

Darum geht's:

- Imageschaden Stuttgart21: „Die Schmach“
- Große Hitzedemo am Sonntag, den 23. August
- 819. Montagsdemo am 24. August mit anschließender Musiksession
- **Bewegungsfest am 14. September: Lust auf's oben bleiben**
- Keine Klimatisierung im Tiefbahnhof? Hohn und Spott für DB-Videoclip
- Der Tiefbahnhof muss auch nicht beheizt werden! 😊
- Große Hitzedemo am Sonntag, den 23. August
- Baubeginn Pfaffensteigtunnel: Der alte Trick mit dem Faktenschaffen
- Radtour de Gäubahn: Am 8. bis 11. September von Konstanz nach Stuttgart
- Mahnwache bleibt erstmal, wo sie ist
- Bilger, der Minister nach dem Geschmack von Herrenknecht
- Gietinger-Video: Kurze Wege zum Kopfbahnhof statt Stuttgart31
- Özdemir und Razavi einer Meinung: Aus Feinden werden Freunde
- Das Personalkarussell bei der PSU: neue Finanzchefin als Problemlösung?
- Das Schwarze-Peter-Spiel: An allem ist die Bahn schuld!?
- Tarek Al-Wasir in der Tagesschau zum S21-Debakel
- Schutzgemeinschaft Filder und Aktionsbündnis: Offene Briefe an Bilger und Razavi
- Große ARD Dokumentation über die S21-Story am 28.9.
- Baustellenfoto: Sinnbild für S21-Chaos

Liebe Freunde und Freund*innen!

Wer will schon in einer Stadt leben, bei der die Leute die Augen verdrehen, wenn nur ihr Name fällt, und jeder sofort assoziiert: Stuttgart21, Ihr Armen! Das will auch niemand, der auf Peter Grohmanns Frage „Wessen Stadt?“ – „Unsre Stadt“ antwortet.

Wie sehr Stuttgart21 den Ruf der Stadt weit über ihre Grenzen hinaus ruiniert hat, brachte jüngst Florian Harms auf den Punkt in einem Kommentar, den man schon als Wutausbruch bezeichnen kann. Titel **„Die Schmach von Stuttgart“**. Harms ist gebürtiger Stuttgarter und Chefredakteur von t-online und hat mit seinen morgendlichen Beiträgen („Tagesanbruch“) und podcasts eine enorme Reichweite.

Leseproben:

Rente, Steuern, Bundeswehr, Gesundheitssystem: Deutschland tut sich schwer mit Reformen, und auch auf anderen Dauerbaustellen geht es nur schleppend voran. Das bekannteste Großprojekt, das den deutschen Stillstand symbolisiert, beschert der Republik an diesem Mittwoch ein unrühmliches Jubiläum: Heute vor zwölf Jahren, am 5. August 2014, begann der Erdaushub für die Baugrube des Tiefbahnhofs Stuttgart 21. Bagger rissen in den Schlossgarten 25 Löcher, die sie anschließend zu einem 900 Meter langen, 100 Meter breiten Becken verbanden und so das Herz der Schwabenmetropole aushöhlten. Schon damals gab es vehemente Proteste aus der selbstbewussten Stadtgesellschaft, doch Landespolitiker, Bürgermeister und Bahnmanager feierten den "historischen Tag".

Zwölf Jahre später feiert niemand mehr. Stuttgart 21 ist zur Milliardenfalle verkommen, zum städtebaulichen Schandfleck und zur Mahnung, wie man Bauprojekte bloß nicht anpacken sollte. Die Kosten sind von 2,5 auf 14,5 Milliarden Euro explodiert, und das ist vermutlich noch nicht das Ende. Statt wie geplant 2019 dürfte der Bahnhof frühestens 2031 in Betrieb gehen, und noch nicht einmal das ist sicher. Dann jedoch könnte die Anlage bereits zu klein sein. Fachleute warnen, dass der neue Durchgangsbahnhof für den wachsenden Schienenverkehr nicht gerüstet sein wird – der bundesweite "Deutschlandtakt" könnte ausgerechnet in Stuttgart an Kapazitätsengpässen scheitern. Damit wäre das zentrale Versprechen des Projekts obsolet. Ein Debakel.

Heute gleicht die Stuttgarter Innenstadt einem Sandkasten, durch den eine Horde Halbstarker gestampft ist: überall Löcher, Röhren, Gerüste und Schutt. Drumherum stehen gesichtslose Betonklötze, die Banken, Büros und Versicherungen beherbergen, nachts mausetot. Als gebürtiger Stuttgarter habe ich meine Heimatstadt schon vor vielen Jahren verlassen, und bedauere es nicht. Eine Stadt, die ihr Herz verliert, büßt auch ihre Anziehungskraft ein. Knapp 200 Jahre ist es her, dass der Stuttgarter Dichter Wilhelm Hauff in seinem Märchen "Das kalte Herz" erzählte, wie ein armer Kohlenbrenner sein Herz verkaufte, um reich zu werden – und es später bitter bereute. Leider hat man in Stuttgart nichts daraus gelernt. Das ist umso bitterer, als dort immer noch einige der liebenswertesten Menschen leben, die ich kenne. Aber sie müssen viel aushalten.

