

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



INTERVIEW

Verkehrsministerin Nicole Razavi über Licht und Schatten bei S21

SEITE 18

INTERVIEW Der neue Projektchef Klaus Müller **SEITE 4**

REPORTAGE Tierisch was los auf den Baustellen des Großprojekts **SEITE 8**

INTERVIEW Der Verkehrsplaner Stefan Tritschler **SEITE 24**



INHALT

INTERVIEW

Der neue Geschäftsführer Klaus Müller
über das Projekt im Spiegel der Zeit **4**

REPORTAGE

Tierische Begleiterscheinungen
auf den Baustellen **8**

IM BILDE 14

INTERVIEW

Verkehrsministerin Nicole Razavi
bleibt trotz allem zuversichtlich **18**

INTERVIEW

Verkehrsplaner Stefan Tritschler
über veränderte Pendlerströme **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 (1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 19 – 30);
DB (7, 11, 12, 13, 14, 15); Jan Philipp Schembera (10);
Wikimedia (11); pixabay.de/UtRuh (12); Julian Rettig (13);
Arnim Kilgus (12, 14, 15); Thomas Niedermüller (31)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im November/Dezember 2026.



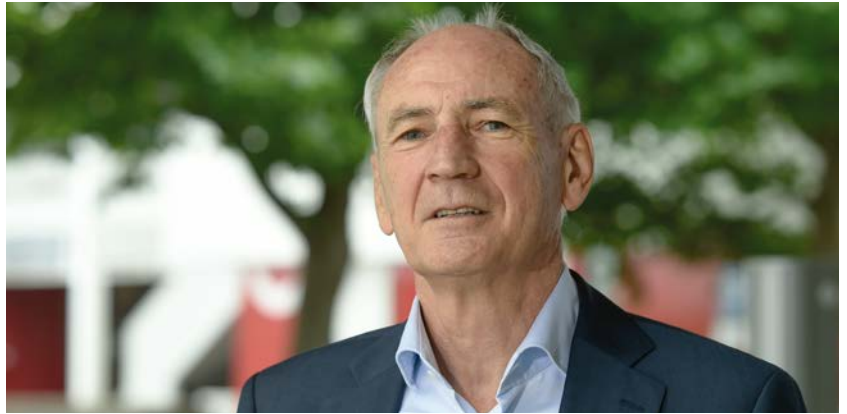
Dieses Magazin ist auf 100% Recyclingpapier gedruckt,
das mit dem Blauen Engel® ausgezeichnet ist.

VORWORT

Auch wenn es nach all den schlechten Nachrichten zu Stuttgart 21 zugegebenermaßen schwerfällt, sei dennoch die gute Botschaft vorangestellt: Stuttgart 21 und ebenso das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart werden in all ihren Bestandteilen in Betrieb gehen. Das hat Evelyn Palla, die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, im Stuttgart-21-Lenkungskreis den Projektpartnern klipp und klar gesagt. Was heißt das konkret? Für Stuttgart 21 nicht weniger als die Erfüllung des Finanzierungsvertrags. Wie dort 2009 vereinbart, wird die Gäubahn über den neuen Fernbahnhof am Flughafen an Stuttgart 21 mit dem künftigen Hauptbahnhof angeschlossen. Die Startgrube für den Pfaffensteigtunnel ist bereits im Bau, die Tunnelvortriebsmaschinen für den Vortrieb in Richtung Böblingen sind bestellt, noch diesen Herbst wird der konventionell vorzutreibende Tunnelast in Richtung Flughafen begonnen. Der Pfaffensteigtunnel wird nach aktueller Planung 2033 in Betrieb gehen und den Schlussstein des Bahnprojekts Stuttgart 21 bilden. Der Bund hat für den Bau des Tunnels bereits rund 1,7 Milliarden Euro freigegeben. Das ist ein Bekenntnis auch zum hiesigen Wirtschaftsstandort, das in diesen schwierigen Zeiten hochwillkommen ist.

Ebenso erfreulich ist das Signal für die Digitalisierung der Schiene in der Region: Nicht nur rund 100 Kilometer Gleise für Stuttgart 21 werden komplett digital ausgerüstet, sondern zudem weitere 400 Kilometer Gleise bis in die Außenäste des bestehenden S-Bahn-Netzes. Die Region Stuttgart ist und bleibt damit Vorreiter für die Ausrüstung mit digitaler Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Insbesondere der Verband Region Stuttgart hatte massiv und zurecht auf die komplette Umsetzung dieses Pilotprojekts gepocht, schließlich ist er mit der digitalen Ausrüstung der S-Bahn-Flotte bereits ganz erheblich in Vorleistung gegangen – mit einem klaren Ziel für die Zukunft: einen 10-Minuten-Takt im gesamten regionalen S-Bahn-Netz zu realisieren. Und das wäre ohne Digitalisierung schlicht nicht möglich.

Keine Frage, von all diesen enormen Vorteilen der Projekte Stuttgart 21 und Digitaler Knoten Stuttgart hätten die Reisenden und insbesondere die Bürgerinnen und Bürger in der Region gerne bereits viel früher profitiert als es jetzt absehbar ist. Das Herzstück des Projekts, der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof, wird erst 2031 in Betrieb gehen – fünf Jahre später als noch vor einem Jahr angekündigt. Ein Schock auch und gerade für all jene, die sich jahrzehntelang für dieses Projekt eingesetzt hatten – und es nun weiterhin tun, nachdem die erste große Enttäuschung vorüber ist. Zu diesen Befürwortern gehört Nicole Razavi. Im aufschlussreichen und lesenswerten Interview in dieser BEZUG-Ausgabe



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

äußert sich die seit Mai 2026 amtierende Verkehrsministerin zur aktuellen Lage rund um Stuttgart 21 sehr entschieden, aber auch vorwärtsgerichtet. Als Befürworterin der ersten Stunde bekräftigt sie ihre Unterstützung für das Projekt, verbindet diese aber mit der ebenso klaren Erwartung an die Bahn, ihre Zusagen einzuhalten und das Vorhaben in vollem Umfang umzusetzen. Zugleich macht sie keinen Hehl daraus, wie schwer die neuerliche Verzögerung wiegt. Umso wichtiger ist aus ihrer Sicht, dass sich für die Menschen so schnell wie möglich spürbare Verbesserungen ergeben. Darüber hinaus macht die Ministerin deutlich, dass es in Deutschland, über S21 hinaus, generell darum gehen muss, Großprojekte zügiger und transparenter umzusetzen.

„Transparenz ist manchmal schmerzhaft und Aufklärung frustrierend“, findet auch Evelyn Palla. Kaum im neuen Amt angekommen, hatte sie Ende vergangenen Jahres eine interne Revision zu Stuttgart 21 beauftragt. In Kenntnis der Ergebnisse des Revisionsberichts hat sie nun auch öffentlich reinen Tisch gemacht. Die Aussagen sind schonungslos: Die Konzernrevision hat in ihrem Bericht erhebliche Projekt-Versäumnisse offengelegt. Der Bericht zeigt gravierende Defizite in Planung, Steuerung und Risikomanagement. Das bisherige Prozessmanagement hat nicht ausgereicht, um ein Großprojekt dieser Komplexität sicher zu steuern. Die Deutsche Bahn hat daraus harte Konsequenzen gezogen – organisatorisch, personell und in der weiteren Projektführung. Klaus Müller, der neue Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, sagt dazu im Interview in dieser BEZUG-Ausgabe: „Ehrlichkeit und Realismus sollen im Projekt die Grundlage sein, um verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen.“

Auf dieser Basis hat die Bahn den Inbetriebnahmeplan neu aufgestellt: Stuttgart 21 wird im Zeitraum von 2027 bis 2033 in fünf Stufen an den Start gehen. Bereits im nächsten Jahr soll es spürbare Verbesserungen für die Reisenden in Stuttgart geben. 2030 soll der Fernbahnhof am Flughafen den Betrieb aufnehmen – zunächst voraussichtlich mit Zügen von und nach Tübingen – ein Jahr später das Herzstück des Projekts, der neue Stuttgarter Hauptbahnhof. Mit der Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels Ende 2033 wird sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich um rund 15 Minuten verkürzen. Zwischen Böblingen und dem Flughafen liegen dann lediglich noch sieben Minuten auf der Schiene statt bisher 22 Minuten. Und so bleibt trotz des verständlichen Unmuts über die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme das große Ziel: S21 und der Digitale Knoten Stuttgart werden den Bahnknoten Stuttgart leistungsfähiger machen, Reisenden bessere Verbindungen bieten und die Schiene im Land stärken. Der Anspruch der Projektpartner gilt weiterhin: Wir wollen und werden in Stuttgart den modernsten Bahnknoten Europas in Betrieb nehmen!

Herzlichst Bernhard Bauer

INTERVIEW

„Der Frust ist nachvollziehbar“

Mit 58 Jahren stellt sich Klaus Müller einer Herkulesaufgabe: Als neuer Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH soll er ein erheblich in Verzug geratenes Projekt zu Ende bringen. Sein Credo: „Auf der Ziellinie steht nichts weniger als eine echte Revolution der Bahn im Südwesten.“

Herr Müller, es gibt so manchen Berufsweg in dieser Republik, der mit Herausforderungen gepflastert ist. Warum haben Sie sich entschieden, ausgerechnet ein Projekt zu Ende zu bringen, das längst fertig sein sollte?

Klaus Müller: Für mich ist Stuttgart 21 kein Projekt, das „eigentlich längst fertig sein sollte“, sondern eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte in Deutschland. Es geht nicht nur um einen Bahnhof, sondern um die Zukunft des Schienenverkehrs in einer ganzen Region – und letztlich auch um Vertrauen in die Fähigkeit, große Projekte in diesem Land umzusetzen. Mich reizt genau diese Herausforderung: ein Projekt, das unter Druck steht, wieder in ruhigeres Fahrwasser zu bringen. Dinge zu ordnen, transparent zu machen, Verantwortung zu klären – und am Ende gemeinsam mit vielen Partnern etwas fertigzustellen, das sichtbar einen Unterschied macht.

Sie haben an der Universität der Bundeswehr in München Elektrotechnik mit Schwerpunkt Nachrichtentechnik studiert und leiteten anschließend im Range eines Offiziers Fernmeldeeinheiten der Bundeswehr, ehe Sie zur Bahn kamen. Nehmen Sie uns ein Stück mit: Was interessiert Sie am Thema Telekommunikation besonders?

Klaus Müller: Telekommunikation hat mich schon früh fasziniert, weil sie Menschen, Systeme und Orte verbindet – oft in Echtzeit und unter schwierigen Bedingungen. Aus technischer Sicht ist sie hochkomplex: viele Komponenten, unterschiedliche Technologien und höchste Anforderungen an Verfügbarkeit. Gerade in sicherheitsrelevanten Bereichen muss Kommunikation immer funktionieren – unabhängig von äußeren Umständen. Mit der Zeit erkennt man: Telekommunikation ist das Rückgrat moderner Infrastruktur. Ohne stabile Kommunikation gibt es keine zuverlässige Steuerung, keine Digitalisierung und keine Sicherheit im Betrieb. Das gilt im Militär genauso wie im Bahnverkehr. Bei Stuttgart 21 und dem Digitalen Knoten Stuttgart geht es genau darum: Informationen schnell, sicher und zuverlässig zu übertragen, damit Züge pünktlich, sicher und effizient fahren können.

Kann Deutschland überhaupt digitale Technik? Im Juni kam an einem Tag nahezu der gesamte Zugverkehr zum Erliegen, weil die Technik nicht funktioniert hat. Digital haben viele andere Länder doch längst die Nase vorn?

Klaus Müller: Ich möchte klar sagen: Natürlich kann Deutschland digitale Technik – wir haben in unseren Reihen hochqualifizierte Ingenieure, eine starke Industrie und weltweit gefragtes Know-how. Aber wir sind in bestimmten Bereichen langsamer geworden als andere. Gerade bei großen Infrastrukturprojekten trifft man bei uns auf eine besondere Mischung: sehr hohe Sicherheitsanforderungen, komplexe Genehmigungsverfahren und viele Beteiligte. Das macht Projekte robuster – aber auch langsamer und anfälliger.





Bei der Deutschen Bahn haben Sie in verschiedenen Organisationseinheiten bis hin zu Vorstandsposten führende Positionen bekleidet und Technologien vorangetrieben. Welche davon lagen Ihnen besonders am Herz?

