

Stellungnahme zur Anhörung
zum Projekt Stuttgart 21
im Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestags:
***„Offene Fragen zum Bahnprojekts
Stuttgart 21 aufklären“***
Berlin, 6. Mai 2015

Arno Luik

Als der Architekt Frei Otto vor wenigen Wochen starb, wurde er gerühmt als einer, der der Baukunst hierzulande „mehr Impulse“ gegeben habe „als alle deutsche Kollegen zusammen“. Erinnert wurde an seine lichten Bauten, etwa an sein Wunderdach des Münchner Olympiastadions, und auch daran, dass er den geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof, S21, mitentworfen hat. Erwähnt wurde in den Nachrufen merkwürdigerweise nicht, dass sich Otto zuletzt von S21 radikal distanziert hat.

Für Otto war S21 „das schönste Projekt meines Lebens“. Dass er es verwerfen musste, war für ihn die Tragik seines Lebens (stern, 35/2010). Wohl noch nie hat ein Architekt sein eigenes Werk so drastisch verurteilt. Aber Otto konnte nicht anders. Während der mehr als ein Jahrzehnt andauernden Planungsphase hatte er neues Wissen über die besonderen Risiken in Stuttgarts Untergrund erworben. Otto: „Mit diesem Wissen kann ich dieses Projekt nicht mehr verantworten. Ich würde auch nicht mehr in die Tiefe gehen, das wollte ich sowieso nie, das wollte der Auftraggeber.“ Und so sah er sich am Ende seines Lebens „moralisch“ verpflichtet, vor dem Bau zu warnen: „Man muss die Notbremse ziehen“, S21 gefährde „Leib und Leben“.

Der augenblicklichen Debatte kann Frei Otto nun nichts mehr beitragen, aber jetzt, fünf Jahre nach dem offiziellen Baubeginn, stellt sich mehr denn je die Frage nach dem Nutzen und der Sinnhaftigkeit des Projekts. Und auch die Frage, ob es nicht eine moralische Verpflichtung der Verantwortlichen gibt, die Notbremse zu ziehen – denn mit diesem Projekt werden nicht nur Milliarden Euro an Steuergeldern sinnlos vergraben, es reduziert nicht nur drastisch die Funktionsfähigkeit eines Bahnhofs, der seit mehr als ein Dreivierteljahrhundert ausgezeichnet funktioniert, mit Stuttgart 21 wird tatsächlich auch „Leib und Leben“ der Fahrgäste gefährdet.

Vor diesem Hintergrund sei nochmals daran erinnert, dass die meisten der allzu vielen strukturellen Probleme, die das Projekt von Anfang an begleiten und behindern, daher rühren, dass S21 keine Idee von Eisenbahn-Ingenieuren, kein Wunsch von Eisenbahn-Technikern oder auch nur von Verkehrsspezialisten war.

S21 ist die Idee eines Architekturstudenten: Christian Wendt hospitierte vor über 30 Jahren im Büro des britischen Architekten Sir Norman Foster. Der wollte in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts die in London direkt nebeneinander liegenden Kopfbahnhöfe St. Pancras und Kings Cross durch einen riesigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzen. Um oben Platz zu schaffen für eine neue Stadt mitten in der City. Zurück in Deutschland, stellte Wendt zusammen mit zwei Stadtplanern im Oktober 1990 unter dem Begriff "Quer-denken" diesen nun auf Stuttgart getrimmten Plan vor: den Kopfbahnhof um 90 Grad zu drehen, ihn zu versenken und ihn zum Durchgangsbahnhof zu machen.

Aus Forsters gigantischen Tunnelbahnhof-Plänen für London wurde nichts: zu teuer, zu aufwändig, der städtebauliche Nutzen zu gering. Die alten Kopfbahnhöfe wurden stattdessen modernisiert und sind heute Schmuckstücke der Stadt.¹

Die Weltstadt London könnte ein Vorbild für die Landeshauptstadt Stuttgart sein. Längst könnte der Stuttgarter Hauptbahnhof, der schon immer ein Aushängeschild für die Stadt Stuttgart war und der Millionen Postkarten zierte, für den Bruchteil der S21-Kosten optimiert und herausgeputzt worden sein.

¹Die Kombination Durchgangsbahnhof im Untergrund gekrönt von einer Sir Norman Forster-Kuppel war auch für Florenz geplant. Dort sollte der bewährte und leistungsfähige Kopfbahnhof Santa Maria Novella (SMN) am Rande der historischen Innenstadt seiner Funktion als Fernbahnhof beraubt, stattdessen ein langer unterirdischer Tunnel für den Fernverkehr unter der gesamten Stadt gebaut und ein neuer Fernbahnhof im Untergrund mit der Bezeichnung „Stazione AV N. Forster“ („AV“ für Alta Velocità - Hochgeschwindigkeit) gebaut werden. Das Projekt wurde wegen Bürgerprotesten und nach der Aufdeckung von mafiösen Verbindungen auf Eis gelegt.

Er wäre heute das, was er bei seiner Eröffnung und über Jahrzehnte hinweg war: Schmuckstück für die Landeshauptstadt und für die Reisenden ein feierliches Entrée in Stuttgarts Innenstadt.

Aber trotz aller Widrigkeiten bei den bisherigen Planungen und Arbeiten, trotz aller offensichtlichen Unzulänglichkeiten und unabwägbaren Risiken, hält man in Stuttgart und im politischen Berlin an dem Projekt Stuttgart 21 fest.

Der derzeitige S21-Projektleiter Manfred Leger freut sich jetzt, dass man „nicht mehr über das Warum des Projekts“ rede, „sondern darüber, wie wir es bauen“.

Doch über das „Warum“ muss dringend geredet werden. S21 ist einfach nicht in den Griff zu bekommen.

