

# Chronologie Stuttgart 21

Oktober 1988: Der Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl stellt erstmals die Idee für einen Tunnelbahnhof für Stuttgart vor.

Mitte der 90er Jahre: Die Bahn AG plant mehrere Projekte unter dem Namen „Bahnhof 21“, u.a. Frankfurt 21 und München 21. Die meisten dieser Projekte sind wg. mangelnder Wirtschaftlichkeit inzwischen eingestellt.<sup>1</sup>

Februar 1992: Eberhard Happe, Leiter Zugförderung der Bahn in Hamburg, analysiert den Entwurf von Heimerl in einem Fachaufsatz. Es sei sinnvoll, heißt es darin, „die Reisenden zwischen Rhein/Ruhr, Frankfurt und München auf die Züge über Würzburg zu bringen“. Und dann der entscheidende Satz: „Damit entfällt aber die Notwendigkeit, die Strecke Stuttgart-Ulm mit Milliardenaufwand extrem schnell zu machen.“

Noch schärfer kritisiert Bahn-Manager Happe den geplanten Tunnel unter Stuttgart mit seinem im Gefälle liegenden Bahnhof: „Eine Bahnsteiggleisneigung in einem Großstadtbahnhof von mehr als 16 Promille – die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht zulässig ist – muss als kriminell angesehen werden.“ Das scharfe Urteil hat Folgen - für Happe. Der damalige Bahn-Chef Heinz Dürr strengt gegen ihn ein Disziplinarverfahren an - ohne Erfolg.<sup>2</sup>

„Das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sind ein verkehrspolitischer Irrweg. Die Großinvestition bietet kaum Vorteile für den Fernverkehr. Andere Schienenprojekte wären weit wichtiger. Fachleute und sogar ein Bahn-Vorstand warnten frühzeitig – und wurden übergangen“

**DER SPIEGEL**

vom 13.9.2010

Februar 1994: Ulf Häusler, DB-Vorstand im Unternehmensbereich Fahrweg, legt ein Informationspapier zur Beantragung des Raumordnungsverfahrens für die Strecke Stuttgart-Ulm vor. Unter Punkt 2, "Antragstrasse", steht: "Die Anfahrt Stuttgart Hbf wie heute". Zu den "Kernforderungen des Landes (Fernbahntunnel Stuttgart mit Anbindung des Hauptbahnhofs)" schreibt Häusler: "Diese Forderungen konnten nicht Eingang finden." Betriebswirtschaftlich würde sich der Bau "selbst bei der Addition günstigster Annahmen" nicht rechnen.

18. April 1994: Stuttgart 21 erblickt das politische Tageslicht.

Ministerpräsident Erwin Teufel, Oberbürgermeister Manfred Rommel sowie die Verkehrsminister Matthias Wissmann und Hermann Schaufler (alle CDU) und Bahnchef Heinz Dürr stellen das Projekt vor. Alle fünf sind Schwaben, alle plädieren für den Tunnelbau. Der Pressekonferenz ging der Legende nach ein Hubschrauberflug von den Herren Dürr, Teufel, Rommel und Wissmann voraus. Tatsächlich hatten diesen Hubschrauberflug offenbar nur Schaufler und Rommel unternommen.<sup>3</sup>



Heinz Dürr, damaliger Vorstandsvorsitzender der DB AG:

»Die Art der Präsentation (von Stuttgart 21) im April 1994 war ein überfallartiger Vorgang. Gegner und Skeptiker sind nicht im Stande gewesen, die Sache zu zerreden. Ein Musterbeispiel, wie man solche Großprojekte vorstellen muss.«

(Stuttgarter Nachrichten vom 14. Februar 1995)



12. Juni 1994: Acht Wochen nach der Pressekonferenz ist die Gemeinderatswahl im Prinzip die einzige Möglichkeit für die Bürger auf das Projekt Einfluss zu nehmen, bevor die Verträge unterschrieben worden sind. Damals ist allerdings in der Bevölkerung so gut wie nichts über das Projekt bekannt. Die erste Machbarkeitsstudie wird erst sieben Monate später

veröffentlicht, am 16. Januar 1995.<sup>4</sup> Darauf aufbauend auf der wird das Konzept im Rahmen eines Vorprojekts technisch und wirtschaftlich näher untersucht. Die Ergebnisse werden im November 1995 vorgelegt. Dann geht es unerwartet schnell:

7. November 1995: Bahn, Bund, Land und Stadt unterzeichnen die Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21.<sup>5</sup> Veranschlagt sind 5 Mrd. Mark.<sup>6</sup> Mit dieser Zahl von knapp 2,5 Mrd.€ werden die Befürworter noch fast zehn Jahre später aufwarten. Es handelt sich um eine politisch gedeckelte Zahl, die im weiteren dazu führen wird, daß die DB die Planung immer wieder stoppen wird, um über die Mehrkosten nachzuverhandeln. Auch wird später immer wieder darauf verwiesen, dass unterschriebene Verträge nicht rückgängig gemacht werden können.

30. November 1995: Die Rahmenvereinbarung wird dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt. Bemerkenswert dabei ist die Kürze der Entscheidungsfindung. Für diesen Grundsatzbeschluss nahmen sich der Gemeinderat und seine Ausschüsse ganze 3 Tage Beratungszeit. Die Rahmenvereinbarung enthält keine Kündigungsmöglichkeit. Mit der Zustimmung des Gemeinderats zu dieser Vereinbarung hatten sich die Beteiligten für alle Zeiten an das Projekt gebunden. Falls die Stadt ihre Verpflichtung nicht einhalten würde, wäre sie nach §4 Abs.2 des Vertrages zum Schadenersatz verpflichtet. Das Projekt wird also nicht erst geplant, entwickelt und schließlich in den Parlamenten beschlossen, sondern am Anfang steht eine rechtlich unverbindliche Machbarkeitsstudie, auf die eine unkündbare Rahmenvereinbarung folgt.<sup>7</sup>

„Ohne eigenes Konzept, aber auch ohne denkbare Alternativen geprüft zu haben, hatten sich Stuttgarts Stadtväter vertraglich verpflichtet, das Projekt mitzutragen. Die Unfähigkeit (oder Unwilligkeit?) der Stadt, den Bauplanungen eigene Vorstellungen entgegenzusetzen, ist frappierend“

**Süddeutsche Zeitung**

vom 21.8.1996

November 1995: Gründung der Bürgerinitiative "Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21"



Diese Karikatur von Friederike Groß ist am 16. März 1996 im StZ-Lokalteil erschienen, unterteilt mit folgendem Gedicht: „Wie schön, ein Visionär zu sein, im ruhigen stillen Kämmerlein. Doch könnt es nützen manchem Plan, ließ man auch mal den Bürger ran.“

Mai 1996: Die Evangelische Landeskirche mahnt, daß "Bürger nicht nur als Hindernis bei der Durchführung des Projekts betrachtet werden sollten".<sup>8</sup>

4. März 1997: OB Schuster hat zur »offenen Bürgerbeteiligung« geladen, offen ist allerdings nur der Saal, der so voll wird, dass die Gäste hinten stehen müssen. Einer nimmt das Mikrofon und appelliert, das Volk doch »wenigstens in einem beschränkten Maß« über das Projekt abstimmen zu lassen. Applaus in der Runde. Die Antwort des Moderators: »Wir machen hier keine repräsentative Befragung, ob Stuttgart 21 gewollt wird oder nicht.« Diskussionsgrundlage sei der »Rahmenplan der Stadt«. So wird ein Einwand nach dem anderen abgekanzelt.<sup>9</sup>

Bahnchef Heinz Dürr über Stuttgart 21:

»Notwendig ist's eigentlich gar nicht.«

(September 1996 im Südwestfunk)<sup>10</sup>



<sup>4</sup> <http://www.sueddeutsche.de/politik/umstrittenes-bahnprojekt-stuttgart-und-der-unheilbare-mangel-1.1013415-3>

<sup>5</sup> Stuttgarter Hauptbahnhof soll untertunnelt werden. In: Süddeutsche Zeitung, Nr. 257, 1995, S. 1.

<sup>6</sup> <http://web.archive.org/web/20011226174000/>

<sup>7</sup> <http://www.schlossgarten.de/zukunft/stuttgart21/vertrag21.htm#kosten>

<sup>8</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt/stuttgart-21-was-lies-falsch-bei-der-kommunikation.6b5a027a-979b-4fb0-80a8-e7e6a5af77.html>

<sup>9</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.anno-1994-mit-einem-uberfall-artig-beginn-stuttgart-21.707474a8-18a4-418d-a562-3e2826535a65.html>

<sup>10</sup> Video der Veranstaltung im Rathaus Stuttgart: <http://www.youtube.com/watch?v=20ERCVAZ0zA>

<sup>11</sup> [http://www.leben-in-stuttgart.de/divers/s21\\_1996.mp3](http://www.leben-in-stuttgart.de/divers/s21_1996.mp3) (22 MB, Hr. Dürr ab Min.07:22)



Noch ehe Christoph Ingenhoven mit seinem Glasaugen-Entwurf im November 1997 den Architektenwettbewerb für den Tiefbahnhof gewann, hatten Teilnehmer der offenen Bürgerbeteiligung "Stuttgart 21" im Schloßgarten demonstriert. Das war im Mai 1997<sup>11</sup>

November 1997: Der Architekt Christoph Ingenhoven gewinnt den Wettbewerb für den unterirdischen Bahnhof. Die stilgebenden Elemente des Entwurfs, die "Lichtaugen" stammen von Frei Otto (der sich später gegen S21 ausspricht).



Tiefbahnhof von innen (Simulation des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation)

Februar 1998: Die Bahn plant für **nur 30 Züge pro Stunde**. Diese noch heute gültige Planung von 1998 wurde dem Eisenbahnbundesamt erst 2002 vorgelegt und der Öffentlichkeit bis heute verheimlicht, stattdessen wurde bei „Schlichtung“ und „Stresstest“ mit angeblich 49 Zügen getrickst.<sup>12</sup>

► Dies wird erst im März 2012 bekannt (nach der Volksabstimmung).

Juli 1999: Die Bahn sieht keine Möglichkeit, das Projekt auf einen Schlag zu realisieren. Sie will entweder nur Stuttgart 21 oder die Neubaustrecke nach Ulm. Auch die rot-grüne Bundesregierung geht auf Distanz.

November 1999: Das Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Regionalverband und Flughafen Stuttgart bieten an, sich mit 1,3 Mrd Mark zu beteiligen, um beide Projekte, die sie als untrennbar verbunden sehen, zu realisieren.

Ende 1999: Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Bahn ergibt, dass 344 Mio Mark für den geplanten Tiefbahnhof fehlen. Dürs Nachfolger Johannes Ludewig legt S21 wegen Unwirtschaftlichkeit auf Eis.

16.Dezember 1999: Hartmut Mehdorn wird Chef der Deutschen Bahn.

2000: Stadt und Land wollen das bei der Bahn in Vergessenheit geratene Projekt wiederbeleben, sie machen Bahnchef Mehdorn Zusagen zu einer Vorfinanzierung.

