NOVEMBER 2026 | AUSGABE 48

Bezug

DAS PROJEKTMAGAZIN



INTERVIEW

Bundesverkehrsminister Bilger setzt auf die starke Schiene SEITE 18

PORTRÄT Blühender Ökoausgleich für Stuttgart 21 SEITE 24
THEMA Symbolischer Start für den Pfaffensteigtunnel am Flughafen SEITE 10
REPORTAGE Im Untergrund Richtung Gäubahn SEITE 4

Herausgeber: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.







INHALT

REPORTAGE
Blick über die Schultern zweier Bauprofis beim Pfaffensteigtunnel **4**

THEMA
Symbolischer Baggerbiss für Deutschlands längsten Bahntunnel **10**

IM BILDE **14**

INTERVIEW
Verkehrsminister Steffen Bilger über digitalisierten Bahnverkehr **18**

PORTRÄT
Tierisch gute Aussichten: die Ausgleichsflächen von S21 **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 – 7, 9, 11 – 13, 14, 19 – 29, 31);
Google Maps (7); DB (7, 14, 15, 30); Thomas Niedermüller (9);
Arnim Kilgus (14, 16); Cinequads (14); picture alliance/dpa | Andreas Arnold (30)

Auflage: 40.000 Exemplare
Die nächste Ausgabe erscheint im März 2027.

FSC www.fsc.org
RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C106007

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

VORWORT

Am Ende eines Jahres, in dem die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf 2031 bei Unterstützern für Kopfschütteln und Enttäuschung, bei Kritikern für Hohn und Spott gesorgt hat, ist es angeraten, ein wenig innezuhalten. Ein kurzer Blick zurück in die Historie mag da helfen: In den 1980er Jahren trieb die Europäische Gemeinschaft die Ausweitung des Hochgeschwindigkeitsnetzes für die Eisenbahn auf dem Kontinent voran. Der Stuttgarter Kopfbahnhof erwies sich dabei auf der West-Ost-Achse zwischen Paris und Bratislava als Nadelöhr, also plante die Bahn die Schnellbahntrasse konsequent an Stuttgart vorbei – in der Verlängerung der Schnellfahrstrecke Mannheim–Kornwestheim gen Osten weiter über Plochingen und Günzburg nach München. Das rief den Verkehrswissenschaftler Professor Gerhard Heimerl (**www.be-zug.de/heimerl**) auf den Plan: „Ich will von Stuttgart nach Ulm und weiter nach München", lautete seine eingängige Forderung, eine Streckenführung über Plochingen und Günzburg sei schlicht irrelevant. Er brachte 1988 in einer Denkschrift nicht nur seine Kritik zu Papier, sondern lieferte auch gleich die Lösung mit: eine Tunnel-Trasse von Feuerbach im Nordwesten Stuttgarts zu einem unterirdischen Bahnhof im Stuttgarter Stadtzentrum, von dort hinauf auf die Filderebene und zumeist entlang der Autobahn A8 nach Ulm im Südosten. Es war die Geburtsstunde des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm. Teil eins, die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm, ist bereits seit vier Jahren in Betrieb und von zigtausend Fahrgästen mit einer Viertelstunde Zeitgewinn genutzt worden. Teil zwei war die Initialzündung für all das, was mit S21 möglich werden wird: viele neue Direktverbindungen auf der Schiene, ein Stadtviertel für rund 10.000 Menschen dort, wo heute Gleisflächen eine riesige Barriere mitten in der Innenstadt bilden.

„Vielleicht war ich der geistige Vater des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm", sagte Heimerl wenige Monate vor seinem Tod 2021 und fügte in der ihm eigenen Bescheidenheit hinzu: „Aber was dann alles bei Stuttgart 21 hinzugekommen ist, da haben noch viele andere daran mitgewirkt." Zuletzt war das der Pfaffensteigtunnel. Vor 30 Jahren vereinbarten Deutschland und die Schweiz im Vertrag von Lugano, die Schienenverbindung zwischen den beiden Staaten auszubauen. Die Schweizer haben längst vorgelegt, nun endlich geht es bei der Gäubahn auch auf deutscher Seite voran: Der Pfaffensteigtunnel trägt wesentlich dazu bei, die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich um eine Viertelstunde zu verkürzen und den Deutschland-Takt auf der Gäubahn zu ermöglichen.

Die Stuttgart-21-Partner hatten gegen Ende des für sie so schwierigen Jahres mit dem symbolischen Baustart für den Pfaffensteigtunnel doch noch einen Anlass zu feiern.



Klaus Müller **Vorsitzender der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH**
Bernhard Bauer **Vereinsvorsitzender Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.**

Für Steffen Bilger war es „ein ganz besonderer Tag". Er hatte sich, lange bevor er Bundesverkehrsminister wurde, entschieden für den Pfaffensteigtunnel eingesetzt. Umso größer daher seine Freude, „dass aus der damaligen Idee nun konkrete Infrastruktur wird". Entscheidend für Investitionen in große Infrastrukturprojekte ist deren Nutzen: „Der Pfaffensteigtunnel spart nicht nur Reisezeit. Er schafft Zeit für die Menschen. Wer jeden Tag pendelt, weiß, wie wertvoll jede Minute ist", betonte die Bahnchefin Evelyn Palla. Der Tunnel verbessere die Anbindung an Flughafen und Fernverkehr, die Region rücke näher zusammen. Sie lobte zudem das Tempo, in dem die Planung bis zum Baubeginn vorangetrieben wurde: „Große Infrastrukturprojekte können schneller Realität werden, wenn alle Beteiligten gemeinsam Verantwortung übernehmen." Damit hob sie auf das sogenannte Partnerschaftsmodell Schiene ab. Die Bahn und ihre Allianzpartner planen und bauen dabei vom ersten Tag an alles gemeinsam und tragen auch gemeinsam die Verantwortung für Zeitplan und Kosten. Setzt die Allianz ihren bisher eingeschlagenen Kurs weiterhin erfolgreich fort, kann der Bau des längsten Eisenbahntunnels Deutschlands auch in der Kooperation mit der Bauindustrie neue Maßstäbe setzen.

Das sind ermutigende Signale weit über Stuttgart 21 hinaus, wird doch landauf, landab zurecht angeprangert, wie quälend lange es oft dauert, bis Projekte im Kleinen wie im Großen geplant, genehmigt, gebaut und schließlich schlüsselfertig abgenommen sind. Nun also ist der Pfaffensteigtunnel droben auf den Fildern unverkennbar im Bau. Und drunten im Stuttgarter Talkessel steht der Bonatzbau Passanten und Reisenden teilweise wieder offen. Die große Schalterhalle des denkmalgeschützen Gebäudes präsentiert sich seit Mitte November in neuem Glanz, und über Rolltreppen gibt es dort wieder eine direkte Verbindung zur Arnulf-Klett-Passage. Das lockt viele Neugierige an, die über die imposante Perspektive im kernsanierten Gemäuer begeistert sind, und weckt Vorfreude auf mehr: In rund einem Jahr profitieren Reisende von deutlich kürzeren Wegen dank einer direkten und durchgängig überdachten Verbindung zwischen Innenstadt und altem Kopfbahnhof durch den Bonatzbau und entlang der Lichtaugen über das Dach des künftigen Hauptbahnhofs. Auch das Bahnhofsumfeld wird schrittweise attraktiver. 2028 eröffnen schließlich die Läden und Serviceeinrichtungen im Bonatzbau – ein erster Höhepunkt der Fertigstellung dieses Jahrhundertprojekts. Und ein ebenso markanter wie nachhaltiger Beleg für die Richtigkeit einer Kernthese von Professor Heimerl, mit der er sich den ursprünglichen Plänen für eine Schnellbahntrasse an Stuttgarts Peripherie erfolgreich widersetzte: „Der Stuttgarter Hauptbahnhof gehört in die Innenstadt." Und dort wird er mit dem historischem Bonatzbau im modernen Antlitz in Verbindung mit der ikonischen Bahnsteighalle weithin für Bewunderung sorgen.

Herzlichst Bernhard Bauer und Klaus Müller

REPORTAGE

Baggern, betonieren und ankern

Auf den Fildern bei Stuttgart entsteht Deutschlands längster reiner Eisenbahntunnel. Während die ersten Meter aufgefahren sind, wird zeitgleich der Startschacht für den maschinellen Vortrieb gegraben – ein Blick über die Schulter zweier Tunnelbauprofis.

Stetig schwebt die stählerne Kiste nach oben, schwenkt zur Seite und entledigt sich – rums – ihres Inhalts. Zig Kubikmeter Erdreich rutschen über die geöffneten Behälterklappen auf einen Erdhügel. Die Seilwinden am Ausleger lassen den Container anschließend nach unten, ziehen ihn später wieder hoch. Fuhre um Fuhre wächst die Abraumhalde neben dem Schacht, der wiederum mit jedem Durchgang ein bisschen tiefer wird.

Jens Hallfeldt, DB-Ingenieur und zuständiger technischer Projektleiter für den Bau des Pfaffensteigtunnels, steht am Schachtrand unweit des Flughafens und des mächtigen Bosch-Parkhauses. Zum Rauschen des Verkehrs auf der A8 säuselt eine frische Brise über die Filder. Die Novembersonne gibt nur noch mäßig warm. In der Ferne startet ein Flieger – und dreht ab gen Süden. Eingepackt in seine leuchtende Warnjacke und mit weißem Bauhelm auf dem Kopf wendet der Ingenieur den Blick in Richtung des wuchtigen grünen Seilbaggers. „So ein Großgerät macht schon etwas her“, sagt Hallfeldt mit dem geschulten Blick des langjährigen Bauprofis. Den Schacht nennen sie hier intern Startschacht – „Startschacht, weil wir von hier aus leicht versetzt mit zwei Tunnelvortriebsmaschinen die beiden eingleisigen Abschnitte des elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnels auffahren.“ Damit später die zwei Kolosse, abgekürzt TVM genannt, die Tunnel bohren können, braucht es einen solchen Startschacht. Von hier aus geht es im sogenannten maschinellen Vortrieb knapp zehn Kilometer unter Tage westwärts Richtung Böblingen.

