

Chronik zu Stuttgart21 bis Anfang 2018

1938: In NS-Zeit erste Pläne zur Verlegung des Hauptbahnhofs vom gegenwärtigen Ort in den Rosensteinpark (Durchgangsbahnhof anstelle eines Kopfbahnhofs).

Januar 1991: Heinz Dürr (u. a. Ex-Daimler-Vorstand und Eigentümer Dürr AG) wird Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bundesbahn. Ab 1994 dann Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG.

Dezember 1993/Januar 1994: Bahnreform-Beschlüsse (u. a. mit Grundgesetzänderungen). Gründung Deutsche Bahn AG.

1993 – 1996: Das Eisenbahn-Neuordnungsgesetz (ENeuOG) sieht vor, dass alle nichtbahnnotwendigen Bahngrundstücke Bundeseigentum bleiben. Das Gegenteil findet statt: Fast alles Bahngelände, auch das nichtbahnnotwendige, bleibt Eigentum der DB AG.

18. April 1994: Das Projekt Stuttgart21 (S21) wird erstmals öffentlich vorgestellt.

Januar 1995: Präsentation der S21-Machbarkeitsstudie der Bahn.

Mai 1995: S21 wird auf der Immobilienmesse MIPIM in Cannes als Immobilienprojekt vorgestellt.

7. November 1995: Bund, Land, Stadt und DB unterzeichnen S21-Rahmenvereinbarung.

30. November 1995: Gründung der Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart21.

Juni 1996: Präsentation der »21er Projekte« Frankfurt21 und München21. Beide Projekte werden gestoppt, im Fall Frankfurt/M. nach langem, erfolgreichen Widerstand der BI Frankfurt22.

Sommer/Herbst 1996: 15.000 Unterschriften für einen Bürgerantrag für einen Bürgerentscheid zu S21 werden überreicht.

26. Februar 1997: Johannes Ludewig wird Bahnchef.

April 1997: Die DB verkündet die Schließung des Kopfbahnhofs auf der Insel Lindau. Es entwickelt sich dagegen ein am Ende erfolgreicher Widerstand.

November 1997: Die Architekten Christoph Ingenhoven und Frei Otto gewinnen Wettbewerb für den S21- Bahnhof.

Juli 1999: Bahnchef Johannes Ludewig verhängt S21-Planungsstopp.

Mitte 1999: Der Daimler-Top-Manager Rüdiger Grube wechselt kurzzeitig zum Stuttgarter Baulöwen Rudi Häußler und wird dort geschäftsführender Gesellschafter. Häußler ist an den Finanzierungsplanungen für S21 beteiligt. Grube kehrt bald darauf zu Daimler zurück.

Dezember 1999: Hartmut Mehdorn (Ex-Daimler-Dasa- Airbus-Manager) wird von Rot-Grün als Bahnchef eingesetzt. Er aktiviert die S21-Pläne Schritt für Schritt.

Mai 2001: OB Schuster präsentiert Pläne zum Bau eines »[Donald] Trump Towers« auf dem Pragsattel, eines 220 Meter hohen Wolkenkratzers.

24. Juli 2001: Realisierungsvereinbarung von Land, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart mit der DB AG zur Umsetzung von S21 und NBS. U. a. schließt das Land Baden-Württemberg mit DB Regio für 10 Jahre einen langfristigen Nahverkehrsvertrag, der eine heimliche Kofinanzierung von S21 darstellt.

Oktober 2001: Das Planfeststellungsverfahren für S21 beginnt.

Dezember 2001: Die Stadt Stuttgart kauft der Bahn für 459 Mio. Euro Grundstücke am Stuttgarter Hauptbahnhof ab.

April 2003: Beginn der öffentlichen Erörterung der S21-Bahnpläne.

Februar 2005: Planfeststellungsbeschluss (Baugenehmigung) für Teilabschnitte von S21.

März 2006: Der VCD und BUND veröffentlichen das Alternativkonzept »Kopfbahnhof21: Die Alternative zu Stuttgart21 mit Flughafenanbindung«.

April 2006: Das oberste Verwaltungsgericht Baden-Württembergs weist drei Klagen gegen S21 ab.