Juli 2001: Das Land Baden-Württemberg kauft von der Bahn 1,45 Mio Zugkilometer im Zusammenhang mit S21, die zu dem Zeitpunkt gar nicht gebraucht werden, zu einem überhöhten Preis von 7€ pro km. Zum Vergleich: Bayern bezahlt für einen Zugkilometer auf der Strecke München-Passau 0,75€<sup>13</sup>

→Eine **versteckte Mio-Subvention**, um die Bahn bei der Stange zu halten. Damals beteiligt: S.Mappus, Verkehrsstaatssekretär<sup>14,15</sup>



<sup>11</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-eine-chronologie-des-protests.4c4b9cab-37ae-44e7-8535-e6ff4b43a928.html?ref=nr>

<sup>12</sup> [www.ingenieure22.de/index.php?view=article&id=62](http://www.ingenieure22.de/index.php?view=article&id=62)

<sup>13</sup> [http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/positionspapier/Fuer\\_Stuttgart\\_21gibt\\_es\\_Alternativen\\_2.pdf](http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/positionspapier/Fuer_Stuttgart_21gibt_es_Alternativen_2.pdf)

<sup>14</sup> <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/0,1518,711845,00.html>

<sup>15</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-73290094.html>

Oktober 2001: Das Planfeststellungsverfahren beginnt. Über 10.000 Einwände werden abgearbeitet. Diese haben nur Aussicht auf Erfolg, wenn es sich um Korrekturen und Detailbeschwerden handelt. Eine Ablehnung des Projekts insgesamt oder komplette Alternativvorschläge werden nicht berücksichtigt.

21. Dezember 2001: Die Stadt kauft der Bahn für 459 Mio € das Gleisvorfeld am Stuttgarter Hauptbahnhof ab. Für die Bahn ein satter Gewinn, denn sie hatte die Grundstücke erst vor ein paar Jahren im Zuge der Bahnreform 1994 *geschenkt* bekommen. Das Geld fließt, obwohl die Flächen erst nach Abriss des Kopfbahnhofes zur Verfügung stehen, zum großen Teil also erst 2021. Auf die Zinsen verzichtet die Stadt (bei 5,5% in 19 Jahren: + 810 Mio €), diese Kosten tauchen in der offiziellen Kostenrechnung nicht auf.

Im Vorfeld kauft die Stadt von der Bahn für 40,5 Mio € auch das ehem. Güterbahnhofsgelände in Bad Cannstatt (eine Fläche, die der Bahn nach dem Privatisierungsgesetz gar nicht zustand), unter dem Vorwand, dort die Sportstätten für die Olympischen Spiele 2012 zu errichten. Die Olympiabewerbung war aber vorhersehbar chancenlos, denn bereit in der nationalen Vorauswahl landete Stuttgart auf dem letzten Platz. Eine wirtschaftliche Verwertung der Flächen ist bis heute nicht gelungen.

2002: Die Bahn hantiert gegenüber der Öffentlichkeit (und der Politik) weiterhin mit **geschönten Zahlen**:

- Die Projektentwickler bei DB Netz kalkulieren im Oktober 2002 intern mit Kosten für S21 von 3,3 Mrd €, denn zuvor waren sowohl die Planungskosten als auch die Preissteigerung für Baumaterial zu niedrig angesetzt. Spielraum nach unten war in der neuen Kalkulation offenbar nicht mehr: „Die Suche nach Kosteneinsparungen erbrachte bisher lediglich ein Potential von 26 Mio.€“, heißt es in einem DB-Vermerk.<sup>16</sup>

► Dies wird erst im Juli 2011 durch den SPIEGEL bekannt.

- In der geheim gehaltenen *"Betrieblichen Aufgabenstellung zur Umsetzung der Konzeption Netz 21"* (BAST), der „Bibel“ für die Planer, Entwickler und Ingenieure des Grossprojekts, wird 2002 mit Gesamtkosten von 4,203 Milliarden für S21 gerechnet.<sup>17</sup>

► Dies wird erst Ende 2010 durch den STERN bekannt.

- Gegenüber der Öffentlichkeit hantiert die Bahn jedoch mit ganz anderen Zahlen: 2003: 2,5 Mrd.€; 2007: 2,8 Mrd.€; 2008: 3,1 Mrd.€; 2010: 4,1 Mrd.€ (immer noch geringer als der interne Wert von 2002).

Bahnchef Hartmut Mehdorn:

„Stuttgart21 ist das **bestgeplante** und **am besten berechnete** Projekt der Deutschen Bahn AG“



4.Juni 2003: In der Frankfurter DB-Zentrale findet ein Meeting von Mitarbeitern des Stuttgarter Umwelt- und Verkehrsministeriums und den DB-Projektentwicklern zu S21 statt. 2,6 Mrd. €, so heisst es damals offiziell, soll das Vorhaben kosten. Dabei offenbaren die Projektmanager gegenüber dem Ministerium, dass die Kosten für S21 bei 3,3 Mrd. € liegen würden. Die Öffentlichkeit erfährt diese Zahlen nicht. Stattdessen versucht die DB Projektbau, die Summe in den internen Berechnungen zu drücken. So kommt sie schließlich auf nur noch 2,81 Mrd. Euro – fast eine halbe Milliarde weniger als bisher. Warum der Preis auf so wundersame Weise sinken konnte? Die Erklärung findet sich etwas verklausuliert in einer Bahn-internen Präsentationsfolie. Die üblichen Preissteigerungen hatte das Unternehmen nämlich nur bis zum Jahr 2002 eingerechnet, im Bahn-Deutsch heißt das: „*Weitere Dynamisierung ist nicht dargestellt.*“

► Dies wird erst im Juli 2011 durch den SPIEGEL bekannt.

2.Juli 2003: Die rot/grüne Bundesregierung beschließt den Bundesverkehrswegeplan. Zuvor hatte die DB *mit Wissen der CDU-Landesregierung* dem Bundestag milliardenschwere Mehrkosten verschwiegen, um sicherzustellen, dass die geplante Neubaustrecke Wendlingen-Ulm als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft wird..<sup>18</sup> ► Dies wird im Juli 2011 durch die Stuttgarter Zeitung bekannt.

11. Oktober 2004: OB Wolfgang Schuster verspricht bei seiner Wahl einen Bürgerentscheid, falls Mehrkosten von 100 Mio auf die Stadt zukommen (und verhindert ihn später).<sup>19</sup> Wegen des Versprechens



<sup>16</sup> <http://www.scribd.com/doc/59222994/Spiegel-Kalkulation-und-Kalkul>

<sup>17</sup> <http://www.stern.de/politik/deutschland/interne-dokumente-zu-stuttgart-21-bahn-verschwiegen-kosten-fuer-s21-1626945.html>

<sup>18</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neubaustrecke-wendlingen-ulm-bahn-enthielt-bundestag-mehrkosten-vor.b7293fb2-23ae-4f31-b999-b95c7d9e6591.html>

<sup>19</sup> siehe auch [http://stuttgart2004.boris-palmer.de/pdf/Stuttgart21\\_Lang.pdf](http://stuttgart2004.boris-palmer.de/pdf/Stuttgart21_Lang.pdf)

zieht der Kandidat der Grünen Boris Palmer (heute OB in Tübingen) seine Kandidatur zurück und gibt eine in den eigenen Reihen heftig umstrittene Wahlempfehlung für Schuster ab.

18. Oktober 2004: In einem Interview mit der Bildzeitung verspricht OB Schuster eine Woche vor seiner Wiederwahl erneut ein Volksbegehren. Frage: »Wann wären Sie für einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21?« Antwort Schuster: »Wenn auf Stuttgart deutliche Mehrkosten zukommen würden, bin ich dafür. Dass das so kommt, ist nicht absehbar.«

Anfang 2005: Nach internen Berechnungen der Bahn wird S21 nicht mit 2,6 Mrd., wie für die Öffentlichkeit, auch nicht mit 2,8 Mrd., wie für die Stuttgarter Politiker, sondern mit 4,1 Mrd.€ veranschlagt.<sup>20</sup>

► Der SPIEGEL bringt die internen Dokumente erst Juli 2011 an die Öffentlichkeit.

Juni 2007: **Ull** In einer Emnid-Umfrage sprechen sich 58% der Baden-Württemberger gegen S21 aus (31% dafür).<sup>21</sup>

Juli 2007: Oettinger bietet an, die Neubaustrecke mit 950 Mio € vorzufinanzieren, damit der Bau schon 2010 (statt 2016) beginnen kann.

### Der verhinderte Bürgerentscheid



Das erste Mal mit ihrem Protest den Marktplatz gefüllt haben die Gegner im September 2007<sup>22</sup>

13. September 2007: Das „Bündnis Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21“ wird gegründet, mit dem Ziel, Unterschriften zu sammeln, falls der Gemeinderat keinen Bürgerentscheid auf den Weg bringt.

4. Oktober 2007. In einer Ratssitzung bittet der Grünen-Stadtrat Werner Wölfl den OB eindringlich, »mit der Unterschrift (...) zu warten, bis klar ist, ob es zu einem Bürgerentscheid kommt«. Der Gemeinderat stimmt nicht über den Bürgerentscheid ab.

5. Oktober 2007: Keine 24 Stunden später unterschreibt Schuster die Finanzierungszusagen der Stadt für Stuttgart 21, um der Unterschriftenaktion zuvorzukommen. Dabei steht der OB eigentlich nicht unter Zeitdruck, Bund, Land und Bahn geben ihre Unterschrift erst 1 ½ Jahre später.<sup>23</sup>

November 2007: In einer **Unterschriftenaktion** wenden sich 67.000 Bürger gegen Stuttgart 21 (Für einen Bürgerentscheid sind 20.000 notwendig)



Dezember 2007: Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit 45 zu 15 Stimmen mit Hinweis auf die vom OB unterschriebenen Verträge den Antrag auf Zulassung eines Bürgerentscheids ab. Juli 2008: Auch das Regierungspräsidium weist die Widersprüche als unbegründet zurück. Später erklärt das Verwaltungsgericht das Bürgerbegehren für unzulässig, da bereits »rechtlich bindende Verträge« vorlägen.

22. September 2007: **Die SPD-Basis ist gegen S21:** Die Jusos bringen einen Antrag ein, dass sich der Landesparteitag von Stuttgart 21 distanzieren solle. Der Antragstext wird von der Parteispitze umformuliert: Statt ‚Stuttgart 21‘ wählt man den Begriff ‚Prestigeprojekte‘. Im Antrag stand nun:

„Um den geplanten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs nicht zu gefährden, stehen wir milliardenschweren Prestigeprojekten mit einem unklaren Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Menschen im Land ablehnend gegenüber“. Allerdings betont der Jusos-Landeschef Roman Götzmann auf dem Parteitag: „Ja, wir meinen damit Stuttgart 21.“ Und der Sprecher der Antragskommission empfiehlt dem Parteitag, den Antrag abzulehnen – eben mit der Begründung, er richte sich gegen S21. Die Delegierten wussten also genau, worüber sie abstimmen. Dennoch erklärt die damalige SPD-Landesvorsitzende Ute Vogt danach, mit dem Antrag könne S21 nicht gemeint sein, denn: „Das fällt nicht unter die Rubrik Prestigeprojekt“. Der Antrag wird vom Parteitag angenommen.<sup>24</sup>



© Friederike Groß (StZ, 2.2.2008)

Februar 2008: Nach einer Untersuchung der Stiftung Warentest ist der Stuttgarter Kopfbahnhof der **zweitpünktlichste Fernbahnhof** Deutschlands (nach Leipzig).<sup>25</sup>

Juni 2008: **Ull** In einer Emnid-Umfrage sprechen sich 48% der Baden-Württemberger gegen S21 aus (35% dafür).<sup>26</sup>

18. Juli 2008: Die Münchner Viereg-Rössler GmbH, ein Beratungsbüro für Schienenverkehr, errechnet für S21 Gesamtkosten zwischen 6,9 und 8,7 Mrd €, zweieinhalb mal so viel wie von der Bahn offiziell veranschlagt.<sup>27</sup>

Juli 2008: Der Flughafen Stuttgart überweist der Bahn 112 Mio € für S21.<sup>28</sup> Das Geld taucht in der offiziellen Kostenrechnung nicht auf.