S21 weicht von den vorgeschriebenen Sicherheitsnormen ab

Seit dem 4. Dezember 2013 wird in Stuttgarts Untergrund gebohrt. Von dem für S21 notwendigen 60 Kilometern umfassenden Tunnelsystem waren am 27. April 2015 exakt 4313 Meter ausgehoben. Etwa sieben Prozent von all dem, was für S21 gebaut werden soll, sind bisher geschafft. Geht es in diesem Tempo weiter, ist der Tiefbau zu Stuttgart frühestens 2035 fertiggestellt. Der Sprecher des S21-Büros weist eine solche Hochrechnung zurück und sagt, man liege „im Plan“ und werde alle Tunnel „im Rohbau“ bis 2019 fertiggestellt haben.

Allerdings: Noch kein Zeitplan ist bei S21 je eingehalten worden. Seit einem Vierteljahrhundert wird an dem Projekt herumgeplant – gewiss ist nur, dass es ein Risikobahnhof der besonderen Art wird: was die Sicherheit der Reisenden anbelangt (vom

Komfort ganz zu schweigen), die Pünktlichkeit, die Leistungsfähigkeit, die Anfälligkeit, die Kosten.

Das hat viel mit Stuttgarts tückischem Untergrund zu tun, der Tunnelbauten immer wieder hochhebt, sie verschiebt oder absenkt und sie zu ewigen Baustellen macht; aber auch damit, dass Stuttgart im Talkessel liegt und die Züge von den Höhen kommend den Tiefbahnhof in langen, sehr steilen Tunnels anfahren müssen. Für Züge ist das problematisch, manche Arten von Zügen können das Gefälle nicht bewältigen.

Aber richtig gefährlich wird es dann im Bahnhof selbst. Der wird in zwölf Meter Tiefe auf einem riesigen Trog liegen, und weil unter ihm S- und U-Bahnen verlaufen, weil ein Tunnel über ihm, ein Tunnel unter dem Trog sind, muss er in Schräglage sein. Dieser Trog ist derartig schief, dass die Bahnsteige in Stuttgart auf die Länge eines ICE-Zugs gesehen um 6,2 Meter ansteigen – die Höhe eines zweigeschossigen Hauses.

Das macht S21 in der Geschichte des Eisenbahnbaus einmalig – und zwar weltweit. Kein Bahnhof von vergleichbarer Größe hat eine derartige Gleisneigung. Kein Bahnhof, schon gar kein Neubau, weicht dermaßen von den empfohlenen Sicherheitsnormen ab wie S21 – und zwar um das Sechsfache.²

Es gibt durchaus Stationen, sagen Vertreter der Bahn um die Diskussionen über strukturelle Sicherheitsbedenken zu beenden, in denen die Bahnsteiggleise ähnlich geneigt sind wie in Stuttgart. Auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die Kontrollbehörde in Sachen Bahn, sieht in der Neigung bei S21 „keine außergewöhnliche Besonderheit“.

² In § 7 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) heißt es zum Thema „Gleisneigung“: „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 Promille nicht überschreiten.“ Diese Festlegung hat durchaus verbindlichen Charakter; nach DIN 820, Teil 23 bedeutet „soll“ oder „sollen“ einen „Grundsatz“; damit wird umschrieben, „es ist grundsätzlich“ oder „es ist in der Regel“ wie beschrieben zu verfahren.

Ist es aber. 5400 Bahnhöfe gibt es in Deutschland. Exakt 14 Stationen (darunter einige S-Bahn-Halte) weichen von der Norm ab, meistens minimal. Kein Bahnhof verstößt jedoch derart gegen den Richtwert von 2,5 Promille wie Stuttgart mit seinen 15,143 Promille Neigung.

„Man konstruiert eine Katastrophe sehenden Auges, das ist verbrecherisch, was hier passiert.“ Das sagt Sven Andersen. Der Bahndirektor a.D. geht davon aus, dass alle viereinhalb, fünfeinhalb Jahre mit „einem gravierenden Schadeneintritt zu rechnen“ sei. In einer umfangreichen Studie hat er vergangenen Spätherbst die Verhältnisse in Stuttgart untersucht. Andersen war bei der Bahn Spezialist für Hochgeschwindigkeitsverkehr. „Gerade die modernen Züge“, so Andersen, „verlangen mehr denn je nach ebenen Gleisen.“

Sieben Milliarden Euro für einen Bahnhof, der bloß eine Haltestelle ist

Zweifel an der Sicherheit von S21 weist die Bahn rituell zurück. Die Lokführer könnten bremsen, die Züge würden auch während des Halts sicher durch die Loks gebremst, die Sicherheit sei durch die Technik gewährleistet. Auch das EBA sehe im Gleisgefälle „keinerlei Gefährdung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb“.

Diese Sichtweise lässt den ehemaligen Staatsbeamten Andersen fast verzweifeln. Heute hätten die modernen Züge wegen ihrer „Rollenachslager“ einen überaus geringen „Losbrechwiderstand“, viel leichter als die Züge früher, könnten sie daher losrollen. Bei einem Gefälle im Richtwert, also 2,5 Promille, so Andersen, erreichen losrollende Züge nach einer Minute eine Geschwindigkeit von 3,7 Kilometer pro Stunde und

legen 30 Meter zurück. Das scheint wenig zu sein. Es ist aber beachtlich, wenn man bedenkt, dass der Ausstieg von Kindern, Alten, Behinderten, Rollstuhlfahrern gut eine Minute dauern kann.

Jedoch bei einem Gefälle von 15,143 Promille wie in Stuttgart, hat der Zug dann Tempo 30 drauf und nach einer Minute bereits 250 Meter zurückgelegt. Was würde das bedeuten bei: offenen Türen, einsteigenden Reisende, aussteigenden Personen, bei Kindern, Alten, Behinderten?

