Niemand weiß, wann Stuttgart 21 endlich eröffnet wird, in welcher Form und ob überhaupt. Auch die neue Chefin der Deutschen Bahn nicht. Sie werde den Staatskonzern „auf links drehen“ und aus Fehlern lernen, versprach Evelyn Palla bei ihrer Vorstellung, schwärmte nun aber über das weltweit vielleicht „beeindruckendste Bahnprojekt“. Die Neue sei schlecht gebrieft worden von Leuten, die ihr Gesicht wahren wollen und in ihrem Starrsinn sogar künftige Tragödien riskieren, meint der DB-Kritiker **Christoph Engelhardt**. Im Interview mit den *NachDenkSeiten* spricht der Physiker und Analyst über Tunnel, die keiner braucht, „Kraut-und-Rüben“-Fahrpläne und „Pappnasen“, die den Naturgesetzen entsagen, um ihre Lebenslüge zu retten. Mit ihm sprach **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260106_Frau_Palla_muss_sich_von_den_S21_Clowns_emanzipieren_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Zur Person

Der Physiker und Analyst Dr. Christoph Engelhardt (Jahrgang 1965) ist ein profilierter Kritiker des Bahnhofsprojekts Stuttgart 21 (S21). Als Gründer und Geschäftsführer der Faktencheck-Plattform WikiReal.org befasst er sich schwerpunktmäßig mit dessen Planungsmängeln. Er trat als Experte in Plananhörungen, Gerichtsverfahren und vor dem Bundestag auf und ist Co-Autor eines aktuellen Fachartikels zum Pfaffensteigtunnel, dem nächsten Großprojekt, bei dem sich aus Sicht der Autoren die Fehler von Stuttgart 21 wiederholen.

Ralf Wurzbacher: Herr Engelhardt, die neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn (DB), Evelyn Palla, soll, anders als ihre Vorgänger, wirklich etwas von der Eisenbahn verstehen, also vom operativen Betrieb und nicht nur vom Management. Sie kann sogar eine Lokomotive fahren, hat dafür eigens den Triebfahrzeugführerschein gemacht. Nach den ersten Eindrücken zu urteilen: Trauen Sie Palla den von ihr angekündigten radikalen Kurswechsel beim Staatskonzern zu?

Christoph Engelhardt: Es sind tatsächlich neue Töne, die man von ihr aus dem Bahntower hört – etwa, wenn sie von einem „kompletten Neuanfang“ spricht und

davon, dass sie „den Konzern auf links drehen“ will. Das lässt große Veränderungen erwarten. Und es klingt nach einer neuen Faktenorientierung, wenn Frau Palla nun eine „lückenlose Aufklärung“ der Verzögerungen der S21-Inbetriebnahme verspricht und wenn sie sagt, die bei Stuttgart 21 begangenen Fehler dürften sich bei weiteren Großprojekten nicht wiederholen. Das macht uns natürlich besondere Hoffnung.

Was hieße es konkret, aus den Fehlern bei Stuttgart 21 zu lernen?

Nun – zunächst müsste man sich der Realität stellen, also die Fehler bei S21 benennen. Nicht nur an der Oberfläche kratzen, sondern in der Analyse tiefer gehen. Beispielsweise bei der jetzigen Verzögerung mit der sogenannten Digitalisierung. Hier darf man nicht Halt machen bei den Problemen des Zulieferers Hitachi, sondern muss auch die Grundfrage stellen: Bringt das neue „ETCS“-Signalsystem überhaupt die gewünschte Kapazitätserhöhung im zentralen Engpass des Tiefbahnhofs mit nur acht Bahnsteiggleisen? Man unterstellt dort mit den aktuellen Fahrplänen eine Steigerung der Zugleistung pro Stunde um 100 bis 200 Prozent durch die Digitalisierung. Tatsächlich gibt es dafür aber bisher keinen Beleg, eher Hinweise auf Kapazitätsreduktion, wie ich vor anderthalb Jahren schon einmal im Interview mit den *NachDenkSeiten* erläutert hatte.

Unser Gespräch drehte sich damals auch um Sicherheitsfragen …

Richtig. Wir hatten über den fehlenden Brandschutz in den Tunneln gesprochen, wozu sowohl die Bahn wie auch das Eisenbahn-Bundesamt sich bisher schlicht weggeduckt hatten. Das gilt auch für die ebenfalls schon angesprochenen weiteren offenen Fragen des Projekts. Zur Erinnerung, es geht um die viel zu schmalen Bahnsteige und den deshalb auch fehlenden Brandschutz im Tiefbahnhof, um das nicht beherrschte sechsfach überhöhte Gefälle der Bahnsteige und etwa auch um die Überflutung der unterirdischen Verkehrsanlagen zukünftig etwa einmal in 15 Jahren. Hier geht es jeweils um Leib und Leben von aberhunderten von Reisenden.

In der Politik machen sich zunehmend postfaktische Entscheidungen breit. Aber hier in der Ingenieurstechnik haben Lügen besonders kurze Beine, da holen einen die Naturgesetze erbarmungslos schnell ein, sobald der Betrieb startet oder sobald das erste Mal etwas passiert. Und dann kann bei S21 keiner sagen, er habe es nicht gewusst – auch Frau Palla nicht.

Angesichts der weit fortgeschrittenen Arbeiten ist der Punkt, die ganze Unternehmung einfach abzublasen, längst überschritten. Aber ist das

Projekt wenigstens in einer Art zu retten, die das Desaster für Passagiere und Umwelt in Grenzen hält?

Auch jetzt gilt noch, dem schlechten Geld nicht noch gutes hinterherzuwerfen. Erst einmal innehalten. Wir schlagen einen Faktencheck vor. Die oberirdischen Gleisanlagen können auf keinen Fall ganz verschwinden. Ob der Tiefbahnhof überhaupt oder gegebenenfalls nur für einen Bruchteil des Verkehrs genutzt werden kann, wäre erst nach einer ehrlichen Bestandsaufnahme der Sicherheitsfragen und möglicherweise umfangreichen Nachbesserungen denkbar.

Bei Erhalt der Gleisanlagen hätte sich allerdings der eigentliche Antrieb des Projekts erledigt, nämlich der, Platz für ein riesiges Immobilienprojekt im Herzen Stuttgarts zu schaffen. Hat Palla die Traute, das Traumschloss Rosensteinquartier zu beerdigen? Sehen Sie schon Bewegung bei dem Thema?

Es geht nicht um Traute. Es geht um verantwortungsvolles Handeln, um Verantwortung für die Schieneninfrastruktur des Landes und für die Sicherheit der Reisenden. Da gibt es eigentlich für die Konzernleitung keinen Spielraum, wenn man den Problemen offen ins Gesicht schaut. Würde dies schonungslos geschehen, hätte auch die Politik kein Problem, umzusteuern. Voraussetzung wäre aber, dass die Vermeidung von Gesichtsverlust nicht über die Daseinsvorsorge und den Schutz der Gesundheit gestellt würde, wie das noch aktuell der Fall ist.

Frau Palla hat offensichtlich noch nicht den Überblick über den Stand der Grundfragen des Projekts. Zuletzt wurde sie mutmaßlich vom Management des Projekts gebrieft, als sie davon sprach, Stuttgart 21 sei das „wirklich beeindruckendste Bahnhofsprojekt, das es vielleicht auf der ganzen Welt gibt“. Ich möchte sie erinnern, dass sie den „Konzern auf links drehen“ wollte. Sie wollte dabei die „Macher vor Ort“ stärken. Eigentlich kein schlechter Ansatz – aber nicht in Stuttgart.

Warum dieser Starrsinn?