90.000 Kubikmeter Aushub

Den Aushub hievt der Bagger aus der Grube. Regie führt der Maschinist, der im Führerhaus hinter getönten Scheiben die Steuerhebel bedient. Auf dem Schachtgrund in zurzeit gut 20 Metern Tiefe füllt die Erdbaukolonne immer und immer wieder den Container mit abgetragenem Erdmaterial. Daneben arbeiten die Kollegen. Denn nach dem Aushub gilt es, die Schachtwand zu sichern; im oberen Bereich, wo der Erddruck am größten ist, mit 83 Bohrpfählen (die beiden Schlitze für die Förderbänder der TVMs mitgerechnet sind es sogar 180 Bohrpfähle), mächtigen Kopfbalken und Ankern, weiter unten mit horizontal gestellten Bewehrungsmatten, aufgebrachtem Spritzbeton und im zweiten Schritt ebenfalls Erdankern. Sie fixieren die Kombi aus Beton und Stahl im Erdreich. „Alle für den Schachtbau erforderlichen Gewerke arbeiten hier gleichzeitig Hand in Hand“, sagt Hallfeldt. Ausheben, betonieren, ankern, ausheben, betonieren, ankern, ausheben, betonieren, ankern – solange, bis die geforderte Solltiefe von annähernd 40 Metern erreicht ist. Bis dahin werden an die 90.000 Kubikmeter Abraum ausgehoben sein. Vermesser überprüfen dabei, ob jede Aushubschicht, jede Ankerlage den Plänen entspricht.



Startschacht für die Giganten des Tunnelbaus: Von hier aus fräsen sich bald die Vortriebsmaschinen gen Westen.



„So, wie alle den Erfolg wollen, bin ich sicher, dass das Projekt gelingt."
DB-Projektleiter Jens Hallfeldt (56)

„Dass wir hier gemeinsam und möglichst ohne Reibungsverluste an der einen Stelle ausheben und ein paar Meter daneben den Schacht sichern, ist ein gewünschter Effekt des hier praktizierten Partnerschaftsmodells Schiene", sagt Jens Hallfeldt. Bahn, Bauindustrie und Politik blicken derzeit mit erwartungsvollem Interesse auf die Filder: Der Gäubahnausbau Nord und dessen zentrales Bauwerk, der Pfaffensteigtunnel, der die Gäubahn aus und in Richtung Zürich mit der Infrastruktur von Stuttgart 21 verbindet, ist eine Art Reallabor. Alle Beteiligten, die Bahn als Bauherr, die Planungsbüros, die Baufirmen tragen als sogenannte Allianzpartner gemeinsam die Verantwortung für Zeitplan und Kosten. Das Besondere: Während bei anderen Projekten bisher nur einzelne Teilabschnitte oder Bauphasen entlang von sogenannten Allianzverträgen realisiert wurden, gehen beim Pfaffensteigtunnel die Bahn und ihre Auftragnehmer den gesamten Weg gemeinsam – von der frühen Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis hin zur baulichen Fertigstellung. Das soll verlässliche Termine und Kosten gewährleisten.

Profi für Hochgeschwindigkeit

Jens Hallfeldt hat vor kurzem die Leitung für die bauliche Fertigstellung übernommen. In Koblenz geboren, in Bremen aufgewachsen hat der Bauingenieur nach seinem Studium in Aachen in verantwortlicher Position unter anderem in Singapur, in Spanien, in den Niederlanden und in der Schweiz Tunnel gebaut, dazwischen auch mal eine Wasserkraftanlage in Äthiopien. In Spanien war Jens Hallfeldt fast acht Jahre Chef von Baustellen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Entlang der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm hat er in leitender Funktion mehrere Etappen absolviert: zunächst nahe Kirchheim/Teck im Kreis Esslingen im Projketbereich Albvorland den Bau des gut acht Kilometer langen Albvorlandtunnels, der Großen und Kleinen Wendlinger Kurve sowie der sogenannten Güterzuganbindung. Schließlich verantwortete er maßgeblich die rechtzeitige Inbetriebnahme der gesamten Schnellfahrstrecke, auf der seit Dezember 2022 Hochgeschwindigkeitszüge fahren. Mit seinen fast 30 Jahren Berufserfahrung in

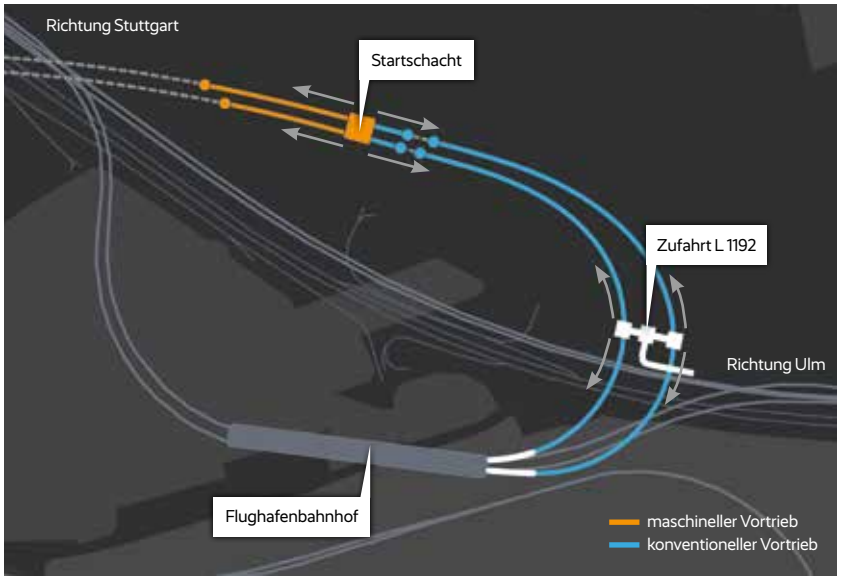
Planung und Ausführung großer Bauprojekte (davon 13 Jahre als Projektleiter beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm) traf Jens Hallfeldt am Pfaffensteigtunnel auf eine ebenso besondere wie spannende Konstellation. „Wir haben in sehr kurzer Zeit erfolgreich zusammen geplant, nun muss sich das Partnerschaftsmodell auch beim eigentlichen Bauen bewähren. Wenn ich mir anschaue, wie hier alle den Erfolg wollen, bin ich sicher, dass das gelingt." Auf die erstmals 2021 vom heutigen Bundesverkehrsminister Steffen Bilger öffentlich ins Spiel gebrachte Idee des Tunnels folgte nach nur gut vier Jahren Planung Ende 2025 der Baubeschluss für diesen ersten Abschnitt des Gäubahnausbaus Nord. Dazu später mehr.

Vom Schachtrand aus betrachtet wirkt auf Laien alles ein bisschen wie eine wuselige Szene in einem Flohzirkus. „Was dort unten in scheinbarer Unordnung gut organisiert passiert, ist schon bemerkenswert", sagt Hallfeldt. Bald wird es weniger kleinteilig, denn der Schachtbau ist nur die Ouvertüre. Vom nächsten Sommer an gehört die Manege den Tunnelvortriebsmaschinen. Am Grund des 55 mal 50 Meter großen Schachts werden dann die einzelnen Elemente der Vortriebsgiganten zusammengebaut, ehe sie sich in den Untergrund fräsen und nachlaufend jeweils die aus Betonfertigteilen bestehende Tunnelinnenschale eingebaut wird.

Mehr Schreibtisch als Baustelle

Gleichwohl lässt sich nicht der gesamte Pfaffensteigtunnel maschinell herstellen. Der etwa ein Kilometer lange Bogen zwischen Flughafenbahnhof, wo die Anschlussstutzen für den Pfaffensteigtunnel seit geraumer Zeit fertig gebaut sind, und dem Startschacht wird konventionell vorgetrieben. Für eine TVM ist der Kurvenradius zu eng, also wird mit dem Bagger oder, je nach Beschaffenheit des Gebirges, wie die Mineure sagen, auch mit dem Meißel ausgebrochen. Der konventionelle Vortrieb hat nahe der A8 bereits begonnen, ein Bagger Mitte Oktober feierlich die ersten Brocken für die dort verlaufende Rettungszufahrt des Tunnels gelöst. Inzwischen befindet sich die Ortsbrust, also der Bereich, wo die Mineure graben, an die 50 Meter im Berg. „Bei zwei Röhren treiben wir während der Hauptbauphase dann an vier Stellen gleichzeitig vor", so Jens Hallfeldts kurzer Ausblick auf die Jahre bis 2033, wenn erstmals Züge durch den Pfaffensteigtunnel fahren sollen.

