

## Themen:

- Rathausveranstaltung: Direktzugängen statt Fernwanderwege zum Kopfbahnhof
- Neues Banner an der Mahnwache
- 807. MoDemo
- Ausschreibung Pfaffensteigtunnel: Die nächste krumme Tour
- Große SWR-Doku zu Stuttgart21 am 11. Juni
- Nachlese: Tage der Offenen Baustelle waren kein Grund für Jubelarien
- Neuer Aufsichtsratsvorsitzender der DB: weiter keine Bahnkompetenz
- Bahnhintergründige Infos vom Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschlands
- Saarländischer Rundfunk: Stuttgart 21 - und kein Ende
- Französisches Online-Magazin: S21Widerstand nicht klein zu kriegen (irréductible)
- EU-Initiative zu grenzüberschreitendem Bahnverkehr - immerhin!
- Wieviel Beschäftigte hat die PSU?

## Liebe Freunde und Freund\*innen!

Die Frage der **Direktzugänge zu den Kopfbahnhofgleisen** mag etwas kleinteilig anmuten im Kontext des Mega-Themas Stuttgart21. Aber zum einen verlagert sich der Fokus der Bürgerbewegung vom Thema „Weg mit Stuttgart21“ hin zum Thema „Kopfbahnhof und Gäubahnanschluss erhalten!“. Und, das zum anderen, sind die Direktzugänge, oft auch Diretissima genannt, im wahrsten Sinne des Wortes ein Brückenschlag - technisch gesehen auf dem Weg zum Kopfbahnhof, politisch gesehen zu dessen Erhalt.

Deswegen gibt es am 1. Juni um 19h nach der MoDemo (s.u.) im Großen Sitzungssaal des Stuttgarter Rathauses eine öffentliche Podiumsdiskussion zum Thema

### „Direktzugang zum Hauptbahnhof Stuttgart statt Fernwanderwege“

Im Mittelpunkt steht die Frage, wie die umwegigen, teils nicht wettergeschützten Zugänge zu den Bahnsteigen des Stuttgarter Kopfbahnhofs besser organisiert werden können. Seit 2022 sind die Zugänge weiter verschlechtert worden und haben sich den bundesweiten Spottnamen Fernwanderwege redlich verdient.

Ab Mitte der Woche wird daher diese, in Kooperation von Mahnwache, Aktionsbündnis und Art Direktor 😊 Uli Stübler entstandene Banner die Rückseite der Mahnwache zieren:



Auch die weiter auf S21 Fixierten haben inzwischen zur Kenntnis nehmen müssen, dass es mit einer wie auch immer gearteten Eröffnung noch Jahre dauern wird. Das Volk könnte murren, wenn es

solange bei den Fernwanderwegen bleiben würde. Also wurde – Überraschung – die bürgerbewegte Forderung nach Direktzugängen aufgegriffen. Zunächst von den Grünen im Regionalparlament, denen es vor allem darum ging, dass ein neuer Zugang die S21-Bauarbeiten nicht behindern sollte. Dass ihre S21-Untertunnelungsidee keine wirkliche Lösung war, fiel auch OB Nopper auf, der – nächste Überraschung – eine Wegführung über das S21-Dach vorschlug. Immerhin, wenn auch nicht das Gelbe vom Ei.

Die Diskussion ist also offen und soll auch öffentlich geführt werden in der Veranstaltung im Rathaus.

### Und so sieht das Programm aus:

- Begrüßung durch die Fraktionsvorsitzende Johanna Tiarks (Fraktion SÖS/Linke)
- Begrüßung durch den Vereinsvorsitzenden Klaus Arnoldi (Verein zur Förderung des Schienenverkehrs)
- Vortrag von Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel (Pro Gäubahn)  
**„Durch Bonatzbau und Tiefbahnhof direkt zum Kopfbahnhof“**
- Grußworte
- Podiumsdiskussion zu Möglichkeiten einer deutlichen Verkürzung der Zugänge zum Kopfbahnhof als Alternative zu den heutigen „Fernwanderwegen“
- Fragen aus dem Publikum
- Schlusswort

Im Anschluss bietet das Weingut der Stadt Stuttgart im Foyer Gelegenheit zum weiteren Austausch in angenehmer Atmosphäre.

