



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



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

Persönlich an
Verteiler

Althütte/Gaienhofen, 1.10.2026

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

Frieden in Stuttgart - Vertrauen in unsere Demokratie wiederherstellen!
Jetzt noch viel dringender!

Ergänzung zu unserem Schreiben vom 28.9.2026

Sehr geehrte(r)

mit Schreiben vom 28.9.2026 hatten wir uns mit unseren Sorgen um einen nachhaltig funktionierenden Bahnverkehr in Stuttgart, insbesondere auch wegen des verloren gegangenen Vertrauens in die Behauptungen von Bahn und Politik zum Projekt Stuttgart 21, an Sie gewandt. Unsere größte Sorge galt der mit diesem Vertrauensverlust verbundenen Gefährdung unserer Demokratie.

Inzwischen ist die Lage noch viel dramatischer geworden als von uns geschildert. Gründe dafür sind zum einen die Bekundungen des früheren Geschäftsführers Giuliano Montanaro der mit dem Audit zum Stresstest betrauten Firma SMA. Dessen Darstellungen im Interview mit der Stuttgarter Zeitung „Weitere Zweifel am S21-Stresstest“ vom 28.9.2026 gehen sogar noch weit über die in unserem ersten Schreiben zitierten Aussagen des SMA-Gründers Werner Stohler hinaus. Sie entziehen nicht nur dem Stresstest und der darauf basierenden Volksabstimmung jegliche Legitimation, sondern stellen auch klar, dass das dem Projekt aufgepfropfte ETCS samt Digitalem Knoten nicht automatisch zu zusätzlicher Kapazität des Tiefbahnhofs führen. Montanaro: „Die Vorstellung, mit ETCS - Level 2 oder Digitalisierung seien sämtliche Kapazitätsprobleme automatisch gelöst, halte ich für eine Illusion.“ Dazu sein düsterer Blick in die Zukunft: „Meine Sorge ist, dass in einigen Jahren ein ganz neuer Bahnhof in Betrieb geht und bereits weitgehend ausgelastet ist. Dann stellt sich sofort die Frage, wie künftig zusätzliche Züge gefahren werden sollen.“ Diese Aussagen von Giuliano Montanaro decken sich vollinhaltlich mit den von uns und der bahnunabhängigen Fachwelt seit den ersten Tagen dieses längst entlarvten Fehlprojekts vertretenen Überzeugungen.

Auch die täglich über 100 Doppelbelegungen der Bahnsteige sieht Montanaro kritisch: „Eine Doppelbelegung kann unter „idealen Bedingungen“ funktionieren. Sobald es jedoch zu Verspätungen kommt, ist es möglich und sogar wahrscheinlicher, dass sich diese von einem Zug auf den anderen ausbreiten und die Betriebssteuerung erschweren. Deshalb muss man nicht nur fragen, ob die Belegung theoretisch möglich ist, sondern wie es sich in Betriebssituationen verhält, die dem Alltag entsprechen. Gerade bei einem stark ausgelasteten System können kleine Abweichungen große Folgewirkungen haben.“

Wir fügen diesem Schreiben das vollständige Interview in Kopie bei.

Damit ist unmissverständlich klar, dass zur Bewältigung insbesondere eines weiter zunehmenden Bahnverkehrs der Erhalt des Kopfbahnhofs zwingend erforderlich ist. Dann aber entfällt auch jegliche Legitimation für den Pfaffensteigtunnel. Die Führung der Gäubahn über Flughafen und Fildertunnel würde den Tiefbahnhof zusätzlich verstopfen und unnötig weitere Züge über den besonders brandgefährlichen Fildertunnel führen. Umgekehrt entlastet die Beibehaltung der bisherigen oberirdischen Streckenführung zum Kopfbahnhof den Tiefbahnhof und spart Milliardensummen ein.