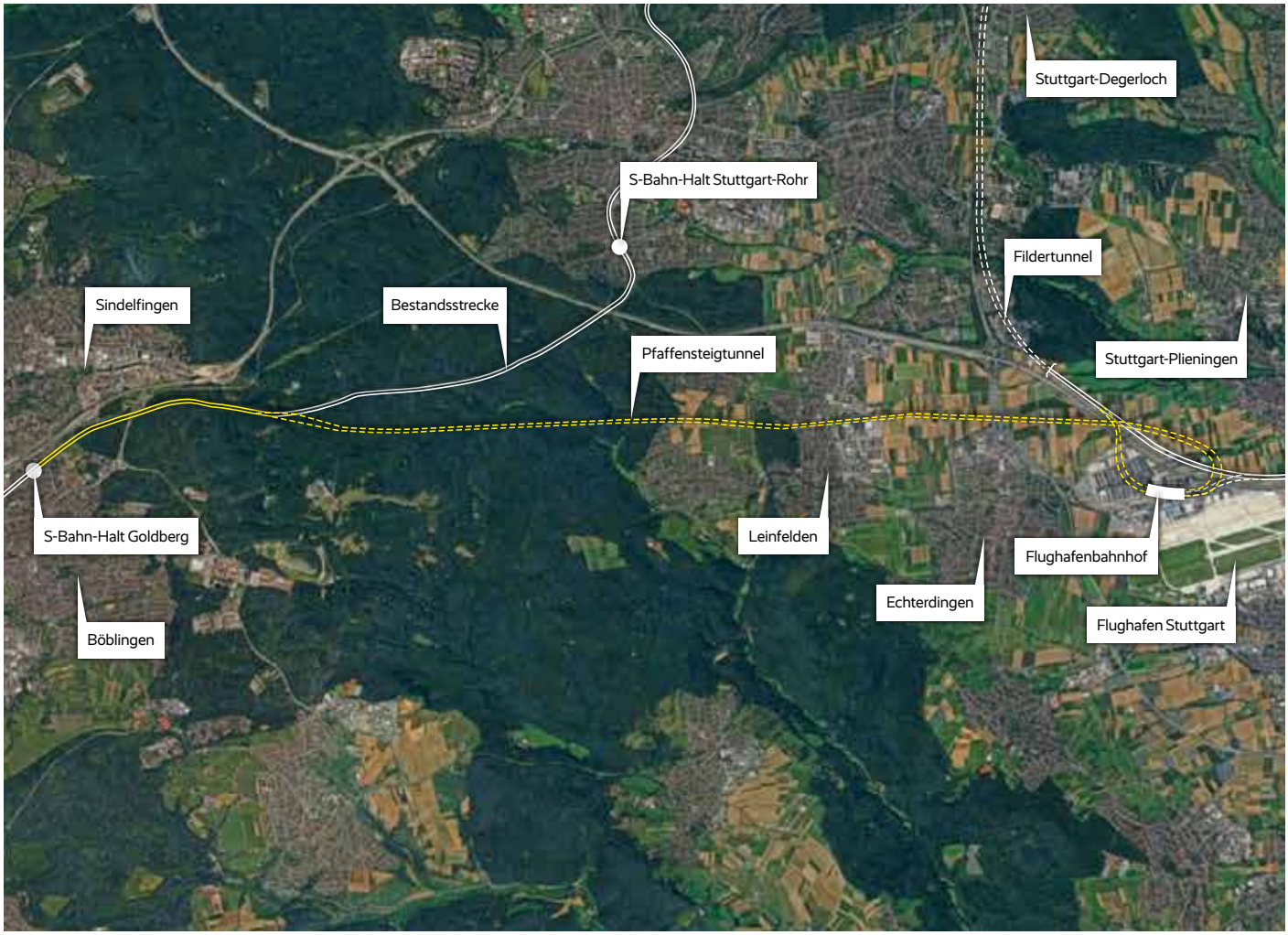
In Sichtweite zum Startschacht brütet an diesem Tag Anna Antipova in einem der Bürocontainer über ihrem Rechner. Auf der Baustelle trifft man sie eher selten an. Planfeststellung steht bei ihrer Arbeit als Begriff über allem. Während die Allianzpartner auf der Baustelle noch hier und da zur Routine finden müssen, hat sich das Partnerschaftsmodell Schiene in der Planungsphase







Vortrieb an allen Ecken: Während im Startschacht die Schlitze für die Förderbänder der Tunnelvortriebsmaschinen vorbereitet werden, sind die Mineure unweit davon an der Rettungszufahrt schon etliche Meter im Berg.



Eingebettet unter den Fildern: der künftige Verlauf des Pfaffensteigtunnels zwischen dem Stuttgarter Flughafen im Osten und Böblingen im Westen.

bereits mehr als bewährt – was nicht ohne Auswirkung auf Anna Antipovas Arbeit bleibt und wozu sie maßgeblich beigetragen hat. „Von den Erfahrungen aus dem Planfeststellungsabschnitt 1 profitieren wir jetzt unmittelbar auch beim zweiten Abschnitt“, sagt sie.

Planung und Bau des Projekts Gäubahnausbau Nord mit dem Pfaffensteigtunnel sind in Abschnitte aufgeteilt. Der bereits oben erwähnte sogenannte Planfeststellungsabschnitt 1 umfasst den bergmännisch herzustellenden Teil des Pfaffensteigtunnels mit einer Länge von 10,8 Kilometern. Daran schließen sich im Planfeststellungsabschnitt 2 rund 300 Meter Tunnel an, die in offener Bauweise gebaut werden. Gefolgt vom oberirdischen, rund drei Kilometer langen Streckenabschnitt bis zur S-Bahn-Station Goldberg, die sich unmittelbar zwischen den Städten Böblingen und Sindelfingen befindet. In offener Bauweise entstehen Tunnel immer dort, wo der Abstand zur Geländeoberfläche gering ist. Dies bedeutet: Zunächst wird eine Baugrube ausgehoben, im Anschluss daran werden die Bodenplatte, danach die Wände und schließlich der Deckel des Tunnels betoniert, ehe der im Rohbau dann fertige Tunnel wieder mit Erdreich entsprechend überschüttet wird.

Vom Rohbau zum Ausbau

Auch bei Abschnitt 2 hatte die Allianz ICE-Tempo vorgelegt. Die Unterlagen gingen im April 2025 an die zuständige Genehmigungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Den Planfeststellungsbeschluss, also die Baugenehmigung, erhoffen sich die Bahn und ihre Allianzpartner bis Mitte nächsten Jahres. „Beteiligt waren Planer, Fachgutachter, Juristen, jeder hat sich mit viel Engagement eingebracht, etwa, um im Planungsprozess rechtzeitig zu erkennen, was geht, und was nicht geht“, erinnert sich Anna Antipova. Dass dem EBA schließlich eine vollständige und möglichst genehmigungsfähige Planung vorgelegt werden konnte, unter anderem dafür war Antipova zuständig. Zu beackern sind dabei zahlreiche Themenfelder, von den reinen Rohbaumaßnahmen über den eisenbahntechnischen Ausbau bis hin zu Umweltbelangen wie dem längst sehr strengen Artenschutz. Anna Antipova gibt ein Beispiel: „Im Wald bei Böblingen, wo wir bald bauen werden,







Anna Antipova am Rechner mit Sicht auf die Baustelle und nach getaner Planung mit Kollegen und den Unterlagen vor dem Eisenbahn-Bundesamt.

gibt es Vorkommen der streng geschützten Haselmaus. Auch deren Umsiedlung ist Teil der Planfeststellung".

Anna Antipova stammt aus dem gut 700 Kilometer östlich von Moskau gelegenen Uljanowsk. Ausgestattet mit einem abgeschlossenen Studium des Bauingenieurwesens kam sie 23-jährig als Au Pair nach Deutschland, sattelte an der Uni Darmstadt einen Masterabschluss drauf und arbeitet seit 2012 bei der Deutschen Bahn. Im Rahmen von Stuttgart 21 hatte sie am Tunnel Obertürkheim mitgeplant und hierbei schon Artenschutzerfahrung gesammelt. Damals vor rund zehn Jahren musste die Bahn mehrere Tausend Eidechsen aus dem Neckartal auf ein Feuerbacher Heide genanntes Gelände nahe dem gleichnamigen Stuttgarter Stadtbezirk umsiedeln.

Zur Lösung verdammt

Mit der Abgabe von annähernd genehmigungsreifen Unterlagen ist es selbstredend nicht getan. Die Beamten des EBA stellen meist mehr als eine Rückfrage, und von den Bauarbeiten Betroffene haben im Rahmen des Verfahrens das Recht, Einwendungen zu formulieren, von denen jede einzelne ernst zu nehmen ist. Die Ausarbeitung der Stellungnahmen zählt ebenfalls zu Anna Antipovas Aufgaben. „Es kann auch vorkommen, dass wir mit Einwendern, beispielweise Kommunen, Behörden oder auch Landwirten Gespräche führen." Die sind mal angenehm, mal ergiebig, mal weniger erfreulich.

Letzteres erlebt in Baubesprechungen zuweilen auch Hallfeldt, trotz aller Allianz-Harmonie. „Immer nur Friede, Freude, Eierkuchen garantiert selbst so ein auf maximale Kooperation ausgelegtes Partnerschaftsmodell nicht." Der Vorteil dennoch: Weil alle vertraglich in derselben Verantwortung stehen, sind bei auftretenden Problemen der Bauherr wie auch die Auftragnehmer geradewegs dazu verdammt, Lösungen zu erarbeiten, „deshalb ist auch stets die Lernkurve steil", sagt Projektleiter Hallfeldt anerkennend. Im Zweifel rauft man sich eben zusammen. Nur wenn das gelingt, haben alle etwas davon. In den Baubüros auf den Fildern, an der Ortsbrust, im Startschacht, im Baggerführerhaus.

www.be-zug.de/pfaffensteig

„Für alle gilt es, rechtzeitig zu erkennen, was geht und was nicht."
DB-Projektingenieurin Anna Antipova (45)

THEMA

Ein Tunnel der neuen Dimension

Der Pfaffensteigtunnel wird von 2033 an die von Süden kommende Gäubahn mit der Infrastruktur von Stuttgart 21 verbinden. Bundesverkehrsminister Steffen Bilger spricht zum offiziellen Baustart von einem Meilenstein. Für Bahnchefin Evelyn Palla verbindet der elf Kilometer lange Tunnel Menschen „und macht ihr Leben einfacher“.

Die Liste der prominenten Rednerinnen und Redner ist lang: Evelyn Palla, die Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, seine baden-württembergische Amtskollegin Nicole Razavi, Stuttgarts Oberbürgermeister Frank Nopper, Rainer Wieland, der Vorsitzende des Verbands Region Stuttgart, und der Vorstandschef der Strabag AG, Stefan Kratochwill. Der wahre Mittelpunkt an diesem sonnigen Oktobertag, an dem nahe des Stuttgarter Flughafens der Baustart für den Pfaffensteigtunnel mit Reden und einem symbolischen Baggerbiss gefeiert wird, ist aber jemand anderes: Es ist die Statue der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Bergleute und Mineure, die im Schein einer weißen Kerze neben dem Rednerpult steht. „Sie soll den Arbeitern Schutz und Geleit geben“, sagt der S 21-Betriebsseelsorger Peter Maile. Am Ende der rund eineinhalbstündigen Feier zum offiziellen Start des Projekts werden die Tunnelpatin Andrea Klett-Eininger und zwei Mineure sie am Tunnelportal platzieren.

Doch zuvor betonen die Rednerinnen und Redner die Bedeutung des rund elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnels, der vom Jahr 2033 an die von Süden kommende Gäubahn mit der Infrastruktur von Stuttgart 21 verbinden wird. Das bringt erhebliche Vorteile für die Reisenden und macht die Leistungsfähigkeit der Verkehrsdrehscheibe am Flughafen und des Bahnknotens Stuttgart mit dem neuen Durchgangsbahnhof und der Schnellfahrstrecke nach Ulm komplett.

