



c/o. D. Reicherter, Ochsenhastr. 25, 71566 Althütte



c/o. F. Distel, Kirchsteig 5a, 78343 Gaienhofen

Persönlich an
Siehe Verteiler

Althütte/Gaienhofen, 28.09.2026

Dieses Schreiben geht gleichlautend an die am Ende aufgeführten Damen und Herren jeweils persönlich!

Frieden in Stuttgart - Vertrauen in unsere Demokratie wiederherstellen!

Sehr geehrte Damen und Herren,

2011 hatte Dr. Heiner Geißler anlässlich des „Schlichtungsverfahrens zu Stuttgart 21“ zur Beendigung des Konfliktes in Zusammenarbeit mit Werner Stohler, dem damaligen CEO des Eisenbahngutachterbüros SMA in Zürich, ein Konzept für einen Kombibahnhof mit dem Titel „Frieden in Stuttgart“ vorgestellt. Das Konzept wurde damals durch Bahn und Politik vom Tisch gewischt.

Der Frieden ist ausgeblieben. Stattdessen folgten ständig neue Hiobsbotschaften über verschobene Fertigstellung, Explosion der Kosten sowie die Erfordernisse immer neuer aufwändiger Zusatzprojekte. Gleichzeitig sind als Folge der Bauarbeiten zahlreiche gravierende Verschlechterungen des Bahnverkehrs, insbesondere auch bei den S-Bahnen in der Region Stuttgart, zu beklagen. Ein Ende ist nicht absehbar. Wegen dieser Umstände ist das Vertrauen in die Bahn und in die Politik, welche unbeirrt das Projekt Stuttgart 21 weiterführen wollen, dramatisch gesunken. Mittlerweile muss auch hier, vor allem beim Umgang mit den Gegnern des Projekts, von einer ernsthaften Gefährdung unserer Demokratie ausgegangen werden.

Einen vorläufigen Höhepunkt hat der Vertrauensverlust mit der Veröffentlichung eines Interviews des oben genannten Werner Stohler, Gründer der weltweit anerkannten Schweizer Firma SMA, zur Wertlosigkeit des Stresstests von 2011 erreicht. Dieser Stresstest war gemäß einer Absprache im Schlichtungsverfahren durchgeführt worden. Die Bahn hatte die Annahmen für die Untersuchung selbstständig festgelegt und war zum Ergebnis gekommen, im neuen Tiefbahnhof könnten in der Spitzenstunde 49 Züge abgefertigt werden. Die Firma SMA hatte dieses Ergebnis mit ihrem Audit bestätigt. Auf

dieser Grundlage wurde der Stresstest sowohl von den Befürwortern als auch von den Gegnern des Projekts Stuttgart 21 als bestanden anerkannt.

Dies war wichtiger Teil der im selben Jahr durchgeführten Volksabstimmung zu einem Ausstieg des Landes Baden-Württemberg aus der Finanzierung des Projekts. Das zeigt schon die damalige Informationsbroschüre mit den folgenden Aussagen. Befürworter der Kündigung, folglich Gegner des Projekts Stuttgart 21, erklärten: „Den Stresstest hat Stuttgart 21 nur unter Einschränkungen und nicht mit guter Betriebsqualität **bestanden**.“ Gegner der Kündigung, folglich Befürworter des Projekts, schrieben: „S 21 hat den Stresstest **bestanden** und ist damit als leistungsfähiger Bahnknoten bestätigt worden. Die vertraglich zugesicherten Leistungsmerkmale werden von S 21 entweder erfüllt oder übertroffen. Das hat der Stresstest, bei dem in der Spitzenstunde 30 Prozent mehr Züge als heute angenommen wurden, eindeutig gezeigt.“

Am 12.08.2026 hat Werner Stohler zunächst gegenüber dem Zweitunterzeichner und Tage später gegenüber dem Filmemacher Klaus Gietinger („Die sieben Todsünden von Stuttgart 21“) klargestellt, es habe sich damals um „eine rein theoretische wissenschaftliche Kapazitätsüberlegung gehandelt, die nichts mit der fahrplanmäßigen Realität zu tun hat“. Zur Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Bahnbetriebs, der in den 15 Jahren seit dem Stresstest erheblich ausgeweitet wurde und künftig noch weiter gesteigert werden soll, sei **die zusätzliche Nutzung des jetzigen Kopfbahnhofs unerlässlich**. Aus Stohlers weiteren Ausführungen ergibt sich, dass das Audit aus Gründen der wirtschaftlichen Abhängigkeit von der Deutschen Bahn AG so erteilt wurde.