13. April 2007: Gründung des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart21 u. a. mit Leben in Stuttgart – kein Stuttgart21, BUND, VCD, PRO BAHN, Die Grünen.

Juli 2007: »Memorandum of Understanding«: Das Land übernimmt zwei Milliarden Euro Kostenrisiken für Stuttgart21 und bezahlt 950 Millionen Euro an die DB, um die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zu ermöglichen.

September 2007: Erste Großdemo gegen Stuttgart21 auf dem Stuttgarter Marktplatz mit 5.000 Teilnehmern.

September 2007: In Staufen im Breisgau hat sich nach Erdwärme-Sondierbohrungen der angebohrte Anhydrit-Untergrund mit Wasser vermischt; der Boden beginnt zu quellen. Bis 2017 hat sich der Boden im Zentrumsbereich um knapp 60 Zentimeter angehoben.

Oktober 2007: Land, Stadt und Region unterzeichnen Ergänzungsvereinbarung zu S21. Sie werden Mitglied im »Lenkungskreis S21«.

Oktober – Dezember 2007: »Leben in Stuttgart – kein Stuttgart21« und ein breites Bündnis sammeln 67.000 Unterschriften für einen S21-Bürgerentscheid. // Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit 45 zu 15 Stimmen den Antrag auf Zulassung eines S21-Bürgerentscheids ab.

Dezember 2007: Die Südwestdeutsche Medien Holding (SWMH) erwirbt die Mehrheit am Süddeutschen Verlag. Teil des SWMH-Medien-Imperiums u. a.: *Süddeutsche Zeitung (SZ)*, *Stuttgarter Zeitung*, *Stuttgarter Nachrichten* und *Schwarzwälder Bote*. Alle SWMH-Medien ergreifen in der Grundtendenz Partei für Stuttgart21.

Juli / August 2008: Ein Gutachten der Vieregg-Rössler GmbH (München) kommt zu dem Ergebnis: S21 kostet 6,9 bis 8,7 Mrd. Euro.

Oktober 2008: Bundesrechnungshof (BRH) ermittelt Mehrkosten für S21 u. NBS von 2,4 Mrd. Euro und erklärt, S21 sei Bundesprojekt. Bund ignoriert BRH-Position.

März/April 2009: Bahnchef Mehdorn muss wegen Bespitzelung der Bahnbeschäftigten zurücktreten. Sein Nachfolger Rüdiger Grube war 1990–92 Büroleiter von Mehdorn bei Airbus, dann Daimler-Vorstand.

Juli 2009: Martin Herrenknecht, Eigentümer des weltgrößten Tunnelbauers und Profiteur von S21 und NBS, spendet 70.000 Euro an Landes-CDU.

26. Oktober 2009 Erste Montagsdemo gegen S21 am Stuttgarter Hauptbahnhof mit vier Teilnehmern.

26. Oktober 2009: Die SPD Baden-Württemberg beschließt auf einem Landesparteitag in Karlsruhe, S21 zu unterstützen – unter dem Vorbehalt, dass das Projekt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist.

November 2009: Interne Berechnungen der DB ergeben S21-Baukosten in Höhe von 4,9 Mrd. Euro. Grube lässt so lange intern rechnen und illusionäre Einsparungen ermitteln, bis der vertragliche »Kostendeckel« eingehalten werden kann – auf dem Papier.

9. und 10. Dezember 2009: Bahnaufsichtsrat (9.12.) und S21-Lenkungskreis (10.12.) beschließen Bauvorhaben S21.

Ende 2009: Gründung der Gruppe Parkschützer.

2010

2. Februar 2010: Offizieller Baubeginn von S21.

März 2010: Projektleiter Hany Azer legt bahntern das Papier »121 Risiken« (bei S21) vor. Grube und Kefer ignorieren die Dokumentation.

April/Mai 2010: Montagsdemos pendeln sich bei 4.000–5.000 Teilnehmern ein.

20. Mai 2010: Landgericht Stuttgart lehnt Urheberrechtsklage des Bonatz-Enkels Peter Dübbers gegen Teilabriss des Hauptbahnhofs ab. Im Oktober scheitert auch die eingelegte Berufung beim Oberlandesgericht.