Spannend wird, wie weit die Bereitschaft zur öffentlichen Diskussion reichen wird. Die folgenden Namhaften sind jedenfalls

### ... angefragt für die Podiumsdiskussion bzw. Grußworte

- Dr. Clarissa Freundorfer, Deutsche Bahn AG
- Luigi Pantisano MdB (Die Linke)
- Verkehrsminister a.D. Winfried Hermann (Grüne)
- Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper (CDU)
- Rainer Wieland, Vorsitzender Verband Region Stuttgart (CDU)
- Harald Kirchner, Eisenbahnjournalist SWR

Dieser **Flyer** wartet an der Mahnwache auf Verteilung:

Seit März 2022 ist der Kopfbahnhof nur über die „Fernwanderwege“ zu erreichen. Für weitere Jahre ist dieser Stress den Fahrgästen – besonders denen mit eingeschränkter Mobilität – nicht mehr zumutbar. Im Tiefbahnhof wird wegen technischer Probleme noch viele Jahre kein oder nur ein begrenzter Betrieb möglich sein, so dass der Kopfbahnhof weiter betrieben werden muss. Die direkten Zugänge zum Kopfbahnhof sind fast fertig – nur noch wenige Ergänzungen sind nötig. Die Reisenden brauchen diesen Direktzugang jetzt, nicht erst 2028 oder 2030. Über die Möglichkeiten dafür wird im Rathaus am 1. Juni informiert und unter [www.bahnhofmitzukunft.de](http://www.bahnhofmitzukunft.de)

Du willst auch deinen Fernwanderweg mehr? Dann unterschreibe jetzt hier!

Wir laden zum Informations- und Diskussionsabend ein:

**Direktzugang zum Kopfbahnhof statt Fernwanderwege**

Rathaus Stuttgart  
Großer Saal (3.Stock)  
Montag, 1. Juni  
19 Uhr

Mit einem Vortrag von Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel: „Durch den Bonatzbau und Tiefbahnhof direkt zum Kopfbahnhof“ und Podiumsdiskussion mit Gästen

Angefragte Gäste:

- Luigi Pantisano (MdB)
- Dr. Clarissa Freundorfer
- Winfried Hermann
- Dr. Frank Nopper
- Rainer Wieland
- Harald Kirchner

Verein zur Förderung des Schienenverkehrs e.V.

**BAHNHOF MIT ZUKUNFT**

**Informations- und Diskussionsabend**

**Direktzugang zum Kopfbahnhof statt Fernwanderwege**

Von der Schillerstraße sind durch den Bonatzbau zwei ebenerdige Versteigerungen des Tiefbahnhofs zu erreichen. An deren Ende ist genug Platz für (Roll-)Treppen, Aufzüge und Rampen hinauf zum Querbahnsteig des Kopfbahnhofs vorhanden. Der Querbahnsteig kann deutlich verbreitert werden.

Aufzüge am Gleis 1 können den Kopfbahnhof direkt mit dem Gang zur S-Bahn verbinden.

vor/zur S-Bahn

Es gibt ihn auch online: [https://pro-gaebahn.de/fileadmin/Dokumente/Flyer\\_Direktzugang\\_Kopfbahnhof.pdf](https://pro-gaebahn.de/fileadmin/Dokumente/Flyer_Direktzugang_Kopfbahnhof.pdf)

Und diese **Petition an die DB bzw. PSU** („Schluss mit den Fernwanderwegen“) freut sich angeklickt und unterschrieben zu werden:



Vor der Veranstaltung im Rathaus gibt's natürlich die ...

## **807. Montagsdemo am 1. Juni auf dem Schlossplatz**

**Dabei:** s. <https://www.bei-abriss-aufstand.de/>

**Davor: Raddemo** 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!

**Danach:** Rathaus, Großer Saal, s.o.

### Ausschreibung Pfaffensteigtunnel

## **Die nächste krumme Tour**

Die PSU hat drei entscheidende Aufträge für den Pfaffensteigtunnel mir nichts dir nichts an den skandalträchtigen österreichischen Baukonzern Strabag bzw. dessen hiesige Tochter Züblin vergeben. – das stand zu lesen in der jüngsten Ausgabe des Staatsanzeigers:

[Strabag erhält drei Vergabepakete für Pfaffensteigtunnel | Staatsanzeiger BW](#)

Skandalträchtig ist die Strabag spätestens nachdem sie für Kartellabsprachen zulasten ihrer Kunden die höchste jemals in Österreich verhängte Kartellstrafe in Höhe von 146 Mio.€ aufgedrückt bekam<sup>1</sup>.

