

# STUTTGARTER ZEITUNG

Nr. 52 | 9. Woche | 80. Jahrgang | E 4029 | Deutschland

Samstag/Sonntag, 2./3. März 2024

3,00 €

## Das Wochenende mit der StZ



### Wahl zum Stuttgarter des Jahres Die tun was

Hildegard und Heinz Wienand (links) geben Nazi-Opfern die Würde zurück. Wie sie engagieren sich viele Menschen in der Stadt. **Lokalteil**

Mit 12 Seiten Ratgeber & Reportagen und Reise



Brücke zur Welt: Woher kommt der Rechtsextremismus? **SEITE 27**



Wochenende: In Japan werden Tattoos populär **SEITE M1**



Reise: Traumgarten – Locarnos Kamelien blühen **SEITE M9**

## Absurde Planspiele



Bei Stuttgart 21 droht eine Übergangslösung – das wäre ein Desaster für Stadt und Land.

Von Christian Milankovic

Die Deutsche Bahn hat wieder einmal Verspätung. Dieses Mal sind es aber nicht die Züge, die notorisch dem Fahrplan hinterherhecheln. Die Deutsche Bahn liefert in Stuttgart den Bahnknoten mit nochmals größer werdender Verspätung ab. Und auch das Einräumen der offenkundigen Unzulänglichkeiten beim Umsetzen der Pläne erfolgt weder aufrichtig noch zeitgerecht. Bitter genug: Das ist die Öffentlichkeit mittlerweile ebenso gewöhnt wie die Verspätungen an der Bahnsteigkante.

Absurd allerdings sind die Planspiele der Bahn-Oberen, mit einem Rumpfbetrieb den mit Abstand teuersten Bahnknoten in der Republik in Betrieb zu nehmen. Mehr als elf Milliarden Euro vergraben, um anfänglich zwei bis drei Züge pro Stunde durch den Tiefbahnhof fahren und den Rest im Kopfbahnhof halten zu lassen? Selbst die wohlmeinendsten Befürworter müssen erkennen, dass damit dem ohnehin unter verschärfte Beobachtung stehenden Projekt ein Bärendienst erwiesen wird. Das angekratzte Image wäre unrettbar beschädigt. Da helfen auch keine noch so elegant geschwungenen Kelchstützen. Die Idee des Parallelbetriebs kann nicht in den Stuttgart-21-Büros in Stuttgart entstanden sein, sondern andernorts im weit verzweigten Konzern. Mit zunehmender Distanz zum Ort des Geschehens nimmt das Urteilsvermögen ab.

Käme es, wie es sich nun abzeichnet, wäre das Desaster perfekt. Stuttgart bekommt einen Kombibahnhof. Der Weiterbetrieb der oberirdischen Gleisflächen als Interimslösung würde sich so entwickeln, wie es andere Provisorien auch tun: Sie wandeln sich zum Dauerzustand. Größter Verlierer dieser Entwicklung wäre die Stadt Stuttgart. Sie hat für nahezu eine halbe Milliarde Euro die Gleisflächen gekauft und verzichtet seit Jahren – mit der Perspektive auf diese Entwicklungsmöglichkeit – auf die Erschließung neuen Baugrundes. Die Pläne für das Rosensteinviertel, deren Entwicklung reichlich Streit verursacht haben, müssten entweder drastisch beschnitten oder gar ganz aufgegeben werden. Dass die Teilbetriebnahme dabei in tristem Baustellenumfeld stattfinden würde, weil die Außenanlagen nicht fertig wären, macht das Fiasko komplett. Stuttgart hätte mit Zitronen gehandelt.

Aber auch das Land kann das nicht wollen, müsste es doch seine Planungen über den Haufen werfen. Es will, die versprochenen Möglichkeiten des neuen Bahnknotens nutzend, den Regionalverkehr massiv ausbauen. Doch wenn niemand verlässlich sagen kann, wann diese Expansion auch realistisch ist, kommt jede Planung nicht über bloße Kaffeesatzleserei hinaus.