Es ist eine Schmach, und sie trifft nicht nur die leidgeprüften Stuttgarter, sondern die ganze Republik. Das einstige Wirtschaftswunderland hat sich zum wunderlichen Schneckenland gewandelt, in dem so vieles nicht mehr funktioniert, was früher verlässlich funktionierte: stringent planen, schnell bauen, globale Standards beim Verkehr setzen. "Mit dem Wissen von heute würde man Stuttgart 21 nicht mehr bauen", räumte schon vor acht Jahren der damalige Bahnchef Richard Lutz ein.

Eine nonchalante Bankrotterklärung. Neben Lutz stehen auf der unrühmlichen Gründungstafel des Projekts die Namen der Bahnmanager Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube sowie die der CDU-Politiker Erwin Teufel, Manfred Rommel, Matthias Wissmann, Hermann Schaufler und Günther Oettinger. Auch der ehemalige SPD-Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee ist dabei. Allen haftet der Vorwurf an, dass sie offensichtliche Risiken ignorierten und eilfertig ein Luftschloss bauten. Der deutsche Bürokratismus kam hinzu, von ausufernden Umweltschutzvorgaben bis zu kafkaesken Planungsfeststellungsregeln. In Deutschland braucht man eine Genehmigung, um eine Genehmigung zu bekommen.

Deshalb ist Stuttgart 21 kein Unfall, sondern ein Lehrstück. Ein Schildbürgerstreich, bei dem man zu Beginn zu billig gerechnet, dann Warnungen ausgesessen, die Verantwortung verwischt und sich in Verfahren verheddert hat – und nun aus Trotz zu Ende baut, was eigentlich niemand mehr haben will.

”Das ist für unser Image als Land höchst prekär, was mit der Bahn und den Großprojekten ist.

BW-Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne)

Harms beschreibt die Stadt wie sie ist und sich fühlt, und wie sie von außen wahrgenommen wird. Ein realistischer Befund, aber geschrieben von einem

Wortgewaltigen mit großer Reichweite. Das ließ dann doch die Alarmglocken bei den Verantwortlichen der Stadt klingeln. Wenn eine Stadt so mit dem Scheitern ihres größten Vorhabens infiziert wird, so dass man das Leerzeichen zwischen Stuttgart und 21 weglassen kann, dann ist das ein immenser Imageschaden. Und Image ist eins der höchsten Güter einer Stadt.

Es macht einen eh schon gebeutelten Wirtschaftsstandort noch unattraktiver. Und in einer Stadtgesellschaft in permanentem Reizzustand lebt's auch nicht angenehm.

Jeder vierte Einwohner der Landeshauptstadt würde diese gern verlassen.

Dieses wenig schmeichelhafte Ergebnis hatte die Stadtverwaltung 2025 in einer Umfrage zur gefühlten Lebensqualität festgestellt. (StZ 17.8.)

Stuttgart 21 nur noch eine Lachnummer?

"Will nicht, dass man über BW lacht": Özdemir ärgert sich über Verschiebung von S21

Stuttgart 31 statt Stuttgart 21? Auf die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme gibt es hämische und verzweifelte Reaktionen. Die Landesregierung will "alle Karten auf dem Tisch".

Stand:
9.6.2026, 17:56 Uhr



Von Kerstin Rudat

Und viele machen auch ernst, indem sie der Stadt den Rücken kehren, wie Florian Harms.

Viele reden nicht nur vom Wegzug, sie packen den Umzugswagen: Von Januar bis Ende Juni 2026 haben im Saldo tatsächlich 2401 Einwohner die Stadt verlassen. Bald könnte eine historische Marke fallen. (StZ 17.8.)

Durch Meldungen wie diese und Zustandsbeschreibungen wie die von Harms sahen sich die Verantwortungsträger doch aufzurufen, etwas für die Imagerettung der Stadt zu tun.

So startete dann die Stuttgarter Zeitung am 8. August, drei Tage nach Harms' Attacke zum Gegenangriff, mit einem Leitartikel des freundlichen Lokalchefs Jan Sellner. Die Stadt sei gefordert, steigt Sellner ein, „den Ruf Stuttgarts zu verbessern“ und fragt: „Liebeserklärungen an Stuttgart. Gibt es so etwas?“

Und schnell wird er fündig: „Renate Kornau, einer älteren Dame aus Feuerbach, die in und an Stuttgart fast alles schätzt – die grünen Oasen, das Kulturangebot, den Schlossplatz“ und Robert Nemes! Der kommt zwar aus Graz, findet aber „Stuggi“, schon aufgrund der Topografie die schönste Stadt der Welt. Ihm tun – wörtliches Zitat! – „alle Menschen leid, die nicht das Glück haben, in Stuttgart zu wohnen“.

Doch damit nicht genug „des Guten“. Für die Wochenendausgabe am 15.9. wollte die Stuttgarter Zeitung (Jan Sellner und Julia Bosch) von ihren Lesenden wissen „Was läuft gut in Stuttgart? Was verdient Lob?“ Und das Bestellte füllte dann die Titelseite des kommunalen Teils. Weitere Gute-Laune Berichte sollen folgen.

Da wollten sich andere Wichtige in der Stadt wohl nicht lumpen lassen und stimmten (das wird doch wohl nicht abgesprochen sein?) mit ein. So die Stadtwerke Stuttgart.