Klaus Müller: Wenn ich eines herausheben müsste, dann ist es die Telekommunikation – ganz konkret die Einführung von GSM-R, also des digitalen Mobilfunkstandards der europäischen Eisenbahnen. Als ich zur Bahn kam, stand das Projekt ehrlich gesagt kurz vor dem Scheitern. Die Herausforderung war weniger rein technisch, sondern vor allem organisatorisch: viele Beteiligte, viele Schnittstellen, hoher Zeitdruck. Wir haben Verantwortung klar gezogen, Ziele geschärft, Transparenz geschaffen und das Projekt wieder steuerbar gemacht. Sie erkennen vielleicht Parallelen...

Seit März haben Sie mit 58 Jahren eines der größten und zugleich das am meisten beachtete Bahnprojekt in dieser Republik übernommen und zu verantworten. Da gibt es vermutlich eher schlechte als gute Nachrichten. Wie gehen Sie ganz persönlich mit dem Druck um, der auf Ihnen lastet?

Klaus Müller: Ich habe für mich zwei Dinge gelernt: erstens, sich nicht nur auf die Probleme zu konzentrieren. Denn bei aller Kritik – es gibt hier sehr wohl auch gute Nachrichten. Es ist enorm viel geschaffen worden, und auf der Ziellinie steht nichts weniger als eine echte Revolution der Bahn im Südwesten. Das hilft, die Perspektive zu behalten. Und zweitens braucht man einen Ausgleich. Bei mir ist das ein ganz bodenständiger: Ich renoviere mit Freunden und Verwandten ein altes Haus in Österreich. Das ist auch ein Bauprojekt – aber eines, bei dem man die Dinge ganz konkret mit der Hand am Arm umsetzt. Man sieht sofort, was man geschafft hat. Das erdet.

Die Verschiebung des Zeitplans um fünf Jahre hat bei den Bürgerinnen und Bürgern in der Region und bei den Projektpartnern ein mittleres Beben ausgelöst. Was sind die Hauptgründe für die große zeitliche Verschiebung?

Klaus Müller: Die Verschiebung hat mehrere Ursachen – und entscheidend ist, dass diese Ursachen nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Es gab erhebliche Defizite in Planung, Steuerung und Risikomanagement; die Konzernrevision hat organisatorische Defizite, mangelhafte Abstimmungen an zentralen Schnittstellen und Verbesserungsbedarf in der vorausschauenden Steuerung festgestellt. Inhaltlich sind vier Punkte besonders wesentlich: Erstens hat sich die Digitalisierung des Bahnknotens als deutlich anspruchsvoller erwiesen als ursprünglich absehbar. Zweitens hatten Planungsprozesse nicht den nötigen Reifegrad. Drittens ist das Technikgebäude aus dem Jahr 2013 für den heutigen Bedarf nicht mehr passend. Und viertens gab es eine zu späte Reaktion auf eine Normänderung bei der Stromversorgung, die eine vollständige Neuplanung erforderlich macht.

Die Kosten des Gesamtprojekts steigen laut den Meldungen auf 14 Milliarden Euro. Was ist der Haupttreiber?

Klaus Müller: Die neue Gesamtwertprognose liegt bei rund 14,5 Milliarden Euro. Die zusätzlichen Kosten betragen rund 3 Milliarden Euro; der Großteil dieser Mehrkosten entsteht aus den für die Inbetriebnahme noch notwendigen Arbeiten. Wenn man die Kostentreiber herunterbricht, geht es insbesondere um zeitgebundene Kosten infolge der Bauzeitverlängerung, um zusätzliches Nachtragsvolumen in großen technischen Bereichen, um neu identifizierte Risiken sowie um einen Risikozuschlag für terminliche Risiken und Unvorhergesehenes.

Können Sie den Frust der Leute verstehen?

Klaus Müller: Ja, absolut. Wenn Erwartungen enttäuscht werden und sich Termine immer wieder verschieben, ist Frust völlig nachvollziehbar. Gerade weil das Projekt die Region so lange begleitet, trifft das die Menschen direkt – nicht nur auf dem Fernwanderweg. Das muss man klar anerkennen – und darf es auch nicht relativieren. Entscheidend ist aus meiner Sicht, dass wir daraus lernen, transparenter werden und jetzt verlässlich liefern.

Es gibt auf der anderen Seite eine ganze Menge, das vollbracht worden ist. Und es gibt auch Menschen, die auf dieses Projekt stolz sind. Was sagen Sie ihnen?

Klaus Müller: Denjenigen, die stolz auf das bisher Erreichte sind, kann ich nur sagen: Sie sind es völlig zu Recht. Es ist enorm viel bereits vom Plan zur Wirklichkeit geworden, und jeden Tag arbeiten unzählige Menschen daran, dieses Projekt voranzubringen. Das darf man nicht kleinreden. Mein Anspruch ist: Wir bringen das gemeinsam zu Ende – so, dass am Ende alle sagen können, dass sich der Einsatz gelohnt hat.

Der neue Terminplan ist kommuniziert. 2031 statt 2026. Da ist eine Menge Zeit dazwischen. Was passiert jetzt?

Klaus Müller: Der neue Plan sieht fünf große Etappen zwischen Dezember 2027 und Dezember 2033 vor. Ende 2027 profitieren Reisende zunächst von deutlich kürzeren Wegen durch den Bonatzbau und über das Dach des künftigen Hauptbahnhofs; ab 2028 öffnen Läden und Serviceeinrichtungen im Bonatzbau und das Bahnhofsumfeld wird schrittweise attraktiver. Im Dezember 2030 folgt der Fernbahnhof am Flughafen, zunächst voraussichtlich mit Regionalzügen aus und in Richtung Reutlingen, Tübingen und Ulm. Im Dezember 2031 geht der neue Hauptbahnhof in Betrieb; Fernverkehr und große Teile des Regionalverkehrs halten dann im Durchgangsbahnhof. Im Juli 2032 folgt die digitalisierte und verlängerte S-Bahn-Stammstrecke mit der Station Mitternachtstraße/Rosenstein. Im Dezember 2033 wird dann der Pfaffensteigtunnel in Betrieb genommen, der die Gäubahn über den Flughafen an Stuttgart 21 anbindet.

„Der Wind weht kalt und eisig, wir warten auf Stuttgart 31“, kalauert der Volksmund. Was macht Sie so sicher, dass es dieses Mal klappt mit dem Zeitplan?

Klaus Müller: Die Projektgesellschaft wird als Inbetriebnahmeorganisation aufgestellt, Verantwortung und Steuerung werden gebündelt, das Risikomanagement wird neu aufgesetzt, Eskalationswege werden klarer und Kontrollen engmaschiger. Außerdem werden Engpassressourcen konzernweit gesteuert, damit Verzögerungen früher erkannt und gegengesteuert werden können. Der Unterschied zu früher ist: Wir verabschieden uns von unrealistischen Prämissen. Risiken wurden umfassend analysiert und neu bewertet; Ehrlichkeit und Realismus sollen im Projekt die Grundlage sein, um verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen.

Mitunter wird die Zunahme an geänderten Vorschriften, Richtlinien und politischen Wünschen als ein Grund für den Zeitverzug genannt. Können Sie uns das bitte einordnen?

Klaus Müller: Geänderte Vorgaben spielen eine Rolle, aber sie erklären nicht alles. Ein sehr konkretes Beispiel ist die Normänderung bei der Stromversorgung: Für großräumige Stromausfälle ist nun eine komplett unabhängige Stromversorgung erforderlich; die bisher übliche Lösung der dualen Einspeisung ist nicht mehr genehmigungsfähig. Das macht eine komplette Neuplanung erforderlich. Gleichzeitig wäre es zu einfach, die Verschiebung nur auf externe Vorgaben zu schieben. Die Revision hat auch interne Defizite festgestellt: Planung, Steuerung, Risikomanagement und Abstimmung an Schnittstellen waren nicht ausreichend. Meine Einordnung wäre deshalb: Ja, veränderte technische und normative Anforderungen haben den Zeitplan erheblich belastet. Aber wir müssen zugleich anerkennen, dass wir als Projektorganisation früher und robuster darauf hätten reagieren müssen.

Die Projektpartner halten die Neuordnung des Bahnknotens und die Digitalisierung desselben weiterhin für ein wichtiges Projekt. Die Unterstützung ist Ihnen gewiss. Wie sind die ersten Treffen verlaufen, was waren deren Wünsche?

Klaus Müller: Die Projektpartner haben ein klares Interesse daran, dass Stuttgart 21, der Digitale Knoten Stuttgart und die Neuordnung des Bahnknotens erfolgreich umgesetzt werden. In der Projektplanung sind die wechselseitigen Wirkzusammenhänge zwischen Stuttgart 21, Digitalem Knoten Stuttgart, Gäubahnausbau und Bonatzbau ausdrücklich berücksichtigt. Der gemeinsame Nenner ist aus meiner Sicht: Die Partner wollen Verlässlichkeit, Transparenz und möglichst geringe Belastungen für Fahrgäste und Region. Deshalb wird die Abstimmung mit der InfraGO und den Projektpartnern weiter verdichtet; zudem sollen Streckensperrungen so gering wie möglich gehalten, Baumaßnahmen gebündelt und der Schienenersatzverkehr verbessert werden. Man darf nicht vergessen: Wirklich alle Projektpartner sind voll und ganz pro Stuttgart 21. Dieses Projekt bringt die Zukunft für den Bahnverkehr im Südwesten – auch wenn die Zukunft nun leider etwas in die Ferne gerückt ist.

Haben Sie zum Schluss vielleicht auch noch eine gute Botschaft für die Kunden der DB und die Stuttgarter? Was werden die ersten sichtbaren Verbesserungen sein?

Klaus Müller: Da kann ich Bahnchefin Evelyn Palla zitieren: Die kommenden fünf Jahre dürfen sich nicht anfühlen wie die vergangenen Jahre. Und das schaffen wir!

Zur Person

Seit 1. März ist Klaus Müller, Jahrgang 1968, der neue Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. Er folgte auf Olaf Drescher, der in den Ruhestand gegangen ist. Müller arbeitet seit 2001 im DB-Konzern. Vor dem 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.



Langjährige Erfahrung im Konzern: Bahnchefin Evelyn Palla überreichte Klaus Müller im Juni vor dem S21-Lenkungskreis eine Urkunde anlässlich seines 25-Jahr-Dienstjubiläums bei der Deutschen Bahn AG.

REPORTAGE

Tierisches Stuttgart 21

**Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke
Wendlingen–Ulm heben den Bahnverkehr
im Südwesten auf eine neue Ebene. Was das
mit Tieren zu tun hat? Eine ganze Menge.
Manche kommen als Gäste, mit manchen gilt
es, sich zu arrangieren. Ein Überblick.**

Nanu, was stakst denn da durchs Gras? Sind das nicht ... na klar zwei Störche. Beine wie Stelzen, schwarz-weißes Gefieder, rote Schnäbel. Schnappen hier nach einem Ast, dort nach einem Büschel Reisig, spreizen die Flügel, heben ab und schweben mit ihrer Fracht davon. Davon Richtung Turm des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Wer unlängst durch den Oberen Schlossgarten der Landeshauptstadt Stuttgart schlendert, wird wiederholt Zeuge des tierischen Schauspiels. In den Tagen danach ziehen die Vögel immer wieder majestätisch ihre Kreise über den Lichtaugen des künftigen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs.

Gibt es das, Störche, die Gefallen an Stuttgart 21 gefunden haben? Weißstörche mitten in der Landeshauptstadt seien jedenfalls „eine Sensation“, da es sich seit Jahrzehnten um das erste in der Stuttgarter Innenstadt gesichtete, vermutlich bald brütende Storchenpaar handle, befinden die einen. Erstaunlich, aber nicht außergewöhnlich, sagen andere. Die Expertenmeinungen darüber, dass sich die beiden Störche der Familiengründung wegen inmitten einer Großstadt zusammengefunden haben, gehen offenbar auseinander. Letztere These stützt eine Erhebung der Arbeitsgruppe Weißstorchschutz des Naturschutzbunds, wonach es in Deutschland rund 13.000 Storchenpaare gibt und die Population seit Ende der 1980er Jahre stetig gestiegen ist.

