Für **Arno Luik** ist Stuttgart 21 ein „Irrwitzprojekt“: Infrastruktur werde mutwillig kaputt gemacht für etwas, das nicht funktioniere, gemeingefährlich sei und unabschätzbar viele Milliarden Euro verschlinge. Vor allem aber sei S21 ein gigantisches Lügengebäude, erdacht und durchgesetzt, um Profite für wenige auf dem Rücken der Allgemeinheit zu generieren. Gegenüber den *NachDenkSeiten* berichtet der Journalist und Bestsellerautor über gekaufte Testate, verschwundene Gutachten und Tunnel ohne Sinn und ohne Berg. Mit ihm sprach **Ralf Wurzbacher**. Teil 2 des großen S21-Interviews erscheint am Donnerstag.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/261022_Es_wird_weiter_gebuddelt_gebaut_gestuempert_und_sinnlos_Steuergeld_verbrannt_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Zur Person

Der Journalist und Autor Arno Luik, Jahrgang 1955, gilt als einer der profiliertesten Kritiker der Deutschen Bahn (DB) und der bahnpolitisch Verantwortlichen. Sein 2019 erschienenes und 2021 aktualisiertes Buch „Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn“ stand wochenlang auf den Bestsellerlisten. Für seine Enthüllungen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 hatte er 2010 den „Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen“ des Netzwerks Recherche erhalten. Geschätzt ist Luik für seine geistreichen Interviews mit Prominenten aus Politik und Gesellschaft. Eine Sammlung der besten Gespräche mit dem Titel „Als die Mauer fiel, war ich in der Sauna.“ war 2022 im Westend Verlag erschienen. Zuletzt erschien von ihm „Rauhnächte“ – sein persönlichstes Buch und für ihn sein wichtigstes. Darin beschreibt er in Tagebuchform den Schock seiner Krebsdiagnose, Bestrahlung, Chemotherapie in Echtzeit, nicht wissend, wie es mit seiner Krankheit ausgeht. Er blickt aber auch scharf auf gesellschaftliche und politische Ereignisse, insbesondere auf die Medien: „Er tut das“, so SZ-Autor Heribert Prantl, „ohne Rücksicht auf den Journalismus von heute, den er für überwiegend angepasst und für feige hält“.

Interview Teil 1

Ralf Wurzbacher: Herr Luik, vor einem Monat hat der ehemalige Chef der Schweizer Verkehrsberatungsfirma SMA, Werner Stohler, eingeräumt, dass der 2011 unter seiner Regie zertifizierte sogenannte Stresstest zu Stuttgart 21

wissenschaftlich „wertlos“ und der eigentliche Sinn der Übung war, die von der auftraggebenden Deutschen Bahn (DB) gewünschten Ergebnisse zu liefern. Kurz darauf folgte noch das Outing des damaligen SMA-Geschäftsführers Giuliano Montanaro, der gleichfalls bestätigte: Der Tiefbahnhof wird zum Verkehrskiller. Was lernen wir daraus?

Arno Luik: Mit diesem Eingeständnis fegten diese beiden Herren die wichtigste Rechtfertigung der Deutschen Bahn AG für Stuttgart 21 vom Tisch: Dass der geplante Tiefbahnhof mehr leisten könne als der alte Kopfbahnhof. Mühelos schafft der alte, schon halb demolierte Bahnhof über 40 Züge in der Stunde. Und er könnte noch viel mehr leisten. Jetzt gibt es von der Wirklichkeit völlig losgelöste S21-Befürworter, die sagen: Der Tiefbahnhof schafft 100 Züge. Irrsinn. Eine physikalische Unmöglichkeit. Er wird deutlich weniger leisten als der bestehende Bahnhof derzeit – bestenfalls 30 Züge. Aber auch das nur mit Mühe und extrem kurzen, also unrealistischen Haltezeiten. Man könnte zynisch sagen: Fahrpläne sind im Tiefbahnhof nur einzuhalten, wenn die Züge nicht halten.

