



AB gg. S 21, D.Reicherter, Ochsenhastr. 25, 71566 Althütte;  
SG Filder, S.Siegel, Panaromastr.164, 73765 Neuhausen

Offener Brief, persönlich an  
Frau Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla  
Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Stuttgart 23.06.2026

**Weitere Verzögerungen bei Stuttgart 21 und Kostenerhöhungen; Rede von Herrn Min.Direktor a.D. Hartmut Bäumer bei der 809. Montagsdemo in Stuttgart. Pressemitteilung des Aktionsbündnisses.**

Sehr geehrte Frau Palla,

wir lenken Ihre Aufmerksamkeit auf die Rede von Ministerialdirektor a.D. Hartmut Bäumer, damals MVI Stuttgart (Anlage), der in deutlichen Worten einräumte, dass schon zu Beginn der Planungen zu Stuttgart 21 vermeidbare Fehler gemacht wurden; Fehler, die wir schon lange vor dem Anheben des ersten Pollers bemängelten – und damit umfassend Recht behielten.

Wir gehen davon aus, dass bei Ihnen der Schock über die erneute Verschiebung der Eröffnung des Bahnknotens Stuttgart und die Kostenexplosion ebenso tief sitzt, wie bei uns Projektkritikern die Genugtuung, dass ein weiteres Mal unsere Prognosen ins Schwarze getroffen haben.

Nach aktuellen Recherchen des SWR erreichen schon nach derzeitigen Berechnungen die bereits angefallenen sowie die noch kommenden Kosten des Projekts den astronomischen Betrag von mindestens 25 Milliarden Euro - und das für eine erwiesene Verschlechterung des Bahnknotens Stuttgart.

Die Volksabstimmung wurde schon im Vorfeld mit Aussagen von Bahn und Politik wider besseres Wissen manipuliert. Die Verantwortlichen scheuten nicht davor zurück, durch ein von Vornherein unwirtschaftliches Projekt das ihnen anvertraute Vermögen zu schädigen und zudem einen geordneten und zuverlässigen Bahnverkehr in der Region Stuttgart für Jahrzehnte zu gefährden. Die Deutsche Bahn AG hätte sich von Anfang an aufgrund ihrer verfassungrechtlichen Verpflichtung zu einem nachhaltigen, zuverlässigen Bahnverkehr niemals auf bahnbetrieblich nicht tragbare Kompromisse

für das – inzwischen städtebaulich und pekuniär - gescheiterte Projekt „Rosenstein“ der Stadt Stuttgart, einlassen dürfen.

Trotz aller Erfahrungen wiederholt sich das nun beim Pfaffensteigtunnel mit manipulierten Nutzen-/Kostenberechnungen, zu niedrig angesetzten Kosten, zu kurz angegebener Bauzeit sowie undurchsichtigen Verflechtungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmern.

Dies alles gefährdet massiv das Vertrauen in die Demokratie und leitet Wasser auf die Mühlen der Staatsfeinde. Deshalb ist es höchste Zeit, das Gesamtprojekt einem glaubwürdigen Faktencheck zu stellen. Stuttgart 21 scheitert längst an sich selbst und ist auch mit noch so vielen Milliarden für weitere Tunnelorgien nicht mehr zu retten.

Wir sind aufrichtig gespannt, wann sich bei allen Projektbeteiligten die Erkenntnis durchsetzt, dass ein „weiter so“ nicht mehr vermittelbar ist. Nicht nur uns, sondern auch der bahnunabhängigen Fachwelt von Verkehrs- und Bahnfachleuten, ist schon seit langer Zeit klar, dass der nur 8-gleisige Tiefbahnhof niemals für einen nachhaltig zukunftsfähigen Bahnknoten Stuttgart ausreicht. Daran wird auch der Digitale Knoten Stuttgart (DKS) nichts Wesentliches ändern. Im Übrigen teilen wir die Ansicht vieler Experten, dass die vorgesehene vollständige Digitalisierung des Bahnknotens ohnehin nicht zu bewältigen ist.