Küken geschlüpft

Das Stuttgarter Storchenpaar baut sein Nest tatsächlich auf der Stuttgart-21-Baustelle: auf einer der Platanen zwischen Schillerstraße und Bahnhoftsneubau und offenbar unbeeindruckt vom Geräuschpegel des städtischen Verkehrs auf der einen und von der Bautätigkeit auf der anderen Seite der Platanengruppe. Störche sind klassische sogenannte Kulturfolger und daher per Definition anpassungsfähig. „Die vom Menschen geschaffenen Kulturlandschaften bieten ein ideales Umfeld für den Nestbau und sehr reichhaltige Nahrungsgebiete“, sagt dazu Christoph Barleben von der Deutschen Bahn, als Biogeograph beim Projekt Stuttgart 21 einer der zuständigen Experten für Umweltschutz.

Nicht immer ist einer Storchenbrut Erfolg beschieden. Auf der Stuttgart-21-Baustelle ist jedoch wenige Wochen später zu beobachten, wie ein Köpfchen mit dunklem Schnabel aus dem Nest kiebitzt. Familienplanung erfolgreich – zumindest ein Storchenküken ist im Nest auf der Platane geschlüpft und wartet, bis die Eltern mit der nächsten Ration Nahrung angefliegen kommen. Auf dem Speiseplan der gefiederten Neuankömmlinge stehen Insekten und Würmer, später Mäuse, Frösche und anderes Kleingetier. Auch was Menschen an Essbarem wegwerfen, verschmähen Störche nicht.



Je nach Sichtweise von Vogelexperten eine Sensation – oder gar nicht so außergewöhnlich:
Storchennachwuchs im Platanenhain hoch über der Stuttgarter Bahnhofsbaustelle.



Oben Weißstörche, unten Feldhasen: Manche Tiere empfinden die Baustelle am Hauptbahnhof offenbar als Wohlfühlzone.

„Für Feldhasen besteht ein Überangebot an Nahrung.“

**Biogeograph bei der DB
Christoph Barleben (40)**

Was hoppelt denn da?

Die einen fühlen sich bei S21 hoch oben pudelwohl, andere haben auf der Baustelle ihr Paradies am Boden gefunden. So hoppeln immer wieder und unerschrocken Feldhasen zwischen Bauzäunen, Baubaracken und Baufahrzeugen umher. Die Mümmelmänner stammen vor allem aus dem benachbarten Schlossgarten. Die Chance, hier wie dort Langohren zu erspähen, sind nicht eben schlecht. Denn eine zwischen 2011 und 2022 vorgenommene Erhebung des Landwirtschaftlichen Zentrums Baden-Württemberg, einer Einrichtung des Landes, hat eine Population von durchschnittlich an die 100 Feldhasen pro Quadratkilometer Parkfläche ergeben. „Wie oft bei überdurchschnittlich hohen Vorkommen liegt das an einem Überangebot an Nahrung und einer geringen Anzahl natürlicher Feinde“, erklärt DB-Umweltexperte Christoph Barleben. Auch Störche zählen eher nicht zu jenen, die Jagd auf Hasen machen.

Wo krabbeln sie denn?

Die bahnhofsnahe Platane mit dem Horst der erwähnten Weißstörche steht im sogenannten Juchtenkäfer-Habitat. Mit Juchtenkäfern hatten sich die Stuttgart-21-Planer in der Vergangenheit weit intensiver zu befassen als mit den jüngsten Gästen auf der Baustelle. Man sieht sie nicht, denn ihre Baumhöhlen verlassen sie – wenn überhaupt – nur an sehr heißen Tagen. Selbst ein Insektenexperte des Stuttgarter Naturkundemuseums, das den Juchtenkäfern zur Hochzeit der Proteste gegen S21 eine kleine Schau gewidmet hatte, entsann sich damals an nur eine einzige Begegnung mit einem Eremiten in seinem Forscherleben. Nachrichten dieser Art ließen manchen S21-Befürworter gar an der Existenz der Käfer zweifeln. Doch die streng geschützten Juchtenkäfer bevölkern erwiesenermaßen Stuttgarts Parks. Einfach über sie hinwegzubauen, verbot und verbietet geltendes europäisches Recht. Die Folgen

dieses Umstands waren nicht unerheblich: Beispielsweise mussten mehrere Platanen am Bahnhof stehenbleiben, weil sich dort das Vorkommen von Juchtenkäfern belegen ließ. Daher: Juchtenkäfer-Habitat.

Im Stuttgarter Norden am Rande des Rosensteinparks wiederum zwangen Juchtenkäfer die Bahn, aufwendig umzuplanen. Die zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt verlaufende neue Trasse für den Fern- und Regionalverkehr kreuzt dort im Untergrund jene der S-Bahn. Die komplexe Tunnelkreuzung sollte in offener Bauweise entstehen. Der geplanten Baugrube waren jedoch einige Bäume im Weg, in denen Juchtenkäfer wohnten oder zumindest eine begründete Vermutung eines Vorkommens bestand – weshalb das Kreuzungsbauwerk bergmännisch gebaut werden musste, Mehrkosten inklusive. Unweit davon, oberhalb des Neckarufers am Übergang vom Tunnel zur neuen Neckarbrücke war es dann unumgänglich, dass Bäume weichen mussten, bei denen auf Grund von Kotfunden eine mögliche Besiedelung angenommen wurde. Die dafür erforderliche artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der Europäischen Union ließ länger auf sich warten als gedacht, Bauzeitenverzug inklusive. Nicht witzige Pointe: Später ergab sich, dass Unbekannte den Käferkot dort verstreut hatten, die Bäume also manipulieren wollten. Keiner der Bäume war tatsächlich von Juchtenkäfern besiedelt, wie Gutachter bestätigten.

In der Schlinge

Auch mit kleinen Reptilien mussten sich die Projektplaner ausführlicher beschäftigen, als ihnen mitunter lieb war. Denn die artenschutzrechtlichen Vorgaben für Eidechsen waren im Laufe der Zeit immer wieder verschärft worden. Dass insbesondere Mauereidechsen im Stuttgarter Talkessel ursprünglich gar nicht heimisch waren, rüttelt freilich nicht am Artenschutz. Tausende vor allem Mauereidechsen musste die DB daher in Stuttgart umsiedeln, weil sie genau dort gekreucht und gefleucht sind, wo wichtige Elemente des neuzuordnenden Stuttgarter Bahnknotens entstehen sollten. Hört sich nach einem gewissen Aufwand an, denn um die flinken Tierchen einzufangen, braucht es noch flinkere Fänger. Doch damit ist es nicht getan: Eidechsen wurden in der Regel mit einer Schlinge gefangen und auf eine geeignete Freifläche verbracht, die zunächst gefunden und meistens vorab präpariert werden musste. Schließlich sind die Flächen zu pflegen und im Anschluss regelmäßig zu prüfen, ob sich die Eidechsen im neuen zu Hause wohl fühlen.

Spötter bezeichneten die Landeshauptstadt schon als heimliche Hauptstadt der Eidechsen, denn Gutachter hatten ermittelt, dass 130.000 bis 140.000 erwachsene



Wieselflink: Eidechsensammler beim Umsiedeln am künftigen Abstellbahnhof in Untertürkheim – noch eine S21-Berühmtheit: der Juchtenkäfer (oben links).

Mauereidechsen die Stuttgarter Gemarkung bevölkern. Schutzstatus ist das eine, Vorkommen das andere. „Obwohl in Stuttgart überdurchschnittlich viele Eidechsen vorkommen, bleiben sie selbstverständlich auch in Stuttgart weiterhin geschützt, die europäische Gesetzeslage ist hier eindeutig und unterscheidet nicht zwischen deutschen, französischen oder italienischen Mauereidechsen“, sagt Christoph Barleben. Dass der Stuttgarter Talkessel nicht zum ursprünglichen Verbreitungsgebiet der Mauereidechsen zählte – sie wurden vermutlich im vergangenen Jahrhundert auf verschiedenen Wegen gewissermaßen eingeschleppt –, stellt für Bauvorhaben jeder Art artenschutzrechtlich keinen mildernden Umstand dar. Erschwerend: Sogenannte Stuttgarter Hybrid-Eidechsen, also Kreuzungen aus den verschiedenen Arten, dürfen ausschließlich innerhalb der Stuttgarter Gebietskulisse umgesiedelt werden.



Alb-Ziegen im Dienst der DB beim Mähen von Oberbodenlagern – Feuersalamander erobern unter der fertigen Sulzbachtalbrücke neue Laichgründe.

Die Ziegen von der Alb

Während Käferle und Reptilien die Planer fordern, Störche und Feldhasen dagegen zumindest nicht stören, leistete eine Ziegenherde der Bahn wertvolle Dienste während der Bauarbeiten – auch wenn die Sache auf Laien wie eine eher nebensächliche Episode beim Bau der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm wirken mag: Von Flächen, die die Bahn auf der Schwäbischen Alb bei Hohenstadt in Anspruch nehmen musste, beispielsweise für die Baustelleneinrichtung, war zunächst wertvoller Oberboden abzuschleppen und an anderer Stelle zwischenzulagern, um ihn später wieder an Ort und Stelle einbauen zu können. Gemäß der Baugenehmigung musste die Zwischenfläche gepflegt werden. Deshalb graste dort regelmäßig eine Herde Ziegen, was mechanisches Mähen überflüssig werden ließ. Ein ungeahntes Talent als Ziegenhirtin offenbarte dabei Sybille Ritzkowsky, Mitarbeiterin des damaligen Auftragnehmers, der Arge Bahntechnik Schwäbische Alb, die sich neben ihrer eigentlichen Arbeit als Bauleiterin liebevoll um die Vierbeiner kümmerte. Ganz angetan von der nicht alltäglichen Symbiose zwischen Mensch und Tier war seinerzeit der Landessender SWR, der dieser etwas anderen Bahnprojekt-Geschichte einen langen Beitrag widmete.

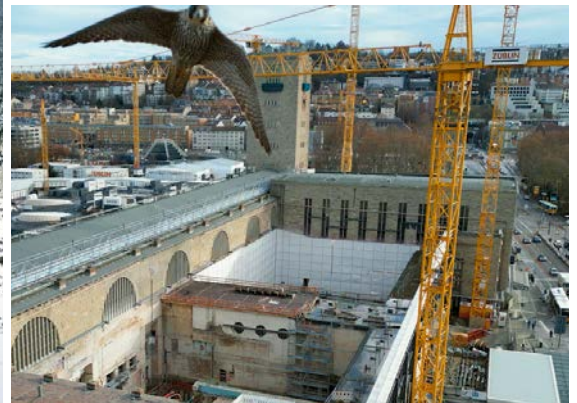
Lurchi unter der Brücke

Zuweilen kommt es vor, dass urplötzlich eine Tierart auftaucht und die bis dahin genehmigte Planung dem nicht mehr gerecht wird. So geschehen auf den Fildern zwischen Wendlingen und Flughafen im Bereich der Sulzbachtalbrücke. Die Brücke, parallel zur dort bereits bestehenden Autobahnbrücke gebaut, war längst fertig, dazu ein große Rinne, in der Regenwasser von der Brücke gesammelt gen Talgrund in den Sulzbach fließen sollte – als auf den Flächen links und rechts der Rinne Feuersalamander entdeckt wurden.

Alle artenschutzrechtlichen Kartierungen hatten bis zu diesem Zeitpunkt keine Hinweise auf Feuersalamander ergeben. Nun versperrte die Wasserkaskade den wandernden Amphibien den Weg zu den Laichplätzen. In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und nach einer im Sinne der Salamander zunächst rasch entwickelten Übergangslösung hat die DB die Rinne so umgebaut, dass die Salamander das Hindernis nun sicheren Fußes zu überwinden in der Lage sind. „Bahner haben eben ein Herz für Lurchi“, sagt Christoph Barleben.

