

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



INTERVIEW

Spektakuläre Gebäudehüllen: Gerhard Seele über Stuttgart 21

SEITE 18

THEMA Die Verkehrsdrehscheibe am Flughafen rückt näher [SEITE 4](#)

GASTBEITRAG Frank Brettschneider zur Baustellenkommunikation [SEITE 10](#)

REPORTAGE Der letzte Feinschliff auf der Schiene [SEITE 26](#)



10



18



26

INHALT

THEMA

Am Flughafenbahnhof
geht es rasant voran

4

GASTBEITRAG

Prof. Frank Brettschneider über
die Kommunikation im ITS

10

IM BILDE

14

INTERVIEW

Firmengründer Gerhard Seele
über Präzision und Phantasie

18

REPORTAGE

Die ersten Züge sind in Stuttgart auf
neu verlegten Schienen unterwegs

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: Offizin Scheufele Druck und Medien GmbH + Co. KG, Stuttgart

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (2, 3, 11 – 13, 19, 21, 22, 23, 28, 31);
Jannik Walter (1, 24); Alena Rapp (6, 7, 8, 14, 15, 28, 29); Michael Deufel (2, 5, 6, 7, 8, 14);
Torsten Weinhold (2, 5, 27); Marcel Paulitsch (5); Arnim Kilgus (2, 6, 7, 9, 16, 25);
seele Group (20); unsplash.com (20); Thomas Niedermüller (30); Jonas Knaab (30)

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



Dieses Magazin ist auf 100% Recyclingpapier gedruckt,
das mit dem Blauen Engel® ausgezeichnet ist.

VORWORT

Manchmal braucht es einen vorausschauenden Rückblick, um die Dinge besser einordnen zu können. „Ein großes städtebauliches Zeichen wird in den Stadtgrundriss eingeschrieben, ohne jegliche Monumentalität und ohne dem Bonatzbau in irgendwelcher Weise Konkurrenz zu machen. Das große Kreuz der vier Eingänge zeigt die Dimension der unterirdischen Anlage und definiert die Zugangssituationen klar und selbstbewusst. Die neue Halle ist ein Raum, bei dem Stützen, Decke und Oberlichtöffnungen ein integriertes Gesamtsystem bilden, welches das Ergebnis eines selbstbildenden Formfindungsprozesses ist.“ Dieser Auszug aus der Begründung des 32-köpfigen Preisgerichts aus dem Jahr 1997 für den Neubau des Stuttgarter Durchgangsbahnhofs nach dem Entwurf von Architekt Christoph Ingenhoven mutet im Antlitz der Gegenwart geradezu visionär an: Der Entwurf ist Realität geworden, von der Schönheit des Bahnhofs zeugen nicht mehr nur die organisch geschwungenen Kelchstützen in der Bahnsteighalle, sie ist jetzt auch von Stuttgarts Höhenlagen aus mit Blick auf das von Lichtaugen und Gitterschalen gezielte Dach weithin sichtbar.

Die auf komplexe Fassadenkonstruktionen spezialisierte seele Gruppe mit Hauptsitz in Gersthofen bei Augsburg hatte vor einem Jahr mit dem Bau der Gitterschalen begonnen. Im Herbst 2024 setzten Fachkräfte die letzten Stahlstreben der Gitterschale am Südkopf ein, dann begann der Einbau der 725 Elemente aus Spezialglas. Auch der Bau der 27 Lichtaugen, die die charakteristischen Kelchstützen in der Bahnsteighalle nach oben hin abschließen und für den ebenfalls die Firma seele verantwortlich zeichnet, steht kurz vor dem Abschluss. Grund genug, ein Interview mit dem Firmengründer Gerhard Seele zu führen, der mit Fug und Recht als Visionär bezeichnet werden darf. Der Seniorchef gibt nur selten Interviews. Umso mehr wissen wir es zu schätzen, dass er für „Bezug“ eine Ausnahme gemacht hat und einen überaus lesenswerten Einblick in die Erfolgsgeschichte eines mittelständischen Familienunternehmens gibt.

Keine Frage, der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof wird in absehbarer Zeit Architekturfans aus der ganzen Welt anlocken. Doch auch der digitale Knoten, der dank Stuttgart 21 entsteht, ist ein Symbol für Innovation und Eisenbahn der Zukunft – ein Pilotprojekt. Da noch nie zuvor ein ganzer Schienenknoten von der S-Bahn bis zum Fernverkehr komplett digital ausgerüstet und betrieben wurde, ist die Komplexität der Inbetriebnahme eine enorme Herausforderung für alle Beteiligten. Das zunächst für die Inbetriebnahme des Digitalen Knotens Stuttgart vorgesehene Konzept hätte 2026 einen sehr großen Bedarf an sich teilweise



Olaf Drescher

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

Bernhard Bauer

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

überlagernden Streckensperrungen erfordert. Deshalb hatten die S21-Projektpartner in der Lenkungskreissitzung im Mai 2025 vereinbart, das Inbetriebnahmekonzept gemeinsam in einer Taskforce umfassend zu überprüfen, um die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie irgend möglich zu halten. Im Ergebnis wird es zu Beginn zwar weiterhin Streckensperrungen geben müssen, doch dank eines vorübergehenden Parallelbetriebs des bestehenden Kopfbahnhofs und des künftigen Hauptbahnhofs bis Mitte 2027 lassen sich die Betroffenheiten deutlich reduzieren.

Die wichtigste Botschaft aus der Taskforce ist jedoch eine andere: Die Bahn nimmt den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof und weite Teile des neuen Stuttgarter Bahnknotens im Dezember 2026 in Betrieb, alle Züge des Fernverkehrs – mit Ausnahme der Gäubahn – und rund die Hälfte des Regionalverkehrs fahren dann über den neuen Durchgangsbahnhof. Gleichzeitig werden der Fernbahnhof am Flughafen sowie der Abstellbahnhof in Untertürkheim eröffnet, kann die Kleine und Große Wendlinger Kurve an den Start gehen, sodass auch der Schienenverkehr aus und in Richtung Tübingen/Reutlingen in den künftigen Stuttgarter Bahnknoten eingebunden ist. Auch die digitale Leit- und Sicherungstechnik im Stuttgarter Bestandsnetz in den Bereichen Untertürkheim, Bad Cannstatt, Münster und Hafen wird zur Verfügung stehen. Viele Reisende profitieren so von Dezember 2026 an von neuen Direktverbindungen und kürzeren Reisezeiten.

Auch für das Städtebauprojekt Stuttgart 21 auf den frei werdenden Gleisflächen in einer Größe von 150 Fußballfeldern hat die neue Bundesregierung die Signale noch vor der Sommerpause auf Grün gestellt. Die alte Ampelregierung hatte Paragraph 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) so geändert, dass die Nutzung von Bahnflächen für Wohnungsbau so gut wie ausgeschlossen war, weil dieser nicht „von überragendem öffentlichen Interesse“ sei. Gegen diese gravierende Fehleinschätzung der Ampelregierung hatten betroffene Kommunen heftig protestiert; die Landeshauptstadt Stuttgart ist sogar vors Bundesverfassungsgericht gezogen. Das Verfahren dort ist nun wohl nicht mehr nötig, denn der Bundestag hat zugestimmt, Paragraph 23 AEG erneut zu ändern. Wohnungsbau auf nicht mehr benötigten Bahnflächen ist jetzt erlaubt, „wenn hinsichtlich eines Grundstücks kein Verkehrsbedürfnis besteht und ein langfristiger Nutzungsbedarf für den Bahnbetrieb nicht prognostizierbar ist“. Genau dies trifft auf das riesige Gleisvorfeld in Stuttgart zu, wo die Landeshauptstadt nun nach anderthalb Jahren ebenso großer wie unnötig verursachter Aufregung entspannt das Rosensteinviertel mit 5.700 geplanten Wohnungen realisieren kann. Fürwahr eine gute Nachricht.

Herzlichst Bernhard Bauer und Olaf Drescher

THEMA

Am Airport dreht sich was

Die Deutsche Bahn baut seit gut fünf Jahren an der Anbindung des Flughafens ans deutsche Schienennetz. Als Teil von Stuttgart 21 entsteht dort in Rekordzeit eine einzigartige Verkehrsdrehscheibe. Was geschaffen wurde und was noch zu tun ist bis zum Start, zeigt dieser Überblick.

Keine Chance! Es bleibt nichts anderes übrig, als den Baustellen-SUV abzustellen. Zwischen dem Boschparkhaus und dem Portal des Fildertunnels liegen vier fertige Gleistrassen. Zwei oberirdische und zwei, die in jeweils eine Tunnelröhre abtauchen, gebaut als sogenannte Feste Fahrbahn, über die in rund eineinhalb Jahren ICE und Regionalzüge rauschen; um Bahnkunden zum Stuttgarter Flughafen zu bringen oder Ankömmlinge am Airport aufzunehmen, damit sie ihre Reise bequem auf der Schiene fortsetzen können. Noch braucht es ein wenig Geduld, bis Stuttgart 21 und damit auch die Anbindung des Flughafens an den Schienenfern- und -regionalverkehr in Betrieb gehen können. Noch fahren hier keine Züge, jedenfalls keine, mit dem sich die Baustelle auf den Fildern erkunden ließe – im S21-Kanon ein Teilbereich, der allein von den Ausmaßen her für sich genommen ein Großprojekt darstellt.

Die Historie

„Mit dem Auto kommen wir von hier aus schon seit geraumer Zeit nicht mehr weiter“, sagt der Chauffeur mit Bauhelm. Bahningenieur Torsten Weinhold steigt aus dem Fahrzeug. Seine Gesichtszüge formen sich zu einem Lächeln. Soll heißen: Wir kommen mit dem Auto nicht mehr weiter, weil wir hier in kurzer Zeit richtig etwas geschaffen haben. Tatsächlich baut die Deutsche Bahn erst seit 2020, als das Corona-Virus die Welt erfasst hat, an diesem elementaren Teil von Stuttgart 21. Eigentlich wollte die Bahn eher loslegen. Doch Gegner von Stuttgart 21 waren wie häufig in der Projekthistorie mal wieder vor Gericht gezogen. Im Rechtsstreit um den schon 2016 ergangenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts für die Flughafenanbindung hatten die Opponenten bis zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig alle Instanzen bemüht. Allein, nie hatten die Richter auch nur ein Jota an den Plänen zum Stuttgarter Eisenbahnprojekt auszusetzen.

