der Konzepte umzusetzen. Sie hatte, denn die Idee für einen Pavillon passte zum mit der Bevölkerung erarbeiteten Gemeindeentwicklungskonzept „Ingersheim 2040“, nach dem auch mehr Treffpunkte und Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche geschaffen werden sollten. Danach ging es ganz schnell: Im Dezember 2023 wurden die ausgedienten, großen Schalungen von Stuttgart mit Hilfe von drei Schwertransportern nach Ingersheim an den Neckar gebracht und dort gelagert.

Nach umfangreichen Planungen und Vorarbeiten betonierten im Juni örtliche Firmen die Betonplatte. Der Stuttgarter Architekturprofessor Andreas Kretzer bereitete mit Freiwilligen die Schalungselemente durch Hobeln und Schleifen der Lackbeschichtung vor, bis ihre einzigartige Holzoberfläche sichtbar wurde. Anfang Juli wurden die großen Teile auf der Bodenplatte platziert, die die Außenhülle und das Dach tragen. Andreas Kretzer organisierte außerdem den zweiwöchigen internationalen Workshop im Juli, in dessen Verlauf Studierende des Master-Studiengangs Innenarchitektur an der Hochschule für Technik Stuttgart und den Partnerhochschulen in Ahmedabad (Indien) und Istanbul (Türkei) zusammen mit Freiwilligen und Firmen aus Ingersheim den spektakulären Bau errichteten. „Das war eine tolle Atmosphäre“, schwärmt Amtsleiter Zimmer. Gearbeitet haben die jungen Leute vor allem für die lamellenartige Verkleidung des Jugendtreffs, dessen Front nur von schmalen Eingängen unterbrochen wird, die in den, von den Schalungselementen geprägten, rund 50 Quadratmeter großen Innenraum führen, in dem sich einige Sitzgelegenheiten befinden – einerseits futuristisch, andererseits höhlenartig. Besonders



beeindruckend ist die glatte, Hand schmeichelnde Oberfläche der Schalungselemente – kaum zu glauben, dass sie nur dazu dienen sollten, Betonwände zu gießen.

„Wir haben in Ingersheim viel gelernt“, sagt Roman Kreuzer. Als nächstes Projekt wird wohl die Fahrradabstellanlage in Marbach fertig, die Projekte in Stuttgart-Vaihingen und Mannheim dauern noch. Kreuzer erhofft sich weitere Erkenntnisse, wie derartige Bauhilfsmittel neu verwendet werden können, und dies eben nicht nur als Gebäudehüllen, sondern auch als tragfähige Elemente wie in Ingersheim. Gerade Holz, in dem CO₂ gespeichert sei, könne als mehrfach verwendbarer Baustoff entscheidend sein für eine nachhaltige und klimafreundliche „Stadt der Zukunft“, sagt Kreuzer. Er und seine Mitstreiter denken daran, dass bei der Gestaltung von Schalungen bereits an ihre Nachnutzung gedacht wird, aber auch wie sie nach ihrer Erstnutzung gesichert werden können und wie der teure Transport finanziert werden kann. Zudem geht es auch um Materialprüfung und Baunormen. Vielleicht werde es in einigen Jahren einen Katalog geben, welche Schalungselemente für welchen Zweck eingesetzt werden können, sagt Kreuzer: „Wir sind erst am Anfang eines Wegs.“

Auch für Simone Lehnert stimmt der Kurs. Zwar wird die Stadt wohl rund 100.000 Euro für den Jugendtreff bezahlen, aber herkömmlich geplant und gebaut wäre er um ein Mehrfaches teurer geworden. „Ingersheim hätte sich das nicht leisten können“, sagt die Bürgermeisterin. Nun soll noch der Außenbereich verschönert und eine Fotovoltaik-Anlage für die Beleuchtung montiert werden. Besonders wichtig ist ihr, dass das Projekt – auch dank Spenden in Höhe von 40.000 Euro – in einer großen gemeinsamen Anstrengung verwirklicht worden ist. „Das war identitätsstiftend“, sagt sie und hofft, dass mit dem ungewöhnlichen Holzbau „pfleglich umgegangen“ wird. Schließlich steht auf der Bautafel neben all den Logos der beteiligten Firmen und Institutionen auch der Satz: „Ingersheim schafft Gemeinschaft“.

Bürgermeisterin
Simone Lehnert
und Amtsleiter
Georg Zimmer im
neuen Jugendtreff.