Damit ist nicht nur die behauptete Rechtfertigung zur Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs entfallen, sondern auch die politisch immer noch vertretene Projektrechtfertigung durch die rechtlich wegen Verfehlens des Quorums bedeutungslose und aus tatsächlichen Gründen überholte Volksabstimmung. Ein inzwischen nicht mehr weiterverfolgter Phantasiefahrplan 2026 ersetzt eine realistische neue Kapazitätsuntersuchung nicht. Denn in dieser sind alle leistungsmindernden Umstände wie z. B. über 100 tägliche Doppelbelegungen der Gleise zu berücksichtigen. Spätestens nach Betriebsstart unter Praxisbedingungen, d.h. **mit allen Zügen**, wird sich erweisen, dass die Kapazität des Tiefbahnhofs nicht ausreicht.

Auch Nachweise zu anderen Aspekten ist die Bahn bislang schuldig geblieben wie z. B. die Bewältigung der Personenströme im Tiefbahnhof bei den behaupteten 49 Zügen in der Stunde. Schlimmer noch beim unzureichenden Brandschutz: Einmal mehr wurde aufgedeckt, dass bei der Durchsetzung des Projekts zu unlauteren Methoden gegriffen wurde und weiter gegriffen wird. Die Bahn hatte im Arbeitskreis Brandschutz behauptet, die Schweizer Firma Gruner AG habe mit Simulationen bestätigt, dass eine Evakuierung aus im Tunnel liegen gebliebenen Zügen innerhalb von 15 Minuten durchführbar sei. Gesehen hat diese Simulationen niemand. Vielmehr wurde zwischenzeitlich gerichtlich aufgedeckt, dass sie gelöscht wurden. Überdies hat sich in einem deswegen geführten Rechtsstreit herausgestellt, dass die nicht mehr vorhandenen Simulationen lediglich ein sogenanntes Kaltereignis betrafen. Einen Nachweis für eine mögliche Evakuierung bei einem Brandfall im Tunnel mit sich ausbreitenden tödlichen Gasen gibt es nicht. Im Übrigen weisen wir daraufhin, dass die Stuttgarter Situation mit der weitgehend lückenlosen Aneinanderreihung von mehreren einzelnen bis zu über 10 km langen Tunnelabschnitten ein weltweit besonders gefährliches Alleinstellungsmerkmal bei Brandereignissen darstellt.

Letztlich droht wegen dieser und anderer Risiken nach einer in ferner Zukunft liegenden Fertigstellung die Verweigerung der Inbetriebnahme durch das Eisenbahn-Bundesamt,

welches die verfassungsrechtliche Garantie des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit zu schützen hat (Art. 2, Abs 2 GG).

Das Vertrauen in die Kostenprognosen der Bahn ist längst verschwunden. Nicht nur wurden diese kurz nach der Volksabstimmung dramatisch erhöht. Sie sind seitdem immer weiter gestiegen, jüngst um weitere 3 Milliarden. Auch eine von der Bahn vorgelegte Untersuchung aus dem Jahr 2013, wonach der Weiterbau geringfügig billiger als ein Projektausstieg sei, hält bei rückblickender Betrachtung der Wahrheit nicht stand.

Erinnert sei auch an die Nutzen-Kosten-Berechnung zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Wahrheitswidrig wurde damals behauptet, die Strecke werde von leichten Güterzügen befahren werden. Nur mit dem vom Befahren mit Güterzügen ausgehenden Nutzen konnte ein positives Ergebnis herbeigerechnet werden. Tatsächlich wird die Neubaustrecke, wie Fachleute von Anfang an vorausgesagt hatten, nie von Güterzügen befahren. Sie ist daher unwirtschaftlich.

Nichtsdestotrotz wird derselbe unzulässige Trick beim Pfaffensteigtunnel von Böblingen-Goldberg zum Stuttgarter Flughafen erneut angewandt. Es handelt sich bei dieser Zuführung der Gäubahn zum Flughafen somit – auch ausweislich der Volksabstimmung und der Finanzierungsvereinbarung vom 30.3.2009 – eindeutig um einen Bestandteil von Stuttgart 21, dessen Kosten von der Bahn und den Projektpartnern zu tragen wären. Wegen der Kostenexplosion und der gedeckelten Kostenbeteiligung der Projektpartner blieben die gesamten Kosten für die Gäubahnführung an der Bahn hängen. Deswegen wurde die neue Streckenführung vom Projekt Stuttgart 21 nachträglich abgetrennt und die Finanzierung auf die Bundesrepublik Deutschland abgeschoben. Unstreitig ist aber, dass der Tunnel allein, der eine Fahrzeitverkürzung von ca. 4 Minuten bringt, mit Kosten von realistisch mindestens 3,5 Milliarden Euro extrem unwirtschaftlich ist.

