

Jetzt geht's los - oder doch nicht?

Das ist die große Frage und es dürfen noch Wetten abgeschlossen werden.

Viele anerkannte Eisenbahnexperten sind sich sicher, dass Stuttgart 21 nicht pünktlich (mit vielen Jahren Verspätung) in Betrieb gehen kann.

Noch aber hält die Deutsche Bahn AG an dem Termin im Dezember 2025 fest.

Wer am Ende Recht hat, wird sich zeigen.

Zunächst aber feiert sich die Bahn wieder einmal selbst, obwohl es dafür kaum einen Grund gibt.



Am 18. April 1994 traten im Landtag von Baden-Württemberg Bahnchef Heinz Dürr, Oberbürgermeister Manfred Rommel, Ministerpräsident Erwin Teufel, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und der Verkehrsminister des Landes Hermann Schaufler mit der Idee von Stuttgart 21 vor die Presse.

Damals glaubten wohl noch alle Beteiligten an eine Inbetriebnahme 2019.

Einige der Genannten sind inzwischen verstorben und der Rest äußert sich kaum noch zum „Jahrhundertprojekt“.

Die Gegner von S21 jedoch sehen sich bestätigt. Sie haben bereits sehr früh darauf hingewiesen, dass das Projekt schöngerechnet wurde, die Anforderungen nicht erfüllen kann und erhebliche Sicherheitsmängel aufweist und demonstrierten selbst in Berlin vor dem Bahntower gegen das Projekt.



Das wurde jedoch seitens der Verantwortlichen ignoriert und die Gegner wurden kriminalisiert, was seinen Höhepunkt am „Schwarzen Donnerstag“ (30.09.2010) in Stuttgart fand.

Mit brutaler Gewalt versuchte die Polizei im Auftrag der damaligen Landesregierung (CDU-Ministerpräsident Stefan Mappus) den Widerstand gegen das Projekt zu ersticken.



Aber weder Wasserwerfer noch Schlagstöcke und Pfefferspray konnten das Projekt besser erscheinen lassen. Das Gegenteil war der Fall.

In der Folge gingen bis zu 100.000 Menschen auf die Straße, um gegen Stuttgart 21 und die Art seiner Durchsetzung zu demonstrieren.

Und was ist heute?

Die Zahl der Demonstranten hat abgenommen aber das Projekt ist dadurch nicht besser geworden. Ganz im Gegenteil stellt sich immer mehr heraus, dass die Gegner doch Recht hatten. Dieses wurde mittlerweile sogar von Ministerpräsident Winfried Kretschmann mehrfach bestätigt.

Dennoch traut sich keiner der Verantwortlichen die Reißleine zu ziehen und das Projekt zu stoppen.

Mittlerweile gibt es mehrere gerichtliche Entscheidungen, die allerdings von Bahn und Politik ignoriert werden.

Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim entschied zum Beispiel nach eingehender Prüfung, dass Stuttgart 21 maximal 32 Züge pro Stunde abfertigen könne. Die Bahn und die PSU (Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm) verkünden dennoch auch weiterhin, dass der Tiefbahnhof 96 und mehr Züge pro Stunde abfertigen könne.

Auch beim Brandschutz gibt es unterschiedliche Aussagen. So erkämpfte die Gruppe der Ingenieure 22 am 04.12.2019 vor dem Verwaltungsgerichtshof in Mannheim einen Vergleich, in dessen Folge ihnen Einblick in die Unterlagen zur Evakuierung der Reisenden aus den Tunneln gewährt werden musste.



