

Blick auf den Stuttgarter Hauptbahnhof: ganz links das Europaviertel, mittig der Schlossgarten. Nach Fertigstellung des unterirdischen Bahnhofs entsteht auf dem anschließend abgeräumten Gleisfeld (links) ein weiteres Stadtviertel.



Bild: Markus Langenbach

# Kann Deutschland noch groß?

**Arbeitskreis Baufachpresse** | Die diesjährige Jahrestagung des Arbeitskreises Baufachpresse e. V. führte die Mitglieder des Berufsverbandes Mitte September für drei Tage nach Stuttgart. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen eine Podiumsdiskussion zum Thema „Großprojekte“, das Bauen mit Nagelplattenbindern und die zahlreichen Baustellen, die sich im Rahmen des Stadtumbaus von Stuttgart ergeben. **Hanns-Christoph Zebe**

Joachim Hörrmann, Hauptgeschäftsführer Holzbau Baden-Württemberg, nannte im Rahmen des Fachtags zunächst ein paar Fakten zum „Forum Holzbau“, dem Fortbildungszentrum und der Geschäftsstelle für Holzbau Baden-Württemberg in Ostfildern. Dieses wurde von Glück + Partner geplant. Die Architekten schufen ein zurückhaltendes, dennoch repräsentatives Gebäude, das die Möglichkeiten eines zukunftsweisenden Holzbaus aufzeigt. Das Gebäude wurde in Holzelementbauweise errichtet und zeigt auch in seinen Oberflächen die Vielfalt der Gestaltung mit dem nachhaltigen Werkstoff Holz.

Auf der folgenden Pressekonferenz stellen die Gütegemeinschaft Nagelplatten-

produkte und der Interessenverband Nagelplattenprodukte weitere wirtschaftliche Konstruktionslösungen mit technisch getrocknetem Nadelholz vor. Referent Bodo Mierisch (Geschäftsführer Opitz Holzbau) verblüffte dabei mit der Information, dass Dachkonstruktionen in den USA zu 95 Prozent aus Nageplattenkonstruktionen bestehen, in Großbritannien und Frankreich noch zu 70 bis 80 Prozent, in Deutschland hingegen nur zu 5 Prozent!

Nagelplattenkonstruktionen werden bei Gewerbe-, Industrie-, Stall-, Wohn-, Zweck-, Schalungs- und Sonderbauvorhaben eingesetzt; dabei handelt es sich um Binderkonstruktionen mit hoher statischer Belastbarkeit bei schlanken Holzquer-

schnitten und geringem Eigengewicht. Die präzise Montage an jeweils exakt vorausberechneten Anschlusspunkten sorgt dafür, dass Tragwerk, Verankerung und Aussteifung einen sicheren, auf Dauer hoch belastbaren Verbund bilden. Die witterungsunabhängige Vorproduktion ermöglicht wirtschaftliche und rationelle Montagen auf der Baustelle. Es können klassische Tragkonstruktionen ausgeführt, aber auch Sonderformen und Ingenieurholzbaukonstruktionen erstellt werden. Die Kennzeichnung mit dem RAL-Gütezeichen zeigt den hohen Qualitätsanspruch für das Bauen mit Holz. Die schnelle, kostengünstige Fertigung ermöglicht zudem komplette Bausätze.

ter Diener, Hauptgeschäftsführer Bauwirtschaft Baden-Württemberg, Kai Bierich, geschäftsführender Gesellschafter der Wulf Architekten GmbH, sowie Jürgen Brandstetter, Geschäftsführer der Gassmann+Grossmann Baumanagement GmbH, und Wolfgang Dietrich, Vorstandsvorsitzender des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm e. V., ihre Thesen zur Umsetzung von Großprojekten in Deutschland.

Dieter Diener stellte fest, dass häufig hausgemachte Probleme zu Kostensteigerungen führten, da vor allem das Planungsziel bei Großprojekten nicht ausreichend formuliert werde. Jürgen Brandstetter merkte an, dass Großprojekte sehr wohl zeit- und kostengerecht erstellt und abgewickelt werden können. Wichtige Aufgabe ist laut Kai Bierich dabei aber das Management der zunehmenden Abstimmungen zwischen „wachsenden Schnittstellen“, die besser als Nahtstellen formuliert würden.

Für Architekt Bierich ist der Ideenwettbewerb von Vorteil, da sich über den Entwurf auch ein Beleg für die Einhaltung von Planungszielen ergeben kann. Bei komplexen Projekten lohne sich auch ein Blick in andere Planungskulturen: die stärkere Entwicklung des Bottom-up-Prinzips oder auch die Einbindung der Methode des Kaizen seien Möglichkeiten, komplexe Projekte abzuwickeln. Bei Großprojekten stehe die Planung von Prozessen und Verände-

rungen im Vordergrund und weniger die Planung eines Projekts.

Wolfgang Dietrich hob Folgendes hervor: Die Rolle der Politik sei zu beleuchten, ebenso müssten gleichzeitig die Rolle der Behörden sowie die Eingangsparameter bedacht werden. Es könne nicht angehen, dass im Vorfeld von Großprojekten die entsprechenden Genehmigungsbehörden nicht mit ausreichend Personal und Fachkompetenz ausgestattet seien. So könne es zu Verzögerungen kommen, die unweigerlich zu Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen im Planungs- und Bauablauf führten. Kompetenzen würden ausgegliedert und Verantwortungen von staatlichen Organen allein auf die Projektanten übertragen. Sich ändernde politische Rahmenbedingungen, die Einfluss auf das Behördenverhalten nähmen, erschwerten die Durchführung von Großprojekten.