Die wollen von mir, ich werde geduzt, was wohl auch die Stimmung bessern soll, wissen: „Was braucht Stuttgart, damit aus so manchem „passt schon“ wieder die ganz große Liebe wird? Sag uns, was du dir wünschst, wo's noch besser laufen kann und wie deine Stadt in Zukunft aussehen soll.“
https://www.stadtwerke-stuttgart.de/liebe/?utm_medium=paid&utm_source=ig&utm_id=120250806569580272&utm_content=120250806657420272&utm_term=120250806569590272&utm_campaign=120250806569580272

Natürlich hat die Stadt auch diese attraktiven Seiten und wird von vielen netten Menschen bewohnt. Stuttgart21 - Gegner*innen wohnen schließlich auch hier. Glücklicherweise ist das so, denn bei all dem Elend braucht die Seele Kompensation.

Wie weg vom Image einer Stadt der „Löcher, Röhren und Gerüste“? Als grundkonstruktiver Mensch macht Sellner natürlich auch Verbesserungsvorschläge. Die Genehmigungsverfahren sollten beschleunigt werden, zu lang sei „Die Liste der nicht realisierten Vorhaben ..., angefangen von der Opersanierung. Doch auch kleinere Vorhaben wie die Sanierung der Weinberge an der Neuen Weinsteige vollziehen sich, wenn überhaupt, oft in Dekaden.“

Was Sellner leider nicht einfällt ist Stuttgart21. Das aber ist doch – s. Florian Harms – der Hauptgrund des angeschlagenen Images der Stadt und der Anlass für die Diskussion um Imageverbesserungen. Dass S21 der Kern des Problems ist, dafür war ein auf der nächsten Seite derselben StZ-Ausgabe (15./16.8.) abgedruckter Bericht über eine StZ-Umfrage zum **Stuttgart-Unwort des Jahres** ein wunderschöner Beleg. Mit großem Abstand den Spitzenplatz belegte „Stammstreckensperrung“, gefolgt vom „Fernwanderweg“ - zwei Begriffe also mit klarem Bezug zu Stuttgart21. Auch beim Drittplazierten „Baustelle“ werden die meisten an die Megabaustelle gedacht haben.

STUTTGART

STADT & REGION



Bald weniger als 600.000 Stuttgarter?

Die Einwohnerbilanz für das erste Halbjahr 2026 fällt erneut ernüchternd aus. Zum Stichtag 30. Juni hatten 603.262 Menschen hier ihren Hauptwohnsitz, 2401 weniger als zu Jahresbeginn. Viele packen den Umzugswagen, der Neubau von Wohnungen ist auf einem Tiefstand.

STUTTGARTER ZEITUNG www.stuttgarter-zeitung.de SAMSTAG/SONNTAG, 1

STUTTGART
STADT & REGION
Stuttgarts gute Seiten

[illegible]

„Eine großartige Stadt!“

[illegible]

- ## Wie das Zusammenspiel aussieht, hängt

mit:



Seid Ihr am 14. September dabei?

Zur besseren Planung bittet das Demoteam um eine kurze Mail an tomadler@freenet.de.

Keine Klimatisierung im Tiefbahnhof?

Videoclip der Bahn sorgt für Hohn und Spott in den Sozialen Netzwerken

Auf der ständigen Suche nach Argumenten, die noch für Stuttgart21 sprechen könnten, kam man in der Werbezentrale der DB auf die Idee, das Thema Hitzesommer irgendwie für den Tiefbahnhof zu nutzen. Man positionierte René Krull vom technischen Projektmanagement in der Bahnhofshalle, der dort vor laufender Kamera von märchenhaften 23 Grad schwärmen durfte, während es über ihm auf der Baustelle 43 Grad seien (Video [hier](#), 83 000mal geklickt, 560 Kommentare). Also eher ein Vergleich der Baustellen oben und unten und nicht etwa ein Vergleich Kopf- und Tiefbahnhof wie suggeriert werden sollte. Wie in der Sendung mit der Maus wird doziert, sinngemäß, dass es in einem Gewölbekeller kühler ist als auf dem Dach in sengender Hitze.

Für so dumm, wie die Bahn dachte, ließen sich die Youtuber dann doch nicht verkaufen. Es hagelte sachliche Kritik, Schlag auf Schlag, die vor allem auf den Unterschied zwischen einer Tiefbahnhofsbaustelle und einem Tiefbahnhof im Betrieb abhoben. Und noch mehr hagelte es Hohn und Spott hundertfach.

Die Sache selbst und die Reaktionen im Netz waren Grund für eine PM des Aktionsbündnisses ●●●●

Von der PM des Aktionsbündnisses ... zu einer dpa-Meldung ... zu vielen Medienreaktionen:

StZ: [https://zeitung.stuttgarter-](https://zeitung.stuttgarter-zeitung.de/data/13893/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/13893/pub/22334/page/17/content/5458970)

zeitung.de/data/13893/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/13893/pub/22334/page/17/content/5458970

SWR: [Keine Klimaanlage bei Stuttgart 21: Kann das Konzept der Bahn aufgehen?](#)

Tagesschau: [Baden-Württemberg: Braucht S21 keine Klimaanlage? Forscher ist unsicher | tagesschau.de](#)

ZDF: <https://www.zdfheute.de/wirtschaft/unternehmen/stuttgart-21-ohne-klimaanlage-geplant-100.html>

GMX: [Stuttgart 21 ohne Klimaanlage: Deutsche Bahn erntet Spott | GMX](#)

