

Translation of the *Stuttgart 21 Plus* arbitration hearings by Dr Heiner Geissler 30th November 2010

(rough translation M. Wahlberg January 2010)

Rough English translation	German original
<p>1. Both projects are calculated carelessly, the costing risks are enormous Since the start of planning <i>Stuttgart21</i>, the proponents have minimised the costs. In 1995 the construction costs of <i>Stuttgart21</i> were given as €2.5 billion. 13 years later, in 2008, they were €2.8 billion only €300 million more even though the project was substantially changed e.g. the particularly expensive tunnels were clearly longer. Any criticism of the cost calculation was always dismissed with the statement - until today: „<i>Stuttgart21</i> is the most carefully planned large-scale project of the DB [Deutsche Bahn the railway company]”.</p>	<p>1. Beide Projekte sind unsauber kalkuliert, die Kostenrisiken enorm Seitdem <i>Stuttgart21</i> geplant wird, werden von den Befürwortern die Kosten kleingerechnet. 1995 wurden die Baukosten von <i>Stuttgart21</i> mit 2,5 Mrd. € angegeben. 13 Jahre später, 2008, waren es mit 2,8 Mrd. € nur 300 Mio. € mehr, und das, obwohl das Projekt erheblich verändert wurde, z. B sind die besonders teuren Tunnel deutlich länger geworden. Jegliche Kritik an der Kostenrechnung wurde immer mit einer Behauptung abgetan – bis heute: „<i>Stuttgart21</i> ist das am sorgfältigsten geplante Großprojekt der DB“.</p>
<p>There were many respectable and experienced critics of the calculations. The Federal Audit Office estimated the expected construction costs at €5.3 billion. The expert opinion of the Munich based Vieregg Rössler traffic consultants (VR), working on behalf of the GREENS and the BUND regional group of Baden-Wuerttemberg, calculated construction costs of at least €4.99 billion, which could increase up to €6.9 billion because of the risks associated with the construction costs. Both of these expert opinions were disputed by the [Pro] <i>Stuttgart21</i> lobby. [Translation note: BUND is the name of a German-wide organisation working to protect the environment and act on behalf of health and quality of life for humans. At other points in this translation, 'Bund' is an abbreviation of Bundesland – the Federal State or national government.]</p>	<p>Seriöse und erfahrene Kritiker der Kalkulation gab es viele. Der Bundesrechnungshof schätzte die zu erwartenden Baukosten auf 5,3 Mrd. €. Ein im Auftrag der GRÜNEN und des BUND-Landesverbandes erstelltes Gutachten der Münchner Vieregg-Rössler Verkehrsberatung (VR) errechnete zu erwartende Baukosten von mindestens 4,99 Mrd. € die wegen der Baukostenrisiken auf bis zu 6,9 Mrd. € steigen können. Von der Stuttgart-21-Lobby wurde beiden Gutachten die Fachkompetenz abgesprochen.</p>
<p>In April 2009 the calculated costs were increased to €3.1 billion and a financing agreement was finalised, which included a risk fund that would allow an increase of costs up to € 4.5 billion. Only half a year later in December 2009 the DB put forward the latest cost estimate at a value of €4.1 billion. What then became evident was that</p>	<p>Im April 2009 wurden die kalkulierten Kosten auf 3,1 Mrd. € angehoben und eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die auch einen Risikofonds enthielt, der Kostensteigerungen bis auf 4,5 Mrd. € abdeckte. Nur ein halbes Jahr später legte die DB im Dezember 2009 die bislang letzte</p>

<p>the planners of DB had initially calculated € 4.9 billion which was re-calculated with estimated savings and reductions [but] from unrealistic security assumptions (e.g. a decrease in the thickness of the tunnel covers). Result: €4.1 billion. In this way the specified finance agreement option to the end of 2009 was levered up to costs of over € 4.5 billion. The actually correct costs of €4.9 billion confirm not only the calculations of Vieregg Rössler but similar calculations by the Federal Audit Office.</p>	<p>Kostenschätzung in Höhe von bereits 4,1 Mrd. € vor. Wie dann bekannt wurde, hatten die Planer der DB zunächst sogar 4,9 Mrd. € errechnet, die dann mit pauschalen Einsparungen und Abschläge in Fragen der Sicherheit in unrealistischen Annahmen (z. B. Verringerung der Dicke der Tunneldecken) mündeten. Ergebnis: 4,1 Mrd. €. Damit wurde die in der Finanzierungsvereinbarung festgelegte Ausstiegsoption bis Ende 2009 bei Kosten über 4,5 Mrd. € ausgehebelt. Die eigentlich korrekte Kostensumme von 4,9 Mrd. € bestätigt nachträglich nicht nur die Berechnungen von Vieregg-Rössler, sondern ähnliche Kalkulationen des Bundesrechnungshofes.</p>
<p>Now the costs of the new stretch between Wendlingen and Ulm are being determined in a similar way. In 2004 they still calculated €1.5 billion for the 60 kilometre distance. In 2007 the amount was raised to €2 billion, and the 2009 finance agreement was secured on this basis. Costing €33 million per km this calculation was [still] unreasonable for the geologically extremely difficult distance through the Swabian Alps, including a section with 50 per cent in tunnels, and was based on the same costing as Lüneburger Heide [which is a flat open heath in northern Germany].</p>	<p>Vergleichbar werden jetzt die Kosten der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ermittelt. Für die 60 Kilometer lange Strecke kalkulierte man noch 2004 1,5 Mrd. €. 2007 wurde der Betrag auf 2 Mrd. € heraufgesetzt, auf dieser Basis wurde 2009 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Diese Kalkulation war unsinnig, für die geologisch extrem schwierige Strecke durch die Schwäbische Alb mit einem Anteil von 50 Prozent Tunnels hat man mit 33 Mio. € je km den gleichen Kostensatz gewählt wie für die Strecken, die völlig offen durch die Lüneburger Heide geführt werden soll.</p>
<p>On the 8th September 2010, in an appraisal undertaken on behalf the GREENS, Vieregg Rössler traffic consultants (VR) calculated construction costs to be probably at €5.3 billion with a range between €4.6 billion and €10 billion. Vieregg Rössler are not alone in this calculation. In a study on construction costs the traffic scientist and engineer Karl Dieter Bodack who worked for DB for many years, suggested expected building costs should be €5.2 billion.</p>	<p>In einem am 8. September 2010 vorgestellten Gutachten im Auftrag der GRÜNEN hat die Vieregg-Rössler Verkehrsberatung (VR) jetzt zu erwartende Baukosten im wahrscheinlichen Fall von 5,3 Mrd. € mit einer Bandbreite zwischen 4,6 Mrd. € und 10 Mrd. € errechnet. Vieregg-Rössler stehen mit dieser Berechnung nicht allein. Der Verkehrswissenschaftler und Ingenieur Karl-Dieter Bodack, der viele Jahre für die DB gearbeitet hat, kommt in einer Studie auf zu erwartende Baukosten von 5,2 Mrd. €.</p>
<p>As expected, DB strongly attacked Vieregg Rössler again and the calculated construction costs were contested. This was the situation not only with <i>Stuttgart21</i> but also with the Transrapid project in Munich. As a reminder: The Transrapid</p>	<p>Wie nicht anders zu erwarten war, werden Vieregg-Rössler von der DB wieder stark angegriffen und die errechneten Baukosten werden abgestritten. Nicht nur bei <i>Stuttgart21</i> sondern auch beim Transrapid-</p>

<p>failed, because a final cost calculation by DB before the construction contracts [were agreed], was practically identical to the cost calculation of Viereg Rössler!</p>	<p>Projekt in München war dies so. Zur Erinnerung: Der Transrapid scheiterte, weil eine letzte Kostenberechnung der DB vor den Bauvergaben praktisch identisch mit der Kostenkalkulation von Viereg-Rössler war!</p>
<p>2. The financing of the project is completely unsecured When the financing agreement for both projects was secured in 2009, those responsible were proud of the fact that in the case of <i>Stuttgart 21</i>, a risk fund of €1.4 billion for cost increases during the construction period had been agreed in addition to the calculated costs of €3.1 billion. When, in December 2009 the cost estimate of €4.1 billion was made public, this risk fund was already used up by 2/3 before an excavator had even moved.</p>	<p>2. Die Finanzierung der Projekte ist völlig ungesichert Als 2009 die Finanzierungsvereinbarung für beide Projekte abgeschlossen wurde, waren die Verantwortlichen stolz darauf, dass bei <i>Stuttgart21</i> neben den kalkulierten Kosten von 3,1 Mrd. € noch ein Risikofonds für Kostensteigerungen während der Bauzeit mit 1,4 Mrd. € vereinbart wurde. Als im Dezember 2009 die Kostenschätzung mit 4,1 Mrd. € veröffentlicht wurde, war dieser Risikofonds schon zu 2/3 verbraucht, bevor sich ein Bagger bewegt hatte.</p>
<p>Because the estimates of cost at €4.9 billion before its 'reworking', and the identified savings valued at €800 million have not been clearly based on evidence up to now, <i>Stuttgart21</i> will cost at least €5 but more likely €6 to €7 billion, because neither inflation during the construction period nor possible cost increases because of geological risks have been considered. It is unclear how these extra costs will be distributed [between the national and the regional governments]. The finance agreement regulations merely say that they will be negotiated later.</p>	<p>Da diese Kostenschätzung vor ihrer „Nachbearbeitung“ bei 4,9 Mrd. € lag und die genannten Einsparungen in Höhe von 800 Mio. € bis heute nicht sauber belegt wurden, wird <i>Stuttgart21</i> mindestens 5 aber eher 6 bis 7 Mrd. € kosten, denn weder die Inflation während der Bauzeit noch mögliche Kostensteigerungen wegen der geologische Risiken sind berücksichtigt. Wie diese Mehrkosten verteilt werden, ist unklar. Die Finanzierungsvereinbarung regelt lediglich, dass nachverhandelt wird.</p>
<p>Already the additional costs, standing at a value of €1 billion in December 2009, burden the regional government (Baden-Wuerttemberg) with €454 million and the city of Stuttgart with €207 million above average. That will not change in the foreseeable future with the necessary negotiations over the further cost increases.</p>	<p>Schon die im Dezember 2009 eingestandenen Mehrkosten in Höhe von 1 Mrd. € belasten das Land mit 454 Mio. € und die Stadt Stuttgart mit 207 Mio. € überdurchschnittlich. Bei den in absehbarer Zeit notwendigen Verhandlungen über die weiteren Kostensteigerungen wird das nicht anders sein.</p>
<p>The financing of the new stretch between Wendlingen and Ulm is even more uncertain. The regional government has granted a one-off subsidy of €950 million to the national government [for the construction of the W>Ulm stretch] but [as part of this unusual deal] the</p>	<p>Noch unsicherer ist die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Das Land hat dem Bund einen einmaligen Zuschuss von 950 Mio. € zugesichert, der Bund trägt aber das Risiko der Kostensteigerungen. Schon die jüngste Aktualisierung der Kostenberechnung</p>

<p>national government has to bear the risk of cost increases. Already the most recent ‘actualization’ of the cost calculation, with the acknowledged extra costs of €900 million, suggests that the portion of the construction costs that will be borne by the national government has increased by 85%, and the completion of the new section of track agreed with the national government up to the year 2019 is therefore not remotely feasible for financial reasons.</p> <p>[Translation note: the Stuttgart station development has been financed by Stuttgart city but as this development makes no sense without the completion of the W>Ulm line, the Baden-W regional government, in a very unusual move, gave a subsidy to national government to ensure its completion]</p>	<p>mit eingestandenen Mehrkosten von 900 Mio. € führt dazu, dass sich der Baukostenanteil des Bundes um 85% erhöht und die mit dem Land vereinbarte Fertigstellung der Neubaustrecke bis zum Jahr 2019 aus finanziellen Gründen keinesfalls mehr realisieren lässt.</p>
<p>However the regional government granted its subsidy for one reason only: The new section must come into business together with <i>Stuttgart21</i> in 2019, because <i>Stuttgart21</i> makes no sense without the [W>Ulm] new section. Now it is clear that the regional government allowed itself to be ‘taken for a ride’ by the national government. In the finance agreement there was only a non-obligatory statement: “The signatories will pursue <u>the goal</u> that both projects are commenced in 2019.” In answer to a small question by the parliamentary group of GREENS, the national government clarified that that there was no binding obligation to the regional government [to complete the W>Ulm] section.</p>	<p>Das Land hatte seinen Zuschuss aber nur aus einem einzigen Grund gewährt: Die Strecke soll gemeinsam mit <i>Stuttgart21</i> 2019 in Betrieb genommen werden, denn <i>Stuttgart21</i> ist ohne die Neubaustrecke sinnlos. Jetzt zeigt sich, das Land hat sich vom Bund über den Tisch ziehen lassen. In der Finanzierungsvereinbarung wurde nur unverbindlich vereinbart: „Die Beteiligten verfolgen damit das Ziel, dass beide Vorhaben im Jahr 2019 in Betrieb genommen werden.“ Der Bund hat in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der GRÜNEN Bundestagsfraktion klargestellt, dass keine verbindliche Zusage gegenüber dem Land existiert.</p>
<p>It is not clear at present whether the national government will continue to pursue the new section at all. At the moment DB is undertaking an actualization of the use-cost [net benefit] calculation for this section. As the GREEN member of the Bundestag Toni Hofreiter ascertained from DB circles, the net benefit ratio (NKF) for the project is only 1.0. That means that the project no longer has an economic case and all further construction cost increases will lead to economic damage, because the NKF falls below 1. At the moment it is unclear whether the national government will continue with the</p>	<p>Ungeklärt ist derzeit, ob der Bund die Neubaustrecke überhaupt noch weiter verfolgt. Derzeit erfolgt bei der DB eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Rechnung für diese Strecke. Wie der GRÜNE Bundestagsabgeordnete Toni Hofreiter aus Kreisen der DB erfahren hat, liegt der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) für das Projekt aktuell nur noch bei 1,0. Das bedeutet, dass das Projekt keinen volkswirtschaftlichen Nutzen mehr hat und jede weitere Baukostensteigerung zu einem volkswirtschaftlichen Schaden führen wird, weil der NKF dann unter 1 fällt. Momentan ist unklar, ob der Bund am Bau der NBS festhält,</p>

<p>building of the NBS [Neu Bau Strecke – new stretch W>Ulm], because there are numerous more urgent rail projects in Germany with substantially higher use value, e.g. the Rhine Valley stretch Offenburg-Basel or the stretch from Frankfurt to Mannheim.</p>	<p>denn es gibt zahlreiche dringlichere Bahnprojekte in Deutschland mit erheblich höherem Nutzen, z. B. die Rheintalbahn Offenburg-Basel oder die Strecke von Frankfurt nach Mannheim.</p>
<p>3. With both projects the geological risks of construction are incalculable Both the Stuttgart underground [station] and the new section between Wendlingen and Ulm tunnelling through the Swabian Alps, are feared by tunnel builders. The mineral waters of Stuttgart, in connection with a sedimentary rock floor with a high gypsum content, suggest unpredictable building risks: exploding water penetrating into the gypsum layers can develop cavities or even craters. Similarly the anhydrite which is present will cause springs when in contact with water, which can lead to cracks in buildings lying over it.</p>	<p>3. Die geologischen Risiken beim Bau sind bei beiden Projekten unkalkulierbar Sowohl der Stuttgarter Untergrund als auch die von der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm durchbohrte Schwäbische Alb sind bei Tunnelbauern gefürchtet. Die Stuttgarter Mineralwässer verursachen in Verbindung mit einem Mergelboden mit hohen Gipsanteilen unabsehbare Baurisiken: Dringt bei Sprengungen Wasser in die Gipsschichten können Hohlräume oder gar Krater entstehen. Das ebenfalls vorkommende Anhydrit quillt bei Kontakt mit Wasser auf, was zu Rissen in darüber liegenden Gebäuden führen kann.</p>
<p>The well-known architect Frei Otto, who together with Christoph Ingenhoven won the competition for the new [Stuttgart] station in 1997, pulled out of the project a year ago. Since then he has pleaded for a stop [to the project], because he sees danger to life and limb.</p>	<p>Der bekannte Architekt Frei Otto, 1997 mit Christoph Ingenhoven Gewinner des Wettbewerbs für den neuen Bahnhof, stieg vor einem Jahr aus dem Projekt aus. Inzwischen plädiert er für einen Stopp, weil er Leib und Leben gefährdet sieht.</p>
<p>Briefed by 'Stern' [magazine], the Tübingen geologist Dr. Jakob Sierig evaluated the 'geological and foundation appraisal', which up to then had not been a public document, for a section of the station project. He is critical that for the first time the gypsum in Stuttgart will be directly bored into. And he reminds us of the fact that the National Office for Geosciences orders drilling for terrestrial heat to stop immediately if gypsum is encountered. He sees problems also in the long-term: After 50 to 100 years there is a risk that buildings could sink into craters.</p>	<p>Für den „Stern“ hat der Tübinger Geologe Dr. Jakob Sierig ein bis dahin der Öffentlichkeit nicht zugängliches Baugrund- und Gründungs-Gutachten für einen Teil des Bahnhofprojektes ausgewertet. Er ist kritisiert, dass erstmals in Stuttgart direkt in den Gips gebohrt werden soll. und erinnert daran, dass das Landesamt für Geowissenschaft bei Bohrungen nach Erdwärme sofort einen Bohrstopp verfügt, wenn auf Gips getroffen wird. Auch langfristig sieht er Probleme: Nach 50 bis 100 Jahren bestehe das Risiko, dass Gebäude in Kratern versinken könnten.</p>
<p>According to Vieregg Rössler the construction costs and risks for the building of the new stretch between Wendlingen and Ulm are completely incalculable. The appraisal for the new stretch of track points out that the Bossler tunnel and the</p>	<p>Beim Bau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind laut Vieregg-Rössler die Baukostenrisiken völlig unkalkulierbar. Das Gutachten zur Neubaustrecke weist darauf hin, dass der Boßlertunnel und der Steinbühlentunnel durch</p>

<p>Steinbühl tunnel go through difficult geological zones, and we should count on cost and time-intensive surprises.</p>	<p>schwierige geologische Zonen führen, bei denen mit kosten- und zeitintensiven Überraschungen zu rechnen ist.</p>
<p>4. The political legitimacy of the projects is open to attack The proponents of both projects do not get tired of stressing that everything has been legitimised by passing several times through the resolutions of parliamentary committees at every level. This may formally be the case but not in reality. The members of the relevant committees have had the wool pulled over their eyes in exactly the same as the citizens.</p>	<p>4. Die politische Legitimation der Projekte ist angreifbar Die Befürworter beider Projekte werden nicht müde zu betonen, dass alles mehrfach durch parlamentarische Beschlüsse von Gremien auf allen Ebenen legitimiert ist. Formal trifft dies zu, inhaltlich aber sicher nicht. Die Mitglieder der beschließenden Gremien wurden genauso wie die Bürger hinters Licht geführt.</p>
<p>Important documents, such as the risks of the costs and the uneconomic basis of both projects which had negative implications for the railway company, and the geological risks with the construction, were not known by those adopters of resolutions.</p>	<p>Wichtige Dokumente, die die Kostenrisiken und die Unwirtschaftlichkeit beider Projekte, die negativen Auswirkungen für den Bahnbetrieb und die geologischen Risiken beim Bau darstellen, waren bei den jeweiligen Beschlussfassungen nicht bekannt.</p>
<p>Even today the Deutsche Bahn continues to refuse to publish the economic calculations that it carried out in relation to both projects, and calls them "trade secrets." The national government, as 100 percent owners of the railway covers up this procedure and contents itself with an examination by a chartered accountant. Thus the national parliament was prevented from seriously undertaking its task of controlling the government. For this reason the GREEN group in Parliament is currently examining ways to involve the Federal Constitutional Court.</p>	<p>So weigert sich die Deutsche Bahn bis heute, die von ihr vorgenommene Wirtschaftlichkeitsberechnung beider Projekte zu veröffentlichen und bezeichnet sie als „Betriebsgeheimnis“. Der Bund als 100-prozentiger Eigentümer der Bahn deckt dieses Vorgehen und begnügt sich mit einer Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer. Damit wurde der Bundestag daran gehindert, seine Aufgabe der Kontrolle der Regierung wahrzunehmen. Die grüne Bundestagsfraktion prüft derzeit, deshalb das Bundesverfassungsgericht einzuschalten.</p>
<p>Important appraisals of the nearly irresolvable rail timetable problems of <i>Stuttgart21</i>, and of the geological risks with the building of the Stuttgart underground station will only become public with the help of the press and the opponents.</p>	<p>Wichtige Gutachten zu den fast unlösbaren Fahrplanproblemen von <i>Stuttgart21</i> und zu den geologischen Risiken beim Bau des Stuttgarter Tiefbahnhofs wurden nur mit Hilfe der Presse und der Gegner öffentlich.</p>
<p>Sometimes an outsider's view also helps: The commentary on 23rd August 2010 in the 'Darmstädter Echo' summed up the situation appropriately: <i>"The Stuttgart protest does not aim to replace the votes of Parliament by the vague will of the people. Rather, it is concerned that decisions that were made long ago should be</i></p>	<p>Manchmal hilft auch ein Blick von außen: Das „Darmstädter Echo“ fasste in einem Kommentar vom 23. August 2010 die Situation treffend so zusammen: <i>„Der Stuttgarter Protest zielt nicht darauf, Parlamentsbeschlüsse durch einen vagen Volkswillen zu ersetzen. Sondern darauf, dass lang zurückliegende Entscheidungen im</i></p>

<p><i>reconsidered in the light of today's knowledge. Politics must be correctable. Politics does that itself in relation to the rest of policy. If it suits them, it overturns its own decisions, from value added tax to the atomic consensus."</i></p>	<p><i>Licht heutiger Erkenntnisse überdacht werden. Politik muss korrigierbar sein. Das findet im Übrigen die Politik selbst. Wenn es passt, hebt sie ihre eigenen Entscheidungen auf – von der Mehrwertsteuer bis zum Atomkonsens."</i></p>
<p>5. Stuttgart21 creates few jobs The proponents of <i>Stuttgart21</i> happily praise the project as the [economic] engine of the moment because it will create new jobs. This proposition is not entirely wrong. However the fact is that financially the largest volume of orders will only be able to be met by large concerns because of the technical requirements, and precisely these require expensive machinery and only few workers.</p>	<p>5. Stuttgart21 schafft nur wenige Arbeitsplätze Die Befürworter von <i>Stuttgart21</i> preisen das Projekt gerne als Konjunkturlokomotive, weil es neue Arbeitsplätze schafft. Diese These ist nicht vollkommen falsch. Fakt ist aber, dass der finanziell größte Teil des Auftragsvolumens wegen der technischen Anforderungen nur von Großkonzernen ausgeführt werden kann, die vor allem einen teuren Maschinenpark und nur wenige Arbeiter einsetzen.</p>
<p>This is also recognised by the Federal Government. The Federal Department of Finance in its monthly digest July 2010 reporting on 'Aspects of growth from investment in traffic infrastructure in the context of financial policy' clearly concluded, <i>"No empirical evidence could be found for direct job-creation effects from traffic infrastructure investments. Simulations using the RWI economic model point at most to relatively small effects. The reason for this probably lies in the fact that traffic investments, especially investment in road construction, are accomplished through the strong employment of large machines with a limited expenditure of work."</i> This statement also applies to the construction of tunnels.</p>	<p>Dies wird auch von der Bundesregierung so gesehen. Das Bundesfinanzministerium berichtete in seinem Monatsbericht Juli 2010 über „Wachstumsaspekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Rahmen einer Finanzpolitik“ und stellte fest „<i>Es konnte dagegen keine empirische Evidenz für direkte Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen gefunden werden. Simulationen mit dem RWI-Konjunkturmodell deuten allenfalls auf relativ geringe Effekte hin. Der Grund dafür dürfte darin liegen, dass Verkehrsinvestitionen, vor allem Straßenbauinvestitionen, mit starkem Einsatz großer Maschinen mit geringem Arbeitsaufwand durchgeführt werden.</i>“ Diese Aussage gilt auch für den Tunnelbau.</p>
<p>If <i>Stuttgart21</i> was renounced and the money was put into the reorganization of existing rail infrastructure (e. g. the modernization of the [Stuttgart] terminal/head station, the creation of easy access to stations and stopping points, the redevelopment of deteriorating stations in the country, etc.) the job balance would look different because such work is very labour intensive.</p>	<p>Würde auf <i>Stuttgart21</i> verzichtet und das Geld in die Sanierung bestehender Bahninfrastruktur gesteckt (z. B. die Modernisierung des Kopfbahnhofes, die Schaffung barrierefreier Zugänge zu Bahnhöfen und Haltepunkten, die Sanierung heruntergekommener Bahnhöfe auf dem Land, etc.) sähe die Arbeitsplatzbilanz anders aus, da diese Arbeiten sehr arbeitsplatzintensiv sind.</p>
<p>6. Stuttgart21 is neither a win for the region nor for public transport</p>	<p>6. Stuttgart21 ist weder ein Gewinn fürs Land noch für den öffentlichen Verkehr</p>

<p>The 'goods' [money] that will be sunk into the Stuttgart tunnel station will deprive commuter and regional traffic in the region. For years the federal government has reduced the money for suburban traffic. In 2004 and 2007 the frequency of trains was painfully reduced twice and in the meantime trains are more and more overcrowded, without the region reacting. Our neighbours such as Bavaria and Rheinland-Pfalz are building up [their public transport] offering even though the Federal subsidies have been reduced.</p>	<p>Die im Stuttgarter Tunnelbahnhof vergrabenen Mittel werden dem Nah- und Regionalverkehr im Land fehlen. Seit Jahren fährt die Landesregierung die Finanzmittel für den Nahverkehr zurück. 2004 und 2007 wurde das Zugangebot zweimal schmerzlich gekürzt und inzwischen gibt es immer mehr überfüllte Züge, ohne dass das Land reagiert. Unsere Nachbarn wie Bayern und Rheinland-Pfalz bauen das Angebot sogar aus, obwohl die Bundeszuschüsse gekürzt wurden.</p>
<p>The magic word for improvements in suburban traffic reads is 'tendering'. Every year Bavaria can improve the offer on different stretches without additional costs, because year on year it invites competitive tenders for sections of track and thus the costs - despite improved quality – are around 20 to 30 per cent lower. For years Baden-Wuerttemberg has done without the tendering process and even the recently announced 'competition procedures' are partly a 'fudge'.</p>	<p>Das Zauberwort für Angebotsverbesserungen im Nahverkehr lautet „Ausschreibungen“. Bayern kann jedes Jahr das Angebot auf verschiedenen Strecken ohne zusätzliche Kosten verbessern, weil es Jahr für Jahr Strecken ausschreibt und damit die Kosten – bei erhöhter Qualität – um 20 bis 30 Prozent senken kann. Baden-Württemberg verzichtet schon seit Jahren auf Ausschreibungen und auch die in jüngster Zeit angekündigten „Wettbewerbsverfahren“ sind teilweise eine Mogelpackung.</p>
<p>So from 2015 to 2030 a large package around Stuttgart is to be directly handed out and DB will be allowed to drive out two other time-limited large Stuttgart packets beyond 2016. Here, in public the regional government talks about 3 years, but in the Official Journal of the European Union it says that the extension is to apply until 'Stuttgart21' is operational. It is clear even now that the date 2019 will not be able to be kept to. Depending upon the extent of the explosion of costs and the geological problems with the construction, it could easily become 2029, during which time DB will reap the profits at the expense of the region!</p>	<p>So soll ein großes Paket rund um Stuttgart von 2015 bis 2030 wieder direkt vergeben werden und die DB soll zwei andere große Stuttgarter Pakete über 2016 hinaus befristet weiterfahren dürfen. In der Öffentlichkeit redet die Landesregierung hier von 3 Jahren, aber im Amtsblatt der EU steht, dass die Verlängerung gelten soll, bis „Stuttgart 21“ in Betrieb geht. Klar ist, dass der Termin 2019 schon heute nicht mehr zu halten ist. Je nach Ausmaß der Kostenexplosion und geologischer Probleme beim Bau kann es schnell auch 2029 werden, solange verdient sich die DB auf Kosten des Landes eine goldene Nase!</p>
<p>Similarly, investment assistance for projects across the region (construction sections e.g. the metropolitan tram in Freiburg and the development of vehicles) has been noticeably curtailed in recent years. This trend will be intensified if over many years, millions are spent from this budget on <i>Stuttgart 21</i>, particularly if there are substantial increases in construction</p>	<p>Auch die Investitionsförderung für Projekte im ganzen Land (Streckenbau, z. B. Stadtbahn Freiburg und Fahrzeugförderung) wurde in den vergangenen Jahren spürbar gekürzt. Dieser Trend wird sich verschärfen, wenn jahrelang Millionenbeträge aus diesem Etat für <i>Stuttgart21</i> ausgegeben werden, erst recht, wenn es erhebliche Baukostensteigerungen gibt.</p>

costs.	
<p>7. Even without <i>Stuttgart21</i>, Stuttgart will remain a long-distance traffic hub</p> <p>Like a prayer wheel, the proponents drone on that without <i>Stuttgart21</i> the region will be isolated from fast long-distance traffic. The beautiful multicoloured brochures of the proponents specify the travel time reductions but mostly these have nothing to do with <i>Stuttgart21</i>. They mostly result from the new stretch from Wendlingen to Ulm (25 min. with the ICE train). In itself the planned tunnel station [in Stuttgart] only accounts for an average increase in speed of approximately 3 minutes. €5 billion will be spent just for this, at a time of tight budgets!</p>	<p>7. Stuttgart bleibt auch ohne <i>Stuttgart21</i> ein Fernverkehrsknoten</p> <p>Die Befürworter behaupten gebetsmühlenartig, ohne <i>Stuttgart21</i> würde die Region vom schnellen Fernverkehr abgehängt. Die in den schönen bunten Broschüren der Befürworter genannten Zeitgewinne haben meistens mit <i>Stuttgart21</i> gar nichts zu tun. Sie entstehen zum größten Teil durch die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (25 Min. beim ICE). Der geplante Tunnelbahnhof selbst sorgt nur für eine durchschnittliche Beschleunigung von etwa 3 Minuten. Dafür sollen in Zeiten knapper Kassen 5 Mrd. € ausgegeben werden!</p>
<p>Even today it is quicker to travel from the north and west of the Republic via Nürnberg to München rather than via Stuttgart. Nevertheless Stuttgart is very well integrated into the ICE network. The reason for this is that from both the north and from the Munich direction there is a high demand for train connections to the Stuttgart region. That will remain the case whether Stuttgart gets a cellar station or the terminus station remains.</p>	<p>Schon heute fährt man aus dem Norden und Westen der Republik schneller über Nürnberg nach München als über Stuttgart. Trotzdem ist Stuttgart sehr gut in den ICE-Verkehr eingebunden. Das liegt daran, dass es sowohl aus Richtung Norden als auch aus Richtung München eine hohe Nachfrage nach Zugverbindungen in die Region Stuttgart gibt. Daran wird sich nicht ändern, egal ob Stuttgart einen Kellerbahnhof bekommt oder der Kopfbahnhof erhalten bleibt.</p>
<p>The statement of ex Prime Minister Oettinger is revealing - that the TGV line from Paris to Munich will be taken across Frankfurt if the terminus station in Stuttgart remains. Regardless of the fact that the travel time via Stuttgart will be shorter than via Frankfurt, he ignored an important little thing: His fictitious TGV would drive into a terminus/ head station in Frankfurt because nobody intends to abolish this station.</p>	<p>Bezeichnend die Behauptung von Ex-Ministerpräsident Oettinger, die TGV-Linie von Paris nach München würde über Frankfurt geführt werden, wenn der Kopfbahnhof in Stuttgart erhalten bliebe. Abgesehen davon, dass die Fahrzeit über Stuttgart kürzer sein wird als über Frankfurt, hat er dabei eine wichtige Kleinigkeit übersehen: Sein fiktiver TGV würde in Frankfurt in einen Kopfbahnhof hineinfahren, denn dort hat niemand vor, diesen Bahnhof abzuschaffen.</p>
<p>8. A consequence of digging deeper: train travel will become really stressful!</p> <p>The planners of Stuttgart main station are ignoring the interests of travellers. Passengers can currently transfer in the [Stuttgart] terminus station on the level; the passengers would have to forgo this advantage and instead use stairs or</p>	<p>8. Eine Folge der Tieferlegung: Bahnfahren wird richtig stressig!</p> <p>Die Planer des Stuttgarter Hauptbahnhofs ignorieren die Interessen der Reisenden. Fahrgäste können jetzt im Kopfbahnhof ebenerdig umsteigen, die Fahrgäste müssten später auf den Vorteil verzichten und</p>

<p>wait for lifts, which could be broken. This is particularly exhausting for the increasing number of older people.</p>	<p>stattdessen Treppen steigen oder auf Aufzüge warten, die womöglich defekt sind. Dies ist vor allem für die steigende Zahl älterer Menschen eine Zumutung.</p>
<p>Arriving, departing and transferring will become very stressful because the trains will stop for a much too short a time. Instead of four minutes ICEs will stop for only two minutes and regional trains for only one minute. In the face of the planned reduction of the platforms from 16 to 8, only a higher capacity for the tunnel station can match the existing numbers. But that is the theory, because in practice the Stuttgart station will become the cause of delay. One or two minutes are not sufficient for passengers to change trains at peak times. In through-stations with high passenger numbers such as Cologne or Hanover, all trains have at least a three minutes halt.</p>	<p>Ein-, Aus- und Umsteigen wird zum puren Stress, weil die Züge viel zu kurz halten. ICEs sollen statt vier nur noch zwei Minuten stehen bleiben und Regionalzüge gar nur noch eine Minute. Nur kann eine höhere Kapazität des Tunnelbahnhofs angesichts der geplanten Reduzierung der Gleise von 16 auf 8 gegenüber dem jetzigen errechnet werden. Doch das ist Theorie, denn in der Praxis würde der Stuttgarter Bahnhof zur Verspätungsfalle werden., eine oder zwei Minuten reichen für den Fahrgastwechsel in den Spitzenzeiten nicht aus. In Durchgangsbahnhöfen mit ähnlich hohen Fahrgastzahlen wie Köln oder Hannover haben sämtliche Züge mindestens drei Minuten Aufenthalt.</p>
<p>“Unfortunately your connecting train could not wait”- something that travellers in Stuttgart station will hear far more often. Only eight platforms will be available, and those must be intensively utilised - after at the most ten minutes the next train will arrive on the platform, and at best 2-3 minutes can be allowed for connecting trains arriving late. With the delay of a main line train of just a few minutes many passengers with tight connection times will lose one hour of travel time, because their connecting train had to leave.</p>	<p>„Ihr Anschlusszug konnte leider nicht warten“, das werden Reisende im Stuttgarter Bahnhof viel häufiger zu hören bekommen. Acht Gleise stehen nur noch zur Verfügung, und die müssen dicht belegt werden – nach spätestens zehn Minuten fährt der nächste Zug im Gleis, und auf verspätete Anschlusszüge kann bestenfalls 2-3 Minuten gewartet werden. Schon bei einer Verspätung eines Fernzuges von wenigen Minuten verlieren viele Fahrgäste mit knappen Anschlüssen eine Stunde Fahrzeit, weil ihr Anschlusszug weggefahren ist.</p>
<p>9. Where is the respect for our cultural inheritance? The Stuttgart main station with its side flanges/wings shapes the Stuttgart townscape. It is considered to be the first large city station in the modern style. Not without reason the unique “cathedral of traffic” in Europe was given protection as a monument.</p>	<p>9. Wo bleibt der Respekt vor dem kulturellen Erbe? Der Stuttgarter Hauptbahnhof mit Seitenflügeln prägt das Stuttgarter Stadtbild. Er gilt als der erste Großstadt-Bahnhof der Moderne. Nicht ohne Grund wurde die in Europa einzigartige „Kathedrale des Verkehrs“ daher unter Denkmalschutz gestellt.</p>
<p>Nevertheless the demolition lorries have indeed done their job with the north wing and shortly the south wing will also fall victim to the creation</p>	<p>Trotzdem wurden beim Nordflügel mit dem Abrissbagger vollendete Tatsachen geschaffen und demnächst soll auch der Südflügel dem</p>

<p>of the tunnel station, after which the amputated head station will become a torso. In October 2008 in Berlin more than 270 architects and heritage conservationist from around the world published an appeal for the retention of the head station.</p>	<p>Tunnelbahnhof zum Opfer fallen, wodurch der amputierte Kopfbahnhof zum Torso verkommen wird. In einem im Oktober 2008 in Berlin veröffentlichten Appell haben sich mehr als 270 Architekten und Denkmalschützer aus aller Welt für den Erhalt des Kopfbahnhofs eingesetzt.</p>
