



Frau Evelyn Palla
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Stuttgart, 29. November 2025

Offener Brief an die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Evelyn Palla und den Bundesminister für Verkehr, Patrick Schnieder

wir wenden uns an Sie aus einem zweifachen Grund: Erstens, weil es uns große Hoffnung macht, dass mit Ihnen, Frau Palla, fast seit Jahrzehnten erstmalig eine Person zur Bahnchefin ernannt wurde, die sowohl Interesse als auch Sachverstand für eine funktionierende Bahn hat (und dass Herr Bundesminister Schnieder, eine solche Person ernannt hat); zweitens weil die öffentliche Berichterstattung über Ihre Entscheidung, Frau Palla, die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 aufzuschieben, so einseitig ist, dass sie unbedingt einer Ergänzung durch einige Hintergründe bedarf.

Zunächst: Dass genau die politischen Kräfte, die die Verantwortlichen der Deutschen Bahn fortgesetzt unter Druck gesetzt haben, S21 trotz aller Bedenken und Erkenntnisse über alle Hürden hinwegzuheben und jetzt so schnell wie möglich in Betrieb zu nehmen, sich nun darüber beschweren, dass die Bahn eben diese unter Druck gegebenen Terminzusagen erneut nicht einhalten könne, erscheint uns unangemessen und bedarf des Widerspruchs.

Die der Gegnerschaft gegen Großprojekte unverdächtige FAZ schrieb – nachdem die DB vor Gericht mit ihrem Ziel gescheitert war, die Projektpartner an der weiteren Finanzierung zu beteiligen – die bemerkenswerten Sätze: „*schließlich spielte die Politik sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene eine unrühmliche Rolle. Sie hat das Projekt aus Imagegründen gegen alle Widerstände durchgedrückt, bis es Dimensionen angenommen hat, die für die Deutsche Bahn nicht mehr zu stemmen waren*“. Und wenigstens daran sei erinnert, dass – nachdem Bahnchef Johannes Ludewig 1999 das Projekt absagen wollte – das Land Baden-Württemberg einen „Großen Verkehrsvertrag“ ankündigte und im Juli 2003 unterzeichnete, mit dem das Land jährlich 49 Millionen Zugkilometer zu stark überhöhten Preisen an die Bahn vergab. Preise, die in einem von der späteren Landesregierung in Auftrag gegebenen Gutachten als „*eine für die Laufzeit von 2003 bis 2016 „Überkompensation“ zwischen 700 Millionen und 1,25 Milliarden Euro*“ beurteilt wurden.

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass nach rechtskräftigen Gerichtsentscheidungen die Deutsche Bahn AG sämtliche Mehrkosten, die über den mit den Projektpartnern vereinbarten Finanzierungsrahmen hinausgehen, auch die künftigen – jetzt schon rund 7 Milliarden Euro mit Tendenz weiter nach oben – alleine tragen muss. Dies bedeutet massive Finanzprobleme des hoch verschuldeten Unternehmens und des Haushaltes des Bundes als Eigentümer sowie erhebliche Nachteile für alle anderen Bahnprojekte deutschlandweit (Kannibalisierungseffekt).

Angesichts der Vielzahl der nahezu gleich lautenden Appelle an die Deutsche Bahn, nun aber schnellstens – erneut – klare Terminzusagen zu machen, ohne jede Kurskorrektur, befürchten wir, dass Bahn und Parlament ausgesprochen einseitig über die weiteren Risiken des Projekts Stuttgart 21 informiert werden. Erlauben Sie uns deshalb, ganz kurz ein paar Sätze zur Entstehungsgeschichte des Projekts:

Als in den 90-er-Jahren – vor der Bahnreform – wie Sie sich sicherlich erinnern, der Eindruck entstand, die Bahn werde immer weniger genutzt und es sei sinnvoll, sich auf einen Kernbestand an Fernzugverbindungen zu konzentrieren, schien es der Bahnführung angemessen, scheinbar verzichtbare Gleisflächen an die Kommunen als Immobilienflächen zu verkaufen und so einerseits die Bahnkassen zu sanieren und andererseits den Kommunen Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen.

Der spezielle Hintergrund des Projekts Stuttgart 21 ist dabei, dass der damalige baden-württembergische Bahnchef Heinz Dürr zusammen mit dem damaligen baden-württembergischen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann in besonderer Verbundenheit zu ihrem Herkunftsland in dessen Hauptstadt – ohne jeden bahnverkehrlichen Nutzen – Gelegenheit für ein Immobilien-Großprojekt geben wollten, in der Hoffnung, die Aufwendungen für die Bahn würden durch die Verkaufserlöse der Bahnflächen nahezu ausgeglichen. Um diese Gleisflächen freizubekommen, musste der Bahnhof um 90 Grad gedreht, tiefergelegt, die Gleiszahl halbiert und ein 60 km langes Tunnelnetz unter der Stadt Stuttgart gebaut werden. Ohne jede Voruntersuchung versprach man dadurch eine Verdoppelung der Bahnkapazität.