19. August 2008: Die Landesregierung gibt offiziell max. Gesamtkosten für S21 in Höhe von 4,526 Mrd (inkl. 1,45 Mrd Risikovorsorge) an. Die Neubaustrecke soll 2 Mrd € kosten.

September 2008: **Ull** In einer Emnid-Umfrage sprechen sich 48% gegen S21 aus (35% dafür).



3. November 2008: Der Bundesrechnungshof prognostiziert für S21 Kosten von 5,3 Mrd €. Das Verkehrsministerium weist das Gutachten als unbegründet zurück.

2. April 2009: Die Projektträger Bahn und Bund unterzeichnen in der Villa Reitzenstein die Finanzierungsverträge für S21 (für Bau+Planung 3,076 Mrd € + 1,45 Mrd € Risikofonds). **Die echten Zahlen hält die Bahn jedoch geheim** (vor der Politik und der Öffentlichkeit): Die von der Bahn mit der Genehmigungsplanung beauftragten Fachleute haben bereits Ende 2008 allein für den Bau 3,9271 Mrd € ermittelt; inklusive Planungskosten und Inflationsausgleich beliefen sich die Gesamtkosten sogar auf 5,055 Mrd € - weit über der Obergrenze von 4,5 Mrd, bei der vertraglich noch ein Ausstieg bis Ende 2009 möglich gewesen wäre.<sup>30</sup> Der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger



<sup>20</sup> <http://www.scribd.com/doc/59222994/Spiegel-Kalkulation-und-Kalkul>

<sup>21</sup> <http://www.lifepr.de/pressemitteilungen/bund-landesverband-baden-wuerttemberg/boxid/787>

<sup>22</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-eine-chronologie-des-protests.4c4b9cab-37ae-44e7-8535-e6ff4b43a928.html>

<sup>23</sup> <http://www.scribd.com/doc/37989378/Die-Zeit-Ausgetrickst-und-abgekantelt>

<sup>24</sup> <http://21einundzwanzig.de/366/der-verpasste-ausstieg>

<sup>25</sup> <http://www.test.de/themen/auto-verkehr/test/Deutsche-Bahn-Wie-puenktlich-fahren-die-Zuege-wirklich-16174>

<sup>26</sup> [http://kopfbahnhof-21.de/index.php?id=110&tx\\_ttnews\[ps\]=1230764400&tx\\_ttnews\[pl\]=2678399&tx\\_ttnews\[arc\]=1&tx\\_ttnews\[po\]=94&tx\\_ttnews\[backPid\]=108&chHash=b0946a92f0](http://kopfbahnhof-21.de/index.php?id=110&tx_ttnews[ps]=1230764400&tx_ttnews[pl]=2678399&tx_ttnews[arc]=1&tx_ttnews[po]=94&tx_ttnews[backPid]=108&chHash=b0946a92f0)

<sup>27</sup> <http://www.taz.de/1/zukunft/wirtschaft/artikel/1/stuttgart-21-wird-laut-studie-teurer/>

<sup>28</sup> [http://content.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1793028\\_0\\_2147\\_zuschusse-fuer-stuttgart-21-flughafen-hilft-bahn-auf-die-beine.html](http://content.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1793028_0_2147_zuschusse-fuer-stuttgart-21-flughafen-hilft-bahn-auf-die-beine.html)

<sup>29</sup> <http://www.taz.de/1/zukunft/wirtschaft/artikel/1/stuttgart-21-doppelt-so-teuer/>

<sup>30</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-behielt-wissen-fuer-sich.e3963031-d5f7-49ee-90c1-e2be1cf70c48.html>

sagt: »Weiterer Widerstand ist zwecklos.«

1. Mai 2009: Rüdiger Grube wird Chef der Deutschen Bahn.

Juni 2009: **Ul** Bei den Stuttgarter Gemeinderatswahlen werden die Grünen zur stärksten Kraft und steigen auf 25,3 %. In einer Umfrage von infratest dimap sprechen sich 54% gegen S21 aus (38% dafür). Lt. einer Bürgerumfrage der Stadt Stuttgart haben 49% der Stuttgarter eine "schlecht und sehr schlechte" Meinung über S21 und 30 % eine "gute und sehr gute".

Innenminister Heribert Rech (CDU)  
während einer Landtagsdebatte zu Stuttgart 21:

„Beim Schloss von Versailles hat man auch nicht nach den Kosten gefragt“



Juli 2009: Die von der Bahn beauftragte Projektmanagement-Firma Drees & Sommer errechnet für Stuttgart 21 Kosten zwischen 5 und 5,2 Mrd €. <sup>31</sup>  
► Dies wird erst im Juli 2011 durch den SPIEGEL bekannt.

Oktober 2009: Die Bahn rechnet intern mit Kosten von 4,9 Mrd. €. Das wäre das sichere Aus für S21, nachdem die Landesregierung 4,5 Mrd € als Obergrenze angegeben hat. Also lässt Bahnchef Grube seine Leute noch mal nachrechnen. <sup>32</sup> Auf Kosten der Sicherheit wird das Budget so runtergerechnet (u.a. durch geringere Tunnelwandstärken und grössere Abstände von Notausgängen), dass es unter der Sollbruchstelle landet. Schönheitsfehler: Keine der Änderungen ist bis jetzt (Stand Oktober 2010) beim Eisenbahnbundesamt beantragt worden (geschweige denn genehmigt).

### Erste Montagsdemos

26. Oktober 2009: Erste „Montagsdemo“ - mit vier Teilnehmern. Eine Woche später sind es 20. Später bis zu 50.000.

Herbst 2009: Beamte des Innenministeriums kalkulieren auf Grundlage von Bahnunterlagen mit Gesamtkosten von mindestens 4,9 Mrd €, um mehr als die Hälfte teurer, als mit der Bahn vereinbart. Für wahrscheinlicher halten sie sogar bis zu 6,5 Mrd Euro. Die Zahlen verschwinden in der Schublade. Zudem soll die zu den Befürwortern des geplanten Tiefbahnhofs zählende SPD nicht über diese Berechnungen informiert werden. Es sei damit zu rechnen, »dass die SPD bei Bekanntwerden der Kostenentwicklung von dem Projekt abrücken wird«, heißt es in den Dokumenten.  
► Dies wird erst im November 2011 durch den SPIEGEL bekannt <sup>33</sup>

6. November 2009: In einem ministeriumsinternen Papier heißt es, die Bahn habe bereits bei Abschluss der Finanzierungsverträge gewusst, »das im Tunnelbau mit deutlich höheren Kosten zu rechnen ist« als damals offiziell veranschlagt. An anderer Stelle wird es noch deutlicher: »Die DB wird erklären müssen, wie es zu dieser Kostenexplosion kam. Ihre bisherigen Verlautbarungen, Stuttgart21 sei das bestgeplante Projekt Deutschlands, hat sich selbst ad absurdum geführt.«

Weiter heißt es: »Kommunikationsdesaster: Eine Kostensteigerung um ca. eine Milliarde Euro binnen 8 Monate nach Abschluss des Finanzierungsvertrags ist in der Öffentlichkeit kaum kommunizierbar.« Trotzdem lässt die Landesregierung die Frist zu einem möglichen Ausstieg Ende 2009 verstreichen. ► Dies wird erst im Juli 2011 durch die neue grün-rote Landesregierung bekannt. <sup>34</sup>

8. November 2009: Bahn-Chef Rüdiger Grube räumt ein, dass der Tiefbahnhof teurer wird als 3,076 Milliarden Euro. Schon 2005 wurde bahnnintern von 4,1 Mrd € ausgegangen, dies wurde jedoch geheimgehalten.

12. November 2009: MP Oettinger verbietet sich weitere Berechnungen. In einem Vermerk des Innenministeriums heisst es "Auf Wunsch des Herrn MP soll derzeit von einer neuen Kostenberechnung abgesehen werden". Entsprechende Zahlen seien "in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar", schreiben Oettingers Beamte. ► Dies wird erst im November 2011 durch den SPIEGEL bekannt <sup>35</sup>

<sup>31</sup> <http://www.scribd.com/doc/59222994/Spiegel-Kalkulation-und-Kalkul>

<sup>32</sup> <http://www.welt.de/die-welt/wirtschaft/article5483083/Bahn-feuert-Vorstand-nach-Stuttgart-21-Debatte.html>

<sup>33</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,796112,00.html>

<sup>34</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-hat-mehr-kosten-nicht-kommuniziert-5810a2ed-d6ff-40d6-92d8-296ae91f31ac.html>

<sup>35</sup> <http://www.scribd.com/doc/17186388/Spiegel-Schwabische-Rechnung>

25. November 2009: Namhafte Mitglieder des internationalen Denkmalrats Icomos (International Council on Monuments and Sites), der die Unesco bei der Aufnahme von Kulturdenkmälern in die Welberliste berät, fordern die Aufnahme des Bahnhofsgebäudes in das Unesco-Weltkulturerbe. Beide Seitenflügel des Gebäudes von 1922 sollen den Umbauplänen zum Opfer fallen. <sup>36</sup>



November 2009: Die Parkschützer werden gegründet.

9. Dezember 2009: Bahnchef Grube geht mit einer Kostenschätzung von 4,1 Milliarden Euro in den Bahn-Aufsichtsrat. Jene Summe, die bei seinen Experten bereits 4 ½ Jahre zuvor in den Papieren stand. Der Aufsichtsrat billigt trotz der Kostensteigerung das Vorhaben. Erst 3 Monate später erreicht den Aufsichtsrat eine Expertise der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC, in der die Kostenkalkulation für Stuttgart 21 kritisch unter die Lupe genommen wird. <sup>37</sup>

Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) am 10.12.2009 <sup>38</sup>

„Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (ist) nun unumkehrbar.“  
„unumkehrbar“ wird später für die Wahl zum Unwort des Jahres nominiert.



14. Dezember 2009: **Ul** Nach einer Emnid-Umfrage sind 58% der Baden-Württemberger gegen S21 (38% dafür).

21. Dezember 2009: Bahn-Chef Rüdiger Grube versichert, die Kosten für den Tiefbahnhof würden nicht über die "Sollbruchstelle" von 4,5 Mrd € hinausgehen. Ein geheimes internes Papier der DB sagt, dass die Modernisierung des Kopfbahnhofs mit 340 Mio € bis 2020 einen Bruchteil der S-21-Summen kosten würde. Die bisher entstandenen Kosten bei der DB werden auf gerade mal 73 Mio € beziffert. <sup>39</sup>

### „Baubeginn“

2. Februar 2010: Exministerpräsident Günther Oettinger, Verkehrsminister Peter Ramsauer, Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, Bahn-Chef Rüdiger Grube und Projektsprecher Wolfgang Drexler heben den Prellbock 049 aus den Gleisen. Der offizielle Baustart.