Zudem wird erstmals das sogenannte Partnerschaftsmodell Schiene realisiert, mit dem komplexe Großprojekte der Deutschen Bahn schneller und günstiger fertiggestellt werden. „Auch wenn wir nicht direkt sehen, was entstehen wird. Ab heute wird aus Planung Wirklichkeit“, sagt die DB-Chefin Evelyn Palla, als sie die Feierlichkeiten pünktlich um 11 Uhr eröffnet.

Ihre Rede in dem provisorisch aufgebauten Zelt in Sichtweite zur A 8 ist in zweierlei Hinsicht bemerkenswert. Einerseits betont sie, wohl auch in Richtung der Schar der rund hundert Protestierenden vor dem Zelt, dass der Bau kein Selbstzweck sei. „Der Pfaffensteigtunnel ist nicht nur ein Bauwerk, er verbindet Menschen und macht ihr Leben einfacher“, sagt sie. So verkürze sich die Fahrzeit von Böblingen zum Flughafen von 22 auf sieben Minuten. Der Pfaffensteigtunnel bietet zudem die Basis für eine annähernd 15 Minuten kürzere Reise zwischen Zürich und der Landeshauptstadt Stuttgart.

Doch der Tunnel spare nicht nur Reisezeit, er schaffe auch Zeit für die Menschen. „Sie kommen schneller zur Arbeit, schneller nach Hause, schneller zu Terminen und schneller zu Familie und Freunden“, sagt Palla. Es entstehe beste Mobilität, davon würden die Menschen



Tunnelpatin Andrea Klett-Eininger platziert die Schutzpatronin der Mineure, die Heilige Barbara.

im gesamten Ballungsraum und darüber hinaus profitieren. „Mit diesem Projekt rücken wir die Region näher zusammen und verbessern die Anbindung an den Flughafen und den Fernverkehr“, betont die Bahnchefin.

Andererseits lässt Palla auch keinen Zweifel daran, dass die Planung und der Bau des Pfaffensteigtunnels eine Blaupause ist für die Bauherrin Bahn. „Wir zeigen mit dem heutigen Baustart: Große Infrastrukturprojekte können schneller Realität werden, wenn alle Beteiligten gemeinsam Verantwortung übernehmen.“ Großprojekte seien per se langwierig, schwierig und kompliziert. „Und viele Menschen fragen sich, warum dauert das so lange?“, sagt Palla. Beim Pfaffensteigtunnel zeigten die Bahn und ihre Partner in Behörden und Firmen aber, dass „es auch anders gehen kann“. Der Tunnelbau sei zwar ebenfalls ein „anspruchsvolles Projekt“, aber alle Beteiligten hätten von Anfang an auf kurzen Wegen mit dem Willen zusammengearbeitet, Lösungen zu finden. Mit den ersten Planungen sei vor fünf Jahren begonnen worden, jetzt stehe man am Baustart. „Das ist sehr bemerkenswert“, lobt Evelyn Palla: „Für mich ist das eine ganz wichtige Botschaft des heutigen Tages: Wenn wir früh zusammenarbeiten, dann können wir große Infrastrukturprojekte schneller umsetzen.“

Für den Bundesverkehrsminister ist es fast schon Alltag, Neubauten zu starten und einzuweihen. Dennoch ist es für den erst seit Ende Juli 2026 amtierenden Minister Steffen Bilger ein außergewöhnlicher Termin. Der CDU-Bundestagsabgeordnete aus Ludwigsburg hat sich seit Jahren für den Bau des Tunnels stark gemacht – so sehr, dass seine Parteifreundin Nicole Razavi sogar vom „Bilger-Tunnel“ spricht. „Vom ersten Konzept an durfte ich das Projekt über viele Jahre hinweg begleiten und vorantreiben. Deshalb ist dieser Tag für mich auch persönlich etwas ganz Besonderes“, sagt der CDU-Politiker.

Großer Bahnhof und reges Interesse beim offiziellen Baustart



„Ich freue mich sehr über diesen Meilenstein.“ Es gebe drei entscheidende Gründe für den Tunnel: eine bessere Lösung für den Flughafen, eine Verbesserung für den Zulauf zum Hauptbahnhof und eine bessere Lösung für den Gäubahnausbau im Zuge des Deutschlandtakts.

Dabei rühmt der CDU-Politiker – im harten und mitunter unversöhnlichen politischen Alltag durchaus ungewöhnlich – die gute Zusammenarbeit mit dem damals vom Grünen Winfried Hermann geführten baden-württembergischen Verkehrsministerium. „Hilfreich waren für mich auch Gespräche mit früheren Kritikern von Stuttgart 21, die aber konstruktiv an Verbesserungen mitarbeiten“, so Bilger. Dazu gehörten die Große Wendlinger Kurve, die für eine bessere Verbindung der Neckartaltrasse Plochingen–Tübingen mit der Schnellfahrstrecke Stuttgart/Flughafen–Ulm sorgt, die Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart, die die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes in der Region erhöht, und eben auch der Pfaffensteigtunnel. Trotz der hohen Kosten müsse mit solchen Projekten begonnen werden, „wenn wir wollen, dass die Schieneninfrastruktur besser und verlässlicher wird, damit mehr Menschen auf die Bahn umsteigen“. Die Gäubahn werde künftig deutlich leistungsfähiger, die Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus würden gestärkt. „Wer mehr klimafreundlichen Verkehr auf die Schiene bringen will, muss in den Ausbau investieren“, betont Bilger. Dass nach vergleichsweise kurzer Zeit nun schon der Baustart sei, zeige: „Wenn alle Akteure an einem Strang ziehen, können Neubauprojekte für eine starke Schiene in Deutschland schnell realisiert werden.“

Schon von Amts wegen lenkt die Landesverkehrsministerin Nicole Razavi den Blick auf den Südwesten. Mit S 21, der Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart und dem Ausbau der Gäubahn würden zentrale Bahnprojekte hier wie in kaum einem anderen Bundesland realisiert. „Der Pfaffensteigtunnel ist ein wichtiger Baustein für eine moderne, leistungsfähige und sichere Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg“, sagt sie. Die schnellen Verbindungen von der Schweiz, vom Bodensee und aus dem Gäu zum Flughafern und in die Landeshauptstadt seien gut für Pendler, Geschäftsreisende, Urlauber und die Wirtschaft. „Wir machen diese Investitionen, damit Baden-Württemberg ein Standort für Wachstum und Wohlstand bleibt“, erklärt sie.

„Mit dem Pfaffensteigtunnel werden die Weichen richtig gestellt für eine Stärkung Stuttgarts als eine der besten europäischen Verkehrsdrehscheiben“, sagt anschließend der Stuttgarter Oberbürgermeister Frank Nopper. Er sieht darin eine „frohe Botschaft nach den ernüchternden Hiobsbotschaften in Sachen S 21“. Dies stärke den Flughafen und die unmittelbar benachbarte Messe.





Bahnchefin Evelyn Palla am Rednerpult (links). Gruppenbild am Portal, flankiert von Mineuren: Klaus Müller, Vorsitzender der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, Regionalpräsident Rainer Wieland, Landesverkehrsministerin Nicole Razavi, Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, Evelyn Palla, OB Frank Nopper, Tunnelpatin Andrea Klett-Eininger und Strabag-Chef Stefan Kratochwill (von links).

Die Landeshauptstadt werde so als Wirtschafts- und-Wissenschaftsstandort attraktiver. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten am Stuttgarter Flughafen rühmt auch der Regionalpräsident Rainer Wieland. Der Flug-, der Bus-, der Auto- und der Nah- und Fernverkehr auf der Schiene würden hier auf in Deutschland und Europa einzigartige Weise verbunden, sagt er.

Wie Nopper nennt auch Wieland als einen großen Vorteil, dass die Fernzüge nun eigene Gleise belegen. „Mit dem Pfaffensteigtunnel wird es auch künftig keine Mischnutzung auf der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart-Rohr und Flughafen geben. Das wirkt sich positiv auf die Betriebsqualität der S-Bahn aus“, betont Wieland. Zudem eröffne sich mit dem Pfaffensteigtunnel die Chance, die Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Nord künftig für die geplante Linie S 7 von Heimerdingen nach Stuttgart-Vaihingen zu nutzen. Auch Wieland belässt es nicht nur bei lobenden Worten. Die Attraktivität der Verkehrsdrehscheibe Flughafen hänge auch davon ab, dass im dortigen Fernbahnhof möglichst viele Züge an- und abfahren. Wer die Vorteile des Pfaffensteigtunnels nutzen wolle, müsse den Fernbahnhof bespielen und die Digitalisierung vorantreiben.

Der Strabag-Vorstandschef Stefan Kratochwill sieht im Pfaffensteigtunnel eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur über Landesgrenzen hinweg. „Als überzeugten Europäer freut mich das“, sagt er. Der Tunnelanschlag markiere den Übergang von intensiver gemeinsamer Vorbereitung in die sichtbare Realisierung. Das Partnerschaftsmodell Schiene sei ein Kulturwandel in der Zusammenarbeit der Bahn mit Strabag und neun weiteren Firmen. Man setze auf „modernste Tunnelbautechnik und digitale Planungsmethoden“.

Zum Ende hin ergreift der S 21-Betriebsseelsorger Peter Maile das Wort, und er tut es auf seine ganz besondere Art. Maile gedenkt der Heiligen Barbara, die ihren Weg der Selbstverantwortung im Glauben bis zum Tod gegangen sei. Und er blickt über den Tellerrand des symbolischen Tunnelanschlags hinaus, wenn er sagt, dass „nur der Weg des Friedens die Völker vereint, der Weg des Krieges aber in den Abgrund führt“, und an die Selbstverantwortung jedes einzelnen erinnert. Schon handfester ist da sein Hinweis an die Tunnelpatin Andrea Klett-Einiger, dass sie in ihrem neuen Amt für Kuchen und Fleischkäse für die Arbeiter zu sorgen habe.