Um den Bau des längsten Eisenbahntunnels Deutschlands dennoch durchzusetzen, wurde eine Nutzen-Kosten-Berechnung als gemeinsames Projekt mit dem dringend erforderlichen und für sich allein betrachtet hochwirtschaftlichen zweigleisigen Ausbau der Gäubahn im weit entfernten südlichen Streckenabschnitt durchgeführt. Für den dortigen Güterverkehr, der den Pfaffensteigtunnel jedoch nicht befahren kann, ist der zweigleisige Ausbau im Süden besonders gewinnbringend. Diesen Nutzen, der in ferner Zukunft auf einem anderen Streckenteil entstehen soll, dem davon getrennten und selbständigen Vorhaben Pfaffensteigtunnel, der sofort gebaut werden soll, zuzurechnen, ist unzulässig. Der Tunnel ist unwirtschaftlich und seine Finanzierung durch den Bund ein Verstoß gegen die Bundeshaushaltsordnung. Für den seit Ende des Zweiten Weltkriegs für vordringlich erachteten zweigleisigen Ausbau des Südabschnitts ist als direkte Folge der Finanzierung des Pfaffensteigtunnels kein Geld mehr vorhanden.

Sehr geehrte Damen und Herren, wir schildern diese Einzelpunkte so ausführlich, weil sie zeigen, dass rund um Stuttgart 21 Wahrheit und Ehrlichkeit auf der Strecke geblieben sind. Unbeirrt von Werner Stohlers Eingeständnis wird offiziell weiter die mit dem Stresstest angeblich erwiesene Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs behauptet. Tatsächlich haben Bahn und Politik längst damit begonnen, zur Vertuschung der mangelhaften Leistungsfähigkeit Zusatzprojekte von jahrzehntelanger Dauer und vielen Milliarden weiteren Kosten aufs Gleis zu setzen. Dazu gehört nicht nur der Pfaffensteigtunnel, sondern auch der Nordzulauftunnel, die P-Option, die T-Spange, das Nahverkehrsdreieck und der Digitale Knoten Stuttgart.

Deren Zusatzkosten (noch ohne die immensen Kosten der Digitalisierung) von mindestens 8 Milliarden Euro belasten zusätzlich den maroden Bundeshaushalt. Diese könnten im

Kernhaushalt komplett eingespart werden, wenn man stattdessen die Panoramastrecke und den Kopfbahnhof umfassend mit rund 1,8 bis 2 Mrd. Euro aus dem Sonderfonds „Infrastruktur“ sanieren würde. Unter dem Strich wären mindestens 6 Milliarden gespart und ein leistungs- und zukunftsfähiger Bahnknoten stünde außer Frage.

Mit der Aussage von Werner Stohler sind die Probleme des Projekts und die viele Jahre fortdauernden Beeinträchtigungen für Bahnreisende, insbesondere Pendlerinnen und Pendler, schlaglichtartig ins Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit getreten. Dies gilt auch für die Medien, wie wir aus zahlreichen Gesprächen mit Journalistinnen und Journalisten wissen. Diese weisen insbesondere auf den Wegfall der Grundlage zur Volksabstimmung hin. Gleichzeitig erreichen uns zahlreiche (unerwünschte) Zustimmungen aus der Rechtsaußen-Ecke. Es wird behauptet, die Enthüllungen zeigten, Deutschland sei verrotten und die Politik korrupt und verlogen. Sämtliche Grundlagen für das Projekt beruhten auf falschen Gefälligkeitsgutachten. Man könne den Politikerinnen und Politikern nicht trauen.

Damit führt die weitere Verbreitung längst widerlegter Behauptungen zur angeblichen Leistungsfähigkeit, zur Beherrschung der Probleme, zu angeblich nur geringfügigen Auswirkungen auf Bahnreisende und vieles mehr **zur unmittelbaren Gefährdung unserer Demokratie**. Sie sind ein Anschlag auf unser Staatswesen. Untermauert wird dies auch durch bewusstes Totschweigen und Übergehen unserer stets konstruktiven Vorschläge für die jetzt noch mögliche Rettung eines leistungsfähigen Bahnknotens Stuttgart, hier u.a. unseres letzten Briefs vom 11.8.2026 an Bundesverkehrsminister Bilger. Wir erwarten von verantwortungsvoll führenden Persönlichkeiten, dass sie Fehler einräumen, Konsequenzen ziehen und sich der Realität stellen. Dies vermissen wir bislang beim Projekt Stuttgart 21, welches ungeachtet aller Erkenntnisse stur weiterverfolgt wird.