Unter dem Druck, den bislang zweitpünktlichsten Bahnhof Deutschlands in die Enge eines halb unterirdischen Bahnhofs zwischen einer Vielzahl weiterer Verkehrslinien, Versorgungsleitungen und benachbarten Gebäuden und in unwägbarer Geologie zu zwängen, konnten die derzeitigen technischen Probleme nicht ausbleiben. Da in den – aus finanziellen Gründen – besonders engen Tunnelröhren analoge Signale nur schwer unterzubringen gewesen wären, plante man von vornherein, für die Tunnelstrecken das signalfreie Zugsteuerungssystem ETCS zu installieren. Als im Jahr 2018 der damalige DB-Infrastrukturchef Ronald Pofalla sich ohne Not dafür einsetzte, ETCS auch im gesamten Bahn-Netz der Region Stuttgart inklusive S-Bahn zu installieren, war ein zweites Großprojekt für die Region Stuttgart geboren. Dies alles war auch Forderung der Projektpartner, die jetzt Kritik an der Bahn und Forderungen an Sie stellen.

Lassen Sie uns kurz andeuten, welche Probleme in der Summe beim Projekt Stuttgart 21 zu bewältigen sind:

- Die Implementierung von ETCS in einem der komplexesten Bahnknoten, zeitgleich mit der Umstellung vom Kopfbahnhof zum dazu querliegenden Durchgangsbahnhof „ohne jede Blaupause“, wie von Bahnseite immer wieder betont wird, stellt (abgesehen von den immensen Kosten) ein unkalkulierbares Risiko nicht nur für den Eröffnungstermin, sondern auch für den Dauerbetrieb – und damit einen Störfaktor für den bundesweiten Bahnverkehr – dar.

- Die Enge des Tiefbahnhofs hat zur Folge, dass die Möglichkeit des bestehenden Kopfbahnhofs mit seinen 16 Gleisen, einen Integralen Taktfahrplan für alle 14 von Stuttgart ausgehenden Destinationen zu realisieren, nicht mehr gegeben ist. Stattdessen müssen – um eine halbwegs ausreichende Zugzahl zu erreichen – die Züge verteilt auf die ganze Stunde, ohne Rücksicht auf Umsteigemöglichkeiten, durch die 8 Gleise des Tiefbahnhofs geführt werden.
- Die Enge von Tiefbahnhof und anschließenden 60 km Tunnels (zusammen mit den geplanten „Ergänzungsbauwerken“ über 100 km) führt dazu, dass kein funktionierendes Brandschutzkonzept möglich ist – das Risiko lässt sich allenfalls beschränken, wenn man die Zugzahl auf einen Bruchteil der erforderlichen Zahl reduziert.
- Der einen Großteil der Tunnels umgebende Anhydrit stellt auch nach Fertigstellung der Tunnels ein dauerhaftes Risiko dar, dass beim Eindringen der geringsten Wassermengen dieser Anhydrit auf ein Mehrfaches seines Volumens quillt und die Tunnels regelmäßig instandgesetzt und dazu gesperrt werden müssen (vergleiche Engelbergtunnel der Autobahn A 81) – was wegen der fehlenden Ausweichstrecken dann regelmäßig zum Infarkt des regionalen Bahnverkehrs führen muss. Schon jetzt musste die Bahn eingestehen, dass – wie sie 5 Jahre lang verheimlicht hatte – der für die Evakuierung unerlässliche 1. Querschlag im Fildertunnel wegen geologischer Probleme nicht gebaut werden kann.
- Die mangelnde Kapazität des Tiefbahnhofs hat inzwischen die baden-württembergische Landesregierung zu der Planung bewogen, drei Vorort-Bahnhöfe Stuttgarts so zu ertüchtigen, dass sie den Regionalverkehr, der vom Tiefbahnhof nicht bewältigt wird, übernehmen und an Stuttgarts Zentrum vorbeiführen („Nahverkehrs-Dreieck“).
- Die Enge des Tiefbahnhofs, dessen Zulaufgleise unterirdisch *über* die S-Bahn-Linie und *unter* einer Stadtbahn-Linie hindurchgeführt werden mussten, hatte zur Folge, dass der Bahnhof eine regelwidrige Längsneigung von 15 Promille hat. Das führt nicht nur dazu, dass im Tiefbahnhof keine Wagons an- oder abgekoppelt werden können, sondern auch dazu, dass für einfahrende Züge aus Sicherheitsgründen besondere Abstände und reduzierte Einfahrtsgeschwindigkeiten erforderlich sind – was die Kapazität zusätzlich einschränkt. Zusätzlich werden die engen Bahnsteige insbesondere bei den vorgesehenen Doppelbelegungen mit gleichzeitig zwei Zügen zu nicht beherrschbarem Gedränge bis hin zur nötigen Sperrung des Zugangs in Spitzenzeiten führen.
- Die Forderung des Landes Baden-Württemberg, dass die Züge Richtung Ulm–München und auch die Züge der Gäubahn aus Richtung Singen–Zürich an Messe und Flughafen Station machen können sollen, hat zunächst dazu geführt, dass ein unzumutbarer Mischverkehr (mit ministerieller Sondererlaubnis) von S-Bahn und ICEs auf einer Teilstrecke vor dem Flughafen entstanden wäre. Um dies zu vermeiden, hat man inzwischen Deutschlands längsten Eisenbahn-Tunnel zwischen Böblingen und dem Flughafen planerisch auf den Weg gebracht, in dessen unkalkulierbarer Bauzeit die Magistrale Zürich–Stuttgart („Gäubahn“) über viele Jahre hinweg (und womöglich dauerhaft) in einem Vorort Stuttgarts enden sollte.