Und beide Betroffenen haben noch etwas gemeinsam: Die Bahn zeigt ihnen eindrücklich, wie ernst sie es mit der Projektpartnerschaft meint, die sie immer dann besonders laut betont, wenn die anderen – neben der Stadt und dem Land auch die Region Stuttgart – abermals eine planerische Kröte der Bahn schlucken sollen. Dass die Bahn erst kurz vor Ultimo Farbe bekennet und das auch nur in kleinen Happen, hat nichts mit einem gedeihlichen Miteinander zu tun.

Die Projektpartner Stadt, Land und Region müssen nun die Bahn von dem Aberwitz einer Teilbetriebnahme – die Projektgegner haben längst die Schmähvokabel von der Schrupperöffnung ersonnen – abbringen. Die Baustelle, die den Menschen in Stuttgart über lange Jahre einiges abverlangt hat, kann auch noch ein Jahr mehr erduldet werden. Darauf kommt es dann auch nicht mehr an. Vor allem, wenn am Ende steht, dass der Bahnhof dann in Gänze in Betrieb geht. Der Stopp am Flughafen wird ohnehin frühestens im Dezember 2026 fertig.

## Tausende betrauern Nawalny in Moskau

**MOSKAU.** Trotz Warnungen des Kremls haben am Freitag Tausende Menschen von dem in Haft gestorbenen Kremlkritiker Alexej Nawalny Abschied genommen. Die Trauernden versammelten sich vor einer Kirche, in der die Zeremonie stattfand. Im Beisein einiger seiner Angehörigen wurde Nawalny danach auf dem Borisowski-Friedhof beigesetzt. Unter den dort versammelten Menschen waren auch der deutsche Botschafter Alexander Graf Lambsdorff, sein französischer Kollege, die US-Botschafterin und Oppositionspolitiker. Nach Angaben von Bürgerrechtlern wurden bei der Trauerkundgebung mehr als 100 Menschen verhaftet. **AFP – Nawalyns Vermächtnis Seite 4**

## Geld für Eltern

**LUDWIGSBURG/MANNHEIM.** Gleichberechtigte Elternschaft ist ein Trend, auf den nun auch Arbeitgeber reagieren. So belohnt das Pharmaunternehmen Roche mit Standorten unter anderem in Ludwigsburg und Mannheim Elternpaare finanziell, die in Teilzeit arbeiten. Auch andere Unternehmen unterstützen Eltern, die sich Erwerbs- und Sorgearbeit fair teilen. **Seite 10**

## Theater auf Kurs

**STUTTGART.** Zur Halbzeit der Saison 2023/2024 verzeichnen die Staatstheater Stuttgart eine außergewöhnlich hohe Nachfrage. Mit 99,5 Prozent Auslastung im Ballett und 90 Prozent Auslastung im Schauspiel liegt man in zwei der drei Sparten auf Rekordkurs, bestätigte der Geschäftsführende Intendant Marc-Oliver Hendriks unserer Zeitung. **Seite 26**

# Stuttgart 21 droht nur Teilstart

Die Termine für die Großbaustelle der Bahn in Stuttgart erweisen sich einmal mehr als zu optimistisch. Möglich ist, dass für eine Übergangsphase Kopf- und Tiefbahnhof parallel betrieben werden.

Von Christian Milankovic

Nach der jüngsten Kostensteigerung auf nun prognostizierte 11,453 Milliarden Euro wird immer offensichtlicher, dass auch der Eröffnungstermin von Stuttgart 21 im Dezember 2025 kaum einzuhalten ist. Möglicherweise werden nur wenige Züge den Durchgangsbahnhof passieren. Das Gros des Verkehrs könnte nach Informationen unserer Redaktion weiterhin im Kopfbahnhof abgewickelt werden.