Demonstration zum Baustart von S21 am 2.2.2010

27. Februar 2010: Der Ressortleiter für Außenpolitik bei der Stuttgarter Zeitung, Adrian Zielcke, schreibt: »Ohne die Zustimmung der Stuttgarter Zeitung zu diesem Großprojekt würde, so vermute ich einfach einmal, 'Stuttgart 21' nie gebaut werden.« <sup>40</sup> Der ehemalige Chefredakteur, Uwe Vorkötter, heute bei der Berliner Zeitung, räumt inzwischen ein, es sei ein »Fehler gewesen, S21' zu StZ21 zu machen«. In der Vergangenheit sind die Stuttgarter Medien immer mit einer einseitigen Berichterstattung über das Projekt S21 aufgefallen und haben selten kritische Stimmen zu Wort kommen lassen. <sup>41 42</sup>

21. Juni 2010: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) lässt gegen Bedenken der obersten Genehmigungsbehörde Eisenbahnbundesamt

<sup>36</sup> [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2290433\\_0\\_7998\\_denkmalschuetzer-appeal-bonatzbau-soll-weltkulturerbe-werden.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2290433_0_7998_denkmalschuetzer-appeal-bonatzbau-soll-weltkulturerbe-werden.html)

<sup>37</sup> [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2636070\\_0\\_9223\\_stuttgart-21-bericht-kommt-mit-verspaetung-an.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2636070_0_9223_stuttgart-21-bericht-kommt-mit-verspaetung-an.html)

<sup>38</sup> <http://www.das-neue-herz-europas.de/siteutilities/header/presses/20091210/default.aspx>

<sup>39</sup> <http://www.fr-online.de/politik/tricksen-und-tauschen/-/1472596/4573076/-/index.html>

<sup>40</sup> <http://www.taz.de/1/politik/deutschland/artikel/1/schwabische-verflechtungen/>

<sup>41</sup> [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2612611\\_0\\_9223\\_stuttgart-21-die-zeitung-muss-stellung-beziehen.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2612611_0_9223_stuttgart-21-die-zeitung-muss-stellung-beziehen.html)

<sup>42</sup> <http://www.stern.de/politik/deutschland/2-medien-und-stuttgart-21-fahrt-auf-schwabischem-fliz-1611232.html>

einen künftigen ICE-Verkehr in den S-Bahn-Tunneln in Echterdingen zu. Das erspart der Bahn Umplanungen und Umbauten.

OB Schuster diffamiert Stuttgart 21-Gegner als Brandstifter (am 21.06.2010 im Deutschlandradio):<sup>43</sup>

„Die Gegner (von Stuttgart 21) haben ja eine klare Strategie des Aufheizens, da ist das Wort Lügner noch ein feines Wort – dementsprechend wundert es einen dann ja auch nicht, wenn man sich als Brandstifter betätigt, dass es da auch plötzlich mal brennt“



4. Juli 2010: Errichtung einer Mahnwache am Nordflügel

27. Juli 2010: Bahn-Chef Grube gibt eine Kostensteigerung um 865 Mio Euro auf 2,9 Milliarden Euro für die Schnellbahntrasse nach Ulm bekannt.

7. August 2010: Der „Stuttgarter Appell“ wird veröffentlicht - eine Aktion, die von Stuttgarter Prominenten ins Leben gerufen wurde. Mit dabei: Edzard Reuter, Vincent Klink, Joe Bauer, Timo Brunke und viele weitere. In einer halbseitigen Anzeige in den Stuttgarter Tageszeitungen wird ein Text veröffentlicht, in dem zu lesen ist: „Der Streit um das Neubauprojekt „Stuttgart 21“ und die scheinbar unausweichlich eskalierende Konfrontation zwischen Gegnern und Befürwortern des Milliardenprojektes haben in jüngster Zeit bedenkliche Dimensionen angenommen. (...) Geht die Eskalation auf diese Weise weiter, wird es nur Verlierer geben.“ Die Unterzeichner, zu denen sowohl Gegner als auch Befürworter von Stuttgart 21 gehören, fordern ein sofortiges Moratorium für alle Baumaßnahmen und einen baldigen Bürgerentscheid. Partei für eine Seite wird nicht ergriffen. „Nur ein Volksentscheid bringt die Wahrheit an den Tag, die jeder akzeptieren wird. In guter demokratischer Tradition.“ Gesamter Text und Möglichkeit zum Unterschreiben: www.stuttgarterappell.de



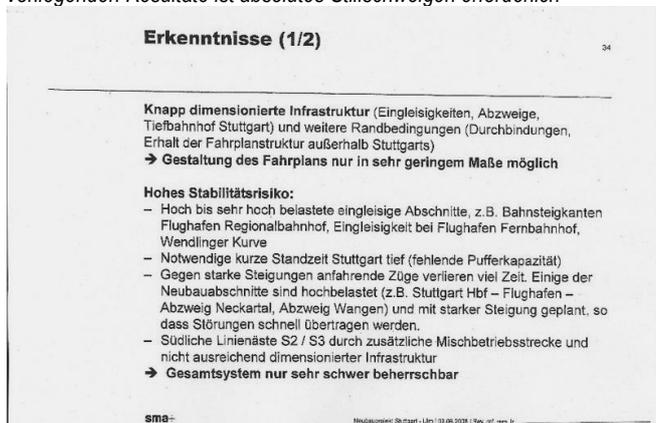
„Also von mir aus könnte Stuttgart 21 eine Billion Euro kosten, und ich wäre immer noch dafür“

Michael Conz, Stuttgarter Stadtrat (FDP) am 13.7.2010 bei einer öffentlichen Veranstaltung der S21-Blockparteien in Untertürkheim



Gutachten nähren weitere Zweifel

8. August 2010: Ein von der Stadt Stuttgart beauftragtes und 2 Jahre geheim gehaltenes Gutachten der Firma SMA zu S21 wird vom Stern veröffentlicht. („hohes Stabilitätsrisiko“, „schwer beherrschbares Gesamtsystem“). Zitat aus dem Gutachten „Aufgrund der Brisanz der vorliegenden Resultate ist absolutes Stillschweigen erforderlich“<sup>44</sup>



43 http://www.s-oe-s.de/archives/2010/06/25/pressemeldung-schuster-diffamiert-stuttgart-21-gegner-als-brandstifter/ 44 http://www.kopfbahnhof21.de/index.php?id=534



11. August 2010: Ein Gutachten der Firma KCW für das Umweltbundesamt errechnet Kosten von bis zu 11 Mrd. Euro. In der Studie heißt es, das Projekt beseitigt kein Nadelöhr, sondern schaffe neue. Das Projekt sei „von geringem verkehrlichen Nutzen“. Eine bessere Alternative zum geplanten Tiefbahnhof sei die „Beibehaltung des Kopfbahnhofes“.<sup>45</sup>

13. August 2010: Zehntausende bilden eine Menschenkette um den Bahnhof.

„Es ist eines der ambitioniertesten Bauprojekte in Europa – doch wandelt es sich jetzt in ein gewaltiges politisches Problem, das den Niedergang der kranken Koalition von Kanzlerin Angela Merkel zu beschleunigen droht.“



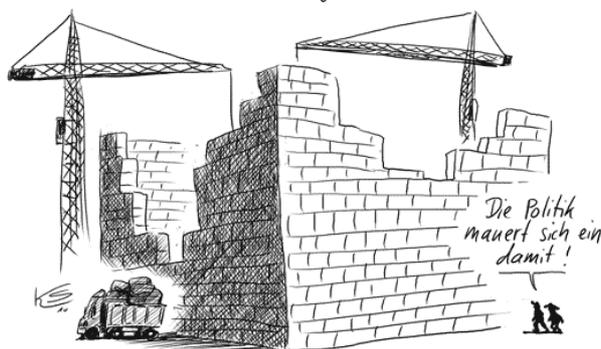
vom 9.8.2010

25. August 2010: Die Bagger beginnen das Dach des Nordflügels abzureißen (wie sich später rausstellt, früher als geplant<sup>46</sup>). Zuvor hatte es einen "Stuttgarter Appell"<sup>47</sup> gegeben, den 20.000 Bürger unterzeichnet haben (Stand 9/2010: 60.000). Während sieben Aktivisten auf das Bahnhofsdach klettern und Tausende den Verkehr in der Innenstadt lahmlegen, betont Oberbürgermeister Schuster, er lasse sich die Stimmung "nicht vermiesen".



26. August 2010: Frei Otto, ein "Vater" von S21 fordert dessen Stopp. Der Ingenieur, „Doyen deutscher Ingenieurskunst“ (FAZ), der u.a. die Lichttaugen für den Tiefbahnhof entworfen hat, sagt dem Stern, dass er "laut" werden müsse: "Aus moralischer Verantwortung heraus kann ich nicht anders handeln". Eine Studie des Büros „Smolczyk & Partner“ aus dem Jahr 2003 wird bekannt, in der vor geologischen Risiken gewarnt wird. Geologe Jakob Sierig dazu: „Bei Stuttgart 21 geht es nicht um mögliche Risse in Häusern, es geht um mögliche Krater, in denen Häuser verschwinden können. Es geht um Menschenleben.“<sup>48</sup>

Was passiert mit dem abgerissenen Baumaterial des Stuttgarter Bahnhofs?



27. August 2010: Fast 40.000 Leute gehen auf die Strasse. Bahn-Chef Rüdiger Grube erklärt, die Heftigkeit des Widerstands habe ihn überrascht. Nach einer Forsa-Umfrage sind 67% der Stuttgarter und 51% der Baden-Württemberger gegen S21 (dafür: 30 bzw. 26%)

29. August 2010: Bahn-Chef Rüdiger Grube schlägt ein Spitzengespräch mit den Projektgegnern vor.

45 http://www.politblogger.eu/files/uba\_gutachten\_s21\_120810.pdf 46 http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bonatzbau-bahningenieure-sehen-risiken-page1.7a445dc8-1e9b-4c5e-9abf-2965c1cb447f.html 47 http://www.stuttgarterappell.de 48 http://www.stern.de/wirtschaft/immobilien/gefahr-fuer-leib-und-leben-stuttgart-21-architekt-fordert-den-sofortigen-baustopp-1596547.html

- 1. September 2010: Mehr als 1.500 Menschen demonstrieren vor dem Amtssitz von Ministerpräsident Stefan Mappus.
- 2. September 2010: Nach einem geheimen Gutachten der DB kommt die Neubaustrecke auf einen Kosten-Nutzen-Wert von ca.1. Angesichts der zu erwartenden Kostensteigerungen ein indiskutabler Wert. Normalerweise werden Projekte schon bei einem Wert von 1,5 abgebrochen.<sup>49</sup>
- 3. September 2010: Mehr als 60.000 Menschen demonstrieren gegen S21.



„»Wir sind nicht Graf Rotz, wir wollen den Stuttgartern etwas Gutes tun«, sagt der Bahnchef Rüdiger Grube und bietet den Gegnern des Bahnhofsumbaus Stuttgart 21 Gespräche an. (...) Aber wissen möchte man schon: Wenn Grube nicht Graf Rotz ist, wer dann?“

**DIE ZEIT**  
September 2010

7. September 2010: Der frühere Landesvorsitzende und Vordenker der SPD, Erhard Eppler, fordert einen Baustopp und einen Volksentscheid, um den "inneren Frieden" in Stuttgart zu sichern. Einen Tag danach verlangt dies auch die baden-württembergische SPD-Spitze.