Frosch, Greifvogel und ein besonderer Hund

Von Lurchi zu Hopps dem Frosch (beide sind sie als Comicfiguren bekannte Botschafter einer Schuhmarke aus der Region Stuttgart). Verschiedene Froscharten



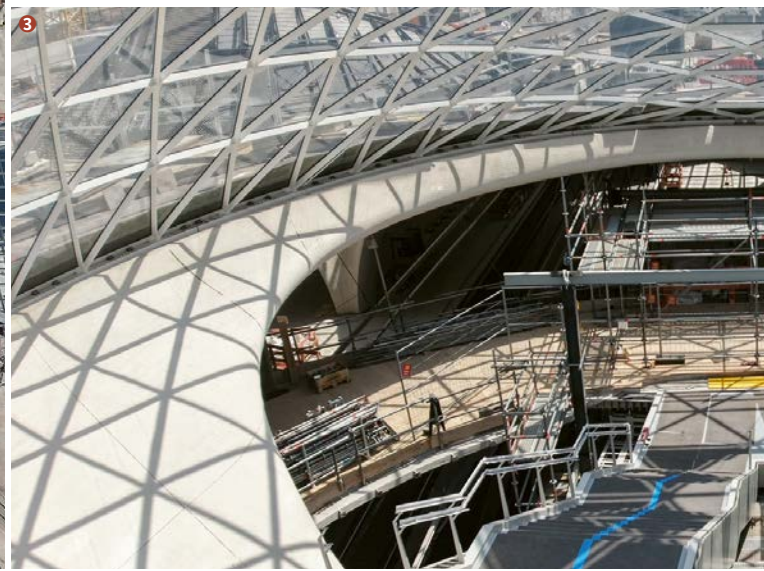
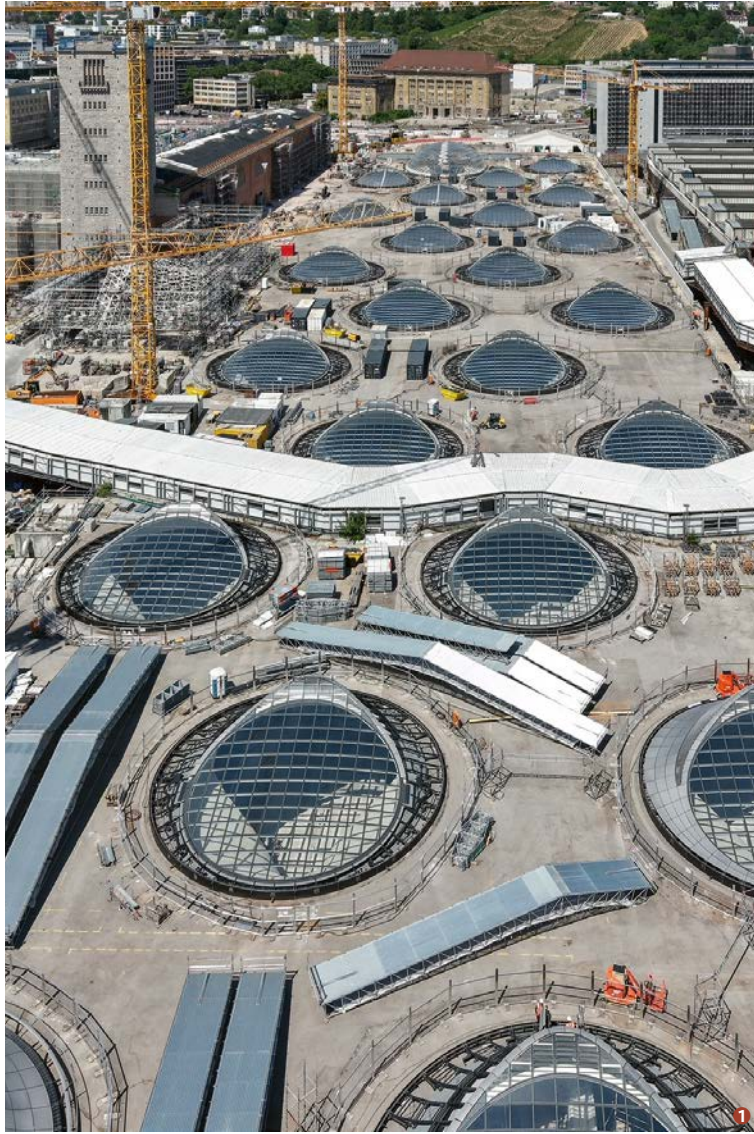
Digitaler Hund als Helfer beim Bau der Kelchstützen – Fröschefang in der Dämmerung am Stuttgarter Flughafen – Greifvogel-Gekabbel mit einer S21-Kameradrohne.

hatten sich im Lauf der Zeit ein im Bereich der künftigen Flughafenanbindung neben der Autobahn A8 gelegenes Regenrückhaltebecken als Refugium einverleibt. Weil dort die ICE-Trasse verlaufen sollte (inzwischen ist der Streckenabschnitt fertig), musste die DB das Becken verlegen – und die Frösche in ein neues Zuhause in ein wenige hundert Meter entferntes sogenanntes Ausgleichsgewässer umziehen. Bei Nacht und unter sternklarem Himmel schipperten Biologen im Schlauchboot durch Nebelschwaden dem Gequake folgend auf der Wasseroberfläche des Beckens, um die Frösche einzusammeln. Den Bonatzbau wiederum umschwirren nicht nur Störche und die so bekannten wie unbeliebten Stadtauben. Vor kurzem geriet die Kameradrohne eines Projektmitarbeiters ins Visier eines großen Greifvogels, der sich über dem Dach des historischen

Empfangsgebäudes in den Inflight mit dem für ihn vermutlich unbekannten Flugobjekt begab. Für beide, Tier und Gerät, blieb die Begegnung folgenlos, wurde berichtet, und wie ein eindrucksvolles Bilddokument belegt.

Die Begegnungen von Mensch und Tier bei Stuttgart 21 und der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm sind so vielfältig, dass jedes Detail zu berichten den Rahmen sprengen würde. Unbedingt erwähnt gehört, dass tierische Stärken längst Einzug ins Bauwesen gehalten haben. Gestatten: Robodog. Einer der S21-Auftragnehmer testete vor einiger Zeit zwischen den Kelchstützen des neuen Durchgangsbahnhofs einen einem Hund nachempfundenen Vermessungsroboter. Mechanische Vierbeiner – auch so ergänzen sich die Natur und das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. www.be-zug.de/tiere

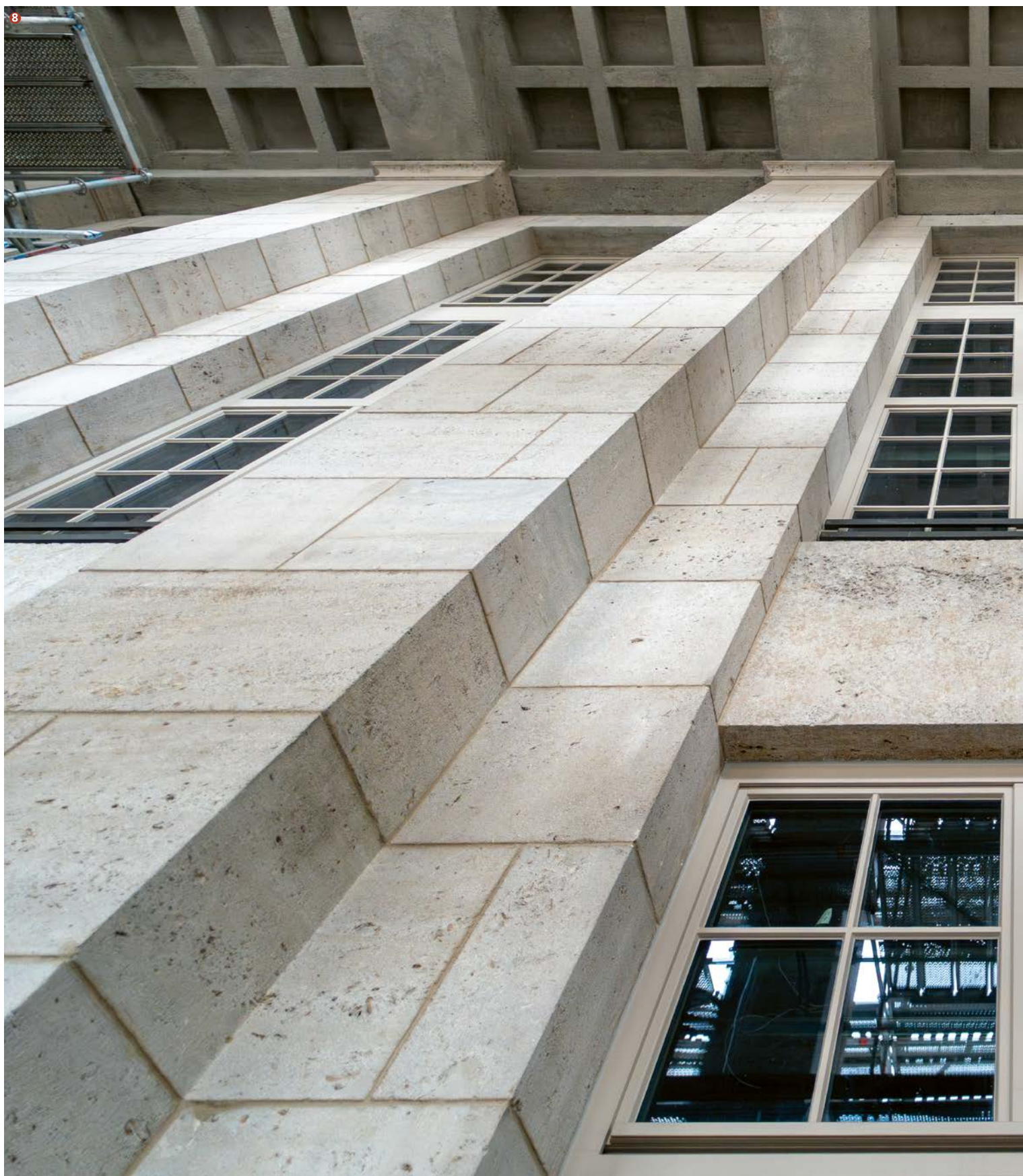
IM BILDE

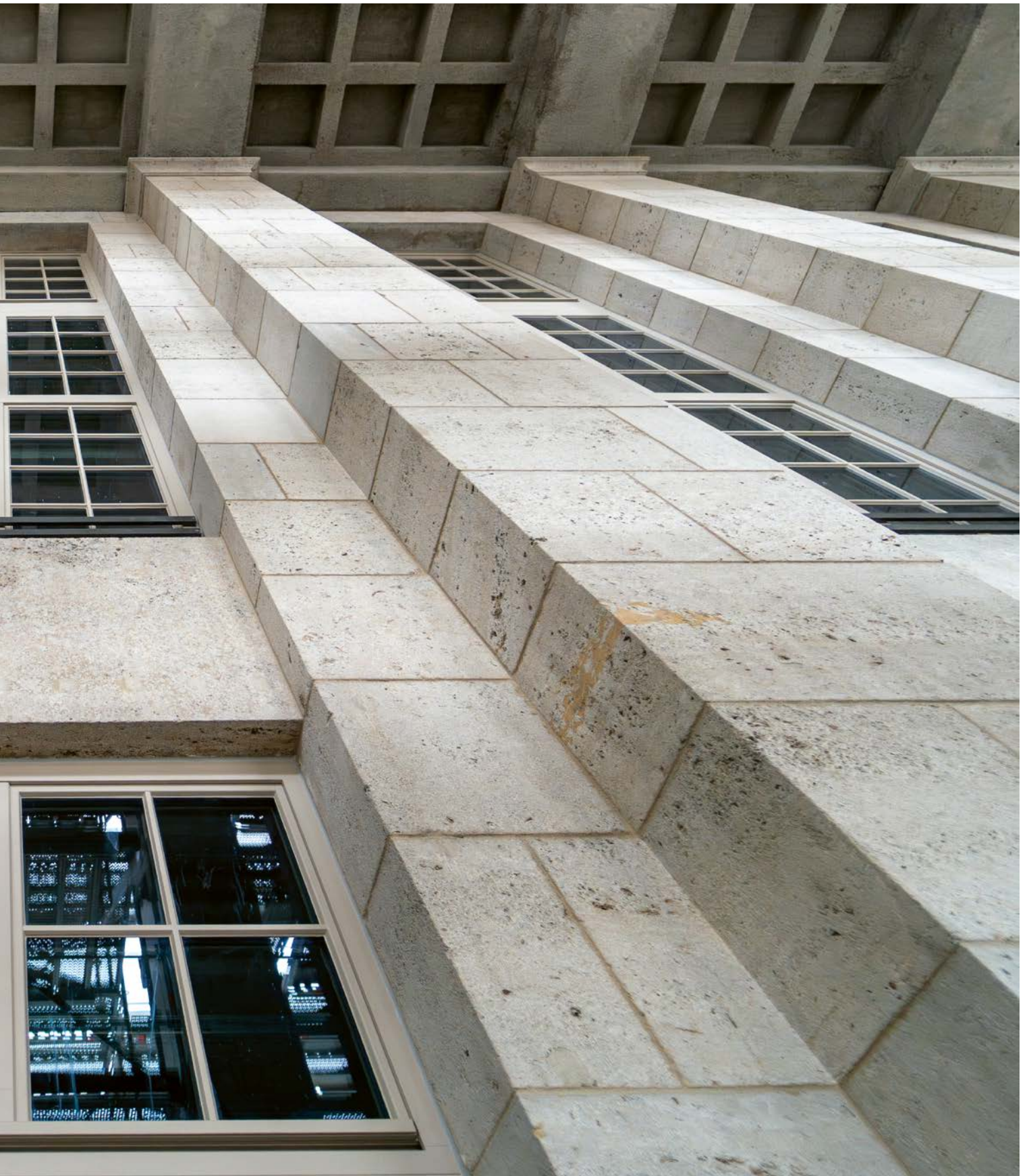


- ① und ② Lichttaugen am künftigen Hauptbahnhof ③ Nordportal des Hauptbahnhofs ④ Fassadenarbeiten am Bonatzbau ⑤ Arbeiten in einem Kamin im Bonatzbau
⑥ Fassade des neuen Fernbahnhofs am Flughafen ⑦ Baustelle Pfaffensteigtunnel am Flughafen ⑧ Bonatzbau