FAZ: [Stuttgart 21 ohne Klimaanlage – Deutsche Bahn erntet Spott | FAZ](#)

1&1: [Stuttgart 21 ohne Klimaanlage: Deutsche Bahn erntet Spott | 1&1](#)

Focus: [Bahn erklärt Kühlkonzept für Stuttgart 21 – Netz spottet - FOCUS online](#)

Rhein-Neckar-Zeitung: [Spott im Internet: Warum der Bahnhof von Stuttgart 21 keine Klimaanlage bekommt - Wirtschaft Regional - Rhein-Neckar-Zeitung](#)

IT-Boltwise: <https://www.it-boltwise.de/stuttgart-21-tiefbahnhof-warum-db-keine-klimaanlage-plant.html>

Mit eher wissenschaftlicher Beurteilung und dem Fazit: „Ob das ohne zusätzliche Klimaanlage dauerhaft funktioniert, wird sich deshalb an belastbaren Messwerten im Regelbetrieb entscheiden – und nicht an der Plausibilität einzelner Erklärungen im Video.“

T-online.de: [Stuttgart 21 ohne Klimaanlage: So will die Bahn den Bahnhof kühl halten](#)

Auszug Spontanstellungnahme von Dipl.-Ing. Hans Heydemann 19.8.2026

Eine **mechanische Lüftung der Tiefbahnsteighalle ist nicht mehr vorgesehen, obwohl in der ursprünglichen Planänderung so enthalten – mit der 15. Planänderung v. Nov 2015 hat die Bahn beantragt, diese entfallen zu lassen, da „unnötig“**; die von den ein- und ausfahrenden Zügen mitgeschleppte „kühle“ Luft aus den Tunneln wird als ausreichend angesehen. Eine „Kühlung“ („Klimatisierung“) der Tiefbahnsteighalle war noch nie vorgesehen.“ Dies gibt die DB auch heute noch als Begründung an, ohne die Wirksamkeit je fachtechnisch geprüft zu haben!...

Außerdem wirkt sich die hochsommerlicher Sonneneinstrahlung über die großen, genau nach Süden ausgerichteten „Lichtaugen“, zumal bei längeren Hitzeperioden, allerdings sehr nachteilig auf das Klima in der Tiefbahnsteighalle aus. Die Sonneneinstrahlung beträgt in der Mittagszeit auf eine Südfäche rd. **1.000 W/m²**. Je nach Art der Verglasung kann mit einem Durchlassgrad von 87 % - 52 % gerechnet werden; die eingebaute Verglasung der Lichtaugen ist nicht bekannt. Die Lichtaugen haben einen Durchmesser von 19,9 m und somit eine Glasfläche von 300 m². Je Lichtauge werden also in der Spitze $Q = 300 \text{ m}^2 \times (520 \dots 870) \text{ W/m}^2 = 156 \dots 260 \text{ kW}$ in die Tiefbahnsteighalle eingestrahlt; bei den 24 Lichtaugen insgesamt also **37..63 MW!** Das hat allerdings ein **Aufheizen der Betonmassen** der Tiefbahnsteighalle, insbesondere der **Bahnsteige** zur Folge.

Weiterhin führt das auch dazu, daß sich in den jeweils der Sonneneinstrahlung ausgesetzten Bereichen niemand aufhalten kann, was das Gedränge auf den ohnehin zu schmalen Bahnsteigen weiter verschärft und deren Benutzbarkeit verschlechtert – der Fahrgastwechsel wird dadurch erschwert und die Nutzbarkeit der Tiefbahnsteighalle noch weiter eingeschränkt. Auch in dieser Hinsicht ist **Stuttgart21 eine Fehlkonstruktion sondergleichen**, die nie zu Ende gedacht und geplant worden ist.

Die weitere Aussage der DB, die Ein- und ausfahrenden Züge würden die Tiefbahnsteighalle ständig mit kühler Luft aus den Tunneln versorgen, ist eine bloße, durch nichts nachgewiesene Behauptung! Die Tunnel sind keine Grotte im Fels ohne Luftbewegung, sondern ansteigende, nach oben offene Röhren, die allein schon durch ihren Höhenunterschied von rd. 200 m einen beachtlichen thermischen Auftrieb erzeugen, wobei die Tunnelwände von der eingesaugten Außenluft aufgewärmt werden und so entgegen der Behauptung der DB keine Kühlwirkung in der Tiefbahnsteighalle entfalten können. Daran ändern auch die durchführenden Züge nichts – im Gegenteil: die abwärts in die Tiefbahnsteighalle einfahrenden Züge setzen **zusätzlich** noch ihre **Bremsenergie in Wärme** um und vergrößern so den Wärme-Eintrag in die Tiefbahnsteighalle.

