

Diesmal:

- SMA-Bombe
- **Protest gegen Pfaffensteigfeier: Montag, 12. Oktober – alle hin!**
- Drei Tage vor Baubeginn: Kostenexplosion beim Pfaffensteigtunnel
- 826. Montagsdemo 12.10.
- Zur Lage und zu seinem Namen: Pressekonferenz des Aktionsbündnisses
- Stuttgart21/Demokratiekrise: Schreiben an Bundespräsident Walter Steinmeier u.a.
- Video-Fachkonferenz von Christoph Engelhardt/Kontext-Bericht
- SWR-Doku zu S21: Geschichte und Wahrheit
- Mehdorn/Sarrazin: Krumme Tour 2003 zur Rettung von Stuttgart21
- Deutsche Umwelthilfe: „Stuttgart-31-Kapazitätstest“
- Peter Müller schreibt ... z.B. an Hitachi wegen ETCS/Leistungssteigerung
- Bürgerbahn Denkfabrik: Zugangskontrollen an Bahnhöfen??
- SÖS zu Gietinger-Video: Auf sieben Lügen gebaut

Liebe Freunde und Freundinnen!

Diese späten, aber umso explosiveren Offenbarungen von zwei Ex-TOP-Leuten des Kapazitätsgutachters SMA haben bundesweit Schlagzeilen gemacht, von Tagesschau über Spiegel, Süddeutsche bis zu unserer Lokalpresse. „Es ist bitter und es wird immer gruseliger“, schlagzeilt z.B. FOCUS online. Es wären Dutzende Links aufzulisten.



Grafik aus: https://wikireal.info/w/images/6/63/2026-10-01_Engelhardt_-_PK_Schilda_21.pdf (s. auch unten)

Der eine, Giuliano Montanara, damals Geschäftsführer von SMA, hat seinen Chef, den Gründer der renommierten Beratungsfirma, gewarnt, den dubiosen Auftrag der Bahn, den Stresstest zu auditieren. Grund damals: SMA stand das Programm nicht zur Verfügung, die Kapazitätsberechnungen der Bahn auf Richtigkeit zu überprüfen. Das Geschäft war wohl zu fett und kam von einem unverzichtbaren

Großkunden. Stohler zog durch und Montanara stieg aus. Die Lüge war in der Welt und flog erst jetzt, 15 Jahre später, auf.

Zwar hat die Bahn den eigentlichen Stresstest gemacht und nicht SMA, aber Stohler und SMA haben geschwiegen, als die Bahn daraus 2011 den falschen Schluss zog, der Stresstest sei bestanden und die Lüge in die Welt gesetzt, S21 ermögliche 49 Züge in der Stunde. Das Verhängnis nahm seinen Lauf über die Volksabstimmung, Koalitionsverträge, Gemeinderatsbeschlüsse, Medienmainstream - alles unter diesen falschen Voraussetzungen. Die Bürgerbewegung geriet ins Hintertreffen.

Aber jetzt ist Zeitenwende!

Es darf den Verantwortlichen bei Politik und Bahn nicht wieder gelingen, den Skandal auszuspitzen, runterzuschweigen und einfach weiterzumachen.

Jetzt Protest!

Schutzgemeinschaft Filder, Pro Gäubahn Landesbündnis und das Aktionsbündnis gegen Stuttgart21 rufen für den **12. Oktober** auf zu einem

Demonstrationszug um 9.30h ab Endhaltestelle U6 (Messe)
mit anschließender
Protestkundgebung von 10h bis 11h an der Rettungszufahrt an der L 1192

Kurze Beiträge erwarten wir von:

- Hendrik Auhagen, Pro Gäubahn Landesbündnis, VCD-Kreisvorsitzender Konstanz
- Frank Distel, Aktionsbündnis/Schutzgemeinschaft Filder
- Moritz Riedacher, Klimaaktivist

DemoBanner:



Gemeinsame Pressemitteilung als Aufruf hier:

<https://kopfbahnhof-21.de/pressemitteilungen/kein-weiter-so-gegen-fakten-und-vernunft-pressemitteilung/>

Der Ablauf im Einzelnen

- ✓ Es geht pünktlich um 9.30h los an der Messe Piazza an der Endhaltestelle der Haltestelle U6 (oder auch S-Bahn Flughafen)
- ✓ Demoroute ca. 40 Min. Trommelnde begleiten uns. Alle können mit!