Dort haben die fähigen und verantwortungsvollen Bahner das sinkende Schiff längst verlassen oder wurden gefeuert. Es wurden Pro-S21-Aktivisten eingestellt, die nur noch daran arbeiten, ihre Lebenslüge nicht eingestehen zu müssen. Frau Palla könnte schnell die Grundfragen klären, indem sie diese Leute in den Ring schickt – in einen professionellen Faktencheck mit uns Kritikern. Wenn das Projekt tatsächlich

als das „beeindruckendste Bahnhofsprojekt“ auch gemessen an den anerkannten Regeln der Technik herauskommt, dann können die Bronzetafeln für das neue Wahrzeichen Stuttgarts gegossen werden.

Frau Palla wird aber erleben, dass alle kneifen. Sie wird hören, es sei doch alles schon genehmigt. Dabei wurden die Grundfragen nie geprüft: Wie viel Kapazitätssteigerung im Bahnhof bringt ETCS, wenn überhaupt? Die geplanten Züge fassen sehr viele Reisende, kommen die im Brandfall rechtzeitig vor dem Rauch in Sicherheit? Warum sollte der Kinderwagen, der auf dem geneigten Bahnsteig in Ingolstadt Nord ins Gleis rollte, das bei S21 nicht tun? Wie häufig werden mit dem Klimawandel die unterirdischen Verkehrsanlagen und der Tiefbahnhof geflutet werden? Die Geschichte wird über die handelnden Personen richten, und die Naturgesetze lassen sich von hilflosen Maßnahmen der Gesichtswahrung nicht beeindrucken.

Die Welt mag so etwas wie S21 noch nicht gesehen haben beziehungsweise muss Ewigkeiten warten, überhaupt irgendwas zu sehen. Die Eröffnung hat Palla vorsorglich auf unbestimmte Zeit verschoben und lediglich den Termin zur dann möglichen Terminierung auf Mitte 2026 gesetzt. Wann rechnen Sie mit Vollzug?

Ich schließe eine verantwortungsvolle Inbetriebnahme und einen Verkehr im Tiefbahnhof im angekündigten Umfang vollkommen aus. Was ich nicht ausschließen kann, ist Willkür in der Genehmigung des Projekts. Zu viele Menschen haben zu viel Gesicht zu verlieren, es ist nur die Frage, ob sich Frau Palla von diesen Menschen in eine tiefe Mitschuld hineinziehen lässt.

Eines von mehreren S21-Ergänzungsprojekten, welche das Gesamtprojekt irgendwie retten sollen, ist der sogenannte Pfaffensteigtunnel, der auf elf Kilometern Länge von Böblingen zum Stuttgarter Flughafen führen und dessen Bau 2026 starten soll. Inzwischen wurde grünes Licht für die Finanzierung angekündigt. Sie meinen, das Vorhaben ist einmal mehr ein Fall von Planungsunfug. Warum?

In der Tat, dieser Tunnel wäre der längste Eisenbahntunnel Deutschlands und ist das nächste Multimilliarden-Großprojekt, bei dem sich aus unserer Sicht die Fehlplanungen und Manipulationen ähnlich wie bei Stuttgart 21 wiederholen. Dieser Tunnel soll mehrere Elemente des Projekts S21 ersetzen. Wir kritisieren, dass dieser Tunnel wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen ist. Er wurde aber dennoch in den

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gehievt, indem er mit dem hochwirtschaftlichen Ausbau der Gäubahn verknüpft wurde.

Erklären Sie bitte kurz, was es mit der Gäubahn auf sich hat.

Die Gäubahn ist die Hauptbahn von Stuttgart in Richtung Süden bis nach Singen. Sie ist Teil der Verkehrsachse Berlin-Zürich-Mailand und ein wichtiger Güterverkehrskorridor zur Entlastung der Rheintal-Schiene. Sie war 1946 von Frankreich zwischen Horb und Tuttlingen auf rund 80 Kilometern Länge auf ein Gleis zurückgebaut worden. 2018 wurde dann ein Ausbauprojekt in den BVWP aufgenommen, in dem ein Viertel dieser Strecke auf zwei Gleise ausgebaut werden sollte. Ein höchst überfälliges und hochwirtschaftliches Projekt mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,7, also fast dreimal mehr Nutzen verglichen mit der Investition.