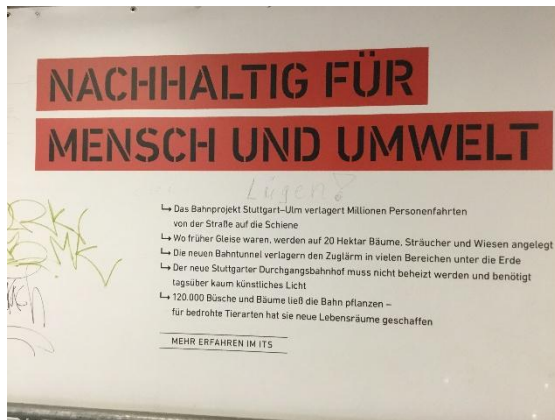
Schließlich noch zur Forderung, die Tiefbahnsteighalle mit einer „Klima-Anlage“ auszurüsten: das wäre unsinnig, technisch nur mit erhöhtem Aufwand und etlichen baulichen Veränderungen überhaupt möglich, würde die Errichtungskosten nochmals um **etliche hundert Millionen** weiter in die Höhe treiben und zudem **hohe laufenden Betriebskosten** für den **Energie-Verbrauch** sowie für **Wartung und Instandhaltung** verschlingen.

Stuttgart21 ist und bleibt ein untaugliches Vorhaben, das nie zu Ende gedacht und geplant war.

Riesenvorteil von Stuttgart21

Der Tiefbahnhof muss auch nicht beheizt werden!

Vorteil gegenüber wem oder was? Gegenüber dem Kopfbahnhof, der im Winterbeheizt wurde? Gegenüber anderen ober- oder unterirdischen Durchgangsbahnhöfen?



Auf diese Art von Suggestivwerbung auf einem älteren Plakat auf dem Fernwanderweg hat uns Brigitte Wahl vom Berliner Schwabenstreich aufmerksam gemacht:

„Fakt ist, dass es auf der ganzen Welt keinen Bahnhof mit Heizung gibt und außer den Kopfbahnhöfen sind sämtliche Bahnhöfe sowieso Durchgangsbahnhöfe. Der derzeitige „alte Stuttgarter Kopfbahnhof“ muss auch nicht beheizt werden.“

Die Infos sind so gewählt, dass es nicht auffällt wie manipulativ sie sind. Man hört oder liest „keine

Heizung“. Super, gut für`s Klima. Und schon ist die Logik für den restlichen Satz ausgeschaltet“.

Wie hier sonst noch Fakten auf den Kopf gestellt werden, bedarf heute keiner Erklärung mehr.

Gegen das verheerende Nichtstun

Große Hitzedemo am Sonntag, den 23. August

Die Klimakrise eskaliert gerade vor unseren Augen: Das [Robert-Koch-Institut](#) schätzt die Zahl der Hitzetoten bis zum 2.8. auf 12.500. Es gibt verheerende Waldbrände, Ernteausfälle durch die Dürre, Probleme beim Schiffsverkehr durch Niedrigwasserstände der Flüsse, Überforderung in den Krankenhäusern durch die steigende Anzahl von Hitzegeschädigten, sinkende Produktivität und damit einhergehend ein riesiger wirtschaftlicher Schaden.

Und was macht die Politik von Merz/Klingbeil über Özdemir/Hagel bis zu Nopper. Nichts, jedenfalls nichts, was den Dimensionen dieser Entwicklung gerecht würde, sie oft eher noch befördert wie die Fossilpolitik von Katharina Reiche oder Noppers Festhalten am Klimakillerprojekt Rosenstein. So kann das nicht weitergehen!

Am 23.8., 19.30h, bei hoffentlich erträglicheren Temperaturen: Friday-Demo auf dem Schlossplatz. Alle Umweltverbände sind dabei, Anstifter und Aktionsbündnis natürlich auch.

Es geht nicht nur um einen Bahnhof. Ganz entscheidend bei den meisten Aspekten von Stuttgart21 ist das Klima! Entsprechende Plakate und Banner werden aufzutreiben sein ...



Der alte Trick mit dem Faktenschaffen

Baubeginn des Pfaffensteigtunnels trotz ungeklärter Schlüsselfragen

Mit dem Bauen schonmal anfangen, bevor die ganze Planung steht? Wohin das führt, sollte sich rumgesprochen haben, spätestens seit Pallas Bericht über Planungsfehler bei S21. Aber nicht so bei denen, die es besonders betrifft: den Planenden der PSU. Die wollen nämlich mit den Hauptarbeiten am Pfaffensteigtunnel zwischen Flughafen und der Gäubahnanbindung bei Böblingen im Herbst beginnen, obwohl von den drei Projektabschnitten bisher nur einer eine Baugenehmigung hat. Die Vorarbeiten, das Ausheben einer großen Baugrube in Plieningen, von der aus der Vortrieb starten soll, wurde schon im Frühjahr begonnen.

Mit diesem Versuch unumkehrbare Fakten zu schaffen, haben die PSU-Planenden nicht nur das Gäubahnbündnis verärgert, sondern auch die Stadt Böblingen, die gar nicht einverstanden ist mit den bisherigen Überlegungen zur Anbindung an die Gäubahn und eine umfängliche kritische Stellungnahme abgegeben hat.