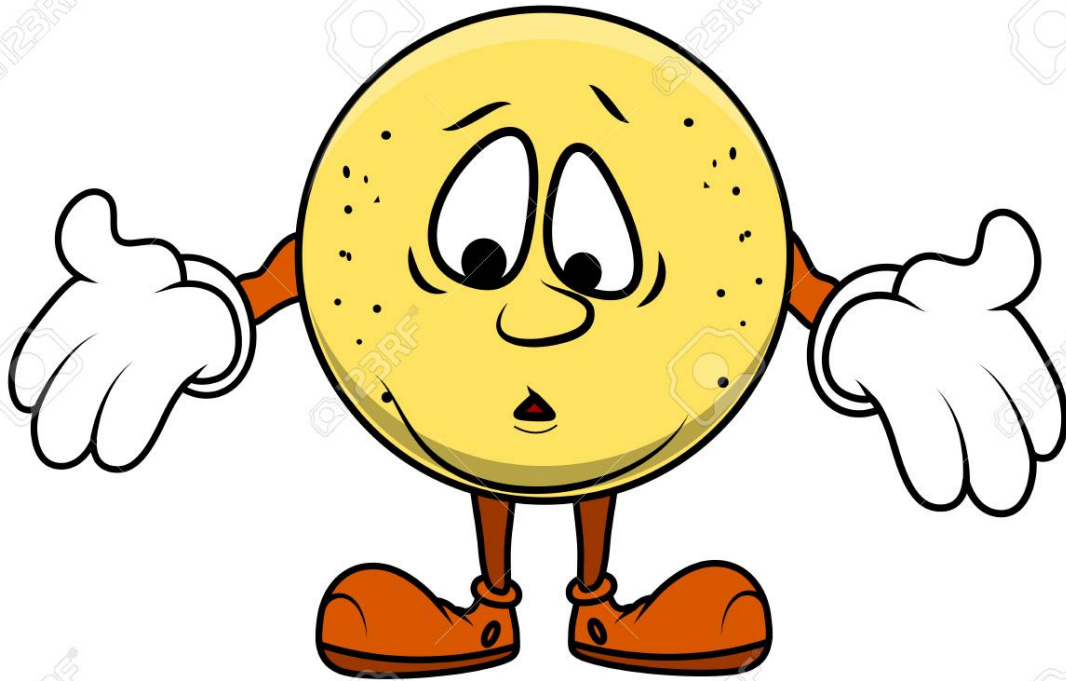
Dennoch drückte sich die Bahn um dieses Urteil und behauptete später, es gäbe kein Gutachten zur Evakuierung.

In einem weiteren Verfahren am 12.04.2024 vor dem Stuttgarter Verwaltungsgericht wurde dieses durch Zeugenaussagen der Firma Gruner bestätigt.

Damit wurde aber auch gerichtlich bestätigt, dass der Brandschutz bei Stuttgart 21 nicht gewährleistet ist.

Die Bahn hat damit selbst bewiesen, dass es im Ernstfall keine Simulationen zur Entfluchtung der Tunnel gibt.

Was nun den Brandschutz betrifft, so steht die Bahn jetzt mit leeren Händen da.



Aber auch an anderen Stellen gibt es Probleme.

So wollte die Bahn ursprünglich die fehlende Anzahl von Gleisen durch den Einsatz des European Train Control System (ETCS) ausgleichen und bastelt auch kräftig daran.

Der Erfolg ist aber eher mäßig. Man hatte die Ausrüstung für ETCS ursprünglich bei der Firma Thales in Ditzingen bestellt.



Diese jedoch wurde mittlerweile an das japanische Unternehmen Hitachi verkauft, das unter anderem auch Schienenfahrzeuge herstellt.



Das führte allerdings dazu, dass wichtige Teile nicht geliefert werden können. Weiterhin sind die im Bau befindlichen elektronischen Stellwerke in Deutschland noch nicht einmal lizenziert, das heißt im Klartext nicht zugelassen.

Wie man unter diesen Voraussetzungen im Dezember 2025 den Betrieb aufnehmen will, bleibt ein Geheimnis der Bahn.

Übrigens dürften alle diese Probleme die Kosten für Stuttgart 21 weiter in die Höhe treiben. Mit den derzeit rund 11,5 Mrd. Euro wird man deshalb am Ende wohl auch nicht auskommen. Dennoch stehen Bahnchef Lutz und Verkehrsminister Wissing bis heute unerschütterlich zu S21.



Allerdings haben sie dabei ein Problem: Der Bund will keine Provisorien.

Im Jahr 2025 ein bisschen, 2026 vielleicht ein wenig mehr oder noch später und dann vollständig?

Möglich ist alles.

