

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



ESSAY

Vernetzte Mobilität made in Stuttgart

SEITE 18

INTERVIEW Neue Wege in der Planung von Infrastrukturprojekten **SEITE 10**

REPORTAGE Der Ausbau der Gäubahn gewinnt an Fahrt **SEITE 4**

INTERVIEW Ein Stuttgarter Verein fördert Nachhaltigkeit im Bauen **SEITE 24**



INHALT

REPORTAGE

Pfaffensteigtunnel in Rekordzeit
von Bahn und Baufirmen geplant **4**

INTERVIEW

Das Partnerschaftsmodell Schiene
weckt Hoffnung bei Thomas Berner **10**

IM BILDE

14

ESSAY

Die Mobilität in der Region
steht vor einem Wandel **18**

INTERVIEW

Über die Wirkung des Bauens auf
die globale und lokale Umwelt **24**

KURZ NOTIERT

30

PERSÖNLICH

31

IMPRESSUM

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

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

Realisierung: Netzwerkagentur Lose Bande, Ludwigsburg

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

Bildnachweis: Reiner Pfisterer (2, 3, 6, 11 – 13, 21, 22, 23, 25 – 29, 30, 31);
Arnulf Hettrich (1, 20); Thomas Niedermüller (2, 6, 30); DB (2, 5);
Michael Deufel (6, 9); Google Maps (7); Patrick Cwielong (8); Arnim Kilgus (8, 16);
Torsten Weinhold (8); HG Esch (14); Mercedes-Benz AG (19)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im Juli/August 2026.



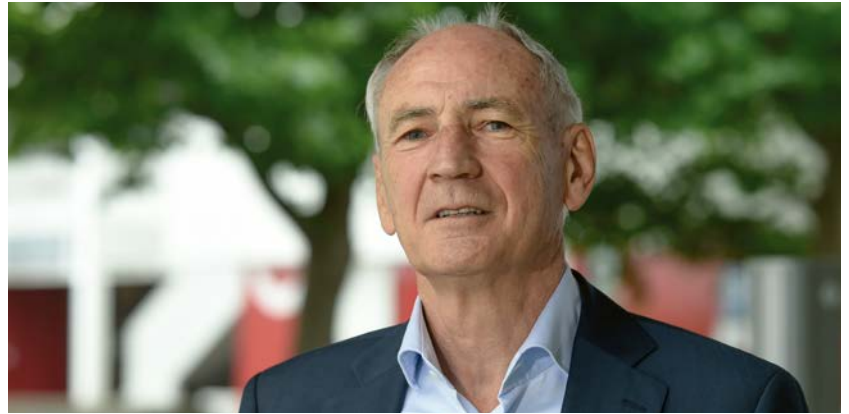
Dieses Magazin ist auf 100% Recyclingpapier gedruckt,
das mit dem Blauen Engel® ausgezeichnet ist.

VORWORT

Können wir einfach so zur Tagesordnung übergehen, wenn der Lokführer den Führerstand in den Ruhestand verlässt, der das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm acht Jahre lang sicher über so manch holprige Schwelle gelenkt und die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm mit vielen geschickten Weichenstellungen 2022 erfolgreich in den Zielbahnhof gebracht hat? Können wir nicht – und wollen wir selbstverständlich auch nicht. Olaf Drescher hat den Platz als Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) freigemacht (mehr zum Wechsel auf Seite 30), da sein großes Ziel nicht mehr zu erreichen war: zum Abschluss seiner überaus eindrucksvollen beruflichen Karriere das Bahnprojekt Stuttgart 21 in Betrieb zu nehmen. Nach fast 50 Jahren als Eisenbahner hatte er bereits diesen Januar sein reguläres Renteneintrittsalter erreicht, doch seine Verabschiedung war erst für Januar 2027 vorgesehen – gekoppelt an die ursprünglich für diesen Dezember geplante Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Doch die enormen Herausforderungen des komplexen Pilotprojekts Digitaler Knoten Stuttgart machen eine Verschiebung der Inbetriebnahme notwendig, sodass Olaf Drescher dieser krönende Abschluss seines Berufslebens leider verwehrt bleibt. Es wäre ihm zu gönnen gewesen!

Bevor er 2018 zur PSU kam, war Olaf Drescher als Projektleiter der Schnellfahrstrecke Berlin–München (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8) tätig und hatte dort eines der wichtigsten Neubauvorhaben der DB erfolgreich zum Abschluss geführt. Bereits in den Nullerjahren hatte er den erfolgreichen Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Berlin verantwortet. Mit seiner langjährigen Erfahrung hat er entscheidend dazu beigetragen, mehrere der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn erfolgreich in Betrieb zu nehmen. Unter seiner Leitung wurden zentrale S21-Projekt-Meilensteine erreicht: 56 Kilometer Tunnel sind gebaut, fast 100 Kilometer Gleis verlegt, der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof und der Flughafenbahnhof sind im Rohbau fertig, im Bonatzbau läuft der Innenausbau. In der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Deutschland hatte Olaf Drescher fraglos eine prägende Rolle.

Sein enormes Fachwissen, sein unbedingter Gestaltungswille, sein vorbildliches Arbeitsethos haben ihm hohen Respekt auch bei vielen verschafft, die Stuttgart 21 kritisch begleiten; stellvertretend sei Verkehrsminister Winfried Hermann mit seinem bemerkenswert ausführlichen Pressestatement zitiert: „Begonnen hat Olaf Drescher als Lehrling bei der Deutschen Reichsbahn in Dresden, und er hat es wirklich weit gebracht – bis zum größten, aber wohl auch umstrittensten Infrastrukturprojekt der Deutschen Bahn. Das ist eine beeindruckende



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

Bahner-Karriere. Er hat sein Berufsleben der Schiene gewidmet. Für seinen weiteren Lebensweg wünsche ich ihm persönlich alles Gute. Ich habe die vergangenen rund acht Jahre mit ihm im Lenkungskreis von Stuttgart 21 professionell und fair zusammengearbeitet. Wir haben uns dort nichts geschenkt, sein fachliches Niveau war immer wieder fordernd. Es ist natürlich schwer, einem langjährigen Lenker von Stuttgart 21 kurz nach der Verschiebung des Projekts ins Ungewisse ein Lob zum Abschied auszusprechen. Aber ich bin sicher: Ohne Olaf Drescher wäre vieles schlechter gelaufen.“ Dem wollen wir nur noch hinzufügen: Danke für alles und alles Gute im neuen Lebensabschnitt!

Gleichzeitig sind wir sicher, dass Klaus Müller als neuer Vorsitzender der PSU-Geschäftsführung seinen Auftrag erfüllen und S21 erfolgreich in Betrieb nehmen wird. Die Projektpartner und der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm werden ihn nach Kräften unterstützen – in diesem Sinne: Herzlich willkommen und auf gute Zusammenarbeit, Klaus Müller!

Olaf Drescher kann seinen Ruhestand mit dem guten Gefühl beginnen, dass für ein Projekt, das nach seiner Idee entstanden ist, im Februar die ersten Arbeiten begonnen haben: der Pfaffensteigtunnel. Mit dem elf Kilometer langen Tunnel wird die Gäubahn an den Flughafen sowie weiterführend an den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof angeschlossen. Somit erfüllt der Tunnel auch einen wesentlichen Teil des von den S 21-Projektpartnern geschlossenen Finanzierungsvertrags. Und der Ausbau und die Modernisierung der internationalen Bahnverbindung Stuttgart–Zürich gewinnen endlich an Fahrt!

Noch im vorigen Jahr hatten Bund und Bahn die Finanzierungsvereinbarung für den Pfaffensteigtunnel geschlossen und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Baugenehmigung für den Großteil des Projekts erteilt. Im Rahmen des Partnerschaftsmodells Schiene gelang die Planung des Pfaffensteigtunnels in Rekordzeit. Und so hat das Vorhaben das Zeug, nicht nur verkehrlich neue Maßstäbe zu setzen: Mit dem Pfaffensteigtunnel und dem Partnerschaftsmodell Schiene wird erstmals ein Infrastrukturgroßprojekt der Bahn in sämtlichen relevanten Leistungsphasen gemeinsam mit späteren Auftragnehmern als Allianzpartner realisiert. Darüber berichten wir in dieser Bezug-Ausgabe. Wenn es weiterhin so gut vorangeht, taugt der Tunnel als Blaupause für andere Großprojekte in Deutschland. Der Ausbau der Gäubahn – und damit auch der Bau des Pfaffensteigtunnels – ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als vordringlich aufgeführt. Der im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegende Tunnel bildet den Schlussstein des Bahnprojekts S21, und sein verkehrlicher Nutzen verdeutlicht: Trotz allem verständlichen Ärger über Verzögerungen hat der Schienenverkehr nicht nur in Baden-Württemberg dank S21 und dem Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart eine vielversprechende Perspektive.

Herzlichst Bernhard Bauer

REPORTAGE

Mit Tempo in den Tunnel

Elf Kilometer, zwei Röhren, je ein Gleis – Bahn und Baufirmen haben in Rekordzeit den Pfaffensteigtunnel geplant. Jetzt rollen die Bagger. Zwischen dem südlichen Stadtrand Stuttgarts und dem Flughafen Stuttgart gewinnt der Gäubahnausbau zusehends auch auf der Baustelle an Fahrt.

Modrig, erdig, herb – ein sanfter Duft von frischem Humus umweht die Grasnarbe. Dazu mischt sich das Grundrauschen der Passagierflieger mit dem Brummen von Bagger, Radlader und Planierdraupe. Schweres Baugerät verschiebt unweit des Flughafens Erdmassen und formt Wälle aus Ober- und Unterboden. So riecht die Gäubahn, so klingt der Deutschlandtakt – jedenfalls auf der Filderebene zwischen dem Stuttgarter Stadtbezirk Plieningen und dem gewaltigen Messeparkhaus über der Autobahn A8 im Frühjahr 2026.

Was Außenstehenden eher ohne wirkliche Ordnung erscheint, folgt tatsächlich einem genauen Plan. Das Ballett der Baumaschinen, orchestriert in den Planungsbüros, markiert die ersten Arbeiten auf der Baustelle für den Pfaffensteigtunnel. „Nachdem wir lange in den Startlöchern verharren mussten, konnten wir endlich sichtbar loslegen“, sagt Lena Henzler. Die Bauingenieurin leitet auf Seiten der Deutschen Bahn seit ein paar Jahren eines der Teams, die den Pfaffensteigtunnel innerhalb kurzer Zeit von der Idee zur Baureife geführt haben und so die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen und den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof gewährleisten. Das für ein solches Großprojekt fast atemberaubende Tempo hatte sich für das Vorhaben allerdings erst mit dem Beginn der 2020er Jahre entwickelt.

Lange öffentliche Debatten

Den Blick weiter zurück gerichtet, erscheint der Weg zur jetzigen Lösung für die Anbindung der Gäubahn als das, was der Volksmund gerne als eine schwere Geburt bezeichnet: Die ersten Pläne für das Vorhaben stammen aus dem Jahr 2002. Im 2009 geschlossenen Finanzierungsvertrag zum Projekt Stuttgart 21 vereinbaren die Vertragspartner Bahn, Land, Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart schließlich verbindlich, dass es für die Gäubahn anrainer künftig möglich wird, mit dem Zug über den Flughafen zum Stuttgarter Hauptbahnhof zu fahren. Es folgt eine jahrelange öffentliche Debatte über das Wie, beispielsweise in Formaten wie dem sogenannten Filder-Dialog im Jahr 2012, einem Forum aus zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern, dem deshalb die demokratische Legitimation fehlt, das aber immerhin zur Versachlichung der Diskussionen beiträgt. Mit einem im bestehenden S-Bahn-Halt Flughafen zu bauenden dritten Gleis glauben die Projektpartner drei Jahre später, den Ausweg aus der Misere gefunden zu haben, um diesen doch wieder zu verwerfen – und im Zuge des Deutschlandtakts, dem Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn, auf den Bau eines elf Kilometer langen Tunnels einzuschwenken.

Die beiden Tunnelröhren und die für bis zu Tempo 200 vorgesehene Trassenanpassung zwischen Böblingen



Über Tage bereiten Bagger die Baugrube für den Vortrieb vor. Unter Tage ist mit den Anschlussstützen am Flughafenbahnhof (hier rechts in der Südröhre) alles für den Bau des Pfaffensteigtunnels angerichtet.



Von der gemeinsamen Erklärung der Projektpartner (unten) und bis zur Übergabe der Pläne ans Eisenbahn-Bundesamt dauerte es nicht mal zwei Jahre.