IM BILDE





INTERVIEW

„Wir brauchen zu lange“

Als neue Verkehrsministerin ist Nicole Razavi (CDU) für Stuttgart 21 zuständig. Auch wenn die CDU-Politikerin die Fehler der Vergangenheit klar benennt und von Hiobsbotschaften spricht, steht sie hinter dem Projekt. „Ich glaube, die Leute werden am Ende begeistert sein“, sagt sie.

Frau Razavi, Sie sind nun einige Wochen im neuen Amt als baden-württembergische Verkehrsministerin. Wie fühlt sich die neue Aufgabe für Sie an?

Nicole Razavi: Ich fühle mich sehr gut. Ich freue mich sehr über diese Aufgabe. Wie jedes Ministeramt ist das ja aber keine Belohnung, sondern dies ist ein großer Vertrauensvorschuss, dass man mir diese wirklich herausfordernde Aufgabe zutraut. Wir sind jetzt erst am Anfang der fünfjährigen Legislaturperiode, und wir haben einiges vor.

Für Sie ist es fast eine Rückkehr zu den Anfängen. Sie haben Ihre berufliche Karriere einst bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg begonnen, die ja zum Verkehrsministerium gehört.

Nicole Razavi: Tatsächlich fühlt es sich ein bisschen an wie nach Hause kommen. Der gesamte Bereich Mobilität und Verkehr ist mein thematisches und politisches Steckenpferd. In der Tat, ich habe zu den ersten vier Pionieren bei der Nahverkehrsgesellschaft gehört, als sie in den neunziger Jahren ganz frisch gegründet worden war, war dann mehrere Jahre im damaligen Umwelt- und Verkehrsministerium, dann lange Zeit als Abgeordnete verkehrspolitische Sprecherin meiner Fraktion. Ja, das ist schon für mich ein bisschen „back to the roots.“

Zuletzt waren Sie fünf Jahre Bauministerin. Was haben die beiden Aufgabenbereiche gemeinsam?

Nicole Razavi: Ich war als Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen natürlich vorwiegend mit anderen Themen beschäftigt als nun im Verkehrsministerium. Was die Ämter für mich verbindet, ist die Freude an Landesthemen. Und beide Ämter haben etwas mit Infrastruktur zu tun. Da geht es letztlich um die Frage, wie wir unser Land in die Zukunft entwickeln. Dies führt auf einen zentralen Punkt: Wie machen wir Politik für die Menschen in unserem Land? Dazu gehört, mehr bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Und dazu gehört auch, ein Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen, das den Menschen die Wahl lässt.

Wo liegt die besondere Herausforderung?

Nicole Razavi: Baden-Württemberg ist ein Flächenland mit starken Metropolen, mit großen Städten, aber vor allem mit einem starken ländlichen Raum. Auch für das Thema Verkehr und Mobilität gilt das Ziel, dass wir gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land erhalten und schaffen. Wenn wir an der Mobilität der Zukunft arbeiten, dann richtet sich dies immer an den Bedürfnissen der Menschen aus: an ihren persönlichen Umständen und an ihren Bedürfnissen, wie sie unterwegs sein wollen. Für mich ganz persönlich hat Mobilität sehr viel mit Freiheit zu tun. Denken Sie doch an die Entwicklung der Menschheit. Erst hat man sich zu Fuß bewegt, dann kam das Rad. Mich faszinieren noch heute die alten Seefahrer, die sich einst von Europa auf





den Weg gemacht haben, um die Welt zu erkunden. Sie wussten nicht, was sie erwartet. Das ist dieser klassische Freiheitsbegriff. Und darum geht es.

Die moderne Ausprägung der Mobilität ist für viele Menschen, gerade auch im Ballungsraum am Neckar, durchaus mit Einschränkungen und Zumutungen verbunden.

Nicole Razavi: Es geht letztlich darum, gute Angebote zu schaffen. Was ist denn das beste Mittel für den Weg von A nach B? Zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto, mit dem Zug, mit der Straßenbahn, mit dem Bus, im Zweifel auch mit dem Flugzeug – also die ganze Breite des Angebots. Dazu kommt das Ziel, dass wir Verkehrsmittel haben, die möglichst klimafreundlich unterwegs sind und die modernste Technologie nutzen, auch in Richtung autonomes Fahren. Ich will da aber nicht mit dem erhobenen Zeigefinger unterwegs sein, ich habe keinen Erziehungsauftrag. Die Politik und der Staat müssen Angebote schaffen, die verlässlich sind, die attraktiv sind und die jeder Mensch in seiner persönlichen Situation zu einem bestimmten Zeitpunkt nutzen kann.

Aber Sie haben auch den politischen Auftrag aus dem geschlossenen Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung, ambitionierte Klimaziele zu erreichen.

Nicole Razavi: Deswegen sage ich einerseits: Es wird mit mir diesen Kampf gegen das Auto nicht geben. Andererseits aber: Das Auto von heute und vor allem von morgen muss klimaverträglich und so sauber wie irgend möglich sein. Natürlich setzen wir auf E-Mobilität. Aber wir setzen auch, und darauf hat sich die Koalition im Land Baden-Württemberg klar verständigt, auf den sauberen Verbrenner, auf Re-Fuels, auf synthetische Kraftstoffe und vieles mehr. Unser Ziel muss es doch sein, dass Baden-Württemberg als Automobilstandort Nummer eins – mit allen Herausforderungen und Problemen, die wir und die Automobilwirtschaft aktuell haben – an der Spitze bleibt. Hier muss das Fahrzeug von morgen – ich sage ganz bewusst, Fahrzeug und meine damit Auto, Bus oder Lastkraftwagen – und die Technologie von morgen mit modernen Motoren erfunden, produziert und in die Welt exportiert werden. Das muss unser Anspruch als Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg sein. Denn es geht um Wertschöpfung, um Arbeitsplätze und um Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes. Das hat mit moderner Technologie zu tun, aber auch mit einer leistungsfähigen Infrastruktur.

Sie schauen aus dem Fenster Ihres Ministerbüros am Stuttgarter Karlsplatz auf den Bahnhofsturm und auf die Kräne von Stuttgart 21. Mit welchem Gefühl?

Nicole Razavi: Also zunächst sehen wir wunderschöne und historische Gebäude wie das Neue Schloss. Und wir sehen am Stuttgarter Hauptbahnhof die größte Baustelle nicht nur der Stadt, sondern des gesamten Landes Baden-Württemberg. Ich habe immer gesagt, das ist meine Lieblingsbaustelle, weil hier die Infrastruktur der Zukunft entsteht. Und ich bin mir sehr sicher, wenn das Bahnprojekt Stuttgart 21 in Gänze in Betrieb geht, dann wird es der modernste Bahnknoten Europas sein.

In der jüngsten Lenkungsreissitzung, an der Sie teilgenommen haben, hat die Deutsche Bahn AG erklärt, dass der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Stuttgart erst im Dezember 2031 in Betrieb genommen wird.

Nicole Razavi: Klar ist, dass die aktuellen Entwicklungen eine Hiobsbotschaft waren. Ich bin Befürworterin des Projekts von der ersten Stunde an, und ich bleibe eine überzeugte Unterstützerin. Aber ich hätte mir wirklich nicht vorstellen können, dass wir nochmal fünf weitere Jahre auf die Fertigstellung warten müssen. Mir ist aber ein Aspekt wichtig: Diese Verzögerung hat wenig mit dem Projekt an sich zu tun, sondern – das kann man ja ganz offen sagen, weil es die Deutsche Bahn und ihre Vorstandschefin Evelyn Palla auch selber sagen – mit organisatorischen und planerischen Fehlern der Bahn. Darauf hätten wir alle gern verzichtet.

Was bedeutet das?

Nicole Razavi: Das wirft kein gutes Bild auf die Bahn. Es wirft aber auch kein gutes Bild auf uns als Industriena-tion. Wir sollten an einem solchen Projekt schon zeigen, dass wir Großprojekte können. Die Bahn muss das zeigen, wir als Staat und als Gesellschaft aber auch.

Ihr Vorgänger als Verkehrsminister, der Grüne Winfried Hermann, ist ein Gegner des Projekts. Er hat immer davon gesprochen, es kritisch zu begleiten...

Nicole Razavi: ...ja konstruktiv-kritisch hat er gesagt.

Wie begleiten Sie das Projekt?

Nicole Razavi: Ich würde auch sagen: konstruktiv und kri-tisch. Was mich aber auf alle Fälle von den Gegnern von Stuttgart 21 unterscheidet, und das habe ich der Bahn vom ersten Moment an klar gemacht: Ich bin Unterstüt-zerin und Befürworterin und ich will, dass dieses Projekt in Betrieb geht. Und zwar nicht mit Abstrichen, sondern in vollem Umfang und mit all seinen Bestandteilen, so wie geplant und von der Bahn zugesagt. Deswegen werde ich noch kritischer darauf schauen, wie die Bahn dies umsetzt, und ich werde sie an ihren Zusagen messen.

Wie reagieren Sie auf die erneute Verzögerung?

Nicole Razavi: Wir müssen diese Hiobsbotschaft zur Kenntnis nehmen. Es sind Fehler passiert, die nicht nur mehr als ärgerlich sind, sondern die auch nicht hätten passieren dürfen – dafür gibt es kein Verständnis. Wir haben klar gemacht, dass das Projekt komplett umge-setzt und fertiggestellt werden muss, also mit dem Digi-talen Knoten Stuttgart in seiner dritten Ausbaustufe, mit der P-Option und mit dem Pfaffensteigtunnel. Vor allem aber muss die Bahn alles dafür tun, damit nicht erst in fünf Jahren, sondern so schnell wie möglich die Bedin-gungen für die Menschen besser werden.

Das heißt?

Nicole Razavi: Der lange Weg vom Bahnhof zu den Glei-sen, der berühmte Fernwanderweg, muss so schnell wie möglich deutlich besser werden oder ein Ende haben. Das hat die Bahn zugesagt. Aber auch was zusätzliche Belas-tungen für den Regional- und S-Bahnverkehr angeht, die in den letzten Monaten für die Menschen schwer zu ertragen waren, muss es Verbesserungen geben. Es wird wahrscheinlich erneute Sperrungen geben. Das muss die Bahn aber so planen, dass sie so gering und so erträglich wie möglich werden. Das sind die Forderungen, die wir stellen. Und ich werde gerade als Befürworterin eher kri-tischer drauf schauen, dass sie erfüllt werden.

Es war Ihre erste Lenkungskreissitzung. Auch Bahnchefin Palla war zum ersten Mal dabei. Wie haben Sie sie erlebt?