- ✓ Am angemeldeten Kundgebungsort die drei kurzen Beiträge, zwischendurch Lautes (z.B. „Wer pfaffensteigt, hat schon vergeigt!“, Wessen Betrug – euer Betrug“) Moderation Frank Distel
- ✓ Für das besonders hochzuhaltende Banner werden 6 Haltende gebraucht
- ✓ Ein Gruppenfoto mit (auch sitzenden) Demonstrierenden unter dem Banner geplant
- ✓ Viele Fotografierende und Filmende erwartet, darunter Klaus Gietinger
- ✓ Ab 10.30h, eher gegen 11h, Eintreffen Palla, Nopper, Bilger, Razavi und die vermutlich größere Journalist*innenschar. Zugang zur Veranstaltung Danach langsam Heimweg.
- ✓ Bitte reichlich Demoutensilien (Plakate, gern selbst gemalt), Pfeifen, Rasseln etc. mitbringen
- ✓ Große Medienresonanz zu erwarten. Bei uns gemeldet haben sich u.a. schon Le Figaro aus Paris und ZDF Frontal
- ✓ Die Lage vor Ort ist trotz vieler Erkundigungen etwas unübersichtlich. Spontaneität gefragt!

Sharepic zur Mobilisierung
Klimawirkungen des



auf social media. Ein Weiteres mit Akzent auf Tunnelbaus soll folgen:

Als sei das Maß nicht voll:

Drei Tage vor Baubeginn: Kostenexplosion beim Pfaffensteigtunnel

Nur wer in die Untiefen des am Montag vom Bundesverkehrsministerium vorgestellten sogenannten Infraplans eintaucht, und das hat Friedemann von Staden vom Linksfraktionsbüro getan, bemerkt, dass durch die Hintertür eine Kostensteigerung beim Pfaffensteigtunnel von 800 Mio. eingeräumt wird. Damit erhöhen sich die bisher im Bundeshaushalt eingestellten 1,69 Mrd. € auf jetzt auf 2,493 Mrd. € „Wer noch vor Baubeginn eine Kostenexplosion in Höhe von 800 Millionen Euro oder 47 Prozent eingestehen muss, ist entweder vollkommen planlos oder er hat zuvor bei den Kosten gelogen,“ sagt Hannes Rockenbach in einer PM der Fraktion LINKE-SÖS-Tierschutz vom 8.10.2026“.

Mit 2,5 Mrd. € liegen die jetzt eingeräumten Kosten immer noch weit unter dem vom Verkehrswissenschaftler Karlheinz Rössler in einem Gutachten 2021 für das Aktionsbündnis ermittelten Kosten von 3,5 bis 4 Mrd.€ allein für den Tunnelbau bei Berücksichtigung der Baupreisentwicklung.

Gibt es bei den Projektverantwortlichen bei Bahn und Politik, die jetzt dieses Tunnelmonster starten wollen, noch irgendeine politische oder persönliche Schamgrenze?

<https://linksoestierschutz.de/2026/10/08/2493-milliarden-euro-kostenexplosion-beim-pfaffensteigtunnel-vor-dem-baubeginn/>



Weiterer passender Entwurf aus der Stüblerschen Kreativwerkstatt

Pfaffensteigtunnel auch Hauptthema auf der ...

826. Montagsdemo am 12. Oktober 2026 auf dem Schlossplatz mit:

- **Steffen Siegel**, Schutzgemeinschaft Filder e.V.; "Die Freunde irrsinniger Tunnel feiern sich und ihren neuesten Anschlag"

- **Die ELF** Trommelmusik
- **Michael Kaufmann**, Badener gegen S21, Moderation

Davor: Raddemo 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!

Danach: Demo zur Mahnwache

Zur Lage und zu seinem Namen

Pressekonferenz des Aktionsbündnisses

Technisch ist das Projekt ohnehin längst am Ende und versucht sich mit immer neuen Rettungsinvestitionen über Wasser zu halten. Mit den Outings der ehemaligen SMA-ler zerbröselt auch sein ideologischer Überbau. In einer Hybridpressekonferenz am Montag 5.10. ist das Aktionsbündnis, bzw. dessen Sprecherteam, auf die Fragen eingegangen, die sich aus alledem ergeben.