International wird auf diese Entwicklung der leichtrollenden modernen Züge längst reagiert: Im chinesischen Hochgeschwindigkeitsverkehr müssen die Gleise absolut horizontal liegen, im begründeten Ausnahmefall ist allenfalls ein Promille Neigung erlaubt.

Wenn Sicherheit eine Rolle spielen würde

Aber losrollende Züge - gibt es das überhaupt? Ja, und zwar ziemlich häufig. Einige Gleise im Kölner Hauptbahnhof sind steiler als empfohlen: Immer wieder kommt es dort zu Unfällen wegen plötzlich losrollender Züge. Im Zeitraum von 2010 bis 2014, so das Bundesverkehrsministerium, gab es dort 17 Unfälle, zum Teil auch mit Verletzten. Dabei weichen die Kölner Gleise - anders als in Stuttgarts Untergrund - nur ganz wenig vom Richtwert ab, und nur auf ganz kurzen Abschnitten.

In Stuttgart selbst kam es wegen Gleisen mit Gefälle vor drei Jahren fast zu einer Katastrophe: Plötzlich rasten mit Schienen beladene Güterwaggons Richtung Hauptbahnhof. Nur durch einen Zufall konnten sie umgeleitet werden. Sie krachten nach sieben Kilometer Geisterfahrt im Bahnhof Feuerbach gegen einen Prellbock, rasierten ein Dach ab, beschädigten die

Oberleitung. Ein Jahr später machten sich 20 mit Sand gefüllte Güterwaggons selbstständig. Kurz vor Stuttgart wurden sie mit viel Glück und „einem Hemmschuh“ im Cannstatter Bahnhof abgebremst.

„Wenn Sicherheit eine Rolle spielen würde“, so der Bahndirektor a.D. Andersen, „dürfte S21 nicht gebaut werden“. S21, sagt er, „ist ein betrieblich unsicherer Bahnhof. In ihm gibt es keine ausreichende Sicherheit gegen ein unvermitteltes Wegrollen eines haltenden Zuges“. Für ihn ist diese Schiefelage „zwingend ein K.O.-Argument“ für das Projekt.

So sah es übrigens auch schon 1992, also ganz am Anfang der Planungen von S21, ein anderer Fachmann, Eberhard Happe, Leiter Zugförderung der Bahn in Hamburg. In einem Fachaufsatz hatte er die Neigung als „kriminell“ bezeichnet. Statt über seine Bedenken zu diskutieren, überzogen ihn seine Vorgesetzten mit einem Disziplinarverfahren. Die Einschüchterung des Beamten hatte Folgen: Bis heute gibt es keine bahnwissenschaftliche Diskussion über das immense Sicherheitsrisiko durch die außergewöhnliche Neigung der Gleise.

Dass die Gleise so geneigt sind, halten manche Bahn-Experten für einen Rechtsbruch. Dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) „diesen Murks und ewiges Sicherheitsrisiko“ abgenickt hat, ist für den Beamten a.D. Andersen unfassbar.³

³Dass diese einmalige Neigung des Bahnhofs gegen alle Sicherheitsnormen verstößt, der Bahnhof eigentlich nicht gebaut werden dürfte, war den S21-Verantwortlichen bei Bahn und EBA schon immer klar. Im Antrag der DB Netz AG zum Projekt S21 heißt es dazu lakonisch: „Der Sicherheitsgedanke, der dem § 7 (2) EBO zugrunde liegt, geht davon aus, dass ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindert werden **muss**. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof braucht dies nicht berücksichtigt zu werden, da hier weder neue Züge gebildet, noch Züge abgestellt werden.“

Die Aushebelung elementarer Sicherheitsaspekte rechtfertigt das EBA dann in seiner Entscheidung für S21 so: „Eisenbahnspezifische Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von 15,143 Promille im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof nicht entgegen. (...) Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens von Zügen auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern **wolle**“ (Hervorhebungen von Luik). Dass aus einer zwingenden „Muss“-

Es geschah auch mit einem Trick: Die Bahn degradierte den geplanten S21-Tiefbahnhof zur „Haltestelle“. Dörfer haben „Haltestellen“, und die dürfen tatsächlich ein Gleisgefälle haben. Nur: Züge dürfen da nicht abgestellt werden, sie dürfen nur kurz stoppen, sie dürfen nicht (was bisher für Stuttgart als Knotenbahnhof immens wichtig und kundenfreundlich war und weiterhin auch so sein sollte) wenden. Dafür ist eine Bremsprobe zwingend vorgeschrieben – und die ist in Stuttgarts unterirdischem Steilhang verboten. Sieben Milliarden für einen Bahnhof, der kein Bahnhof ist, sondern: eine Haltestelle.

S21 – ein volkswirtschaftlicher Schadbahnhof

Hielte man sich an alle Vorschriften und Versprechungen: S21 wäre am Ende.⁴

Dass die Bürger S21 akzeptiert haben, liegt vor allem an zwei fragwürdigen Versprechungen: Der Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro. Die 50-prozentige Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Bahnhof. Das war die Basis für die Volksabstimmung im November 2011 – und weil die Baden-Württemberger den

Vorschrift plötzlich durch das EBA ein unverbindliches „Wollen“ werden konnte, bedarf dringend der Klärung. Dass die Fachleute des EBA zufällig, oder gar freiwillig gegen grundlegende Eisenbahn-Prinzipien, die auch aus der langen Erfahrungs-Geschichte des Eisenbahnwesens entstanden sind, verstoßen, scheint unwahrscheinlich. Gab es in dieser Sache politischen Druck vom Bundesverkehrsministerium?

