

1. Die **fehlerhafte Planfeststellung von S-21** ist der **Einflußnahme der hiesigen Politik** geschuldet, deren Ausgangsziel das **Freimachen der Gleisflächen für Immobilienzwecke** war - die Begründung, der bestehende Kopfbahnhof sei ein Engpaß und am Ende seiner Leistungsfähigkeit, deshalb müsse er dringend durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden, war von Anfang an eine **bewußte Täuschung der Öffentlichkeit!**

2. Stuttgart-21 war nie Absicht der Bahn; vielmehr wurde es **der Bahn von der hiesigen Politik** mit Unterstützung aus Berlin **aufgezwungen!** Noch 1999 hatte der damalige Bahn-Vorstand Ludewig öffentlich verkündet: „Stuttgart-21 bauen wir nicht – das rechnet sich nicht für die Bahn!“ Wenige Wochen später war Ludewig seines Amtes enthoben und dann durch Mehdorn ersetzt, der bekanntlich die Bahn an die Börse bringen sollte.

3. Um Mehdorn die Sache mit S-21 schmackhaft zu machen, pumpten die hiesigen Politiker jede Menge Geld in das Vorhaben, und zwar **versteckt** und **außerhalb des späteren Finanzierungsvertrages** sowie **zum Schaden der Bürger von Baden-Württemberg:**

- die **Stadt Stuttgart** kaufte 2001 auf Veranlassung ihres damaligen OB Schuster **sämtliche Gleisflächen der Bahn zum übersteuerten Kaufpreis von 459 Mio. €**, überließ diese gleichwohl der Bahn **unentgeltlich zur weiteren Nutzung!** Der **Buchwert** der Gleisflächen betrug damals gerade mal **20 Mio. €** - die Bahn hatte einen **satten Gewinn** gemacht, **Mehdorn** konnte einen **hübschen Bonus** auf sein ohnehin reichliches Gehalt einstreichen.
- das **Land Baden-Württemberg** schloß 2002 mit der Bahn einen neuen **Verkehrsvertrag** mit 15jähriger Laufzeit ab, **ohne Ausschreibung, übersteuert um bis zu einer Milliarde €!** Eine **verdeckte Subventionierung von S-21!** Die Folge: der Trassenkilometer Bahnbetrieb ist in **Baden-Württemberg mehr als dreimal so hoch** wie z.B. in Bayern – zum Schaden für die Bahnkunden, weil diese übersteuerte Bahnpreise bezahlen müssen. Maßgeblich an der Vertragsgestaltung beteiligt: der damalige Staatssekretär des Wirtschaftsministeriums und spätere Ministerpräsident von Ba-Wü, **Stefan Mappus!**
- die **Stuttgarter Flughafen AG** hat 2002 der Deutschen Bahn AG einen **verlorenen Zuschuß** in Höhe von **114 Mio. €** gezahlt – zur „Verbesserung der Wirtschaftlichkeit“, ohne jegliche Gegenleistung der Bahn! Anteilseigner der Flughafen-AG sind das Land zu 2/3 und die Landeshauptstadt Stuttgart zu 1/3.
- Auf Antrag des Bundesverkehrsministeriums hat die **EU 2008 einen Zuschuß von rd. 115 Mio. €** bewilligt; im Antrag hieß es als Begründung, es werde mit der Umwandlung des Stuttgarter Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof ein **Engpaß auf der europäischen Magistrale Paris – Bratislava beseitigt** und die **Leistung verdoppelt** – ein glatter **Subventionsbetrug**, wie ihn die Griechen nicht besser hingekriegt hätten!

4. Der **Stuttgarter HBF** mit seinen **17 Gleisen** war bis 2010, bevor die Bahn mit ihrem Zerstörungswerk am Bahnhof für S-21 begann, der **zweitpünktlichste Großstadt-Bahnhof** Deutschlands, mit einer **Leistungsfähigkeit von 50 Zügen** in der Spitzenstunde. Aufgrund seiner ebenerdigen Anordnung ist er **völlig barrierefrei** (jeder Rollstuhlfahrer kann bequem und ohne auf Aufzüge oder fremde Hilfe angewiesen zu sein zu den Zügen bzw. zum Ausgang gelangen, auch im Brand- und Katastrophenfall!!). Wegen seiner oberirdischen Lage ist der **Kopfbahnhof** zudem auch **im Brand- und Katastrophenfall sicher** und bedarf deshalb keiner besonderen Entrauchungs- und sonstiger Brandschutzmaßnahmen.