Es ging

- um die Bewertung des immer wahrscheinlicher werdenden Kombimodells
- um die Frage, was heute „gegen Stuttgart21“ heißt
- um rechtliche Schritte
- um die Interessenverquickung bei der Auftragsvergabe der PSU für den Tunnel, insbesondere wegen des Seitenwechsels der Herren Pradel und Berghorn von der PSU in den Vorstand der Baufirma Wayss&Freytag (Auftragsnehmerin des Pfaffensteigtunnels)
- um die demokratiepolitischen Folgen dieses Lügens in Permanenz (Dazu unten PM zu Briefen an Bundespräsident Steinmeier u.a.)
- um die Protestaktion am 12. Oktober



Video Hybrid-PK 5.Oktober: <https://youtu.be/i3AZ-BoGwMU>

„S-21-Kritiker fordern rechtliche Folgen“

Unter dieser Überschrift berichtet Christian Milankovic am Folgetag authentisch aus der Pressekonferenz des Aktionsbündnisses. Zitate:

„Poguntke nannte die Vorgänge eine „staatlich mitgetragene Lüge“

„Dieter Reicherter hat formell Anträge auf Einsicht der Stresstestunterlagen beim Verkehrsministerium gestellt. Er möchte auch den von der Deutschen Bahn aufgestellten und mit den Projektpartnern abgestimmten Fahrplan sehen, der bei der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Dezember 2026 hätte gelten sollen, und der laut DB 46 Züge in der morgendlichen Spitzenstunde ausweise. Weil die DB ihm Einsicht in den Revisionsbericht vorenthalte, der die Vorgänge bei Stuttgart 21 untersuchte, klagt er jetzt vor dem Verwaltungsgericht Berlin.“

[Stuttgart 21: „Staatlich mitgetragene Lüge“ – S-21-Kritiker fordern rechtliche Folgen | stuttgarter-zeitung.de](#) (paywall)

Aus „Aktionsbündnis gegen Stuttgart21“ wird:

„Aktionsbündnis Kopfbahnhof Stuttgart“

Auch ein Thema der Pressekonferenz war die Modifikation unseres Bündnisnamens, Ausdruck der Fokussierung auf die Themen Erhalt von Kopfbahnhof und Gäubahnanschluss.

„Aktionsbündnis Kopfbahnhof Stuttgart“ - so wird es auf Briefköpfen und Pressemitteilungen künftig stehen:



Die Gründe für diesen Schritt, 19 Jahre nach der Gründung des Aktionsbündnisses, hat Bündnissprecher Martin Poguntke auf der 825. Montagsdemo, am Tag der PK erläutert:

<https://www.bei-abriss-aufstand.de/2026/10/06/aktionsbueundnis-anderer-name-gleiches-ziel/>

PM dazu: <https://kopfbahnhof-21.de/pressemitteilungen/aus-dem-aktionsbueundnis-gegen-stuttgart-21-wird-das-aktionsbueundnis-kopfbahnhof-stuttgart-pressemitteilung/>

Kontext 7.1026 zur PK des Aktionsbündnisses

Neuer Name, bleibende Ziele

Im Frühjahr 2007 gründete sich das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, gut 19 Jahre später ändert es nun seinen Namen: "Wir heißen jetzt 'Aktionsbündnis Kopfbahnhof Stuttgart'", erklärte Werner Sauerborn, einer der drei Bündnissprecher, in einer Pressekonferenz am vergangenen Montag. Dem Missverständnis, man ignoriere die Fakten – denn der Tiefbahnhof ist ja im Rohbau fertig –, wolle man damit Rechnung tragen. Zentrale Ziele des Bündnisses blieben bestehen: "Wir sind für den Erhalt des Kopfbahnhofs und den Erhalt der Gäubahnbindung an den Kopfbahnhof", sagte Sauerborn, "und das impliziert, dass wir gegen die Bebauung des Gleisvorfelds und gegen den Bau des Pfaffensteigtunnels sind". Die Namensänderung bedeute keineswegs, die Probleme des Tiefbahnhofs auszublenden. "Wir werden ungeklärte Fragen wie die des Brandschutzes und der Überschwemmungsrisiken auch in Zukunft weiter thematisieren", betonte Sauerborn. Und natürlich werde auch auf die jüngsten Hiobsbotschaften zu S 21 reagiert.