Die Bahn bleibt bei ihrer verhaltenen Kommunikation. „Die Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist weiterhin für Dezember 2025 vorgesehen“, teilt die Berliner Konzernzentrale in einer schriftlichen Stellungnahme unter Bezug auf einen aktuellen Bericht des Magazins „Der Spiegel“ mit. „Aufgrund der nahenden Inbetriebnahme ist nun im Detail festzulegen, in welcher Abfolge die verschiedenen neu gebauten Infrastrukturteile in Abstimmung mit den Fahrzeugflotten in Funktion gehen.“ Damit zeichnet sich ab, dass von Ende 2025 zumindest für eine Übergangsphase der Kopf- und der Tiefbahnhof parallel betrieben werden. Diese sogenannte Kombilösung

wird seit Jahren von jenen Projektkritikern gefordert, die nicht auf die ausschließliche Verhinderung von Stuttgart 21 setzten.

Probleme bereitet nach wie vor der Einbau der digitalen Sicherungstechnik. Mittlerweile prüft die Bahn nach Informationen unserer Redaktion die Möglichkeit, eine technische Überbrückungslösung zu bauen, um wenigstens einige wenige Züge am Tag durch den Durchgangsbahnhof leiten zu können. Das dürfte vor allem Züge auf der Nord-Süd-Relation betreffen, also Fernverkehrsverbindungen zwischen Mannheim und München oder einige Regionalzüge. Fachleute warnen allerdings vor dieser Krücke. Sie würde bedeuten, dass der weitere Einbau der Sicherungstechnik bei laufendem Betrieb stattfinden müsste, was zum einen die Arbeiten erschwert und zum anderen den Zugverkehr stark beeinträchtigt.

Im Juni wird sich die Bahn definitiv erklären müssen. Fahrpläne werden mit einem großen zeitlichen Vorlauf erstellt. 18 Monate bevor neue Abfahrts- und Ankunftszeiten in

Kraft treten, müssen die Konzepte konkretisiert werden. Für Stuttgart 21 bedeutet das: Sollte tatsächlich im Dezember 2025 ein Zug rollen, so muss das im Juni 2024 feststehen.

Die Deutsche Bahn hat bis zuletzt Zuversicht verbreitet, dass der Eröffnungstermin zu halten sei. Allerdings hatte bereits im Dezember vergangenen Jahres Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) vor einem „Stolperstart“ des neuen Bahnhofs gewarnt. Deutliche Worte wählte nun im Licht der aktuellen Entwicklung Hermanns Parteifreund Matthias Gastel, bahnpolitischer Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion. „Offenbar wird gerade ein neues Kapitel des Skandalprojekts aufgeschlagen. Auch wenn sich wohl kaum noch jemand wundert, darf man sich an diesen Irrsinn nie gewöhnen.“

„Auch wenn sich wohl kaum noch jemand wundert, darf man sich an diesen Irrsinn nie gewöhnen.“

Matthias Gastel, bahnpolitischer Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion

## Mohr



Eskalationsfigur

### Wetter Seite 28



### Börse Seiten 12, 13

◆ Dax 17735,07 Punkte (+ 0,32 %)  
◆ M-Dax 26120,64 Punkte (+ 1,15 %)  
◆ Euro 1,0813 Dollar (Vortag: 1,0826)

### Ausführliches Inhaltsverzeichnis Seite 2

## Eritreer zu Haftstrafe verurteilt

**STUTTGART.** Zu drei Jahren und neun Monaten Haft ist ein 29 Jahre alter Mann am Amtsgericht Bad Cannstatt verurteilt worden, der an den schweren Ausschreitungen im September 2023 beim Römerkastell im Hall-schlag beteiligt gewesen ist. Hunderte von Randalierern hatten damals ein Seminar eines als regierungsnah geltenden Eritrea-Vereins stören wollen und verletzten dabei Teilnehmer sowie Polizisten. Einige der Beamten berichteten im Prozess von dramatischen Erlebnissen. Die Staatsanwaltschaft hatte wegen des besonders schweren Landfriedensbruchs, der gefährlichen Körperverletzung und des tätlichen Angriffs auf Einsatzkräfte eine Haftstrafe von vier Jahren gefordert, die Verteidigung indes verlangte einen Freispruch. **StZ**