18. Juni 2010: Acht Jahre nach Einbringung der Planfeststellungsunterlagen für den Filderabschnitt 1.3 erlässt Verkehrsminister Ramsauer eine windige Ausnahmegenehmigung für die beiden Tunnelanlagen in L-E.

10. Juli 2010: Landesweite Großdemo gegen S21 im Schlossgarten mit 20.000 Menschen.

17. Juli 2010: Mitglieder der aktiven Parkschützer richten am Nordflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs eine zunächst improvisierte Mahnwache ein. Diese zieht zwei Wochen später auf einen Standort gegenüber dem Nordausgang um. An Ostern 2012 zieht die Mahnwache nochmals auf den Standort gegenüber dem Haupteingang des Hauptbahnhofs um.

26. Juli 2010: Während der Montagsdemo besetzen S21-Gegner den Nordflügel; die Polizei räumt.

26. Juli 2010: S21-Gegnerinnen und Gegner veröffentlichen auf der Website www.

kopfbahnhof.de ein von der Landesregierung unter Verschluss gehaltenes SMA-Gutachten über Kapazitätsengpässe von S21.

28. Juli 2010: Uraufführung des »Schwabenstreichs« auf dem Stuttgarter Marktplatz – eine Minute lang Lärm als Protest gegen S21.

30. Juli 2010: Der Zugang zum Nordflügel des Hauptbahnhofs wird mit einem massiven Bauzaun abgeriegelt. Bauzaun wird zur bundesweit bekannten Präsentationsfläche kreativer Protest-Kultur.

Juli bis September 2010: Im *Stern* erscheint ein halbes Dutzend Artikel von Arno Luik mit Enthüllungen zu S21.

13. August 2010: Bagger beginnen mit dem Abriss des Hauptbahnhof-Nordflügels.

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

15. September 2010: Kanzlerin Merkel erklärt die Landtagswahl in Baden-Württemberg zum Plebiszit über S21 und macht Stuttgart 21 zum Maßstab für die »Zukunftsfähigkeit Deutschlands«.

30. September 2010: Schwarzer Donnerstag: Polizeiagression im Schlossgarten. Am Abend tagt eine geheime »Elefantenrunde« im Stuttgarter Staatsministerium.

1. Oktober 2010: Kurz nach Mitternacht werden die ersten Bäume gefällt. Rund 100.000 Menschen protestieren am Abend gegen das Bahnprojekt. Ebenfalls an diesem Abend Konzert von Leonard Cohen in der Schleyer-Halle.

Oktober 2010 bis April 2011: Eine größere Zahl von S21-Gegnern errichtet ein Camp den Schlossgarten. Die Leute übernachten in Tipis und Zelten, um das weitere Fällen von Bäumen im Park zu verhindern.

7. Oktober 2010: Adrian Zielke, ehemaliger außenpolitischer Ressortleiter der Stuttgarter Zeitung: »Ohne Zustimmung der Stuttgarter Zeitung zu diesem Projekt würde [...] Stuttgart 21 nie gebaut werden.«

15.-30. November 2010: Schlichtung zu Stuttgart21. Breite Medienresonanz (Phoenix, SRW u. fluegel-tv übertragen live). Inhaltlich können die S21-Gegner punkten.

26. Oktober 2010: Sonderzug aus Stuttgart mit 650 S21-Gegnern erreicht Berlin.

30. November 2010: Heiner Geißler verkündet als Schlichterspruch, dass Stuttgart21 fortzuführen sei.

2011

Januar bis März 2011: Bewegungsübergreifende politische Aktionen zur Abwahl von MP Mappus mit Infoständen, Postkartenaktionen und einem von der Bewegung gekauften Wasserwerfer älteren Baujahres.

21. März 2011: Zweites Bürgerbegehren zu S21. OB Schuster werden 35.000 Unterschriften übergeben. Gefordert wird der Ausstieg der Stadt Stuttgart aus dem Projekt aufgrund der verfassungswidrigen »Mischfinanzierung«. Gemeinderat lehnt das Bürgerbegehren ab.

27. März 2011: In der Landtagswahl werden die Grünen, getragen vom Anti-S21-Protest, stärkste Partei. Grün-rote Koalition mit Winfried Kretschmann als Ministerpräsident.

5. April 2011: *Der Spiegel* berichtet kritisch über die sogenannte Azer-Liste:

»Wird Stuttgart 21 noch teurer als gedacht? Laut einer Studie könnte das umstrittene Großprojekt zusätzliche 1,2 Milliarden Euro verschlingen.«

28. und 19. Mai 2011: Actionscamp »Baustopp selber machen« im Calendula Kräutergarten in Stuttgart-Mühlhausen mit Konstantin Wecker.

15. Juli 2011: Präsentation des sog. Stresstests für wohlgesonnenen Medien zwei Wochen vor der Diskussion im Stuttgarter Rathaus. »Bestanden« soll vorab die die Runde machen.

29. Juli 2011: Manipulativer »Stresstest« bestätigt formell S21-Fahrplan. Heiner Geißler legt als »Kompromißvorschlag« Projekt Kombibahnhof vor.

19. Oktober 2011: Minister Hermann zum Stresstest bei einer Veranstaltung zur Volksabstimmung »Für und wider Stuttgart 21« in Dagersheim: »Eines will ich hier klar sagen, der Stresstest ist bestanden!«

17. November 2011: Im Rahmen einer Pressekonferenz der Infoplattform wiki-real.org werfen Wissenschaftler um den Physiker und Analysten Dr. Christoph Engelhardt der Bahn Trickserei in Verbindung mit dem Stresstest vor. Die Bahn habe bei der Simulation vorsätzlich getäuscht und nur deshalb den Stresstest als bestanden deklarieren können.

19. November 2011: Bahnchef Grube: »Sollbruchstelle bei S21 ist erreicht, wenn die Kosten 4,526 Milliarden Euro übersteigen.«

27. November 2011: In der Volksabstimmung zu S21 stimmen landesweit 58,9% gegen den Ausstieg des Landes aus der S21-Finanzierung, 41,1% Stimmen dafür. In Stuttgart liegt das Verhältnis bei 52,9% zu 47,1%.

10. Dezember 2011: Nach der Volksabstimmung folgt ein »großer Ratschlag« mit dem Ergebnis, dass die Montagsdemonstrationen weitergehen. Es bleibt bei der guten Kombination von Kundgebung mit Kultur und einem Demozug – bis heute.

2012

Januar 2012: Der erste »Tunnelblick« erscheint. Die Publikation etabliert sich in Folge als öffentlichkeitswirksames Informationsmaterial.

15. Februar 2012: Räumung des Camps im Schlossgartens durch Polizei.

Sommer 2012: »Filder-Dialog«. Am 6. Juli lehnt eine Mehrheit der am »Dialog« Beteiligten das Konzept der DB AG ab. DB AG ignoriert den Mehrheitsentscheid.

Oktober 2012: Fritz Kuhn (Grüne) zum neuen Stuttgarter OB gewählt.

12. Dezember 2012: S21-»Kostendeckel« von 4,5 Mrd. Euro wird gesprengt. S21-Kosten nun DB AG-offiziell 6,526 Mrd. Euro.

2013

Anfang Februar 2013: Ein Dossier aus dem Bundesverkehrsministerium wird bekannt, in dem ein Weiterbau von S21 angesichts der Kostenexplosion als kritisch gesehen wird. Es kommt, organisiert von dem Chef des Bundeskanzleramts, Ronald Pofalla, zu einer massiven Einflussnahme der Bundesregierung auf einzelne DB AG-Aufsichtsräte, S21 trotz erkannter Unwirtschaftlichkeit weiterzubauen.

5. März 2013: Auf der Aufsichtsratssitzung der DB AG gibt es die mehrheitliche Zustimmung zur S21-Kostensteigerung auf 6,526 Mrd. Euro. Mario Reiß, Aufsichtsrat der GDL, stimmt als Einziger dagegen. Finanz-Staatssekretär Hans Bernhard Beus meldet sich kurzfristig krank, ohne vom Recht schriftlicher Abstimmung Gebrauch zu machen.

25. März 2013: Eisenhart von Loeper, Dieter Reicherter und Peter Conradi erstatten gegen Grube, Kefer und 17 Aufsichtsräte der DB AG Strafanzeige »Wegen Tatverdacht der gemeinschaftlichen Vergehen der Untreue«.

Mai 2013: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer ruft als Reaktion auf die S21-Protteste die »Reformkommission Bau von Großprojekten« ins Leben. Von den 36 Mitgliedern sind allein sieben direkte Profiteure beim S21-Projekt.

15. Juni 2013: Samstagsdemo der Bewegung gegen S21 in Solidarität mit den Menschen, die in Istanbul gegen die Zerstörung des Gezi-Parks protestieren.

25. bis 29. Juli 2013: Drittes europäisches Forum gegen unnütze und aufgezwungene Großprojekte in Stuttgart. S21 wird dabei als Teil eines globalen Problems erörtert.

1. September 2013: Die Bahnprojekte S21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm werden in eine gemeinsame Projektgesellschaft mit der Bezeichnung DB Projekt Stuttgart – Ulm zusammengeführt.

November 2013: Tagung der »Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen – STUVA e.V.« in Stuttgart. Der wichtigste Referent ist Dr. Volker Kefer.

2014

Januar 2014: Die Grünen, der BUND, Pro Bahn und der VCD treten aus dem Aktionsbündnis gegen S21 aus. Das Bündnis kann sich dennoch stabilisieren.

25.-27. April 2014: Konferenz »20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21« in Stuttgart mit 400 Teilnehmenden. An Demo am 26. April nehmen 4.000 Menschen teil.

Juli 2014: Eröffnung des Einkaufszentrums Milaneo auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Maßgeblicher Betreiber ist der Immobilienriese ECE, Tochter des Otto-Konzerns.

22. September bis 7. Oktober 2014: Auf der Fildern findet die Erörterung des Planfeststellungsabschnitts 1.3 statt. Die Erörterung wird am 7.10. von den DB-Vertretern vorzeitig abgebrochen.

Dezember 2014: Die Bewegung gegen S21 startet zwei weitere Bürgerbegehren (»Storno 21« wegen der anhaltenden Kostenlüge und »Leistungsabbau S21« wegen inzwischen beweisbarem Kapazitätsabbau durch S21). Es gelingt ein weiteres Mal, insgesamt 40.000 gültige Unterschriften zu sammeln. Die Bürgerbegehren stoßen im Gemeinderat erneut auf Ablehnung.

2015

6. Mai 2015: Im Verkehrsausschuss des Bundestags sollen offene Fragen zum Bahnhofprojekt diskutiert werden. Prof. Dr. Martin sieht keine neue Sachlage und verweist auf seine Ausführungen im Ausschuss vom Jahr 2010.

März 2015: Tod des Architekten Frei Otto. In fast allen Nachrufen wird verschwiegen, dass der Star-Architekt sich 2011 zum S21-Gegner wandelte.

Juni 2015: Von Loeper und Reicherter erstatten eine Zweite Strafanzeige gegen Verantwortliche im Bahnkonzern und, als die Staatsanwaltschaft nicht aktiv wird, eine Strafanzeige gegen namentlich benannte Staatsanwälte wegen des Vergehens der Strafvereitelung.

10. September 2015: Klage der Gruppe »Ingenieure 22« nach dem Umweltinformationsgesetz auf Veröffentlichung der 121 Risiken (Azer-Liste). In der Verhandlung behaupten die Vertreter der DB man habe die Liste nicht. Azer wird unterstellt er habe die Liste nicht im Auftrag der DB, sondern für sich selbst erstellt. Die Richterin kann der Argumentation der DB nicht folgen und sieht vor, die Herren Dr. Kefer und Azer als Zeugen für einen Folgetermin zu laden.

21. September 2015: Herr Sturm gibt bei einer internen IHK Veranstaltung zum Umgang mit Risiken auf die Anfrage zu, dass man die Azer-Liste habe, man intern sogar mit einer Liste von 1700 Risiken arbeite. Die »Ingenieure 22« beschließen daraufhin diese Informationen nach dem UIG einzuklagen.

2. Dezember 2015: Sechs Tage vor der Gerichtsverhandlung zur Einsichtnahme der Azer-Risiken Liste stellt die DB auf Ihrer Internetseite diese zur Verfügung und kommt damit der Ladung zuvor.

Dezember 2015: Die Verkehrsberatungsgesellschaft Vieregg-Rössler legt aktualisierte Studie zu den S21-Kosten vor und kommt dabei auf 9,8 Mrd. Euro.

