Stuttgart 21 ist mehr als nur Pleiten, Pech und Pannen. Errichtet wurde ein gigantisches Lügengebäude mit ausufernden Kosten und fehlender Sicherheit. Nun ist klar: Selbst am Fundament waren Betrüger am Werk. Der Stresstest, der die Leistungsfähigkeit des Bahnprojekts beweisen sollte, war nur ein Gefälligkeitsgutachten – damit die Bürger beim Volksentscheid ihr Kreuz an der richtigen Stelle machen. Das haut den dicksten Elch um. Aber weitergebaut wird trotzdem. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260919_Stressfrei_ins_Debakel_Dass_S21_ein_Kapazitaetskiller_ist_verheimlichen_die_Macher_seit_15_Jahren_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Wer erinnert sich noch? An den legendären Elchtest. Oktober 1997, Mercedes hatte gerade seinen ersten Kompaktwagen, die A-Klasse, auf den Markt gebracht. Journalisten aus Schweden stellten das Modell auf die Probe. Unter anderem prüften sie die Fahrstabilität, anhand eines doppelten Spurwechsels bei zügiger Fahrt und ungebremst, zuerst nach links, dann nach rechts. Einen patenten Pkw wirft das nicht aus der Bahn. Anders das kleine Wunderwerk deutscher Ingenieurskunst. Der Mini-Benz kippte einfach um und landete auf dem Dach, wie ein Käfer. Peinlich! Aber Mercedes kriegte doch noch die Kurve: Man stoppte die Auslieferung, baute das Auto um und versah es serienmäßig mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP), das danach weltweit zum Standard wurde. Und die A-Klasse schaffte es zum Verkaufsschlager. So gab es nach einer Pleite am Ende doch nur Gewinner.

Beim sogenannten Stresstest zu Stuttgart 21 verhielten sich die Dinge genau umgekehrt. Fachkundige Kritiker bezweifelten von Beginn an den von den Verantwortlichen behaupteten technischen Mehrwert des Bahnprojekts. Vor allem erachten sie den im Stuttgarter Boden begrabenen Tiefbahnhof als viel zu klein, um den Erfordernissen zu genügen. Die 2011 von Experten aus der Schweiz vorgenommene Untersuchung – der Stresstest – nahm den Gegnern den Wind aus den Segeln. Ihr Gutachten bescheinigte dem geplanten unterirdischen Durchgangsbahnhof, in der Spitzenzeit 30 Prozent mehr Verkehr mit guter Betriebsqualität zu bewältigen als der bestehende Kopfbahnhof. Prüfung bestanden, Bravo. Aber mit welchen Konsequenzen?

Größter Flop der Eisenbahnhistorie

Das Ergebnis lieferte die Legitimation, die die Macher brauchten, um sich beim anschließenden Volksentscheid grünes Licht für den Weiterbau S21 von den Bürgern Baden-Württembergs geben zu lassen. Das taten sie, mit deutlicher Mehrheit, ohne zu ahnen, was sie damit anrichten. Es folgte ein Debakel ohne Ende: Pfusch am Bau, ständige Verzögerungen, „Kostenexplosionen" in Serie, Flickschusterei mittels „Ergänzungsprojekten", etliche verpasste Eröffnungstermine. Dazu eine wohl zwei Jahrzehnte währende Lähmung des Stuttgarter Bahnknotens, die auf den Betrieb in ganz Deutschland ausstrahlt, ewiges Verkehrschaos, ein am Ende mit fast 100 Kilometern Tunneln durchwühlter Untergrund in Stuttgart und Umgebung, was Geologen Angst und Schrecken bereitet. Kurzum: Der größte Flop in der Eisenbahnhistorie – im weltweiten Maßstab. Und das alles nur, weil seinerzeit ein Test gemeistert wurde.

Von wegen. Zu den vielen schon überlieferten Lügen im Zusammenhang mit der Durch- und Umsetzung des Projekts gesellt sich neuerdings die Mutter aller Lügen: Der Stresstest war eine Täuschung, ein Gefälligkeitsgutachten. 15 Jahre später ist der ehemalige Chef des ausführenden Schweizer Verkehrsberatungsunternehmens SMA, Werner Stohler, mit der Wahrheit herausgerückt.

> „Diesen Stresstest durchzuführen, war nur die Bahn selbst in der Lage. Und wir haben das, so gut wir konnten, mit einem Audit begleitet."

Für ihn selbst aber seien die Befunde wissenschaftlich „wertlos" gewesen. Geäußert hat dies der heute 80-jährige Rentner im Kurzfilm „Die sieben Todsünden von Stuttgart 21" des Regisseurs Klaus Gietinger. Der war am Montagabend bei einer Veranstaltung des „Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21" erstmals vorgeführt worden.

Grüne Opportunisten

Zur Erinnerung: Gegen Stuttgart 21 hatte sich damals starker Widerstand formiert. Am „Schwarzen Donnerstag", Ende September 2010, gingen Polizeikräfte im Stuttgarter Schlossgarten brutal gegen Demonstranten vor, über 100 von ihnen trugen Verletzungen davon. Um das Projekt doch noch zu retten, zogen die DB und ihre Projektpartner alle Register: eine Schlichtung unter Regie von Politveteran Heiner Geißler (CDU), der „geglückte" Stresstest, schließlich die Volksabstimmung, die sogar die gerade an die Regierung gelangten Grünen zu S21-Befürwortern machte, nachdem sie im Wahlkampf noch „erbittert" dagegen „gekämpft" hatten. Bemerkenswert: Ablehnung des Projekts brachte sie zur Macht, um es dann mit Macht durchzusetzen.

Dafür galt es von da an, dem Märchen der Mächtigen zu glauben. Und das besagte mit gutachterlichem Siegel, der künftige Bahnhof werde im morgendlichen Berufsverkehr 49 ankommende Züge bewältigen und nicht nur 37 wie der bestehende. Wohlgemerkt sollte er das bei einer Halbierung der Gleiszahl von 16 auf acht leisten, wider alle Logik und dem, was Leute vom Fach kalkulieren. Zum Beispiel sieht der Physiker Christoph Engelhardt die Belastungsgrenze des Tiefbahnhofs schon bei 29 Zügen erreicht – womit S21 ein Kapazitätskiller wäre und damit das Gegenteil von Fortschritt.

Auch Stohler wusste das, behielt es aber für sich, der Geschäfte wegen.

> „Ich habe eben selber nicht an diese Kapazitätsrechnungen geglaubt, und habe, ehrlich gestanden, mich gar nicht mehr heftig darum gekümmert."

Vertuschung und Zauberei

Das späte Geständnis des Ex-SMA-Frontmanns ordnete am Dienstag Bahnfachmann Hans Leister im *Südwestrundfunk (SWR)* ein: Man dürfe nicht vergessen, dass die Firma von der Bahn abhängig war. „Den Großteil der Aufträge hat die Deutsche Bahn erteilt." Der Fahrplananalyst Felix Berschin sagte dem Sender: „Es scheint damals SMA-intern ziemlichen Streit gegeben zu haben zwischen Befürwortern von Aufrichtigkeit und Business." Am Ende obsiegte das Business. Der Auftrag der Bahn an die Gutachter lautete: Gebt uns grünes Licht! Die Experten gaben grünes Licht. Nun bangt die SMA um ihren Ruf. Wie die *Stuttgarter Zeitung* am Mittwoch (hinter Bezahlschranke) berichtete, hat sich die aktuelle Unternehmensführung von der Darstellung des einstigen Firmengründers umgehend distanziert.

Für das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21" kommentierte am Dienstag Sprecher Dieter Reicherter:

> „Mit Wegfall des Nachweises der Leistungsfähigkeit ist damit die zentrale Legitimation für das Projekt entfallen. (…) Bei S21 wurden über Jahrzehnte Lügen eingesetzt, aufrechterhalten und fortgeschrieben. Zu wenig haben auch viele Medien nachgehakt. In Zeiten, in denen unsere Demokratie massiv gefährdet ist, trägt Vertuschung zur Staatsverdrossenheit bei."

Bei der Bahn gibt man sich stur. Die Konzernspitze richtete laut *SWR* nur aus, der

Durchgangsbahnhof mit acht zu- beziehungsweise abführenden Gleisen könne „deutlich mehr Zugverkehr abwickeln als der heutige Kopfbahnhof“. Tatsächlich hatte die DB ursprünglich selbst mit höchstens 32 Zügen in Stoßzeiten geplant. Die Kalkulation war Grundlage für das Genehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), wurde der Öffentlichkeit aber verheimlicht. Stattdessen zauberte man irgendwann die Zahl 49 aus dem Hut.