Unter dem Betreff „Baubeginn des Pfaffensteigtunnels trotz ungeklärter Schlüsselfragen?“ protestieren die Übergangenen, in einem „Offenen Brief an die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Frau Evelyn Palla, und den

Geschäftsführer der Projektgesellschaft Stuttgart–Ulm GmbH, Herrn Sven Müller“. Hier das Schreiben des Gäubahnbündnisses mit viel Kritik und der Bitte um Beantwortung von fünf sehr konkreten Fragen:

https://pro-gaeubahn.de/detailansicht?tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Bnews%5D=66&Hash=6dadad1fbaf2a6aa4d99ff65d83d8a47

StZ 16.8. dazu (paywall): <https://www.stuttgarter-zeitung.de/lokales/stuttgart/stuttgart-21-gaeubahnverband-warnt-vor-vorschnellem-tunnelbau-am-flughafen-79380588.html>

Nach monatelanger Verunsicherung über Standort

Mahnwache beleibt erstmal wo sie ist

Die Stadt will sich an der Pforte zu City sozusagen stadtfrein machen: neue Bodenbeläge, weniger „Möblierung“, insgesamt Neugestaltung. Dazu gibt's Entwürfe, in denen die Mahnwache nicht mehr vorkommt. Auf jeden Fall müsse sie wegen der Bauarbeiten nach der Sommerpause weichen, hieß es von der Versammlungsbehörde bzw. dem Tiefbauamt. Es wurde ein neuer Standort angeboten, der aber bei den Mahnwachenden auf ein geteiltes Echo stieß und zu langen Diskussionen führte.

Wie bei S21 ist bei der Planung in Sachen Koordination auch hier einiges schiefgelaufen. Ein Gespräch von Vertretenden der Mahnwache, des Aktionsbündnisses und des Demoteams ergab: Entwarnung. Bis zum nächsten Frühjahr sei die Sache aufgeschoben und was danach passieren soll, müsse erstmal eine „Bürgermeisterrunde“ besprechen. Grundsätzlich werde der Bestand der Mahnwache gewährleistet, nur nicht unbedingt an diesem Ort und in dieser Form.

Die Mahnwache bleibt allerdings nur, wenn sie Unterstützung von Vielen erhält, die sich für Dienste bereitfinden.

Radtour de Gäubahn

Vom 8 bis 11. September von Konstanz nach Stuttgart

Das Schöne mit dem (politisch) nützlichen verbinden, wird die Devise der Rottweiler Gruppe der Gäubahninitiative gewesen sein, als sie die Idee hatte eine 4-tägige Radtour für den Erhalt der

Gäubahnanbindung an den Stuttgarter Kopfbahnhof zu organisieren. Es geht in vier Etappen à ca 50 km, unterteilt in jeweils 5 Stopps von Konstanz nach Stuttgart. Hier Einzelheiten:

[Einladung zur \(Rad\)-Tour de Gäubahn der Initiative ProGäubahn - Kopfbahnhof 21](#)

Die Tour scheint radprofessionell organisiert zu sein. Jede/r kann nach Lust und Leistungsfähigkeit auf 10 bis 20 km-Abschnitten oder die ganzen 235 km mitfahren. Ankunft ist (Stand jetzt) am Freitag, den 11.9. um 16.15h am Stuttgarter Rathaus geplant.

Bilger, der

Minister nach dem Geschmack von Herrenknecht

Schnieder sei „zu schwach gewesen“, jetzt setzt Herrenknecht ganz auf Bilger, von dem er sich mehr power bei der Durchsetzung von immer mehr Großprojekten und Tunnelbau verspricht. Mit Spenden gut unterlegter Einfluss auf die Politik gehört zum Erfolgsrezept von Herrenknecht und hat auch sicher wieder dazu geführt, dass Herrenknecht den Auftrag für die Tunnelbohrmaschine für den Pfaffensteigtunnel bekam.

[Herrenknecht unterstützt Auswechslung des Verkehrsministers](#)

Noch Überblick?

Aktives Aktionsbündnis

Das Aktionsbündnis hat in den letzten Wochen viele Briefe an Politiker*innen geschrieben, teils auch Antworten erhalten, Pressemitteilungen verschickt und in Person seines Sprechers Dieter Reicherter, Anträge nach dem Umweltinformationsgesetz gestellt. Einen Überblick über all diese Aktivitäten bietet die Rede von Dieter Reicherter auf der 818. MoDemo am 17.8.

Als Text: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/2026/08/18/un glaublich-aber-wahr-die-bahn-war-puenktlich/#more-75367>

Als video: <https://youtu.be/rgdusSFa1Hg?si=IyibKYb9UDfkaCuh> (ab Min 11)

Kurz-Video von Klaus Gietinger

Kurze Wege zum Kopfbahnhof statt Stuttgart31

Es beginnt mit einer Wohlfühlbotschaft von Sven Hantel aus dem Jahr 2010, als Hantel als Regionalleiter zuständig für Bahnhöfe in Südwest war. Versprechungen und Lobgesänge auf die komfortablen Zugänge zum Kopfbahnhof in der Bauzeit. Heute Fernwanderwege, der Bruch aller damaligen Versprechungen. Wie es unter den jetzigen Bedingungen besser ginge erläutert Hans-Jörg Jäkel an einem Modell. Das Schlusswort hat Angelika Linckh. Sehenswert.