„Für die Gäubahn bietet der Pfaffensteigtunnel das sinnvollste Konzept.“

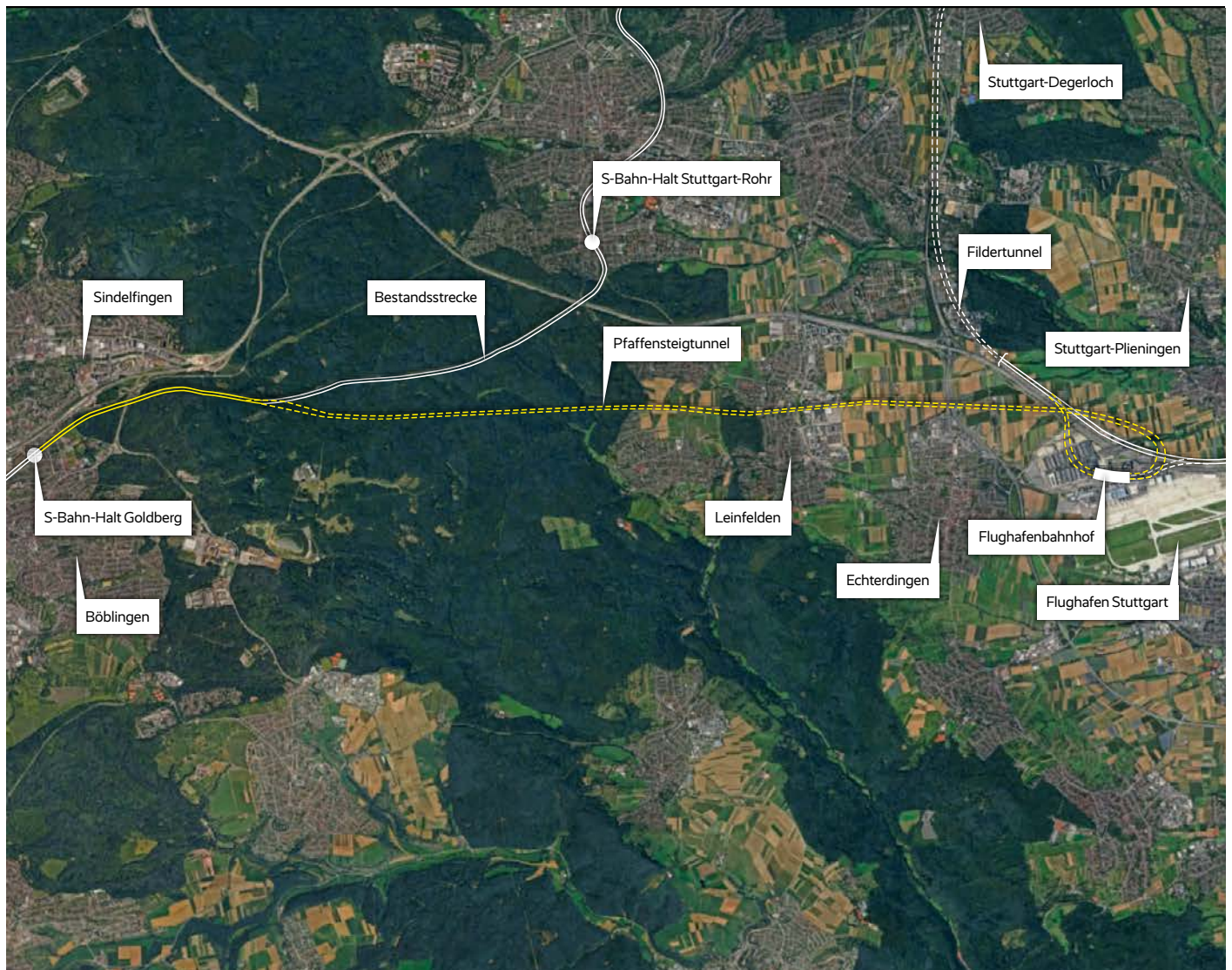
**DB-Teamleiterin
Lena Henzler (33)**

und dem westlichen Tunnelportal bilden die Grundlage für den Deutschlandtakt auf der Gäubahn. Mit einer komplett ausgebauten Gäubahn, so wie es der Bundesverkehrswegeplan vorsieht, soll sich zudem die Fahrzeit zwischen Schweizer Grenze und Landeshauptstadt Stuttgart einmal um rund 15 Minuten verkürzen. Allein dank der Fahrt durch den Pfaffensteigtunnel benötigen Reisende von Böblingen aus bis zum Stuttgarter Flughafen in Zukunft nur noch annähernd sieben anstatt 22 Minuten – und Gäubahnreisenden eröffnet sich bereits am Flughafen auf den Fildern die Möglichkeit, bequem auf schnelle Verbindungen Richtung Ulm und München umzusteigen.

Tempo bei Planung und Finanzierung

Nach der Festlegung auf den Ausbau des nördlichen Gäubahnasts in Form des Pfaffensteigtunnels gewinnt auch dessen weitere Planung deutlich an Fahrt. Mit der

Aufnahme des Gäubahnausbaus in den erwähnten Bundesverkehrswegeplan wird der Pfaffensteigtunnel ein Projekt des Bundes, der wiederum die Deutsche Bahn mit dessen Planung beauftragt. Ein so wichtiges wie notwendiges Etappenziel erreichen die Beteiligten im Sommer 2022: Der Bund und alle S21-Projektpartner versichern in einer gemeinsamen Erklärung, dass die im S21-Projektbudget vorgesehenen Mittel für den Ausbau des nördlichen Gäubahnabschnitts zur Finanzierung von Vorabmaßnahmen eingesetzt werden, und dass der Bund die Anschlussfinanzierung sicherstellt. Flugs wird damals mit der Planung begonnen: Keine zwei Jahre später im April 2024 hat die Deutsche Bahn die für die erste von drei Baugenehmigungen erforderlichen Unterlagen beisammen und beim Eisenbahn-Bundesamt zur Genehmigung eingereicht. Dieser erste sogenannte Planfeststellungsbeschluss für den Gäubahnausbau Nord und damit für den Pfaffensteigtunnel ergeht im Dezember 2025, also gerade einmal



In der Infografik lokal eingebettet dargestellt: der künftige Verlauf des Pfaffensteigtunnels zwischen dem Stuttgarter Flughafen im Osten und Böblingen im Westen.

dreieinhalb Jahre nach der wegweisenden Übereinkunft der Projektpartner. Der noch bis zum Regierungswechsel amtierende baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann nennt den Pfaffensteigtunnel „ein starkes Signal für die Gäubahn und ein klares Bekenntnis zur Bedeutung der unmittelbaren Anbindung der südlichen Landesteile an den Landesflughafen und die Landeshauptstadt Stuttgart“.

Nicht zuletzt das sogenannte Partnerschaftsmodell Schiene, in dessen Rahmen geplant und der Tunnel jetzt auch gebaut wird, trägt wesentlich zum vergleichsweise rasanten Projektverlauf bei (siehe das Interview auf Seite 10 mit Thomas Berner, verantwortlicher DB-Teamleiter für den Pfaffensteigtunnel). Auf einen kurzen Nenner gebracht bedeutet Partnerschaftsmodell: Bauherr, Planer und Baufirmen erarbeiten gemeinsam bereits die Unterlagen für die Baugenehmigung und treffen nicht wie üblich erst

nach der Vergabe eines Auftrags auf der Baustelle aufeinander. Beim Pfaffensteigtunnel sitzen die Beteiligten seit November 2023 an einem Tisch – alles in allem inzwischen rund 200 Personen. „Begonnen wurde damals zu zweit“, sagt Lena Henzler mit einem Lächeln.

Nächster Abzweig Gäubahn

Nun also haben mit den Erdbaumaßnahmen die Vorbereitungen für den Tunnelvortrieb begonnen. Tatsächlich? In Wirklichkeit wird im Untergrund schon länger gebaut. Was das mit Trompeten zu tun hat, erklärt Lena Henzler: „Was wir gerne scherzhaft Trompeten nennen, sind die Aufweitungsbauwerke im Flughafenfernbahnhof, weil sie ein bisschen die Form von Trompeten haben.“ Unter Aufweitungsbauwerken sind jene Abzweige zu verstehen, über die die Gäubahn den Flughafenbahnhof erreicht beziehungsweise in Gegenrichtung verlässt. „Wir haben diese Verzweigungsbaugeräte in die



Vom Tunnelvortrieb über die Innenschale zum Gleisbau – ein Anschlussstutzen im Wandel der Zeit.

bestehende Planung des Flughafenbahnhof integriert, was durchaus herausfordernd war“, entsinnt sich DB-Ingenieurin Henzler. Mineure haben inzwischen die ersten Meter des Pfaffensteigtunnels aufgeföhren, Gleisbauer Weichen und Schienen verlegt. Die Gäubahnngleise enden derzeit noch an einer Wand. Der Clou an diesem nicht alltäglichen Vorgehen unter Tage: „Wenn die Tunnelbauer hier aus der Gegenrichtung durchbrechen, geschieht das, ohne dass der Eisenbahnbetrieb im Flughafenbahnhof wesentlich gestört wird.“

Nicht falsch liegt, wer Lena Henzler eine Stuttgart-21-Stammkraft nennt und dabei feststellt: Hier arbeitet eine Tunnelbauerin aus Leidenschaft. Sie stammt aus der Nähe von Reutlingen und hat Bauingenieurwesen/Projektmanagement in Biberach studiert. Während eines Praktikums hat Lena Henzler in Chile auf einer Tunnelbaustelle gearbeitet. Bei der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm zählt sie zu jenen, die am Gäubahnausbau von Beginn an geplant haben. Vor ihrer Haustüre an einem der längsten Eisenbahntunnels Deutschlands mitzuwirken, empfindet Lena Henzler als etwas ganz Besonderes.

Auf Tour bei den Anrainern

Was nicht heißt, „dass ich den Pfaffensteigtunnel baue, weil’s ein Tunnel ist“. Beim Eisenbahnbau stelle sich stets die Frage: Wie bindet man neue Infrastruktur am sinnvollsten in Bestandsinfrastruktur ein? „Unter dieser Prämisse stellt der Pfaffensteigtunnel das überzeugendste Konzept dar, das man auch erklären kann.“ Wer einen der zukünftig längsten Eisenbahntunnel Deutschlands baut, der muss so ein Konzept erklären können. Also, gerne ein Beispiel, warum das Konzept überzeugt: „Dank des Pfaffensteigtunnels und der damit verbundenen Trennung der Gleistrassen kommen sich Fern- und Regionalverkehrszüge und S-Bahnen nicht mehr in die Quere, was die Wahrscheinlichkeit von Verspätungen erheblich verringert“, sagt Lena Henzler. Um zu erklären, tauscht sie zuweilen Laptop und Bauhelm mit Beamer und Mikrophon. Denn zum Job der Gäubahn-Teams zählt auch, Bürger oder auch betroffene Landwirte zu informieren. Immer wieder sind die Kolleginnen und Kollegen unterwegs in den gewählten Gremien der umliegenden Kommunen, zuletzt im Stuttgarter Filderbezirk Plieningen. Die Bezirksbeiräte werden sachlich, kompetent aufgeklärt. Die Sinnhaftigkeit des Projekts an sich stellt anschließend niemand in Abrede. Inhalt der Fragen sind Details: Bleibt der Ortskern von Lkw-Verkehr verschont? Sind Reifenwaschanlagen vorgesehen? Was genau bewirkt die zeitweise vorgesehene Lärmschutzwand? Auch Kritik artikuliert sich: Warum erfährt man von einer geplanten, zeitweisen Straßensperrung nicht früher? Der Ton passt jedoch, so der Eindruck, das Gremium fühlt sich erkennbar ernst genommen. Die Tunnelbauer als Brückenbauer.



Kein erfolgreicher Tunnelvortrieb ohne gut vorbereitete Vorabbohrungen: Die Gesteinsproben (oben rechts) wurden dem Erdreich am Westrand von Leinfelden genommen.

Blick in den Filderuntergrund

Zurück auf dem Feld zwischen Plieningen und Messerparkhaus: Die Maschinenführer schieben letzte Kubikmeter Ober- und Unterboden beiseite. In den Wochen davor haben sie eine rund drei Hektar große Fläche freigeräumt. Was ist noch zu tun? Die Zufahrten zur Baustelle müssen hergestellt werden. „Dann teufen wir hier den rund 35 Meter tiefen, sogenannten Startschacht für den maschinellen Tunnelvortrieb ab“, sagt Lena Henzler. Heißt: Von hier aus werden sich, nachdem deren Bestandteile nach unten gelassen und zusammengebaut worden sind, zwei rund 120 Meter lange Tunnelvortriebsmaschinen durch den Filderuntergrund graben. Zur Sicherung des Schachts braucht es zuvor etliche Bohrpfähle, die mit einem Großbohrgerät gebaut werden. Kleinere Bohrgeräte kamen übrigens bereits zum Einsatz. Denn wo Tunnel aufgefahren werden, bedarf es detaillierter Kenntnisse vom jeweiligen Untergrund, durch den

vorgetrieben werden soll. Aus den vorliegenden Karten des geologischen Landesamts sei der prinzipielle Schichtaufbau der Filder bekannt, konstatiert Lena Henzler, „rund 100 Probebohrungen haben dies bestätigt, wenngleich Tunnelbau stets herausfordernd bleibt“. Für Bergleute allerorten seit Generationen zwar eine Binsenweisheit, die aber ihre Gültigkeit bis heute nicht verloren hat.