Die Gleise

Schnee von gestern, dafür hat sich der Frühsommer über die Filder gelegt. Es ist heiß. Aber es sind gottlob nur wenige hundert Meter bis in die Kühle des Tunnels. Aus der Ferne scheint es noch, als würden die Schienen in einem dunklen Nichts verschwinden. So hart sind die Kontraste, die die Juni-Sonne in die Landschaft zeichnet. Im Trogbauwerk, das dem Tunnel vorgeschaltet ist, kniet ein Arbeiter auf der ausgehärteten Betonfläche und verfüllt letzte Aussparungen. „Restarbeiten“ nennt das Torsten Weinhold. Klingt nach fertig werden. Schritt für Schritt, Meter für Meter – je mehr man sich dem Tunnelportal nähert, desto schärfer werden die Konturen. Die Feste Fahrbahn, zeichnet sich ab, findet im Tunnel in einer leichten Rechtskurve ihre Fortsetzung.



Auf Schienen kamen die Schienen (unten links). Nach Montage, Grobausrichten und Feinausrichten fließt der Beton für die Feste Fahrbahn der künftigen Verkehrsdrehscheibe für Baden-Württemberg.



Der große Schacht aus Zeiten des Tunnelvortriebs (unten rechts) ist bis auf den Aufzugsbereich gefüllt. Derzeit entsteht das überirdische Gebäude des Zugangs Ost (unten links).

Zwei Tunnel zu jeweils rund 2,2 Kilometer sind in den zurückliegenden Jahren entstanden. Den letzten Durchschlag, gleichzeitig das Ende des Tunnelvortriebs im Gesamtprojekt Stuttgart 21, haben die Mineure im September 2023 vollbracht. Längst haben die Rohbauer zusammengepackt und dem Ausbau das Feld überlassen. Im Mai 2025 rollt via Wendlingen der erste Zug mit den 120 Meter langen Schienen an. Wenige Wochen später sind die ersten Meter verlegt, und die noch nicht verbauten Schienenstränge liegen bereits unmittelbar neben den Banketten bereit, um auf die Schwellen montiert zu werden. Die Gleisbauer arbeiten sich von der offenen Strecke später im Tunnel in Richtung Flughafenbahnhof vor. Dabei folgt ein 120-Meter-Intervall stets demselben Schema: Erst werden die Schwellen ausgelegt, darauf die Schienen montiert, gefolgt vom Einbau der Bewehrung; mit Grobriichten und Feinriichten endet dann Tag eins. Am zweiten Tag fließt der Beton. Da der Platz im Tunnel immer begrenzt ist, wenn es ans Betonieren geht,

braucht es findige Ingenieure, die sich für solche Fälle ein praktikables, platzsparendes Logistikkonzept ausdenken. Im Fall des Flughafentunnels fahren die Fahrmischer im Rückwärtsgang zur Betonage-Stelle. Das graue Kies-Zement-Wasser-Gemisch rutscht aus dem Fahrmischer auf ein flexibles Förderband und gelangt dann über ein sogenanntes Gleis-Shuttle zur Einbaustelle. Geglättet wird wie üblich von Hand.

Schwellen, Schienen und Bewehrung, Ausrichten, Betonieren – ein immer wiederkehrender Zyklus, der zudem noch den Einbau eines sogenannten Masse-Feder-Systems beinhaltet. Ein Masse-Feder-System kommt beim Bau von Eisenbahninfrastruktur immer dann zum Einsatz, wenn es gilt, mögliche Schwingungen, die die Fern- und Regionalzüge an die unmittelbare Umgebung abgeben, ausreichend zu dämpfen. Üblicherweise ist dank dieser klugen Vorkehrung davon nur noch wenig wahrnehmbar. „Unsere Gleisbauer hier arbeiten als



Dachkonstruktion, Glasfronten, Fassade – das zentrale Empfangsgebäude des Flughafenbahnhofs nähert sich allmählich seiner Vollendung.

Team schon lange zusammen“, sagt Weinhold. Bei allen Arbeitsschritten sitzt jeder Handgriff. Jeder weiß, was zu tun ist. Das macht rasch Meter, weshalb hier unten der Beginn der Test- und Abnahmefahrten absehbar ist.

Doch nur Gleise machen noch keine Verkehrsdrehscheibe, zu der das Areal aus Flughafen und Landesmesse mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird. Eine Verkehrsdrehscheibe für Baden-Württemberg, die demnächst in einzigartiger Weise alle Verkehrsträger, vom Flugzeug übers Auto, den Fernbus, S- und Stadtbahnen, bis hin zu Fern- und Regionalzügen, miteinander verknüpfen wird. Scherzbolde erwähnen gelegentlich, dass auf den Fildern – gezwungenermaßen – nur das Schiff außen vor bleiben muss.

Zurück zur Eisenbahn: Denn vollständig wird die Verkehrsdrehscheibe nur mit dem Flughafenbahnhof. Die Anlage am Airport besteht dabei aus – logisch – den

beiden 440 Meter langen Bahnsteigen in etwa 30 Meter Tiefe, dem zwischen der Landesmesse und den Flughafen-Terminals gelegenen zentralen Empfangsgebäude sowie einem weiteren Zugang ein Stück weiter östlich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Fernbus-Terminal.

Der Zugang Ost

Der sogenannte Zugang Ost entsteht an jener Stelle, wo die Rohbauer lange Zeit per Bauaufzug zu ihren Arbeitsplätzen im Untergrund gelangt sind. Über den 35 Meter tiefen ellipsenförmigen Schacht wurde zudem Tunnelausbruch nach oben und der Beton samt Ausbaumaterialien für die Tunnelinnenschalen nach unten geschafft. Zu dem Zweck war ein großer Portalkran aufgebaut, der überdies stark genug sein musste, schwere Baufahrzeuge in die Tiefe und wieder nach oben zu hieven. Doch das ist längst Geschichte: Der Schacht ist mit Ausnahme des Bereichs der späteren Aufzüge längst verfüllt.

„Viele Gewerke des Ausbaus laufen hinter den Kulissen parallel.“

**DB-Projektingenieur
Tumai Bergau (39)**



Noch führt der Weg im Flughafenbahnhof im klapprigen Bauzug nach oben. Reisende haben es später bequemer.

Rund 18.000 Kubikmeter Lehm, Sand und Schotter wurden schon 2024 über ein Förderband und einen langen Kunststoffrüssel in die Ellipsenform geschüttet, mit Baggern verteilt und schließlich mit Walzen verdichtet, ehe der Ausbau, vor allem der Einbau der Aufzüge, für die künftigen Reisenden beginnen konnte.

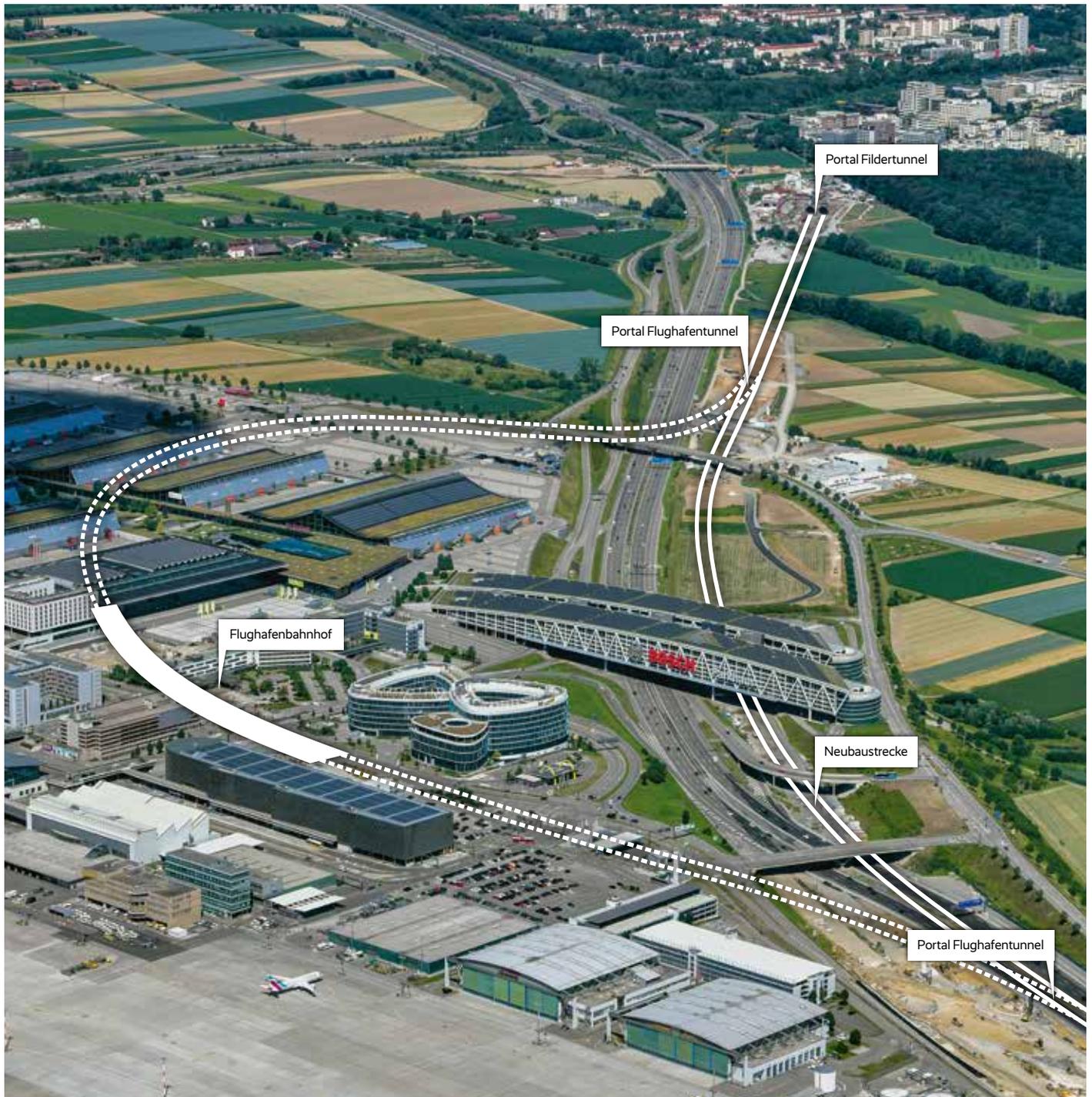
Das zentrale Empfangsgebäude

Der elliptische Schacht war das von außen sichtbare Zentrum der Großbaustelle Flughafenanbindung. Inzwischen befindet sich das sichtbare Zentrum woanders, nämlich wenige hundert Meter an jener Stelle, wo das zentrale Empfangsgebäude nach oben wächst. Wobei: Es wird nur noch unwesentlich wachsen. Denn der Rohbau des an der Oberfläche zweigeschossigen, zwölf Meter hohen Rondells mit einem Durchmesser von rund 50 Meter steht bereits seit Herbst 2024. Das Richtfest im Oktober vorigen Jahres rückte dabei auch einen Umstand in den Fokus, den Teile der Öffentlichkeit gelegentlich aus dem Blick verlieren: Stuttgart 21 ist viel mehr als der künftige Hauptbahnhof im Herzen Stuttgarts, sondern ein großer und moderner, für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland wesentlicher Bahnknoten.