Nicole Razavi: Es war eine besondere Situation, dass ausgerechnet in der Lenkungskreissitzung, bei der ich

erstmals dabei war, diese Hiobsbotschaft verkündet wurde. Aber der Ministerpräsident, der auch erstmals dabei war, und ich waren darauf vorbereitet. Frau Palla macht auf mich einen sehr entschlossenen Eindruck. Sie will die Deutsche Bahn auf neue Beine stellen, was es unbedingt auch braucht. Ich bin dafür sehr dankbar, dass sie offen die Probleme anspricht und auch keinen Hehl daraus gemacht hat, dass sie selber über die Fehler entsetzt war. Ich kann ihr nur die Daumen drücken, ihr viel Erfolg, Ausdauer und Energie wünschen, dass sie die Kehrtwende wirklich schafft. Das betrifft nicht nur Stuttgart 21. Wir brauchen die Deutsche Bahn AG als großes Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, das erfolgreich für eine leistungsfähige Infrastruktur und attraktive Verbindungen sorgt.

Sie sind in einer grün-schwarzen Koalition Verkehrsministe-rin. Ministerpräsident Cem Özdemir betont immer wieder, dass er gegen das Projekt war. Gibt es da Konflikte?

Nicole Razavi: Nein. Uns ist gemeinsam, dass wir beide gleich zu Beginn unserer Amtszeiten mit dem Riesen-problem der verzögerten Fertigstellung konfrontiert sind. Wir sind eine Landesregierung, wir sind eine Koali-tion, und auch wenn wir aus unterschiedlichen Richtun-gen kommen, was die Beurteilung von S21 angeht, haben wir beide die klare Erwartung und das größte Interesse, dass die Bahn das Projekt vollumfänglich fertigstellt. Das haben wir beide der Bahn klar gemacht.



Hat sich an Ihrer grundlegenden Position zu dem Projekt durch den Verlauf etwas geändert?

Nicole Razavi: Nein. Wir brauchen einen modernen, leistungsfähigen Bahnknoten in Stuttgart, in Baden-Württemberg, in Deutschland. Der heutige Hauptbahnhof der Landeshauptstadt ist nicht nur in die Jahre gekommen, seine Leistungsfähigkeit reicht bei weitem nicht mehr aus für den Anspruch einer Mobilität der Zukunft. Das ist schon lange allen klar. Deswegen sind die Diskussionen um das Projekt von gestern. Wer jetzt sagt, wir haben es doch schon immer gewusst, soll mir bitte dann im nächsten Schritt erklären, warum er so sicher ist, dass mit K21 und dem bestehenden Hauptbahnhof alles besser geworden wäre und es solche oder andere Fehler bei Umsetzung und Planung nicht gegeben hätte.

Was sind für Sie als Landespolitikerin die Konsequenzen aus der Entwicklung um Stuttgart 21?

Nicole Razavi: Wir müssen uns doch alle gemeinsam die Fragen stellen: Können wir in Baden-Württemberg noch Großprojekte? Kann ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn noch Großprojekte? Passen all die staatlichen Vorgaben und die Standards mit der damit verbundenen Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit noch in diese Zeit? Und da lautet meine Antwort: Wir brauchen zu lange. Wir müssen darauf schauen, wo die Verantwortlichkeiten liegen, wer zuständig ist und wer entscheidet. In der Schweiz ist das, was entschieden ist, entschieden. Bei uns gibt es immer wieder Ergänzungen und neue Vorschriften – das ist, so glaube ich, auch ein gesellschaftliches Problem. Das Bessere ist immer der Feind des Guten. Natürlich sind Ergänzungen immer toll, aber das führt dazu, dass es länger dauert und teurer wird. So ehrlich müssen wir schon sein.

Die Politik unternimmt viele Anstrengungen, die Verfahren zu vereinfachen. Genügt das – und was wollen Sie konkret in Ihrem Ministerium tun, das ja durchaus viele große Verkehrsprojekte auf Landesebene begleitet?

Nicole Razavi: In dieser Frage gibt es eine wichtige Verbindung zu meinem früheren Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen. Das zieht sich ja wie ein roter Faden durch alle Projekte – sei es Wohnungs- oder Straßenbau, Bahnhofsbauten oder Brückensanierungen: Wir brauchen schlicht zu lange, es ist zu kompliziert, zu bürokratisch und in der Folge wird es am Ende dann immer teurer. Wir haben deshalb im Bauministerium damals die Landesbauordnung novelliert und Doppel- und Dreifachbeschäftigungen von Behörden mit dem gleichen Thema dorthin verlagert, wo die Verantwortung letztlich liegt. Diesen Kurs will ich auch als Verkehrsministerium beibehalten: Wir müssen die Verfahren unbedingt weiter vereinfachen und beschleunigen. Der Bund hat dazu mit seinem Infrastruktur-Zukunftsgesetz einen wichtigen Schritt getan.

Reicht das aus?

Nicole Razavi: Nein. Wir müssen uns auch damit beschäftigen, wie wir das materielle Recht im Arten- und Umweltschutz verträglicher gestalten. Artenschutz ist wichtig. Aber wir sollten uns auf den Populationsschutz konzentrieren und nicht auf den Schutz einzelner Tiere. Stichwort: Zauneidechsen.

Wollen Sie bei Großprojekten auch mehr Kontrolle ausüben, damit schnell gebaut wird?

Nicole Razavi: Unsere Planfeststellungsverfahren sind schon sehr umfassend, und was planfestgestellt, also genehmigt ist, hat Baurecht. Wir müssen grundsätzlich davon ausgehen, dass wer ein Baurecht hat, es auch im eigenen Interesse schnell umsetzt. Das gilt auch für S21: Das, was wir gerade erleben, ist ja auch nicht im Interesse der Bahn als Bauherrin. Es kostet die Bahn unheimlich viel Geld, aber auch eigene personelle Kapazitäten. Insofern, wenn jeder seine Verantwortung übernimmt, dass es optimal läuft, dann wäre schon viel gewonnen.

Das ist schön gesagt, aber es klappt ja nicht immer?

Nicole Razavi: Wir haben meiner Ansicht nach ein gesamtgesellschaftliches Problem, dass wir die Verantwortung nicht gerne bei uns selber sehen, sondern woanders. Und wenn diese Verantwortung immer weitergeschoben wird und keiner sie mehr trägt, dann werden nicht nur große Bauprojekte schwierig, sondern auch kleine Vorhaben. Wir erleben beim Bahnprojekt jetzt im Großen die Probleme, die es auch im Kleinen gibt. Wir haben da auch einen Ruf zu verlieren. Stuttgart ist geprägt von großartigen Bauwerken wie dem Fernsehturm, wir haben hier sehr gute Universitäten, wir haben hervorragende Architekten und Ingenieure. Wir sollten uns auf diese Stärken besinnen – und dann einfach mal machen. Und wir dürfen eines nicht vergessen: Wenn Brücken kaputt gehen, wenn Züge nicht kommen, wenn Straßen nicht saniert werden, dann fangen die Bürger an, am Staat zu zweifeln und es verschwindet viel Vertrauen. Da haben Politik und Wirtschaft eine gemeinsame Aufgabe.

Auch bei Stuttgart 21 gilt die Architektur als herausragend. Die Probleme hängen viel mit den technischen Anforderungen wie Digitalisierung und Stromversorgung zusammen. Hat man sich zu viel vorgenommen?

Nicole Razavi: Nein. Das würde ja bedeuten, wir können das nicht mehr. Das wäre ein Offenbarungseid. Man darf allerdings nicht vergessen: Die Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart ist ein Pionierprojekt mit allen Chancen und Risiken. Ich bin weiterhin der Überzeugung, dass wir das technische Know-how haben, auch das planerische Know-how, solche hochanspruchsvollen Projekte erfolgreich zu gestalten. Aber dann muss alles ineinandergreifen wie bei einem Uhrwerk. Momentan ist zu viel Sand im Getriebe, da ist zu viel Schwergang,



zu viel Bürokratie. Nehmen Sie als anderes Beispiel dafür den geplanten Autobahnneubau am Alaufstieg. Auch darüber wird seit Jahrzehnten diskutiert, jetzt ist endlich Baubeginn. Das dauert alles wahnsinnig lange.

Der Alaufstieg liegt in Ihrem Landtagswahlkreis Geislingen. Aber auch Stuttgart 21 hat Auswirkungen in Ihrem Wahlkreis. Fernzüge fahren nicht mehr durchs Filstal.

Nicole Razavi: Schon heute halten die meisten Fernzüge nicht mehr dort. Mit Stuttgart 21 werden aber Kapazitäten für mehr Regionalverkehr auch im Filstal frei. Das gilt es zu nutzen. Insofern wird der Schienenverkehr für die Menschen künftig hoffentlich deutlich besser.

Schauen wir voraus: Wenn Stuttgart 21 fertig ist, wie wird es aufgenommen werden?

Nicole Razavi: Ich glaube, die Leute werden am Ende begeistert sein. Wir haben das ja oft erlebt bei viel diskutierten Projekten – sei es die Elbphilharmonie in Hamburg oder der Berliner Flughafen. Schon heute fasziniert die Neubaustrecke nach Ulm mich und viele Menschen, auch diejenigen, die die Tunnel und die Brücke über das Filstal anfangs durchaus kritisch sahen. Ich glaube, es werden viele Menschen allein schon deshalb nach Stuttgart strömen, um diesen digitalisierten Bahnknoten zu erleben und um diesen besonderen Bahnhof mit seiner großartigen Architektur zu sehen.

INTERVIEW

„Das Warten lohnt sich“

Seit Jahren begleitet der Verkehrsplaner und VWI-Geschäftsführer Stefan Tritschler das Projekt Stuttgart 21. Ein Gespräch über die Rolle des Regionalbahnhofs Vaihingen, veränderte Pendlerströme im Ballungsraum, Auswirkungen auf den Stadtbahnverkehr und die Perspektiven der Panoramabahn.

Herr Tritschler, Sie arbeiten am selben Institut wie einst Gerhard Heimerl, der bis heute als maßgeblicher Vordenker und geistiger Vater von Stuttgart 21 gilt. Welche Bedeutung hat er für Sie persönlich?

Stefan Tritschler: Gerhard Heimerl hat die Verkehrsplanung in Deutschland nachhaltig geprägt. Viele Ideen, die heute selbstverständlich erscheinen, hat er bereits vor Jahrzehnten vorgedacht. Besonders beeindruckend finde ich seinen ganzheitlichen Ansatz. Für ihn war Verkehr nie nur eine technische Frage, sondern immer auch Stadtentwicklung, Wirtschaftsstruktur und gesellschaftliche Entwicklung. Die Vorstellung, einen Bahnknoten nicht einfach nur zu modernisieren, sondern ihn komplett neu zu denken und damit auch neue städtebauliche Möglichkeiten zu schaffen, war damals visionär. Dass Stuttgart 21 überhaupt denkbar wurde, hängt eng mit dieser Denkweise zusammen.

Und haben Sie ihn auch noch selbst erlebt?

Stefan Tritschler: Sehr oft sogar. Er war auch nach seinem Ausscheiden am Institut sehr präsent, das Projekt und auch das VWI lagen ihm immer am Herzen, das konnte jeder spüren. Gerhard Heimerl hat bis zuletzt dafür gebrannt und war sehr engagiert. Am Institut ist sein Einfluss bis heute spürbar.

Auch Sie selbst beschäftigen sich schon lange und intensiv mit der Verkehrsplanung in der Region Stuttgart. Welche Auswirkungen wird Stuttgart 21 auf die Pendlerströme in diesem doch sehr stark frequentierten Ballungsraum haben?

Stefan Tritschler: Stuttgart 21 wird die Verkehrsströme fundamental verändern. Das Projekt wirkt gewissermaßen in alle Richtungen und ist längst eine zentrale Randbedingung fast jeder Verkehrsplanung in der Region. Entscheidend ist vor allem die deutlich bessere Erreichbarkeit der Metropole Stuttgart aus dem Umland. Durch neue Verbindungen verkürzen sich die Reisezeiten massiv. Dadurch verändert sich auch die Attraktivität bestimmter Wohn- und Wirtschaftsstandorte. Mit den Planungen zum Nahverkehrs-dreieck werden die verkehrlich bedeutenden Stadtteilzentren Feuerbach, Vaihingen und Bad Cannstatt noch besser miteinander verknüpft. Pendler müssten künftig nicht mehr zwingend durch den S-Bahn-Stammtunnel oder den Hauptbahnhof fahren. Es entstünden neue Direktverbindungen zwischen wichtigen Standorten. Das entlastet die Engpässe im Kernbereich und schafft neue, schnellere Wege beispielsweise zwischen den großen Gewerbegebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten.