Ein von Robin Wood-AktivistInnen gebautes Baumhaus wird nach 3 Tagen geräumt. Dabei kommt es zu Auseinandersetzungen mit der Polizei, wobei einer Demonstrantin ins Gesicht geschlagen wird.<sup>50</sup>



<sup>49</sup> <http://www.toni-hofreiter.de/dateien/ddp-Meldung-NKV-S21.pdf>  
<sup>50</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=fjmw571SRM>

„Wissen Sie, dass Demonstranten gegen S 21 für ihr demonstrieren bezahlt werden und keine Ahnung haben worum es geht?“

Rose von Stein, Stuttgarter Gemeinderätin, FDP (am 9.9.2010)



8. September 2010: Die Grünen präsentieren ein Gutachten, das die Kosten der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auf 5,3 Mrd € beziffert (Gesamtkosten bis zu 18,7 Mrd €).<sup>52</sup> Die Bahn hatte bis dahin 2,9 Mrd angegeben. Laut einer Umfrage von Infratest Dimap müssen die Volksparteien bei den Landtagswahlen im März 2011 mit Verlusten rechnen. Die CDU liegt bei 35 % (44,2 in 2006) und die SPD bei 21 % (25,2). Die Grünen würden danach ihr Ergebnis von 11,7 auf 27 % mehr als verdoppeln.

„Für verständige Einwände wie für den geordneten Protest war es immer zu früh und immer zu spät. Kein Wunder, dass aus der Mitte der Gesellschaft der Ruf tönt: Genug ist genug.“<sup>51</sup>

**DIE WELT**  
vom 31.8.2010

Bundeskanzlerin Merkel definiert die Landtagswahl 2011 als Volksabstimmung zu Stuttgart 21 (am 15.9. im Bundestag):

„Die Landtagswahl im nächsten Jahr, die wird genau die Befragung der Bürger über die Zukunft Baden- Württembergs, über Stuttgart 21 und viele andere Projekte mehr.“



17. September 2010: Wolfgang Drexler (SPD) tritt als Sprecher für das Projekt S21 zurück: "Die Sprecherfunktion ist nicht mehr vereinbar mit der Haltung der SPD im Land und im Bund".

„ Mauern fallen in einer deutschen Stadt, aber diesmal jubeln nur wenige. Das Ausmaß und die Dauer des Protests hat die Politiker erschüttert.“

**The New York Times**  
vom 15.9.2010



Die SPD tritt für einen sofortigen Baustopp ein, um den Boden für einen Volksentscheid zu bereiten. Als Projektsprecher müsste Drexler aber die weiteren Bauarbeiten am Stuttgarter Hauptbahnhof verteidigen.

<sup>51</sup> <http://www.welt.de/debatte/article9293377/Stuttgart-21-ist-ein-Beispiel-technokratischer-Arroganz.html>  
<sup>52</sup> [http://gruenestuttgart.de/fileadmin/Kreisverband/Aktuell/S21/100907\\_VR\\_Wendlingen-Ulm\\_mit\\_Abbildungen.pdf](http://gruenestuttgart.de/fileadmin/Kreisverband/Aktuell/S21/100907_VR_Wendlingen-Ulm_mit_Abbildungen.pdf)

## Vorbereitung des „Schwarzen Donnerstags“



16. September 2010: Dirk Metz, ehem. Berater von Roland Koch wird neuer Berater von Ministerpräsident Mappus. Metz gilt als politisches Raubein und war u.a. für Kampagnen gegen die doppelte Staatsbürgerschaft und „kriminelle Ausländer“ verantwortlich.<sup>53</sup> In den folgenden Tagen fährt Mappus einen härteren Kurs gegen die S21-Gegner.

18. September 2010: Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) sagt den Gegnern des Bahnprojekts Stuttgart 21 den Kampf an: „**Mir ist der Fehdehandschuh hingeworfen worden, ich nehme ihn auf**“

20. September 2010: Mappus stattet der Stuttgarter Polizei einen "Truppenbesuch" ab. Zunächst spricht er mit Beamten über ihre Probleme bei den Einsätzen im Zusammenhang mit Stuttgart 21, dann zieht er sich im kleineren Kreis mit Polizeipräsident Siegfried Stumpf zu einem Gespräch zurück. Dort wird über die Situation im Schlossgarten, die Baumbesetzungen und die geplanten Baumfällungen gesprochen. Im Gesprächsprotokoll heißt es: "MP erwartet offensives Vorgehen gegen Baumbesetzer (keine Verfestigung). Auch wenn es im Einzelfall die falschen Bäume sind: Räumen, wenn taktisch klug und mit kalkulierbaren Risiken möglich."<sup>54</sup> Mappus drängt darauf, dass die Baumfällarbeiten schnell durchgeführt werden, damit er sich bei seiner Regierungserklärung am 7.10. als „Law&Order“-Mann präsentieren kann.<sup>55</sup>

24. September 2010: Der ehemalige Stuttgarter Regierungspräsident Udo Andriof (CDU) und der Unternehmensberater Wolfgang Dietrich werden Nachfolger des SPD-Politikers Wolfgang Drexler als Sprecher für S 21.

20. und 27. September 2010: Im Verkehrsministerium finden 2 Besprechungen statt, bei denen die Baumfällaktion im Schlossgarten ausführlich thematisiert wird. Dabei sind sowohl Vertreter des Staatsministeriums als auch der Polizei anwesend. Ausgerechnet zu diesen wichtigen Besprechungen finden sich in den Akten keine Unterlagen. Als der verantwortliche Ministerialdirektor des Verkehrsministeriums im Untersuchungsausschuss dazu befragt wird, erklärt er, es seien damals absichtlich keine Protokolle angefertigt worden - **aus Gründen der Geheimhaltung**.

29. September 2010: Die Entscheidung über Zeitpunkt und Form des Polizeieinsatzes am 30. September um 10 Uhr im Stuttgarter Schlossgarten wurde im Staatsministerium einen Tag zuvor getroffen. Dies haben die beiden Vertreter des Landespolizeipräsidiums, Präsident Hammann und Inspekteur Schneider, vor dem Untersuchungsausschuss zum Polizeieinsatz am 30.9. bestätigt. Damit steht auch fest, dass Ministerpräsident Mappus letztlich die Entscheidung am 29. September um 16 Uhr über den Einsatz getroffen hat.

Mappus versucht, die Demonstranten zu kriminalisieren (am 27.9. im Focus):

*„Es gibt einen nicht unerheblichen Teil von Berufsdemonstranten, zum Beispiel von Robin Wood, die der Polizei das Leben sehr schwer machen. Bei ihnen nehmen Aggressivität und Gewaltbereitschaft zu.“*

Anm.: Robin Wood erwägt eine Anzeige wg. Verleumdung gegen den Ministerpräsidenten zu erstatten.



## „Schwarzer Donnerstag“

30. September 2010: Die von Ministerpräsident Mappus und Innenminister Rech gesteuerte Polizei geht mit grosser Brutalität gegen friedliche Bürger, darunter Schüler und ältere Menschen, vor.<sup>56 57 58</sup> An dem Tag findet um 10 Uhr eine angemeldete und genehmigte<sup>59</sup> Schülerdemo statt. Später gehen die Jugendlichen in den Park und versuchen die Bäume zu schützen. Die Polizei setzt Wasserwerfer, Schlagstöcke und Pfefferspray ein.



Innenminister Heribert Rech (CDU)

*„Von einem scharfen Wasserwerferstrahl weiß ich nichts, meinen Informationen zufolge gab es nur eine Art Sprühregen“*

am 1.10.2010 im ARD-Morgenmagazin<sup>60</sup>



<sup>53</sup> <http://www.taz.de/1/leben/koepfe/artikel/1/der-grosse-einfluester/>

<sup>54</sup> <http://www.taz.de/1/zukunft/schwerpunkt-stuttgart-21/artikel/1/1-bins-ned-gwaef/>

<sup>55</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-75803462.html>

<sup>56</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,720516,00.html>

<sup>57</sup> <http://taz.de/1/zukunft/schwerpunkt-stuttgart-21/artikel/1/verletzte-leute-im-sekundentakt/>

<sup>58</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,720516,00.html>

<sup>59</sup> <http://www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/Versammlungsbescheid-30.09.10-anonymisiert-komplett.pdf>

<sup>60</sup> ARD-Morgenmagazin vom 1.10.2010 <http://www.youtube.com/watch?v=flkxKYQ02e4>



Vorläufige Bilanz: über 400 Verletzte, 320 Pfeffersprayopfer, 12 Kopfplatzwunden, 31 Prellungen, 2 Rippenfrakturen, schwere Augenverletzungen: Mehrere Männer werden vom Wasserwerfer direkt ins Gesicht getroffen. Einem älteren Mann hing der Augapfel aus dem Gesicht heraus (siehe Foto)<sup>61</sup>, einem 22-jährigen werden von der Wucht des Strahls das Jochbein gebrochen und die Augenlider abgerissen. Beiden droht der Verlust des Augenlichts.<sup>62</sup>



Innenminister Rech rechtfertigt den harten Polizeieinsatz gegen Minderjährige damit, dass angeblich **Pflastersteine** geworfen wurden. Später muss er diese Darstellung zurückziehen, es waren nur **Kastanien**.



Am selben Tag trinkt Hr. Mappus gemächlich ein Bier auf dem Landesbauernntag in Stuttgart<sup>63</sup>

<sup>61</sup> <http://blog.neu3no.de/2010/10/gedachtnisprotokoll-des-an-den-auge-schwer-verletzten-herm/>  
<sup>62</sup> Zitat Augenarzt Gangolf Sauder „Es kann sein, dass der Mann auf dem Auge nie mehr sehen kann“  
<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,720707,00.html>  
 SPIEGEL-TV vom 3. 10. 10 <http://www.youtube.com/watch?v=spUy433eXm>  
<sup>63</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,720579,00.html>

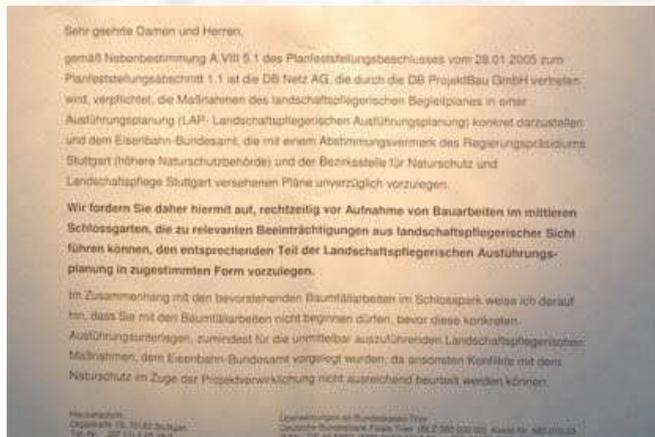


1. Oktober 2010, gegen 1:00 nachts: Die ersten Bäume fallen. Insgesamt werden innerhalb einer Stunde 29 Bäume gefällt.

Bahnchef Rüdiger Grube:

„Ein Widerstandsrecht gegen einen Bahnhofsbaubau gibt es nicht“

am 3.10.2010 in der Bild am Sonntag<sup>64</sup>



Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.9.2010 18:00 Uhr<sup>68</sup>

1. Oktober 2010: Bis zu 100.000 Menschen gehen auf die Strasse und demonstrieren gegen die Polizeigewalt. Gangolf Stocker: „Gestern haben wir die ausgestreckte Hand von Hrn. Mappus zu spüren bekommen. Diese Hand hatte einen Schlagstock in der Hand.“