Das zentrale Empfangsgebäude ist auch äußerlich unverkennbar längst über die Phase des Rohbaus hinaus. Die Außenwände werden für die Montage der vertikalen Fassadenelemente vorbereitet, die großen Glasfronten sind weitgehend eingesetzt, die Umgebung erhält auf diese Weise auf den großflächigen Scheiben nach fast allen Seiten ihr Spiegelbild. „Auch das stählerne Gerüst der Dachkonstruktion befindet sich inzwischen an Ort und Stelle“, sagt Tumai Bergau, der für den Ausbau der Flughafenanbindung zuständige Ingenieur der Deutschen Bahn, ergänzend. Der Clou folgt, wenn Spezialisten dem Dach in Form eines Luftkissens, das sie an Ort und Stelle aufpumpen, die Krone aufsetzen. Auch im Untergrund gibt es noch zu tun: Von den Bahnsteigen aus gelangt man derzeit nur über Treppenhäuser ins Empfangsgebäude. Reisende werden die Höhendistanz künftig jedoch überwiegend per Aufzug zurücklegen. Die acht Aufzüge des zentralen Empfangsgebäudes werden, wie im Zugang Ost bereits seit einiger Zeit vorhanden, eingebaut, „und was man nicht sieht und Reisende später auch nicht sehen werden, ist die komplexe Haustechnik samt kilometerlangen Leitungen, die wir hinter den Kulissen und parallel zu den bereits genannten Gewerken ebenfalls einbauen“, sagt Tumai Bergau.

Bleibt noch, was Bahnreisende nach Einfahrt eines Zugs zuerst betreten respektive zuletzt verlassen: die Bahnsteige. Auch die Bahnsteige nehmen im Flughafenbahnhof Gestalt an. Bodenverleger haben bereits eine stattliche Fläche des Granitbodenbelags aufgebracht.

Illustration



Die Drehscheibe

Eine der Definitionen von Drehscheibe lautet im „Digitalen Wörterbuch der deutschen Sprache“ wie folgt: „Eine Drehscheibe ist eine Einrichtung zum horizontalen Drehen von Schienenfahrzeugen, seltener von Straßenfahrzeugen.“ Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 könnte der Absatz womöglich eine Ergänzung erfahren. Statt 27 Minuten nur noch sechs Minuten vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen,

statt 58 Minuten nur noch 28 Minuten von Ulm zum Flughafen – das sind markante Details dieser Drehscheibe, die eindrücklich beschreiben, was tatsächlich entsteht. Allein im unmittelbaren Einzugsgebiet der Filderebene werden rund 250.000 Einwohner von den Vorteilen der Anbindung des Flughafens und der Landesmesse an das Schienennetz profitieren. Ein Beispiel für andere große Schienenknoten? Warum sich nicht von Stuttgart 21 eine Scheibe abschneiden...

👉 www.be-zug.de/flughafenbahnhof

Unter dem Areal von Flughafen und Landesmesse entstehen derzeit Schienenwege der Zukunft.

GASTBEITRAG

Mehr als Marketing

„Kommunikativ war Stuttgart 21 vor allem in den Jahren 2010 und 2011 eher holprig unterwegs“, sagt Kommunikationsexperte Frank Brettschneider. Aus den damaligen Fehlern hätten die Projektbeteiligten gelernt. Der vor fünf Jahren eröffnete ITS (InfoTurmStuttgart) stehe für „vorbildliche Baukommunikation“. Ein Gastbeitrag.

Eine gute Projektkommunikation ist bei großen Bau- und Infrastrukturprojekten unerlässlich. Das gilt für die Anfangsphase, in der es um die Planung eines Projektes geht. Und es gilt selbstverständlich auch für die Bauphase, wenn erste Fortschritte sichtbar werden.

Zu Beginn eines Projektes geht es darum, Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Interessengruppen in die Planungen einzubeziehen. Hinzu kommen die politischen Gremien im Bund, im Land, in der Region und in den betroffenen Städten und Gemeinden. Dabei geht es unter anderem um folgende Fragen: Welche Ziele sollen mit einem Bau- und Infrastrukturprojekt erreicht werden? Welchen Nutzen hat das Projekt für die Gesellschaft und das Gemeinwohl? Wer trägt die Kosten? Und wie lassen sich die Belastungen während der Bauzeit gering halten?

Zu Beginn steht noch nicht fest, wie die Projektziele konkret erreicht werden sollen. Stattdessen gibt es verschiedene Varianten. Alle Varianten haben in der Regel Vor-, aber auch Nachteile. Diese sind zu diskutieren und gegeneinander abzuwägen. Im Dialog zwischen Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Vorhabenträger gilt es, eine gesellschaftlich tragfähige Lösung zu finden. Am Ende entscheiden letztlich die dafür gewählten Repräsentanten sowie die Genehmigungsbehörden.

Wie die Kommunikation in dieser Planungsphase aussehen sollte, ist bekannt: Der Vorhabenträger sollte über Ziele, Nutzen, Planungsstand und Varianten offen und transparent informieren. Zu den Informationsinstrumenten zählen unter anderem die Projekt-Webseite, Broschüren, Plakate, Pressemitteilungen, Pressekonferenzen und Veranstaltungen. Zwar ist Information sehr wichtig, aber die meisten Menschen wünschen sich eine über die reine Information hinausgehende, dialog-orientierte Beteiligung. Im Dialog sollten konkrete Vorschläge diskutiert sowie Ideen und Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Ziel ist es, lokales Wissen abzufragen sowie vielfältige Interessen und Perspektiven in die Planung einzubeziehen. Dies soll nicht nur die gesellschaftliche Akzeptanz eines Projektes erhöhen, sondern auch zu einer inhaltlichen Optimierung des Projektes beitragen. Zu den Dialog-Instrumenten zählen unter anderem Bürgerforen, Fokusgruppen, Runde Tische und Zukunftswerkstätten.

In den frühen Planungsphasen zu Stuttgart 21 haben die Projektpartner zwar durchaus informiert. So gab es seit 1998 im Stuttgarter Hauptbahnhof das Turmforum. Die dort beherbergte Ausstellung wurde im ersten Jahr von etwa 180.000 Menschen besucht. Auch gab es Flyer, Führungen und Veranstaltungen. Allerdings wurden die dialog-orientierten Komponenten einer gelingenden Kommunikation oft nicht ausreichend berücksichtigt.





Prof. Dr. Frank Brettschneider hat sich ein Bild vom ITS gemacht.

Neben vielen anderen Gründen hat auch die mangelhafte Kommunikation zu den Auseinandersetzungen über das Projekt in den Jahren 2010 und 2011 beigetragen. Diese Auseinandersetzungen wiederum haben dazu geführt, Kommunikations-Leitlinien und Dialog-Empfehlungen zu erarbeiten. So gibt es seit 2014 die Richtlinie 7001 des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI): „Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planung und Bau von Infrastrukturprojekten“. Sie beschreibt grundlegende Anforderungen an eine dialog- und lösungsorientierte Kommunikation. Zeitgleich hat man in Baden-Württemberg die „Verwaltungsvorschrift zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren“ sowie den dazugehörigen Planungsleitfaden des Landes Baden-Württemberg verabschiedet – um nur zwei Beispiele zu nennen.

Tatsächlich orientieren sich immer mehr Vorhabenträger bei ihren großen Bau- und Infrastrukturprojekten an solchen Empfehlungen. Das zeigt unter anderem eine Studie der Universität Hohenheim aus dem Jahr 2024. An ihr haben sich 224 Vorhabenträger aus Deutschland, Österreich und Südtirol beteiligt. Demnach haben 81 Prozent der Projektverantwortlichen sowohl Informations- als auch Dialog-Instrumente eingesetzt. 19 Prozent haben ausschließlich Informations-Instrumente eingesetzt. 72 Prozent der Vorhabenträger geben an, dass die Kommunikation ihr Projekt positiv beeinflusst hat. Den größten Vorteil sehen sie in der entstandenen Transparenz. Auch habe die Kommunikation ein kooperatives Miteinander mit den Stakeholdern gefördert. Zudem sei die Akzeptanz des Projektes gestiegen. 58 Prozent der Vorhabenträger berichten, dass durch den Dialog ihr Projekt inhaltlich besser geworden sei. Diese inhaltliche Optimierung trägt ihrerseits deutlich zur Akzeptanz des Projektes bei. Umgekehrt gilt: Zu seltene, zu späte

oder unsystematische Kommunikation sind Gründe für mangelnden Projekterfolg. Andere Gründe sind aus Sicht der Vorhabenträger: fehlende politische Unterstützung, bürokratische Hürden und Fake-News.

Mit dem Baubeginn endet die Notwendigkeit, zu kommunizieren, allerdings nicht. Auch in der Bauphase geht es um Dialog. So dreht sich der Dialog mit den Anwohnern um konkrete Auswirkungen der Baustelle. In dieser Phase geht es darum, die Anwohner über den Stand der Arbeiten auf dem Laufenden zu halten. Der Vorhabenträger muss sie auch darüber informieren, welche Baumaßnahmen unmittelbar bevorstehen. Für Beschwerden oder Nachfragen von Seiten der Anwohner sollte spätestens jetzt eine Ombudsperson rund um die Uhr ansprechbar sein. Dies übernimmt seit 2015 die DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm.

Daneben will aber auch die allgemeine Öffentlichkeit über den Baufortschritt auf dem Laufenden bleiben. Hier gilt es, gut, umfassend, regelmäßig und verständlich zu informieren. Einblicke geben, Bezüge herstellen. Und je näher die Fertigstellung des Bauprojektes rückt, desto mehr steigt das Interesse an Auswirkungen auf das eigene Leben. Schon die VDI-Richtlinie 7001 weist darauf hin, dass Menschen „Technik“ in der Regel positiver bewerten, wenn sie auf persönliche Erfahrungen zurückgreifen können – statt nur auf abstrakte Vorstellungen angewiesen zu sein. Daher sollte die Baustelle für die Öffentlichkeit positiv erlebbar gemacht werden. Hierfür stehen die Instrumente des Baustellen-Marketings zur Verfügung: Baustellen-Besichtigungen, Tage der offenen Tür, Kultur-Events an und in der Baustelle, Veranstaltungen für Kinder (z. B. Schulführungen). Events sind besonders für Meilensteine geeignet: etwa eine Abbruch-Party oder eine Feier beim Tunnel-Durchschlag.