Eine zentrale Rolle bei dieser Neuordnung der Verkehrsströme wird auch der Regionalbahnhof Vaihingen spielen, über den in der Vergangenheit im politischen Raum durchaus intensiv diskutiert worden ist. Können Sie den Sachverhalt aus Sicht eines Verkehrsplaners einordnen?





Der Vaihinger Verkehrsknoten wird für viele Pendlerinnen und Pendler zu einem wichtigen Umsteigepunkt.

Stefan Tritschler: Vaihingen wird in der Tat zu einem wichtigen Verkehrsknoten der Region. Dort treffen Gäubahn, S-Bahn und Stadtbahn aufeinander. Für viele Pendler aus dem Süden wird Vaihingen – vor allem während der zeitweisen Unterbrechung der Direktverbindung der Gäubahn zum Hauptbahnhof – ein idealer Umsteigepunkt sein. Man muss dann nicht mehr zwingend bis in die Innenstadt fahren, sondern kann direkt vor Ort auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

Welche Auswirkungen wird es haben, wenn plötzlich große Intercity-Züge mit vielen Fahrgästen am vergleichsweise kleinen Bahnhof in Vaihingen halten?

Stefan Tritschler: Es ist in der Tat so, dass bis zur Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels hier mit vielen zusätzlichen Fahrgästen zu rechnen ist. Allerdings muss man dabei berücksichtigen, dass voraussichtlich nicht alle zusätzlichen Fahrgäste tatsächlich in Vaihingen umsteigen werden. Für einen Teil der Fahrgäste könnte es durchaus attraktiv und sinnvoll sein, bereits in Böblingen auf die S-Bahn umzusteigen. Am Vaihinger Bahnhof wird natürlich dennoch einiges los sein, gar keine Frage. Da werden deutlich mehr Fahrgäste umsteigen als heute.

Warum sollte ein Teil der Reisenden und Pendler schon in Böblingen umsteigen?

Stefan Tritschler: Dafür gibt es verschiedene Gründe, und es hängt insbesondere davon ab, wie die jeweilige Umsteigesituation ist. Die Fahrgäste werden sich zum Beispiel daran orientieren, ob ein Umstieg in die S-Bahn am gleichen Bahnsteig möglich ist oder man den

Bahnsteig wechseln muss. Ebenfalls spielt es eine Rolle, wie viele S-Bahnen bis dahin von Böblingen beziehungsweise Vaihingen in die Stuttgarter Innenstadt fahren werden sowie ob diese gegebenenfalls in Böblingen oder Vaihingen ihre Fahrt beginnen und daher leerer sind, sodass man leichter einen Sitzplatz bekommt. Jeder erfahrene Pendler wird sich sehr schnell an die veränderte Situation anpassen und sich für Böblingen oder Vaihingen als für ihn geeigneten Umsteigeort entscheiden.

Ein zusätzlicher Umstieg ist es aber so oder so für die Fahrgäste – was naturgemäß auf wenig Begeisterung stößt.

Stefan Tritschler: Das ist richtig. Für einen bestimmten Teil der Fahrgäste bedeutet die Zwischenlösung mit dem Regionalbahnhof Vaihingen, dass sie einmal zusätzlich umsteigen müssen. Das gilt insbesondere für alle, die auch danach im Fernverkehr unterwegs sind und zum Stuttgarter Hauptbahnhof pendeln müssen. So ein zusätzlicher Umstieg ist natürlich nie schön für die Fahrgäste. Nach dem Ende Juni veröffentlichen neuen Zeitplan für S21 wird dieser baubedingte Zwischenzustand aber immerhin kürzer ausfallen als bislang erwartet.

Dann fassen wir mal kurz zusammen: Ein Teil der zusätzlichen Fahrgäste steigt vermutlich schon in Böblingen in die S-Bahn um, was den Bahnhof Vaihingen entlasten wird. Dennoch werden am neuen Regionalbahnhof viele zusätzliche Reisende ankommen – was auch die Stadtbahnen der SSB vor neue Herausforderungen stellen dürfte. Das VWI hat das in einer Studie für die Stuttgarter Straßenbahnen untersucht – mit welchem Ergebnis?

Stefan Tritschler: Unsere Studie für die SSB zeigt, dass das Stadtbahnnetz die zusätzlichen Fahrgastzahlen im Regelbetrieb grundsätzlich bewältigen kann. Im Normalbetrieb sehen wir da keine unlösbaren Probleme. Die große Herausforderung entsteht aber bei Störungen oder außergewöhnlichen Belastungen. Wenn beispielsweise gleichzeitig der S-Bahn-Stammstreckentunnel ausfällt und die Panoramabahn nicht zur Verfügung steht, könnten auf einmal sehr viele Fahrgäste, Pendler, Reisende in Vaihingen landen und dort umsteigen wollen. Um diesen kurzfristigen Ansturm bewältigen zu können, braucht man flexible Betriebskonzepte und Reservestrategien. Und die müssen natürlich vorliegen und für den Fall der Fälle erprobt sein.

Also war die große Sorge der Stuttgarter Straßenbahnen, dass die Kapazitäten nicht ausreichen könnten, berechtigt?

Stefan Tritschler: Die Sorge war auf jeden Fall durchaus nachvollziehbar. Wenn mehrere tausend zusätzliche Fahrgäste in kurzer Zeit auf die Stadtbahn umsteigen wollen, muss man gut vorbereitet sein und genau prüfen, ob das Netz stabil bleibt. Und ja, die SSB muss sich auf etliche neue Fahrgäste einstellen, die in Vaihingen ins Stadtbahnnetz wechseln werden.

Von wie vielen zusätzlichen Fahrgästen sprechen wir da?

Stefan Tritschler: In unserer Studie sind wir davon ausgegangen, dass täglich knapp 5.000 Fahrgäste, die bislang über die Gäubahnstrecke direkt zum Hauptbahnhof gefahren sind, nun vorzeitig umsteigen müssen. Etwa 1.300 davon, so die Annahme, werden aber voraussichtlich schon in Böblingen umsteigen. Ein größerer Teil fährt also bis Vaihingen, wobei dort dann deutlich mehr in die S-Bahn als in die Stadtbahn umsteigen werden. Außerdem wird es dabei auch einige Fahrgäste geben, die gar nicht umsteigen, sondern ihr Ziel in Vaihingen und Umgebung haben, beispielsweise im Synergiepark. Dort entstehen immer mehr Arbeitsplätze. Zuletzt hat dort beispielsweise die Allianz einen neuen Standort für etliche tausend Mitarbeitende eröffnet. Eine gute und leistungsstarke Anbindung an den Nahverkehr ist daher ohnedies notwendig. Dass Regionalzüge in Vaihingen halten, ist aus vielerlei Hinsicht absolut sinnvoll.

Ein Abschnitt der Gäubahn wird wegen der grandiosen Ausblicke vom Zugfenster Panoramabahn genannt – just jener Teil zwischen Vaihingen und dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Das VWI hat immer für den Erhalt dieser Strecke nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 plädiert – warum?

Stefan Tritschler: Weil innerstädtische Schieneninfrastruktur extrem wertvoll ist. Eine Bahnstrecke mitten durch die Stadt sollte man niemals leichtfertig aufgeben. Die Panoramabahn hat enormes Potenzial. Sie erschließt Gebiete, die heute nicht optimal angebunden sind, und sie könnte gleichzeitig als wichtige Ausweichstrecke



dienen. Unsere Untersuchungen zeigen, dass eine Durchbindung auf die Strohgaubahn als neue S-Bahn-Linie sehr attraktiv wäre. Dadurch entstünde eine direkte Verbindung zwischen Feuerbach, der Halbhöhenlage und Vaihingen – ohne Umweg über den Hauptbahnhof oder den S-Bahn-Tunnel. Gerade für die Resilienz des gesamten Netzes wäre das enorm wichtig. Erfreulicherweise gibt es mittlerweile deutliche politische Willensbekundungen, die genau in diese Richtung gehen. Zwischenzeitlich ist ja schon die Rede von einer neuen S7.

Spielen Sie mit dieser Einordnung auf das zu Beginn angesprochene „Nahverkehrsdreieck“ an?

Stefan Tritschler: Dieser Streckenabschnitt ist quasi ein Teil, eine Kante, des Dreiecks. Die Eckpunkte des Dreiecks sind Feuerbach, Vaihingen und Bad Cannstatt. Also Subzentren mit viel Gewerbe, vielen Arbeitsplätzen, vielen Schulen, vielen Menschen und so weiter. Die Idee hinter dem Nahverkehrsdreieck ist, diese Subzentren direkt miteinander zu verbinden – unabhängig von der Stammstrecke der S-Bahn und dem neuen Durchgangsbahnhof. Teil dieses Dreiecks ist auch die so genannte T-Spange, die Bad Cannstatt mit Feuerbach verbinden soll. Auf diesem Weg werden neue Fahrtmöglichkeiten geschaffen, was das ganze System entlastet und auch im Störfall mehr Flexibilität ermöglicht.

Wie teuer wäre eine solche Lösung, im ersten Schritt die weitere Nutzung der Panoramabahn?

Stefan Tritschler: Nach unseren groben Schätzungen sprechen wir für die Gesamtmaßnahme inklusive



Die Panoramabahn hat aus Sicht des Verkehrsexperten enormes Potenzial.

Risiko-Aufschlag von etwa 400 Millionen Euro mit Planungsstand 2025. Das klingt zunächst nach viel Geld, ist für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung aber durchaus realistisch. Der größte Teil entfällt auf die Sanierung der Panoramabahn und auf die drei neuen Haltepunkte in der anspruchsvollen Hanglage. Hinzu kommen Anpassungen auf der Strohgäubahn, etwa Bahnsteigverlängerungen und zweigleisige Abschnitte. Unsere Nutzen-Kosten-Untersuchungen zeigen, dass das Projekt gute Chancen auf Fördermittel durch den Bund hätte, die einen Großteil der Kosten abdecken würden.

Wie lautet die Prognose mit Blick auf potentielle Fahrgäste?

Stefan Tritschler: Wir haben in unseren Verkehrsmodellen eine künftige Nachfrage berechnet, die sich aus verschiedenen Faktoren ergibt. Also: Wo leben die Menschen? Wo arbeiten die Menschen? Wo gehen sie einkaufen? Wo sind Freizeiteinrichtungen? Wie viele Menschen haben welche Fahrtwünsche an einem Tag? Daraus lässt sich dann per Verkehrssimulation ableiten, wie viele dieser Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen und wie sich durch eine zusätzliche Linie ihr Mobilitätsverhalten verändert. In solch eine Berechnungslogik fließen unter anderem auch Erfahrungswerte aus vielen vergleichbaren Projekten ein. Für die Panoramabahn haben wir so im Schnitt 10.000 Fahrgäste berechnet, die dann täglich mit der S7 unterwegs wären – eine ganze Menge also. Und wenn auf diesem Abschnitt noch weitere Linien verkehren, würden es entsprechend mehr werden.

Bleibe noch die restliche Strecke der Gäubahn, die auch historisch bedeutsam ist. Welche Rolle wird sie spielen?

Stefan Tritschler: Die Gäubahn ist eine strategisch bedeutsame Verkehrsachse zwischen prosperierenden Ballungsräumen, also der Metropolregion Stuttgart und Zürich und deren Einwohnern, Arbeitskräften, Wirtschaftsunternehmen und Flughäfen. Gleichzeitig erschließt sie auch große Teile des südwestlichen Baden-Württembergs. Das Problem ist, dass die Strecke deutlich unter ihrem eigentlichen Potenzial läuft, weil sie vielerorts eingeleisig ist. Dadurch entstehen Verspätungen und betriebliche Einschränkungen. Ehrlicherweise muss man aber sagen, dass zwischen Stuttgart und Zürich bislang nicht unbedingt riesige Menschenmassen per Zug unterwegs sind. Mit Stuttgart 21 werden sich auch für die Gäubahn und den Fernverkehr Richtung Zürich, der Schweiz und Italien neue Chancen ergeben. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Pfaffensteigtunnel als Verbindung zwischen der Gäubahn und dem neuen Bahnknoten. Ohne ihn wäre die direkte Einbindung der Gäubahn in Stuttgart 21 kaum möglich. Neben dem zügigen Bau des Tunnels sollten aber auch weitere Ausbauten der Gäubahn, zum Beispiel mehr Zweigleisigkeiten, nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Dennoch kommt ja immer wieder Kritik rund um S21 auf, zuletzt natürlich wegen der späteren Inbetriebnahme. Wie sieht das ein erfahrener Verkehrsplaner – wo ordnen Sie Stuttgart 21 auch im internationalen Vergleich ein?