Für die ehemalige Leiterin des Oberbürgermeisterbüros und ausgewiesene S21-Kennerin, die auch schon bei der Schlichtung auf Seiten der Stadt Stuttgart aktiv war, geht mit der Tunnelpatenschaft ein „großer Wunsch“ in Erfüllung, wie sie sagt. Wenige Minuten später steigt sie vor den Augen der mehreren hundert Gäste in den großen Bagger und reißt erste Löcher in die betonierte Tunnelanschlagswand. Dieser Baggerbiss ist für viele das Foto des Tages. Nicht zu Unrecht: Schließlich geht es um den Baustart, der anschließend im Zelt gefeiert wird. Die Prominenz ist zu diesem Zeitpunkt bereits zum nächsten Termin unterwegs, die anderen Gäste machen es sich im Zelt bei Pinsa, Fleischküchle, Forelle und Käsekuchen gemütlich. Zurück bleibt der Schrein am Tunneleingang. Dort steht die Statue der Heiligen Barbara. Sie hält ihre schützende Hand über die Mineure und Arbeiter, die von nun an Tag für Tag den Tunnel vorantreiben werden.

IM BILDE


1


2


3


4

❶ Rundbogenfenster im Bonatzbau ❷ Startschacht für den Pfaffensteigtunnel ❸ Zentrales Empfangsgebäude des neuen Fernbahnhofs am Flughafen ❹ Talquerung des neuen Hauptbahnhofs
❺ Blick in den Tunnel Nordkopf am Hauptbahnhof ❻ Gitterschale am Südausgang ❼ Große Schalterhalle ❽ Gitterschale am Nordausgang der neuen Bahnsteighalle









IM BILDE





INTERVIEW

„Mehr als der Bau eines Bahnhofs“

Seit Juli 2026 ist Steffen Bilger neuer Bundesverkehrsminister. Seine Vision der digitalen Eisenbahn: „das hocheffiziente Rückgrat einer vollkommen mobilen Gesellschaft“. Ein Gespräch über S 21 und die Mobilität von Morgen.

Herr Bilger, Sie vertreten seit 2009 ohne Unterbrechung im Deutschen Bundestag den Wahlkreis Ludwigsburg mit mehr als 300.000 Einwohnern. Was verbindet Sie persönlich mit der Region Stuttgart?

Steffen Bilger: Die Region Stuttgart ist meine Heimat. Ich bin in Backnang aufgewachsen, habe während meines Studiums in Tübingen nebenher bei der CDU-Regionalfraktion in Stuttgart gearbeitet und lebe heute mit meiner Familie in Ludwigsburg. Was ich besonders schätze, ist die hohe Lebensqualität. Wir haben hier eine starke Wirtschaft, eine große Vielfalt an Kultur und Freizeitmöglichkeiten und gleichzeitig schöne Landschaften. Seit 2009 darf ich die Menschen im Wahlkreis Ludwigsburg als direkt gewählter Abgeordneter im Deutschen Bundestag vertreten. Das ist für mich nicht nur ein politisches Amt, sondern eine große persönliche Verantwortung. Mir ist wichtig, den Kontakt zu den Menschen vor Ort zu halten, ihre Anliegen nach Berlin mitzunehmen und mich dafür einzusetzen, dass sich unsere Heimat gut weiterentwickelt – nicht nur im Verkehrsbereich.

Es sind herausfordernde Zeiten. Gerade auch die Infrastruktur in diesem Land ist immer wieder Gegenstand von Debatten, sei es im politischen Raum oder zu Hause bei den Menschen. Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?

Steffen Bilger: Wir haben zweifelsohne große Herausforderungen, sei es der Zustand unserer Brücken, Straßen und Schienen, die Verspätungen bei der Deutschen Bahn, die Bedrohung durch Drohnen an unseren Flughäfen oder die Transformation des Verkehrssektors hin zur Klimaneutralität. All diese Herausforderungen gehen wir aber entschlossen an. Wir investieren Rekordmittel in unsere Infrastruktur – allein 170 Milliarden Euro bis 2030. Wir reformieren die Art und Weise, wie der Bund als Eigentümer die Deutsche Bahn steuern und kontrollieren kann, damit es nicht nur bei der Pünktlichkeit zu spürbaren Verbesserungen kommt. Wir haben im Rekordtempo unsere Flughäfen, auch den Stuttgarter, mit Drohnendetektionstechnik ausgestattet und wir erleben gerade den erfolgreichen Hochlauf der Elektromobilität bei Pkw und bei Lkw.

Wann sind Sie zuletzt mit einem Zug der Deutschen Bahn gefahren, und was haben Sie dabei erlebt?

Steffen Bilger: Zuletzt bin ich von Berlin über Nürnberg zurück nach Ludwigsburg gefahren. Die Fahrt war pünktlich, aber auf der Murrbahn haben Wagen gefehlt, sodass ich erstmal im überfüllten Zug stand. Als Verkehrsminister erlebt man hautnah, was alle anderen Reisenden ebenfalls täglich umtreibt. Viele Menschen sprechen mich inzwischen auf meinen Bahnfahrten an, aber nicht alle beschweren sich. Ganz im Gegenteil: Viele berichten mir auch von ihren positiven Erlebnissen beim Bahnfahren. Dennoch gibt es





eine Menge Herausforderungen, die wir lösen müssen, um für spürbare Verbesserungen beim Bahnfahren zu sorgen. Im Fernverkehr ist vereinbart, bis 2029 eine Pünktlichkeit von 70 Prozent zu erreichen. Aktuell liegt die Pünktlichkeitsquote dort bei unter 60 Prozent, die Steigerung auf 70 innerhalb weniger Jahre ist also durchaus ambitioniert. Auch bei den Themen Sauberkeit, Sicherheit und Kundenkommunikation haben wir erste Verbesserungen umsetzen können. Ich finde, diese Verbesserungen merkt man auch schon, wenn man im Zug unterwegs ist.

Am 29. Juli 2026 wurden Sie zum Bundesverkehrsminister ernannt. Was hat Sie im neuen Amt am meisten überrascht?
Steffen Bilger: Als ich 2009 in den Deutschen Bundestag gewählt wurde, war ich Mitglied im Verkehrsausschuss, von 2018 bis 2021 dann Staatssekretär im Verkehrsministerium. Ich kenne die Verkehrspolitik daher gut. Nach fünf Jahren in anderen Politikfeldern überrascht mich positiv, dass die verkehrspolitischen Diskussionen in der Gesellschaft und der Politik sich normalisiert haben. Es gibt mehr Pragmatismus statt ideologischer Debatten, bei denen versucht wurde, beispielsweise Auto gegen Bahn auszuspielen. Und noch etwas ist heute nach meiner Ansicht besser: Dank des Sondervermögens steht viel mehr Geld für Investitionen in unsere Straßen, Schienen und Wasserstraßen zur Verfügung als das früher der Fall war. Hinzu kommt das Infrastruktur-Zukunftsgesetz, das hilft, Vorhaben schneller zu planen, zu genehmigen und zu bauen.

Wir sind in Deutschland, was Infrastruktur betrifft, aber auch Elektromobilität, oft zu langsam im Vergleich mit Nationen wie China. Planungsbeschleunigung ist deshalb ein zentrales Versprechen der Politik. Wie schnell können Großprojekte realistisch werden?
Steffen Bilger: Je nach Art und Komplexität des Vorhabens sind Zeitgewinne von Monaten bis hin zu mehreren Jahren möglich. Mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz haben wir diesen Sommer die rechtlichen Voraussetzungen für schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren geschaffen. Unser Ziel ist, Verfahren effizienter und verbindlicher zu organisieren, unnötige Doppelungen zu vermeiden und Verzögerungen dort zu reduzieren, wo Entscheidungen trotz vorhandener Entscheidungsreife zu lange dauern. Jetzt kommt es darauf an, diese neuen Beschleunigungsmöglichkeiten für Großprojekte konsequent zu nutzen. Denn entscheidend ist, dass die Modernisierung unserer Verkehrsinfrastruktur spürbar vorankommt.

Manche Bürgerinnen und Bürger halten Großprojekte für nicht mehr umsetzbar, wenn schon das Häuslebauen heute mit so vielen Vorgaben verbunden ist, dass es oft deutlich länger dauert als früher. Was entgegnen Sie ihnen?



Steffen Bilger: Wir haben schon viele Maßnahmen umgesetzt, um Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland zu beschleunigen und zu verkürzen. Hier sind wir auch noch lange nicht am Ende; aktuell durchforsten wir alle relevanten Regelungen nach weiterem administrativem Ballast und werden diesen konsequent zurückfahren. Da aber auch viele Verfahrensvorgaben aus Brüssel kommen, stehen wir auch mit der Europäischen Kommission im Kontakt und haben dort auch schon viel angestoßen.

Die Bahn steht unter Druck: Pünktlichkeit, Finanzen, Vertrauen. Was muss sich ändern und wie wollen Sie diese Änderungen – als Vertreter des Eigentümers – angehen?
Steffen Bilger: Die Bundesregierung setzt die Reform der Deutschen Bahn konsequent um. Die Ziele sind klar: mehr Zuverlässigkeit, mehr Wirtschaftlichkeit, schnellere Infrastrukturprojekte und eine stärkere Steuerung durch den Bund. Mit der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ wurden 50 konkrete Maßnahmen definiert; erste wichtige Schritte sind bereits umgesetzt. Dazu gehören eine Neuaufstellung von Vorständen und Aufsichtsräten, Sofortprogramme für Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und Kundenkommunikation sowie die Taskforce „Zuverlässige Bahn“. Als Eigentümer stärken wir unsere Steuerungsmöglichkeiten: durch die neue Leistungsvereinbarung mit der DB InfraGO, den Infraplan, eine Eigentümerstrategie mit



messbaren Zielen und ein enges Monitoring der Zielerreichung. Der Bund setzt die Ziele und schafft die finanziellen Voraussetzungen. Die operative Verantwortung für die Umsetzung liegt beim Vorstand der Deutschen Bahn. Entscheidend wird sein, dass Verlässlichkeit und Wirtschaftlichkeit künftig wieder die zentralen Maßstäbe für den Erfolg des Konzerns sind.