⁴ Zu einem Ende könnte es übrigens noch zu jedem beliebigen Zeitpunkt kommen, sogar nach Fertigstellung von S21: Ein Eisenbahnunternehmen, das den Stuttgarter Hauptbahnhof anfährt – beispielsweise die französische SNCF – oder eine Lokführergewerkschaft könnten jederzeit, etwa unter Berufung auf die EBO oder auf europäische Normen, gegen einen Eisenbahnbetrieb in einem solchen Schrägbahnhof mit erheblicher Aussicht auf Erfolg juristisch vorgehen. Allein diese Grundkonzeption, einen Bahnhof zu bauen, der nach seiner Inbetriebnahme in Folge juristischer Auseinandersetzungen komplett stillgelegt werden kann, ist unverantwortlich.

Versprechungen aus Politik und Bahn vertrauten, stimmten sie schließlich für den umstrittenen Bau.⁵

Doch: Der Kostendeckel ist gesprengt. Nach der Abstimmung erklärte Bahnchef Rüdiger Grube, S21 werde 6,8 Milliarden Euro kosten. Und alle wissen: Es wird alles noch viel teurer. Vor einigen Wochen gestand die Bahn: Der mit S21 untrennbar verbundene Filder-Bahnhof muss neu geplant, völlig neu konzipiert werden - und das wird viel kosten. Wie viel?⁶

Bahn-intern waren die Kostenexplosionen schon vor dem Volksentscheid klar (stern, 15/2011). Mit S21 verantwortet Bahnchef Grube also auch nach eigener Rechnung einen volkswirtschaftlichen Schadbahnhof (und jetzt auch der neue Aufsichtsrat der Bahn), der Steuerzahler und Bahnkunden ständig neues Geld kosten wird. Denn die Wirtschaftlichkeitsgrenze für S21, so Grube vor der Abstimmung, liege bei 4,7 Milliarden Euro Baukosten.

S21 behindert massiv den Bahnverkehr

Dass S21 unwirtschaftlich sein wird, weiß auch die Bundesregierung. Uwe Beckmeyer, Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, sagte in seiner Grußadresse bei einer Tagung der IG Metall und des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie am 12. November 2014 in Berlin: „Bei Stuttgart 21 wird eine Unmenge Geld eingesetzt für ein Projekt, das einen Kosten-

⁵ In der Broschüre, die die Landesregierung für die Volksabstimmung erstellte und an alle baden-württembergische Haushalte versenden ließ, heißt es in dem Teil, der von beiden Koalitionspartnern getragen wird, unzweideutig: „Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung die zwischen den Projektparteien vereinbarten Kosten von 4,5 Milliarden Euro als Obergrenze der vom Land mitgetragenen Kosten festgelegt“ (S.3). Im von der SPD getragenen Teil dieser Broschüre heißt es: „Die neueste Kostenkalkulation bestätigt: Stuttgart 21 ist im Kostenrahmen und hält weiterhin einen Puffer für mögliche Kostensteigerungen vor.“ (S. 8).

⁶ Es ist ein Ärgernis, dass der Bundesrechnungshof (BRH) noch immer nicht offenlegt, von was für Kosten er bei S21 faktisch ausgeht. Er hat die Zahlen erhoben. Warum bloß wird diese BRH-Untersuchung seit zwei Jahren unter Verschluss gehalten? Sind die Zahlen des BRH so brisant?

Nutzenfaktor unter 1 hat, also negativ ist. Diese Gelder fehlen beim Ausbau der Bahnstrecken von den Häfen in Norddeutschland.“

Im Klartext: S21 kannibalisiert andere, viel wichtigere und sinnvollere verkehrspolitische Infrastrukturmaßnahmen - und zwar nicht nur in Norddeutschland, sondern bundesweit.⁷

Wie ist das in Zeiten von leeren öffentlichen Kassen zu rechtfertigen? Da bröckeln und bröseln Brücken im ganzen Land, da mangelt es überall an Geld für notwendige Instandhaltungen des Schienennetzes oder der Autobahnen, viel zu häufig lebt man von der Substanz - aber Milliarden scheinen für S21 übrig zu sein.

Für ein Projekt, das in Zukunft den Bahnverkehr massiv behindern wird.

Denn auch die so oft versprochene Leistungssteigerung gibt es nicht. Mühelos schafft der alte Kopfbahnhof die zurzeit in Spitzenzeiten notwendigen 39 Züge in der Stunde (und er hat noch große Reserven).

Einer der besten Kenner des S21-Projekts, Christoph Engelhardt, hat in zahlreichen Analysen von der Bahn unwidersprochen nachgewiesen, dass die wichtigste Begründung für das milliardenschwere Projekt S21 nicht haltbar ist: der achtgleisige Tiefbahnhof kann nicht 50 Prozent mehr leisten als der 16-gleisige Kopfbahnhof. Er leistet auch nicht mal die von der Bahn zuletzt im sogenannten „Stresstest“ versprochenen 30 Prozent mehr. Das ist Propaganda.⁸

⁷ Beispielsweise in Baden-Württemberg für die seit einem Dreivierteljahrhundert geforderte Elektrifizierung der Südbahn Ulm - Friedrichshafen oder beim Ausbau der Rheintal-Strecke nach Basel. Beispielsweise in Bayern zur Elektrifizierung Lindau - München, um die Fernverkehrsverbindung Zürich - München zu beschleunigen. Beispielsweise in Hessen im Fall der dringend erforderlichen Lärmsanierung im Rheintal. Beispielsweise in Brandenburg im Fall der Strecke Berlin - Stettin, auf der Züge als Ergebnis diverser Langsamfahrstellen teilweise mit Tempo 30 km/h verkehren müssen.