"Wir sehen für den Widerstand gegen das Projekt gerade eine qualitativ neue Lage", sagte Bündnissprecher Martin Poguntke. Einen ersten Schub habe es durch Bahnchefin Evelyn Pallas Ankündigungen gegeben, dass sich die Inbetriebnahme von S 21 um weitere fünf Jahre verzögern und das Projekt nochmals drei Milliarden Euro teurer werde. Dann kamen die Bekenntnisse der früheren SMA-Leute Werner Stohler und Giuliano Montanaro, der S-21-Stresstest sei "wertlos". "Damit fiel die Kapazitätsbehauptung zusammen. Wie wäre die Volksabstimmung 2011 ausgegangen, wenn diese Fakten bekannt gewesen wären?", fragte Poguntke und forderte "ein Moratorium, bis wirklich alle Fragen geklärt sind."

Die nächste größere Aktion gibt es schon am kommenden Montag, 12. Oktober: Die DB will den "symbolischen Baustart" des Pfaffensteigtunnels feiern, dabei sein sollen neben Palla auch Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und seine baden-württembergische Amtskollegin Nicole Razavi (beide CDU). Gegen ein "Weiterso gegen Fakten und Vernunft" will das Aktionsbündnis gemeinsam mit der Schutzgemeinschaft Filder und dem Bündnis Pro Gäubahn demonstrieren; los geht's um 9.30 Uhr an der Endhaltestelle der U6 (Messe), von 10 bis 11 Uhr findet eine Kundgebung an der Rettungszufahrt an der L 1192 statt. (Oliver Stenzel)

Schreiben an Bundespräsident Walter Steinmeier

Notorische S21-Täuschungen führen zu Politikverdrossenheit & Rechtsentwicklung

Festtagsreden für Demokratie - schön und gut. Wer gegen den bedrohlichen Durchmarsch der Rechten antritt, die uns wohl demnächst einen AfD-Ministerpräsidenten bescheren wird, muss die Ursachen

dieser Entwicklung angehen. Die sind in erster Linie unsoziale Politik, aber auch falsche Versprechungen, Unaufrichtigkeit, Täuschungen und Manipulationen – besonders dreist bei der Durchsetzung von Stuttgart 21. Wer, wenn nicht der Bundespräsident sollte hier mal hart intervenieren.

Dazu haben Dieter Reicheter und Frank Distel für das Aktionsbündnis und die Schutzgemeinschaft im Aktionsbündnis einen Offenen Brief an die Staatsspitze geschrieben, gleichlautend auch an:

Bundeskanzler Friedrich Merz
Bundesverkehrsminister Steffen Bilger
Bundesfinanzminister Lars Klingbeil
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestages Tarek Al Wazir
Präsident des Eisenbahn Bundesamts 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

<https://kopfbahnhof-21.de/briefe/die-demokratie-ist-in-gefahr-briefe-an-die-politik-von-aktionsbueundnis-und-schutzgemeinschaft-filder/>

Video-Fachkonferenz von Christoph Engelhardt/Kontext-Bericht

„Stuttgart baut sich ein Denkmal des Unverstands“

Auch Christoph Engelhardt, steter fachkundiger Unterstützer des Widerstands gegen das Projekt, fordert nach den SMA-Outings einen professionellen, unabhängigen Faktencheck, sozusagen für alle, denen die Beweislage, die er seit Jahren vorträgt, immer noch keinen Glauben schenken, die immer noch der „Pinochiade“ von Bahn und Projektfans aufsitzen.

Eine Ode auf Christoph Engelhardts Präsentation singt Johanna Henkel-Waidhofer in der aktuellen Kontext-Ausgabe: <https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/810/bei-uns-ist-zwei-plus-zwei-noch-vier-11151.html>. „Aufschlussreich ist dieses Dokument für alle Fachleute erst recht, weil das Sammelwerk Probleme und Risiken des Tiefbahnhofs eindrucksvoll in Erinnerung ruft: vom unzulänglichen Starkregenschutz bis zur seit so vielen Jahren ungelösten Frage der Entrauchung, vom kühnen Leistungsversprechen bis zum so oft problematisierten Gefälle im Tiefbahnhof“ – Probleme übrigens, die auch in einem Kombimodell kaum lösbar sind.