Bleibt noch eine Frage zu klären: Warum heißt der Pfaffensteigtunnel eigentlich Pfaffensteigtunnel? Lena Henzler weist Richtung Böblingen: „Der westliche Teil des Tunnels verläuft unter einem Waldstück namens Pfaffensteig.“ Pfaffensteige hießen in früheren Zeiten Pfade, auf denen Geistliche – höhnisch auch Pfaffen genannt – zu Fuß zwischen ihren Pfarreien gependelt sind. Ziemlich sicher verlief nahe Böblingen oberirdisch einmal ein solcher Pfaffensteig, ganz sicher kreuzt dort unterirdisch bald der Pfaffensteigtunnel den einstigen Priesterpfad ...

► www.be-zug.de/pfaffensteigtunnel

INTERVIEW

„Vier bis fünf Jahre schneller“

Der Pfaffensteigtunnel bindet die Gäubahn an den Flughafen und weiterführend an den Stuttgarter Hauptbahnhof an. Hier baut die Deutsche Bahn erstmals ein Großprojekt im Partnerschaftsmodell Schiene, das „viele Vorteile mit sich bringt“, wie der technische Teamleiter Thomas Berner verrät.

Herr Berner, Sie sind als Teamleiter für die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen und die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm zuständig. Ein wesentlicher Teil dabei ist der gut elf Kilometer lange Pfaffensteigtunnel, der als Ergänzung zur Infrastruktur von Stuttgart 21 dazugekommen ist. Worin liegen die Vorteile dieser Planung?

Thomas Berner: Ursprünglich war geplant, die Gäubahn über die bestehende Strecke der S-Bahn und das dritte Gleis zum Stuttgarter Flughafen zu führen. Für die Umsetzung des Deutschlandtakts ist es aber zwingend notwendig, diesen Abschnitt für Geschwindigkeiten von bis zu 200 Kilometer pro Stunde auszubauen. Das wäre mit der Mischbetriebsvariante nicht möglich gewesen. Der Pfaffensteigtunnel bietet nun den deutlichen Vorteil einer kürzeren Verbindung, höherer Geschwindigkeit und einer Trennung vom S-Bahn-Verkehr, was die Strecke massiv entlastet. Die Betriebsqualität wird also deutlich verbessert durch die Tunnelvariante.

Welche Rolle spielte der Bund bei dieser Entscheidung?

Thomas Berner: Der Ausbau der Gäubahn ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als vordringlich aufgeführt. Damit liegt auch der Pfaffensteigtunnel als Teil dieses Gäubahnabschnitts im „überragenden öffentlichen Interesse“. Der Bund hatte daher die Deutsche Bahn mit der Planung des Tunnels beauftragt und später eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung für das Projekt geschlossen. Zuvor hatte der S21-Lenkungskreis für den Pfaffensteigtunnel votiert.

Wie profitieren die Reisenden künftig davon?

Thomas Berner: Der Tunnel bildet zum einen die Basis für den Deutschlandtakt auf der Gäubahn und ermöglicht unter anderem eine rund 15 Minuten kürzere Reisezeit zwischen den Metropolregionen Stuttgart und Zürich. Viele Reisende und Berufspendler profitieren zudem davon, dass sich die Fahrzeit zwischen Böblingen und dem Landesflughafen von heute 22 auf künftig etwa sieben Minuten verkürzen wird. Das bedeutet eine enorme Beschleunigung. Zudem wird es künftig möglich sein, von der Gäubahn aus bereits am Flughafen bequem auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm und München umzusteigen. Über den Pfaffensteigtunnel wird die Gäubahn weiterführend natürlich auch an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof angeschlossen. Damit erfüllt der Tunnel eine zentrale Forderung aus dem Finanzierungsvertrag der Projektpartner von Stuttgart 21.

In der praktischen Ausführung gilt der Tunnel als durchaus anspruchsvoll. Was macht dieses Bauvorhaben so besonders?

Thomas Berner: Der Pfaffensteigtunnel ist aus technischer und auch organisatorischer Sicht ein hochkomplexes Projekt. Bei Tunnelbauprojekten im Allgemeinen ist die Logistik stets eine Herausforderung, da Mensch,





Zur Person

Thomas Berner, 48, stammt aus Altdorf im Kreis Böblingen. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens/Projektmanagement im oberschwäbischen Biberach hat er unter anderem am City-Tunnel in Leipzig mitgewirkt, auf der anderen Seite der Erde in Singapur Tunnel gebaut und wieder zurück in der Region Stuttgart, im Bahnprojekt Stuttgart-Ulm an verantwortlicher Stelle den Bau des Fildertunnels betreut.

Geräte und Material aus einer Richtung anzudienen sind. Hier beim Pfaffensteigtunnel wird dies nochmals komplexer, aufgrund des Zugangs über den Startschacht, die Länge des Tunnels und der parallel zum maschinellen Vortrieb herzustellenden Verbindungsbauwerke. Hier sind eine gute Arbeitsvorbereitung und eine ausgeklügelte Logistik essenziell. Schon unter diesem Aspekt hat die Anwendung des Partnerschaftsmodells Schiene hier im Projekt einen entscheidenden Vorteil: Die Experten der Baufirmen sind frühzeitig eingebunden, die entsprechenden Konzepte konnten bereits ausgearbeitet werden.

Das Projekt wird über das sogenannte „Partnerschaftsmodell Schiene“ abgewickelt. Was ist daran das Besondere?

Thomas Berner: Das Partnerschaftsmodell Schiene ist ein kooperatives Vertrags- und Projektmodell, das speziell für komplexe Bahnprojekte entwickelt wurde. Da betreten wir Neuland. Ziel ist es, Bauherr und Auftragnehmer nicht als Gegenspieler zu sehen, sondern als Partner mit gemeinsamer Verantwortung für Qualität, Termine und Kosten. Statt wie üblich starre Einzelverträge abzuschließen, setzen wir auf Transparenz, offene Kalkulationen und ein gemeinsames Risikomanagement. Chancen und Risiken werden gemeinsam bewertet und je nach Ausgestaltung auch gemeinsam getragen.

Was bedeutet das konkret?

Thomas Berner: Bei klassischen Bauverträgen werden Leistungen detailliert ausgeschrieben und später strikt kontrolliert. Kommt es zu unvorhergesehenen Ereignissen, etwa geologischen Überraschungen trotz vorheriger eingehender Baugrunderkundung, entstehen häufig Nachträge und dadurch in der Regel auch Konflikte. Im Partnerschaftsmodell arbeiten wir frühzeitig in integrierten Projektteams zusammen. Risiken werden gemeinsam identifiziert und wir entwickeln Lösungen, bevor sie zum Problem werden. Das schafft Planungssicherheit und reduziert Reibungsverluste.

Haben Sie praktische Erfahrungen mit diesem Modell?

Thomas Berner: Wir sprechen hier von einem Pilotprojekt. Der Pfaffensteigtunnel ist das erste große Infrastrukturprojekt dieser Art, bei dem das Partnerschaftsmodell Schiene zur Anwendung kommt und das auch noch mit Bundesmitteln finanziert wird. Es geht dabei also auch darum, wichtige und hilfreiche Erfahrungen für künftige Projekte zu sammeln. Die gesamte Planungsphase, die ja schon abgeschlossen ist, lief äußerst erfolgreich – und wir waren deutlich schneller, als das mit der herkömmlichen Herangehensweise der Fall gewesen wäre. So viel lässt sich schon mal sagen. Die Vorgabe war, dass der Planfeststellungsbeschluss Ende des Jahres 2025 vorliegt und wir dieses Jahr mit den vorbereitenden Arbeiten beginnen können. Und diesen Zeitplan haben wir exakt einhalten können.

Welche Kriterien spielen dann bei der Auswahl der Partner eine Rolle? Teamfähig sollte man bei diesem Modell ja sein.

Thomas Berner: Ganz genau. Im Gegensatz zum konventionellen Vorgehen, bei dem primär der Preis entscheidet, haben wir bei der Auswahl insbesondere auch auf Kriterien wie Teamfähigkeit und Konfliktlösungsfähigkeit der Partner geachtet. Das haben wir im öffentlichen Teilnahmewettbewerb natürlich auch klar so kommuniziert.

Und das wurde auch gleich verstanden?

Thomas Berner: Es ist seit langem ein Bestreben von Auftraggebern und der Bauwirtschaft, dass bestimmte Projekte anders angegangen werden sollten. Bei der Vergabe dürfen nicht immer nur der Preis und unternehmensbezogene Referenzen der Bieter dominieren. Bei unserem Ansatz steht nun der partnerschaftliche Umgang im Vordergrund. Der Fokus richtet sich daher zwangsläufig auf die Menschen, die Teil des Teams sind. Bei der Vergabe spielen daher neben der Fachexpertise auch Aspekte wie Teamfähigkeit, Lösungsverhalten und Kommunikation eine Rolle. Wir haben also eine ganz andere Gewichtung.

Verändert dieses Modell auch die tägliche Arbeit?

Thomas Berner: Ganz enorm sogar, man kann von einer ganz neuen Art der Zusammenarbeit sprechen. Die Planer, Baufirmen und die Bahn teilen sich ein sogenanntes Allianzbüro, sitzen also gewissermaßen alle zusammen. Wenn man in Rufweite zueinander arbeitet, verkürzt das die Wege enorm. Da kann so mancher Konflikt bei der Planung oder Ausführung schon abgeräumt werden, bevor er überhaupt entsteht. Zudem haben wir ein „gemeinsames Portemonnaie“, aus ...

... dem die Grillfeste finanziert werden?

Thomas Berner: ...das Fest schmeißen wir dann, wenn wir mit allem fertig sind. Im Ernst: Das gemeinsame Portemonnaie ist ein weiteres Instrument des Modells, durch das die Partner am wirtschaftlichen Erfolg partizipieren können. Wir haben dazu zusammen einen Zielpreis ermittelt, die Risiken identifiziert und einen Terminplan festgelegt. Und weil alle daran beteiligt waren, sich eingebracht und auch verpflichtet haben, gibt es hinterher nur noch ein Interesse: die vereinbarten Termine und Kosten einzuhalten. Denn wenn es gelingt, durch effizientes Arbeiten und ständig optimierte Prozesse Kosten zu sparen, profitieren alle Partner davon. Das schafft einen großen Anreiz, Probleme schnell und günstig zu lösen, statt sich in vertraglichem Schriftverkehr zu verlieren. Tatsächlich sind wir in der zweijährigen Planungsphase ohne solchen vertraglichen Schriftverkehr ausgekommen.

Gibt es auch Vorteile beim Bauen selbst?

Thomas Berner: Gerade im Tunnelbau ist die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Partner in einem

Allianzbüro enorm hilfreich. Wenn wir bei den Arbeiten beispielsweise auf unerwartete geologische Verhältnisse stoßen, können wir schnell reagieren, ohne erst langwierige Vertragsdiskussionen führen zu müssen. Außerdem fördert diese Herangehensweise auch innovative Ansätze. Denn die Bauunternehmen können ihr Know-how frühzeitig einbringen, etwa bei der Optimierung von Bauabläufen oder bei der Wahl der Tunnelvortriebsmethode. Dadurch können wir viel effizienter bauen.

Womit wir beim eigentlichen Tunnelbau wären. Wie wird der Pfaffensteigtunnel vorangetrieben und wann geht's los?

Thomas Berner: Der Planfeststellungsbeschluss für den Tunnel liegt seit Ende vergangenen Jahres vor, aktuell laufen die vorbereitenden Maßnahmen. Nördlich des Flughafens und der Autobahn haben wir bereits mit den Erdarbeiten auf der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche begonnen. Unter anderem müssen wir zunächst auf einer rund drei Hektar großen Fläche auf den Fildern den kulturfähigen Oberboden und den Unterboden so abschieben und zwischenlagern, dass er später wieder in gleicher Qualität verwendet werden kann. Das ist sehr wichtig. Anschließend müssen wir die Zufahrten zur Fläche herstellen und den Bau einer Lärmschutzwand vorbereiten. Wir wollen die Beeinträchtigungen für die Anwohnerinnen und Anwohner so gering wie möglich halten. Danach können wir einen Startschacht graben, über den dann die beiden Tunnelvortriebsmaschinen aufgeföhren werden. Das wird 2027 der Fall sein.