## Exkursionen in der Innenstadt

Am Vorabend des Exkursionstags berichtete einleitend Dr. Detlev Kron, Leiter des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung, über den Stand der Neuordnung des Verkehrsknotens Stuttgart 21 im Rahmen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm als Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes „Magistrale für Europa“. Der Neubau eines unterirdischen Bahnhofs eröffnet der Stadt Stuttgart große städtebau-

## Podiumsdiskussion: Kann Deutschland noch groß?

Burkhard Fröhlich, Vorsitzender des Arbeitskreises Baufachpresse, moderierte die anschließende Podiumsdiskussion. Als Fachleute präsentierten Die-



Bild: Markus Langenbach

Bei einer Führung durch das Turmforum, eine Informationseinrichtung zu Stuttgart 21, erfuhr die Gruppe mehr zu den zusammenhängenden Projekten wie Bahnhofsneubau, Tunnelneubau, Trassenbau etc.



Bild: Hanns-Christoph Zebe/Arbeitskreis Baufachpresse

Gespannt folgten die Teilnehmer der Podiumsdiskussion im Forum Holzbau. Nach BER, Elbphilharmonie und Stuttgart 21 fragt sich so mancher in Deutschland, ob wir noch Großprojekte abwickeln können.





Bild: Hanns-Christoph Zebe/Arbeitskreis Baufachpresse

Auf seinem Weg steigt der Fildertunnel von rund 230 m auf 385 m an. Im Durchschnitt werden dabei 16 Höhenmeter je Kilometer Länge überwunden. Die Überdeckung des Tunnels liegt zu Beginn bei wenigen Metern und steigt schnell auf bis zu rund 220 m an.

liche Chancen. Während in vielen Städten nur in den umliegenden Vororten weiterer Wohn- und Lebensraum geschaffen werden kann, ermöglichen die frei werdenden Gleisflächen, dass Stuttgart im Zentrum wächst. 100 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung der Stuttgarter Innenstadt zur Verfügung. 50 Hektar werden für Wohnen und Arbeiten genutzt, um 20 Hektar werden die Parkanlagen erweitert und zusätzlich sind 10 Hektar für den Bau von Grünanlagen, öffentlichen Plätzen und Straßengrün vorgesehen. Über die nächsten zwei Jahrzehnte entwickeln sich neue Quartiere zum Leben, Arbeiten und Wohnen.

Eine der drei Exkursionen führte die Teilnehmer zum Fildertunnel. Auf einer Länge von 9,5 km verbindet er den im Talkessel liegenden Hauptbahnhof Stuttgart mit der rund 155 m höher liegenden Filderebene. Der Fildertunnel schließt dabei unter der Urbanstraße nahtlos an den neuen Hauptbahnhof an. Rund vier Kilometer des Tunnels führen durch unausgelaugten Gipskeuper. Gestützt auf Forschungen und langjährige Erfahrungen mit diesem

anspruchsvollen Baugrund, wurde ein mehrstufiges Sicherheitskonzept entwickelt. Zur richtigen Zeit und am richtigen Ort hatten die Mitglieder des Arbeitskreis Baufachpresse die Möglichkeit, den Tunnel zu besichtigen. Besonders spannend war die Besichtigung der Tunnelvortriebsmaschine Suse, da diese sich schon mit einer Länge von 120 m im Tunnel befand, aber noch nicht in Betrieb war. Die Herrenknecht-Tunnelbohrmaschine S-738 Multi-Mode-TBM kann von Schneckenförderung auf offenen Modus mit Förderbandaustrag umgebaut werden und hat einen Schilddurchmesser von 10,82 m mit einer Schneidradleistung von 4.200 kW. Unter fachkundiger Führung eines Bauleiters wurden nicht nur die technischen Details des Tunnelbauprozesses erläutert, sondern auch zahlreiche weitere technische Aspekte, wie die Baulogistik zur Entsorgung des Abbaumaterials beschrieben.

Eine weitere Exkursion, organisiert von Betonmarketing Deutschland, führte die Mitglieder des AK Baufachpresse durch das neu entstandene Europaviertel. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs

entsteht derzeit ein komplett neues Stadtviertel. Die dritte Exkursion führte die Mitglieder des AK Baufachpresse in das Gerber-Viertel und zur Besichtigung des Neubauprojekts „Das Gerber“ mitten in der Stadt Stuttgart. Das Grundstück zwischen Paulinenbrücke, Tübinger Straße, Sophienstraße und Marienstraße wird mit einer Investitionssumme von 250 Millionen Euro neu bebaut und derzeit fertiggestellt. An gut erschlossener Lage entsteht ein neues Quartier mit einem Einkaufszentrum, darüber angelegten Büros und Wohnungen. Das Gerber wird Stuttgarts erste Bebauung dieser Größe, die eine urbane Mischung aufweist.

Die nächste Jahrestagung führt den Arbeitskreis und seine Mitglieder Anfang Oktober 2015 nach München.

**Autor**  
Dipl.-Ing. Hanns-Christoph Zebe  
arbeitet als freier Fachjournalist  
und verantwortet unter anderem  
die Pressearbeit des Arbeitskreises  
Baufachpresse.