Zudem sollte ein Informations- und Besucherzentrum eingerichtet werden, von dem aus die Baustelle besichtigt werden kann. Videos sollten Eindrücke von der Baustelle vermitteln. Dabei gilt: Die Öffentlichkeit interessiert sich nicht nur für „harte Fakten“, wie die Menge des transportierten Erdaushubs oder das Gewicht des verbauten Stahls; sie interessiert sich auch für „Geschichten“ über am Bau beteiligte Menschen.

Diese Kommunikation mit der interessierten Öffentlichkeit ist die Aufgabe des 2020 eröffneten ITS – des InfoTurmStuttgart. Hier haben sich die Bahn als Vorhabenträger, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart zusammengetan, um eine verlässliche Informationsgrundlage für die Bevölkerung in der Region – und darüber hinaus – zu schaffen: Kommunikation aus einer Hand. In der Selbstbeschreibung heißt es auf der Webseite des ITS: „Bei allen unseren Angeboten verstehen wir uns als Treffpunkt Zukunft für eines der spektakulärsten Bauprojekte Europas. Gemeinsam setzen wir uns für Wissensvermittlung, Austausch und Zukunftschancen ein.“

Das zentrale Kernstück ist der rote Info-Turm an Gleis 16 des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Er bietet auf vier Ebenen eine umfassende Ausstellung zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Themen sind: „Faszination Bautechnik“, „Mobilität und Urbanität im Wandel“, „moderne Stadtentwicklung“, „Digitaler Knoten Stuttgart“ sowie „Historie und aktuelle Entwicklung“. Im Mittelpunkt steht die auch für Laien verständliche Information der Besucher. Dazu wurden sämtliche Texte in einem aufwändigen und gründlichen Verfahren in verständlicher Sprache formuliert. Diese systematische und konsequente Verwendung verständlicher Sprache in einem Ausstellungszentrum war 2020 neuartig und beispielgebend.

Viele Informationen gibt es nicht nur analog auf Schrifftafeln, sondern auch digital – auf iPads oder auf Monitoren. Eine Besonderheit stellt die sogenannte „Cave“ dar. In dieser Virtual-Reality-Anwendung können die Besucherinnen und Besucher selbstbestimmt „nach Lust und Laune“ den neuen Bahnhof erleben. Ergänzt werden diese Angebote durch Modelle (unter anderem des neuen Bahnhofs, angereichert mit Augmented Reality) sowie durch insbesondere für Kinder entworfene Spiele.

Ein weiteres Kernstück sind die zahlreichen Führungen über die Baustelle. Getreu dem Motto „von der Baustelle zur Schaustelle“ informieren ausgebildete und erfahrene Besucher-Guides vor Ort, woran gearbeitet wird und wie der Baufortschritt aussieht. Menschen können sich einen unmittelbaren Eindruck von der Baustelle machen. Sie sind an einem „Blick hinter die Kulissen“ interessiert. Im Jahr 2024 gab es rund 1.400 Führungen mit



durchschnittlich 17 Teilnehmenden. Somit wurden mehr als 20.000 Menschen im direkten Gespräch informiert. Ein Highlight sind die „Tage der offenen Baustelle“. Der ITS zählte 2025 an dem drei Tage dauernden Event 81.000 Besucher, nach 115.000 im Jahr zuvor.

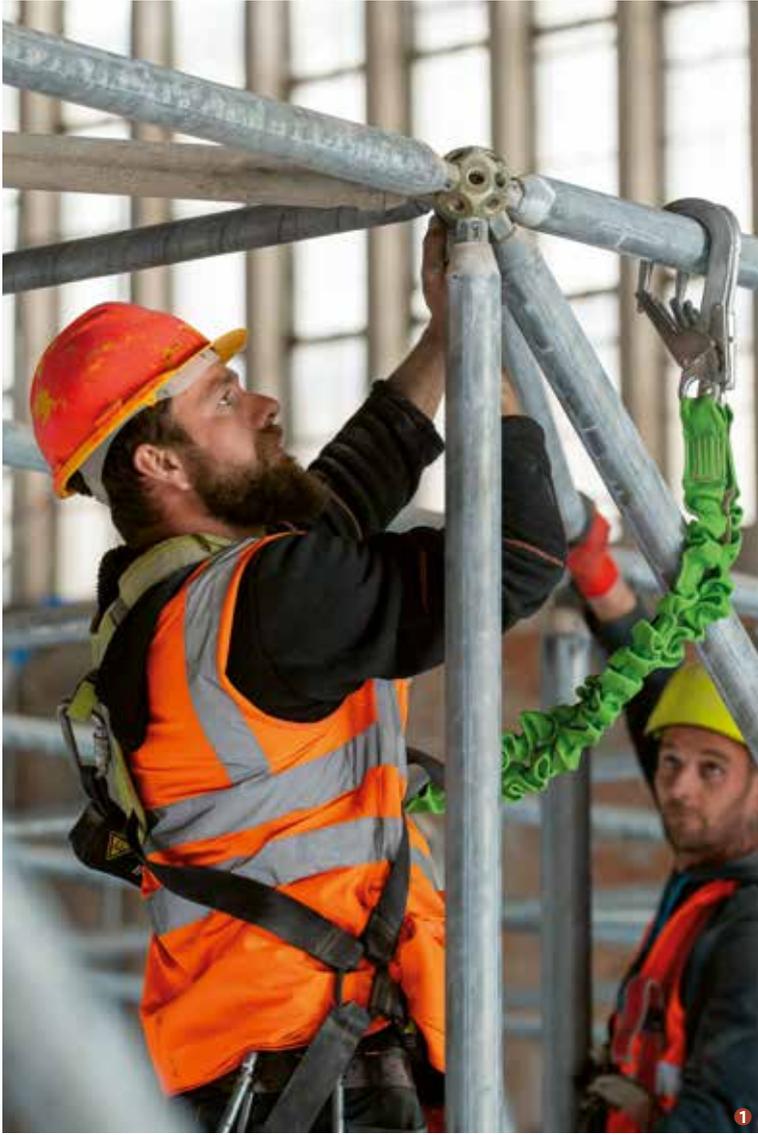
Ein drittes Kernstück sind die Social-Media-Aktivitäten des ITS, vor allem auf Instagram. Sie sollen vor allem jüngere Menschen erreichen und kontinuierlich, sachlich und visuell über das durchaus komplexe Bahnprojekt Stuttgart-Ulm informieren. Daneben gibt es zahlreiche Events, um spezielle Zielgruppen anzusprechen: ITS Yoga, ITS Wine Time, ITS Pop Up, ITS Kids Club. Und es gibt auch einen traditionellen Print-Kanal – nämlich das Projektmagazin BEZUG, das Sie gerade lesen.

Diese integrierte, systematische Kommunikation ist die Ursache des ITS-Erfolgs. Und sie sollte als Vorbild für die Kommunikation bei anderen Bauprojekten dienen.

Zur Person

Dr. Frank Brettschneider ist seit 2006 Professor für Kommunikationswissenschaft an der Universität Hohenheim in Stuttgart. Er erforscht unter anderem die Kommunikation bei Bau- und Infrastrukturprojekten sowie darüber hinaus auch Formate der dialogischen Bürgerbeteiligung. Seit 2017 ist er Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung der Landesregierung Baden-Württemberg.

IM BILDE



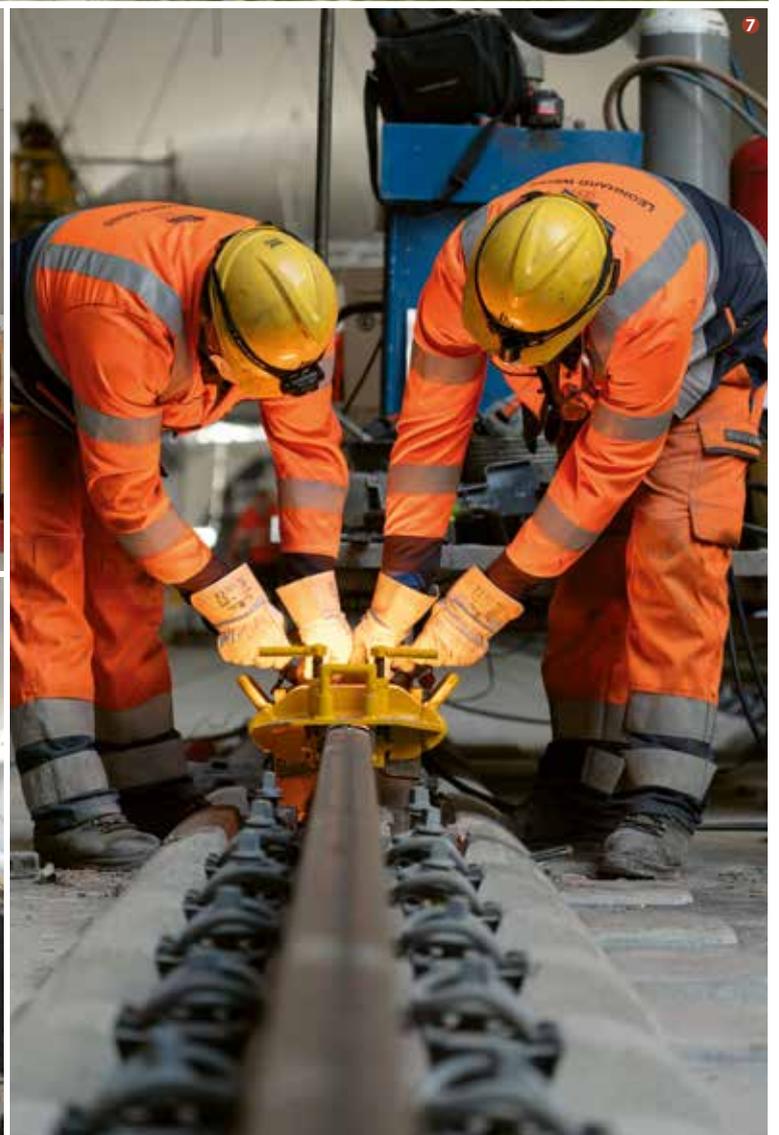
- ❶ Gerüstbauarbeiten im Bonatzbau ❷ und ❸ In der neuen Bahnsteighalle ❹ Tunnelportal auf der nördlichen Seite des Flughafens
 ❺ Belagsarbeiten im Flughafenbahnhof ❻ Testzug ICE-S auf den Fil dern ❼ Schienenverlegearbeiten ❽ Gitterschale am südlichen Eingangsportal des Hauptbahnhofs



6



7



5

IM BILDE





INTERVIEW

„Alles bis ins letzte Detail“

Der Apple Park in Kalifornien, die Europäische Zentralbank in Frankfurt, die Penn Station in New York, die Lichtaugen von Stuttgart 21: das Unternehmen seele aus Gersthofen steht für Gebäudehüllen der besonderen Art auf der ganzen Welt. Firmengründer Gerhard Seele im Interview.