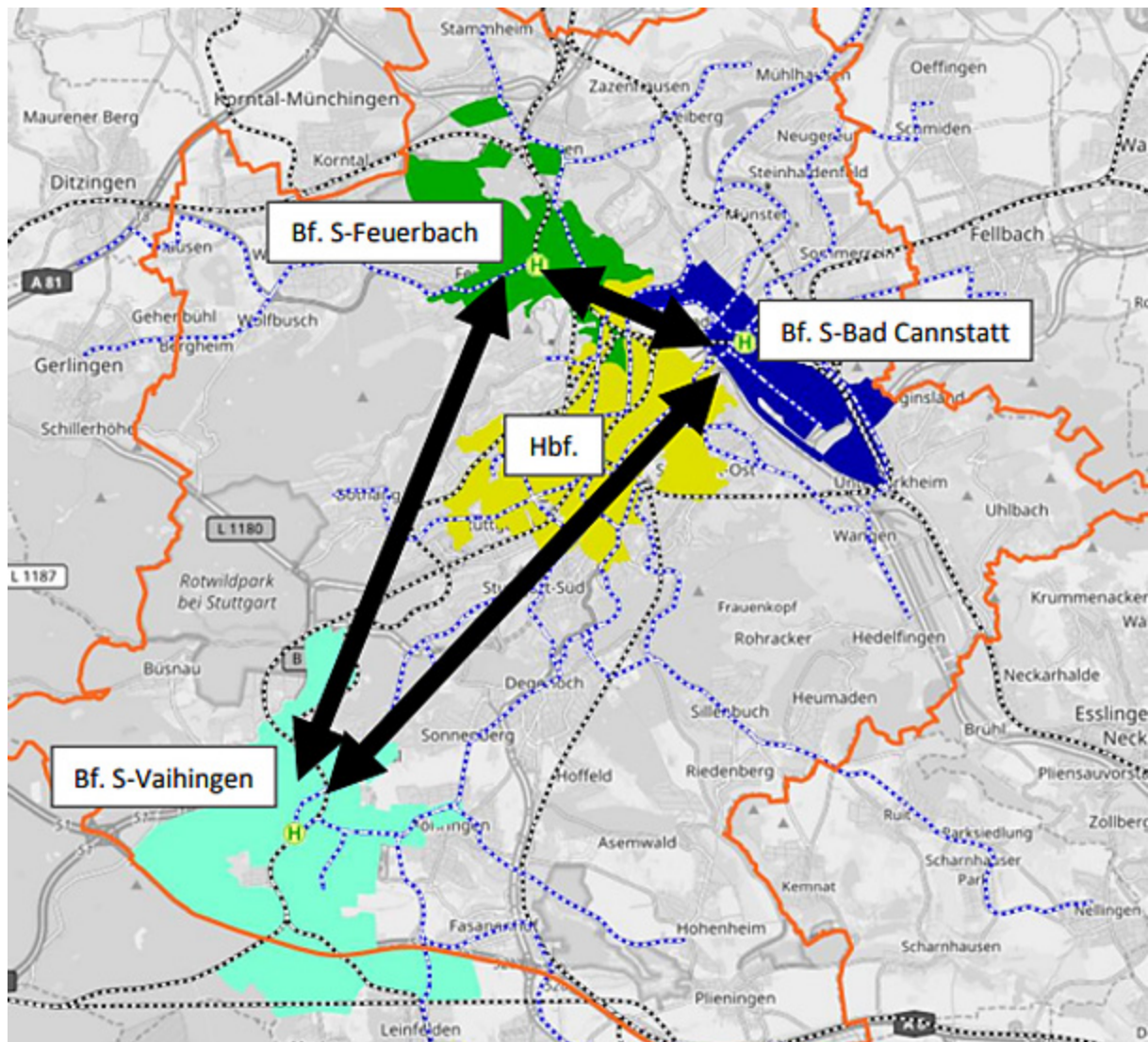
Im Juni will die Bahn den Projektpartnern bekanntgeben, wie sie sich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorstellt und wohl auch wann. Der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr Michael Theurer hat dazu die Erwartungen des Bundes formuliert:



Die Inbetriebnahme könne nur stattfinden, wenn der Bahnhof voll funktionsfähig sei und die in Aussicht gestellte Leistung erbringe.

Und genau da liegt das Problem: Während die Bahn noch immer von knapp 100 Zügen pro Stunde ausgeht, hat der frühere S21-Gegner und heutige Verkehrsminister von Baden-Württemberg Winfried Hermann längst das sogenannte Nahverkehrs-dreieck geplant, das den Regionalverkehr aus dem Tiefbahnhof heraushalten und ihn somit entlasten soll.

Ein Eingeständnis, dass Stuttgart 21 mit 8 Gleisen zu klein ist!



Nach Hermann sollen RE- und RB-Züge in den Bahnhöfen Feuerbach, Bad Cannstatt und Vaihingen enden bzw. tangential die Stadt Stuttgart mitsamt dem Hauptbahnhof umfahren.

Reisende, die vom Regionalverkehr auf den Fernverkehr bzw. umgekehrt umsteigen wollen, müssen dann mit S-Bahn oder Stadtbahn von den drei Nahverkehrsbahnhöfen zum Tiefbahnhof fahren und umgekehrt.

Das verkauft man dann als großen Fortschritt, während auf dem heutigen Kopfbahnhof ein Fußweg von wenigen Minuten ausreichend ist.



Stuttgarter Hauptbahnhof um 2008

Dabei wäre der heutige Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen bestens für den von der Bahn geplanten Deutschlandtakt geeignet. Von Stuttgart aus fahren Züge in 14 Richtungen. Dafür braucht die Bahn demzufolge 14 Gleise. Zwei weitere Gleise stünden dann noch für Sonderzüge oder Gleiswechsel bei Havarien zur Verfügung und würden einen optimalen Bahnverkehr ermöglichen.