Vergeben wurde der Auftrag an diese Strabag in drei Vergabepaketen in einem sog. Partnerschaftsmodell. Die Ausschreibung dürfe dabei nicht zu detailliert sein, ließ der Strabag Vorstand Jörg Rösler verlauten, „sonst wird frühe gemeinsame Optimierung verhindert“. Erforderlich sei vielmehr „eine funktionale Leistungsbeschreibung, die Raum für Innovationen lässt“

Nachdem schon die Hürde der Kosten-Nutzen-Rechnung für das Projekt mit einer offenkundigen Manipulation, also betrügerisch, genommen wurde, schrillten bei diesem eigenartigen Vergabemodell bei kritischen Beobachtern wie Ulrich Ebert, Frank Distel und Dieter Reicherter gleich die Alarmglocken.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass sich die PSU „einen schlanken Fuß gemacht habe, indem sie sich detaillierte Ausschreibungen sparte und sich damit auf Gedeih und Verderb der STRABAG ausliefert. Das kann auch nicht vom deutschen Planungs-Beschleunigungsgesetz gedeckt sein. Es besteht bei solchen „Pauschalierungen“ die latente Gefahr von Nachträgen – und damit steht die Tür offen für Plünderungen der maroden Bundeskasse.“

So formuliert es Dipl.-Ing. Frank Distel (Schutzgemeinschaft Filder im Aktionsbündnis) in einem Brief an seinen SPD-Parteigenossen René Repasi, seines Zeichens Mitglied des Europaparlaments und Nachfolger dort für die bekannte S21-Gegnerin [Evelyne Gebhardt](#). Repasi ist Jurist und Mitglied im EU-Ausschuss für Wirtschaft und Währung und im EU-Rechtsausschuss.

---

<sup>1</sup> <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/baukonzern-strabag-akzeptiert-146-millionen-euro-straefe-a-ae266967-fb71-4209-8dc7-4bd83b03175a>

Frank bittet um Prüfung, ob mit dieser Vergabekonstruktion „nicht eine europarechtswidrige Wettbewerbsverletzung vorliegt und ein entsprechendes Verletzungsverfahren angezeigt ist.

integrierter Konzern?“, ihre Haltung zu Großprojekten und „Takt oder Tempo?“:  
[Bahn-Großprojekte: Was sagen die Gewerkschaften? - Takt vor Tempo Rhein-Main](#)

Große SWR-Doku zu Stuttgart21

## **Wie konnte es soweit kommen? Und jetzt?**

Seit längerem recherchieren S21-Experte Frieder Kümmerer vom SWR und sein Kollege Alexander Schweitzer für eine 45-minütige Dokumentation über die ziemlich verzweifelte Lage von Stuttgart21. Auch in unseren Reihen wurden Infos gesammelt und Interviews geführt. Kümmerer hat zuletzt im Detail technische Gründe für die verschobene Eröffnung zutage gefördert. Alexander Schweizer hat auch für „Eisenbahnromantik“ gearbeitet, die trotz einer Petition mit 25 000 Unterschriften inzwischen aus Spargründen eingestellte Traditionsserie des SWR.

In der Ankündigung des Senders heißt es: *„Weil die Bahn die Eröffnung von Stuttgart 21 immer weiter vor sich herschiebt, leiden die Menschen im Südwesten seit Jahren massiv unter den Einschränkungen dieser Mega-Baustelle. Wie konnte es so weit kommen und könnte sich der Termin für die geplante Eröffnung weiter verzögern?“*

Es wird spannend. Sendetermin 11. Juni 21h.

Danach: Tage der Offenen Baustelle

## **Kein Grund für Jubelarien**

Weniger vertraut mit Stuttgart21 ist wohl SWR-Kollegin Sabrina Kir vom Tübinger Standort des Senders. Ihr Jubelbericht über die Tage der Offenen Baustelle löste Kritik aus beim kritischen Medienbobachter Peter Müller, vormals Aktivist bei der Mahnwache. Er schrieb an den SWR, dass er leider nicht nachvollziehen könne, *„warum Frau Kir in ihrem Beitrag vom 05.04.2026 solch ein Loblied auf die Baustelle von Stuttgart 21 anstimmt.“* Außerdem bemängelt er *„gravierende Fehler“*: So sei (Stand 05.04.2026) nur eins von 27 Lichtaugen komplett fertig. An allen anderen fehle noch die Verkleidung im unteren Teil unterhalb der Verglasung und an der Technik werde ebenfalls noch eifrig gebastelt.“