<https://youtu.be/i-nhcde0MMY>

Özdemir und Razavi einer Meinung

Aus Feinden werden Freunde

Auf die Frage, wie es sich denn zusammenarbeitet mit einem Ministerpräsidenten, der früher mal gegen das Projekt war, antwortet Razavi im Interview mit dem S21-Werbemagazin „Bezug“:

„Auch wenn wir aus unterschiedlichen Richtungen kommen, was die Beurteilung von S21 angeht, haben wir beide die klare Erwartung und das größte Interesse, dass die Bahn das Projekt vollumfänglich fertigstellt. Das haben wir beide der Bahn klargemacht“

Das Personalkarussell bei der PSU dreht sich weiter

Stephanie Pudwitz neue Finanzchefin des S21-Projekts PSU

Wieviele Manager*innen müssen noch kommen und gehen, bis verstanden wird, dass der Fehler im Projekt selbst liegt und allenfalls in zweiter Linie am Personal. Jetzt soll Stephanie Pudwitz, vormals Chefin beim Bau des Terminal 3 des Frankfurter Flughafens es richten, und zwar ab 1.1.2027. Gehen muss der bisherige Finanzchef Peter Siefert. Aber vielleicht findet Herr Siefert einen ähnlich lukrativen Job wie die geschassten Olaf Drescher und Michael Pradel, der nach kurzer Schamfrist zum 1. September 2026 Vorstandsmitglied bei Wayss & Freytag Ingenieurbau wird, einer stark beim S21-Tunnelbau engagierten Baufirma.

An allem ist die Bahn schuld!?

Das Schwarze-Peter-Spiel der S21 verantwortenden Politik

In einem sind sich alle Politiker*innen und Parteien, die das Projekt durchgedrückt haben oder als Unterstützer später dazugekommen sind, einig: sie sind nicht schuld. Verantwortlich als Bauherr ist allein die Bahn. Keine Frage: die Bahn hat ihren Anteil in Form von Inkompetenz auf Vorstandsebene und von Missmanagement, worin der Revisionsbericht, soweit er öffentlich bemüht wird, das Hauptproblem sieht. Aber ihren Anteil haben sie auch durch ihre Hände-an-die-Hosennaht-Mentalität, die alle Vorgaben, so absurd sie auch immer waren, bemüht waren umzusetzen und auch noch zu rechtfertigen und am Ende dafür den Schwarzen Peter zugeschoben zu bekommen.

Die Politik hat die Bahn in dieses Projekt hineingezwungen. Sie hat den entscheidenden Einfluss genommen, aber nicht in Form von demokratischer Kontrolle, wie sie dauernd der Bundesrechnungshof fordert. Sie hat unkontrolliert und undemokratisch Einfluss genommen.

Der personifizierte Inbegriff dieses Zusammenhangs war Roland Pofalla. Als Lobbyist von einem rheinischen Unternehmen mit monatlichen vierstelligen Zahlungen in die Politik geschleust, wurde er 2009 Chef des Bundeskanzleramts bei Merkel. Deren These, bei S21 stünde die Zukunftsfähigkeit Deutschlands auf dem Spiel, dürfte auf Pofallas Beratung zurückzuführen sein. Mit dieser Fixierung wurde Pofalla dann im Dezember 2013 in den Bahnvorstand geschickt, als das Projekt wegen Kostensteigerungen in eine seiner entscheidendsten Existenzkrisen geraten war. Vielleicht hat Pofalla gemerkt, dass die Sache schiefgeht und wechselte dann – wohin? – als Geschäftsführer zu einer großen Immobilien- und Baufirma.

Dass die Politik auf intransparente aber höchst wirksame Weise das Projekt auf Teufel komm raus weiterbetreiben will, dafür steht heute die Berufung der S21-Hardliner Steffen Bilger und Nicole Razavi auf S21politische Schlüsselpositionen. Und zugleich versuchen beide das S21Desaster und das Bahnchaos, für das hauptsächlich sie verantwortlich sind, allein der Bahn in die Schuhe zu schieben

Besonderes Schlaule Steffen Bilger, der gleich zu Beginn seiner Amtszeit PR-Punkte sammelte mit der populistischen Ansage, die Vorstandsboni würden gekürzt, wenn die Bahn nicht bis 2029 das Pünktlichkeitsziel von 70% erreicht.

Als könnten die Bahnmanagenden in vier Jahren das wieder geraderücken, was Pofalla, Bilger, Razavi & Co der Bahn seit Jahrzehnten angetan haben. Da könnten die Gescholtenen ja mal ein bisschen die Hände von der Hosennaht nehmen und aufmucken. Das fällt natürlich schwer, wenn man das mit dem graden Rücken verlernt hat.



Nur Opfer?

... fragt da zurecht das unabhängige und gemeinnützige online-Magazin **seemoz** vom Bodensee in einem Bericht über die spektakuläre Lenkungskeissitzung am 26. Juni am Flughafen Stuttgart „Für gelöste Stimmung in der Lenkungskeissrunde“, so das Aktionsbündnis in seiner Pressemitteilung, habe gesorgt, „dass Frau Palla alle Schuld auf sich genommen hat. Genauer gesagt hat sie die Verantwortung von der Bahnspitze auf das bisherige Projektmanagement“ verschoben. Das erlaube es den Politiker:innen, also Ministerpräsident Cem Özdemir, Verkehrsministerin Nicole Razavi und Stuttgarts OB Frank Nopper, sich „als Opfer der Bahn“ zu sehen – „dabei sind gerade sie es, die mit sturem Festhalten am längst gescheiterten Projekt die Bahn immer tiefer in das Debakel und ihre Überschuldung hineintreiben“.