Sie haben die Anwohner angesprochen. Worauf müssen sie sich einstellen während der Bauzeit?

Thomas Berner: Ganz ohne Beeinträchtigungen kann so ein Projekt natürlich nicht umgesetzt werden, das ist klar. Für die Vorarbeiten müssen wir beispielsweise verschiedene Wirtschaftswege sperren, es gibt aber Umleitungen. Der Tunnelbau selbst findet in großer Tiefe statt, mit bis zu 75 Meter Überdeckung. Da wird es wenig Klagen wegen Bohrgeräuschen geben können. Eine größere Herausforderung ist der Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Böblingen-Goldberg und dem Abzweig Mönchsbrunnen, wo Brücken und Dämme neu gebaut werden müssen. Hier wird es zwangsläufig zu Sperrpausen kommen. Aber auch dabei hilft das Partnerschaftsmodell, da wir die Sperrpausen gemeinsam viel belastbarer planen können, was wiederum Störungen im Bahnbetrieb minimiert.

Wir haben viel über die Vorteile des Modells gesprochen. Gibt es auch Herausforderungen bei diesem Ansatz?

Thomas Berner: Die gibt es natürlich auch. Ein Partnerschaftsmodell kann nur funktionieren, wenn alle Beteiligten bereit sind, transparent zu arbeiten und die Verantwortung zu teilen. Das setzt Vertrauen, Offenheit und eine klare Governance-Struktur voraus. Und wir reden hier von vielen Beteiligten: Mittlerweile haben

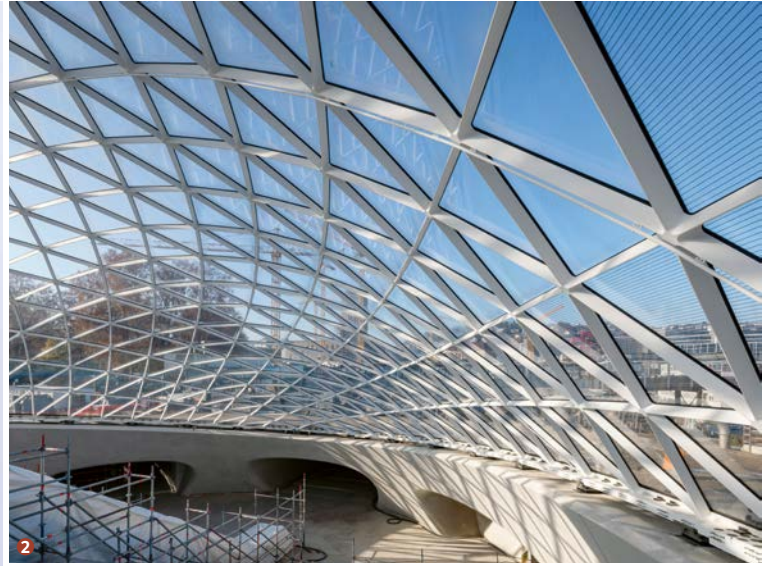
wir 270 Projektbeteiligte im Team. Da ist es schon eine Herausforderung, bis sich alle kennen und jeder weiß, wer eigentlich was macht. Der Vorteil ist, dass wir jetzt schon zwei Jahre zusammenarbeiten und diese Phase hinter uns haben. Zudem braucht es eine sehr sorgfältige Vorbereitung und ein professionelles Projektcontrolling. Kooperation bedeutet nicht weniger Steuerung – ganz im Gegenteil. Sie erfordert besonders klare Prozesse, damit alles wie geplant in Betrieb gehen kann.

Sie können jedenfalls damit rechnen, dass viele Augen auf Sie gerichtet sein werden – auf Sie und das bundesweit erste Pilotprojekt dieser Art. Denken Sie, dass das Partnerschaftsmodell Schiene zum Standard bei größeren Bauprojekten werden kann, wenn es sich hier bewährt?

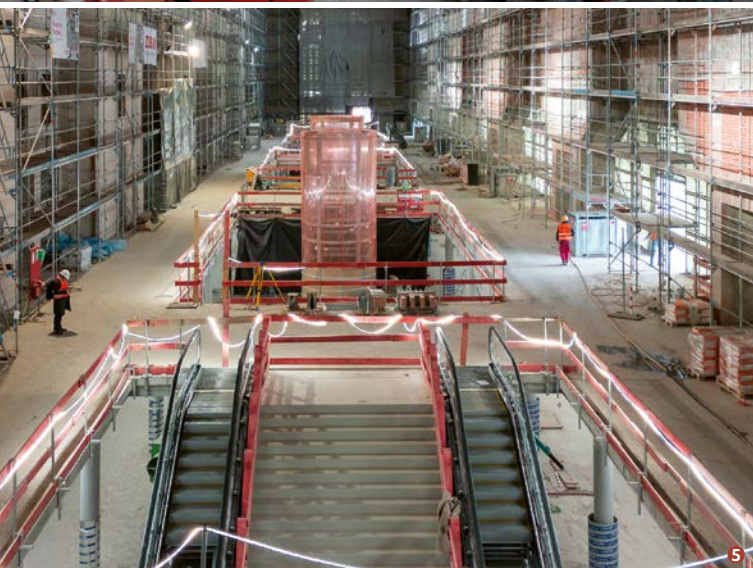
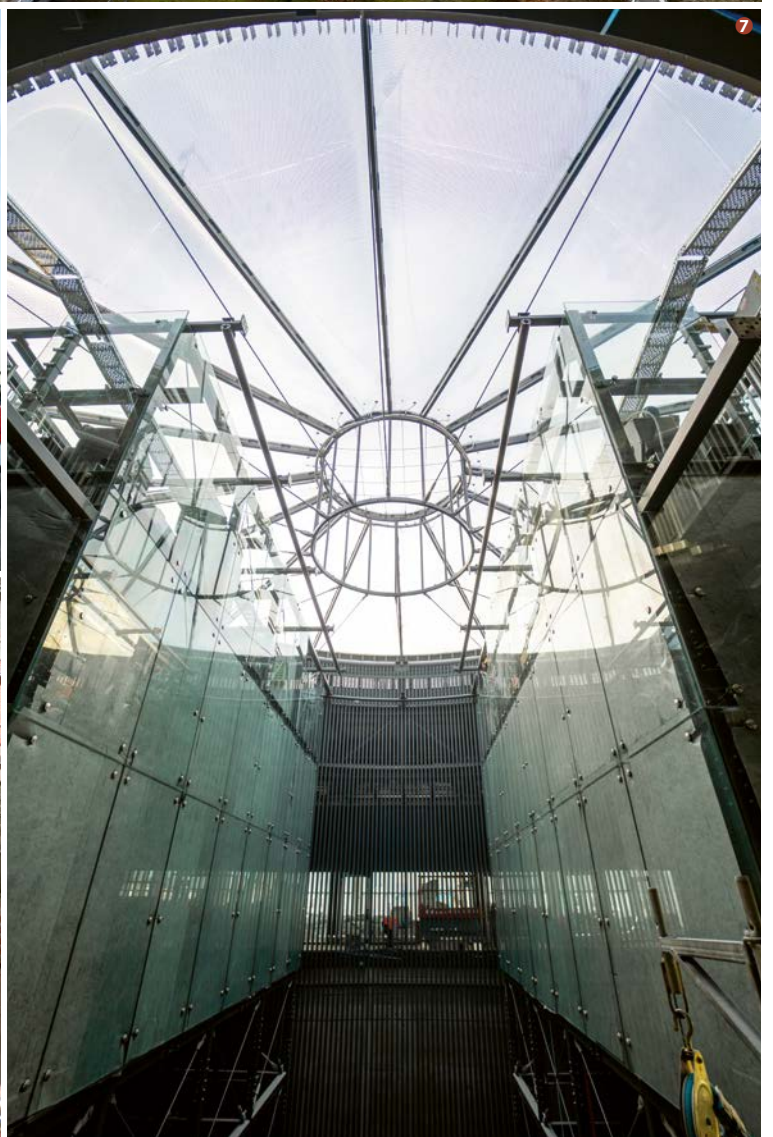
Thomas Berner: Das denke ich auf jeden Fall, und ich würde es mir auch sehr wünschen. Uns ist klar, dass wir hier wie unter dem Brennglas arbeiten. Das macht uns aber nichts, es motiviert höchstens zusätzlich. Um Bilanz zu ziehen, ist es natürlich noch viel zu früh. Aber die Erfahrungen bisher sind sehr positiv, und ich bin überzeugt, dass wir durch den kooperativen Ansatz eine wesentlich bessere Planungsqualität erreicht haben und viel besser vorbereitet sind auf das Bauen. Ich wage mal die Prognose, dass wir durch das Partnerschaftsmodell am Ende insgesamt vier bis fünf Jahre schneller geplant und gebaut haben werden als im konventionellen Verfahren. Und das ist doch ein Wort.



IM BILDE

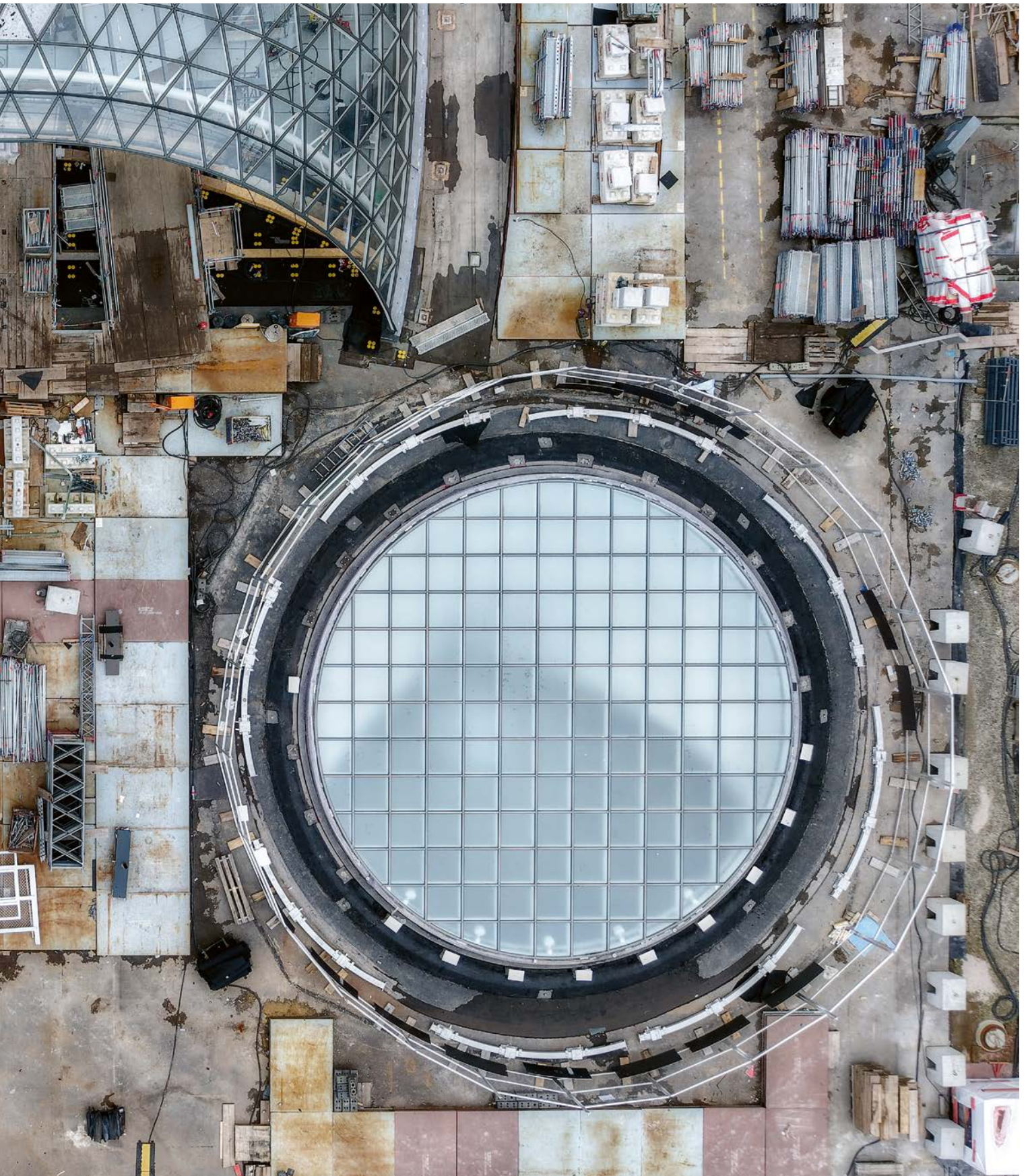


- 1 Montage Aufzugschacht S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße 2 Gitterschale des neuen Südportals am Hauptbahnhof 3 und 7 Am Flughafenbahnhof 4 Neue Bahnsteighalle
5 Neue Fahrtreppen im Bonatzbau 6 Neckarbrücke Bad Cannstatt 8 Lichtaugen am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz



IM BILDE





 ESSAY

Der Stern des Südens

Für die Modernisierung des Bonatzbaus musste der Mercedes-Stern auf dem Turm weichen. Manche Auguren sehen darin ein Anzeichen für den Niedergang des Autos und des Wohlstands. Die gute Nachricht ist: Stuttgart 21 leistet einen nachhaltigen Beitrag zum Wandel der Wirtschaft – und der Stern kommt bald wieder zurück.