Kein Wort, so Müller, verliere die Redakteurin über die Probleme mit dem Digitalen Knoten Stuttgart (ETCS), was nicht verwundere, weil die Lage da weniger schmeichelhaft ist, *„denn auf den derzeit in Betrieb befindlichen Bestandsstrecken wurde bisher keine einzige Balise verlegt. Dabei bilden Balisen die Grundlage für das European Train Control System (ETCS).“*

Auch die vielen kaum lösbaren Probleme beim Brandschutz hätten wohl das schöne Bild der offenen Baustelle getrübt. Müller erinnert an den Berliner Flughafen BER, *„dessen Inbetriebnahme mehrfach am Brandschutz scheiterte.“*

Peter Müllers Fazit: Man kann also *„mit Bestimmtheit sagen, dass beim jetzigen Zustand der Baustelle die Inbetriebnahme noch Jahre auf sich warten lassen wird. Es gibt also derzeit keinerlei Grund, Lobeshymnen auf Stuttgart 21 anzustimmen.“*

Statt Bahnkompetenz mal Auto-, jetzt Lufthansakompetenz im Aufsichtsrat der DB

## **Statt Lernkurve die Gerade der Lernunfähigkeit**

Werner Gatzer, noch Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG will diesen Job 2027 abgeben. Ein Wechsel zu einem Christoph Franz ist schon eingetütet. Was sagt uns das?

Gatzer, Verwaltungsjurist früher Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, erst seit 2022 AR-Vorsitzender bei der DB, soll Aufsichtsratsvorsitzender des Flughafens BER werden. Katastrophenerfahrung wird er einbringen können. Außerdem ist Gatzer 2024 eingestiegen bei der Consultigfirma „Berlin Global Advisors“ (BGA), die Lobbycontrol als „Beratungsunternehmen für ... Investoren an der Schnittstelle von Wirtschaft, (globaler) Politik und Kapitalmärkten“ beschreibt. Dafür scheinen die Funktionen als Staatssekretär im Bundesfinanzministerium und als AR-Vorsitz der Bahn ein gutes Sprungbrett zu sein.

Eigentlich war ja erwartet worden, dass mit der Bahnkennerin Evelyn Palla, die gar über einen Lokführerschein verfügt, Bahnkompetenz in die Bahnpolitik einzieht. Christoph Franz, der absehbar Neue bei der Bahn, hat vielleicht Ahnung von Luftverkehr als vormaliger AR-Vorsitzender und Sparstrategie der Lufthansa und Ahnung vom Pharmamarkt als anschließende Spitze des Schweizer Pharmakonzerns Roche seit 2023 - aber sicher nicht von Bahnpolitik.

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/nachfolger-soll-schon-feststehen-db-aufsichtsratschef-gatzer-wechselt-offenbar-zum-ber-15631534.html>

Ganz schlechte Vorzeichen für die künftige Bahnpolitik von Schwarz-Rot!

Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschlands

## **Bahn hintergründige Infos**

Unser Aktionsbündnis ist, vertreten von Ernst Delle, Mitglied in dem regen „Aktionsbündnis Bahnbürgerinitiativen Deutschland:



Dessen jüngste Aktivität ist eine website, in der wichtige bahnpolitische Dokumente und Beiträge eingestellt sind: <https://abbd.info/hintergrund/>. Was für Expert\*innen! Z.B. geht es um eine ...

## **Positionierung der Monopolkommission zum Wettbewerb auf der Schiene:**

*So stellt sich die Monopolkommission die schöne Welt des Wettbewerbs auf der Schiene vor: mit fairen Bedingungen, transparenten Nutzen-Kosten-Rechnungen zum Nutzen des Gemeinwohls:*

[Deutscher Bundestag Drucksache 21/4490 --- 10. Sektorgutachten der Monopolkommission - Bahn 2025: Sondervermögen Schiene: Jetzt die Weichen richtig stellen!](#)

Was ist da dran?

Oder um ...

## **Unterschiedlichen bahnpolitische Positionen der Eisenbahngewerkschaften**

ABBD-Mitstreiter Karl-Heinz Peil von der Initiative „Takt vor Tempo Rhein-Main“ (Frankfurt) hat sich die Mühe gemacht, die unterschiedlichen bahnpolitischen Vorstellungen der zuständigen Gewerkschaften GDL und EVG gegenüberzustellen. Es geht um Fragen wie „Wettbewerb oder integrierter Konzern?“, ihre Haltung zu Großprojekten und „Takt oder Tempo?“:

[Bahn-Großprojekte: Was sagen die Gewerkschaften? - Takt vor Tempo Rhein-Main](#)

Oder um ...