Viel Richtiges, viel Ausweichendes

Tarek Al-Wasir in der Tagesschau zum S21-Debakel

Al-Wasir war bis 2024 zehn Jahre lang Grüner Wirtschafts- und Verkehrsminister in einer schwarz-grünen Koalition in Hessen und hat sich in dieser Zeit umwelt- und klimapolitisch nicht gerade mit Rum bekleckert. Die Tagesschau interviewte ihn in seiner Funktion als Vorsitzender des Bundesverkehrsausschusses als die ersten Meldungen über das neuerliche S21-Debakel durchgesickert waren:

[T. Al-Wasir, Vorsitzender Verkehrsausschuss im Bundestag, Die Grünen, äußert sich kritisch zu den Fortschritten bei "Stuttgart 21" | tagesschau.de](https://www.tagesschau.de/2024/06/27/al-wasir-verkehrsausschuss-stuttgart-21.htm)

Schutzgemeinschaft Filder und Aktionsbündnis:

Offener Brief an Bilger

Damit die ideologische Nebelbildung ihm nicht den Blick auf die Realität des zunächst nach ihm benannten Tunnels gänzlich verstellt, haben Dieter Reicherter und Frank Distel es nochmal versucht und Bilger einen Offenen, dann als PM verschickten Brief geschrieben mit diesem Einstieg:

„Ihre bisherige Haltung zu Stuttgart 21 und insbesondere „Ihr Pfaffensteigtunnel“ holt Sie im neuen Amt nun mit Wucht ein. Wir hoffen, dass das Nachfolgende Ihre Aufmerksamkeit für Lösungen zur teuersten und für Ihren maroden Kernhaushalt folgenreichsten Fehlplanung deutscher Eisenbahngeschichte findet“.

<https://kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/2026/08/Offener-Brief-an-Bilger-von-AB-SGF.pdf>

Schutzgemeinschaft Filder und Aktionsbündnis:

Offener Brief an Razavi

Am 23.6. hatten Dieter Reicherter und Frank Distel Bahnchefin Palla und andere Projektverantwortliche in einem ausführlichen Schreiben auf die massiven Probleme des Projekts hingewiesen und sie mit den Aussagen von Hartmut Bäumer, bis 2014 Amtschef bei Razavis Vorgänger Winfried Hermann, konfrontiert. Bäumer hatte auf der [809. Montagsdemo am 16. Juni](#) u.a. berichtet, dass ein internes Gutachten zu den Kosten von Stuttgart 21 vor der Volksabstimmung der Öffentlichkeit vorenthalten wurde.

Anders als bisher die anderen Angeschriebenen, darunter Frau Palla, antwortete Frau Razavi am 27. Juli. Sie sei „weiterhin von den Vorteilen für den Fern- und Regionalverkehr durch die neue Infrastruktur im Bahnknoten Stuttgart überzeugt...“ und die Deutsche Bahn habe „glaubhaft“ dargestellt, dass nach den eingetretenen Verzögerungen mittlerweile große Fortschritte gemacht würden.

Klar, dass das so nicht unbeantwortet stehen bleiben konnte. Am 13.8. sind Dieter Reicherter und Frank Distel in einer Replik noch einmal auf „einige diskussionswürdige Punkte“ eingegangen. Das war höflich formuliert s. [Antwort auf die Antwort von LVM Razavi \(Pressemitteilung\) - Kopfbahnhof 21](#)

Große Dokumentation über die S21-Story

Stuttgart 21 – Die Jahrhundertbaustelle

Kurz vor dem Jahrestag – oder am Tag der MoDemo zum Jahrestag - des Schwarzen Donnerstags sendet die ARD im Rahmen ihres Formats ARD history eine 60 Min-Dokumentation über die Geschichte von S21. Aus der Ankündigung:

„Die Kosten steigen derweil immer weiter. Die Deutsche Bahn ist in Erklärungsnot. Warum hat sie sich dieses Mammutprojekt allen Widrigkeiten zum Trotz überhaupt aufgehalst? Und: Warum zieht sich der Bau so lange hin und steckt voller Probleme? Die Doku blickt zurück auf mehr als 30 Jahre Stuttgart 21, Jahre, die geprägt sind von einschneidenden Ereignissen. Dazu gehört auch der sogenannte „Schwarze Donnerstag“: der Tag, an dem die Polizei mit Wasserwerfern gegen friedliche Demonstrierende vorging.“

28. Sept. 23.50 bis 0.50h und ab Vormittag in der ARD- Mediathek

Da war der Bauzaun wohl nicht dicht genug

Baustelle als Sinnbild für S21-Chaos

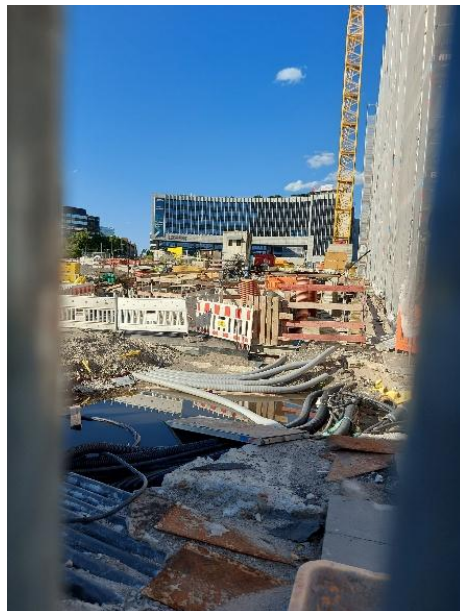


Foto: Gisela Heinzmann

& Gruß von Werner