Der Pfaffensteigtunnel dagegen ist, wie wir jetzt ausgerechnet haben, extrem unwirtschaftlich mit einem NKV von maximal 0,23. In den letzten Tagen wurden die offiziellen Kosten noch einmal auf zwei Milliarden Euro erhöht. Davon werden also mindestens 1,5 Milliarden nutzlos verbrannt. Nur nach Bündelung mit dem hochwirtschaftlichen Gäubahn-Ausbau kam der Pfaffensteigtunnel gerade so auf ein NKV von 1,2 und wurde damit in den BVWP gehoben und kann außerhalb des Projekts Stuttgart 21 finanziert werden. Die Gäubahn braucht den Pfaffensteigtunnel aber gar nicht, der soll vielmehr die gescheiterte Stuttgart 21-Planung auf den Fildern zur Anbindung des Flughafens in wesentlichen Teilen ersetzen.

Mit welchem Mehrwert?

Der Tunnel soll zukünftig täglich rund 100 Personen zum Flughafen befördern, denen nicht jetzt schon die S-Bahn zur Verfügung steht. Dafür müssten die über 95 Prozent anderen Fahrgäste den mehrere Kilometer längeren und steilen Umweg über den Flughafen nehmen und verlieren durch den erzwungenen Halt mindestens drei Minuten, während die 100 durch den Milliardentunnel nicht einmal so viel Zeit sparen. Denn sie haben zum Terminal noch einen 250 Meter weiten, beschwerlichen Fußweg aus 26 Meter Tiefe vor sich.

Jetzt soll aber unten am Hauptbahnhof die Gäubahn schon 2027 gekappt werden. Das geschieht ohne betriebliche Notwendigkeit, allein um Fakten zu schaffen für die Immobilienverwertung. Da aber der Bau des Tunnels noch lange Zeit braucht, ist die absurde Konsequenz, dass die Region im Süden für etliche Jahre von Stuttgart

abgehängt wird. Man schießt sich also hier massiv ins Knie.

Was haben Sie noch an dem Vorhaben auszusetzen?

Der Tunnel wird mit ein paar Minuten Fahrzeitverkürzung gerechtfertigt. Es heißt, anders könne man den Taktknoten des Deutschlandtakts im Tiefbahnhof nicht erreichen. Diese Argumentation krankt an zwei Fehlern. Zum einen ist die Gesamtstrecke mit dem milliardenteuren Tunnel gar nicht schneller als die alte Planung und das obwohl rund elf km mehr zweigleisiger Ausbau hinzukommen.

Aber viel grundlegender ist der Punkt, dass im Tiefbahnhof gar kein Taktknoten vorliegt und auch nicht möglich ist. Schaut man sich den Fahrplan eines Bahnhofs mit Integralem Taktfahrplan an, wie Zürich Hauptbahnhof, dann versammeln sich dort die Züge aller Linien zu einer festen Knotenzeit, zu der dann mit minimalem Zeitverlust während der Haltezeit umgestiegen werden kann. Die Fahrpläne des Tiefbahnhof sind das krasse Gegenteil, nur „Kraut und Rüben“. Es ist vollkommen egal, wann ein Zug ankommt, er verpasst zu jeder Minute der Stunde in etwa gleich viele Anschlüsse und die Reisenden müssen teils über 50 Minuten auf einen Umstieg warten. Eine Fahrzeitverkürzung bringt hier also überhaupt nichts. Damit entfällt auch die Rechtfertigung für weitere geplante Projekte wie den Nordzulauftunnel.

Und natürlich ist so ein Tunnel eine gigantische CO2-Sünde. Im NKV ist dieser Beitrag in skandalöser Weise bisher um einen Faktor 35 zu niedrig bewertet. Eine Fehlplanung ist der Tunnel aber auch, weil er sogar einen gravierenden Engpass schafft. Bisher hat die Gäubahn ihren eigenen Zugang zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Zukünftig muss sie sich ab dem Flughafen den Fildertunnel mit den Hauptbahnen aus Ulm/München und aus Tübingen teilen. Das ist eine erhebliche Einschränkung der Kapazität. Und außerdem fehlt dem Tunnel ein funktionierendes Rettungskonzept im Brandfall.

