



„Ich habe der Bahn diese Brücke gebaut“, sagt Hermann über den nun geplanten „Testbetrieb“ ab 2026. Foto: dpa

## „So komplex die Baustelle ist, so komplex wird auch die Inbetriebnahme sein“

*Verkehrsminister Hermann über die Verschiebung von Stuttgart 21 und warum vieles noch am Geld hängt*

Von Theo Westermann, RNZ Stuttgart

Stuttgart. Verkehrsminister Winfried Hermann (71, Grüne) ist erfahren, was Verschiebungen bei Stuttgart 21 und den zahlreichen weiteren Problembaustellen der Bahn im Land angeht. Im Interview spricht er über die komplexe Inbetriebnahme von Stuttgart 21, die Bedeutung der Digitalisierung und das Ringen mit dem Bund.

Herr Hermann, nach der Information der Deutschen Bahn, den Start von Stuttgart 21 auf Ende 2026 zu verschieben: Wie hoch ist das Vertrauen des Verkehrsministers in die erneute Terminankündigung?

Ich sage, einstweilen gilt die Inbetriebnahme Dezember 2026. Ich betone immer „einstweilen“. Ich habe in den vergangenen 30 Jahren schon viele Ankündigungen erlebt. Aber natürlich gilt, je näher wir an den Termin herankommen, desto wahrscheinlicher wird auch die Eröffnung.

Den Testbetrieb, den die Bahn nun 2026 das ganze Jahr durchziehen will, finden Sie prinzipiell gut, aber er birgt natürlich unwägbare Konsequenzen.

Ich habe der DB diese Brücke gebaut, weil sie sich zunächst nicht getraut hat, von ihrem geplanten Doppelbetrieb wieder runter zu kommen. Es gibt aber nicht nur eine kritische Stelle bei diesem Testbetrieb, sondern viele. Die Komplexität ist so groß, dass eben vieles passieren kann. Jeder Zug muss umgerüstet sein, jeder Typus muss extra genehmigt sein. Es gibt neue Technik, neues Personal, einen neuen Fahrplan. Das muss alles getestet werden. Und man muss damit den komplexen Bahnknoten S 21 zum Funktionieren bringen.

Nicht zu vergessen der Faktor Mensch. Schließlich gehört zum Konzept des stufenweisen Testbetriebs auch die Einfahrt von mit Menschen besetzten Zügen.

Stimmt, irgendwann muss man das im Rahmen von Sonderfahrten auch mit Fahrgästen testen, die sich auch mal verirren können. So komplex die Baustelle ist, so komplex wird auch die Inbetriebnahme sein.

Die Digitalisierung von Stuttgart 21 ist ein Hauptknackpunkt. Diese findet in verschiedenen Ausbaustufen statt. Weiterhin fehlt das Geld für die letzte Stufe, die Stufe 3. Sie haben zwar eine Vereinbarung mit dem Bund, dass die Finanzierung geklärt sei. Ist das Versprechen belastbar?

Ich weise immer darauf hin, dass erst die Stufe 3 des „Digitalen Knoten Stuttgart“ die eigentliche Leistungssteigerung für den Bahnverkehr bringt. Vereinfacht gesagt, die Stufe 1 und 2 der Digitalisierung ist einfach die Abbildung des bisherigen analogen Betriebs. Es gibt seit letztem Jahr eine Finanzierungsvereinbarung darüber, die die Bahn nur mit Gremienvorbehalt unterzeichnet hat. Wir haben mehrfach auch Briefe geschrieben diesen Vorbehalt zu beseitigen. Das Bundesverkehrsministerium sagt klar, das Geld sei da. Allerdings müsste der Vorstand der Bahn einen Beschluss fassen, dass der Aufsichtsrat den Gremienvorbehalt auflösen soll. Infrastrukturvorstand Berthold Huber sagt immer, an ihm soll es nicht liegen, er werde dann alles tun, dass die Finanzierung steht. Allerdings ist die DB derzeit nicht immer einstimmig.

Aber woran liegt es dann? Ist es die Gemengelage aus der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts und der anschließenden Sparbeschlüsse des Bundes?

Die aktuelle Sparpolitik und die Kürzungen im Bundeshaushalt sind ja das, was zum Zögern des Vorstands der Bahn führt. Durch den weiterhin bestehenden Gremienvorbehalt ist natürlich nicht auszuschließen, dass es in der Folge bei uns zu Verzögerungen kommt. Allerdings würden ohne zeitnahe Entscheidung des Vorstands bis zu 825 Millionen Euro Bundesmittel vollständig verfallen. Hier gibt es eindeutige Botschaften vom Bund. Wir tun aber alles dafür, dass es nicht so kommt. Stuttgart 21 ist doch der Startpunkt eines von uns lange gewünschten Vorhabens, nämlich der Digitalisierung und Beschleunigung des Bahnverkehrs bundesweit. Das ist doch der Start eines Roll-Outs über die ganze Republik. Wenn bei uns die Finanzierung und der Aufbau des digitalen Bahnknotens nicht gelingt, wird es am Ende keinen Roll-Out geben. Bleibt Stuttgart bundesweit alleine und ohne den Nachweis von Kapazitätssteigerungen – dann macht die Digitalisierung auch in anderen Bahnknoten wie Hamburg, Köln oder München keinen Sinn.

Nächstes Problem ist der geplante Pfaffensteigtunnel, der für den Anschluss der Gäubahn an den Fernbahnhof Flughafen und damit an den Tiefbahnhof notwendig ist. Wo kommt das Geld her?

Auch hier gilt: Wir haben klare politische Vereinbarungen. Wenn der Bund den Pfaffensteigtunnel nicht baut, muss er den Anschluss der Gäubahn ohne Tunnel realisieren, sprich dann kommt wieder die alte oberirdische Lösung der Strecke zum Flughafen zum Tragen, das wird aber nicht billiger. Eigentlich war es mal ein geniales Konstrukt, nämlich die Herausnahme des Anschlusses aus dem Projekt Stuttgart 21. Damit wurde es zu einem im Deutschlandtakt begründeten Bedarfsplanprojekt. Deswegen darf der Pfaffensteigtunnel aber nicht als Neubauprojekt behandelt werden, das man auch verschieben kann. Denn er stellt die Gäubahn-Anbindung nach Stuttgart, die durch Stuttgart 21 unterbrochen wird, erst wieder her, und er ist mit Projektmitteln von Stuttgart 21 bereits begonnen.