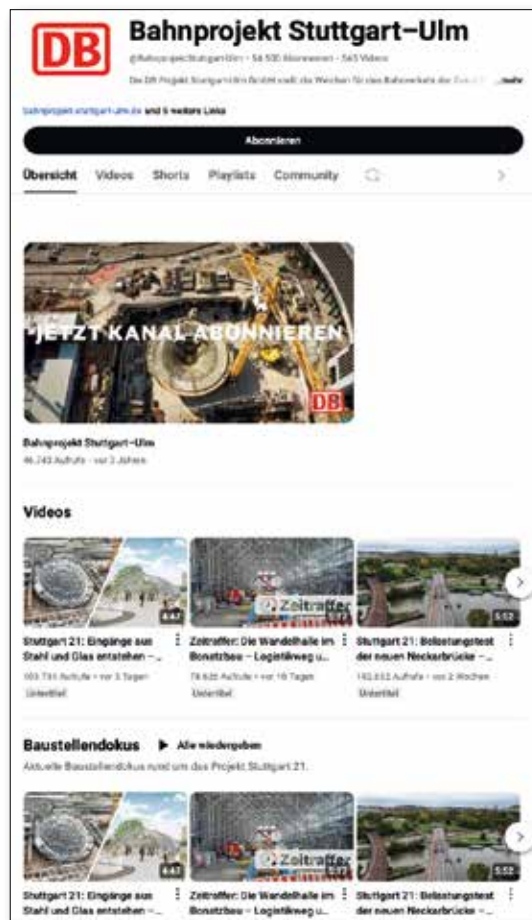
KURZ NOTIERT

Bahn legt gegen Urteil Rechtsmittel ein

Die Deutsche Bahn hat in der anhängigen Klage zur Finanzierung von Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg die Zulassung der Berufung beantragt. In seinem erstinstanzlichen Urteil hatte das Verwaltungsgericht Stuttgart eine Beteiligung der Stuttgart-21-Projektpartner Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart an den Mehrkosten des Projekts verneint. Die Bahn ist weiterhin der Auffassung, dass sich die Projektpartner an der Finanzierung der Mehrkosten im Vorhaben Stuttgart 21 beteiligen müssen. Die DB geht aufgrund der Entstehungsgeschichte des Projektes, den Finanzierungsverhandlungen sowie den vertraglichen Regelungen zu einer gemeinsamen Projektverantwortung weiterhin davon aus, dass auch eine gemeinsame Finanzierungsverantwortung besteht. Die Sprechklausel begründet einen Anspruch auf eine weitere Finanzierungsbeteiligung der Projektpartner oberhalb des Betrags von 4,562 Milliarden Euro. Zur Ankündigung der Deutschen Bahn (DB), gegen das Urteil zur Sprechklausel-Klage Rechtsmittel einzulegen, erklärt der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann: „Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat das Urteil auf 194 Seiten sehr ausführlich und in der Sache sehr überzeugend begründet. Das Gericht hat dabei die Auffassung des Landes und seiner Partner in vollem Umfang bestätigt. Die DB wird sich schwer tun, die Richtigkeit des vorliegenden Urteils erfolgreich in Zweifel zu ziehen. Besser als zu klagen wäre es, wenn die DB zu ihrer Verantwortung für ihr Großprojekt stehen würde.“

Erste Züge im neuen Hauptbahnhof

Weitgehend im Verborgenen verkehren bereits die ersten Züge im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Dabei handelt es sich allerdings nicht um reguläre Passagierzüge, sondern um Züge, die Material zur Baustelle transportieren, was bisher mit Lastwagen vonstatten ging. Neuerdings können dafür Züge eingesetzt werden, weil großteils die Gleise bereits liegen. Zudem sind auch Messzüge der Bahn unterwegs, die eingesetzt werden, um die Kommunikationstechnik zu testen. Mit Hilfe des sogenannten GSM-R-Messzugs wird die Funkausleuchtung entlang einer Bahnstrecke geprüft. Erst später sind sogenannte Hochtastfahrten vorgesehen. Diese waren im Abschnitt auf den Fildern bereits im Herbst geplant. Bedingt durch das neue Konzept zur Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs im Dezember 2026 erfolgen die Hochtastfahrten jetzt vom Frühjahr 2025 an. Wie bereits vor der Eröffnung der neuen Strecke Wendlingen–Ulm wird dabei die Geschwindigkeit systematisch erhöht.