Welche Bedeutung hat in diesem Kontext das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm für den Fernverkehr zwischen Frankfurt, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München?
Steffen Bilger: Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist mehr als der Bau eines Bahnhofs. Gemeinsam mit weiteren Ausbauten zwischen Stuttgart, Ulm und Augsburg schafft es die Grundlage für den Deutschlandtakt in Süddeutschland. Es sorgt für deutlich kürzere Reisezeiten, bessere Anschlüsse und mehr Kapazität auf der Schiene. Damit rücken die Zentren in Süddeutschland noch enger zusammen: Zwischen Mannheim und München wird ein attraktiver Halbstundentakt mit einer Fahrzeit von rund zwei Stunden möglich. Durch die Trennung von Fern-, Regional- und Güterverkehr entstehen zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr und den Gütertransport. Das bedeutet mehr Verbindungen, stabilere Fahrpläne und schnellere Transporte. Damit stärken wir die Schiene insgesamt: für Pendler, für Reisende und für die Wirtschaft. Gleichzeitig wird die Bahn auf vielen Strecken deutlich wettbewerbsfähiger gegenüber Auto und Flugzeug.

Die Schnellfahrstrecke zwischen Wendlingen am Neckar und Ulm ist seit Dezember 2022 digitalisiert, also mit ETCS Level 2 und ohne alte Signaltechnik in Betrieb. Wie bewerten Sie die Leistung und Zuverlässigkeit der neuen Strecke?
Steffen Bilger: Neue Strecken müssen mit modernster Technik ausgestattet werden. Das setzen wir nun im gesamten Schienennetz um. Generell soll durch den Ersatz von alter Signaltechnik durch ETCS Level 2 die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit der Eisenbahninfrastruktur erhöht werden. Dies sorgt nicht zuletzt für mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit auf der Schiene.

Wenn es so gut läuft, wäre es dann nicht an der Zeit, diesen digitalen Standard für ganz Deutschland zu fordern?
Steffen Bilger: Das ist nicht nur notwendig für Deutschland, sondern auch eine europäische Vorgabe. Mit den Investitionen in die Schieneninfrastruktur setzen wir die Digitalisierung konsequent an vielen Stellen um. Bis wir das gesamte mehr als 30.000 Kilometer lange Netz digitalisiert haben, wird es noch dauern, aber wir investieren in den kommenden Jahren 10 Milliarden Euro in die Digitalisierung der Schiene. Darüber hinaus wollen wir mit rund 5,5 Milliarden Euro die Ausrüstung der rund 13.000 Bestandsfahrzeuge unterstützen.

Unsere Nachbarländer setzen gleichfalls verstärkt auf die Digitalisierung der Eisenbahn. Wie sieht Ihre Vision für die digitale Eisenbahn in Deutschland aus?
Steffen Bilger: Meine Vision von der digitalen Eisenbahn in Deutschland ist, dass sie keine Zukunftsutopie mehr ist, sondern das unsichtbare, hocheffiziente Rückgrat einer vollkommen mobilen Gesellschaft. Wo früher Blockabschnitte und starre Signale kilometerweite Abstände zwischen den Zügen erzwingen mussten, fahren die Züge nun im optimalen Abstand. Elektronisch miteinander gekoppelt, gleiten sie wie an einer unsichtbaren Perlenschnur durchs Land. Dies bewirkt eine Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch wesentlich mehr Züge; ohne dass dafür viele Kilometer neuer Trassen gebaut werden müssen. Gleichzeitig wird die Verfügbarkeit durch selbstständige Verschleißmeldungen von zum Beispiel Weichen und Oberleitungen erheblich gesteigert. So kann eine Wartung in kurzen, nächtlichen Zeitfenstern erfolgen, noch bevor ein Fahrgast auch nur eine Minute Verspätung spüren kann.

Verzögerungen und Mehrkosten haben das Vertrauen in Großprojekte beschädigt. Was sollten wir daraus lernen?
Steffen Bilger: Um Großprojekte termin- und kostensicher abzuwickeln, ist das aktive und konstruktive Mitwirken aller Partner in allen Projektphasen notwendig.

Es gibt bereits viele Beispiele, bei denen das sehr erfolgreich praktiziert worden ist. Besonders wichtig ist es aus meiner Sicht auch, dass alle Beteiligten schon früh miteinander kommunizieren und sich auch gezielt abstimmen, damit man böse Überraschungen im späteren Projektverlauf möglichst vermeiden kann.

Welche Rolle spielt die Information der Öffentlichkeit? Orte wie der InfoTurmStuttgart und die Tage der offenen Baustelle sprechen Menschen direkt an.

Steffen Bilger: Die Information der Öffentlichkeit spielt eine wichtige Rolle. Transparenz schafft Vertrauen und Akzeptanz. Gerade bei großen Infrastrukturvorhaben wollen Menschen wissen, warum ein Projekt notwendig ist, welche Auswirkungen es hat und welchen Nutzen es für die Region bringt. Deshalb sind Dialogformate vor Ort, Baustellenführungen oder Informationszentren wie der InfoTurmStuttgart wichtig. Sie machen Infrastrukturprojekte erlebbar und geben Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, Fragen zu stellen und sich frühzeitig zu beteiligen. Das schafft Verständnis für Projekte und stärkt Akzeptanz vor Ort.

Der Bau des Pfaffensteigtunnels, bei dessen Realisierung Sie politisch maßgeblich beteiligt waren und der deshalb den Hausnamen Bilger-Tunnel verliehen bekommen hat, wurde Anfang Oktober feierlich begangen. Welchen Nutzen haben die Reisenden davon?

Steffen Bilger: Erst einmal freue ich mich sehr, dass der Tunnel tatsächlich gebaut wird. 2021 habe ich den Vorschlag präsentiert, fünf Jahre später geht es los. Für deutsche Verhältnisse ist das ziemlich gut. Der Pfaffensteigtunnel ist die beste Lösung für den Zulauf auf Stuttgart, für den Flughafen und für die Gäubahn. Wer die Gäubahn stärken will, braucht den Pfaffensteigtunnel. Die Reisenden profitieren von schnelleren Anbindungen unter anderem von Böblingen an den Flughafen und die Messe Stuttgart sowie der gesamten Haltepunkte der Gäubahn. Gerade für Pendler, die die Strecken zweimal täglich fahren, kommt in einer Arbeitswoche eine erhebliche Zeitersparnis zusammen.

Wenn das Projekt Stuttgart 21 eingeweiht wird, fallen so manchem Politiker ganze Felsbrocken aus dem Herzen. Wie ist das bei Ihnen ganz persönlich?

Steffen Bilger: Das wird mir auch so gehen. Dem Bund und mir persönlich ist sehr daran gelegen, dass Stuttgart 21 mit einer vollständigen und funktionierenden Inbetriebnahme zum erfolgreichen Abschluss gebracht wird. Zusammen mit der bereits Ende 2022 eröffneten Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm ist die Eisenbahninfrastruktur der Region Stuttgart dann fit für das 21. Jahrhundert und bietet durch verkürzte Fahrzeiten und bessere Verbindungen auch zu anderen Verkehrsträgern attraktive Bedingungen für die Reisenden.



Zur Person

Steffen Bilger (CDU) wurde am 16. Februar 1979 im oberbayerischen Schongau geboren und wuchs in der Region Stuttgart auf. Nach dem Abitur studierte er Rechtswissenschaften an der Universität Tübingen und arbeitete anschließend als Rechtsanwalt. Seine politische Laufbahn begann früh: Bereits als Jugendlicher engagierte sich Bilger in der Jungen Union und der CDU. Seit 2009 gehört er dem Deutschen Bundestag an und vertritt dort als direkt gewählter Abgeordneter den Wahlkreis Ludwigsburg. Von 2018 bis 2021 war Steffen Bilger Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Anschließend übernahm er wichtige Führungsaufgaben innerhalb der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, zunächst als stellvertretender Fraktionsvorsitzender und von 2025 an als Erster Parlamentarischer Geschäftsführer. Seit Juli 2026 steht Bilger als Bundesminister für Verkehr an der Spitze des Ressorts. Zu seinen politischen Schwerpunkten zählen die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, die Mobilität der Zukunft sowie die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Der CDU-Politiker ist verheiratet mit Isabell Bilger (siehe Foto links). Er ist Vater von drei Kindern und lebt mit seiner Familie im Landkreis Ludwigsburg.

PORTRÄT

Neues Leben auf alten Gleisen

Begleitend zum Bau neuer Zugtrassen und zu den damit verbundenen Eingriffen in die Natur muss die Bahn für ökologischen Ausgleich oder Ersatz sorgen. Was bleibt davon am Ende? Ein Ortsbesuch in Stuttgart-Münster und im Mussenbachtal, wo dieser Ansatz beispielhaft umgesetzt worden ist.

Die Gräser und Blumen am Wegrand schwanken leicht im Fahrtwind, der den vorbeirauschenden Güterzug begleitet. Ein Weilchen rattert und rumpelt es noch auf den Gleisen nebenan, dann ist es wieder so still, dass man jedes Rascheln in einem der Holzhaufen hören könnte. Lange muss man darauf nicht warten – denn wo viele Eidechsen leben, gehört auch ihr typisches Rascheln zur sanften Geräuschkulisse. Wie auf Kommando zeigt sich gleich darauf einer der scheuen Bewohner, der Ausschau hält nach einem guten Plätzchen für ein Bad in der wärmenden Herbstsonne. „Das ist unser I-Tüpfelchen auf diesem Areal“, sagt Maren Smiatek und deutet mit dem Finger auf das graubraune Reptil.

Die studierte Landschaftsökologin hat an diesem sonnigen Vormittag zu einer Exkursion eingeladen, die über ganz unterschiedliche, sogenannte Kompensationsflächen führt – und zudem den Blick weiten soll. „Es ist mir sehr wichtig, dass nicht nur einzelne Aspekte wie etwa Artenschutz im Fokus stehen, sondern der gesamte Kreislauf und das Ökosystem, das wir auf solchen Flächen schaffen“, betont die 38-Jährige, die bei der Bahn das Team Umweltschutz für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm leitet und viele solcher Umweltmaßnahmen begleitet. In diesem Fall handle es sich eben nicht „nur“ um ein Eidechsen-Habitat, sondern gewissermaßen um einen eigenen kleinen Kosmos, „einen Biodiversitätshotspot“, der sich durch eine hohe Strukturvielfalt auszeichne und vielen Tieren und Pflanzen eine besondere Heimat biete.