Herr Seele, Ihre beruflichen Wurzeln gehen auf einen kleinen familiären Glaserei-Betrieb zurück. Heute hat die Unternehmensgruppe, die Ihren Namen trägt, 1.000 Mitarbeiter an 16 Standorten und bringt selbst den Apple-Chef, der gerne bei Ihnen bestellt, in Verzückung. Können Sie das erklären oder müssen Sie sich selbst angesichts dieser besonderen Geschichte manchmal zwicken?

Gerhard Seele: Im Rückblick betrachtet ist das zweifellos eine außergewöhnliche Geschichte, die auch meinen Geschäftspartner Siegfried Goßner und mich zeitweise überrascht hat. Es handelt sich sicherlich nicht um einen Traum, aus dem ich plötzlich erwache. Der Weg war stets geprägt von wachsamer Bestimmtheit. Erfolg stellt sich halt nicht über Nacht ein – und vor allem bleibt er nicht von selbst. Jede einzelne Entscheidung des Managements und der gesamten Belegschaft hat dazu beigetragen, die seele Gruppe zu einem gesunden, leistungsfähigen Unternehmen zu formen. Die Verantwortung für weltweit über 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlangt vor allem klare Handlungsweisen. Es geht darum, die richtigen Projekte auszuwählen, neue Technologien frühzeitig zu erkennen und einzuführen, geeignete Persönlichkeiten zu gewinnen und durch Diversifikation Risiken abzufedern und last but not least – ganz wichtig – den Generationswechsel zu vollziehen. Das ist uns gelungen, mehr nicht.

Vor mehr als 40 Jahren gründeten Sie mit Siegfried Goßner eine Firma, die nicht weniger wollte, als die Grenzen des Baustoffs Glas zu verschieben. Alles, bloß nicht von der Stange. Was treibt Sie im Grunde Ihres Herzens an?

Gerhard Seele: Als junge Unternehmer sind wir damals auf einen vorbeifahrenden Zug rechtzeitig und konsequent aufgesprungen. Wir haben erkannt, dass die damals vorhandenen Standards im Glas-Fassadenbau nicht das Ende der Fahnenstange sind, sondern der Anfang. Daraus haben wir uns ein Alleinstellungsmerkmal im konstruktiven Glasbau erarbeitet, das zu unserer Überraschung auch weltweit nachgesucht wurde. Glas als tragendes Element wurde im Laufe der Zeit sowohl konstruktiv als auch statisch zu einem radikalen Ansatz. Entscheidend war, dass wir auf Bauherren und Architekten getroffen sind, deren gestalterische Idee diese radikale Vision im „Gepäck“ hatten. Dieser Dialog war Grundstein für den Erfolg.

In Ihrer Laufbahn haben Sie immer wieder Pionierarbeit geleistet – nicht nur als Techniker, sondern auch als Unternehmer. Wie passt beides für Sie zusammen?

Gerhard Seele: Technik ist alles, herausragende Technik ist die Leistungsstärke, doch ohne saubere Unternehmensstrukturen verpuffen die PS im Wind. Da haben wir viel Wissen und Fähigkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als wertvolles Kapital für unser





Aus der Referenzliste von seele: Apple Store, New York (oben links); The Henderson, Hongkong (oben rechts); Apple Park, Cupertino (Mitte); Bahnhof King's Cross, London (unten links); New Performing Arts Venue, Brisbane



Unternehmen angesammelt – und sammeln weiterhin, um aus einer genialen technischen Idee ein technisch geniales Projekt – irgendwo auf der Welt – zu machen.

Der Apple Park in Kalifornien, die Penn Station in New York: seele hat international viele Meilensteine der Glas-Architektur gesetzt. Wo würden Sie die markanten Lichtaugen von Stuttgart 21 in diesem Reigen einordnen?

Gerhard Seele: Es braucht letztlich immer die vorangegangenen Projekte, um das nächste einzigartige Projekt zu realisieren. Die Lichtaugen von Stuttgart 21 sind in jeglicher Hinsicht ein Meilenstein an Komplexität, was Geometrie und Funktion betrifft. Dieser Meilenstein kann sich weltweit sehen lassen. Ich bin deshalb mehr als überrascht, dass man in unseren Ländern eine derartige Ingenieurskunst noch zur Umsetzung bringen kann und darf. Darauf dürfen wir nun alle stolz sein.

Was macht dieses Projekt aus Ihrer Perspektive so besonders in der baden-württembergischen Landeshauptstadt?

Gerhard Seele: Wie gesagt, es sind die Komplexität und die Funktion der Lichtaugen und der Gitterschalen. Die Lichtaugen bringen nicht nur Licht in die Bahnhofshalle, sondern sie dienen auch der Sicherheit. Über die Lichtaugen wird die Bahnhofshalle im Katastrophenfall entraucht. Wenn Sie darüber hinaus das Besondere

ansprechen, dann kommt mir sofort der geniale Architektorentwurf in den Sinn. Da stimmt halt wirklich alles bis ins letzte Detail. Ich habe es schon oft gesagt, und ich wiederhole mich in diesem Kontext gerne: Die Knotenausbildung der Stahlkonstruktion, zum Beispiel bei den Gitterschalen, ist ästhetisch der schönste Knotenpunkt, den ich bisher weltweit gesehen habe – und ich habe schon sehr viele gesehen und gebaut.

„Die Phantasie ist das Auge der Seele“, heißt es. Wieviel Phantasie brauchte es für die charakteristischen Lichtaugen, die das Projekt Stuttgart 21 prägen?

Gerhard Seele: Phantasie ist sicher ein schöner Begriff – in unserer Arbeit geht es jedoch vor allem um Präzision, Erfahrung und strukturiertes Vorgehen. Bei einem Projekt wie Stuttgart 21 erhalten Sie eine umfangreiche Ausschreibung mit zahlreichen Dokumenten, auf deren Basis Sie über Wochen, wenn nicht Monate hinweg kalkulieren und die technische Umsetzung durchdenken. Es geht bei einem Projekt in dieser Größenordnung eher darum, die vorhandenen Parameter richtig zu bewerten und die Risiken zu erkennen. Gerade bei einem so großen Infrastrukturprojekt mit langer Vorgeschichte wird man mit vielen Festlegungen konfrontiert. Wir sind ein Gewerk von vielen und es geht darum, die beste Lösung in Abstimmung mit allen Projektpartnern zu finden.



Worin lagen die größten technischen Herausforderungen bei Planung und Umsetzung?

Gerhard Seele: „Bahnstandard trifft auf Designintention“ – so lässt sich die Herausforderung wohl am treffendsten beschreiben. Bei den Lichttaugen galten die strengen Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamts. Das bedeutete: Hochkomplexe Technik musste auf engstem Raum untergebracht werden – und das unter erschwerten Bedingungen. Gleichzeitig war der architektonische Anspruch enorm hoch. Ausführung und Präzision mussten höchsten Maßstäben genügen.

Sie wirken als Unternehmer bei all dem Erfolg, den Sie vorzuweisen haben, sehr bescheiden. Deshalb erlauben Sie uns kurz, ein Lob von höchster Stelle anzuführen ...

Gerhard Seele: ... na, dann bleibt mir wohl nichts Anderes übrig, als „danke“ zu sagen. Ungeachtet dessen tue ich mich mit Lob immer ein bisschen schwer...

... einst ist Apple-Chef Tim Cook höchstselbst im Gewerbegebiet Gersthofen aufgetaucht. Sein Vorgänger Steve Jobs

hat weltweit nach jemandem gesucht, der die extravaganteren Vorstellungen der Stararchitekten von Norman Foster umsetzen konnte. Cook hat inmitten Ihrer Fabrikhalle vor versammelter Mannschaft gesagt: „Ihr seid die Besten der Welt.“ Wie wichtig sind Ihnen solche Befunde?

Gerhard Seele: Das war beeindruckend, keine Frage – ein starker Moment für alle, die an dem Projekt beteiligt waren. Der Apple Park war ein technologischer Meilenstein. Um die architektonischen Ideen des Architekten umsetzen zu können, mussten wir unsere Glasfertigung nicht nur erweitern, sondern in vielen Bereichen neu denken: neue Prozesse, neue Maschinen, neue Maßstäbe in Präzision und Qualität. Dass Tim Cook persönlich zu uns kam und diese Leistung anerkannt hat, war eine starke Geste.

Wie nimmt ein international aufgestelltes Unternehmen wie seele momentan die Rahmenbedingungen am Wirtschaftsstandort Deutschland wahr?

Gerhard Seele: Seit ich mich erinnere, gibt es Krisen ganz unterschiedlicher Natur. Immer wird vieles von

Berufenen schwarzgemalt. Vor Gott und der Welt wird gewarnt. Eingetroffen ist „ex post“ betrachtet fast nichts. Wir müssen uns auf das „Schaffen“ konzentrieren. Darum ist es nach meiner Überzeugung wichtig, Fachzeitschriften zu lesen und nicht die Tageszeitung. Letztere hilft uns nicht weiter und versperrt uns sogar den Blick für das Richtige und Notwendige. Deutschland wird ein wichtiger Standort bleiben, wenn wir uns nicht gar zu wichtig finden, unbeirrt unseren Job machen und von der Politik nichts Einschneidendes erwarten.

Das Image Deutschlands als Top-Wirtschaftsstandort bröckelt – bekommen Sie das als Unternehmen zu spüren beim Wettbewerb um die Vergabe von Aufträgen?

Gerhard Seele: Wenn überhaupt etwas bröckelt, dann ist es weniger der Standort selbst als vielmehr das Bild, das durch die Medien gezeichnet wird. Deutschland hat weiterhin viele Stärken, die international geschätzt werden.

Wo liegen die größten Probleme am Wirtschaftsstandort und welche Potenziale sehen Sie?