⁸ Wie beim sogenannten Stresstest, der die Überlegenheit des Tiefbahnhofs beweisen sollte, vorgegangen wurde, dass er vermutlich nie ordentlich durchgeführt worden ist - all die Merkwürdigkeiten und Widersprüchlichkeiten kann man im Detail nachlesen auf

Kein achtgleisiger Bahnhof weltweit schafft das. Diese immense, versprochene Leistungssteigerung⁹ war ein Wert, wie erst nach dem Volksentscheid bekannt wurde, der in Wahrheit gar nie angestrebt worden war: Die Planfeststellung für S21 von 2005 geht von nur 32 Zügen aus. Darauf sind auch die Fußgängeranlagen, Aufzüge, Treppen konzipiert.

Finanziell ein Fiasko. Verkehrstechnisch ein Debakel.

Im Klartext: S21, anders als es viele Jahre hieß, dient nicht der Verbesserung des Bahnverkehrs. S21 dient nicht dazu, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen – im Gegenteil. S21 verkleinert einen der wichtigsten deutschen Bahnknoten.

S21 ist somit ein nicht genehmigter Rückbau der Verkehrsinfrastruktur.¹⁰

Engelhardts Faktencheck-Portal: Wiki-Real.org

⁹ Als Begründung für die ungewöhnliche Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs führt die Bahn immer wieder diesen Stresstest von 2011 an. Nur: Unter anderem waren da Haltezeiten regelwidrig zu kurz angesetzt und Verspätungen als nahezu vernachlässigende Größen behandelt worden.

¹⁰ Auch hier gehen diejenigen, die S21 weiter bauen und die dafür – so im Aufsichtsrat der Bahn – Verantwortung tragen, ein erhebliches, auch persönliches Risiko ein: Immer mehr öffentliche Gelder für deutlich weniger Leistung, so lautet die fatale Formel. Grundsätzlich hat der Gesetzgeber aber festgelegt, dass ein Kapazitätsabbau im Schienenverkehr nur stattfinden darf, wenn dies ausdrücklich genehmigt wurde. Schon eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“ erfordert eine Genehmigung. Diese Genehmigung ist durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erteilen. Diese Festlegung erfasst laut den offiziellen Erläuterungen des Gesetzestextes „auch die für einen Betriebsablauf wichtigen Bahnhöfe“ (s. Wolfgang Kunz, „Eisenbahnrecht“, Baden-Baden 1995, Stand: 1. August 2010).

Tatsächlich gibt es keine Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt für eine solche „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität“ des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Die Bundesregierung ist sich der daraus resultierenden Problematik durchaus bewusst. Auf eine entsprechende Frage antwortete sie: „Soweit sich bei der Verlegung des Bahnhofs Stuttgart Hauptbahnhof (sic!) sowie der dazugehörigen Zulaufstrecken Genehmigungstatbestände gemäß § 11 AEG erweisen sollten, wäre es ausreichend, die Verfahren zeitnah zur Veränderung der Betriebsführung zu führen“ (Drucksache 17/3333).

Im Klartext: Die Bundesregierung rechnet damit, dass die

Selbst wenn die immensen Kosten für den Tiefbau zu Stuttgart aufgebracht werden können, stellt sich eine fast noch wichtigere Frage: Kann eine Industriemetropole einen derartigen Verkehrsrückbau verkraften? Eine Industrieregion, die für die Zukunft auf Verkehrszuwachs angelegt sein muss?

Das Ärgerliche: Jeder Pendler, jeder Reisende wird diese Verschlechterung spüren. Die Bahnsteige sind eng und steil, die Treppen und Aufzüge knapp bemessen, viele Durchgänge sind gefährliche Engpässe, in Stuttgarts Untergrund wird es ein Gedrängel und Geschubse und Gewusel geben wie in Kaufhäusern beim Sommerschlussverkauf. In einer „Personenstromanalyse“ der Durth Roos Consulting GmbH von 2009 (aktualisiert 2012) bekommt der geplante Tiefbahnhof nur schlechte Noten: häufig die dürftige Qualitätsstufe C („eingeschränkte freie Bewegungswahl“), aber überwiegend die Qualitätstufe D: „deutlich eingeschränkte Bewegungswahl“. Manche Durchgänge fallen sogar durch mit der schlechtesten Note E.¹¹

Der alte Kopfbahnhof dagegen ist überaus bequem. Die Bahnsteige sind breit, ohne Treppen, ohne Rolltreppen, ohne Aufzüge benutzen zu müssen, erreichen Pendler, Reisende, Behinderte ihre Züge und die Stadt.

S21: finanziell ein Fiasko. Verkehrstechnisch ein Debakel. Von der Kundenfreundlichkeit her eine Unzumutbarkeit.

Kapazität von S21 geringer sein könnte als diejenige des bestehenden Kopfbahnhofs. Sie weigert sich jedoch, diese Frage konkret untersuchen zu lassen. Sie verweist darauf, dass man nach Vollendung von S21 (also anlässlich der „Veränderung der Betriebsführung“ im Jahr 2020 oder später) diese Frage, untersuchen könne. Das ist ein Vabanquespiel. Der Einsatz: Milliarden Euro des Steuerzahlers.

¹¹Diese schlechten Werte wurden von der Deutschen Bahn öffentlich und speziell auch gegenüber der Stadt Stuttgart, immerhin einem Finanzierungspartner, nicht ausgewiesen. Und noch schlimmer, diese Werte wurden nur erreicht mit regelwidrig erleichterten Annahmen: In Wirklichkeit wird es im Tiefbahnhof noch viel übler zugehen.

Ist S21 ein politisches Projekt?

Dass der Aufsichtsrat der Bahn mit Wissen um all dessen strukturelle Defizite (vor allem auch der Unwirtschaftlichkeit) S21 abgenickt hat, ist bemerkenswert. Hat es Druck aus dem Kanzleramt gegeben? Kanzleramtschef Ronald Pofalla soll Aufsichtsräte, die S21 für zu riskant und zu teuer hielten, bearbeitet und auf Linie des Bahnchefs gebracht haben. Die Aufsichtsräte schweigen.

Jedenfalls zitierte Pofalla kurz vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung die drei Staatssekretäre, die die Bundesregierung im Aufsichtsrat der Bahn vertreten, zu sich ins Kanzleramt. Es ging um ein Ausstiegsszenario, wohl auch um ein Dossier aus dem Verkehrsministerium: ein Beamter hatte darin die Einwände gegen S21 zusammengestellt und der DB-Führung grobes Missmanagement vorgeworfen. Aber das spielte bald keine Rolle mehr, Bedenken hin, Bedenken her, das Kanzleramt ließ durchsickern: „Bahn darf S21 trotz Mehrkosten bauen!“¹²

Rettete Pofalla S21? Obwohl ihm klar war, dass das Projekt schon rein ökonomisch betrachtet, nicht zu rechtfertigen ist? Dass er nach diesem Einsatz später von Grube als Cheflobbyist der Bahn angeheuert wurde – ist das eine hochdotierte Danksagung an seine Verdienste für die Rettung von S21?

Ob an den Vorwürfen gegen Pofalla etwas dran ist, werden vermutlich Gerichte klären. Jedenfalls laufen gegen den Ex-Kanzleramtschef Klagen, eingereicht vom

¹² Die Entscheidung des Aufsichtsrats wurde damit begründet, dass der Weiterbau um 77 Millionen Euro günstiger sei als ein Stopp des Projekts. Der Ausstieg, meinte die Bahn, würde mindestens zwei Milliarden Euro kosten. Ein Betrag, der schwer nachzuvollziehen ist. Kritiker schätzten damals die Ausstiegskosten auf maximal 363 bis 442 Millionen Euro. Überdies war schon in der Aufsichtsratsvorlage des Wirtschaftsprüfers zu lesen, dass der Bau wahrscheinlich noch um weitere Milliarden teurer würde aufgrund von den zu erwartenden sogenannten „Nachforderungen“.

ehemaligen SPD-Abgeordneten Peter Conradi, dem Stuttgarter Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper und dem Vorsitzenden Richter a.D. Dieter Reicherter: weil Pofalla „unter Verletzung seiner Amtspflicht (...) aus sachfremden politischem Kalkül“ Einfluss auf Aufsichtsräte genommen und sie „zum Rechtsbruch genötigt“ habe.

Oft beklagen Politiker den Politikverdruss der Bürger. Vielleicht kommt er auch daher, dass Bürger zu häufig erleben, wie die Politik versucht, sündhaft teure, rational kaum begründbare Prestigeobjekte zu realisieren. Überehrgeizige Politiker und Manager setzen sich für enorm viel Geld ein Denkmal - allerdings ohne die Kosten ehrlich aufzuzeigen. Der Bürger muss überall sparen, Schulbäder, Theater werden geschlossen, ein Bürger, der zu oft erlebt, dass der Putz in der Schule seines Kindes von der Wand bröckelt.

Mahnend zieht die Kanzlerin durch Europa, und verkündet überall, man dürfe nicht über seine Verhältnisse leben. Aber bei S21 wird geklotzt. Und das ist ein Verdienst von Angela Merkel.

Wenn es nicht so tragisch wäre, könnte man es als einen wunderbaren Witz der Geschichte bezeichnen: Dass die Kanzlerin für ihre Sparappelle stets die schwäbische Hausfrau als Vorbild bemüht, aber mitten im Schwäbischen, in Stuttgart, führt die Kanzlerin ihre Mahnungen ad absurdum. S21 muss kommen - koste es, was es wolle! Und so werden zig-Milliarden Euro des Steuerzahlers im Untergrund vergraben. Für eine fragwürdige Sache.

Vermutlich würde man schon längst nicht mehr über S21 reden, hätte Kanzlerin Angela Merkel 2010 das Projekt nicht plötzlich zur Chefsache erklärt. Falls S21 nicht käme, würde Deutschland unregierbar, an S21, so die Kanzlerin, „entscheidet sich die Zukunftsfähigkeit Deutschlands und Europas“.

Nur: Was hat die Zukunftsfähigkeit eines Landes, gar eines Kontinentes, damit zu tun, dass man in Stuttgart einen optimal funktionierenden Kopfbahnhof demontiert, ihn verkleinert und in der Tiefe einen lebensgefährlichen Engpass schafft?

Und damit unlösbare Probleme kreiert. Wie überfordert die S21-Macher sind, dokumentiert sich auch darin, dass seit dem Baubeginn im Februar 2010 schon fast ein Dutzend Führungskräfte (darunter zwei S21-Projektleiter) aufgegeben haben, dass es allein für den Tiefbahnhof in den vergangenen Jahren 17 Planänderungen gab, und dass für das gigantische Röhrensystem in und um und unter Stuttgart es noch immer kein Brandschutzkonzept gibt, obwohl es schon lange vorliegen müsste.

Ist die wichtigste Kontrollbehörde der Bahn noch unabhängig?

Für den Tiefbahnhof selbst hat die Prüfungsbehörde der Bahn, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das noch immer umstrittene Brandschutzkonzept vergangene Woche abgesegnet. Allerdings: Wichtige Details beim Brandschutz hat die Behörde nun in die sogenannte Ausführungsplanung verlegt, also: auf später vertagt.

2012 hatten Experten das Brandschutzkonzept der Bahn zerpfückt. Es sei nicht „genehmigungs- und funktionsfähig“. Die Bahn musste nachbessern. Das nun genehmigte Konzept bringt kaum Verbesserungen. So sieht es jedenfalls Hans Heydemann, der sich seit langem intensiv mit dem S21-Brandschutz beschäftigt. Er ist engagiert bei der S21-kritischen Experteninitiative „Ingenieure 22“. Seine Urteil: „unverantwortlich.“

Heydemann bemängelt, dass flüchtenden Personen zugemutet werde, „kontaminierte Luft“ einzuatmen,

dass „die Rauchfreihaltung der Notausstiege nicht gewährleistet“ sei, dass vergifteter Qualm auf den „Straßburger Platz“ geblasen werde, auf dem sich Passanten befinden und die Personen, sie sich über Fluchttreppen aus dem Untergrund zu retten versuchen. Das alles sei noch immer nicht geklärt. Für technisch ungelöst hält er auch weiterhin das technisch-fundamentale Problem, woher die zur Entrauchung der Bahnhofshalle nötige Zuluft herkommen soll. S21-Projektleiter Leger sieht das anders und sieht sich durch das EBA bestätigt: „Die Entrauchung wird funktionieren“.

Heydemann irritiert auch, wie der Planer des Rettungskonzepts, Professor Wolfram Klingsch, mit Aussagen von Feuerwehrleuten umgeht. Ein Beispiel: Für den Katastrophenfall machten diese folgende Angaben: „10 Min. Anfahrt + 10 Min. Erkunden + 10 Min. Ausrüstung zum Löschangriff = 30 Min. gesamt.“ Klingsch machte aus diesen klaren Aussagen der Feuerwehrleute mittels einer „Aufretenswahrscheinlichkeit“ von 80 Prozent: „ $0,8 \times 0,8 \times 0,8 = 0,512$, d.h. $0,512 \times 30 \text{ Min.} = 15 \text{ Minuten}$ “. Ob die Helfer 15 oder 30 Minuten bis zum Löschangriff brauchen: Im Ernstfall eine Frage von Leben oder Tod.

Und Heydemann verwundert, wie das Eisenbahn-Bundesamt von einer unabhängigen Prüfung des so wichtigen Brandschutzkonzepts sprechen kann. Der Gutachter war Henry Portz. Früher hatte er für das EBA gearbeitet, nun stand er in Diensten der Bahn – gerade für diesen S21-Brandschutz. Das Merkwürdige: dem EBA war das egal, und es hat sich keinen eigenen unbefangenen Gutachter besorgt. Es hat bei der „Begutachtung“ damit akzeptiert, dass die Bahn kontrolliert, was der angeblich unabhängige Gutachter für das EBA formuliert.¹³ Die Bahn, so Heydemann, hat „ihr

¹³ Schreiben von Stefan Vogt (EBA Stuttgart) an die Deutsche Bahn AG vom 24. 10. 2013: „Im Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.1. war Herr Dr. Portz **seitens des EBA** für die Prüfung des Brandschutzes

eigenes Brandschutzkonzept begutachtet, sich selbst überprüft.“

Was das Eisenbahn-Bundesamt anbelangt stellen sich ohnehin sehr wichtige Fragen, politisch sehr unangenehme Fragen. Ist diese für die Sicherheit des Bahnverkehrs so wichtige Kontrollbehörde in Sachen S21 politisch wirklich noch unabhängig? Mehrfach jedenfalls hat das EBA bei diesem milliardenteuren Projekt, Dinge abgesegnet, die mehr als verwundern: etwa die von der Norm abweichende Gleisneigung¹⁴, die engen Tunnel, die mangelnde Kapazität, den fragwürdigen Brandschutz.

Über den S21-Brandschutz urteilt ähnlich skeptisch wie Heydemann noch ein anderer Fachmann, Johannes Frank, Dozent an der Brandschutzakademie Urach, der viele Jahre für die Bundeswehr Brandschutzkonzepte entwickelt hat. Er fordert für S21 eine Werkfeuerwehr, wie es sie bei großen Industrieanlagen und Flughäfen gibt. Die Bundeswehr, so Frank, habe „sechs Standorte mit Untertageanlagen mit weniger beziehungsweise vergleichbarem Risiko wie S21“. Dafür hätten sie ständig 374 Feuerwehrleute einsatzbereit. Wäre Frank für den Brandschutz bei S21 zuständig, er könnte dafür „keine Verantwortung“ übernehmen.¹⁵

Gestritten wird auch über die Zahl der im Katastrophenfall zu evakuierenden Personen. Die Kontrollbehörde geht von 16.164 zu „entfluchtenden Personen“ aus. Das sind 4041 pro Bahnsteig. Stehen

eingebunden. Herr Dr. Portz ist **ebenfalls durch Sie** für die Prüfung des Brandschutzes im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt“ (Hervorhebung durch Luik). Das Eisenbahn-Bundesamt bat den von der Bahn beauftragten Gutachter „eine Stellungnahme von ihm zu den planrechtrelevanten Punkten über die Vorhabenträgerin dem EBA vorzulegen“.

¹⁴ Wie ungewöhnlich dabei vorgegangen wurde, zeigt sich beispielhaft bei der gefährlichen Gleisneigung im Tiefbahnhof. Laut dem damaligen EBA-Vizepräsident Ralf Schweinsberg war dafür ausdrücklich „kein gesonderter Sicherheitsnachweis erbracht worden, weil der nicht angefordert worden“ war (IG-Metall, „Bahnindustrie“: Branchenreport 2014, S.33).

¹⁵ Es sei daran erinnert: Beim Berliner Flughafen BER gab es ein genehmigtes Brandschutzkonzept, das am Ende technisch bedingt nicht funktionsfähig war. Das führte dazu, dass seit nunmehr drei Jahren dieses Großprojekt blockiert ist und der Flughafen immer teurer wird.

aber an einem Bahnsteig auf doppelbelegten Gleisen (zwei Züge hintereinander), wie es geplant ist und wie es bei Verspätungen immer wieder passieren wird - dann sind viel mehr Personen zu retten, anderthalb Mal so viel, gut 6000 Reisende. Und das dauert auch anderthalb mal länger.