Knapp 6.000 Quadratmeter groß ist das Areal in Stuttgart-Münster, das direkt neben den Gleisen der Schusterbahn liegt und schon ganz andere Zeiten erlebt hat. Die gesamte Fläche war über Jahrzehnte komplett versiegelt, auf den Betonflächen standen riesige Lagerhallen für schweres Gerät, es gab eine Altölverladeanlage und einen großen Ölabscheider im Boden. Für das Unternehmen, das die Fläche einst nutzte, war diese Art der Gestaltung zweckmäßig. Für Käfer und Co. dagegen war es eher kein Ort zum Verweilen. „Wir haben hier aus ökologischer Sicht bei Null angefangen und die gesamte Fläche von ganz unten wieder aufgebaut“, sagt Maren Smiatek, die in der Nähe von Hannover aufgewachsen ist, in Nordrhein-Westfalen studiert hat und dann nach einigen weiteren Stationen nach Baden-Württemberg weitergezogen ist.

Das Ergebnis der Renaturierungsarbeit, mit der vor rund vier Jahren begonnen wurde, ist überall zu sehen, zu hören und auch zu riechen. Mit dem Wechsel der Jahreszeiten blüht es hier in allerlei Farben, etwa im kräftigen Blau und Violett der Natternköpfe, die als Wildpflanze des Jahres 2026 zu den wertvollsten einheimischen Nektar- und Futterpflanzen für Schmetterlinge und





Die geschützten Mauereidechsen fühlen sich im neuen Habitat so wohl, dass die Population stetig zunimmt.

andere Insekten zählen. Um das Gelände möglichst strukturreich zu gestalten, wechseln sich sogenannte Altgrasbereiche, die nicht gemäht werden, mit freien Flächen ab. Dazwischen finden sich überall Totholzhaufen, Sträucher, Steinschüttungen und Sandlinsen. Auf der einen Seite ist die Fläche von Gitterboxen mit grober Steinfüllung begrenzt, auf der anderen Seite liegt noch ein altes Gleis mit Holzschwellen unter den Bäumen. Aus Sicht der Eidechsen ein Paradies mit reichlich Futter, vielen Verstecken, sandigen Stellen zur Eiablage, Hohlräumen zum Überwintern und auch sonnigen Plätzen, wofür gerade die alten Gleise hoch im Kurs stehen. „Bei der Besichtigung des Areals haben wir uns schnell entschieden, sie liegenzulassen, weil sie einfach gut in das Gesamtkonzept gepasst haben“, sagt Maren Smiatek.

Als Landschaftsökologin hat sie sich einerseits mit Leib und Seele den Belangen der Natur verschrieben. Gleichzeitig ist es ihr aber auch persönlich wichtig, wie sie betont, „dass der Infrastrukturbau vorangeht und wichtige Bauvorhaben umgesetzt werden können“. Die entscheidende Voraussetzung dafür sei, dass Bauen und Naturschutz sich die Waage hielten – und dafür müssten eben entsprechende Kompensationsmaßnahmen auf geeigneten Flächen umgesetzt werden.



Landschaftspflege mit Hilfe uriger Hochlandrinder.

Kein leichtes Unterfangen in dicht besiedelten Ballungsräumen wie etwa der Metropolregion Stuttgart, in denen freie Flächen knapp sind und die Konkurrenz groß ist. Erschwerend kommt hinzu, dass beispielsweise im Falle der Eidechsen das Artenschutzgesetz hohe Anforderungen an eine Umsiedlung von streng geschützten Arten stellt. Die Ersatzhabitate der Mauereidechsen müssen in Bezug auf die Habitatqualität geeignet und vor der Umsiedlung funktionsfähig sein. Weiter mussten diese innerhalb des Verbreitungsgebietes liegen sowie möglichst einen räumlichen Bezug zum bisherigen Lebensraum aufweisen. Jene Population an Mauereidechsen, die in Stuttgart-Münster ihr Zuhause gefunden haben, lebte einst im Bereich Obertürkheim und war anschließend in einem Zwischenquartier in Nellingen untergebracht. Nach der erneuten Umsiedelung nach Münster konnte diese Fläche auf den Fildern nun wieder in den ursprünglichen Acker zurückverwandelt werden. „Demnächst können wir das Areal wieder an den Eigentümer übergeben“, so Maren Smiatek.

Gerade weil die geeigneten Flächen so rar sind, müssen solche Kompensationsmaßnahmen bestmöglich geplant werden, um dort die verschiedensten Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben an Kompensationsbedarf zusammenführen zu können. Im Falle des begrünten Areals in Münster handelt es sich um ein Eisenbahnbetriebsgelände, das ohnehin teils noch gebraucht wird, weil dort beispielsweise Oberleitungsmasten stehen. „Die haben wir so integriert, dass sie weder auffallen noch stören“, sagt Maren Smiatek, der jedes Mal das Herz aufgeht, wenn sie das Ergebnis der ganzen Überlegungen und Planungen und Umsetzungsmaßnahmen erleben kann. „Es ist einfach ein wahnsinnig schönes Gefühl zu sehen, wie so ein Raum zum Leben erwacht, wie man mit einer kleinen Fläche eine so große Wirkung erzielen kann“, sagt die sympathische Landschaftsökologin.

Kleine Fläche, große Wirkung. Dieser Leitsatz gilt an vielen Orten, an denen die Bahn bisher verschiedenste Kompensationsmaßnahmen veranlasst hat. Auf der Feuerbacher Heide etwa, entlang des Seebaches bei Köngen oder bei Wendlingen, wo als Ausgleichmaßnahme ein Neckar-Altarm angeschlossen und als Biotop angelegt wurde. Auch direkt gegenüber, auf der anderen Seite der Gleise in Münster, wurde mit viel Liebe zum Detail ein neuer Lebensraum geschaffen – was auf den ersten Blick gar nicht so leicht zu erkennen ist. „Für Menschen sieht es hier vielleicht etwas kruschtig aus, aus ökologischer Sicht läuft aber alles richtig und sehr erfolgreich“, sagt Maren Smiatek.

Rund zwei Hektar groß ist das Gebiet direkt hinter der Lessingschule, das sich als vergleichsweise schmaler Streifen auf einer Länge von knapp 700 Metern entlang der Gleise erstreckt. Auch hier liegen noch die stillgelegten Gleise mit alten Holzschwellen, es gibt Sandbereiche, Holzhaufen und Steinschüttungen,



Landschaftsökologin Maren Smiatek erklärt bei einer Exkursion, was sich im Untergrund tut.

nicht symmetrisch angeordnet, sondern wild durcheinander. „Das lieben unsere Eidechsen, die vor allem auch Abwechslung brauchen“, sagt sie. Um ein solches Eidechsenparadies zu schaffen, musste die gesamte Fläche zunächst freigeräumt und teilweise von Gehölzen befreit werden. Die alten Bäume am Rand durften als Lebensraum und Schattenspender bleiben. Im Jahr 2022 wurde dann eine weitere Population an Mauereidechsen aus dem Bereich des Bahnhofs in Bad Cannstatt hierher umgesiedelt. Die Frage, ob das neue Zuhause auch angenommen wurde, war schnell und eindrucksvoll beantwortet: Das Monitoring hier habe eine enorme Zahl an Mauereidechsen ergeben, insbesondere auch an jungen Tieren, freut sich Maren Smiatek. „Wir haben hier wahnsinnig hohe Reproduktionszahlen“, sagt sie nicht ohne Stolz – und dann geht die Exkursion weiter zum nächsten Ort.

Das Mussenbachtal, am Rand der Landeshauptstadt mit Blick auf Kornwestheim gelegen, ist als Kulturlandschaft hier überwiegend von landwirtschaftlich genutzten Feldern geprägt, die zwar einen guten Ertrag bringen, aber nur für wenige Tierarten ein geeigneter Lebensraum sind. Im Gegensatz dazu liegt etwas am Rande eine rund 14 Hektar große Fläche, die im Auftrag der Bahn als Ersatzmaßnahme für den Durchgangsbahnhof im Stuttgarter Talkessel sowie die Anschlüsse nach Bad Cannstatt und Feuerbach schon vor längerer Zeit als mannigfaltiges Biotop gestaltet wurde. Unübersehbar sind die zotteligen Landschaftspfleger, die hier ihren gehaltvollen Beitrag zur ökologischen Vielfalt leisten: Ein gutes dutzend Hochlandrinder mit imposanten Hörnern, die hier nach Lust und Laune weiden dürfen. Ihre Hinterlassenschaften sind nicht nur eine wertvolle Nahrungsquelle für Insekten aller Art, sondern auch ein vielschichtiger Lebensraum und in diesem Sinne ein eigenständiges, hochkomplexes Ökosystem. Die Erfolgsformel ist einfach: je mehr Naturdünger, desto mehr Insekten und in der Folge Vögel, Eidechsen und andere Biotop-Bewohner.

Ziel sei, so Maren Smiatek, dass sich die Fläche zunehmend von selber trägt und die Zufütterung immer mehr minimiert werden kann. Seit der Gestaltung der Kompensationsmaßnahme kümmert sich ein benachbarter Landwirt um das liebe Vieh und alles andere, auch für ihn ist das Ganze ein Herzensprojekt. Noch dazu ein zukunftsweisendes. Zur Fläche gehören beispielsweise auch zahlreiche alte Obstbäume, auf der Speisekarte stehen daher auch Pflaumen, Äpfel, Birnen, Kirschen, Zwetschgen und andere zuckersüße Leckereien. Zur Ergänzung seien zudem einige Obstbäume nachgepflanzt worden, so Maren Smiatek. Im unteren Teil des Geländes gibt es ein Feuchtgebiet mit verschiedensten Pflanzen, im oberen Teil ist das Eidechsen-Habitat untergebracht – und zur Sicherheit mit einem Zaun vor den Rindern geschützt. „Die lieben es, sich im Sand zu wälzen oder durchzustapfen, das wäre für die Eier der Eidechsen nicht so gut“, sagt Maren Smiatek.