Gerhard Seele: Ich sehe keine Probleme, welche es wert wären, sie zu erwähnen. Die Potenziale liegen in der Bereitschaft der ständigen „Runderneuerung“ ohne Gier nach unnatürlicher Neuerfindung.

Was treibt Sie an als Traditionsunternehmen, nach neuen Innovationen zu suchen und sich weiterzuentwickeln?

Gerhard Seele: Wir suchen nicht gezielt nach Innovationen – wir lösen letztlich aktuelle Fragestellungen der Architektur und darauf sind von Zeit zu Zeit Innovationen nicht die schlechteste Antwort.

Woher kommt der Pioniergeist bei seele – gibt es so etwas wie eine „seele-DNA“?

Gerhard Seele: Ich glaube nicht, dass es eine spezielle seele-DNA gibt, wie Sie das nennen. Wir wollen als Unternehmen dem Zeitgeist ein wenig voraus sein. Das ist es, das war es dann aber schon auch.

Zurück zu Stuttgart: Waren Sie selber regelmäßig auf der Baustelle im Talkessel? Was wird von diesem Projekt über den Tag hinaus bleiben?

Gerhard Seele: Ja, ich war und bin regelmäßig vor Ort im Talkessel, wenn Sie so wollen. Bleiben wird die Tatsache, dass hier in Stuttgart etwas Großartiges für Stuttgart und die Stuttgarter gebaut wurde und wir zum Erfolg etwas beitragen durften.

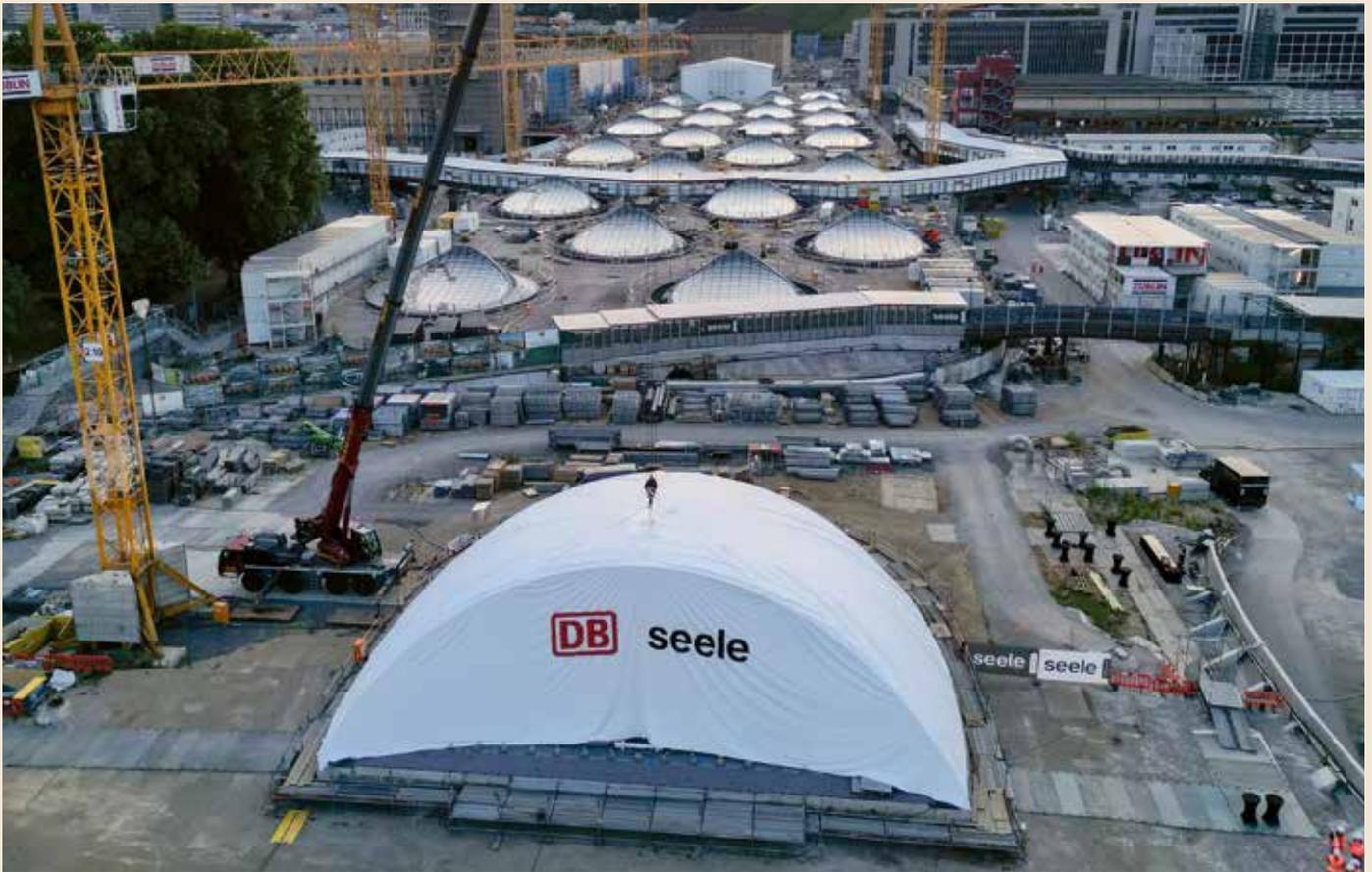
Dann werden Sie bei der Einweihung vermutlich auch unter den Ehrengästen sein – und nicht ohne eine Portion Stolz auf den neuen Bahnhof anstoßen, oder?

Gerhard Seele: Wenn ich eingeladen werde, wovon ich ausgehe, dann werde ich allen Beteiligten, die ich treffe, die Hand drücken und sagen: „Es ist vollbracht“.



Zur Person

Gerhard Seele ist Geschäftsführender Gesellschafter der seele Gruppe, die als Weltmarktführer im konstruktiven Fassadenbau gilt. Er wurde 1955 als Sohn eines Glasermeisters in Augsburg geboren und wuchs in Augsburg/Neusäß auf. Bereits im Alter von 20 Jahren übernahm Gerhard Seele nach dem Tod des Vaters zunächst den noch heute existierenden elterlichen Betrieb mit sechs Mitarbeitern. Gemeinsam mit dem Stahlbau-Konstrukteur Siegfried Goßner gründete Gerhard Seele 1984 im Alter von 29 eine neue Firma, in der beide innovative Fassaden aus Glas und Stahl entwickelten. Der interdisziplinäre Gedanke und damit die Überwindung der bislang getrennten Gewerke Stahlbau und Glasbau war Leitgedanke der Unternehmensgründung von seele. Was mit sechs Mitarbeitern begann, entwickelte sich rasch zur Innovationsschmiede im konstruktiven Fassadenbau. Jahre nach der Gründung hatte seele seine Mitarbeiter- und Umsatzzahlen bereits verzehnfacht. Mit dem Ziel der Internationalisierung wurden 1994 Standorte in Österreich und Hongkong sowie Niederlassungen in Frankreich und Großbritannien gegründet. 1996 folgte die Gründung einer zusätzlichen Produktionsstätte in Pilsen sowie der Start in Singapur und 2001 in den USA. Weitere Expansionen nach Kanada und Thailand sowie Standorterweiterungen in den Vereinigten Arabischen Emiraten und Saudi Arabien folgten. Auch der Stammsitz in Gersthofen wuchs kontinuierlich. Heute beschäftigt das Unternehmen 1.000 Mitarbeiter an 16 Standorten. Die seele Gruppe erwirtschaftet einen Jahresumsatz von 350 Millionen Euro.



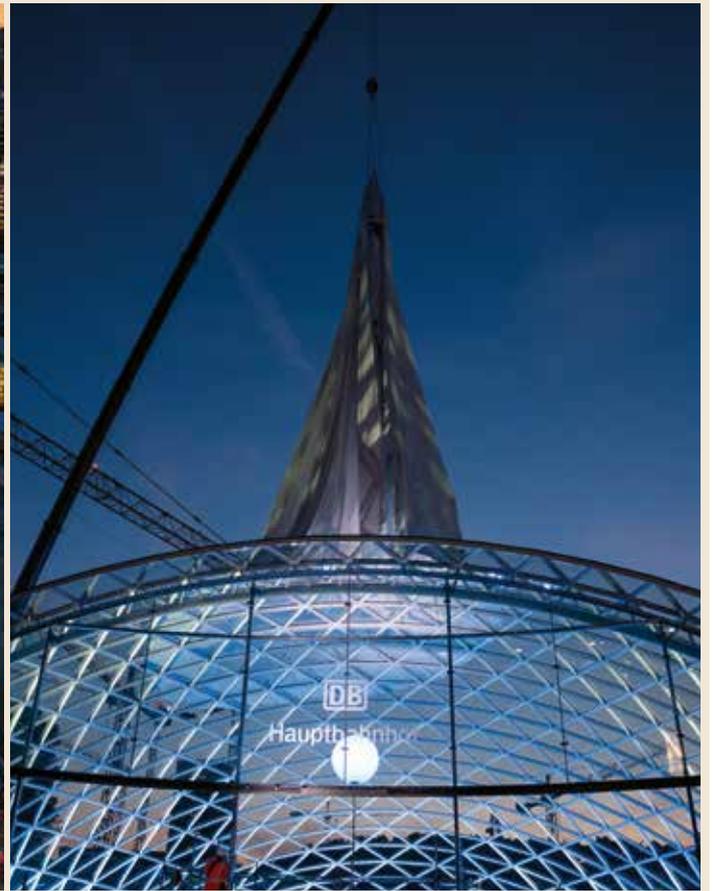
Der künftige Südeingang des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist enthüllt

Die erste der Gitterschalen aus Stahl und Glas, die sich über die Eingangsbereiche des künftigen Durchgangsbahnhofs der baden-württembergischen Landeshauptstadt wölben, ist fertiggestellt. Die Deutsche Bahn hat am 10. Juli 2025 die Schutzplane, die bisher die Stahl-Glas-Konstruktion am Südkopf des Durchgangsbahnhofs bedeckt hatte, mit einem Kran entfernt. Danach war erstmals der Blick frei auf das Eingangsportal, durch das Reisende künftig zu den Zügen gelangen werden.

„Der architektonische Zauber ist nun nicht ausschließlich unter den Kelchstützen spürbar, sondern auch von außerhalb des Bahnhofs. Die transparente Bauweise der Eingangsportale zur neuen Bahnsteighalle wird den Reisenden ein besonderes Willkommensgefühl vermitteln. Damit schaffen wir das angemessene Entrée zum Herzstück des neu geordneten Bahnknotens, der deutlich mehr und schnellere Zugverbindungen ermöglicht“, sagte Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, bei der feierlichen Enthüllung vor einem begeisterten Publikum.