5. Der **geplante unterirdische Tiefbahnhof S-21** hingegen wird **nur 8 Gleise** haben mit einer auf **32 bis max. 35 Züge** in der Spitzenstunde **begrenzten** und **nicht erweiterbaren Leistungsfähigkeit**, bestätigt durch Gerichtsbeschluß des VGH Mannheim v.6.4.2006; das ist deutlich weniger als die noch heute im Kopfbahnhof fahrplanmäßig abgefertigte Zugzahl von 38! Der von der Bahn inszenierte „**Streßtest**“ mit 49 Zügen hat sich inzwischen als **unhaltbare**

Mogelpackung erwiesen. Der Bau von S-21 bedeutet folglich einen nach AEG unzulässigen Rückbau guter Eisenbahn-Verkehrsanlagen in erheblichem Umfang.

6. Der **geplante unterirdische Tiefbahnhof S-21** kann wegen der örtlichen Gegebenheiten nur als „**Schiefbahnhof**“ mit einem **Gleisgefälle** von **15,143 %** gebaut werden; das ist sechsmal mehr als nach EBO §7 zulässig und stellt eine **hohe Gefährdung** dar, weil dadurch **Züge aufgrund menschlichen oder technischen Versagens unvermittelt wegrollen** können, wie es z.B. im Kölner HBF mit seiner nur halb so großen Gleisneigung immer wieder vorkommt. So sind seit 2010 13 solcher Wegroll-Unfälle im Kölner HBF dokumentiert, sechs davon mit Personenschäden.

Die **Genehmigung** dieser **von der EBO stark abweichenden Gleisneigung** wurde **vom Eisenbahn-Bundesamt [EBA] erteilt ohne den Nachweis gleicher Sicherheit!** Dies war eindeutig ein **Genehmigungsfehler!** Nach Lage der Dinge ist davon auszugehen, daß dies **auf Anweisung** des damaligen **Verkehrsministers** erfolgte, dem ja das EBA unterstellt ist. Damit wird der Stuttgarter Hauptbahnhof künftig zur unterirdischen Haltestelle degradiert.

7. Der **geplante unterirdische Tiefbahnhof S-21** kann nur über mehr als 7 m **hohe Treppen sowie Rolltreppen oder Aufzüge** (drei je Bahnsteig, jeweils mehr als 170 m voneinander entfernt) erreicht werden was den Zugang zu den Zügen und insbesondere das Umsteigen sehr erschwert. Der Tiefbahnhof ist somit **nicht barrierefrei**; Rollstuhlfahrt etwa können – im Gegensatz zum bestehenden Kopfbahnhof - nicht ohne Inanspruchnahme der Aufzüge zu den Zügen oder von diesen ins Freie gelangen; im Brandfall haben mobilitätseingeschränkte Personen keine Möglichkeit zu entkommen, weil die Aufzüge aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden können.

8. Es gibt nach wie vor kein **genehmigungsfähiges Brandschutz-Konzept**, weder für den Tiefbahnhof noch für die insgesamt 62 km Zulauftunnel. Das EBA verweist lediglich darauf, daß die ergangene Planfeststellung die Errichtung der Bauwerke betrifft; die Erteilung der Betriebsgenehmigung setzt die Einhaltung der zu diesem Zeitpunkt geltenden Brandschutz-Vorschriften voraus. Ob und in welchem Umfang diese einzuhalten sind, wird aber im Wesentlichen bereits jetzt durch die errichteten Bauwerke vorbestimmt. Das ist ein ganz wesentlicher Schwachpunkt des S-21-Vorhabens.

9. **Grund- und Mineralwasser-Schutz:** Stuttgart verfügt nach Budapest über das zweitgrößte Mineralwasser-Vorkommen in Europa. Dieses ist durch die vorgesehenen Baumaßnahmen mitten im „**Heilquellen-Schutzgebiet**“ mit Baugruben **bis zu 26 m Tiefe gefährdet**, weil das unter hohem Druck stehende Mineralwasser nach oben durchbrechen könnte und dadurch die **Schüttung der Mineralquellen erheblich beeinträchtigt** würde. Es ist deshalb vorgesehen, einen wesentlichen Teil des aus den Baugruben notwendigerweise abzupumpenden Grundwassers nach einer Reinigung wieder in den Untergrund einzuleiten, um so den Grundwasser-Absenktrichter nicht zu groß werden zu lassen und den notwendigen Stützdruck über dem Mineralwasser aufrecht zu erhalten. Dieses Verfahren ist jedoch noch nirgends sonst angewandt und erprobt worden, birgt also nicht vorhersehbare Risiken für das Mineralwasser, Stuttgarts wichtigster Naturschatz.

10. **Geologische Risiken:** Der Untergrund des Stuttgarter Talkessels und seiner Hänge ist äußerst heikel: der hier anstehende Anhydrit quillt bei Zutritt von Wasser und verursacht starke Geländehebungen, die nicht zu stoppen sind. Nahezu die Hälfte der vorgesehenen Zulauftunnel-Strecken führt durch solche Anhydritschichten. Dadurch bestehen Risiken nicht nur bei der Tunnelbohrerei selber, sondern diese Hebungen und Quelldrücke dauern Jahrzehnte lang an, siehe den Engelberg-Autobahn-Tunnel bei Stuttgart Leonberg, der seit Anbeginn eine Dauer-Sanierungsstelle ist.