Justizminister Ulrich Goll (FDP):

„Dem ‚Halbhöhenpublikum‘ geht es nicht um die Kosten des Projekts, sondern bloß um die Belästigung durch die anstehenden Bauarbeiten..Die Menschen sind in zunehmender Zahl sehr unduldsam und wohlstandsverwöhnt“

am 2.10.2010 in der Financial Times Deutschland



4. Oktober 2010: An der Montagsdemo nehmen 50.000 Leute teil.

**Schlichtung**

7. Oktober 2010: Heiner Geißler wird als Schlichter benannt. Während der Gespräche sei eine Friedenspflicht selbstverständlich: „Während geredet wird, während wir die Schlichtung durchführen, in diesem Zeitraum werden die Bauarbeiten nicht weitergeführt.“<sup>69</sup> Mappus und Grube widersprechen dem Baustopp später. **Ull** Im ARD-Deutschlandtrend sprechen sich 54% der Bundesbürger gegen S21 aus (33% dafür). 71% lehnen das Verhalten der Polizei ab.<sup>70</sup>



Die Baumfäll-Aktion war illegal.<sup>65</sup> Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat der DB ProjektBau in einer Email vom 30. September um 18:00 auferlegt, nicht mit den Baumfällungen zu beginnen, bevor konkrete Ausführungsunterlagen für die Landschaftspflege vorliegen. Ansonsten könnten Konflikte mit dem Naturschutz im Zuge der Projektverwirklichung nicht ausreichend beurteilt werden.<sup>66</sup> Die Parkschützer stellen am 2.10. Strafanzeige gegen die DB-AG.<sup>67</sup>



8. Oktober 2010: Bis zu 150.000 Menschen demonstrieren gegen S21.<sup>71</sup> **Ull** Nach einer SPIEGEL-Umfrage kommen die Grünen in BW auf 32% (CDU 34%, SPD 19%, FDP 6%, Linke 5%). 64% sprechen sich für einen Volksentscheid aus.<sup>72</sup>

Peter Hauk (Fraktionschef der CDU im Landtag) diffamiert die S21-Gegner (am 11.10.2010 in der Heilbronner Stimme)<sup>73</sup>

„Die Gegner sind nur eine Minderheit. (...) Manche sind sogar mit 20 Euro fürs Demonstrieren bezahlt worden.“



<sup>64</sup> <http://www.bild.de/BILD/politik/2010/10/03/stuttgart-21/hg/gegenueberstellung.html>  
<sup>65</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,723161,00.html>  
<sup>66</sup> <http://www.stern.de/politik/deutschland/stuttgart-21-war-das-abholzen-illegal-1609749.html>  
<sup>67</sup> <http://www.stern.de/politik/deutschland/baumfaellungen-im-schlozengarten-stuttgart-21-gegner-stellen-strafanzeige-1610054.html>

<sup>68</sup> [http://parkschuetzer.org/presse/Baumfaellungen/Schreiben\\_EBA.pdf](http://parkschuetzer.org/presse/Baumfaellungen/Schreiben_EBA.pdf)  
<sup>69</sup> [http://www.welt.de/print/die\\_welt/politik\\_dw/article10148105/Geissler-erklaert-Baustopp-fuer-Stuttgart-21.html](http://www.welt.de/print/die_welt/politik_dw/article10148105/Geissler-erklaert-Baustopp-fuer-Stuttgart-21.html)  
<sup>70</sup> <http://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/ard-deutschlandtrend/2010/oktober/>  
<sup>71</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,722269,00.html>  
<sup>72</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/0,1518,722375,00.html>  
<sup>73</sup> <http://www.stimme.de/heilbronn/nachrichten/region/art16305.1958294>

16. Oktober 2010: Auf einer Grossdemo auf dem Schlossplatz treten u.a. Konstantin Wecker und Matthias Deutschmann auf. Demonstranten besetzen den Südflügel des Bahnhofs.

18. Oktober 2010: Ein am 30.9. eingesetzter Polizist erhebt im Hamburger Abendblatt schwere Vorwürfe: „Ich weiß, dass wir bei *brisanten Großdemos verdeckt agierende Beamte, die als taktische Provokateure, als verummte Steinwerfer fungieren, unter die Demonstranten schleusen. Sie werfen auf Befehl Steine oder Flaschen in Richtung der Polizei, damit die dann mit der Räumung beginnen kann.*“<sup>74</sup>

19. Oktober 2010: Die SPD tritt nach einer Abstimmung auf dem Landesparteiabend auch für den von den Grünen geforderten Untersuchungsausschuss zum Polizeieinsatz am 30.9. ein.

Peter Hauk (Fraktionschef der CDU) über S21 (am 20.10.2011):

„Ob das 10 oder 15 Milliarden kostet, kann Baden-Württemberg wurscht sein.“<sup>75</sup>



22. Oktober 2010: Die Schlichtungsgespräche beginnen. Die Sitzung im Stuttgarter Rathaus wird live im Internet und im Fernsehen übertragen. Phoenix meldet die zweitbeste Quote in der Geschichte des Senders.

29. Oktober 2010: Der baden-württembergische CDU-Generalsekretär Thomas Strobl bringt in einer Ausgabe seines Newsletters die NS-Vergangenheit von Walter Sittlers Vater mit dem Engagement des Schauspielers gegen das umstrittene Bahnprojekt in Verbindung. Eine Bildunterschrift unter einem Foto Sittlers lautete: „*Sein Vater war Nazi-Funktionär und arbeitete für Reichspropagandaminister Joseph Goebbels: Walter Sittler, Propagandist der S21-Bewegung.*“<sup>76</sup> Später entschuldigt er sich für den Nazi-Vergleich.<sup>77</sup>

27. Oktober 2010: Der Landtag setzt auf Antrag der SPD-Fraktion einen Untersuchungsausschuss zum umstrittenen Polizeieinsatz vom 30.9. ein.

CSU-Generalsekretär Alexander Dobrindt (im November 2010):

„Diejenigen, die gestern gegen Kernenergie, heute gegen Stuttgart 21 demonstrieren, agitieren, die müssen sich dann auch nicht wundern, wenn sie übermorgen irgendwenn ein Minarett im Garten stehen haben.“



3. November 2010: Ein detaillierter Finanzplan wirft neue Zweifel an der Kalkulation der Bahn auf. Die Ausgaben für den Tunnelbau sind in einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums demnach sehr niedrig angesetzt und liegen deutlich unter den kalkulierten Kosten bei vergleichbaren Bauprojekten.<sup>78</sup>

30. November 2010: Heiner Geißler spricht sich in seinem Schlichterspruch im Grundsatz für das Projekt aus und schlägt eine Reihe von Veränderungen unter dem Titel „Stuttgart 21 plus“ vor, darunter den Erhalt der Gäubahn, sowie zusätzliche Kapazitätsreserven bei den Zulaufstrecken und im Bahnhof. Welche Vorschläge zur Kapazitätssteigerung realisiert werden, soll nach einem so genannten „Stresstest“, einer Betriebssimulation mit um 30 Prozent erhöhter Belegung, entschieden werden. Die Ergebnisse der von SMA durchgeführten Simulation sollen Mitte 2011 vorliegen.

18. Januar 2011: Als „Unwort des Jahres“ wird „alternativlos“ gewählt. Auf Platz 2 landet „unumkehrbar“. Beide Wörter wurden oft im Zusammenhang mit Stuttgart 21 gebraucht.

20. Januar 2011: Ein Beispiel für die Kriminalisierung des Widerstands: Gangolf Stocker wird vom Amtsgericht Stuttgart zu einer Geldstrafe von 1500 Euro verurteilt, da er am 21. August 2010 bei einer Demo nicht aus

Telefon gegangen sei und als Versammlungsleiter von der Polizei nicht erreichbar gewesen wäre. Er legt gegen das Urteil Berufung ein.



12. Februar 2011: Nach einer Untersuchung der Stiftung Warentest ist der Stuttgarter Kopfbahnhof der **pünktlichste Fernbahnhof Deutschlands**.<sup>79</sup>

13. März 2011: Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat im Planfeststellungsverfahren Zweifel daran genährt, dass Stuttgart 21 auf den Fildern zeitnah realisiert werden kann. Fraglich sei auch, ob die S-Bahn-Station Flughafen samt Zu- und Abläufen den Ansprüchen in Sachen Leistungsfähigkeit genügen könne.<sup>80</sup>

21. März 2011: Die Landtagsfraktion der Grünen legt eine Studie vor, nach der S21 bei einem Stresstest durchfallen würde.<sup>81</sup>

22. März 2011: Die Grünen-Bundestagsfraktion klagt vor dem Bundesverfassungsgericht auf Offenlegung der Verträge zu S21.<sup>82</sup>

### Abwahl von Mappus

27. März 2011: **Ull** Bei der Landtagswahl siegen die Grünen. Gegenüber der letzten Wahl verdoppeln sie ihren Stimmenanteil. Winfried Kretschmann wird der 1. grüne Ministerpräsident Deutschlands. Die SPD kommt auf 23,1%, ihr schlechtestes Ergebnis in diesem Bundesland. CDU und FDP müssen in ihrem Stammland ebenfalls historische Verluste hinnehmen. amtl. Endergebnis (in %): CDU 39,0 SPD 23,1 Grüne 24,2 FDP 5,3 Linke 2,8 Piraten 2,1

Mappus setzt nach seiner Abwahl seine Partei mit dem Land gleich:

„Das ist für die CDU in Baden-Württemberg ein bitterer Tag, das ist für mich ganz persönlich ein sehr bitterer Tag. Und nach meiner persönlichen Überzeugung ist das auch für Baden-Württemberg kein guter Tag.“



28. März 2011: Stefan Mappus tritt von seinen Parteiämtern zurück.

29. März 2011: Die Bahn verkündet bis zum Antritt der neuen grün-roten Landesregierung im Mai einen Bau- und Vergabestopp.

5. April 2011: Laut einer bahninternen Studie könnte das umstrittene Großprojekt **zusätzliche 1,2 Milliarden Euro** verschlingen. Das Schriftstück bestätigte viele Bedenken von Stuttgart-21-Kritikern, berichtet das Magazin "Stern". Es sei die erste umfassende Analyse nach den Schlichtungsgesprächen vom vergangenen November. Die Bestandsaufnahme listet 121 Risiken auf und hält Mehrkosten von mehr als 1,264 Milliarden Euro für möglich. Womöglich fällt der Betrag noch höher aus. Das belegt eine Gesprächsnotiz, die dem Stern vorliegt. Danach gab es eine Anweisung, alle Risiken, die eine Eintrittswahrscheinlichkeit grösser als 50% haben, nicht konkret zu bewerten. So wurden 73 Posten nicht beziffert. Der Grund dafür: Es solle „*derzeit keine vom Gesamtwertumfang abweichende Vorschau (4,088 Milliarden) aufgezeigt werden.*“<sup>83</sup>

12. Mai 2011: Die Bahn beantragt beim Eisenbahnbundesamt **doppelt** so viel Grundwasser für den Bau der unterirdischen Durchgangsstation abpumpen zu dürfen wie ursprünglich geplant: 6.000.000.000 Liter. Das Umweltministerium verlangt eine Neuauflage des Planfeststellungsverfahrens.<sup>84</sup>



<sup>74</sup> <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1665966/Wir-werden-von-der-Politik-verheizt-Polizisten-erzaehlen.html>

<sup>75</sup> <http://www.hirschbergblog.de/2010/10/25/cdu-spitzenpolitiker-peter-hauk-ob-das-10-oder-15-milliarden-kostet-kann-baden-wuerttemberg-wurscht-sein/>

<sup>76</sup> <http://www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestschau/arf4319.695226>

<sup>77</sup> <http://www.n-tv.de/politik/SPD-fordert-Konsequenzen-article1848811.html>

<sup>78</sup> <http://www.sueddeutsche.de/app/flash/zeit/teiste?appID=stuttgart21>

16. Mai 2011: Der für Stuttgart 21 verantwortliche Projektleiter Hany Azer gibt seinen Job auf.<sup>85</sup> Der 61-jährige hatte zuletzt Ende März in einem Brandbrief vor erhöhten Kosten und erheblichen Risiken bei Stuttgart 21 gewarnt. Er hatte die Leitung des Projekts im April 2008 übernommen.