Das vom Architekten Christoph Ingenhoven entworfene Dach des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist eine noch nie zuvor gebaute Betonschalenskonstruktion. Der Entwurf sieht für die Bahnhofshalle eine luftige, helle Atmosphäre vor. Tageslicht verteilt sich durch die jeweils bis zu 350 Quadratmeter umfassenden Lichtaugen gleichmäßig in der Bahnsteighalle. 27 Lichtaugen und eine Stahl-Glas-Gitterschale schließen die 28 Kelchstützen nach oben hin ab. Eine Gitterschale überspannt den sogenannten Sonderkelch, der später einer der Hauptzugänge zu den Bahnsteigen ist.

Der Bau des künftigen Bahnhofs nahm im Jahr 1997 im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs seinen Anfang. Das 32-köpfige Preisgericht wählte aus 126 eingereichten Vorschlägen einstimmig den Entwurf des Büros Ingenhoven aus. Gebaut werden insgesamt vier Stahl-Glas-Gitterschalen: im Bereich Staatsgalerie, am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, am Bahnhofsturm sowie später in Richtung Rosensteinviertel. Die auf komplexe Fassadenkonstruktionen spezialisierte seele-Gruppe hat vor knapp einem Jahr mit dem Bau der Gitterschalen begonnen. Insgesamt sind 725 individuell geformte Glaselemente in die enthüllte Gitterschale eingepasst worden. Mehr als 100 Tonnen wiegt die Stahlkonstruktion, die auf dem Beton des Rohbaus aufliegt. Ein einzigartiges Bauwerk aus Ästhetik, Funktion und Struktur, das dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ein spektakuläres Entrée gibt.



REPORTAGE

Letzter Schliff auf der Schiene

Lange bevor Ende nächsten Jahres die ersten regulären Fernzüge vom neuen Stuttgarter Hauptbahnhof Richtung Flughafen und Neubaustrecke fahren, rollen Züge aller Art über die frisch verlegten Schienen. Manche liefern schweres Gerät an, andere sorgen für den letzten Feinschliff. Und auch der „König der Testzüge“ gibt sich die Ehre.

Wenn Torsten Weinhold seinen Traumberuf nicht schon längst gefunden hätte, dann könnte er womöglich auch als YouTuber eine durchaus formidable Karriere machen. Die vielen Videos, in denen der Bahningenieur allerlei komplizierte Maschinen im Einsatz erklärt und Geschichten von der Baustelle erzählt, werden jedenfalls allesamt hunderttausendmal und öfter geklickt – und auch entsprechend kommentiert: „Bitte gerne mehr Videos mit unserem Lieblings-Ingenieur. Sehr informativ und macht Vorfreude“, lautet eine von vielen ermutigenden Rückmeldungen.

Dass die Erklärfilme so gut ankommen und zwischenzeitlich eine große Fangemeinde haben, liegt einerseits am Projekt selbst und den Arbeiten, die viel Aufmerksamkeit erzeugen. „Sobald man von Feldwegen aus auf die Baustellen schauen kann, steigt das Interesse sprunghaft“, sagt Weinhold. Zum anderen ist in den Filmen aber auch die große Leidenschaft des Eisenbahningenieurs zu spüren, der für seine Arbeit brennt, wie er selber sagt. Der 50-Jährige ist bereits seit 2012 dabei und war unter anderem für die komplette Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm verantwortlich, von der Fahrbahn über die Oberleitungen bis zur Signaltechnik. Seit der Inbetriebnahme der 60 Kilometer langen Trasse ist er nun als Teamleiter Fahrbahn für den Abschnitt zwischen dem Fildertunnel und Wendlingen zuständig.

Seit auch hier die Gleise liegen, sind auf ihnen regelmäßig Züge und andere Fahrzeuge unterwegs, die teils exotisch anmuten – und komplizierte Namen haben: Zwei-Wege-Maschine zum Abbrennstumpfschweißen beispielsweise. Dahinter verbirgt sich zunächst ein herkömmlicher Schwerlasttransporter, der ganz konventionell auf normalen Reifen über die Straße fährt. An seinem Einsatzort angelangt, kann sich das gelbe Gefährt auf dem Gleisbett selber hochstemmen und sich gewissermaßen in ein Schienenfahrzeug verwandeln, das über die Gleise fährt. Vorne dran hängt eine Art mobiler Schweißroboter, der voll automatisiert die Schienenenden zusammenschweißt. Beim sogenannten Abbrennstumpfschweißverfahren werden die Schienen so lange mit bis zu 70.000 Ampere unter Strom gesetzt, bis der Stahl rund tausend Grad heiß ist und schmilzt. Etwa zweieinhalb Minuten dauert es, bis die Enden verschweißt sind und bearbeitet werden können. „Das ist die zuverlässigste Verbindungstechnik im Gleisbau“, erklärt Weinhold: „Sehr interessant zum Zuschauen.“

Richtig spektakulär wird es derweil, wenn die große Loram so richtig loslegt. Gemeint ist der knallgelbe und tonnenschwere Schienenschleifzug des US-Herstellers Loram, der schon auf der Schnellfahrstrecke an so manchen Tagen für ein aufsehenerregendes Funkenflugspektakel gesorgt hat. Nun ist der DB-eigene Schleifzug immer



Langschiementransport (oben), Schotterzug (mitte) und Schienenprüfzug (unten) |



„Der ICE-S ist einer der weltweit modernsten Testzüge“, erklärt Torsten Weinhold

wieder auf den Strecken im Stadtgebiet und zwischen neuem Hauptbahnhof im Talkessel und Wendlingen unterwegs, um den frisch verlegten Schienen den letzten Schliff zu verpassen. Und das im Eiltempo, wie Bahningenieur Torsten Weinhold betont. „Der Zug schafft gute 15 Kilometer in einer Acht-Stunden-Schicht, da geht wirklich was voran“, sagt der Experte.

Das Herzstück des Zugs sind drei Schleifwagen mit insgesamt 60 Schleifsteinen, 30 auf jeder Seite, die jeweils mit einem eigenen Antriebsmotor ausgestattet sind und per Computerprogramm gesteuert werden. Der Job der Hochleistungsmaschine ist es, die sogenannte Walzhaut abzutragen, also jene blauschwarze Schicht

aus verschiedenen Eisenoxiden, die beim Warmwalzen von Eisen und Stahl entsteht. Hauchdünne 0,3 Millimeter werden dabei abgeschliffen, bis der Stahl richtig glänzt. Überall, wo der Zug unterwegs ist, sammeln sich die „Trainspotter“ an der Strecke, um dabei zu sein, wenn der funkspeisende Zug seine Arbeit verrichtet – begleitet von riesigen Wasserfontänen. Denn: Damit nichts anbrennt, wenn die Funken fliegen, wird die Böschung entlang der Strecke teils präventiv gewässert, erklärt Weinhold. Rund 13.000 Liter fasst der Wassertank, der zur Ausstattung des Schienenschleifzugs gehört.

Auf gerader Strecke ist die Loram an Effizienz und Tempo kaum zu überbieten, im Bereich der Weichen gerät die Maschine allerdings an ihre Grenzen. Die Schleifaggregate würden die Geometrie der filigranen Weichenzunge zerstören, wenn man mit dem herkömmlichen Schleifzug drüber geht, betont Weinhold. „Das würde nicht funktionieren.“ Stattdessen wird dafür ein sogenannter Weichendrehhobel eingesetzt, eine weitere Spezialmaschine, die der Ingenieur mit seinem Team rechtzeitig anfordern muss, damit alles zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist, wie er sagt. Viele der Gleisbearbeitungsmaschinen müssten letztlich mit einem Jahr Vorlauf bestellt und entsprechend koordiniert werden, so Torsten Weinhold, der einst an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Dresden studiert hat und seit 2002 bei der Deutschen Bahn arbeitet.

Bei seiner Arbeit als verantwortlicher Teamleiter und Koordinator verschiedenster Spezialfahrzeuge begegnet der gebürtige Sachse hier im Schwabenland mitunter auch seiner ostdeutschen Vergangenheit, wenn man das so sagen will. Und zwar in Gestalt eines Veteranen des Baujahrs 1967, der einst als Fernmeldezug der ehemaligen ostdeutschen Regierung im Einsatz war. Heute rollt das Stückchen DDR-Vergangenheit als GSM-R-Messzug über die neue Infrastruktur, um die Funkausleuchtung entlang der Strecke zu testen und damit die Zukunft zu bereiten. GSM-R ist der digitale Funkstandard und eine wesentliche Grundlage für ETCS im europäischen Eisenbahnverkehr, über den die digitale Kommunikation läuft. Der Zug liefert dabei die Daten, um letztlich verlässlich prüfen zu können, ob das Funksignal durchgehend den hohen Anforderungen genügt und das Signal der verbauten Sender entlang der Strecke überall ausreichend stark ist.

Ende vergangenen Jahres fährt der Messzug erstmals auch durch den Fildertunnel in die neue Bahnhofshalle mit ihren stilprägenden Kelchstützen ein, mit an Bord: einige Projekttechniker der Deutschen Bahn, die auf Kommunikationstechnik spezialisiert sind. Der „Messwagen 1“, in dem sie ihre Arbeit verrichten, ist dabei nicht nur voll mit modernster Technik und allerlei Messgeräten. Auch einige geschichtsträchtige Exponate aus der Vergangenheit des Zugs haben ihren Platz, unter anderem auch ein Porträt von Erich Honecker, ehemals Staatsratsvorsitzender der DDR. Und auch die alte Holzverkleidung im Inneren ist noch erhalten.

Jede Maschine, jeder Zug, jedes Fahrzeug sei in der Ausführung und Arbeitsweise einzigartig und faszinierend, sagt Weinhold. Was aber noch wichtiger sei: „Jede Maschine bringt uns einen großen Schritt voran.“ Sind die Schienen fertig bearbeitet und die technischen Voraussetzungen gegeben, können zunächst die Abnahmefahrten folgen. Sind auch diese bestanden, kommt ein weiteres besonderes Exemplar zum Einsatz: ein umgebauter und mit jeder Menge Messtechnik ausgestatteter ICE, der den hoheitsvollen Beinamen „König der Testzüge“ trägt. Die etwas unpräzisierte Bezeichnung lautet ICE-S. Dahinter verbirgt sich einer der weltweit modernsten Testzüge, mit dem die Deutsche Bahn neue Hochgeschwindigkeitsstrassen und auch bereits in Betrieb genommene Schnellfahrstrecken immer wieder auf ihre Alltagstauglichkeit prüft.