Die Lösung für diese Ballung von Problemen ist einfach: die Erhaltung des bestehenden Kopfbahnhofs.

- Sämtliche Kapazitäts- und Resilienz-Probleme im Störfall können von den zusätzlichen Gleisen abgefangen, ja, der komplette Tiefbahnhofverkehr durch sie übernommen werden.

– Die Magistrale Zürich–Stuttgart kann ohne Unterbrechung erhalten bleiben und weiterhin über die „Panoramastrecke“ im Norden Stuttgarts, wie heute, in einem Bogen in den Kopfbahnhof geführt werden.

– Auf die Tunnelprojekte „Pfaffensteigtunnel“ und „Nordzulauftunnel“, die (vermeintlich) die Kapazität des Nadelöhrs Tiefbahnhof verbessern würden, kann vollends verzichtet – und damit grob zweimal drei bis vier Milliarden im Bundeshaushalt eingespart werden. Dem gegenüber stünde, grob geschätzt, maximal eine Milliarde für die erforderliche Renovierung und Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs und weniger als eine Milliarde für die Rückabwicklung des Verkaufs der Gleisflächen an die Stadt Stuttgart.

Einziger vermeintlicher Nachteil: Die Stadt Stuttgart könnte ihr Immobilienprojekt auf den für verzichtbar gehaltenen Kopfbahnhofgleisen nicht verwirklichen. Was aber zugleich eine Entlastung wäre, weil der inzwischen klamme Haushalt schon allein die Erschließungskosten von rund sieben Milliarden nicht bewältigen kann – es sei denn, man erstelle lediglich hochpreisige Wohnungen. Es wäre auch ein Glück für das Stadtklima, weil die Gleisflächen als Kühlkörper und Frischluftschneise des City-Kessels gebraucht werden. Die erschwinglichen und familienfreundlichen Wohnungen, die vermeintlich nur dort, auf der teuersten Fläche Stuttgarts, gebaut werden könnten, sind mühelos durch vielfältige Nachverdichtung, Bebauung von Brachflächen und Abbau des exorbitanten Wohnungsleerstands im gesamten Stadtgebiet zu erreichen. Falls sie angesichts der schwächelnden Autoindustrie auch in Stuttgart in den 40-er-Jahren überhaupt noch gebraucht werden.

Angesichts des immer tiefer in seinen Problemen versinkenden Projekts Stuttgart 21 haben wir die Bitte an Sie, Frau Palla: Lassen Sie sich nicht zu einem einfachen „Weiter so“ drängen. Treffen Sie die sachlich gebotenen starken Entscheidungen, die wirklich zu gutem Bahnverkehr beitragen und nicht lediglich der baden-württembergischen Bau- und Immobilienwirtschaft dienen. Ein Erhalt des Kopfbahnhofs würde nicht nur eine Entlastung von vielen unlösbaren Problemen des Tiefbahnhofs darstellen, sondern auch die Option offenhalten, möglicherweise den Tiefbahnhof erst in vielen Jahren oder sogar gar nicht in Betrieb nehmen zu können, sondern anderweitig, z.B. für unterirdische Waren-Logistik, zu nutzen.

Jedenfalls bitten wir Sie, nicht einen hervorragend funktionierenden Bahnverkehr einem kurz-sichtigen und nur aus seiner Entstehungszeit zu verstehenden Immobilienprojekt zu opfern.

Gerne nehmen wir Bezug auf unsere früheren Schreiben und möchten unsere bislang nicht beschiedene Bitte um einen persönlichen Gesprächstermin hiermit erneuern.

Sofern Sie am Rande der Sitzung des Lenkungskreises am 12.12.2025 in Stuttgart Zeit für ein Gespräch mit uns finden, wäre uns das eine große Freude.

Mit freundlichen Grüßen



Für die Schutzgemeinschaft Filder e.V.
Frank Distel
Bürgermeister a.D.
2. Vorsitzender



für das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
Dieter Reicherter
Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.
Sprecher