Alternativen unerwünscht

„Stuttgart 21 basiert nicht nur auf einer simplen Lüge, es ist einer der größten technischen Betrugsfälle des Jahrhunderts“, befand am Mittwoch Carl Waßmuth vom Bündnis „Bahn für Alle“. Gegenüber den *NachDenkSeiten* bemerkte er:

> „Die ganzen Kosten, die wahnsinnig anmutende Zerstörung von Umwelt, Schienennetz und Architektur: Die Bürgerinnen und Bürger wussten von Anfang an, dass damit der Schienenverkehr reduziert wird und nicht ausgebaut. Jetzt ist es offiziell. Die Verantwortlichen der Deutschen Bahn, bei der Beraterfirma und in der Politik müssen zur Rechenschaft gezogen werden. Und der Kopfbahnhof muss offen bleiben.“

Genau das, sprich eine Kombilösung, hatte einst auch Stohler angeregt und damals gemeinsam mit Streitschlichter Geißler als Kompromissvorschlag unterbreitet. Zitat: „Den Fernverkehr in einem viergleisigen, wesentlich preiswerteren Tiefbahnhof belassen. Und den Nahverkehr weiterhin über den Kopfbahnhof abwickeln.“ Damit bissen beide auf Granit. „Man wollte eigentlich um jeden Preis jetzt diesen Tiefbahnhof durchsetzen“, so Stohler.

Der vorläufige Preis liegt vorläufig und offiziell bei 14,5 Milliarden Euro, die Kosten für die ergänzenden Tunnel nicht eingerechnet. Die Projektgegner rechnen bis Fertigstellung – neueste Ansage: 2031 – mit einer Endsumme von 30 Milliarden Euro. Ganz am Anfang, 1995, war von 2,5 Milliarden Euro die Rede. Wobei die Lügner auch beim Thema Geld überführt sind. Die Verantwortlichen hatten bereits 2011 ein Gutachten zur Hand, das die Baukosten mit sieben statt der damals gehandelten 4,2 Milliarden Euro bezifferte. 2015 ermittelten dieselben Prüfer zehn Milliarden Euro, während die Bahn noch bis 2018 mit 6,5 Milliarden Euro hausieren ging. Die sogenannten Kostenexplosionen waren demnach schon viel früher eingepreist.

Leinenpflicht für Elche

Nach einem Bericht der *Stuttgarter Zeitung* von Ende 2023 (hinter Bezahlschranke) war der DB seit mindestens 2013 bewusst, dass Stuttgart 21 finanziell komplett aus dem Ruder laufen wird. Das Blatt zitierte den Grünen-Politiker Anton Hofreiter, damals Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag:

> „Wären die wahren Kosten und Zeitpläne ehrlich zugegeben worden, hätte man S21 nie begonnen oder wenigstens später abgebrochen. (…) Stuttgart 21 steht für ein beispielloses Betrügen der Öffentlichkeit und ein katastrophales Versagen."

Wobei die größte Täuschung darin bestand, den Menschen S21 als Bahnprojekt zu verkaufen, während es in Wahrheit ein Immobilienprojekt ist. Es sollte Platz geschaffen werden für die Vermarktung profitabler Grundstücke, auf denen sich heute noch ausgedehnte Gleisanlagen befinden. Die Verheißung heißt Rosensteinquartier, mit Tausenden Wohnungen und Renditen der Sorte Wolkenkuckucksheim. Vor Gietingers Kamera kommt dazu der frühere Bahn-Chef Heinz Dürr zu Wort. Ein Jahr vor seinem Tod hatte er 2022 gegenüber dem Filmemacher freimütig eingeräumt:

> „Das Problem war, dass das plötzlich ein Bahnhof geworden ist. Mir ging es aber nur drum, wenn der Sackbahnhof wegkommt, dass dann Stuttgart Zentrum 125 Hektar Land kriegt. Und das haben die nicht verstanden. Da ging es nur noch um den Bahnhof."

Also sorgte man dafür, dass die Öffentlichkeit nur Bahnhof versteht und nichts von kalkulierter Katastrophe. Ein ziemlich verheerendes „Missverständnis" für Bahnfahrer und Steuerzahler. Und ein lebensbedrohliches dazu. Zu den „sieben Todsünden von Stuttgart 21" zählen im Film auch: Mangelnder Brandschutz in den Tunneln und ein „steiler" Tiefbahnhof mit einem Höhenunterschied von rund 6,05 Metern auf 400 Metern Länge. Das sei „sechs Mal so viel als eigentlich erlaubt". Fahrgästen mit Rollkoffern, Eltern mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern sei dringendst empfohlen: Gut Festhalten! Und wer mit Elch unterwegs ist – an die Leine damit.

Titelbild: Kelly vanDellen / Shutterstock