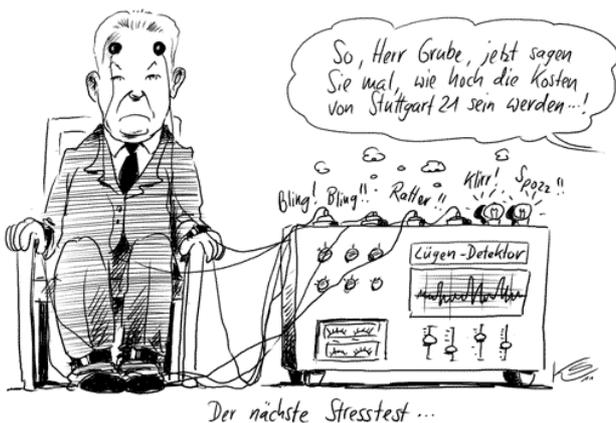
30. Mai 2011: Eine Studie der Schweizer Fachzeitschrift „Eisenbahn-Revue International“ kommt zu dem Ergebnis, dass Stuttgart 21 den Stresstest nicht bestehen kann. Um ihn zu bestehen müsste Stuttgart 21 im Schnitt pro Gleis **rund 50 Prozent mehr Züge abfertigen, als heute maximal von deutschen Bahnhöfen geleistet wird**. Wenn S 21 den Stresstest bestehen sollte, wäre das ein Wunder, bilanziert der Autor.<sup>86</sup>

6. Juni 2011: Die Verkehrswirtschaft sieht keinen Bedarf für Stuttgart 21. Zu diesem Ergebnis kommt eine Befragung des "Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)". Befragt wurden Eisenbahnunternehmen, aber auch Verkehrsverbände und Aufgabenträger in Deutschland. Der VDV fordert, Bahn und Bund sollten sich an den Anforderungen der Praxis orientieren und S21 endlich aufgeben.<sup>87</sup>

**Die Deutsche Bahn hat die Öffentlichkeit und den Bundestag über die wahren Kosten von Stuttgart 21 und der zugehörigen ICE-Piste systematisch belogen. Das wird durch weitere Presseberichte belegt:**

5. Juli 2011: Der SPIEGEL berichtet über interne Unterlagen der DB-Töchter DB Projektbau und DB Netz aus den Jahren 2002-2010, nach denen die **Kosten für S21 seit 2002 geschönt** wurden. Die Dokumente legten zudem den Schluss nahe, dass bereits 2009 bahntern die Kosten für den Bahnhofsumbau mit weit über 4,5 Mrd. € berechnet wurden. Damit hätte aber das Projekt nach den eigenen Vorgaben der Bahn beendet werden müssen. Auch zuvor habe die Bahn den Unterlagen zufolge die Kosten gegenüber der Öffentlichkeit deutlich niedriger angegeben als intern errechnet. Ende 2002 soll die Differenz 700 Millionen Euro betragen haben, im März 2005 bereits 1,3 Milliarden Euro.

In der Öffentlichkeit sprach die Bahn damals von Kosten für Stuttgart 21 in Höhe von 2,8 Milliarden Euro. Die Projektbauer der Deutschen Bahn hätten hingegen die Kosten auf 4,1 Milliarden Euro veranschlagt. Das entsprach der Summe, die Bahn-Chef Rüdiger Grube erst über vier Jahre später als die zu erwartenden Kosten bekanntgab. Zu jenem Zeitpunkt allerdings lagen die internen Berechnungen laut "Spiegel" schon bei mehr als 5 Milliarden Euro.<sup>88</sup>



15. Juli 2011: Der Bundesrechnungshof sieht seine Kritik bestätigt. Die Prüfbehörde bleibt bei ihrer Kalkulation von 2008 – und erwartet höhere Kosten bei dem umstrittenen Schienenprojekt Stuttgart-Ulm. Die Bahn hatte damals den Bericht als „unbegründet“ zurückgewiesen.<sup>89</sup>

<sup>85</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.projektleiter-von-stuttgart-21-hany-azer-gibt-sein-amt-auf.4de4c27b-7b15-43e1-906c-b5fe016083a7.html>

<sup>86</sup> [http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/presseberichte/ERI\\_6\\_2011\\_engelhardt.pdf](http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/presseberichte/ERI_6_2011_engelhardt.pdf)

<sup>87</sup> [http://www.vdv.de/medienservice/stellungnahmen\\_entry.html?nd\\_ref=6727](http://www.vdv.de/medienservice/stellungnahmen_entry.html?nd_ref=6727)

<sup>88</sup> <http://www.scribd.com/doc/59222994/Spiegel-Kalkulation-und-Kalkul>

<sup>89</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.mein-kosten-schienenprojekt-stuttgart-21-rechnungshof-sieht-seine-kritik-bestaetigt.ae87a68e-83ba-429b-92f9-bd5f2d64b201.html>

15. Juli 2011: Die Frankfurter Rundschau berichtet über interne Dokumente des damaligen Verkehrsministeriums (damals geleitet von Heribert Rech), die die Bahn schwer belasten. Eine bisher unveröffentlichte Kostenanalyse zu S 21 vom 24.11.2009 belegt, dass die Deutsche Bahn (DB) vor der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags für Stuttgart 21 im Frühjahr 2009 eine Kostenexplosion von mehr als 900 Millionen Euro bei den geplanten Tunneln verheimlicht hat. Die Verantwortlichen im damals noch CDU-geführten Ministerium stellten im November 2009 schwarz auf weiß fest, dass der Staatskonzern eine weitere Kostenexplosion bei S 21 ein Jahr lang bewusst und fortgesetzt verschwiegen hat.<sup>90 91</sup>

20. Juli 2011: Nach einer Studie des Stuttgarter IMU-Instituts schafft S21 nur einen **Bruchteil der Arbeitsplätze**, die von den Betreibern des Bahnprojekts bisher angegeben wurden. Die Wissenschaftler gehen von 2500 Stellen aus. Die Betreiber des Milliardenprojekts haben anfänglich von 24000 Arbeitsplätzen gesprochen, später von 17000.<sup>92</sup>

29. Juli 2011: Präsentation des Stresstests durch die Deutsche Bahn und Heiner Geissler. Nach anfänglich angedrohtem Boykott wird auch das Aktionsbündnis an der Präsentation teilnehmen, um seinen Standpunkt der Öffentlichkeit darlegen zu können. Geissler präsentiert am Ende einen Kompromissvorschlag: die Kombi-Lösung SK22. Es sollen Teile des Kopfbahnhofes erhalten bleiben und ein Tiefbahnhof gebaut werden.

30. Juli 2011: Die Bahn lehnt den Kompromissvorschlag Geißlers ab und vergibt Aufträge im Wert von 700 Mio €. DB-Vorstand Kefer behauptet, für Stuttgart 21 alle notwendigen Planfeststellungsbeschlüsse zu haben. Doch die Bahn hat nur bei 1 von 6 Planfeststellungsabschnitten uneingeschränktes Baurecht (PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen).

SPD-Fraktionsvorsitzender Claus Schmiedel:

„über Stuttgart 21 ruht Gottes Segen.“

Am 27.08.2011 auf einer ProS21-Kundgebung



13. September 2011: Das grün-rote Kabinett macht mit einem Beschluss deutlich, dass das Land keinen Cent mehr als die vorgesehenen 824 Millionen Euro zahlt, sollte der Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro gesprengt werden.

16. September 2011: Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) gibt in einer Sondersitzung des Landtags die Stuttgart-21-Kosten erneut mit bis zu sechs Milliarden Euro an.

28. Oktober 2011: Ein Gutachten des Ingenieurbüros Viereg-Rössler zeigt, dass der alte Kopfbahnhof schon mit geringen Investitionen deutlich leistungsfähiger als Stuttgart 21 sei. In der Spitzenstunde könnten im Kopfbahnhof danach 56 Züge abgefertigt werden, bei Stuttgart 21 nur 49.

29. Oktober 2011: Die Bahn verweigert vor dem Volksentscheid Klarheit über den aktuellen Kostenstand und lehnt eine vereinbarte Sitzung des Lenkungsausschusses ab. Verkehrsminister Hermann unterstreicht, die Bahn sei noch Informationen unter anderem zum Stand des Grundwasser-Managements, zu den zusätzlichen Kosten aus Schlichtung und Stresstest, zum Notfallkonzept und zur Signaltechnik schuldig.<sup>93</sup>

21. November 2011: Sechs Tage vor der Volksabstimmung findet die 100. Montagsdemo in Stuttgart statt. Der Protest gegen S21 ist einer der ausdauernden in der Geschichte der Bundesrepublik.

### Volksabstimmung

27. November 2011: Volksabstimmung in Baden-Württemberg über S21.<sup>94</sup> Dabei ist ein Quorum von 33% der Wahlberechtigten erforderlich. Zum Vergleich:

<sup>90</sup> <http://www.fr-online.de/politik/mit-deutlich-hoeheren-kosten-ist-zu-rechnen-/1472596/8677124/-view/asFirstTeaser/-/index.html>

<sup>91</sup> <http://www.fr-online.de/politik/meinung/die-stuttgart-luegel-/1472602/8675922/-/index.html>

<sup>92</sup> [http://www.imu-institut.de/stuttgart/bdngs/news\\_article.2011-07-18.6393622232](http://www.imu-institut.de/stuttgart/bdngs/news_article.2011-07-18.6393622232)

<sup>93</sup> <http://www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestumschau/Bahn-legt-Kosten-erst-im-Dezember-vor.art4319.1191073>

<sup>94</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-volksabstimmung-soll-am-4-dezember-sein.50db5286-598a-4612-8756-f8ef92d92ade.html>

- ▶ Wenn man z.B. eine Wahlbeteiligung wie beim Volksentscheid zum Rauchverbot in Bayern\* zugrunde legt, müsste die Zustimmung bei 87,5%(!) liegen, damit der Volksentscheid wirksam wird.
- ▶ Wenn man das Quorum von 33% der Wahlberechtigten (= 2,5 Mio Stimmen) zugrunde legt, wär bei der Landtagswahl nicht mal die CDU ins Parlament gekommen, denn die haben nur 1,9 Mio Stimmen bekommen.
- ▶ Wenn man die gleichen hohen Ansprüche an Landesregierungen anlegen würde, nämlich daß 1/3 aller Wahlberechtigten FÜR sie stimmen, hätte es mindestens seit 1996 die CDU-FDP-Regierungen nicht gegeben. Die letzte Regierungskoalition hatte nur 28,9% der Stimmen erhalten (auf alle Wahlberechtigten gerechnet)

Die Befürworter gewinnen mit einer knappen Mehrheit von 58,8%. Hauptursache für die Niederlage ist die Drohung der Bahn mit unrealistisch hohen Ausstiegskosten, wie eine SWR-Umfrage zeigt:<sup>95 96</sup>



Jahr	Zeitraum	Institut	für S21	gegen S21	Umfrage in:
2007	21.05.-08.06.	Emnid <sup>97</sup>	31%	58%	Baden-Württemberg
2008	22.08.-09.09.	Emnid	35%	48%	Baden-Württemberg
2009		Statistisches Bundesamt <sup>98</sup>	30%	49%	Stuttgart
	Juni	Infratest <sup>99</sup>	38%	54%	Stuttgart
2010	02.12.-14.12.	Emnid <sup>100</sup>	38%	58%	Baden-Württemberg
	12.08.-16.08.	MM-Research <sup>101</sup>	26%	63%	Stuttgart
	16.08.-27.08.	Forsa <sup>102</sup>	30%	67%	Stuttgart
			26%	51%	Baden-Württemberg
	04.09.-07.09.	Infratest <sup>103</sup>	39%	54%	Stuttgart
2011	04.10.-05.10.	Infratest	35%	54%	Baden-Württemberg
	22.02.-24.02.	Forschungsgruppe Wahlen <sup>104</sup>	37%	42%	Baden-Württemberg

13. Februar 2012: Das Büro der Parkschrützer wird durchsucht. Dies wird als Einschüchterungsmaßnahme vor der geplanten Schlosspark-Räumung und Baumfällung gesehen.