– Kommentar: Justiz reagiert **Seite 3**  
– Richterin findet deutliche Worte **Lokalteil**



## Stadt und Land streiten über Fahrverbote

In Stuttgart werden seit drei Jahren die Grenzwerte für Schadstoffe eingehalten. Trotzdem hält das Land an den verhängten Fahrverboten fest.

Von Christian Milankovic

Stuttgarts OB Frank Nopper (CDU) findet sich nicht damit ab, dass Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) die Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge in Stuttgart aufrechterhalten will, obwohl die Schadstoffgrenzwerte seit mehreren Jahren eingehalten werden.

Nopper erinnert an die Vorgaben: „Wenn wir feste Grenzwerte haben und wir diese zum dritten Mal in Folge unterschreiten, ist das Festhalten an der ‚Kleinen Umweltzone‘ der Bürgerschaft nicht mehr zu erklären.“ Sie umfasst den Talkessel sowie die Stadtbezirke Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen. Dort gelten die Restriktionen weiterhin.

Auch andere Städte im Land hatten eine zu hohe Schadstoffkonzentration und mussten Einschränkungen des Autoverkehrs hinnehmen. Vielerorts wurden diese Umweltzonen wieder aufgehoben, nachdem sich die Luftqualität verbessert hatte. Stuttgart dürfe nicht willkürlich anders behandelt werden, so Nopper. „Ganz offensichtlich

legt das Verkehrsministerium nach eigenem Gutdünken andere Grenzwerte fest. Ich fordere Verkehrsminister Winfried Hermann deswegen nochmals auf, sein fragwürdiges Verbotsgeschehen zu hinterfragen.“

In einer aktuellen Antwort auf eine Anfrage des FDP-Verkehrspolitikers Friedrich Haag macht das Verkehrsministerium Bedenken geltend, „dass die Grenzwerte erneut überschritten werden, wenn durch die Aufhebung von Umweltzonen ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß wieder in die Umweltzonen einfahren dürfen“. Das Ministerium bringt Grenzkonzentrationen ins Spiel, die für die Aufhebung der Fahrverbote relevant seien. Wie hoch die im Falle von Stuttgart liegen dürfen, ist unklar. „Das Verkehrsministerium hat die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg gebeten, die Grenzkonzentration zu ermitteln, bei denen die Verkehrsverbote in Stuttgart aufgehoben werden können“, schreibt Berthold Frieß, Ministerialdirektor des Landesverkehrsministeriums. „Die Umweltzone und damit die Verkehrsverbote in Stuttgart können aktuell nicht aufgehoben werden, da bei einer Aufhebung dieser Maßnahme eine Einhaltung der Grenzwerte nicht sichergestellt ist“, macht das Ministerium klar.



Der OB dringt darauf, in Stuttgart das Dieselfahrverbot aufzuheben. Foto: imago/Hettrich

Winfried Hermann lässt die Kritik aus dem Stuttgarter Rathaus nicht auf sich sitzen. „Die Forderung, Verkehrsverbote aufzuheben, weil die Grenzwerte aktuell eingehalten werden, springt zu kurz. Wenn wir das zu früh machen, riskieren wir erneute Grenzwertüberschreitungen. Verantwortliches Handeln sieht anders aus.“ In den Städten, in denen man die Umweltzonen wieder aufgehoben habe, liege der Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid zwischen 21 und 29 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, in Stuttgart hingegen zwischen 28 und 34 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Der Grenzwert, der einzuhalten ist, liegt bei 40 Mikrogramm. „Der Vorwurf des Stuttgarter Oberbürgermeisters, wir würden willkürlich handeln, ist ziemlich daneben. Im Gegenteil: Wenn wir die Umweltzone leichtfertig aufheben würden mit der Folge, dass die Grenzwerte wieder überschritten werden, wäre das willkürliches Handeln. Wir handeln aber nach Recht und Gesetz.“