Wir schließen uns aufgrund zahlreicher fachwissenschaftlicher Erkenntnisse Werner Stohlers Auffassung an, dass der jetzige Kopfbahnhof zur Bewältigung insbesondere eines gesteigerten Bahnverkehrs und für einen funktionierenden Deutschlandtakt in der Landeshauptstadt unerlässlich ist. Deshalb darf der Kopfbahnhof nicht wie geplant zerstört werden, sondern muss auf Dauer erhalten und auf den erforderlichen technischen Stand gebracht werden. Das ist ohnehin wegen der weiteren Verzögerung der Eröffnung bis 2032 unumgänglich. Dies spart nicht nur Milliardensummen für unnötige Zusatzprojekte, insbesondere den Pfaffensteigtunnel, sondern entlastet auch den künftigen Tiefbahnhof, sollte er jemals funktionieren. Die Probleme wie Resilienz, Brandschutz, Evakuierung, kilometerlange Durchquerungen des quelfähigen Anhydrits, Überflutung, regelwidriges Gleisgefälle, zu viele Personen auf den zu schmalen Bahnsteigen u. a. sind bislang ungelöst. Außerdem kann die oberirdische Führung der Gäubahn über die Panoramastrecke in den Kopfbahnhof erhalten werden. Die geplante lange und unzumutbare Kappung der Gäubahn kann unterbleiben.

In Zeiten, in denen das Geld zum Erhalt der notwendigen Schienen- und Straßeninfrastruktur, für Schulen und Kindergärten und vieles andere fehlt und harte Einschnitte im Sozialsystem vorgenommen werden, ist die Verschleuderung von immer noch mehr Milliarden für ein bahnbetrieblich unnützes Prestigeprojekt nicht vertretbar. Dies erst recht nicht, weil mit den Unsummen am Ende ein schlechterer Bahnverkehr finanziert wird als derjenige, der in der Vergangenheit vorhanden gewesen ist. Zudem kannibalisieren die ausufernden Kosten andere dringende Bahnprojekte in Deutschland.

Auch die Begründung für das angebliche Bahnprojekt, es werde Raum geschaffen für das neue Stadtviertel Rosenstein mit bezahlbarem Wohnraum, ist in sich zusammengebrochen. Die finanziell gebeutelte Landeshauptstadt kann sich die Kosten für

die Bereitstellung der Bauflächen, innere und äußere Erschließung und öffentliche Gebäude von mindestens 5,5 Milliarden Euro nicht mehr leisten. Mieten wären unbezahlbar. Abgesehen davon verzögert sich der Baubeginn um viele weitere Jahre, was zu weiteren Kostensteigerungen führen wird.

Nach unserem Eindruck sind Bahn und Politik nicht gewillt, sich diesen Erkenntnissen zu stellen, wie das fast vollständige Ausbleiben von Antworten auf unsere Vorschläge belegt. Dies zeigt sich ferner darin, dass Sie, sehr geehrte Frau Palla, Ihren Projektpartnern jegliche Einsicht in Ihren Revisionsbericht verweigern, obwohl dort schwerwiegende Fehler und Versäumnisse bei Stuttgart 21 aufgedeckt werden. Ebenso zeigt sich fehlender politischer Wille darin, dass die Projektpartner trotz juristischer Möglichkeiten diese Weigerung einfach hinnehmen. Unmittelbar verantwortlich ist auch der Bund als Eigentümer der Bahn sowie als Finanzier des Pfaffensteigtunnels. Offenbar verharren alle Verantwortlichen in unrealistischen Erwartungen und verrennen sich in einem „Weiter so“. Wir fordern deshalb, dass sich die Verantwortlichen aus Bahn und Politik mit der Zivilgesellschaft an einen Tisch setzen und unvoreingenommen die Zukunft des Projekts und insbesondere den Erhalt des Kopfbahnhofs diskutieren. Gerne sind wir zur Unterstützung und Teilnahme an einem Runden Tisch bereit.

Leider befürchten wir, dass Sie – die angeschriebenen Verantwortlichen und gleichzeitig dem Erhalt unserer Demokratie Verpflichteten – den erforderlichen Mut zu einem derartigen Schritt nicht aufbringen. Wir halten dies aber zur Wiederherstellung des Vertrauens in unsere Demokratie für unerlässlich. Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, uns gleichzeitig an Bundespräsident Steinmeier zu wenden und um dessen Unterstützung für unseren Vorstoß zu bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Für das Aktionsbündnis
gegen Stuttgart 21



Dieter Reicherter
Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.
Sprecher

Für die
Schutzgemeinschaft Filder



Dipl.-Ing. Frank Distel
Bürgermeister a.D.
Co-Vorsitzender

Dieses Schreiben geht gleichlautend und persönlich an:

Bundeskanzler Friedrich Merz
Bundesverkehrsminister Steffen Bilger
Bundesfinanzminister Lars Klingbeil
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestages Tarek Al Wazir
Präsident des Eisenbahnbundesamts Stefan Dernbach
Präsident des Bundesrechnungshofs Ansgar Heveling
Ministerpräsident Cem Özdemir
Landesverkehrsministerin Nicole Razavi
Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart, Rainer Wieland
Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper
Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH Ulrich Heppe und Carsten Poralla
DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla