

**7.) Die Kostenexplosion. Alle Projektpartner -DB-AG, Landesregierung BW, Stadt Stuttgart und der Bund als Hauptfinanzierer - beteuern vollmundig, man habe die Kostenentwicklung voll im Griff. Verschiebungen und "Anpassungen" gebe es bei Großprojekten immer.**

**Die Wahrheit ist:**

Nirgends wurde so bedenkenlos getrickst, getäuscht und gelogen wie bei der Frage der Finanzierung von S21. Die ursprünglichen Schätzungen für das Gesamtprojekt wirken heute geradezu lächerlich (1,5-2Mrd.). Die Wahrheit kommt nur scheinbar ans Tageslicht. Noch im August 2008 sollte der Tiefbahnhof mit Fildertunnel 3,076 Mrd. kosten; ein Jahr später waren es dann pralle 4,9 Mrd. Der inzwischen ins Amt gekommene Nachfolger von Bahnchef Mehdorn, Rüdiger Grube, befand dann doch, das sei zu viel, und erklärte prompt die Zahl 4,5 Mrd. Euro zur "Sollbruchstelle". Teurer dürfe das Mammutprojekt nicht werden. Experten-Gutachten sowie der Bundesrechnungshof hatten inzwischen mit aktuellen Datenunterlagen längst viel höhere Summen errechnet, nämlich Gesamtkosten von 5,3 bis 6,9 Mrd. Der neue Bahnchef hatte jedoch eine feste Zielmarke: 4,5Mrd. Euro seien die absolute "Sollbruchstelle", dieses Limit müsse unbedingt unterschritten werden (Nov. 2009). Gesagt, getan. Um dies zu erreichen, griff er kurzerhand in die Trickkiste und holte einen besonders großen Fisch heraus. Man werde, um zu den nötigen Einsparungen zu kommen, eben bei dem 9km langen Filderaufstiegstunnel dünnere Tunnelwände (!) bauen. Rechtfertigung: Schließlich wolle man ja keine Bunker errichten. Von Sicherheitsfragen und geologischen Strukturen (Quellgips!) war nicht die Rede. Auch nicht von möglichen Wassereinbrüchen und Hangrutschungen.

**Finanzierungsstand heute:**

Kosten für S21 nach offiziellen Angaben	4,1 Mrd. Euro
Kosten für die NBS Wendlingen-Ulm	2,9 Mrd. Euro.
<b>Macht Summa summarum</b>	<b>7 Milliarden Euro</b>

Dabei ist die von der DB aufgestellte letzte Kostenrechnung für die NBS von 2,89Mrd. noch keine 4 Wochen alt, ob sie stimmen wird, ist höchst fraglich. Bis dahin hatte der Bauherr Bahn immer noch unbeirrt an einer Kostensumme von 2,025Mrd. festgehalten - errechnet auf der Datenbasis von 2004!! Und dies wurde ohne Skrupel der Bevölkerung als seriöse Kostenberechnung, mithin als Wahrheit verkauft.

**Die Schlußfrage ist zugleich eine zentrale Frage der Verkehrspolitik:**

**Wo und wie wird eigentlich nach den Vorstellungen des Bahnkonzerns in Zukunft der Güterverkehr abgewickelt?**

**Antwort: Fehlanzeige!**

**Bei dem DB-Konzept für das Projekt S21 spielt der Gütertransport auf der Schiene eine mehr als stiefmütterliche Rolle. Er ist praktisch ausgeblendet. Denn:**

- Erstens dürfen nach DB-eigenen Bestimmungen keine Güterzüge durch den Fildertunnel fahren, das ist bekannt und hat seinen Grund.
- Zweitens hat nach den Verlautbarungen von BVM Ramsauer die Stadt LE die Zusage bekommen, daß keine Güterzüge auf den S-Bahngleisen durch die Stadtteile rattern werden (so OB Klenk im Amtsblatt am 9. Juli 2010).

**Wo aber fahren sie dann? Denn die alte Gäubahn-Strecke soll nach den Plänen von S21 stillgelegt werden.**

- Drittens ist die Planung für die NBS Wendlingen-Ulm so ausgelegt, daß sie höhere Steigungen aufweist als die alte Strecke auf der Geislinger Steige. Dort braucht heute noch jeder Güterzug mit über 1000to eine zusätzliche Schiebelok, um die Höhenunterschiede zu überwinden.