**Es ist nach alledem nun die allerhöchste Zeit, das Bestmögliche aus der völlig verfahrenen Situation zu retten:**

Sollte der Tiefbahnhof - wenn überhaupt - irgendwann in den 30er-Jahren in Betrieb gehen, dann müssen der Kopfbahnhof und die Panoramastrecke auf alle Fälle vorläufig provisorisch und nach Inbetriebnahme grundlegend saniert werden. Eine „Direttissima“ zu den Kopfsteigen muss umgehend eingerichtet werden. Am guten Ende wird es einen Doppelbetrieb beider Bahnhöfe geben. Der teure und rein bahnbetrieblich absurde Pfaffensteigtunnel wäre obsolet; ebenso die unzumutbare Unterbrechung der Gäubahn für bis zu 10 Jahre. Überflüssig sind auch der ebenfalls noch vorgesehenen Nordzulauftunnel sowie die unnötige, wirtschaftlich nicht vertretbare Führung der Gäubahn über den Flughafen.

Beide Tunnelstrecken kosten zusammen am Ende bis zu 8 Milliarden Euro, die der Bund seinem maroden Haushalt ohne weiteres sparen kann. Die Sanierungen des Bestands - nach unserer Schätzung: rund 1,8 Mrd. Euro – können aus dem Sonderfonds „Infrastruktur“ finanziert werden. Unter dem Strich spart der Bund mindestens 5,2 Mrd. Euro. Die falsch verlegten Kabel von über 1.000 km Länge könnten möglicherweise verwendet werden, weil mit beiden Bahnhofsteilen die teure Volldigitalisierung des Bahnknotens überflüssig wird.

Last but not least bewältigt der Bahnknoten Stuttgart in dieser Kombination – und eben nur so! - problemlos den Deutschlandtakt.

Noch wichtiger dabei: der Bahnknoten ist für jeden denkbaren Störfall – ebenfalls nur mit beiden Bahnhofsteilen – ausreichend resilient. Dem Tiefbahnhof allein fehlt

dagegen jegliche Resilienz, z.B. bei Tunnelschäden durch tödliche Brandereignisse und/oder Schäden durch ingenieurfachlich nicht beherrschbare – und vor allem à la longue niemals auszuschließende - Quellvorgänge in den kilometerlangen Anhydritzonen.

Wir hoffen sehr, dass sich diese fachlich unbestreitbar richtigen Erkenntnisse endlich durchsetzen werden. Dabei ist unvermeidlich, in einer gemeinsamen Anstrengung längst überfälligen Druck auf die Stadt Stuttgart auszuüben, auf ihr Fehlprojekt „Rosenstein“ zu verzichten. Wir sind überzeugt, dass der Stadtkämmerer dankbar sein wird, seinem ebenfalls in schweres Fahrwasser geratenen Haushalt Milliarden zu sparen. Im Ergebnis bekommt die Bahn gegen Erstattung des Kaufpreises die oberirdisch weiter benötigten Bahnanlagen zurück, § 23 AEG wird durchgesetzt und Stuttgart bekommt endlich einen zukunftsfähigen Bahnhof für das viele, leider viel zu lange vergeudete Geld.

Wir sind jederzeit zu konstruktiven Gesprächen bereit. Gerne bieten wir auch die Unterstützung durch unsere Fachleute bei einer umfassenden Bestandsaufnahme an.

Mit freundlichen Grüßen

Aktionsbündnis gegen S21

Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.  
Sprecher

Schutzgemeinschaft Filder

Std.Direktor a.D.  
Vorsitzender

**Gleichlautend an BMV Schnieder, BMF Klingbeil, BRH, EBA, MP Özdemir, VM'in Razavi, OB Nopper, VRS Wieland, Verkehrsausschuss des Bundestags (per E-Mail an Vorsitzenden Al Wazir mit digitalen Anlagen), postalisch mit Anlagen an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DB AG - 20 Kopien für die Mitglieder.**

Anlagen