Weitere Risiken ergeben sich für die von den Tunneln unterfahrenen Gebäude (insgesamt etwa 3.000!) durch Hebungen oder Setzungen.

An den teilweise steilen Talhängen schließlich sind durch die Baumaßnahmen ausgelöste Hangrutsche nicht auszuschließen. Die Hänge hier in Stuttgart sind grundsätzlich rutschgefährdet. Solche Gelände-Rutschungen mit u.U. schwerwiegenden Folgen können ausgelöst werden durch Erschütterungen beim Tunnelbohren, aber auch durch Veränderungen des Wassergehaltes im Boden, und zwar sowohl als Folge der Grundwasser-Absenkung durch die Baugruben als auch durch das unter Ziff. 9 beschriebene Wiedereinleiten des Wassers aus den Baugruben in den Untergrund. Die geologischen Risiken sind nur unzureichend in der Planfeststellung berücksichtigt worden.

11. Nicht genehmigungsfähige Planung Flughafen-Anbindung Abschn. 1.3: Seit 12 Jahren bringt die Deutsche Bahn AG keine genehmigungsfähige Planung für die **Flughafen-Anbindung Abschn. 1.3 zusammen**; die Antragstrasse sieht Mischverkehr auf der für reinen S-Bahn-Betrieb gebauten und genehmigten Strecke mit dem Fern- und Regional-Verkehr vor, was sich sehr nachteilig sowohl auf den gesamten S-Bahn-Verkehr als auch auf den Fern- und Regionalverkehr des Eisenbahnknotens Stuttgart auswirken würde. Bereichsweise soll überdies Eingleisigkeit vorgesehen werden. Obwohl dieser Planungsabschnitt 1.3 sowie ein weiterer 1.6b „Abstellbahnhof Untertürkheim“ noch nicht genehmigt sind, wurden bereits Baumaßnahmen im Talkessel sowie an den Zulauftunnels in Angriff genommen. Dies verstößt gegen den Grundsatz, daß erst alle Planungsabschnitte eines Vorhabens genehmigt sein müssen, bevor mit den Baumaßnahmen begonnen werden darf.

12. Steigerungen der Bau- und Betriebskosten des S-21-Vorhabens: **Ursprünglich** sollte das S-21-Vorhaben **überhaupt keine öffentlichen Gelder** kosten; der Öffentlichkeit wurde anfangs weisgemacht, die Gewinne aus den Gelände-Verkäufen würden zur Finanzierung von S-21 ausreichen. Ende der neunziger Jahre hieß es dann, das Vorhaben werde etwa **2,5 Milliarden DM** kosten, Anfang 2000 waren es dann ebensoviele Euro, Mitte 2000 schon **3,5 Milliarden €**. **2009** wurde der Finanzierungsvertrag mit **4,526 Milliarden €** abgeschlossen und dieser Betrag als „Kostendeckel“ bei der Volksabstimmung über S-21 im November 2011 ausgegeben, der noch **395 Mio. € Reserve** für **Unvorhergesehenes** enthalten würde, obwohl Kritiker schon bei der Schlichtung im November 2010 von **über 6 Milliarden €** ausgegangen sind, deswegen aber gerügt wurden. Erst ein Jahr später, im Dezember 2012, räumte Bahnchef Grube öffentlich eine Kostensteigerung um über 50 % auf nun **6,8 Milliarden €** ein. Aus Bahnkreisen verlautet, daß dort bereits von etwa **10 bis 11 Milliarden €** ausgegangen wird, deren **Finanzierung** indessen noch völlig **ungeklärt** ist. Bahnchef Rüdiger Grube hatte bereits 2010 verkündet, die Sollbruchstelle läge bei **4,75 Milliarden €**, darüber sei das Vorhaben unwirtschaftlich. Und in der Aufsichtsrat-Vorlage zu jener denkwürdigen Sitzung am 5. März 2013 steht ausdrücklich drin, daß bei Baukosten von **6,8 Milliarden €** sich eine Negativ-Verzinsung von – 0,3 % jährlich ergibt, d.h. durch S-21 würden damit **jährlich 20 Mio. € an Verlusten** entstehen. Bei noch höheren Baukosten, wie zu erwarten, werden die Verluste entsprechend steigen!
Das Vorhaben S-21 ist in höchstem Maße unwirtschaftlich; nach den haushaltsrechtlichen Vorschriften dürften keine öffentlichen Gelder für dieses Vorhaben ausgegeben werden.