## **Lücken und Fehler im Deutschlandtaktkonzept**

Gegen eine Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover und stattdessen für einen natur- und klimafreundlichen Ausbau der Bestandsstrecke setzt sich die Initiative ProAusbau, auch im ABBD, ein. Da in der Diskussion immer wieder auf den Deutschlandtakt Bezug genommen wird, hatte die Initiative eine Petition gestartet, die die Maßstäbe der Deutschlandtaktberechnungen hinterfragt. Nach fast einem Jahr kam es im Februar diesen Jahres zu einer Anhörung im zuständigen Ausschuss. Die dort vertretene Behauptung, der Deutschlandtakt sei einem Stresstest unterzogen worden, kontert die Initiative mit vier Gegenargumenten:

Fakt 1: Der Deutschlandtakt ist ein Marketingname für den 3. Zielfahrplan. Dieser wurde keinem Stresstest unterzogen!

Fakt 2: Der Bundesverkehrswegeplan, auf dem der 3. Zielfahrplan beruht, basiert auf einem Fahrplankonstrukt, dessen reale Fahrbarkeit niemand kennt.

Fakt 3: Die eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung bezieht sich auf Einzelprojekte, es fehlt der Blick über den Tellerrand!

Fakt 4: Die Deutschlandtaktberechnungen müssen mit einer wissenschaftlichen Methode nachgeholt werden!

Fakt 5: Fahrbarkeit / Qualität / Resilienz sowie Klima- und Umweltwirkungen sind im Konzept des Deutschlandtakts bisher ungeprüft.

Näheres detailliert hier:

<https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2026/04/Forderung-EBWU-des-gesamten-Dtakts-Pro-Ausbau.pdf>

Verplant, verbaut, verschoben

## **Stuttgart 21 - und kein Ende**

Meist fallen Berichte über S21 außerhalb der Stuttgarter Hauptmedien etwas kritischer oder besser gesagt realitätsnäher aus. Hier ein Bericht des Saarländischen Rundfunks von Mitte Mai: [SR.de: Stuttgart 21 - und kein Ende](#), in dem es heißt:

*„Befürworter preisen zwar die großartige Architektur des neuen Bahnhofs, doch die Kritik am mangelhaften Preis-Leistungs-Verhältnis hält an. Ein Lokführer von Averio nimmt uns mit auf seine Fahrt von Geislingen nach Stuttgart, schildert, was er dort fast täglich erlebt: Je näher wir dem Stuttgarter Knoten kommen, desto mehr werden die Probleme deutlich: Signalstörungen, das Warten auf freie Gleise, veraltete Infrastruktur. Der "tägliche Wahnsinn" eben.“*

Ausdauerrekorde der Proteste gegen S21-Bauarbeiten

## **Französisches Online-Magazin berichtet über S21 & Widerstand**

Irréductible, nicht klein zu kriegen, nennt Inès Dillet die Proteste gegen Stuttgart21. Sie war im April für ein gerade von Absolvent\*innen der renommierten Pariser Journalist\*innenschule CFJ gegründetes Onlinemedium mehrere Tage in Stuttgart und hat sich in Gesprächen mit Annette Ohme-Reinicke, Norbert Bongartz und mir ausgiebig über das Projekt und den Widerstand dagegen informiert. Treff und Deh- und Angelpunkt dabei war immer wieder die Mahnwache. Hier Ihr Bericht:



<https://stuttgarte.cfjlab.fr/2026/04/16/grand-projet-inutile-impose-contre-les-travaux-de-la-gare-des-manifestations-battent-des-records-de-longevite/>

Im Kontrast zwischen den Tagen der Offenen Baustelle und der gegenüberliegenden Mahnwache beschreibt sie die David-gegen-Goliath-Situation. Kompetent und unvoreingenommen, wie sich das für Qualitätsmedien gehört. Natürlich für Vertraute mit dem Projekt keine Neuigkeiten, deswegen, und natürlich aus Ressourcegründen, keine Übersetzung.