2016

15. März 2016: Der Bahn-Aufsichtsrat gibt externes Gutachten zu den Kosten und den Projektrisiken von S21 in Auftrag.

16. März 2016: Anhörung zu S21 im Verkehrsausschuss des Bundestags. Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes erklärt, es gebe keine endgültige Genehmigung für S21 wegen der Gleisneigung. Und bei Stuttgart 21 handle es sich »mehr um einen Haltepunkt als um einen Bahnhof«.

Mai 2016: Im Koalitionsvertrag der neuen grün-schwarzen Landesregierung wird festgehalten: »Stuttgart 21 wird planmäßig und zügig« umgesetzt.

26. Mai 2016: Eisenhardt von Loeper klagt in Berlin vor dem Bundesverwaltungsgericht nach dem UIG gegen Schwärzungen in Unterlagen des Bundeskanzleramts. Bis auf eine Seite mit geschwärzten handschriftlichen Anmerkungen der Bundeskanzlerin wird praktisch alles offengelegt.

Anfang Juni 2016: Bahn-Infrastrukturvorstand Volker Kefer gesteht neue S21-Kostensteigerungen und eine Verzögerung der Bauarbeiten um zwei Jahre ein. Er kündigt sein Ausscheiden aus dem Vorstand zum Jahresende an.

Juli 2016: Aktionsbündnis gegen S21 präsentiert Studie »Umstieg 21 – Stuttgart 21 umnutzen«.

14. Juni 2016: Das Bundesverwaltungsgericht lässt das zweite Bürgerbegehren für den Ausstieg aus S21 nicht zu. Begründung: Der staatseigene Bahnkonzern sei als Aktiengesellschaft nicht an das Grundgesetz (Verbot der »Mischfinanzierung«) gebunden.

23. Juli 2016: In der *Stuttgarter Zeitung* erscheint der Appell »Für unsere schöne Stadt Stuttgart – Protest gegen die Zerstörung der Stadt«. Koordination: Prof. Roland Ostertag.

September 2016: Bundesrechnungshof übermittelt zwei Prüfberichte zu S21. Danach kann S21 frühestens 2023 den Betrieb aufnehmen; als Gesamtkosten des S21-Projekts lassen sich rund 10 Mrd. Euro errechnen.

November 2016: Das vom DB-AG-Aufsichtsrat im März 2016 in Auftrag gegebene (bahnhinterne) Gutachten von KPMG und Ernst Basler + Partner AG wird öffentlich. Die Gutachter stellen fest: »Bei jedem Tunnel im Anhydrit [besteht] ein im Ingenieurbau unüblich großes Risiko für die Bautauglichkeit.«

16. November 2016: Gerichtlich zugelassene Revision der Stuttgarter Netz AG gegen die Bundesrepublik Deutschland beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig mit der Forderung kein Rückbau der Bahnsteiganlagen des oberirdischen Kopfbahnhofs Stuttgart. Die Klägerin bekundet ihr Interesse, die oberirdischen Bahnanlagen nach Fertigerstellung von S21 weiter zu betreiben.

12. Dezember 2016: 350. Montagsdemo; 6.000 Menschen nehmen teil.

Mitte Oktober 2016/Ende Januar 2017: Es kommt zu drei Aufsichtsratssitzungen der DB AG, auf denen das KPMG-Gutachten trotz der gegebenen Brisanz entweder kurzfristig von der Tagesordnung abgesetzt oder erst gar nicht auf die TO gesetzt wird.

2017

1. Januar 2017: Neuer Verantwortlicher im Bahnvorstand für S21 ist Ronald Pofalla.

30. Januar: Rücktritt von Bahnchef Rüdiger Grube.

7. Februar 2017: Auf der Montagsdemo sprechen Tiziano Cardosi und Susanna Kuby; sie berichten über zerstörerische Großprojekte in Florenz und Venedig.

14. Februar 2017: Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart21 präsentiert eine aktuelle repräsentative Umfrage zu S21. 63% der Befragten fordern eine ernsthafte Prüfung des »Umstiegskonzepts«.