Anders als in Münster leben im Mussenbachtal ausschließlich Zauneidechsen, die europaweit ohnehin mehr unter Druck stehen als die Mauereidechsen, die sich begünstigt durch den Klimawandel vergleichsweise rasant ausbreiten. Ein wichtiger Bestandteil sind zudem die abgestorbenen Bäume, die bewusst stehengeblieben sind als „wahnsinnig wichtiger Lebensraum für allerlei Arten, bis hin zu Fledermäusen“, so Maren Smiatek. Gespeist wird die Fläche vom sprudelnden Mussenbach, der sich je nach Wasserstand ungehindert ausbreiten darf. Einen kleinen Teil des Ufers hat der Bach an seinen kraftvollen Tagen schon weggespült und abgetragen. „Das darf er aber. Die Fläche soll leben und ihrer Natur folgen“, erklärt die Landschaftsökologin.

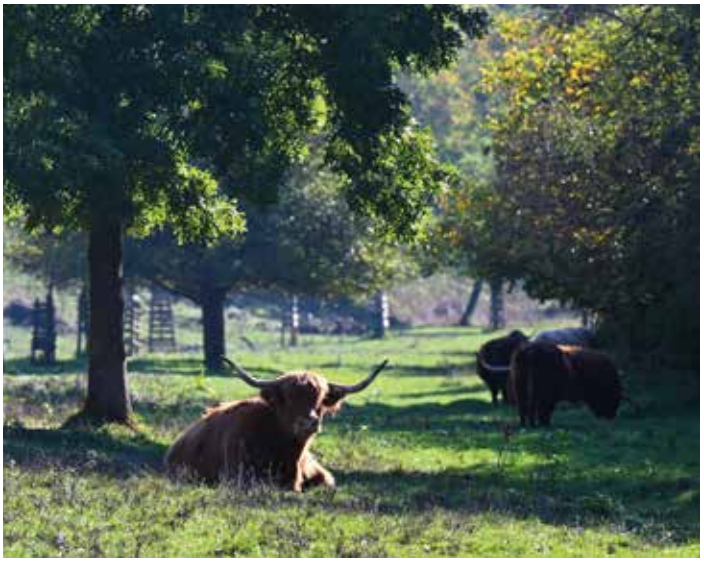
Damit auch die Menschen etwas haben von dem belebten Biotop, wurde bei der Planung von Beginn an darauf geachtet, dass die Fläche zugänglich ist. So führt im oberen Teil entlang der Fläche ein angelegter Wanderweg, vorbei an dem Eidechsen-Habitat mit seinem Mosaik aus Steinhaufen, Holzplätzen und Sandlinsen. Und auch um den restlichen Teil des Geländes verlaufen Wege und Pfade. An einer Stelle wurde sogar eine Art Furt angelegt, um den Spaziergängern und Ausflüglern den Zugang rund um die Fläche zu ermöglichen. „Das Besucherlenkungskonzept war ein wichtiger Bestandteil“, sagt Maren Smiatek. „Wir wollen die Menschen so gut es geht einbinden in solche Maßnahmen und sie sensibilisieren für die Belange der Umwelt. Sie sollen erleben können, welche Schönheit und Kraft die Natur entfalten kann, wenn sie Natur sein darf.“











KURZ NOTIERT





Bahn beginnt Vortrieb für Tunnel Wartberg

Nächster Schritt zum Deutschlandtakt, der dank Stuttgart 21 möglich wird: Die Deutsche Bahn hat Anfang Oktober 2026 mit dem Vortrieb des Tunnels Wartberg begonnen, einem wesentlichen Bestandteil der sogenannten P-Option. Mit einem dritten und vierten Gleis zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof und Stuttgart-Feuerbach schaffen der Bund und das Land Baden-Württemberg die Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Nordzulaufs im Rahmen des Deutschlandtakts und schon vorher zusätzliche Flexibilität im Knoten Stuttgart. Der Verkehrswissenschaftler und Vater von Stuttgart 21, Professor Gerhard Heimerl, hatte diese Ausbauoption für mehr Bahnverkehr bereits in seiner Grundkonzeption zu Stuttgart 21 in Erwägung gezogen. Der Tunnel Wartberg zweigt im Bereich des Nordbahnhofs vom neuen Tunnel Cannstatt ab und verläuft auf rund 700 Metern in zwei Röhren Richtung Feuerbach. Danach führen die Gleise kurz oberirdisch in den bestehenden historischen Pragtunnel, den die Bahn für die Erfordernisse eines modernen Eisenbahnverkehrs umfassend modernisieren wird. Bundesverkehrsministerium, Land und Deutsche Bahn hatten sich im Juli 2022 auf den Bau der P-Option und die Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) verständigt. Die Planung ist im Auftrag des Landes erfolgt. Die erforderlichen Verzweigungsbauwerke im Tunnel Cannstatt sind bereits seit dem Frühjahr 2026 fertiggebaut. Damit ist sichergestellt, dass der Bau der P-Option den Zugverkehr nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht beeinträchtigt. Im Sommer 2026 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Bau des Tunnels Wartberg genehmigt, so dass die Bahn nun mit dem Vortrieb beginnen konnte. Der Tunnel hat eine Länge von 700 Metern, von denen rund 600 Meter in bergmännischer Bauweise und 100 Meter in offener Bauweise entstehen. Die gesamte P-Option umfasst rund zwei Kilometer. **www.be-zug.de/wartberg**

Neue Geschäftsführung komplett

Die Deutsche Bahn macht die Neuaufstellung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) komplett: Zum 1. Januar 2027 wird Stephanie Pudwitz Mitglied der Geschäftsführung der Projektgesellschaft. Gemeinsam mit Klaus Müller, der seit 1. März 2026 Vorsitzender der Geschäftsführung der PSU ist, wird sie die Verantwortung für die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Großprojekts tragen. Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG: „Die von mir angestoßene Neuausrichtung der Projektgesellschaft war dringend notwendig. Mit dem kompletten Neustart der Geschäftsführung haben wir ein wichtiges Zwischenziel erreicht. Jetzt gilt es, die Etappen der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entschlossen anzupacken. Dafür haben wir ein starkes Management-Team vor Ort.“ Mit Stephanie Pudwitz gewinnt die Deutsche Bahn eine der profiliertesten Managerinnen für komplexe Infrastruktur- und Bauprojekte in Deutschland. Zuletzt verantwortete sie als Geschäftsführerin der Fraport Ausbau Süd GmbH den Bau des Terminals 3 am Flughafen Frankfurt. Stephanie Pudwitz wird in ihrer neuen Funktion insbesondere die übergreifende kaufmännische Steuerung der abschließenden Projektphase verantworten. Stephanie Pudwitz: „Stuttgart 21 ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte Deutschlands. Die Aufgabe, gemeinsam mit Klaus Müller und dem gesamten Team die letzten Schritte bis zur Inbetriebnahme zu gestalten, reizt mich außerordentlich. Ich freue mich darauf, meine Erfahrungen aus anderen Großprojekten einzubringen und gemeinsam mit allen Beteiligten die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Inbetriebnahme zu schaffen.“



Profilierte Managerin für komplexe Infrastruktur: Stephanie Pudwitz



Seit 2008 dabei:
Lisa Bos, 45 Jahre
Franziska Röhm, 47 Jahre.
Beide kümmern sich darum, dass die Ausstellung zum Bahnprojekt weiterhin neugierig macht.

Was machen eigentlich … Frau Bos und Frau Röhm?

Sie beide sind die Urgesteine im Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm und seit 2008 bei der Ausstellungsgestaltung dabei. Hatten Sie nie Lust, etwas anderes zu machen?

Franziska Röhm: So vielfältig das Projekt ist, so vielfältig sind die Aufgaben im Verein. Angefangen haben wir in einem kleinen Team und alles von Veranstaltungen bis Inhalte gemacht. Mit der Neugestaltung der Ausstellung im Bahnhofsturm 2013 spezialisierten wir uns mehr und mehr auf die Konzeption.

Lisa Bos: Diese Spezialisierung verfestigte sich im Jahr 2020 mit dem Neubau der Ausstellung im InfoTurmStuttgart. Bei laufenden Aktualisierungen achten wir darauf, technische Neuerungen aufzunehmen und vorhandene Inhalte interaktiv und immer wieder neu für die Besucher aufzubereiten.

Wo liegen Ihre Schwerpunkte?

Lisa Bos: Unsere Ausstellung lebt von digitalen und analogen Inhalten und unserer engen Zusammenarbeit. Ich kümmere mich um die digitalen Inhalte, das 3D-Modell und die Visualisierungen. Barrierefreiheit mit verständlicher Sprache ist mein Schwerpunkt. Seit diesem Jahr gibt es die Blinden- und Sehbehinderten-App „NaviLens“. Diese App leitet über Codes durch den InfoTurm und liest die Inhalte vor. Die Codes finden sich auch am Bahnhof selbst.

Franziska Röhm: Ich bin für die analoge Gestaltung und Konzeption zuständig und koordiniere die Dienstleister, damit aus allen Exponaten eine zusammenhängende Ausstellung wird. Uns ist wichtig, das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm im Gesamten für alle begreifbar zu machen, etwa mit haptischen Elementen wie einer großen Streckenkarte.

Mit rund 200.000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr zählt der ITS zu den erfolgreichsten Ausstellungen in der Landeshauptstadt Stuttgart. Gibt es 2027 etwas Neues?

Franziska Röhm: Den Digitalen Knoten Stuttgart, der ja die Zukunft des Bahnverkehrs markiert, zeigen wir 2027 im neuen Gewand. Neu ist, dass gedruckte und digitale Inhalte nicht mehr getrennt sind, sondern auf einer Wand zusammenkommen, die per Touch und Beamer zum Leben erwacht.

Lisa Bos: Außerdem steht 2027 im Zeichen der Internationalen Bauausstellung. Wir planen Informationsflächen und Exponate, mit denen Jung und Alt spielerisch an das Thema herangeführt werden. Es lohnt sich also, auch 2027 wieder vorbeizukommen!


ITS
INFOTURM
STUTTGART
DAS BAHNPROJEKT
STUTTGART–ULM
ERFAHREN UND ERLEBEN
in der interaktiven Ausstellung
des InfoTurmStuttgart
am Hauptbahnhof neben Gleis 16
ITS
ITS-PROJEKT.DE
IMMER AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN UNTER
@INFOTURMSTUTTGART
VISION ITS
MOBILITÄT
ZUKUNFT ITS