<p>The architect of the planned new station Ingenhoven maintained at his presentation of revised plans in summer 2010 that the national monument conservators had been “involved as experts” in the context of the architectural competition 1997 and “would have agreed”. A “lie”, as became evident. It is indeed called that in the opinion of the national monument office statement of the proceedings of the discussion of October 2002: <i>“Although (...) the preservation of the north and south wings in the opinion of DB was not deemed possible, the office for national monuments (...) is obliged to point out the serious substantive loss of the structural integrity of the Bonatz main station and the associated loss (...) of the artistic impact of the architectural setting.”</i></p>	<p>Der Architekt des geplanten neuen Bahnhofs Ingenhoven behauptete bei der Vorstellung seiner überarbeiteten Pläne im Sommer 2010, die Landesdenkmalpfleger waren im Rahmen des Architektenwettbewerbs 1997 „gutachterlich beteiligt“ gewesen und hätten „zugestimmt“. Eine Lüge, wie inzwischen bekannt geworden ist. Tatsächlich heißt es in der Stellungnahme des Landesdenkmalamts im Erörterungsverfahren vom Oktober 2002: <i>“Obgleich (...) die Erhaltung des Nord- und Südflügels vonseiten der Bahn als nicht möglich erachtet wurde, sieht sich das Landesdenkmalamt (...) veranlasst, auf die damit verbundenen gravierenden Substanzverluste an der baulichen Gesamtanlage des Bonatz’schen Hauptbahnhofs und den damit verbundenen Verlust (...) der architektonisch künstlerischen Gesamtwirkung hinzuweisen.”</i></p>
<p>10. The rapid-transit railway [S-Bahn] will become more unpunctual –because savings are proposed in the wrong places The proponents of <i>Stuttgart21</i> stress again and again, how carefully the project has been planned, but the passengers of the rapid-transit railway can only laugh about that. Already in the case of the first large construction measure for <i>S21</i> the planners “forgot” to renew an existing special permission dating from 1978: Without this permission however, the fastidious operating program in the rush hour will not function. The signalling system had been changed therefore this special permission had expired. But as the signalling system is no longer ‘state of the art’, permission will no longer be granted. The consequence: Rapid-transit trains [S-Bahn going underground] must be rerouted into rush hour traffic or fall by the wayside because the efficiency of the town centre tunnel had to be</p>	<p>10. Die S-Bahn wird unpunktlicher – weil am falschen Ende gespart werden soll Die Befürworter von <i>Stuttgart21</i> betonen immer wieder, wie sorgfältig das Projekt geplant wurde, doch die Fahrgäste der S-Bahn können darüber nur noch lachen. Bereits bei der ersten größeren Baumaßnahme für <i>S21</i> „vergaßen“ die Planer eine bestehende Ausnahmegenehmigung aus dem Jahr 1978 neu zu beantragen: Ohne diese jedoch funktioniert das anspruchsvolle Betriebsprogramm im Berufsverkehr nicht. Die Signalanlagen waren verändert worden, erlosch diese Ausnahmegenehmigung erlosch deshalb, und da sie heute nicht mehr „Stand der Technik“ ist, wird sie auch nicht mehr erteilt werden. Die Folge: S-Bahn-Züge müssen im Berufsverkehr umgeleitet werden oder fallen aus, weil die Leistungsfähigkeit des City-Tunnels von 24 Zügen auf 20 Züge je Stunde reduziert werden musste. Dieser Zustand kann drei Jahre</p>

<p>reduced from 24 trains to 20 trains per hour. This situation could persist for three years because it will take that much time to plan, finance and put in place a technical solution.</p>	<p>andauern, denn solange dauert es in der Regel, bis technische Lösungen geplant, finanziert und eingebaut sind.</p>
<p>With the twin-rail rapid-transit station at the airport the future rapid-transit railway traffic is to be completed on the one track, as well as the regional and long-distance traffic into the south, on the other track. Reason: the money is missing for a more reasonable solution. In this way additional bottlenecks will be part of the package.</p>	<p>Mit der zweigleisigen S-Bahn-Station am Flughafen soll zukünftig der S-Bahn-Verkehr auf dem einen sowie der Regional- und Fernverkehr in den Süden auf dem anderen Gleis abgewickelt werden. Grund: Für eine vernünftige Lösung fehlt das Geld. Damit werden zusätzliche Engpässe in Kauf genommen.</p>
<p>If a train is a few minutes late, trains in front of the airport station will have to wait until the other track is freed by the train in the opposite direction. Thus the trains in the opposite direction will also be delayed. The rapid-transit railway is already unpunctual today in the rush hour; this situation will continue to worsen with these bottlenecks and because of the new mixing of traffic with ICE and RE-trains between Stuttgart-Rohr and the airport.</p>	<p>Verspätet sich ein Zug um wenige Minuten, müssen Züge vor dem Flughafenbahnhof darauf warten, bis das andere Gleis durch den Gegenzug freigemacht wird. So verspäten sich die Züge auch in der Gegenrichtung. Heute schon ist die S-Bahn im Berufsverkehr unpünktlich, diese Situation wird sich durch diese Engpässe und wegen des neuen Mischbetriebes mit ICE- und RE-Zügen zwischen Stuttgart-Rohr und Flughafen weiter verschlechtern.</p>
<p>Because the town centre tunnel between the main station and Schwabstrasse is fully utilized, in the rush hour these delays will shift onto all the other lines. The commuters from the region, who now leave their cars and use public transport, will be punished.</p>	<p>Wegen der Vollausslastung des City-Tunnels zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße im Berufsverkehr verlagern sich diese Verspätungen auf alle anderen Linien. Die Pendler aus der Region, die heute schon ihr Auto stehen lassen und öffentlich fahren, werden bestraft.</p>