15. Februar 2012: Der Schlossgarten wird geräumt. <sup>105</sup>

9. März 2012: Die Süddeutsche Zeitung hat die Verspätungsstatistiken aller deutschen Fernbahnhöfe untersucht. Für den Stuttgarter Hauptbahnhof fällt das Ergebnis positiv aus. Im Vergleich mit den größten 72 Bahnknotenpunkten in Deutschland bewegt sich der Hauptbahnhof im unteren Drittel der Liste auf Rang 53. Gerade einmal acht Prozent der Züge rollen in der Landeshauptstadt verspätet ein. Zwar ist der Wert etwa zwei Prozent höher als in anderen großen Städten wie München, Hamburg oder Berlin. Doch Stuttgart setzt sich weit ab von der Spitzengruppe mit den häufigsten Verspätungen. In Osnabrück oder Koblenz etwa verspätet sich den Ergebnissen zufolge beinahe jeder fünfte Zug. **Stuttgart siegt im Landesvergleich.** Gemeinsam mit Vaihingen weist der Stuttgarter Bahnhof die wenigsten Verspätungen auf. Die Zugreisenden in Ulm und Baden-Baden

<sup>95</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.umfrage-mehrheit-im-land-will-stuttgart-21.1788bcb5-9480-4726-9d34-56e037dd0d90.html>

<sup>96</sup> <http://www.swr.de/swr1/rp/nachrichten/-/id=446650/cat=1/pic=4/nid=446650/did=8888500/pv=gallery/1gsh0b/index.html>

<sup>97</sup> <http://www.lifepress.de/presse/meldungen/bund-landesverband-baden-wuerttemberg/boxid/787>

<sup>98</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/item/show/368247>

<sup>99</sup> [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2047395\\_0\\_6587\\_-rueckenwind-fuer-gruene-das-projekt-stuttgart-21-entscheidet-die-wahl.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2047395_0_6587_-rueckenwind-fuer-gruene-das-projekt-stuttgart-21-entscheidet-die-wahl.html)

<sup>100</sup> [http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=110&t\\_news\[tt\\_news\]=310&t\\_news\[backPid\]=108&chash=9eac57d9ba](http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=110&t_news[tt_news]=310&t_news[backPid]=108&chash=9eac57d9ba)

<sup>101</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.umfrage-mehrheit-gegen-das-projekt.54b184b4-227c-4d62-9c11-2487854a19b2.html>

<sup>102</sup> <http://www.stern.de/politik/deutschland/stern-umfrage-baden-wuerttemberger-sind-gegen-stuttgart-21-1598988.html>

<sup>103</sup> <http://www.swr.de/nachrichten/bw/stuttgart21/-/id=6760318/nid=6760318/did=6865060/3qwl8/index.html>

<sup>104</sup> [http://www.schwaebische.de/region/wir-im-sueden/baden-wuerttemberg\\_artikel,-Umfrage-Mehrheit-gegen-Stuttgart-21-and\\_5047258.html](http://www.schwaebische.de/region/wir-im-sueden/baden-wuerttemberg_artikel,-Umfrage-Mehrheit-gegen-Stuttgart-21-and_5047258.html)

<sup>105</sup> <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/raeumung-in-stuttgart-s21-gegner-beklagen-polizeieinsatz-a-815353.html>

hingegen warten wesentlich häufiger auf ihre Bahn. 13 Prozent der Züge haben sich dort in den vergangenen Monaten verspätet.<sup>106</sup>

22. März 2012: Bei ihren Recherchen zur Planfeststellung von Stuttgart 21 sind die Ingenieure22 auf bisher nicht bekannte Unterlagen gestoßen, die zweifelsfrei belegen: Der ganze Kellerbahnhof wurde von der Bahn nur für maximal 30 Züge pro Stunde geplant. Diese noch heute gültige Planung von 1998 wurde dem Eisenbahnbundesamt erst 2002 vorgelegt und der Öffentlichkeit bis heute verheimlicht, stattdessen wurde bei „Schlichtung“ und „Stresstest“ mit angeblich 49 Zügen getrickst. Die Planung mit maximal 30 Zügen gilt neben der Leistungsfähigkeit der Bahnsteige auch z.B. für die Treppen. Die Zahlen für die einzelnen Bahnsteige sind wie folgt geplant (die Unterschiede ergeben sich durch die unterschiedlichen Zugtakten): Bahnsteig 1: 5,5 Züge, Bahnsteig 2: 10 Züge, Bahnsteig 3: 8 Züge, Bahnsteig 4: 6,5 Züge. Summe: 30 Züge pro Spitzenstunde.<sup>107</sup>

23. März 2012: Die Bahn gibt bekannt, dass der Bahnhof voraussichtlich erst mit einem Jahr Verzögerung im Jahr 2020 in Betrieb geht - und sieht die Bausumme nach wichtigen Vergaben bei 4,3 Milliarden Euro.

21. April 2012: Die Stuttgarter Zeitung veröffentlicht ein Projektdossier der Deutschen Bahn. Nach Angaben der Bahntochter „DB Netze“ werde die ICE-Strecke Wendlingen-Ulm frühestens Ende 2021 fertig sein, ein Jahr später als bislang offiziell angegeben. Beim Bau der 64 Kilometer langen Strecke gebe es Genehmigungs- und Finanzierungsprobleme. Von der Bauverzögerung sei möglicherweise auch Stuttgart 21 betroffen.<sup>108</sup>

### OB-Wahl in Stuttgart

CDU-Landeschef Thomas Strobl am 8.10.2012:<sup>109</sup>

„Mit einem Grünen in der Villa Reitzenstein und einem Grünen als Oberbürgermeister im Stuttgarter Rathaus stirbt Stuttgart 21. Ein Grüner in Stuttgart ist genug, zwei Grüne sind zu viel für das Projekt.“



7. Oktober 2012: **U1** Oberbürgermeisterwahl in Stuttgart. Der Kandidat der Grünen Fritz Kuhn gewinnt mit 52,9 % gegen 45,3 % für Sebastian Turner (CDU, FDP, FW).<sup>110</sup> Er ist damit der erste grüne OB in einer deutschen Großstadt.<sup>111</sup>

10. Oktober 2012: Ein **Brandschutz**gutachten wird bekannt, das zu dem Schluss kommt, dass die Bahnpläne „kein gesamthafes, funktions- und genehmigungsfähiges Konzept“ darstellen. Eine Anpassung der Pläne mache eine erneute Planänderung für den Tiefbahnhof zwingend notwendig. Es wäre dann die zwölfte nach der 2005 erteilten Baugenehmigung.<sup>112</sup> Nach Ansicht des Experten Hans-Joachim Keim, der auch die Tunnelbrandkatastrophe in Kaprun untersucht hat, würden die Kosten durch den notwendigen Brandschutz auf 15 - 20 Mrd € steigen.<sup>113</sup>

22. Oktober 2012: Der **Kostendeckel** ist offiziell **gesprengt**, obwohl noch gar nicht angefangen wurde, zu bauen. Der Flughafenbahnhof auf den Fildern soll „zusätzliche 224 Millionen Euro kosten“, so Bahnmanager Kefer. Hinzu kämen weitere 30 Millionen Euro für die zwei-gleisige Anbindung der ICE-Station.<sup>114</sup>

25. Oktober 2012: Eine dem stern vorliegende "Personenstromanalyse" aus dem Jahr 1998 (aktualisiert 2009 und 2012) der Durth Roos Consulting GmbH bestätigt die Befunde Engelhardts. Die Bahn gab den Analysten als Grundlage zur Personenstromanalyse 32 Züge in der Spitzenstunde vor. In dem Gutachten geht man im Übrigen davon aus, "dass sich die prognostizierten Daten im Fernverkehr tendenziell reduzieren werden". Im Klartext: S 21 dient nicht einer Verbesserung des Bahnverkehrs. S 21 dient nicht

<sup>106</sup> <http://stzlinx.de/zugmonitor>

<sup>107</sup> <http://www.ingenieure22.de/index.php?view=article&id=62>

<sup>108</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neubaustrecke-fuer-stuttgart-21-bahn-rechnet-intern-mit-weiterer-verspaetung.7fe37bab-0d6a-42c5-89e1-d6249ac544d1.html>

<sup>109</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-ob-wahl-thomas-strobl-zwei-gruene-sind-zu-viel-fuer-stuttgart-21.fc5f196-8615-41e0-a2c9-1d168d398497.html>

<sup>110</sup> <http://www.stuttgarter.de/ob-wahl>

<sup>111</sup> <http://www.zeit.de/politik/deutschland/2012-10/stuttgart-ob-kuhn-gruene-wahlkampf-deutschland>

<sup>112</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.mangel-beim-s-21-brandschutz-gutachten-grosse-maengel-beim-brandschutz.f08c389-2f04-4e4f-ba29-fda25759e4284.html>

<sup>113</sup> <http://www.stern.de/wirtschaft/news/bahnhofneubau-stuttgart-21-brandschutzmaengel-koennten-s21-stoppen-1908089.html>

<sup>114</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-hohe-kosten-fuer-besseren-filderbahnhof.f1a1f55c-b522-4145-be49-00a086525d6a.html>

dazu, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen - im Gegenteil. Es verkleinert einen der wichtigsten deutschen Bahnknoten.<sup>115</sup>

3. Dezember 2012: Aus Kreisen des Bahn-Aufsichtsrats heißt es, Stuttgart 21 könne rund eine Milliarde Euro teurer werden.

6. Dezember 2012: Noch einmal 500 Millionen Euro mehr. Ein Vertreter des Bahn-Konzerns sagt dem Hessischen Rundfunk: "Insgesamt läuft es auf Kosten von sechs Milliarden hinaus."

<sup>115</sup> <http://www.stern.de/panorama/stuttgart-21-der-krampf-geht-weiter-1855019.html>