Hinzu kommen die Enthüllungen der am 28.9.2026 ausgestrahlten ARD-Dokumentation „Stuttgart 21 – Die Jahrhundertbaustelle“, die eine Verkettung von sachwidrigen Entscheidungen und politischer Einflussnahme gegen jegliche bahnpolitische Vernunft zeigen:

<https://www.ardmediathek.de/video/ard-history/stuttgart-21-die-jahrhundertbaustelle/swr/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvbzIzNTMyNzE>

Dies alles hat dem Projekt und der Haltung von Bahn und Politik, alle Fakten zu leugnen, den Boden entzogen. Der damit verbundene Anschlag auf die Demokratie und der völlige Verlust des Vertrauens in unser Gemeinwesen ist mit Händen zu greifen. Diese Konsequenzen haben inzwischen viele Medien aufgegriffen und verstärken damit das Misstrauen. Wir empfehlen Ihnen die Lektüre der Berichte „Es ist bitter und es wird immer gruseliger“ in Focus Online:

https://www.focus.de/kultur/kino-tv/es-ist-bitter-und-es-wird-immer-gruseliger_3e473716-92c4-49c6-9f48-5e8eeac14636.html

sowie in der Kontext:Wochenzeitung vom 30.9.2026 „Postfaktisch mit S 21“ (bitte beachten Sie auch die Kommentare):

<https://www.kontextwochenzeitung.de/debatte/809/postfaktisch-mit-s-21-11135.html>

Auch regionale Zeitungen wie die „Waiblinger Kreiszeitung“ und die „Ludwigsburger Kreiszeitung“ und viele andere Medien haben in diesem Sinne berichtet und die verstärkt auch bei uns ankommende Staatsverdrossenheit damit – sicher ungewollt – weiter geschürt.

Weiter hinzu kommen schließlich die Einräumungen der Vertreter der Deutschen Bahn AG bei der Fahrplankonferenz des Verbandes Region Stuttgart am 30.9.2026. Demnach sind als Folge der Arbeiten für Stuttgart 21 in diesem und im kommenden Jahr wieder massive Sperrungen und Einschränkungen in der gesamten Region geplant. Die Zuverlässigkeit der S-Bahn hat im abgelaufenen Monat einen absoluten Tiefpunkt erreicht.

Nach alledem hilft nur noch absolute Ehrlichkeit, eine vorurteilsfreie Bestandsaufnahme und die auch von Giuliano Montanaro geforderte Überprüfung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21: „Es ist notwendig, „die Zähler auf Null zurückzusetzen“ und eine neue,

zukunftsorientierte Analyse zu beginnen – unter Einsatz der neuen verfügbaren IT-Mittel und eines wesentlich klareren und transparenteren Arbeitsprozesses.“

Wer sich dem verweigert und damit weitere Vermögensschäden verursacht, dem drohen nicht nur strafrechtliche Konsequenzen, sondern auch die Haftung mit seinem Privatvermögen.

In dieser Lage erweitern wir unseren Vorschlag für einen Runden Tisch, möglichst mit unserer Teilnahme. Wir fordern dabei sach- und fachgerecht unmissverständlich den Erhalt des Kopfbahnhofs und der Panoramastrecke sowie deren Sanierungen. Der Bau des bahnbetrieblich unnötigen und für den Deutschlandtakt sogar schädlichen, Pfaffensteigtunnels muss sofort gestoppt werden; weitere Kosten in vielfacher Millionenhöhe aus dem maroden Kernhaushalt des Bundes wären nicht zu verantworten. Ferner sind zumindest bis auf Weiteres jegliche Arbeiten für ETCS 2 und den Digitalen Knoten Stuttgart, die zusätzliche Milliardenbeträge verursachen, zu stoppen.

Zu den Kosten der Sanierungen der Panoramastrecke und des Kopfbahnhofs erinnern wir nochmals an unseren Vorschlag eines Paradigmenwechsels bei der insoweit längst zu korrigierenden Finanzierungsvereinbarung von 2009 zwischen den Projektpartnern. Wir verweisen hierzu auf das per Anlage unserem vorangegangenen Brief vom 28.9.2026 beigefügte Schreiben an Bundesverkehrsminister Bilger vom 11.8.2026.

Wir werden auch jetzt wieder Bundespräsident Steinmeier mit einer Mehrfertigung dieses Schreibens um seine Unterstützung 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

Anlage: Interview Montanaro in Kopie

Verteiler:

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