Nopper hatte bereits im Oktober im Ministerium auf die Rücknahme der Restriktionen gedrungen. Hermann habe beschieden, dass die Messwerte zwar unter den Grenzwerten lägen, aber auf einem zu hohen Niveau verharrten. Nopper widerspricht: Nach Unterschreiten der Grenzwerte über drei Jahre hinweg setze er sich entschieden für ein Ende der „Kleinen Umweltzone“ ein.



Die Kundgebung der Bauwirtschaft auf dem Karlsplatz. Foto: Lichtgut/Kovalenko

Auf dem Wasen parkten die die Laster der Bauwirtschaft. Fotos (4): Fotoagentur Stuttgart/Rosar

Mit dem Bagger zur Demo in die Stadt mit dem Fernsehturm.

Die Umweltschützer solidarisieren sich mit dem Nahverkehr.

Auch die Linienbusse blieben am Donnerstag und Freitag im Depot: SSB-Mitarbeiter im Warnstreik

Foto: Andreas Rosar Fotoagentur-Stuttgart

## Protestwelle rollt durch Stuttgart

Die Beschäftigten der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) haben am Freitag abermals den Nahverkehr lahmgelegt. Und auch Beschäftigte und Unternehmer der Baubranche äußerten ihren Unmut über die aktuelle Politik und fuhren mit schwerem Gerät durch die Landeshauptstadt.

Von Christian Milankovic und Andreas Geldner

Zum dritten Mal im Jahr 2024 haben die Beschäftigten der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) am Freitag die Arbeit niedergelegt. Bis auf wenige Buslinien am Rand der Stadt, die von anderen Unternehmen bedient werden, führen in der Stadt keine Busse und Bahnen. Pendler mussten auf das Auto, das Rad, die S-Bahn ausweichen. Oder gleich von zu Hause aus arbeiten. Hintergrund des Ausstands ist die Tarifaueinandersetzung zwischen der Gewerkschaft Verdi und den Kommunalen Arbeitgeberverbänden. Vor der nächsten Verhandlungsrunde – der dann Dritten – am 5. und 6. März im SSB-Waldaupark in Stuttgart, erhöhen die Beschäftigten den Druck. Anders als bei den ersten beiden je eintägigen Streikaktionen in diesem Jahr, legten die SSBler nun zwei Tage am Stück den Nahverkehr lahm.

Bei der Kundgebung auf dem Marktplatz wurden die Streikenden von der Initiative Fridays for future unterstützt. „Wir fahren zusammen“, lautete das verbindende Motto. Hanna Binder, stellvertretende Verdi-Landesbezirksleiterin, erinnerte bei der Kund-

gebung auf dem Marktplatz an die Ziele der Gewerkschaft. Dazu gehören eine Verringerung der Wochenarbeitszeit auf 35 Stunden, die Begrenzung der Schichtlängen sowie eine Bezahlung der Wege zur Arbeit.

„Ihr macht einen harten Job mit höchst ungesunden Arbeitszeiten“, rief die Gewerkschafterin den nicht ganz so zahlreich Versammelten zu. Die Arbeit beim Nahverkehr müsse dringend attraktiver werden. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV stiegen während gleichzeitig immer weniger in diesem Bereich arbeiten wollten. Bis 2034 würden zudem 40 Prozent aller heute Beschäftigten in den Ruhestand gehen. „Der Nahverkehr ist in echter Gefahr“, resümierte Binder.

Auch die Beschäftigten und Unternehmen der Baubranche wollten ihren Unmut äußern und riefen zu einer Sternfahrt mit schwerem Gerät auf. Am Freitagmorgen stellen sich die schweren Baufahrzeuge am Cannstatter Wasen auf. Bagger gab es allerdings wenige – und wenn, dann waren sie auf Tiefladern verlastet. Viele Lastwagen transportierten nur riesige Plakate: „Skandal! Die Regierung lässt den Wohnungsbau zusammenbrechen.“ Oder: „Wahnsinn! Ein Drittel der Baukosten kassiert der Staat.“ Als die Ko-

lonne dann im gemächlichen Tempo auf der B 27 in Richtung Charlottenplatz aufbrach, waren es 120 bis 140 Baufahrzeuge, vom Lieferwagen bis zum Betonmischer.

Aufgerufen hatte das Aktionsbündnis „Impulse für den Wohnungsbau“, das von den Bauunternehmern über die verschiedensten Handwerkergruppen bis hin zu Baugewerkschaft und Mieterbund eine bisher noch nicht dagewesene, breite Allianz geschmiedet hat, die der Politik mehr Hilfen für den trotz hoher Nachfrage schwächelnden Wohnungsbau entlocken will.

# 1200

Teilnehmer sind zur Kundgebung der Bauwirtschaft angemeldet gewesen.

Michael Kögel, Geschäftsführer der Bau-firma Krämer Bau, war aus Winnenden mit fast seiner ganzen Belegschaft angereist. 60 von 75 Angestellten seien mitgefahren, 15 grüne Fahrzeuge mit dem Unternehmenslogo brachte er für den Protestkonvoi mit. „Ich war noch nie auf so einer Demonstration“,

sagte er: „Wir haben in der Baubranche doch immer alles geschluckt.“

Für ihn sei nicht nur fehlendes Geld vom Staat das Problem, sondern vor allem eine überbordende Bürokratie: „Wir könnten zurzeit 250 Wohnungen bauen, davon 100 in einer Wohneinheit – aber wir kriegen die Baugenehmigungen nicht.“ Und so standen hinter seinem Protest nicht nur aktuelle Probleme, sondern ein über viele Jahre aufgestauter Frust: „Wir müssen inzwischen Normen erfüllen, auch wenn es nicht vernünftig ist“, sagte der Geschäftsführer.

Kögel stand als Chef nicht allein auf dem Platz. Unter den rund 1200 angemeldeten Teilnehmern dürfte die Geschäftsführerquote für eine Straßendemonstration ungewöhnlich hoch gewesen sein.

Befürchtungen im Vorfeld, dass einzelne Teilnehmer nach dem Muster der Bauernproteste über die Stränge schlagen könnten, erwiesen sich als unbegründet. So schnell sich die Baufahrzeug-Konvois zusammengefunden hatten, so rasch lösten sie sich auch wieder auf. Eine halbe Stunde lang schlängelte sich der hupende Lindwurm vom Wasen über Stuttgarts Straßen, bevor er sich am Charlottenplatz zerstreute.

## Kuchen aus dem Drucker und Power zum Kauen

Beim New Food Festival präsentieren Start-ups ihre Produkte. Teesalat aus Myanmar lässt sich dort ebenso verkosten wie ein After-Party-Drink und ein Wachmacher-Kaugummi.

Von Kathrin Haasis

Antonio Grimaldi sucht einen Investor, Benjamin Schwarz hofft, Händler zu treffen, und Sibylle Meyer sucht neue Kooperationspartner. Beim New Food Festival treffen sich in der Liederhalle Start-ups aus der ganzen Republik. Sie haben einen Wachmacher-Kaugummi, ein Elektrolyte-Getränk, das gegen Kater hilft, oder Pfandverpackungen im Gepäck. Bei der ersten Ausgabe der Messe in Stuttgart sind 50 Aussteller und Referenten am Start. „Hier ist alles vertreten“, lobt Benjamin Schwarz, der dort sein Getränk Hydr8 vorstellt.

Um PWR Gum groß herauszubringen, fehlt es beispielsweise etwas an Geld. Vor vier Jahren sind Antonio Grimaldi und Thomas Poscher in Berglen im Rems-Murr-Kreis auf die Idee gekommen, einen Energy-Drink zum Kauen zu entwickeln. Koffein, Taurin und Vitamine stecken in ihrem Produkt. Die Wirkstoffe würden innerhalb von zehn Minuten über die Schleimhäute ins Blut übergehen, zählt Antonio Grimaldi einen Vorteil auf. „Und man muss keine Büchse kaufen, produziert keinen Müll“, ergänzt er.



Ein Verkaufshit: Hydr8. Fotos: Kathrin Haasis



Druckt Kuchen: Anton Strahilov



Tee zum Essen aus Myanmar

Nebenan hat Anton Strahilov seinen Bit Baker aufgebaut: Der 3-D-Drucker backt Kunstwerke, einen Teddybären oder das Stuttgarter Pferd. Im Online-Shop kann die Kundschaft jede beliebige Form bestellen – das Gebäck gibt's mit Schoko- oder Vanillegeschmack. Der Maschinenbauingenieur aus Karlsruhe und seine zwei Mitgründer haben ein Patent aufs Backen mit dem Drucker. Ihr Start-up betreiben sie nebenberuflich. „Mich fasziniert diese Technologie“, sagt der 37-Jährige. Vom Bit Baker gibt es bislang nur Prototypen, für die Serienproduktion müsste Anton Strahilov einen Investor finden.

Jahrelang hat auch Benjamin Schwarz getüftelt, bis sein Getränk die Marktreife erreicht hatte. Sein Elektrolyt-Mix pöppelt den Körper nach einer Party, dem Sport, bei Hitze oder zu viel Alkoholenuss wieder auf. Der

Durst danach scheint groß zu sein: Im Jahr 2021 wurden 39 000 Flaschen von Hydr8 in Supermärkten und Drogerien verkauft, im vergangenen Jahr schon zwei Millionen Stück. „Es ist eine komplett neue Getränke-kategorie“, sagt der 27-Jährige aus Bad Krozingen über seine Erfindung, in der seiner Meinung nach „viel Potenzial“ steckt.

Weil die Idee zu gut war, um sie aufzugeben, ist Sibylle Meyer zur Unternehmerin geworden: Bei einem Projekt an ihrer Schule entstand das Pfandsystem Faircup. Der Clou ist, dass die Schüsseln, Tassen und Becher nicht nur in der Gastronomie, sondern auch im Supermarkt als Verpackung eingesetzt werden können. Bei Kaufland sind sie bisher zu finden, die Pfandautomaten der Kette nehmen sie zurück. Beim New Food Festival ist die Berufsschullehrerin unter anderem

mit dem Müslihersteller Regionique ins Gespräch gekommen, diese Partnerschaft wäre für sie „genial“. „Man braucht einen langen Atem, um ein Pfandsystem einzuführen“, weiß sie.

May Htat Oo muss beim New Food Festival ebenfalls viel erklären: Die Betriebswirtschaftlerin importiert fermentierten Teesalat aus ihrer Heimat Myanmar. „Unsere Inspiration ist es, den Fleischkonsum zu reduzieren“, erklärt die 36-Jährige aus Berlin. Beim gewöhnlichen Salat komme der Geschmack von der Soße, bei ihrer Spezialität liefern ihn die würzigen, nährstoffreichen Teeblätter. Seit wenigen Monaten ist Tea Eats am Markt, über Messen wollen May Htat Oo und ihr Mann die Bekanntheit der Marke steigern. „Mit unserem Superfood liegen wir voll im Trend“, ist sie sicher.