

Stresstest war wertlos

Wahrheit kommt ans Licht: Gutachten für Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 ohne Substanz

Von Ralf Wurzbacher

Der Mittwoch morgen verlief bei der Bahn in Stuttgart wie üblich. Pflichtschuldig rapportierte die örtliche Presse: »Signalstörung: Verspätungen und Ausfälle auf allen S-Bahn-Linien.« Wie zuvor schon unzählige Male, zuletzt am vergangenen Wochenende. In der Hauptstadt des Ländle gehört Stillstand längst zum Alltag – seit dem Tag, an dem sich Bauarbeiter daranmachten, mitten im Stadtzentrum einen Bahnhof zu begraben. Nebst 30 Milliarden Euro, die das am Ende kosten könnte. Geplant waren einmal 2,5 Milliarden Euro. Noch nie wurde in Deutschland mehr Steuergeld in den Sand gesetzt. Und noch nie wurde dafür so viel gelogen.

Die wohl größte Lüge kam am Montag durch eine Filmpremiere ans Licht. Der von der Deutschen Bahn (DB) beauftragte sogenannte Stresstest, der seinerzeit überhaupt erst die Legitimation für den Durchgangsbahnhof »Stuttgart 21« (S21) geliefert hatte, war pure Täuschung. 15 Jahre später rückt der ehemalige Chef des ausführenden Schweizer Verkehrsberatungsunternehmens SMA, Werner Stohler, mit der Wahrheit heraus. »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 seien die Befunde wissenschaftlich »wertlos« gewesen. Geäußert hat dies der heute 80jährige Rentner im Kurzfilm »Die sieben Todsünden von Stuttgart 21« des Regisseurs Klaus Gietinger. Der war am Montagabend bei einer Veranstaltung des »Aktionsbündnisses gegen S21« erstmals vorgeführt worden.

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. Um das Projekt danach zu retten, zogen die Macher alle Register: eine Schlichtung unter Regie von Politveteran Heiner Geißler (CDU) und schließlich ein Volksentscheid, der ziemlich deutlich zugunsten der Fortsetzung der Bauarbeiten ausfiel. Wesentlich zur Überzeugung der Bürger trug der besagte Stresstest bei. Der bescheinigte dem geplanten unterirdischen Durchgangsbahnhof, in der Spitzenzeit 30 Prozent mehr Verkehr mit guter Betriebsqualität zu bewältigen als der bestehende Kopfbahnhof. Konkret 49 statt 37 ankommende Züge im morgendlichen Berufsverkehr, wohlgemerkt bei einer Halbierung der Gleiszahl von 16 auf acht. Kritiker wie der Physiker Christoph Engelhardt sehen die Belastungsgrenze des Tiefbahnhofs dagegen bei gerade einmal 29 Zügen erreicht.

Die Schweizer Verkehrsberater lieferten trotzdem den gewünschten angeblichen Beweis, über den Stohler heute sagt: »Ich habe eben selber nicht an diese Kapazitätsrechnungen geglaubt, und habe, ehrlich gestanden, mich

gar nicht mehr groß darum gekümmert.« Das späte Geständnis ordnete am Dienstag Bahnfachmann Hans Leister im *Südwestrundfunk (SWR)* ein: Man dürfe nicht vergessen, dass die Beraterfirma SMA von der Bahn abhängig war. »Den Großteil der Aufträge hat die Deutsche Bahn erteilt.« Der Fahrplananalyst Felix Berschin befand im *SWR*: »Es scheint damals SMA-intern ziemlichen Streit gegeben zu haben zwischen Befürwortern von Aufrichtigkeit und Business.« Die aktuelle SMA-Führung hat sich inzwischen von der Darstellung des einstigen Firmengründers distanziert, wie die *Stuttgarter Zeitung* am Mittwoch berichtete. Die DB-Spitze richtete laut *SWR* nur aus, der Durchgangsbahnhof mit acht zu- beziehungsweise abführenden Gleisen könne »deutlich mehr Zugverkehr abwickeln als der heutige Kopfbahnhof«.

S21 basiere nicht nur auf einer »simplen Lüge, es ist einer der größten technischen Betrugsfälle des Jahrhunderts«, bemerkte gestern Carl Waßmuth vom Bündnis »Bahn für alle« im *jW*-Gespräch. »Die Bürgerinnen und Bürger wussten von Anfang an, dass damit der Schienenverkehr reduziert wird. Jetzt ist es offiziell.« Selbst der ehemalige Bahn-Chef Heinz Dürr hatte 2022, ein Jahr vor seinem Tod, freimütig eingeräumt, dass S21 nie ein Bahn-, sondern ein Immobilienprojekt war. »Mir ging's aber nur drum, wenn der Sackbahnhof wegkommt, dass dann Stuttgart 125 Hektar Land kriegt im Zentrum.« Gelogen wurde auch hinsichtlich der Kosten. Die Verantwortlichen hatten bereits 2011 ein Gutachten zur Hand, das Baukosten mit sieben statt 4,2 Milliarden Euro bezifferte. 2015 ermittelten dieselben Gutachter zehn Milliarden Euro, während die Bahn noch bis 2018 mit 6,5 Milliarden Euro kalkulierte. Waßmuth fordert Konsequenzen: Die Verantwortlichen der Deutschen Bahn, bei der Beraterfirma und in der Politik müssten zur Rechenschaft gezogen werden. »Und der Kopfbahnhof muss offenbleiben.«

<https://www.jungewelt.de/artikel/529924.stuttgart-21-stresstest-war-wertlos.html>