Eingebunden ist ein knapp 4-minütiges Video über das Projekt selbst und seine Widersprüche. Beteiligt hier Wolfgang Staiger und Lukas Iffländer von Pro Bahn, Prof. Christian Böttger und David Böisinger vom Info?TurmStuttgart:

<https://stuttgarte.cfjlab.fr/2026/04/16/video-le-projet-de-la-gare-de-stuttgart-va-t-il-ameliorer-le-quotidien-des-usagers/>

### Landesebene eindampfen?

### **Kommt drauf an!**

Aus dem gleichen Hause taz/kontext kommen zwei konträre Positionen zur politischen und demokratischen Relevanz der Länderebene. In der taz votiert Christian Rath dafür, die Länderebene, die mal ein wichtiges Element der Demokratisierung nach dem faschistischen Zentralstaat war, zurückzustutzen. Nachdem sich die EU immer mehr zur neuen zentralstaatlichen Ebene entwickle, kommen den Nationalstaaten der EU mehr die Funktion deren föderaler Ebene zu:

<https://www.taz.de/!6180310>.

Da hält Johanna Waidhofer-Henkel, seit 42 Jahren landespolitische Korrespondentin für verschiedene Medien und Stammautorin von Kontext, in einem neuen Podcast dagegen.



Kontext-Podcast mit Johanna Henkel-Waidhofer (links) und Linda Roth im Studio von STUGGLTV.

Foto: Jens Volle

Sie will uns die Relevanz der Landespolitik, in der sie sich wie kaum jemand sonst auskennt, näherbringen. Das macht sie zusammen mit der Journalistin Linda Roth in dem neuen monatlichen Podcast "Zwei mit Kontext – vom Plenum zum Pferdle" – und zwar in eine Stunde lang unterhaltsam, „verständlich, mit Wumms, vielen Hintergrundinfos und einer Prise Klatsch und Tratsch“, wie kontext den Podcast beschreibt: <https://www.kontextwochenzeitung.de/medien/790/kontext-aufs-ohr-10904.html>.

Wer hat nun Recht? Salomonisch gesagt und im Blick auf Stuttgart21 auf jeden Fall Johanna. Das Land ist Projektpartner, im Lenkungskreis demnächst von Frau Razavi vertreten, und ist der entscheidende Player in der Verkehrspolitik.

Langfristig spricht aber viel für die ausführlich dargelegten Argumente von taz-Autor Christian Rath.

### EU-Initiative zu grenzüberschreitendem Bahnverkehr

#### **Spät, unvollständig, aber immerhin!**

Jahrzehnte neoliberaler Bahnpolitik haben nicht nur das deutsche Schienennetz ruiniert, mit bekannten Folgen, sondern auch den transnationalen Schienenverkehr von Deutschland aus. „Selbst zu Zeiten des Kalten Krieges konnte man bei der Deutschen Bundesbahn eine durchgängige Fahrkarte von Hamburg nach Moskau oder von Hamburg nach Budapest erwerben“, schreibt Bürgerbahn Denkfabrik in einer Pressemitteilung <https://buergerbahn-denkfabrik.org/was-vor-hundert-jahren-reibungslos-ging-bereitet-heute-probleme/>.

Vor diesem Hintergrund begrüßt Bürgerbahn eine Initiative der EU, grenzüberschreitendes Bahnfahren durch einheitliche Ticketverkaufs- und Beförderungsstandards zu erleichtern. Aber auch hier will die EU sich an der Finanzierung von neuen grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsstrecken und entsprechenden Großprojekte beteiligen und vernachlässigt den Ausbau und die durchgängige Elektrifizierung bestehender grenzüberschreitender Bahnverbindungen, der oft kleinen Grenzverkehre.

Daran schließt Bürgerbahn, wie immer konkret und kompetent, Forderungen von einem anbieterunabhängigen internationalen Buchungssystem bis zum Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes mit langlaufenden Linien an (s. PM).

### Die PSU

#### **Wer blickt da noch durch?**

2013 wurde sie gegründet. Es sollten Prozesse gestrafft, Entscheidungsabläufe, Risikomanagement und die Interaktion mit den Projektpartnern verbessern werden. Die PSU sollte insgesamt zu mehr Effizienz führen. Kein Kommentar.

Erster Geschäftsführer war Manfred Leger. Nach dem nicht ganz freiwilligen Abgang von Olaf Drescher übernahm 3/2026 als vorläufig Letzter Klaus Müller den Vorsitz. Die vielen Namen derer, die dazwischenkamen und wieder gingen? Zu mühsam aufzuzählen!

Wissensdurstigen hilft wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/DB\\_Projekt\\_Stuttgart%E2%80%93Ulm](https://de.wikipedia.org/wiki/DB_Projekt_Stuttgart%E2%80%93Ulm)

Eins noch: Wieviel Beschäftigte hat die effiziente PSU, Stand 2024? **500!**

& viele Grüße von Werner