Das mit dem aus Ihrer Sicht fehlenden Brandschutz betrifft sämtliche Tunnel im S21-Komplex. Geschichte wiederholt sich …

Ja, leider. Ähnlich wie in den Stuttgart-21-Tunneln haben wir einen verengten Tunnelquerschnitt mit beschleunigter Rauchausbreitung, einen verengten Rettungsweg, und dennoch sollen zwei- bis viermal so viele Personen wie üblich in den Zügen unterwegs sein. Auf keinen dieser Punkte wurde im Brandschutzkonzept reagiert. So hätte man den höchstzulässigen Abstand der Rettungsstollen von 500

Metern verringern können, so wie das bei den meisten der europäischen und chinesischen Tunnel gemacht wird, für die derselbe Höchstwert gilt. Das Eisenbahn-Bundesamt schreibt, dass bei diesen Tunneln die Breite der Rettungswege und der Abstand der Rettungsstollen entsprechend der Personenzahl dimensioniert werden muss. Aber bei Stuttgart 21 und mutmaßlich auch beim Pfaffensteigtunnel wird genehmigt, ohne dass das je gemacht wurde.

Bisher wurde auf jede Kritik, die Genehmigung sei ohne die notwendigen Prüfungen erteilt worden, geradezu pampig geantwortet, dass aber die Genehmigung erteilt wurde. Es fehlt nur, dass noch ein „Bätsch!“ hinzugesetzt wird. Man hat das Gefühl, man habe mit Autisten zu tun. Deshalb mache ich mir auch jetzt keine Illusionen und rechne mit einer Fortführung dieser Arbeitsverweigerung der Behörde. Wir erleben gerade, dass wir als Einwender gegen den Tunnel vom Eisenbahn-Bundesamt ausgebootet werden. Seit anderthalb Jahren haben wir keine Bescheide auf unsere Einwendungen erhalten. Aber die Genehmigung ist wohl schon längst ausgemacht, denn der Bau des Tunnels soll am 9. Januar beginnen.

Und DB-Chefin Palla dirigiert die Geisterfahrt aus dem Führerstand?

Den Eindruck könnte man bekommen. Aber auch zum Pfaffensteigtunnel wurde Frau Palla wohl in gleicher Weise gebrieft wie zu Stuttgart 21, mutmaßlich von denselben Pappnasen. So sagte sie zuletzt auf kritische Fragen: „Meine Antwort ist kurz, der Pfaffensteigtunnel wird nicht mehr in Frage gestellt.“ Das klingt nicht danach, dass sie dieses Großprojekt wirklich selber reflektiert hat. Sie ist noch neu im Amt und kann nicht alle derart großen Projekte gleich in der Tiefe durchdringen. Entsprechend wichtig ist, dass sie sich die richtigen Berater wählt.

Um auf den Gesprächsanfang zurückzukommen: Was wäre für Sie ein Kurswechsel bei der Bahn, der den Namen verdient?

Frau Palla hat bisher im Prinzip die richtigen Ansagen gemacht, nur nicht spezifisch zu S21 oder dem Pfaffensteigtunnel. Sie muss sich von den Stuttgart-21-Clowns emanzipieren. Sollen diese unverbesserlichen Projektbefürworter doch in einem echten Faktencheck ihre Argumente verteidigen. Dann kann Frau Palla nur gewinnen: Entweder werden wir Kritiker widerlegt und man hat die beste Werbung für Stuttgart 21 und den Pfaffensteigtunnel gemacht, oder aber es wird das Schlimmste noch verhindert. In diesem Feld der Ingenieurswissenschaft können wir uns nicht dauerhaft der Wahrheit verweigern, das hält niemand durch. Die Naturgesetze sind gnadenlos.

Titelbild: (C) privat