"Wir können behaupten, Stuttgart ist das Schilda der Neuzeit, es baut sich mit Stuttgart 21 ein Denkmal des Unverstands, dieses Projekt stellt den größten Schildbürgerstreich aller Zeiten dar" (Engelhardt).

Geradezu programmatisch wird's, wenn Frau Henkel-Waidhofer Erwartungen an die neue Landesregierung stellt. Sie erinnert Ministerpräsident Özdemir an viele S21-kritische Bekenntnisse, die heute aktueller denn je sind. So gehörte Özdemir 2016 zu den Unterzeichnenden einer Anfrage der Bundestagsgrünen, in der gefragt wurde: „Was passiert, wenn unter der Erde ein Feuer ausbricht, und ob der Brandschutz mit der logischerweise notwendigen Treppenlösung gegeben ist“?

Und natürlich adressiert sie die zuständige Landesverkehrsministerin Razawi. Die hatte sich noch kürzlich in einem Interview mit dem Südkurier als Opfer der Umsetzungsfehler der Bahn inszeniert. „Wer über Jahre hinweg Razavis öffentliche Auftritte unter anderem im Landtag erleben durfte, wo sie im Dienste des Tiefbahnhofs Gift und Galle spie gegen grüne und sonstige Widersacher:innen, den beschleichen allerdings erhebliche Zweifel, ob die Schuld an all dem Ärger so ganz allein bei der Bahn abgeladen werden kann.“, so Johanna H.W.

Videokonferenz Christoph Engelhardt: https://wikireal.info/w/images/6/63/2026-10-01_Engelhardt_-_PK_Schilda_21.pdf

SWR-Doku zu S21

Geschichte und Wahrheit

In der Sendereihe, die im Wesentlichen vom NDR produziert wurde, geht es weniger um die aktuellen Zuspitzungen, als um Geschichte, die von Stuttgart21 eben. Die Doku ist unparteiisch, aber die Sachlage ist es eben nicht, und deswegen haben wir diesen Beitrag begrüßt, an der auch SWR-Redakteur Frieder Kümmerer mitgewirkt und sie im SWR aufbereitet hat.



Frieder Kümmerer, SWR-Photo

Die Galle kann einem hochkommen bei den vielen gut dokumentierten Ausschnitten aus dieser langen Geschichte, v.a. bei den vollmundigen Versprechen aus dem Munde der damals Verantwortlichen, die auch, heute gefragt, nicht klüger geworden zu sein scheinen. Da lief allerdings noch die Lunte an den SMA-Bomben. Unsererseits vor allem Hannes als Zeitzeuge:

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/s21-ard-doku-wie-ist-es-zum-grossprojekt-gekommen-100.html>

Mehdorn/Sarrazin

Krumme Tour 2003 zur Rettung von Stuttgart21

Teil der historischen Rückblicks der Doku ist, dass Stuttgart21 und Neubaustrecke Ende der Nuller Jahre wegen Unwirtschaftlichkeit abgeblasen wurden. Thilo Sarrazin, der sich später nach weit rechts entwickelte, war Anfang der Nullerjahre Leiter der DB Konzernrevision, danach Vorstand der DB Netz AG. Er sei "fast schon schockiert" gewesen, dass die Bahn das "absolut unrentable" Projekt tatsächlich umsetzen wollte, so in der Doku. Per Schattenfinanzierung über einen völlig überkauften Nahverkehrsvertrags des Landes zugunsten der DB wurde es dann wiederbelebt. Ein Zusammenhang der absolut evident ist und mehr oder weniger direkt von vielen Zeitzeugen, so auch Sarrazin, der von einem Deal spricht, bestätigt wird. Das streitet Hartmut Mehndorn, damals agierender Bahn-Chef natürlich ab.