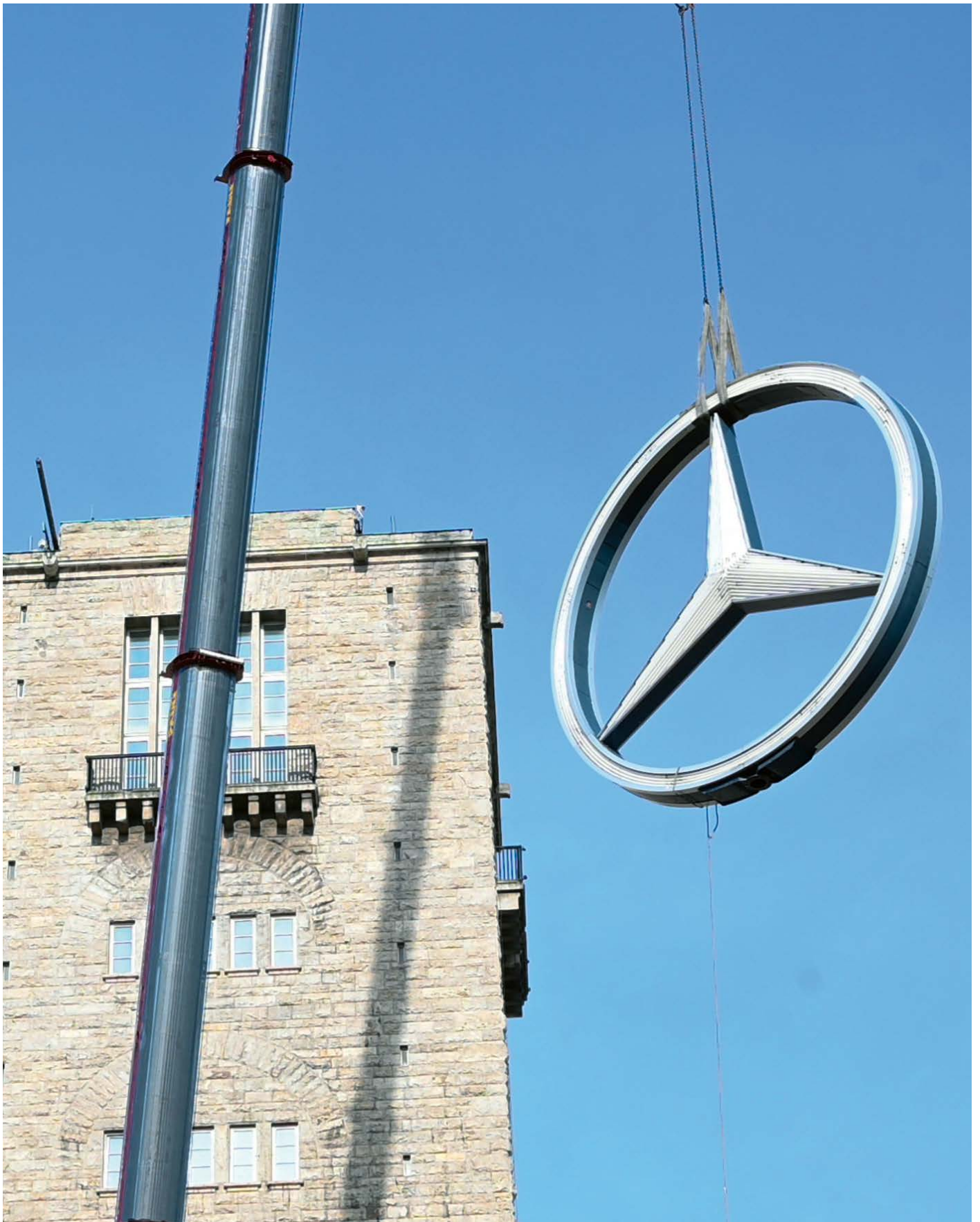
Da steht er, blank poliert und bereit, sich alsbald wieder zu drehen als leuchtendes Versprechen aus Stahl und Licht. Als Symbol für Pioniergeist, Innovationskraft und Wohlstand. Als Wahrzeichen einer ganzen Region. Und als alter Bekannter, der den Menschen wie ansonsten nur noch der Fernsehturm weithin sichtbar ein Gefühl von Ankommen und Heimat vermittelt.

Seit 1952 drehte er sich über den Dächern der Stadt, trotzig gegen Wind und Wetter: der Mercedes-Stern auf dem Turm des Stuttgarter Bonatzbaus. Wer nachts mit dem Zug in den Hauptbahnhof einfuhr, der konnte ihn schon von Weitem sehen – ein sicheres Zeichen dafür, wo man angekommen war. In Stuttgart. Im Herzen einer prosperierenden Region, die sich über Jahrzehnte über Motoren, Ingenieurskunst und Exportkraft definiert hat.

Als der knapp zwei Tonnen schwere Stern Anfang der 1950er Jahre installiert wurde, stand er nach Krieg und Zerstörung insbesondere auch für die Rückkehr auf den Weltmarkt und den industriellen Neuanfang. Hoch oben auf dem Bahnhofsturm erzählte er als Sinnbild des deutschen Wirtschaftswunders vom Fleiß der Ingenieure, von Schichtarbeit in Sindelfingen und Untertürkheim, von exportierten Limousinen, die auf Autobahnen in Kalifornien ebenso fuhren wie auf Boulevards in Peking. Mit der Automobilindustrie im Rücken entwickelte sich die Region Stuttgart schnell zum Kraftzentrum der westdeutschen Industrie. Rund um Stuttgart entstanden Arbeitsplätze, Zulieferbetriebe, Forschungszentren. Und Baden-Württemberg wurde zum Autoland, zur Innovationsregion.

Eingangstor in diese Region wiederum, in der sich Unternehmen wie Mercedes-Benz, Porsche und Bosch zu Weltmarken und Weltmarktführern entwickelten, war und ist der Stuttgarter Bahnhof. Geschäftsleute, Ingenieure, Facharbeiter, Investoren – sie alle kamen hier an oder reisten von hier in die Welt. Nicht ganz zufällig wurde der Stern daher auf dem 56 Meter hohen Turm aus Muschelkalk platziert, der zum historischen Empfangsgebäude des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs gehört. Diese Symbiose machte den Stuttgarter Bahnhof endgültig zu einem Symbol wirtschaftlicher Blüte – und die beiden Protagonisten, Daimler und Bahn, zu einem kongenialen Paar, das öffentliche Infrastruktur mit industriellem Erfolg verband. Kaum eine andere Region in Deutschland identifizierte sich damals so stark mit einer Branche wie Baden-Württemberg mit der Automobilindustrie. Und der Stern auf dem Bonatzbau machte diesen Zusammenhang weithin sichtbar.

Entworfen hat den Bahnhof einst der Architekt Paul Bonatz, der damit ein wegweisendes Werk und einen Meilenstein der frühen Moderne geschaffen hat, das



Seit 1952 drehte sich der Stern über den Dächern der Stadt trotz Wind und Wetter. Im Jahr 2021 ist er im Zuge der Arbeiten vorübergehend abgebaut worden.



Da war der
Stern noch auf
dem Turm ...

traditionelle Formen mit funktionaler Architektur verbindet. „Umbilicus sueviae“ lautete vorausschauend auch der lateinische Titel des Architektenentwurfs, der seinerzeit siegreich aus dem Wettbewerb der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen hervorgegangen war. Zu deutsch: der Nabel Schwabens.

Im Zuge der Arbeiten an Stuttgart 21 und der Sanierung des denkmalgeschützten „Nabel Schwabens“ musste der Mercedes-Stern bereits im März 2021 seinen exponierten Platz in luftiger Höhe verlassen, seither steht er vor dem Mercedes-Museum in Bad Cannstatt und in Nachbarschaft zur Fußballarena ein wenig im Abseits. Und der Himmel über Stuttgart wirkt seither seltsam leer, was viele Menschen in der Region als tiefen Einschnitt in das Stadtbild und das kollektive Bewusstsein empfinden. Weil gleichzeitig die gesamte Automobilbranche vor einem tiefgreifenden Strukturwandel steht, geistert zunehmend das Schreckgespenst Detroit und die Befürchtungen durch das Land, die Metropolregion Stuttgart und in der Folge ganz Baden-Württemberg könne ein ähnlicher Niedergang ereilen.

Zur Erinnerung: Die US-Metropole Detroit trug einst mit Stolz und Selbstbewusstsein als historisches Zentrum der US-Automobilindustrie und Heimat der „Big Three“ namens Ford, General Motors und Chrysler den Namen

„Motor City“, bis zunehmend andere Hersteller auf den Markt drängten und ab den späten 1970er Jahren die Nachfrage nach den US-Automobilen aufgrund falscher Strategien immer mehr sank. Diagnose: Wandel verschlafen. Aufgrund der großen Abhängigkeit von der Autobranche ging es in der Folge auch mit Detroit steil bergab, die Einwohnerzahl sank rapide, und 2013 musste die Stadt schließlich als größte US-Metropole der Geschichte Insolvenz anmelden. Mit geschätzten Schulden von bis zu 20 Milliarden Euro. Danach diente die Stadt weltweit als Chiffre für Kriminalität, industriellen Niedergang und Zerfall. Auch wenn sich Detroit inzwischen wieder durchaus gemausert hat, so hängt der Stadt diese Bruchstelle noch immer an. Der Zusammenbruch der Autoindustrie, Abwanderung in die Vororte und strukturelle Fehlentscheidungen hatten die einstige „Motor City“ schwer getroffen. Doch mehr als ein Jahrzehnt später zeigt sich ein differenzierteres Bild. Die Stadt ist finanziell stabilisiert, die Verwaltung reformiert, die Innenstadt revitalisiert. Unternehmen aus Technologie, Mobilität und Kreativwirtschaft siedeln sich an, Start-ups profitieren von recht niedrigen Mieten, und mit der aufwendig restaurierten Michigan Central Station wurde ein ikonisches Symbol des Verfalls zum Zeichen des Aufbruchs.

Detroits fortschreitende Erneuerung beruht auf mehreren Faktoren: einem konsequenten Schuldenschnitt

im Zuge des Insolvenzverfahrens, Investitionen privater Akteure, einer aktiven Stadtentwicklungspolitik und gezielten Programmen zur Rückgewinnung brachliegender Flächen. Die Stadt setzte auf „urban farming“, Rückbau ruinöser Gebäude und die Stärkung von Nachbarschaften statt auf flächendeckenden Wiederaufbau um jeden Preis. Gleichzeitig entstand eine neue kulturelle Dynamik – von Kunstprojekten bis hin zu einer lebendigen Musik- und Gastronomieszene, die an die große Tradition der Stadt anknüpft. Freilich ist nicht alles gelöst: Armut, Bildungsdefizite und soziale Ungleichheit bleiben Herausforderungen. Doch Detroit ist heute nicht mehr allein Sinnbild des Scheiterns, sondern vielmehr eines tiefgreifenden Strukturwandels. Für Regionen wie Stuttgart, in denen ebenfalls über die Zukunft der Automobilindustrie diskutiert wird, liegt darin eine lehrreiche Botschaft.

Einen eher rationalen Blick auf den symbolhaften Stern hat rund um die Standortorgen des Ballungsraums Stuttgart ein Mann wie Sebastian Heer, der dafür verantwortlich ist, dass das gute Stück wieder hinauf auf den dann frisch sanierten Bahnhofsturm kommt. Das wird nach aktueller Planung voraussichtlich 2027 der Fall sein. „Den Mercedes-Stern wieder auf dem Turm zu montieren, wird das große Finale der Sanierungsarbeiten werden“, sagt der verantwortliche Projektleiter für den Umbau des Bonatzbaus: „Wenn sich der Stern dann wieder dreht, ist unsere Arbeit hier getan.“

Der ehrwürdige Bonatzbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs wird seit Anfang 2020 von Grund auf mit der Vorgabe modernisiert, ein repräsentatives und ebenerdiges Entrée in den neuen Durchgangsbahnhof zu schaffen. Angesichts der großen historischen Bedeutung des Bauwerks und seiner stilbildenden Architektur hat das Team um Sebastian Heer eine klare Leitlinie, wie er sagt: „So viel historische Bausubstanz wie möglich erhalten, so viel Neues wie notwendig ergänzen.“ Die Rohbauer haben ihre Arbeit zwischenzeitlich erledigt, ein weiterer Meilenstein in Sachen Runderneuerung ist also erreicht.

Zuvor war das Innenleben des Bonatzbaus teils vollständig entkernt worden, um Platz für neue Strukturen zu schaffen. Unter anderem werden die oberen Gebäudeebenen künftig einen Hotel-, Konferenz- und Gastronomiekomplex mit insgesamt rund 150 Hotelzimmern und Konferenzbereichen in verschiedenen Größen beherbergen. Ebenerdig sind zudem Läden für Einzelhandel, Gastronomie sowie weitere Angebote für Reisende, Pendler, Touristen und Stadtbummel vorgesehen. Mit seiner zentralen Lage soll das historische Bahnhofsgebäude künftig zudem eine wichtige Verbindung zwischen der Stuttgarter Innenstadt und dem neuen Stadtquartier übernehmen.



... mittlerweile ist er zwischengelagert vor dem Mercedes-Museum in Stuttgart.



Trotz vieler Unwägbarkeiten und Herausforderungen laufen die Sanierungsarbeiten weiterhin planmäßig auf ihr Ende zu. „Vieles, was wir hier während der Arbeiten vorgefunden haben, war in keinen Plänen verzeichnet“, betont Projektleiter Sebastian Heer. Sprich: Die Überraschung war ein ständiger Begleiter im Bonatzbau, entsprechend wichtig seien die Anpassungsfähigkeit und der Umgang mit pragmatischen Lösungen, so Heer.

Während der Bonatzbau also weiter modernisiert wird, um ihn als modernes Dienstleistungszentrum mit Hotel und Geschäften neu zu eröffnen, erfährt auch das wirtschaftliche Fundament der Region einen umfassenden Wandel. Innovationen in Bereichen wie KI, Verteidigungstechnik und die Gesundheitsbranche mit ihren vielen Impulsen gelten als neue Hoffnungsträger. Und die Automobilindustrie ist dabei, sich als Mobilitätsdienstleister neu aufzustellen, das Thema Elektromobilität weiter voranzutreiben, sich den Wettbewerbern aus China und den USA zu stellen, strengere Klimavorgaben zu erfüllen, Produktionslinien umzustellen und sich auf unberechenbare Zollpolitik einzustellen. Gleichzeitig investieren die Konzerne Milliarden in neue Antriebe, Software und Batterietechnologie.

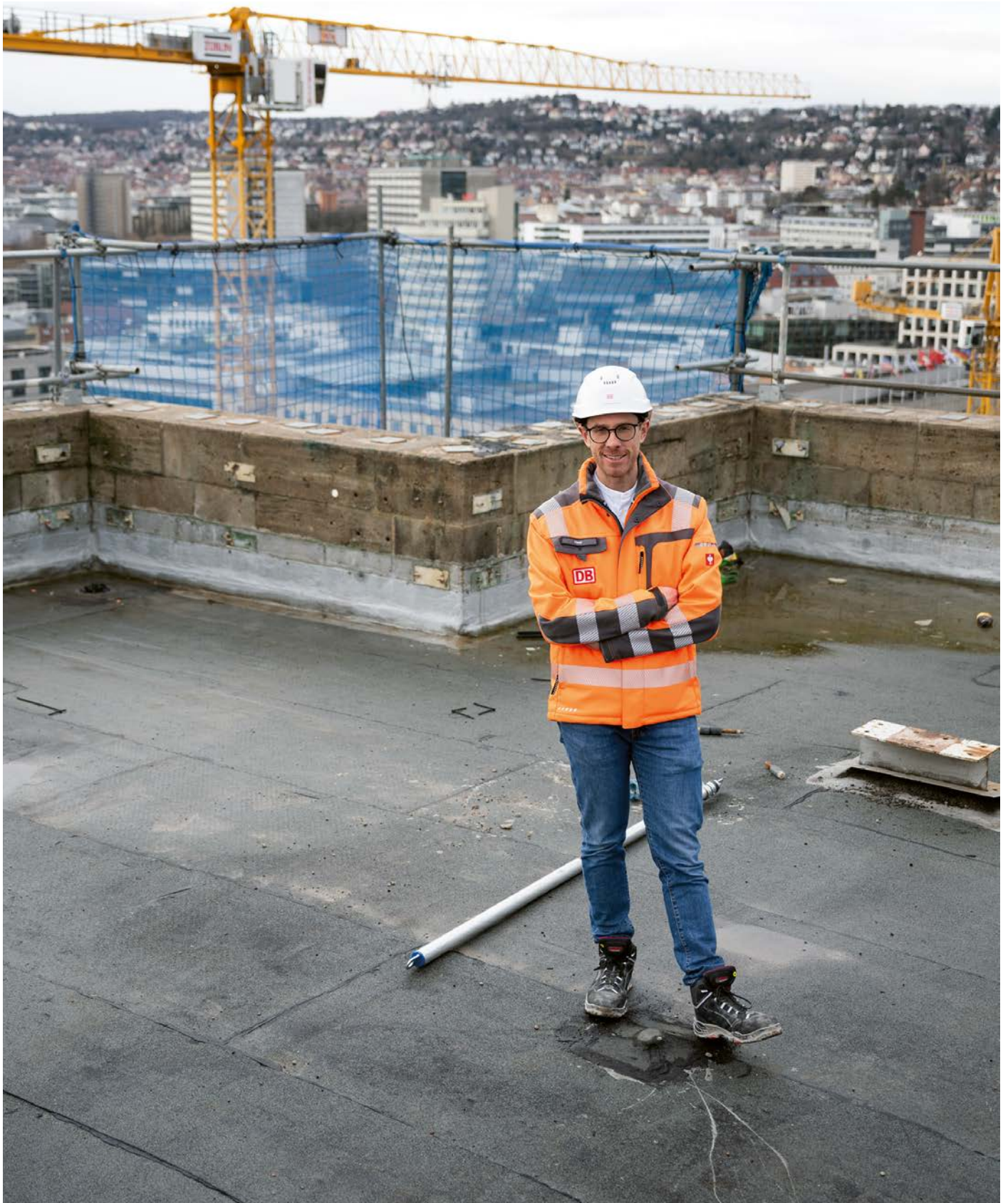
Die Transformation der Wirtschaft ist also in vollem Gange – und sie ist eng verknüpft mit neuen Formen von Mobilität, die in anderer Gestalt daherkommt: emissionsarm, vernetzt und effizient. Der Schienenverkehr leistet in diesem Sinne gleich mehrfach einen gewichtigen Beitrag. Einerseits sind Züge im Personen- und Güterverkehr deutlich energieeffizienter als die Konkurrenz auf der Straße. Im direkten Vergleich fallen auf der Schiene viel weniger CO₂-Emissionen an, was auch dabei hilft, die Klimaziele von Baden-Württemberg zu erreichen. Gleichzeitig werden mit einer leistungsfähigen Bahn die Pendlerströme auf die Schiene verlagert,

was wiederum klimaschädliche Staus reduziert und die Lebensqualität in Ballungsräumen durch eine spürbare Entlastung des Straßenverkehrs verbessert.

In diesem Sinne ist die Schiene kein alternativer Weg – sie ist vielmehr eine zentrale Voraussetzung für nachhaltige Mobilität im 21. Jahrhundert. Moderne Bahnknoten wie Stuttgart 21 schaffen schnellere Verbindungen in alle Richtungen – nach München, Frankfurt, Paris, Zürich und Berlin. Sie verbinden die Region mit europäischen Metropolen. Reisezeiten werden verkürzt, und Anschlussqualität wird verbessert. Für Pendler, Studierende oder Geschäftsreisende bedeutet das mehr Flexibilität, mehr Komfort und eine Zeitersparnis.

Gleichzeitig wirkt die Schiene auch als Katalysator für regionale Entwicklungen, und das weit über den Verkehrsaspekt hinaus. So gibt es zahlreiche Beispiele dafür, dass Bahnhöfe als Zentren städtischen Wandels allerlei Gewerbe, Handel und Dienstleistungen anziehen. Entlang leistungsfähiger Schienenachsen entstehen neue Quartiere, Arbeitsräume und Begegnungszonen. Zudem ermöglicht diese Art der Mobilität mehr als anderer Fortbewegungsmöglichkeiten soziale Teilhabe: Zug fahren kann nahezu jeder. Barrierefreie Bahnhöfe und dichte Netze stärken dadurch auch die gesellschaftliche Integration und das Zusammenleben.

Die Schiene ist also mehr als Infrastruktur: Sie ist Teil eines nachhaltigen Verkehrsmodells. Teil einer Wirtschaft, die effizient, vernetzt und zukunftsfähig ist. Teil eines Standorts, der durch seine gute Erreichbarkeit attraktiv bleibt für Talente und Investitionen. Bahnprojekte wie Stuttgart 21 verbinden Menschen, Unternehmen und Regionen. Sie verknüpfen ökologische Ziele mit ökonomischer Leistungsfähigkeit – eine Kombination, die zunehmend an Bedeutung gewinnt. Denn im globalen Wettbewerb kommt es mehr denn je darauf an, dass ein Standort nicht nur national, sondern international attraktiv ist für Fachkräfte und Unternehmen. Dass er gut erreichbar ist für Kunden und Beschäftigte. Der Wandel vom industriellen Erfolgsmodell zum nachhaltigen Wirtschaftsraum erfordert Anpassung, Innovation und neue Wertschöpfungsmodelle. Ob dieser Wandel gelingt, hängt insbesondere daran, wie entschlossen die Region, die Unternehmen und die Politik ihn gestalten. Die Zukunft wird es zeigen, gewiss ist derweil schon jetzt: Wenn Projektleiter Sebastian Heer und sein Team alles erledigt haben und die Modernisierung des historischen Bonatzbaus abgeschlossen ist, wird der Stern wieder über Stuttgart leuchten – hoch oben auf dem Bahnhofsturm, wo er hingehört. Als Symbol für Pioniergeist, Innovationskraft und Wohlstand. Als Wahrzeichen einer ganzen Region. Und, so bleibt zu hoffen: als Sinnbild für die Fähigkeit, sich neu zu erfinden.



Projektleiter Sebastian Heer auf der Plattform des Bahnhofsbaus:
Hier drehte sich einst der Stern für die Region Stuttgart und ihren Wohlstand.

INTERVIEW

„Daran arbeiten, die Welt zu retten“

Nachhaltigkeit ist mehr als ein Schlagwort. Gerade bei Infrastrukturprojekten wie Stuttgart 21 tragen die Entscheidungsträger Verantwortung für eine zukunftsfähige Umsetzung. Ein Gespräch mit Dr. Christine Lemaitre von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen mit Sitz in Stuttgart.

Frau Lemaitre, die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen hat ihren Sitz in Stuttgart und beschäftigt sich seit fast zwei Jahrzehnten mit nachhaltigem Bauen. Was bedeutet nachhaltiges Bauen aus Ihrer Sicht – und warum ist das Thema heute dringlicher denn je?

Christine Lemaitre: Die Dringlichkeit wird unter anderem größer, weil die Fälligkeit der vereinbarten Klimaziele näher rückt. Diese Ziele wurden ja nicht ohne Grund vereinbart, immerhin will die Europäische Union bis 2050 klimaneutral sein. Die Treibhausgasemission muss dringend weiter gesenkt werden, um die globale Erderwärmung zu stoppen. Hinzu kommen Themen wie Ressourcen- und Flächenschutz beispielsweise durch den Erhalt und die Umnutzung bereits bestehender Gebäude anstelle des – nach wie vor zu häufig praktizierten – Vorgehens, den Bestand abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. Auch wenn kritische Stimmen probieren, all das bereits Erreichte zu relativieren, spüren wir doch längst am eigenen Leib, wie wichtig es ist, an den Maßnahmen rund um Nachhaltigkeit und Klimaschutz festzuhalten. Neben der sich verstärkenden Knappheit natürlicher Ressourcen, der Energiekrise und der größer werdenden Schere zwischen Arm und Reich sind es die direkten Folgen des menschengemachten Klimawandels und die damit verbundene Zunahme von Starkwetterereignissen und Hitzeperioden, die uns wachrütteln müssen.

Der Begriff „nachhaltiges Bauen“ wird inzwischen sehr häufig verwendet, fast schon inflationär. Alle reden darüber, aber was genau ist darunter zu verstehen?

Christine Lemaitre: Nachhaltiges Bauen ist gutes Bauen oder etwas theoretischer formuliert, die ganzheitliche Betrachtung von Bauprojekten, zu denen wir neben der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Gebäuden und Quartieren auch Außenräume, Baustellen und Infrastrukturprojekte zählen. Unsere gebaute Umwelt wird dadurch zukunftsfähig, langfristig wirtschaftlich und bleibt auch für künftige Generationen lebenswert. Dass es sich dabei nicht um einen kurzfristig zu betrachtenden Trend handelt, beweisen wir als Non-Profit-Verein seit fast 20 Jahren. Viele der Themen, für die wir anfangs zusammen mit unserem Netzwerk gekämpft haben und für die wir zum Teil sogar belächelt wurden, sind heute selbstverständlich bzw. werden es bald sein: Als wir beispielsweise 2009 das Zertifizierungssystem vorgestellt haben, war die Methode der Ökobilanz also der Betrachtung der Umweltauswirkungen, die ein Bauprojekt angefangen bei der Rohstoffgewinnung über den Bau und die Nutzung bis hin zum möglichen Rückbau insgesamt verursacht, etwas sehr Exotisches und Ungewohntes.

Und jetzt?

Christine Lemaitre: Nun stehen wir kurz davor, dass für jedes Neubauprojekt eine Ökobilanz verpflichtend





zu erstellen ist. Das kommt aus der Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie EPBD (Energy Performance of Buildings Directive), welche zur Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden in ganz Europa umzusetzen ist. Auch wenn der zum Teil heftige Gegenwind nicht immer schön war und ist und allen Beteiligten bis heute viel Idealismus abverlangt, freuen wir uns über diese Entwicklung und ziehen daraus unsere Motivation, weiter daran zu arbeiten, die Welt zu retten. Als gebaute Beispiele, die den Beweis antreten, dass das alles nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis funktioniert, nenne ich gerne die Gewinnerprojekte beim Deutschen Nachhaltigkeitspreis Architektur, den wir seit 2013 gemeinsam mit der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis vergeben. In der Regel waren die bislang ausgezeichneten Projekte ihrer Zeit ein gutes Stück voraus und haben mit Weitsicht und Mut Themen aus dem weiten Spektrum des nachhaltigen Bauens aufgegriffen, die zum Zeitpunkt ihrer Planung letztlich noch alles andere als selbstverständlich waren.

Sie verfolgen bei alledem einen ganzheitlichen Ansatz mit den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales. Warum ist es aus Ihrer Perspektive wichtig, diese Aspekte gemeinsam zu betrachten und nicht isoliert?

Christine Lemaitre: Weil es bei Nachhaltigkeit nicht um ein Richtig oder Falsch geht, sondern um das Finden der besten Lösung für die jeweilige Aufgabe. Es geht darum, die Zielkonflikte transparent zu machen und sinnvoll und angemessen auszuverhandeln. Das muss eben ganzheitlich erfolgen und nicht eindimensional beispielsweise nur mit dem Fokus auf das kurzfristig vermeintlich Günstigste. So geht es in den Kriterien zur ökonomischen Qualität darum die langfristige Wirtschaftlichkeit und Wertstabilität zu sichern. Neben einer hohen Bauqualität und flexiblen Nutzungsmöglichkeiten werden nicht nur die reinen Baukosten, sondern auch die Unterhaltskosten, die Bewirtschaftungskosten und die Rückbaukosten betrachtet.

Und der Klimaschutz?

Christine Lemaitre: Die Kriterien zur ökologischen Qualität berücksichtigen die Wirkung eines Bauprojektes auf die globale und lokale Umwelt. Der Fokus liegt hier auf Ressourcenschonung, Klimaschutz, Umweltverträglichkeit, Schadstoffvermeidung und Biodiversität. Und in den Kriterien zur soziokulturellen und funktionalen Qualität geht es um die Bewertung von Gesundheit, Nutzerkomfort und -zufriedenheit, thermischer Behaglichkeit, gestalterischer Qualitäten sowie wesentlicher Aspekte der Funktionalität.

Muss nachhaltiges Bauen nicht immer im Kontext des jeweiligen Projekts betrachtet werden – etwa abhängig von Nutzung, Standort oder Bauaufgabe?



Christine Lemaitre: Ohne Zweifel. Nachhaltiges Bauen ist kein starres, allgemeingültiges Konzept, sondern ein Prozess, bei dem die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – zwar die grundlegende Orientierung geben, ihre konkrete Umsetzung jedoch stark von Nutzung, Standort und Bauaufgabe abhängt. Letztlich geht es doch um ein gutes und sinnvolles Bauen, wodurch lebenswerte Städte und gesunde Räume entstehen – eine gebaute Umwelt, die den vielfältigen Herausforderungen unserer Zeit gewachsen ist. Es geht darum, Verantwortung gegenüber Umwelt, Gesellschaft und kommenden Generationen zu übernehmen und Qualitäten zu schaffen, die eben nicht primär monetär messbar sind, sondern die einen spürbaren Mehrwert für Mensch und Natur schaffen.

Gibt es aus Ihrer Sicht grundlegende Prinzipien, die für jedes nachhaltige Bauprojekt gelten – unabhängig von Größe oder Funktion des jeweiligen Bauwerks?

Christine Lemaitre: Grundvoraussetzung für jedes Bauprojekt ist die Frage der Angemessenheit: Für wen baue ich, warum baue ich, und wieviel muss ich wirklich neu bauen, oder lässt sich der Bestand nicht doch umnutzen oder weiterbauen, insofern es einen gibt? Dies bedingt, dass Nachhaltigkeitsthemen sehr früh, also bereits zu Beginn der Planung, mitgedacht werden und integral als Qualitäts- und Zukunftsthemen verstanden werden und nicht als späteres Add-on noch irgendwie in eine schon bestehende Planung reingepresst werden. Mindestens genauso wichtig ist aus meiner Sicht, dass wirklich alle Beteiligten oder zumindest Perspektiven – von der Projektleitung über Fachplanende und den ausführenden Gewerken bis hin zu den späteren Nutzern und Betreibern – mit ins Boot geholt werden.

Und die Bauherren gehen diesen Weg mit?

Christine Lemaitre: Wer weiß, wo der Mehrwert einer zunächst ungewohnten Vorgehensweise liegt, ist in der Regel gerne bereit neue Wege zu gehen und althergebrachte Sätze wie „Das haben wir schon immer so gemacht“ über Bord zu werfen. Je größer das Bewusstsein für den langfristigen Mehrwert wird, desto selbstverständlicher wird das nachhaltige Bauen. Dass unsere Arbeit bereits Wirkung zeigt, stellen wir bei der Überarbeitung unserer Kriterienkataloge immer wieder fest. So konnten wir in den letzten beiden Jahrzehnten bereits einige vormals relevante Themen streichen, die mittlerweile Stand der Technik geworden sind.

In Stuttgart wird viel Geld in eine neue Schieneninfrastruktur investiert, mit dem Ziel, langfristig mehr Menschen für die Bahn zu gewinnen und CO₂-Emissionen zu senken. Wie bewerten Sie grundsätzlich die Nachhaltigkeit großer Infrastrukturprojekte wie Stuttgart 21?

Christine Lemaitre: Wir sprechen hier von sehr großen Baumaßnahmen, von großen Lasten, wie sie eben Züge auf die Schienen bringen, und sehr vielen Menschen, die sich an solchen Verkehrsknotenpunkten treffen. Es geht hier vor allem um Qualität. Um Langlebigkeit und eine perspektivisch sehr lange Nutzung, da wir sehr viel Material bewegen und verbauen, was man mit großen Kohlenstoffdioxid-Emissionen gleichsetzen kann. Wir müssen also dafür sorgen, dass diese Emissionen gut investiert sind, dass es nicht um das Günstigste, sondern um das Beste geht. Gerade die Frage der Zukunftsfähigkeit und damit etwaiger Reserven hinsichtlich Platz und tragbarer Lasten steht im Zielkonflikt damit, nur so viel Material zu verwenden wie unbedingt notwendig ist. Das ist eine Sicht auf das Thema.

Und wie ist die andere Sicht auf das Thema?

Christine Lemaitre: Die andere Perspektive ist der Aspekt der sozialen Nachhaltigkeit. Wir sprechen über wichtige öffentliche Räume und Orte, an denen sich Menschen gerne aufhalten sollten und sich sicher fühlen, auch hier muss ein Bahnhof andere Qualitäten liefern als andere Bauwerke. Gerade hier kann man sicher auch feststellen, dass es viele Bestandsbahnhöfe gibt, die wir alle schon erlebt haben, bei denen wir uns eine viel größere soziale Qualität gewünscht hätten.

Stahl und Beton sind bei Großprojekten wie Stuttgart 21 zentrale Baustoffe. Wie nachhaltig ist das Bauen mit diesen Materialien aus heutiger Sicht?

Christine Lemaitre: Grundsätzlich muss man festhalten, dass im Grunde jedes Material seine Relevanz hat. Die Materialwahl auf einige wenige zu fokussieren, ist oft nicht im Sinne der ehrlichen und ganzheitlichen Nachhaltigkeit. Es geht darum, das Material zu verwenden, welches für den Einsatz das Geeignetste ist. Und auch bezüglich des CO₂-Fußabdrucks gilt: so gering wie möglich. Hier haben Beton und Stahl natürlich eine Herausforderung, aber die gute Nachricht ist auch, dass die Unternehmen hier an CO₂-reduzierten Lösungen arbeiten. Aber ehrlicherweise gibt es am Tag der Fertigstellung kein CO₂-neutrales Gebäude, denn auch der Transport, die Verarbeitung und die Montage auf der Baustelle lösen Emissionen und andere Umweltwirkungen aus. Es geht vielmehr darum, die Emissionen größtmöglich zu reduzieren und jegliche Art von Materialien bewusst und möglichst reduziert einzusetzen und während der Bauphase Verschwendung zu vermeiden.



Gibt es alternative Baustoffe oder Bauweisen, die bei Infrastrukturprojekten zumindest teilweise zum Einsatz kommen könnten? Wo liegen hier Chancen und Grenzen?

Christine Lemaitre: Das zirkuläre Bauen ist in der Infrastruktur sicher eine wichtige Strategie, um Emissionen aber auch Ressourcen einzusparen. Durch die großen Massen, die hier zum einen benötigt, aber die auch verbaut werden, hat man hier ein großes Potenzial für Recyclingbaustoffe und -materialien.

Wenn man einen Vergleich zum Straßenbau zieht: Sieht es dort nach Ihrer Erfahrung aus Nachhaltigkeitsicht besser oder schlechter aus – und worin liegen die Gründe?

Christine Lemaitre: Wenn wir auf das zirkuläre Bauen schauen, ist man im Straßenbau schon deutlich weiter als zum Beispiel im Hochbau. Hier haben die Wiederverwendung und Aufbereitung von Materialien bereits eine durchaus lange Tradition. Wir sind hier schon bei Wiederverwendungsquoten von rund 25 Prozent im Straßenbau. Hier liegt viel Potenzial für mehr. Die Schweiz zum Beispiel ist schon bei 30 Prozent und die Niederlande bei rund 50 Prozent. Da müssen wir auch hinkommen. Wenn es aber um andere Themen der Nachhaltigkeit geht, wie die sozialen Themen oder Themen der Biodiversität, da stehen wir noch relativ am Anfang im Verhältnis zu den Diskussionen und Projekten des Hochbaus oder der Stadtquartiere.

Muss das Baustellenmanagement umdenken, wenn man nachhaltig bauen möchte? Können Sie dafür einige praktische Beispiele nennen?

Christine Lemaitre: Für Baustellen gilt dasselbe wie für alle anderen Lebenszyklusphasen eines Gebäudes auch: Wer jahrzehntelang konventionell gebaut hat, muss den Perspektivwechsel wagen und letztlich konsequent umdenken. Ist dieser Prozess geschafft, fällt es in der Regel nicht mehr so schwer, und der Mehrwert einer nachhaltigen – in diesem Fall – Baustelle überwiegt. Unser Zertifizierungssystem für nachhaltige Baustellen hilft dabei, den recht komplexen Prozess vorzubereiten, zu überwachen und zu dokumentieren.

Wie hoch schätzen Sie das wirtschaftliche, gesellschaftliche und klimapolitische Potenzial nachhaltigen Bauens ein – insbesondere im Infrastrukturbereich?

Christine Lemaitre: Sehr hoch! Im Grunde ist das Potenzial der angesprochenen Themen bei allen Bauvorhaben nicht nur groß, sondern unumgänglich. Wir können es uns längst nicht mehr erlauben, diese außer Acht zu lassen. Während die Themen im Hochbau bereits viel Beachtung finden, gibt es im Infrastrukturbereich noch wesentlich mehr Grundlagenarbeit zu leisten. Und das, obwohl der Hebel gerade bei der Minderung von CO₂-Emissionen hier besonders groß ist. Etwa ein Drittel des verbauten Betons fließt in die Gründung von Gebäuden



Zur Person

Dr. Christine Lemaitre studierte Bauingenieurwesen an der Universität Stuttgart und arbeitete anschließend als Tragwerksplanerin in den USA. Ab 2003 war sie Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Stuttgart, ab 2007 Projektleiterin bei der Bilfinger Berger AG. Ihre Promotion erfolgte 2008. Lemaitre leitete bei der DGNB die Abteilung „System“ und ist seit Februar 2010 Geschäftsführender Vorstand. Sie gehörte dem Vorstand des World Green Building Council an und ist aktuell Vorsitzende der Clima Positive Europe Alliance sowie der Wissensstiftung. Außerdem ist sie Mitglied im Beirat für Baukultur des Landes Baden-Württemberg, im Nachhaltigkeitsrat des Zentralen Immobilienausschusses e.V. und Vorsitzende des Board of Directors des Cradle to Cradle Product Innovation Institute.

Die Gesellschaft

Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen, der Christine Lemaitre vorsteht, wurde 2007 in Stuttgart gegründet und ist heute Europas größtes Netzwerk für nachhaltiges Bauen. Als gemeinnütziger Verein verfolgt die DGNB das Ziel, den Wandel der Bau- und Immobilienwirtschaft hin zu mehr Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Lebensqualität aktiv voranzutreiben. Ein zentrales Instrument ist das DGNB Zertifizierungssystem, mit dem Gebäude, Innenräume und Quartiere über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet und bewertet werden. Dabei verfolgt die DGNB einen ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatz, der ökologische, ökonomische und soziokulturelle Aspekte gleichwertig berücksichtigt. Gleichermaßen engagiert sich die DGNB in der Wissensvermittlung über die DGNB Akademie, in der Vernetzung von Akteuren aus Planung, Bau, Wirtschaft und Politik sowie in Forschung und Entwicklung. Mit über 2.800 Mitgliedsorganisationen versteht sich die DGNB als Impulsgeberin für ein zukunftsfähiges, qualitativ hochwertiges und verantwortungsvolles Bauen.

und in Infrastrukturprojekte. Hierüber wird wenig bis gar nicht gesprochen. Dabei wissen wir, dass gerade im Bereich Infrastruktur noch ganz viel auf uns zukommt, denn dieser wurde in den letzten Jahrzehnten sträflich vernachlässigt und ist entsprechend sanierungsbedürftig. Weil Nachhaltigkeit aber eben mehr ist, als der bewusste Materialeinsatz, geht es bei jedem Projekt auch immer darum, für wen gebaut wird, warum und wie viel wirklich nötig ist. Bedeutende Infrastrukturprojekte wie Stuttgart 21 werden auf eine Nutzungsdauer von 100 Jahren ausgelegt. Die gesellschaftliche Verantwortung ist entsprechend hoch, und es ist wohl zu überlegen, was das für ein Ort ist, der da geschaffen wird.

Was müsste aus Ihrer Sicht heute anders laufen, damit nachhaltiges Bauen tatsächlich zum „neuen Normal“ wird?

Christine Lemaitre: Mehr Ehrlichkeit innerhalb der Bau- und Immobilienbranche und mehr Vertrauen und Akzeptanz der Gesellschaft in uns als Branche. Was meine ich damit: Wir brauchen die Ehrlichkeit jedes Einzelnen, wo man vielleicht noch Lücken hat. Wir haben am Markt ein massives Problem an Umsetzungswissen, denn als viele von uns studiert oder ihre Ausbildungen gemacht haben, waren die Themen gerade am Anfang und wir wurden nicht im Bereich Nachhaltigkeit ausgebildet. Das heißt, wir müssen eigentlich eine breite Weiterbildungs- und Schulungsoffensive starten, um das Wissen in die Köpfe und damit in die Hände zu bekommen. Aber dazu müssen wir ehrlich sein und aufhören, das eigene Unwissen oder die eigene Unsicherheit mit Pauschalaussagen wie „das ist alles teuer“ oder mit vermeintlichen Bauchentscheidungen wie „nur Holzbau ist nachhaltig“ zu überspielen.

Ist das nicht längst auch ein gesellschaftliches Thema?

Christine Lemaitre: Absolut! Gerade letzteres ist aber auch ein gesellschaftliches Problem. Viele haben Meinungen, aber eigentlich kein Wissen. Aus diesen Meinungen werden Erwartungshaltungen, die dann oft mit einer wirklich nachhaltigen und unaufgeregten Lösung nicht zusammenpassen. Dann wird es politisch, und man möchte doch wieder ein „nachhaltiges“ Leuchtturmprojekt zum Vorzeigen, welches oftmals teuer oder teurer wird, weil man ja sehen soll, wie nachhaltig es ist, Nachhaltigkeit aber nur additiv versucht wurde zu ergänzen. Dadurch wird dann auch dem Vorurteil, Klimaschutz sei teuer, wieder Argumentationshilfe geleistet, und wir befinden uns einmal mehr in einer Negativspirale, aus der wir dringend ausbrechen müssen.

Abschließend gefragt: Welche Lehren können künftige Infrastrukturprojekte aus Projekten wie Stuttgart 21 im Hinblick auf Nachhaltigkeit ziehen?

Christine Lemaitre: Kommunikation ist wichtig, nicht nur um die Menschen zu informieren und zu begeistern, sondern auch, um gerade bei sehr großen Infrastrukturprojekten die Erwartungshaltung der Öffentlichkeit zu managen. Infrastrukturmaßnahmen und gerade, wenn es um Tunnelbauprojekte geht, sind immer mit Unerwartetem verbunden, auf das man reagieren muss, und was gegebenenfalls auch Kosten auslöst. Grundsätzlich müssen wir einfach verstehen und akzeptieren, dass wir gute Infrastruktur brauchen und uns hier ein großer Umbau bevorsteht, in den es sich lohnt, Geld, Emissionen und Kraft zu investieren, denn die Infrastruktur ist die Grundlage unserer Gesellschaft, wirtschaftlich wie sozial.

KURZ NOTIERT

Herzstück von Stuttgart 21 an Ostern zu besichtigen

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. öffnet zusammen mit der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) von Karsamstag bis einschließlich Ostermontag die Baustellentore rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof. Der Eintritt ist kostenfrei. Tickets können online unter www.its-projekt.de für den Wunschtermin gebucht werden. „Aufgrund des großen Andrangs und der zur Verfügung stehenden Fläche ist auch dieses Jahr eine Anmeldung notwendig“, teilt Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins, mit. Durch das Anmeldeverfahren werden freie Zeitfenster transparent und sichtbar – der Besuch der Tage der offenen Baustelle wird insgesamt besser planbar, so Bauer weiter. „Bereits zum zehnten Mal seit 2016 können wir gemeinsam mit unseren Partnern die Baustelle des neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs öffnen. In Summe haben bereits über eine halbe Million begeisterter Fans das neue Wahrzeichen Stuttgarts allein an den Tagen der offenen Baustelle besucht. Dies ist ein starkes Zeichen! Wie jedes Jahr lohnt es sich, den Baufortschritt und die beeindruckende Architektur des Hauptbahnhofs anzuschauen.“ Dieses Jahr steht die Modernisierung des stadtbildprägenden Bonatzbaus im Mittelpunkt, der letztes Jahr nicht besichtigt werden konnte. Wie letztes Jahr kann die Bahnsteighalle über den künftigen Hauptverteilersteg betrachtet werden. Zudem werden mehrere Informationsstände auf dem Dach des Durchgangsbahnhofs mit den markanten Lichtaugen verteilt sein und einen ersten Eindruck für die spätere Nutzung vermitteln. Eine Gitterschale, ein Meisterwerk aus Stahl und Glas, im Bereich des Planetariums wird ebenfalls Teil der „offenen Baustelle“ sein. Die Anmeldung zu den drei Tagen erfolgt über die Homepage des Vereins www.its-projekt.de. An allen drei Tagen stehen jeweils rund 26.000 Tickets zur Verfügung, die den Einlass für jede halbe Stunde beginnend um 10 Uhr regulieren. Der letzte Einlass ist um 16 Uhr. Der letzte Zugang zum Verteilersteg mit Blick in die Bahnsteighalle ist um 16:30 Uhr. Das Baustellengelände muss um 17 Uhr geräumt sein. Maximal sechs Tickets können auf einmal gebucht werden und sind wie gewohnt kostenfrei. Erneut präsentieren sich zahlreiche Partner des Projekts mit ihren Schwerpunkten: das Städtebauprojekt Stuttgart Rosenstein, die Nahverkehrsmarke des Landes „bwegt“, die Modernisierung der S-Bahn Stuttgart mit dem Besteller Verband Region Stuttgart sowie die DB InfraGO für den Bonatzbau. An rund 20 Informationsständen stehen Mitarbeitende für den persönlichen Austausch zur Verfügung. Für Familien mit Kindern wird ein buntes Rahmenprogramm mit zahlreichen Spiel- und Mitmachstationen geboten. Essen, Trinken, Musik und Attraktionen laden zu einem informativen und interessanten Tag auf der Baustelle ein. www.its-projekt.de



Auch dieses Jahr wieder einen Besuch wert: die Tage der offenen Baustelle am Stuttgarter Hauptbahnhof.



Olaf Drescher verabschiedet sich in den Ruhestand.

Wechsel an der Spitze der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU)

Klaus Müller ist seit 1. März der neue Vorsitzende der Geschäftsführung der PSU GmbH, Olaf Drescher geht in den Ruhestand. Müller ist seit Anfang des Jahres Mitglied der Geschäftsführung der PSU. Der Manager arbeitet seit 2001 im DB-Konzern. Vor seinem Wechsel zur PSU fungierte er als Vorstand für Digitalisierung bei der DB InfraGO AG. Davor hatte er knapp sechs Jahre den Vorsitz der Geschäftsführung der DB Kommunikationstechnik GmbH inne. Müller besitzt langjährige Erfahrung in Großprojekten, komplexen Fahrplan- und Bauabläufen sowie in der organisationsweiten Implementierung digitaler Lösungen. Olaf Drescher hat das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm seit 2018 maßgeblich geleitet und als Vorsitzender der Geschäftsführung die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm erfolgreich in Betrieb genommen. Zuvor war er als Projektleiter der Schnellfahrstrecke Berlin–München (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8) tätig und hatte dort eines der wichtigsten Neubauprojekte der DB erfolgreich zum Abschluss geführt.



Klaus Müller ist seit 1. März 2026 neuer Vorsitzender der Geschäftsführung.

PERSÖNLICH



Schafft Transparenz und findet Lösungen in der BauInfo:

**Luisa Flegaric, 25, Referentin
Bürgerkommunikation und
Bauinformation**

Was macht eigentlich ... Frau Flegaric?

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

Als Referentin für Bürgerkommunikation und Bauinformation kümmere ich mich in erster Linie um die Anliegen und Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern, die auf vielen Kanälen eingehen. Ein wichtiger Teil meiner Arbeit besteht zudem darin, mich mit allen Projektbeteiligten und Projektpartnern wie zum Beispiel der Stadt Stuttgart abzustimmen und über alle Arbeiten im Projekt stets informiert zu sein. Denn nur so funktioniert eine gute Baukommunikation, nur so lassen sich Anfragen lösungsorientiert beantworten.

Was gefällt Ihnen an Ihrer Arbeit?

Am meisten gefällt mir die Vielfalt der Themen, die in einem so großen Projekt zu bearbeiten sind. Egal, ob Anfragen zum Baufortschritt oder zum Immissionsschutz, all das sorgt dafür, dass nie ein Tag wie der andere abläuft. Zudem ermöglicht mir genau diese Themenvielfalt einen Austausch mit den

Projektbeteiligten, um immer mehr über das Projekt zu lernen. Es ist mein großes persönliches Anliegen im Arbeitsalltag, Lösungen für möglichst alle Betroffenen zu schaffen und auf jede auch noch so schwierige Frage eine Antwort zu finden.

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

Überhaupt nicht. Die meisten Bürgerinnen und Bürger, die sich bei uns melden, schildern ihre Anfrage durchaus sachlich und helfen uns damit, ihr konkretes Anliegen besser zu verstehen. Denn wenn beide Seiten zusammenarbeiten, können wir letztlich auch einfacher Lösungen finden. Beim Thema Lärm schaffen wir beispielsweise über zeitlich begrenzte Ersatzwohnraumangebote einen gewissen Ausgleich. Ich versuche immer alle Bürgerinnen und Bürger so detailliert zu informieren, dass sie genau wissen, wann und wie lange Maßnahmen stattfinden, warum diese notwendig sind und was genau gemacht wird. Transparenz ist mir ganz wichtig.



INFOTURM
STUTT GART

IMMER UP TO DATE ÜBER STUTT GART 21

  @INFOTURMSTUTT GART

Jetzt folgen und keinen Baufortschritt,
Meilenstein oder Event verpassen!