Mitte Februar/ Ende März 2017: Eisenhart von Loeper und Dieter Reicherter erstatten gegen die ehemaligen Bahn-Vorstände Grube und Kefer sowie gegen den Aufsichtsratsvorsitzenden Felcht wegen Untreue erneute Strafanzeige (siehe Zusammenfassung im Anhang).

22. März 2017: Richard Lutz wird neuer Bahnchef und bleibt Finanzvorstand.

23. März 2017: Bilanzpressekonferenz der DB AG. Der neue Bahnchef Richard Lutz erklärt auf Nachfrage, er sei »finster entschlossen« S21 zu Ende zu führen.

29. März 2017: Es wird bekannt, dass Dr. Steinborn, zuvor tätig an der TU Dresden, zur DB Netz AG wechselte. Er hatte die DB im Rahmen des Filder-Dialogs kompetent kritisiert. (siehe S. 96f. und allgemein zur »Drehtür-Politik« der DB AG S. 146f.).

30. März 2017: Demonstration auf dem Stuttgarter Charlottenplatz gegen die enorme Feinstaubbelastung und den wachsenden Autoverkehr in der Stadt.

28. April 2017: Nach Tagung des S21-Lenkungskreises erklärt Pofalla, man strebe hinsichtlich der Mehrkosten von S21 »eine außergerichtliche Einigung« an.

5. Mai 2017: Bei der Staatsanwaltschaft in Berlin geht eine 25-seitige Strafanzeige gegen Bahnchef Lutz und Infrastrukturvorstand Pofalla wegen des Verdachts der Untreue geht ein, es gibt Vorermittlungen.

31. Mai 2017: Josef-Otto Freudenreich berichtet im Blatt *KONTEXT*, dass der BUND, der das Spendenkonto des Aktionsbündnisses gegen S21 verwaltete, seit 2014 »Personalkosten [des BUND] in Teilen über das Bündniskonto abrechnete«. Gelder in Höhe von rund 30.000 Euro, die für den Kampf gegen S21 gespendet wurden, seien »aufgebraucht«. Der Sprecher des Aktionsbündnisses von Loeper sieht darin laut *KONTEXT* »einen schweren Gesetzesverstoß, der den Stuttgarter Regionalverband des BUND trifft, der aber möglichst außergerichtlich bereinigt werden soll«. Bis Ende 2017 konnte zwischen den Beteiligten keine Einigung in der Sache erzielt werden.

6. Juni 2017: Der Enkel des Bahnhoferbauers Peter Dübbers kritisiert die Stadt Stuttgart für Bauplanungen eines Vier-Sterne-Hotels in der jetzigen Bahnhofshalle. Der bereits stark beeinträchtigte Denkmalcharakter des Hauptbahnhofs werde weiter beschädigt.

12. Juni 2017: OB Kuhn (Grüne) verweigert der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS die Überlassung der Klageschrift der Bahn gegen die Stadt Stuttgart als Projektpartner in Sachen Projekt-Finanzierung (siehe Kap. VIII). Begründung: Eine Einsichtnahme berge »die Gefahr, dass Strategie und Prozessführung durch die Stadt durch eine öffentliche Debatte unterlaufen oder deutlich erschwert werden.«

17. Juli 2017: Sieben Jahre Mahnwache im Protest gegen das Projekt Stuttgart 21.

12. August 2017: Der Eisenbahntunnel bei Rastatt sackt ab, die oberirdischen Gleise können nicht mehr befahren werden. Die Rheintalstrecke wird bis Anfang Oktober gesperrt, mit fatalen Folgen vor allem für den Güterverkehr.

27. September 2017: Gegen Verantwortliche der Deutschen Bahn AG und der DB Netz AG, insbesondere gegen Ronald Pofalla, sowie Mit-Verantwortliche der ARGE Tunnel Rastatt wird Strafanzeige gestellt.

13. Oktober 2017: Das Verkehrsministerium stellt die Studie »Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg« vor. Darin werden Maßnahmen für die Schiene beschrieben, wenn man die Klimaszutzziele ernst nimmt. Minister Herrmann gibt sich bei der Präsentation überrascht, dass S21 damit zu klein geplant sei.

30. Oktober 2017: Karlheinz Rößler stellt im Stuttgarter Rathaus eine von ihm verfasste neue Studie vor. Danach ist der Treibhausgasausstoß durch den Bau von S21 mindestens 4-mal so groß wie die Treibhausgasmenge, welche die Stuttgarter Autos jährlich in die Atmosphäre abgeben.