Nach der Neubaustrecke nimmt der spezielle Hochgeschwindigkeitsmesszug nun auch die Streckenabschnitte von Stuttgart 21 unter die Räder. „Das ist natürlich für alle Beteiligten ein extrem aufregender Moment“, sagt Weinhold, der bei einigen der bisherigen Fahrten mit an Bord war. Auf seiner ersten Fahrt war das

fahrende Labor lediglich mit einer Geschwindigkeit von 40 Stundenkilometern unterwegs, unterbrochen von einigen Zwischenstopps, um sich Weichen oder andere spezielle Streckenpunkte genauer anzuschauen, wie Torsten Weinhold erklärt. Mit jeder weiteren Fahrt steigert sich bei diesen Hochtastfahrten das Tempo dann auf bis zu 275 Stundenkilometer. Auf den schnellen Abschnitten gilt zwar die im Reiseverkehr übliche Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. Bei den Hochtastfahrten werde dieses Limit aber um zehn Prozent überschritten, um die Strecke unter Maximalbelastung zu prüfen und einen möglichen Puffer zu haben, so Weinhold, der mitunter mit dem Fahrrad an den Gleisanlagen unterwegs ist, um nach dem Rechten zu schauen.

Alein im Fernverkehr können künftig jährlich über zehn Millionen Fahrgäste vom Bahnprojekt Stuttgart-Ulm profitieren, Tendenz steigend angesichts der angestrebten Mobilitätswende. Damit die Züge von Ende 2026 an zuverlässig und nach Fahrplan unterwegs sein können, braucht es die ganzen Wegbereiter, die ganz speziellen Gleisbearbeitungsmaschinen, für deren Beschaffung Torsten Weinhold mit seinem Team verantwortlich ist. In seinem Zuständigkeitsbereich liegt auch der neue Fernbahnhof am Flughafen, der ebenfalls Ende 2026 in Betrieb geht. Die Schienen sind bereits für den Einbau angeliefert worden – per Güterzug natürlich. Auch davon gibt es ein Bahnvideo mit Torsten Weinhold, in dem er über den logistischen Kraftakt erzählt und erklärt, wie die 120 Meter langen Schienen vom Stahlwerk in Duisburg und anderen Orten in den Stuttgarter Fernbahnhof am Flughafen gekommen sind: „Erst am Flughafentunnel vorbei und dann rückwärts hinein.“ Es sei wichtig, die Menschen mitzunehmen und zu zeigen, „was wir hier genau machen“, betont er: „In diesem Sinne gibt es auch in Zukunft noch so manches zu erzählen.“

Hauchdünne
0,3 Millimeter trägt
er ab: der Loram
Schienenschleifzug.



KURZ NOTIERT

„Beeindruckt von der Dimension“

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm zieht eine positive Bilanz der Tage der offenen Baustelle. Im April waren insgesamt rund 81.000 Besucherinnen und Besucher gekommen, um an drei Tagen die Baustellen rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof zu besichtigen. Das neue Konzept mit der Anmeldung zur Veranstaltung hat an allen drei Tagen planmäßig funktioniert. „Wir sind sehr froh und dankbar, dass wir die Baustelle dieses Jahr nochmals für die Bürgerinnen und Bürger öffnen konnten“, bilanziert Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. „Es war uns immer wichtig, dass die Menschen den Baufortschritt vor Ort live erleben und sich im Austausch mit den Fachleuten informieren können. Die zahlreichen Besucherinnen und Besucher waren einmal mehr Beweis dafür, dass die Menschen neugierig auf den neuen Bahnhof und das Projekt Stuttgart 21 sind. Aus Gesprächen wissen wir, dass sie sich auf das neue Wahrzeichen und die ersten Züge freuen, dass sie von den Kelchstützen mit den markanten Lichtaugen begeistert sind.“ Beim Gang über den Personensteg hätten die Gäste erlebt, dass dies ein komfortabler Bahnhof mit kurzen Wegen und guten Erreichbarkeiten werde. Besonders beeindruckt habe die Menschen, wie lichtdurchflutet die neue Bahnsteighalle sei. Der natürliche Lichteinfall durch die bereits fertig gestellten Lichtaugen erzeuge gemeinsam mit dem hellen Sichtbeton der Kelchstützen eine faszinierende Atmosphäre. „Die Veranstaltung war erneut ein Fest für die ganze Familie, mit vielen Informationen und faktenbasiertem Austausch sowie unvergesslichen Einblicken. Unser Aufwand hat sich gelohnt und unser Ziel wurde erreicht“, resümiert Bauer. „Die meisten Gäste waren von den Dimensionen des neuen Hauptbahnhofs sowie des gesamten Projekts Stuttgart 21 begeistert und von den Vorteilen überzeugt. Mein Dank geht an mein Team, das das alles organisiert hat, sowie an alle Besucherinnen und Besucher, die sich die Zeit dafür genommen haben.“ <https://its-projekt.de>



Filmreife Kelchstützen: TV-Dreh mit Ex-„Tatort“-Kommissar Axel Milberg

Unter Baubedingungen vor der Kulisse der Kelchstützen Szenen für einen abendfüllenden TV-Film zu drehen ist eigentlich kaum möglich. Für die Eingangssequenz seines Projekts „Verschollen“ mit Ex-„Tatort“-Kommissar Axel Milberg in der Hauptrolle hatte Regisseur Daniel Harrich dennoch eine der eindrucksvollsten Baustellen der Republik im Sinn – und bei der S21-Projektgesellschaft angefragt. Mit einem personell abgespeckten Filmteam und dem Vorabversprechen, den Bauablauf keinesfalls zu stören, das waren die Bedingungen, hieß es dann vor wenigen Wochen doch: „Kamera läuft ... und Action!“ Milberg, einer der 1a-Mimen unter den deutschen Film- und Fernsehschauspielern, spielt in dem Thriller einen Ingenieur kurz vor dem Ruhestand. Während seines letzten großen Bauprojekts erreicht ihn ein Hilferuf. Sein Sohn ist als Öko-Aktivist in Südamerika unlauteren Geschäften im Namen des Klimaschutzes auf der Spur und in Bedrängnis geraten. Die Baustelle des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs bildet zu Beginn des Films die imposante Kulisse, um die Hauptperson angemessen einzuführen. Auf der Baustelle besucht ihn seine von Elisa Schlott gespielte Filmschwiegertochter: Beide schlendern in authentischer, nicht gestellter Baubetriebsamkeit über einen der durch die Lichtaugen hindurch in Tageslicht getauchten Bahnsteige. Der alternde Bauingenieur schwärmt dabei von der Faszination des einzigartigen Schalendachs. Dass im Drehbuch die Kelchstützen samt Lichtaugen zu Lichtbäumen geworden sind – ist im Sinne der künstlerischen Freiheit geschenkt. Geschwärmt hat Axel Milberg auch real in der SWR-„Landesschau“ im Rahmen eines Drehberichts von der S21-Baustelle: „Ich war überwältigt von der Schönheit dieses Ortes“ – hätte man besser beschreiben können, was wohl die meisten empfanden, die die Atmosphäre im künftigen Hauptbahnhof schon einmal live erlebt haben? Kelchstützen und Lichtaugen haben sich, soviel Spoiler sei erlaubt, als absolut filmreif erwiesen. Der vom SWR produzierte Film „Verschollen“ wird im Herbst 2025 im Hauptabendprogramm der ARD ausgestrahlt.

PERSÖNLICH



Verbindet alt und neu:

Johanna Zink, 30,
Teamleiterin Objekt- und
Tragwerksplanung

Was macht eigentlich ... Johanna Zink?

Frau Zink, Sie arbeiten schon mehr als sechs Jahre fürs Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Was waren Ihre Stationen?

Wenn man mit dem Berufswunsch Bauingenieurin aus der Region Stuttgart stammt und so ein Großprojekt direkt vor der Haustüre hat, träumt man davon, dabei zu sein. Als ich gegen Ende meines Studiums beim neuen Durchgangsbahnhof als Werkstudentin gearbeitet habe, ist mir schnell klar geworden: Genau hier möchte ich wieder her. Ich war dann vier Jahre lang im selben Team in verschiedenen Rohbauabschnitten für die Koordinierung von Planern, Baufirmen, Gutachtern, Prüfern und Anderes verantwortlich, zum Beispiel dort, wo der Durchgangsbahnhof in Form einer sehr komplexen Brücke über dem bestehenden alten S-Bahn-Tunnel liegt. Seit fast einem Jahr leite ich nun nebenan im Bonatzbau das Team der Objekt- und Tragwerksplanung.

Was reizt Sie, ein altes Bahnhofsgebäude zu modernisieren?

Altbausanierung ist oft unvorhersehbar, aber deswegen total abwechslungsreich. Spannend war für mich erstmal, vom reinen neu Bauen zum Bauen im Bestand umdenken zu müssen; und der Bonatzbau war mein Leben lang immer

irgendwie präsent. Jetzt seinen Umbau mit vorantreiben zu dürfen, macht deshalb erst recht Spaß.

Worin liegen die Herausforderungen, neue Architektur mit einem Baudenkmal wie dem Bonatzbau zu verbinden?

Einen modernen Entwurf mit dem historischen Bestand zu verbinden, bedeutet auch auszuloten, was mit teilweise denkmalgeschützter Bausubstanz noch machbar ist. Denn die heutigen Anforderungen sind um ein Vielfaches höher als vor hundert Jahren, und das betrifft nicht nur das reine Tragwerk. Was dann technisch tatsächlich möglich ist, beeindruckt mich wirklich jeden Tag aufs Neue.

Worauf dürfen sich die Leute besonders freuen?

Stuttgart bekommt ein bautechnisches Highlight, womit man die Region Stuttgart in Zukunft immer in Verbindung bringen wird. Der Bonatzbau ist wie der Fernsehturm seit Jahrzehnten für viele ein Teil des Stuttgart-Bilds – wir dürfen uns alle darauf freuen, dass Stuttgart bald nicht nur für modernen Bahnverkehr steht, sondern dieses Bild mit der Kombination Modern-Historisch ein zusätzliches prägendes Detail erhält.



INFOTURM
STUTT GART

23. JULI BIS 08. AUG. 2025

MITTWOCH – FREITAG

18:30 – 22:30 UHR

ITS WINE TIME



Weingenuß im InfoTurmStuttgart
am Stuttgarter Hauptbahnhof an Gleis 16

Tickets unter [itswinetime.eventbrite.de](https://www.itswinetime.eventbrite.de)

WEINGUT DIEHL

Fitz