[Stuttgart 21: Sarrazin spricht in ARD von "Deal" – Mehndorn widerspricht](#)

Deutsche Umwelthilfe wills genau wissen & belegen

„Stuttgart-31-Kapazitätstest“

Als Reaktion auf die neue Lage hat jetzt die DUH einen „Stuttgart-31-Kapazitätstest“ ins Spiel gebracht. Auf Basis konkreter Verkehrsdaten soll die Bewältigung des heutigen Zugverkehrs im Tiefbahnhof untersucht werden, schreibt die Schwäbische Post am 3.10. „Der Bundesgeschäftsführer der DUH, Jürgen Resch, will Fakten haben. „Wir machen jetzt den Realitätscheck. Seit 15 Jahren wissen Bund, Land und Stadt, dass sie fortlaufend von der Deutschen Bahn AG belogen wurden und werden, was die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs angeht“, sagt er. Dieser sei zu klein, um auch nur den aktuellen Bahnverkehr aufzunehmen, der sich jedoch bis 2030 verdoppeln solle. Schon lange verweist das Aktionsbündnis gegen S21 auf Gutachten unabhängiger Experten und der Ingenieure 22. Sie legten dar, dass laut der Planfeststellung der Tiefbahnhof nur auf 32 Züge pro Stunde ausgelegt ist. Höhere Zahlen würden auf theoretische Berechnungen beruhen. Das Aktionsbündnis geht davon aus, dass ein Integraler Taktfahrplan, der in der Schweiz, den Niederlanden und teilweise in Österreich schon besteht und Basis für den Deutschlandtakt ist, trotz enger Taktung im digitalen Bahnknoten nur mit 14 Gleisen möglich ist.“

Fazit der Schwäbischen Post: *„Denn wenn die DB die oberirdischen Gleise nun ungeprüft abwickelt und nach der Eröffnung von Stuttgart 21 im täglichen Fahrbetrieb feststellt, dass man sie eigentlich dringend bräuchte, wäre das nicht nur krass fahrlässig; es wäre eine Unverschämtheit gegenüber allen Bahnkunden. Sie haben nach all den Leidensjahren voller Baustellen-, Streckensperrungs-, Ausfall- und Verspätungschaos verdammt noch mal ein Recht auf einen endlich wieder ernsthaft funktionierenden Zugverkehr.“*

Methode des DUH-Kapazitätstests

„Grundlage ist der tatsächlich gefahrene Zugverkehr eines ausgewählten Freitags im September. Für sämtliche an diesem Tag im Stuttgarter Hauptbahnhof verkehrenden Züge werden unter anderem Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Halte- und Wendezeiten, Zugfolgezeiten, Laufwege und Gleisbelegungen ausgewertet. Anschließend wird Zug für Zug geprüft, welche Verkehre ohne Veränderung ihrer heutigen Struktur im achtgleisigen Tiefbahnhof störungsfrei abgewickelt werden können.“

<https://www.duh.de/presse/pressemittelungen/pressemittteilung/stuttgart-31-kapazitaetstest-deutsche-umwelthilfe-laesst-auf-basis-konkreter-verkehrsdaten-die-bewaelt/>

Wer schreibt mit Abstand die meisten Briefe, nicht nur an S21-Verantwortliche?

Peter Müller (inzwischen) aus Rostock

Hier z.B. ein Schreiben an die Firma Hitachi vom 5.Oktober:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Unternehmen Hitachi Rail (ehemals Thales) hat von der Deutschen Bahn AG bzw. der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) den Auftrag erhalten, den Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) mit Signaltechnik auszurüsten, genauer gesagt, das European Train Control System (ETCS) Level 2 zu installieren.

Laut Sprechern von Bahn und PSU soll dadurch für den achtgleisigen Tiefbahnhof in Stuttgart eine Kapazitätssteigerung um 30 bis 35 % möglich sein. Viele Wissenschaftler und Techniker widersprechen jedoch dieser These. So wurde bei einer Besichtigung des ETCS-Labors der Firma ALSTOM am Berliner Ernst-Reuter-Platz mehrfach ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ETCS Level 2 nur der Erhöhung der Sicherheit dient und keine Steigerung der Kapazität ermöglicht.