„Ist Stuttgart 21 eine Todesfalle?“, fragte denn auch der SWR in einer TV-Sendung Anfang März. Konfrontiert mit dem Vorwurf, dass man nicht alle Menschen im Brandfall rechtzeitig evakuieren könne, sagte der Brandschutzbeauftragte der Bahn, Klaus-Jürgen Bieger: Man könne „nicht automatisch“ davon ausgehen, „dass alle Züge voll sind.“

Dass aber Menschen auch aus vollen Zügen gerettet werden müssen - das ist eine grundlegende Brandschutzvorgabe. Denn, wie ist das in der Rushhour, bei Spielen des VfB Stuttgart? Sind die Züge dann nicht alle voll? Oder ist ein Brand dann weniger wahrscheinlich?

Dem Bürger die Enge und das tiefe Dunkle als modern andrehen

Die Tunnel für Fluchtwege meist zu eng, die Fluchtwege oft zu steil, zu lang, zu schmal, die Bahnsteige knapp dimensioniert - auch der international renommierte Brandexperte Hans-Joachim Keim verwirft das Brandschutzkonzept: „Sicherheit gibt es da nur, wenn möglichst wenige und schon gar nicht voll besetzte Züge in den Bahnhof fahren.“ Das jetzt von der EBA abgesegnete Konzept bewertet er als „eine Katastrophe“. Er sei „schlichtweg geschockt, wie leichtfertig mit dem Leben der Menschen umgegangen“ werde.

Der Gedanke, sagt er, dass Gesunde im Brandfall und in der allgemeinen Panik Behinderten beim Fliehen helfen,

der sei „irreal“. Es sei schon jetzt absehbar, dass „mobilitätseingeschränkte Personen durch die Fluchttreppen keinerlei Chance haben, aus dem Bahnhof zu kommen“. Auch die Vorstellung, dass über Aufzüge die Fliehenden, vor allem Behinderte, gerettet werden könnten, hält er für „sträflich“. Wer, fragt er fast zynisch, „öffnet im Chaos die Aufzüge, wer schließt sie? Wer entscheidet, wer in den Aufzug darf, wer nicht? Regelt das ein freundlicher Polizist?“¹⁶

Außerdem erschüttert den Brandspezialisten, der Gutachter bei der Tunnelkatastrophe in Kaprun war, bei der im November 2000 155 Menschen umkamen, dass bisher überhaupt nicht über mögliche Unfälle in den kilometerlangen Tunnel geredet wird – und wie man darauf reagieren soll? Moderne ICE-Züge, sagt er, seien „rollende Chemiefabriken“. Im Brandfall setzten sie „hochtoxische Stoffe frei, Senfgas, Zyklon B, Phosgen; beim Löschen mit Wasser entstünde „Blausäure, Phosphorsäure, Salzsäure, Schwefelsäure“.

Auch kritisiert er, dass die Fluchtwege dort viel zu eng seien und damit im Katastrophenfall, so Keim, „ein Aneinandervorbeikommen der Fliehenden kaum möglich“ sei; und er beklagt, dass die „sondergenehmigten Fluchtquerstollen in einem Abstand von 500 Metern“ vorgesehen sind. Die internationale Norm schreibt maximal 350 Meter vor, in Zukunft ist zwingend sogar ein Abstand von unter 250 Meter verlangt.

Sein Befund: Um das Gesamtsystem S21 so zu optimieren, dass es den heutigen internationalen Sicherheitsstandards genügt (vergleichbar dem St. Gotthard-Basis-Tunnel), müsse man, was architektonisch

¹⁶ Ihn irritiert auch, dass durch die jetzige Genehmigung weitere Fluchttreppenhäuser verlangt werden, die allerdings die ohnehin schon knapp dimensionierten Bahnsteige zu noch größeren Risikostellen machten: Auf jedem Bahnsteig werden dadurch zusätzlich „vier lebensgefährliche Engpässe geschaffen“. Er bezweifelt auch, dass die Brandschutztüren im Tunnelbereich funktionieren – dazu müsse in jedem „Querstollen ein Überdruck herrschen oder eine Rauchabzugseinrichtung vorhanden sein“. Es bestehe sonst die Gefahr, dass sogar ein „Kamineffekt“ entstehen kann, „also ein Brandbeschleuniger“. Keim: „Man geht sehr großzügig mit der Sicherheit der Fahrgäste um“.

und technisch-handwerklich kaum mehr möglich sei, „das Ganze fundamental umplanen“. Die Kosten würden explodieren. Keim schätzt „auf 15 bis 20 Milliarden Euro“.

Ist sie das, die Zukunft Deutschlands? Von gestern, gefährlich; eine Zukunft, die sinnlos Geld verschlingt.

Zum Schluss noch etwas Persönliches: Dass ich mich mit S21 beschäftige, hat auch private Gründe. Meine jüngere Schwester war Schwerstbehinderte. Jede Treppe, jede Rolltreppe, jeder Aufzug war für sie ein fast unüberwindliches Hindernis. Für sie war das Ankommen in Stuttgart wunderschön. Ebenerdig und bequem konnte sie in die Stadt rollen.

Das mag moralisch klingen: Ich verstehe nicht, warum eine Gesellschaft, die älter und damit auch gebrechlicher wird, ihre Bürger in einen beengten Untergrund zwingen und zwängen will, den Reisenden zur Rohrpost wandeln möchte, ich verstehe nicht, wie Politiker so etwa ernsthaft vertreten können – dem Bürger das Dunkle als modern andrehen: auf diese Idee muss man erst mal kommen.

Hamburg, den 2. Mai 2015

Arno Luik