Nun gut, vielleicht hat das Geständnis ja zur Folge, dass auch der Zug für Stuttgart 21 bald abgefahren ist. Was meinen Sie?

Nein. Die Verantwortlichen halten an dem Projekt fest, egal was es kostet, egal wie gefährlich, egal wie sinnlos es ist. Dabei dürfte S21, wenn es noch den Hauch von Vernunft und Verstand, Achtung vor Sicherheitsvorschriften gibt, nie ans Netz gehen. Der Brandschutz ist mangelhaft – lebensgefährlich. Der international renommierte Brandschutzexperte Hans-Joachim Keim sagte vor ein paar Jahren zu mir: „Es ist ein Staatsverbrechen, was hier geschieht.“ Ich freue mich natürlich, dass Herr Stohler nun sagt, Stuttgart 21 ist Unfug – und dass er damit den Kritikern, die oft verhöhnt wurden und noch immer werden, recht gibt. Er hätte sich bei ihnen wenigstens entschuldigen können. Sein Bekenntnis, seine Reue kommen allerdings 15 Jahre zu spät. Wie ja nun bekannt wurde, bestimmte und kontrollierte die Bahn diesen „Test“ mit dem Ergebnis, dass S21 um 30 Prozent leistungsfähiger sei als der Kopfbahnhof. Lüge – wie wir nun wissen.

Eine Lüge mehr unter vielen anderen …

Stohler gab sich für eine Prüfung her, die beweisen sollte, was bewiesen werden sollte. Ein starkes Stück. Sein damaliger Geschäftsführer Montanaro verweigerte sich diesem üblen Spiel – ehrenwert. Aber dass auch er so lange schwieg – verwerflich. Puh, jetzt, als Rentner redet Stohler – ohne jenen Einfluss, den er damals gehabt hätte. Sein Geständnis ist wohlfeil, gleichwohl: Es ist großartig und wichtig, dass der Filmemacher Klaus Gietinger ihn in seinem Film „Die sieben Todsünden von Stuttgart 21“ dazu gebracht hat. Aber: Stohler

hätte jetzt begründen müssen, warum er sich damals so verhalten hat. Gerade auch deswegen: Bei der Schlichtung verteidigte Stohler wortreich seinen S21-Freibrief, und der Moderator Heiner Geißler verhinderte trickreich Fragen nach dem ersten SMA-Gutachten von 2008. Ich habe seinerzeit sofort nach dem Gefälligkeits-Stresstest versucht, mit Stohler zu reden. Er war für mich unerreichbar. Ich wollte ihn fragen, ob er auf wirtschaftlichen Druck der Bahn so gehandelt hat.

Die Bahn war damals der wichtigste Auftraggeber für SMA, und die Zusammenarbeit hält bis heute an.

Man mag sich gar nicht vorstellen, wenn diese Herren vor 15 Jahren gesagt hätten, was sie nun reumütig eingestehen. Viele Milliarden Euro hätten eingespart oder sinnvoller ausgegeben werden können. Die alten Bäume im Schlosspark würden noch stehen. Auch viele denkmalgeschützte Gebäude. Und Dietrich Wagner, dem die Polizei bei einer S21-Demo mit dem Wasserwerfer die Augen zerstörte, hätte nicht gelitten. Allen wäre viel Leid erspart geblieben. Die Stuttgarter wären nicht so entzweit worden. Für mich persönlich enttäuschend: Zwei Jahre vor diesem Stohler-Freibrief für die Bahn hatte ich ein geheim gehaltenes Dossier von Stohlers SMA im *Stern* veröffentlicht: ein Komplettverriss des geplanten Bahnhofs.

Was hat es mit diesem Gutachten auf sich?

2008 gab das Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die Arbeit in Auftrag, um die Fahrplankonsequenzen von S21 zu errechnen.

Die SMA ist in Europa führend in Sachen Planung von Eisenbahnverkehr. Sie hat die „integralen Taktfahrpläne“ entwickelt, die die Schweiz zum internationalen Vorbild für Eisenbahnen machte. Das fast 60 Seiten umfassende, wissenschaftlich akkurate Dossier kannten damals nur zwei Dutzend Experten in Deutschland.

Das Fazit der Prüfer zu S21: In einem bislang störungsfreien Verkehrssystem werden „Engpässe“ entstehen. „Konflikte zwischen Hauptbahnhof und Flughafen mit dem Regionalverkehr“ werden festgestellt, das alles sei „nicht kompatibel mit den angenommenen Fernverkehrszügen in Stuttgart“. Die Gutachter beklagen „Fahrzeitverlängerungen“, ICEs würden hinter S-Bahnen herzuckeln. „Infrastrukturengpässe“ am „Abzweig Neckartal“ werden prognostiziert, wo künftig die ICEs mit Regionalzügen kreuzen und abbremsen müssen.

Seitenweise geht das so mit der Kritik, und so kommen die Zürcher zu diesen Ergebnissen: „Hohes Stabilitätsrisiko“, „knapp dimensionierte Infrastruktur“, „Gestaltung des Fahrplans nur in sehr geringem Maße möglich“. Fast verzweifelt fragen sie ihren Auftraggeber: „Letztes Wort bezüglich Infrastruktur-Dimensionierung gesprochen? Letztes Wort bezüglich Konzeption S-Bahn gesprochen?“

Aber die Öffentlichkeit erfuhr davon nichts?

Nein. Die Ergebnisse passten der damaligen CDU-Landesregierung nicht, sie kassierte das Gutachten. Maulkorb für alle. Ein Informant ließ mich das Dossier lesen und Notizen machen. Er war verzweifelt. Zerrissen zwischen Loyalität zu seinem Arbeitgeber und seiner Verantwortung als Staatsbürger. Er sagte, es kann doch nicht sein, dass man in Stuttgart etwas absolut Perfektes zerschlägt, um etwas absolut Unperfektes im Untergrund zu bauen! Er war so angstbeladen, dass ich ihm meinen Personalausweis zeigen musste, bevor er mit mir sprach. Er ließ mich das Dossier nicht ohne ihn anschauen: Wenn er auf die Toilette musste, nahm er es mit. Ich durfte es nur in seiner Gegenwart lesen. Stress für ihn. Schock für mich. Denn dieses Dossier war ein einziger Ausruf: Stopp! Es ist Unfug, was ihr da vorhabt! Hände weg!

Das war vor dem Runden Tisch, lange vor der Volksabstimmung. Da blieb doch noch allerhand Zeit, in der sich das hätte herumsprechen können. Oder hat das einfach keiner mitbekommen?

Wer wollte, der konnte das mitbekommen. Der *Stern* hatte damals ja noch eine Riesenauflage. Innerhalb von ein paar Stunden war die Ausgabe in Stuttgart und Umgebung ausverkauft. Das Bedürfnis war groß, zu erfahren – auch bei meinen weiteren Enthüllungen –, was wirklich mitten in der Stadt passieren sollte. Doch sämtliche Leitmedien schauten absolut unkritisch, nein, oft total begeistert auf dieses unheilvolle Unterfangen. Sie glaubten ohne zu zweifeln den Versprechungen von Bahn und Politik. Und reproduzierten die netten, herrlich aussehenden Animationen durch die DB und Christoph Ingenhoven …

Den Architekten des Tiefbahnhofs …

Ja, der *Spiegel* zum Beispiel bot ihm mit komplett unkritischen Interviews eine großartige Bühne fürs Selbstlob. Aber sein Kollege Frei Otto, der zusammen mit Ingenhoven 1997 den Wettbewerb für S21 gewonnen hatte, kam medial nicht vor. Warum nicht? Frei Otto war aus dem Projekt ausgestiegen – aus Verzweiflung und aus guten Gründen. Im Sommer 2010 sagte er mir in einem Gespräch, er könne nicht mitverantworten, was da entstehe. Für den 2015 verstorbenen Architekten mit Weltruf war S21 das schönste Projekt seines Lebens.

Dass er es verwerfen musste, war für ihn die Tragik seines Lebens. Wohl noch nie hat ein Architekt sein eigenes Werk so drastisch verurteilt. Während der jahrzehntelangen Planungsphase hatte er neues Wissen über die besonderen Risiken in Stuttgarts Untergrund erworben. Und so sah er sich am Ende seines Lebens „moralisch“ verpflichtet, vor dem Bau zu warnen: „Es ist wie bei einer roten Ampel, wenn da einer durchbraust, muss man ihn stoppen.“ Er, als Architekt, müsse „vor allem bei Großprojekten an die Sicherheit denken“. Und die Lage sei bei Stuttgart 21 beklemmend: „Man muss die Notbremse ziehen,“ sagte er, denn mit dem Bau „gefährdet man Leib und Leben“.

Aber auch dieser Notruf blieb unerhört?

Wie alle anderen. Für die *Stuttgarter Zeitung* war S21 ja, so hatte es einer der Chefredakteure mal gesagt, „ein Projekt der *Stuttgarter Zeitung*“. Ähnlich sahen es so gut wie alle Medien, vor allem der *SWR*, die *Süddeutsche Zeitung* und die *Südwestpresse*. Bei einer S21-Demo geißelte die Kabarettistin Christine Prayon diesen medialen Kontrollausfall so: „Danke, liebe *FAZ*, liebe *Welt*, liebe *Süddeutsche*, lieber *Focus*, ach ja, liebe *Stuttgarter Zeitung*, dass Ihr uns wochenlang mit Wesentlichem, mit Inhalten, mit der Wahrheit verschont und damit für Ruhe im Land gesorgt habt. Danke, dass Ihr uns nicht mit Artikeln über die ‚Arroganz der Mächtigen‘ und die ‚Entmündigung der Bürger‘ genervt, sondern lieber die Chancenlosigkeit des Protests erwähnt habt.“

Ein paar Wochen später erfindet ein Kommentator des *Spiegel* einen denunzierenden Kampfbegriff gegen die S21-Demonstranten: „Wutbürger“. Der wird – medial unterstützt – rasch ein geflügeltes Wort. Kurz danach prägt eine Autorin des *Spiegel* einen positiven Begriff für die S21-Demonstranten: „Mutbürger.“ Der wird – medial ignoriert – kein geflügeltes Wort. Offenbar will man keinen mündigen, nachdenklichen Bürger, der sich wohlbegründet gegen Unsinnsprojekte wehrt.

Man sollte eigentlich meinen, dass all die früheren im Verbund mit den neuesten Enthüllungen, speziell dieses Geständnis von Herrn Stohler, zu einem Umdenken oder wenigstens zu einem Innehalten bei den S21-Machern und den politisch Verantwortlichen hätten führen müssen. Nichts da: Anfang der Vorwoche begingen am Stuttgarter Flughafen DB-Chefin Evelyn Palla und Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU) feierlich den symbolischen Anstich des Pfaffensteigtunnels, eines S21-Ergänzungsprojektes, das nicht weniger umstritten ist als das Mutterprojekt. Was fällt Ihnen dazu ein?

Es wird weiter gebuddelt, gebaut, gestümpert und sinnlos Steuergeld verbrannt. Stand heute kostet das alles 15 Milliarden Euro. Damit könnte man 1.500 Bahnhöfe à zehn

Millionen Euro bauen – oder das sträflich ramponierte Schienennetz ertüchtigen. Nein, das Sinnvolle geschieht nicht. Nach einer SWR-Schätzung wird das Gesamtprojekt 25 Milliarden Euro verschlingen. Das glaube ich nicht. Es wird viel mehr kosten: 30 Milliarden Euro, mindestens. Und das für einen nie wirklich funktionierenden, stets gefährlichen Bahnknoten!

S21 habe das Potenzial, „Europas größtes Krematorium zu werden“, hatte schon vor Jahren der von Ihnen erwähnte Brandschutzexperte Hans-Joachim Keim gewarnt …

Keim hat für mich das Brandschutzkonzept geprüft. Er war entsetzt: „Es ist eine Katastrophe mit Ansage. Im Fall eines Unfalls haben Sie die Wahl: Will ich ersticken? Oder zerquetscht werden? Oder verbrennen?“

Es ist bedrückend, was hier so alles geschieht: Auch der Pfaffensteigtunnel ist unnötig wie ein Kropf. Verkehrlich, ökologisch, ökonomisch. Ein so hilfloser wie teurer Versuch, die strukturellen Defizite des Tiefbahnhofs irgendwie abzumildern. Und ja, der Tunnel hat die exakt gleichen Mängel wie der Tiefbahnhof mit all seinen Tunneln – angefangen beim Brandschutz. In einer Fachzeitschrift hieß es Anfang des Jahres, „das Risiko, nicht rechtzeitig in Sicherheit zu gelangen, ist rund sechs- bis achtmal so hoch wie international üblich“.

Aber der Tunnel erfreut natürlich die Tunnelbohrmaschinenindustrie, konkret: die Herrenknecht AG. Am Montag vor einer Woche frohlockte DB-Chefin Evelyn Palla, dass die Tunnelpläne so schnell realisiert wurden. Tja, warum wohl? Vielleicht deswegen? Die Kommunikationsröhren zwischen Herrenknecht und der Politik sind extrem kurz. Ganz anders als die geplante Tunnelröhre, die mit 11,3 Kilometern der längste Eisenbahntunnel in Deutschland werden soll – und zwar nicht, um Berge zu überwinden. Nein, unter Äckern und Wiesen wird gebohrt.

Um so tiefer reichen die Löcher, die das in die Staatsfinanzen reißt. Offiziell soll das Projekt knapp 2,5 Milliarden Euro kosten, Kritiker rechnen mit „mindestens 3,5 Milliarden Euro“.

Ja, auch dieses Projekt wird Herrenknecht sehr viel Geld in die Kassen spülen. Unser Geld. Haben Spezialisten dieser Firma mit ihren Plänen Bahn und Politik diesen Tunnel angedreht? Gut möglich, denn es ist schon äußerst bemerkenswert: Gegen den Widerstand der S21-Projektpartner – also gegen die Bahn-Führung, gegen die Stadt Stuttgart – hat seinerzeit der heutige Bundesverkehrsminister Steffen Bilger von der CDU diesen Tunnel

durchgesetzt – als Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium unter CSU-Amtschef Andreas Scheuer. In Stuttgart hieß der Tunnel deswegen anfänglich auch „Bilger-Tunnel“.

Anfragen etwa von einem der besten Kenner des Gesamtprojekts, dem Analysten Christoph Engelhardt, an Bilger, er möge doch offenlegen, ob Parteispenden geflossen sind, ließ er bis heute unbeantwortet. Auch nicht ohne: Es gab so gut wie keine Bürgerbeteiligung bei diesem Projekt – und das schon vor dem Infrastrukturbeschleunigungsgesetz. Besonders bitter: Reisende aus Zürich, Singen, Tuttlingen kommen bis zum Ende der Bauzeit nicht mehr über die Gäubahn direkt in die Stadt. Ihre Züge enden im zehn Kilometer entfernten Vaihingen. Mit S21 werden ohnehin viele Züge am Hauptbahnhof vorbeifahren oder vorher enden. S21 hat einfach viel zu geringe Kapazitäten.

Der zweite Teil des Interviews erscheint am Donnerstag, 22. Juni. Darin: Ein Tunnelbohrer pflegt die politische Landschaft, die flotten Seitenwechsler von der Grünen-Partei, und ein Kombibahnhof ist auch keine Lösung.

Titelbild: Joerg Huettenhoelscher/shutterstock.com