Ähnlich äußerte sich auch der ehemalige Schweizer Bahnchef Benedikt Weibel. Er sollte es eigentlich genauestens wissen, da die Schweizer Bahnen bereits seit über 20 Jahren praktische Erfahrungen mit ETCS sammeln konnten. Die gleiche Meinung vertritt auch die Schweizer Lokführergewerkschaft (VLSF). In einem Dossier von 2024 heißt es wörtlich: ETCS erhöht in keiner seiner aktuellen Betriebsarten die Kapazität der Gleise. Im Gegenteil werden aufgrund der restriktiven Normen und Toleranzen das defensive Fahrverhalten des Lokpersonals vorausgesetzt, was direkt zu Kapazitätseinbußen führt.“

Und nicht zuletzt sagte der inzwischen von Bahnchefin Evelyn Palla entlassene ehemalige Projektleiter von Stuttgart 21, Olaf Drescher, sinngemäß: „Der Digitale Knoten Stuttgart ist absolutes Neuland. Noch nie wurde ein Bahnknoten dieser Größe vollständig digitalisiert. Dafür gibt es keine Blaupause. Wir wissen selbst nicht genau, was am Ende dabei herauskommt.“

Alle diese und weitere Aussagen stehen im krassen Widerspruch zu dem, was die Bahn und die PSU behaupten. Daher frage ich konkret das ausführende Unternehmen Hitachi Rail, ob mit ETCS wirklich eine derartig hohe Leistungssteigerung von 30 % und mehr möglich ist. Wirklich wissen wird man das wohl erst, wenn Stuttgart 21 **komplett** in Betrieb geht.

Ich befürchte allerdings, dass die Bahn bei mangelndem Erfolg, sprich keiner Kapazitätserhöhung, den "Schwarzen Peter" dem ausführenden Unternehmen, also Hitachi Rail in die Schuhe schieben wird, wie es schon im Fall der falsch verlegten Kabel der Fall war.

Daher ist auch für Ihr Unternehmen von extremer Wichtigkeit klar sagen zu können, ob es durch den Einsatz von ETCS zu einer Kapazitätssteigerung kommen kann, und wenn ja, in welcher Höhe. Gerade nach dem Eingeständnis von ehemaligen führenden Mitarbeitern von SMA zur Kapazität von Stuttgart 21 ist es für Ihr Unternehmen wichtig, transparent darzustellen, was möglich ist und was nicht. Hitachi Rail möchte sicher nicht am Ende der Blamierte sein und für Fehlentwicklungen bei Stuttgart 21 die Verantwortung zu übernehmen. Das könnte für das Unternehmen weltweit zu negativen Folgen führen.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Müller“

Eine Antwort wird schnell die Runde machen ...

Bürgerbahn Denkfabrik zu ...

Zugangskontrollen an Bahnhöfen??

Steffen Bilger, leider Bundesverkehrsminister, schlug automatische Zugangskontrollen für den Fernverkehr an großen Bahnhöfen vor. Es sollen nur noch Menschen mit gültigen Fahrausweisen auf die Bahnsteige gelassen werden. Das kritisiert fachkundig Bürgerbahn-Denkfabrik.

Das ist reisendenfeindlich und, anders als bisweilen in anderen Ländern, hierzulande unpraktikabel. Deutsche Bahnhöfe sind offen zugänglich für Passanten und für Menschen, die in den dortigen Läden einkaufen wollen. Es gibt keine strikte Trennung zwischen Bahnsteigen für den Fernverkehr und den Nahverkehr. Außerdem haben viele Bahnhöfe mehrere Zugänge zu ihren Bahnsteigen – am Nürnberger Hbf sind es bis zu sechs, am Hamburger Hbf bis zu fünf, mancherorts wie Reutlingen oder Freiburg kann man am Bahnhofsgebäude vorbei direkt zu Gleis 1 gehen. Auch an einem nicht historisch gewachsenen, sondern am Reißbrett entworfenen Bahnhof wie Berlin Hbf ist es schlichtweg unvorstellbar, Fahrkartenkontrollen an sämtlichen Rolltreppen und Aufzügen durchzuführen.