Mehr als 55.000 Abonnenten

Ein „hidden hero“ im Kommunikationskosmos ist der YouTube-Kanal der Projektgesellschaft Stuttgart–Ulm (PSU) nun wahrlich nicht mehr. Denn verstecken müssen sich die Kolleginnen und Kollegen nicht mit ihren über 500 Videos, die im Internet stehen. Die meisten davon sind so erfolgreich und sehenswert, dass seit Beginn der Veröffentlichungen im Februar 2010 schon 1,6 Millionen Stunden an Wiedergabezeit zusammengekommen sind. Das entspricht einer Lebenszeit von über 34 Jahren. Und auch die Anhängerschaft wächst kontinuierlich. Der PSU-Kanal zählt mehr als 55.000 Abonnenten und ist damit der stärkste Kanal bei einem Großprojekt und knapp hinter dem Kanal des DB-Konzerns. Mit den Videos schafft das Multimediateam eine herausragende Kombination aus Transparenz über den Baufortschritt und Infotainment. Auch schwierigste technische Sachverhalte werden verständlich und unterhaltsam aufbereitet. Im November wurde ein Short gezeigt, wie die Tunnelvortriebsmaschine SUSE im Bereich des Fildertunnels in einer großen Wendekaverne gedreht wurde. Ein viel beachteter Beitrag: innerhalb von zwei Wochen 400.000 Aufrufe bei YouTube und mehr als 1,6 Millionen Mal bei Instagram (@infoturmstuttgart) geklickt. Eine wahrhaft meisterliche Geschichte, die jeden Sonntag mit einem neuen Film fortgeschrieben wird.

📺 @BahnprojektStuttgart-Ulm

PERSÖNLICH



Schaut danach,
dass die Natur nicht
zu kurz kommt:

**Maren Smiatek, 36,
Teamleiterin Umwelt**

Was macht eigentlich ... Frau Smiatek?

Stuttgart 21 bringt als grünes Projekt mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene. Sie sind für den Schutz der Umwelt während des Baus zuständig. Was beschäftigt Sie im Projektalltag?

Von der Planung bis zur Ausführung verlaufen viele Phasen unsere Großprojekts parallel. Das macht den Alltag spannend. Im Rahmen von Genehmigungsverfahren gewährleisten mein Team und ich, dass die unterschiedlichsten Themen rechtzeitig berücksichtigt werden. Verschiedenste Gutachten zum Beispiel aus dem Natur- und Artenschutz, dem Boden- oder dem Gewässerschutz zu beauftragen und zu prüfen, gehören dabei genauso dazu wie Umweltschutzmaßnahmen auf der Baustelle zu begleiten. Wir arbeiten dabei stets eng mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung zusammen. Der meiner Meinung nach schönste Teil der Arbeit ist jedoch, Flächen im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen aufzuwerten. So entstehen große und wertvolle Lebensräume als langfristiges Zuhause für viele Pflanzen- und Tierarten.

Was treibt Sie an? Was ist das Besondere an Ihrem Job?

Für mich ganz klar der Mix aus Fortschritt und Naturschutz sowie die Vielfältigkeit meiner Aufgabe. Schon in meiner Jugend war es mir wichtig, die Natur und ihre Einzigartigkeit zu schützen. Meine Berufserfahrung in vielen Bereichen des

Naturschutzes, etwa in einem Planungsbüro oder in der Landesverwaltung, kann ich heute im Projekt gewinnbringend einsetzen – und als begeisterte Bahnfahrerin liegt mir die Mobilitätswende auch persönlich am Herzen.

Stuttgart 21 und die seit fast zwei Jahren in Betrieb befindliche Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm haben in Summe eine Ausdehnung von mehr als 100 Kilometern. Wie behält man bei dieser Dimension den Überblick?

Das ist tatsächlich nicht ganz einfach, da nicht nur die Länge der Strecke, sondern auch die Planungen zu einer hohen Komplexität beitragen. Für das Team und mich sind Strukturen daher äußerst wichtig. Ich selbst bin generell eine strukturierte Person. Zusätzlich helfen im Arbeitsalltag natürlich die Vernetzung mit den Beteiligten und gute Ablagestrukturen.

Was fällt Ihnen zum Stichwort „Dezember 2026“ ein?

Neben Spekulationen zu Weihnachten, welche ich sehr liebe, natürlich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Da ich lange als Projektingenieurin und Umweltfachliche Bauüberwacherin unter anderem am Hauptbahnhof tätig war, ist es eine große Freude, jetzt auf das große Ziel zuzusteuern. Als Pendlerin freue ich mich außerdem auf viele neue Zugverbindungen.

STATION STUTTGART



photography by **DENNIS OREL**

a project by **BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM
X STUTTGARTER BALLETT X ZÜBLIN**

WWW.STATION-STUTTGAART.COM

**DIE AUSSTELLUNG
28.11.24 – 04.01.25**

(DER

EINTRITT

IST

KOSTENFREI)

**SCHAUSPIELHAUS
STUTTGART**

(OBERER

SCHLOSSGARTEN 6

70173 STUTTGART)