16. November 2017: Die »Ingenieure 22« klagen vor dem Verwaltungsgericht in Stuttgart auf Herausgabe der 1700 Risiken. Die Bahn verweist darauf, dass man als privatwirtschaftlicher Betrieb nicht der Daseinsvorsorge verpflichtet sei und dass nach dem UIG nur umweltbetreffende Informationen herauszugeben seien.

24. November 2017: Der Vorsitzende des DB Aufsichtsrates Utz Felcht kündigt seinen Rücktritt zum Ende des ersten Quartals 2018 an.

29. November 2017: Das Ergebnis eines neuen, vom Bahnvorstand in Auftrag gegebenen Gutachtens der Unternehmen PwC und Emch + Berger wird bekannt. Danach wird für Stuttgart 21 eine neue Kostensteigerung auf 7,6 Milliarden Euro vorhergesagt. Die Inbetriebnahme von S21 soll drei Jahre später als geplant, 2024, erfolgen.

Ende November/Dezember 2017: Erstmals seit mehreren Jahren wird zu S21 wieder in breitem Umfang in den führenden Medien (FAZ, Welt, SZ, ARD) berichtet bzw. über das Projekt debattiert. Ausgangspunkt dabei ist die neue, eingestandene Kostensteigerung auf 7,6 Milliarden Euro und neue Entscheidungen zu S21, die der Aufsichtsrat der DB Anfang 2018 zu treffen hat. In der »Süddeutschen Zeitung« (1.12.) heißt es z. B.: »Ist ein Weiterbau [von S21] überhaupt noch sinnvoll? [...] Die Aufsichtsräte müssen sich ihre Antwort gut überlegen. Denn für Fehlentscheidungen können sie in Regress genommen werden.«

9./10./11. Dezember 2017: Auf der neu eröffneten Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München blieben in den ersten drei Tagen ein halbes Dutzend der Züge liegen bzw. diese erreichten das jeweilige Ziel mit großen Verspätungen. Der offizielle Grund »technische Störung am Zug« ist zu übersetzen mit: Das neue Signal-System ETCS (European Train Control System) versagte. Es existiert auf dieser Strecke keine »Rückfallebene«, also keine Möglichkeit, im Fall des Ausfalls dieses hochkomplexen und umstrittenen Signalsystems auf Basis eines »alten«, seit Jahrzehnten bewährten Signalisierungssystems die Strecke zu befahren. Vergleichbares droht bei S21. Winfried Hermann und die Fraktion der Grünen stellten 2011 in einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung (BT DS 17/5571, 14.4.2011) fest, dass die S21-Tunnel-Strecken mit »Zügen ohne ETCS-Ausstattung [...] nicht befahren werden [können].« Ein Ausfall des ETCS-Systems auf einer einzelnen Strecke (wie Berlin – München) führt »nur« zum Ausfall einzelner Züge auf der jeweiligen Verbindung. Ein ETCS-Ausfall im S21-Bahnhof würde jedoch den gesamten Knotenbahnhof lahmlegen; pro Tag fallen dann hunderte Züge aus. Nach dem Amtsantritt von Rüdiger Grube als Bahnchef ließ dieser als Reaktion auf die S21-Kostensteigerungen den Durchmesser der S21-Tunnelbauten von geplanten 4,8 m auf 4,05 m reduzieren (Grube: »Wir bauen Tunnel und keine Bunker«). Mit diesen nun verringerten Querschnitten gibt es für den Einbau eines herkömmlichen konventionellen Signalsystems mit Signalschirmen keinen Platz im Tunnel mehr.

13. Dezember 2017: Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG mit dem Tagesordnungspunkt Stuttgart 21. Die Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21 demonstriert vor Ort in Berlin. Sie fordert erstens einen sofortigen Baustopp. Und zweitens die Prüfung des Umstieg 21-Konzepts. Am gleichen Tag stellt die Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21 in Berlin ein neues Gutachten zur Kostenexplosion des Großprojekts S21 vor.

2018

15. Januar 2018: 400. Montagsdemonstration gegen Stuttgart 21.