Umsteigen würde extrem erschwert, und bei einer kurzfristigen Gleisänderung würde das System zusammenbrechen. Damit wäre erst recht kein Deutschlandtakt möglich. Bahnsteigsperrern würden Menschen daran hindern, Reisende zum Zug zu begleiten, sie abzuholen und beim Gepäck zu helfen. Außerdem gibt es Menschen, die keine eigene Fahrkarte brauchen, etwa Begleitpersonen von Schwerbehinderten und alle Familienmitglieder und Freunde auf der einen für alle ausgestellten Fahrkarte. Und schließlich ist nicht garantiert, dass Maschinen jede ausländische Fahrkarte korrekt erkennen können, von handschriftlichen Vermerken auf Interrailpässen ganz zu schweigen.

Die Bahnsteigzugänge müssten also, wenn man Minister Bilgers Vorstoß ernst nimmt, rund um die Uhr mit Personal besetzt werden – bei einer Betriebsstörung im Berliner Hbf war vor einiger Zeit zu bewundern, dass man fünf bis acht Beschäftigte pro Aufgang einsetzte, und trotzdem brach der Fußverkehr im Bahnhof zusammen.

Es darf gerätselt werden: Warum kommt Minister Bilger mit so einem abstrusen Vorschlag um die Ecke? Welche öffentliche Diskussion könnte damit aus dem medialen Fokus verdrängt werden, fragt Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn Denkfabrik.

https://buergerbahn-denkfabrik.org/wp-content/uploads/2026/09/PM_21_26_Keine_Zugangskontrollen.pdf SÖS-Newsletter vom

SÖS stellt das Video von Klaus Gietinger vor

S21-Todsünden: Auf sieben Lügen gebaut

Es zeige „die ganze Arroganz, mit der Stuttgart21 bis heute durchgezogen wird. Filmemacher Klaus Gietinger weist nach, wie nach der Geisler-Schlichtung der Weiterbau von S21 mit gefälschten Kapazitätswerten legitimiert wurde und auch die Volksabstimmung auf diesen Fakes beruhte. Kritiker wurden lächerlich gemacht. Für diese Arroganz, ob bei S21, den Haushaltsberatungen im Gemeinderat und in der Bundespolitik bekommen die Parteien derzeit die Quittungen: Kanzler Merz Zustimmungswerte sinken auf 10%, die Wahlerfolge der AfD sind ein Ergebnis dieser Arroganz der Macht. Nach der Wahl in Sachsen-Anhalt kommt es bei einigen Politikern zu Ansätzen von Selbstkritik:

„Ministerpräsident Cem Özdemir (Grüne) hatte am Sonntagabend eine „schonungslose Selbstkritik aller demokratischer Parteien mit dem Ergebnis, dass sich Art und Inhalt, wie wir alle Politik machen, dramatisch verändern müssen“, gefordert. Der Wahlsieg der AfD müsse „für alle demokratischen Kräfte bedeuten, dass nichts mehr bleiben kann, wie es ist, dass wir unsere Politik und unseren Politikstil grundlegend überdenken müssen.“ (StZ, 8.9.26)

Und die CDU vermutet: „Vertrauen werde wieder entstehen, wenn Politik die Probleme und Fragen löst, die die Menschen in ihrem Alltag beschäftigen“ (StZ, 17.9.26).“

<https://s-oe-s.de/2026/09/23/s21-todsunden-auf-sieben-luegen-gebaut/>

Nun, Grüne und CDU, ihr könnt sofort damit anfangen. Beendet das Schmierentheater Stuttgart 21, nehmt die Kritiker endlich ernst. Was ihr tun könnt, Herr Özdemir, Herr Hagel und Herr Nopper, das könnt ihr der Pressemitteilung des Aktionsbündnisses entnehmen.

Gietinger-Video: <https://youtu.be/q9IXQ0L3X20>

Korrektur zum letzten Rundmail: „Alles sehr gut und informativ, lieber Werner. Danke! Allerdings ist dir m. E. ein Fehler unterlaufen. Nach meiner Kenntnis ist Olaf Drescher im Ruhestand und hat nichts mit Wayss&Freytag zu tun. Oder hast du andere Infos? Vermutlich ist es eine Verwechslung mit Robert Berghorn, Leitender Ingenieur für den Pfaffensteigtunnel bei der PSU“, schreibt mir Dieter Reicherter zurecht. Sorry!

Kompliment dem unbekannten Kreativen

Ergebnisoffener Aufkleber



& viele Grüßen von Werner