Zur Person

Stefan Tritschler ist seit 2011 Geschäftsführer der VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH und seit vielen Jahren einer der profiliertesten Verkehrsplaner im Südwesten. Nach seinem Studium des Wirtschaftsingenieurwesens mit Fachrichtung Informatik/Operations Research an der Universität Karlsruhe arbeitete er zunächst am Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart für Professor Ullrich Martin, bevor er zum Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart wechselte. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der Verkehrsplanung, Verkehrsprognose, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von Infrastrukturprojekten sowie der Entwicklung von ÖPNV- und Schienenverkehrskonzepten. Tritschler beschäftigt sich seit mehr als zwei Jahrzehnten intensiv mit dem Bahnknoten Stuttgart und den verkehrlichen Auswirkungen von Stuttgart 21. Er war an zahlreichen Studien zu Gäubahn, Regionalhalt Vaihingen, Flughafenbahnhof und neuen S-Bahn-Konzepten beteiligt. Neben seiner Tätigkeit beim VWI ist er seit 2008 Lehrbeauftragter an der Universität Stuttgart und engagiert sich außerdem im Präsidium der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG).

Stefan Tritschler: Wir reden hier von einem aus vielerlei Hinsicht bedeutenden Projekt, das steht außer Frage. Allein, dass ein solcher Bahnknoten komplett umgestaltet wird und alle Zulaufstrecken entsprechend neu gebaut werden, sucht seinesgleichen. Viele große Bahnknoten haben zum Teil eine Bestandsinfrastruktur, die noch aus dem Kaiserreich stammt. Hier entsteht dagegen praktisch eine komplett neue Verkehrsdrehscheibe mit neuer Infrastruktur, modernster Steuerungstechnik und entsprechend langer Lebensdauer. Mit der Umsetzung der dritten Stufe des Digitalen Knoten Stuttgarts (DKS) ist das ganze System dann digitalisiert, was dichtere Zugfolgen, höhere Kapazitäten und zugleich eine bessere Betriebsqualität ermöglicht. In dieser Kombination dürfte Stuttgart international tatsächlich eine Vorreiterrolle einnehmen. Wir berechnen ja schon seit einigen Jahren die Effekte, die Stuttgart 21 bringen wird – leider wird es dabei immer später, bis diese eintreten werden.

Aber die Effekte, die haben sich nicht verändert. Wir sehen eindeutig, dass der neue Verkehrsknoten für ganz viele Menschen Vorteile haben wird und wir viele neue Fahrgäste gewinnen werden, wenn alles in Betrieb geht.

Also lohnt sich das Warten?

Stefan Tritschler: Das Warten lohnt sich auf jeden Fall. Die Verschiebungen sind natürlich sehr frustrierend. Dennoch bleibt es dabei: Stuttgart 21 wird den öffentlichen Verkehr in der ganzen Region und darüber hinaus auf ein neues Niveau heben. Und davon profitieren Pendler, Unternehmen, der Tourismus und auch die Umwelt, weil attraktive Angebote auf der Schiene ein nachhaltiger Beitrag zur Verkehrswende sind. Und wenn auf den Straßen weniger Autos fahren, gibt es vielleicht mehr Platz für Radfahrer, es gibt weniger Emissionen und weniger Unfälle. Unter dem Strich profitiert letztlich die ganze Gesellschaft davon. www.be-zug.de/vaihingen

KURZ NOTIERT

Deutsche Bahn stellt Inbetriebnahmeplan für das Projekt Stuttgart 21 komplett neu auf

Die von Bahnchefin Evelyn Palla beauftragte Konzernrevision hat in ihrem Bericht zu Stuttgart 21 erhebliche Projekt-Versäumnisse offengelegt. Der Bericht zeigt gravierende Defizite in Planung, Steuerung und Risikomanagement. Das bisherige Prozessmanagement hat nicht ausgereicht, um ein Großprojekt dieser Komplexität sicher zu steuern. Die DB zieht daraus harte Konsequenzen – organisatorisch, personell und in der weiteren Projektführung. Zugleich hat sie den Inbetriebnahmeplan neu aufgestellt: Das Projekt wird im Zeitraum 2027 bis 2033 in Stufen an den Start gehen. Die Konzernrevision hat wesentliche Mängel und Verbesserungsbedarfe festgestellt. Nach den Erkenntnissen aus dem Revisionsbericht war der Inbetriebnahme-Termin Ende 2026 auf Basis der zugrunde gelegten Prämissen und der identifizierten Risiken aus heutiger Sicht realistisch betrachtet nicht erreichbar. Der Bericht weist insbesondere auf organisatorische Defizite in Prozessen und Kontrollen, auf mangelhafte Abstimmungen an zentralen Schnittstellen sowie auf Verbesserungspotenziale in der vorausschauenden Steuerung hin. Dazu erklärte die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla: „Um es klipp und klar zu sagen: Ich bin erschüttert über die Ergebnisse der Konzernrevision. Die Ergebnisse erschüttern nicht nur mich, sondern auch die Öffentlichkeit, insbesondere die Menschen in Stuttgart und alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die an jedem Tag ihr Bestes für unsere Kunden geben.“ Auf Basis der Erkenntnisse des Revisionsberichts und einer vertieften Überprüfung der Projektplanung haben die neuen Verantwortlichen der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (PSU) in den vergangenen Monaten einen aktualisierten Stufenplan mit Etappen von Dezember 2027 bis 2033 erarbeitet. Schon ab dem kommenden Jahr wird es deutliche Verbesserungen für die Reisenden in Stuttgart geben. Täglich zehntausende Menschen profitieren ab Ende 2027 von kürzeren Wegen durch den Bonatzbau und über das Dach des Durchgangsbahnhofs. Berücksichtigt sind in der neuen Projektplanung auch die vielschichtigen Wirkzusammenhänge zwischen S21 und den damit verbundenen Projekten Digitaler Knoten Stuttgart, Gäubahnausbau sowie Sanierung des Bonatzbaus. Die PSU wird sich als Inbetriebnahmeorganisation aufstellen und kann so die komplexen Prozesse verlässlich steuern. Bahnchefin Evelyn Palla sagte, die Entscheidung zur neuen Inbetriebnahmeplanung sei der DB „außerordentlich schwergefallen“. Man wisse um die Hoffnungen, die viele Menschen in das Projekt setzen. „Wir haben die Erwartungen an frühere Termine nicht erfüllt, das bedaure ich sehr“, so Palla. „Das neue Management bei S21 hat nun einen Plan erarbeitet, der sich von unrealistischen Prämissen verabschiedet hat. Risiken wurden umfassend analysiert und neu bewertet. Ehrlichkeit und Realismus sind im Projekt eingezogen. Nur so können wir verlorengegangenes Vertrauen wieder zurückgewinnen.“

Kern des im Lenkungskreis präsentierten Konzepts ist eine stufenweise Inbetriebnahme in fünf großen Schritten:

Dezember 2027: Reisende profitieren von deutlich kürzeren Wegen dank einer direkten Verbindung zwischen Innenstadt und altem Kopfbahnhof durch den umgebauten Bonatzbau und über das Dach des künftigen Hauptbahnhofs. 2028 eröffnen die Läden und Serviceeinrichtungen im Bonatzbau, auch das Bahnhofsumfeld wird schrittweise attraktiver.

Dezember 2030: Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs. Zunächst fahren voraussichtlich Regionalzüge aus und in Richtung Reutlingen, Tübingen und Ulm. Der Anschluss aus und in Richtung Hauptbahnhof erfolgt 2031 mit dessen Eröffnung.

Dezember 2031: Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs in der Landeshauptstadt Stuttgart. Der Fernverkehr und große Teile des Regionalverkehrs halten im Durchgangsbahnhof. Lediglich Züge aus und in Richtung Bad Cannstatt können erst ab 2032 in den Durchgangsbahnhof einfahren. Für diese wird bis Jahresmitte 2032 der alte Kopfbahnhof weiterbetrieben. Ab diesem Zeitpunkt wird der Kopfbahnhof nicht mehr benötigt. Bereits im Frühjahr 2032 endet die Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen, um den neuen Teil der S-Bahn-Stammstrecke an die bestehenden Gleise anschließen zu können.

Juli 2032: Digitalisierte und verlängerte S-Bahn-Stammstrecke und S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße/Rosenstein nehmen den Betrieb auf. Die S-Bahn wird dadurch zuverlässiger.

Dezember 2033: Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels. Der Tunnel schließt die Gäubahn über den Flughafen an die Infrastruktur von Stuttgart 21 an. Der Pfaffensteigtunnel trägt wesentlich zu einer rund 15 Minuten kürzeren Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich bei. www.be-zug.de/stufenplan



Schonungslose Analyse und ein belastbares Konzept für die Zukunft im Lenkungskreis Stuttgart 21: Stuttgarts OB Frank Nopper, Projektkopf Klaus Müller, Bahnchefin Evelyn Palla, Ministerpräsident Cem Özdemir, Verkehrsministerin Nicole Razavi und Rainer Wieland, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart (von links)

PERSÖNLICH



Berät die
Führungskräfte:

Ines Jurkschat, 32 Jahre

**Teamleitung Personal und
Führungskräftebetreuung**

Was macht eigentlich ... Frau Jurkschat?

Wie lange sind Sie schon bei der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (PSU) und was haben Sie davor gemacht?

Seit Oktober 2016 bin ich bei der PSU und feiere damit bald mein 10-Jahr-Jubiläum. Zuvor habe ich ein Duales Studium bei der DB Vertrieb GmbH absolviert. Mein erster Berührungspunkt war die kaufmännische Betreuung der Baulogistik während der Hochphase 2015, danach durfte ich unter anderem die Neckarbrücke kaufmännisch abrechnen. Von diesen Kenntnissen profitiere ich bis heute in meiner Personalarbeit, die ich seit 2020 in verschiedenen Rollen mitverantwortete.

Was genau sind Ihre Aufgaben?

Ich bin Teamleiterin und stellvertretende Personalleiterin der Projektgesellschaft. In dieser Rolle gestalte ich gemeinsam mit meinem Team die Personalarbeit: von der Einstellung über Entwicklung und Bindung bis hin zum Austritt. Ein Schwerpunkt liegt auf der Beratung unserer Führungskräfte – wir unterstützen sie dabei, personelle und organisatorische Anforderungen so umzusetzen, dass sie zum Projektbedarf und zu den Bedürfnissen unserer Mitarbeitenden passen.

Wie viele Mitarbeitende hat die PSU gerade und welche Qualifikationen werden benötigt?

Aktuell hat die PSU 630 eigene Mitarbeitende. Da das Projekt bekanntermaßen etwas länger dauert, bietet die PSU auch künftig sichere und attraktive Arbeitsplätze. Wir suchen vor allem Mitarbeitende im Bereich der eisenbahntechnischen Ausrüstung und Elektrotechnik – mit fachlicher Expertise, Verantwortungsbereitschaft und dem Willen, gemeinsam eine erfolgreiche Inbetriebnahme zu gestalten.

Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH strukturiert sich um. Da kommt viel Arbeit auf Sie zu, oder?

Ja, die Weiterentwicklung zur Inbetriebnahmeorganisation ist aktuell ein zentrales Thema. Wir richten uns gezielt darauf aus, die Inbetriebnahme des Projekts, die in mehreren Schritten ab 2027 erfolgen wird, erfolgreich vorzubereiten. Als Projektleiterin der Umstrukturierung kann ich direkt dazu beitragen. Besonders motivierend ist für mich persönlich, dass wir gemeinsam intensiv um die beste Lösung ringen – und dabei spürt man deutlich, wie wichtig allen der Projekterfolg ist.



INFOTURM
STUTT GART

INFOS UND EINBLICKE ZU STUTT GART 21

  @INFOTURMSTUTT GART

Jetzt folgen und über die Entwicklung des
Projekts auf dem Laufenden bleiben.