Aber darum geht es den Planern von Stuttgart 21 in keinsten Weise.

Von Anfang an ging es nur um die Gleisflächen des Hauptbahnhofs und des Abstellbahnhofs Rosenstein.

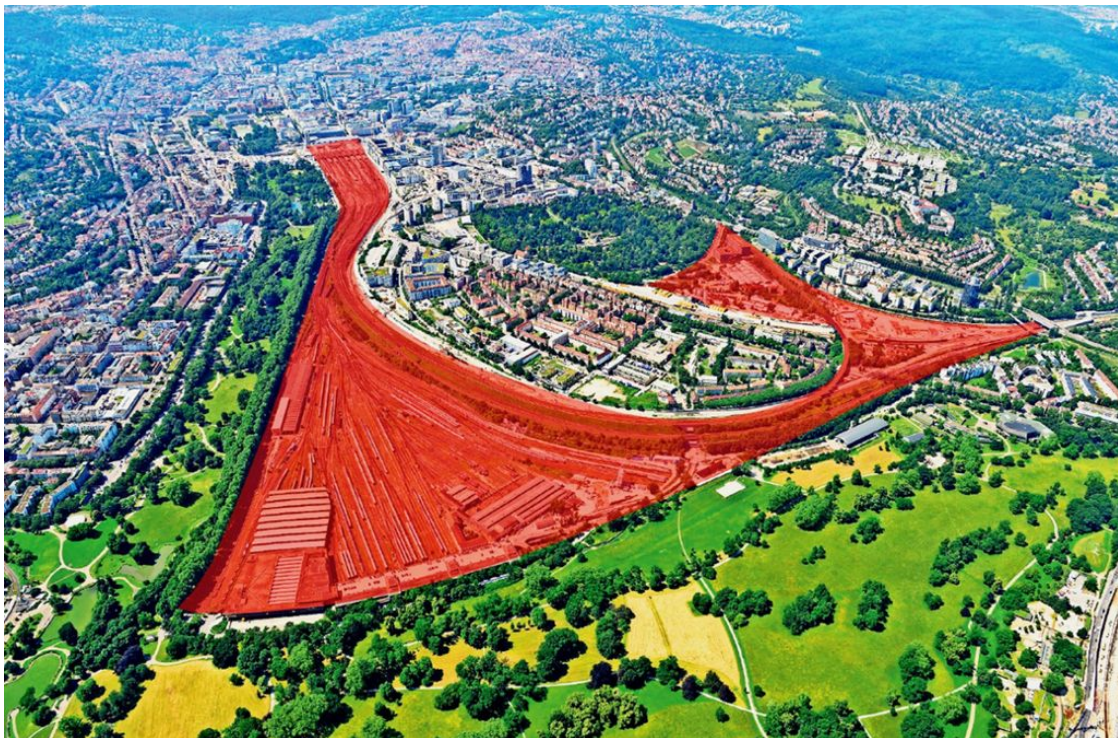
Diese wollte man freibekommen, um das Gelände mit hohen Gewinnen zu bebauen. Stuttgart 21 ist also ein reines Immobilienprojekt.

Als solches wurde es auch 1996 auf der internationalen Immobilienmesse MIPIM in Cannes (Frankreich) vorgestellt.



Was nun die Immobilien betrifft, die auf dem jetzigen Bahnhofsgelände entstehen sollen, so hat die Stadt Stuttgart ein riesiges Problem. Sie kaufte der Bahn die Grundstücke bereits im Dezember 2001 für 459 Mio. € ab und wartet seither darauf, diese bebauen zu können.

Das dürfte aber noch dauern!



Dabei könnte das Gebiet am Nordbahnhof (im Bild rechts oben) längst bebaut werden, ist jedoch durch Stuttgart 21 noch immer blockiert. Die Stadt kann also derzeit ihre ehrgeizigen Bebauungspläne längst nicht verwirklichen, gibt jedoch Millionen für Architekturwettbewerbe und Planungen zur Bebauung des Gebietes aus. Dabei ist unklar, ob diese Flächen überhaupt jemals frei werden.

Derzeit bereitet sich die Bahn wohl eher auf einen „Kombi-Bahnhof“ vor, wie ihn Heiner Geißler während der Schlichtung 2011 vorschlug.



Zumindest deutet die nagelneue Beschriftung der Schilder auf den Bahnsteigen darauf hin. Wie lange dieses Provisorium dann Bestand haben wird oder ob es gar eine Endlösung wird, ist heute kaum zu sagen.

Ein weiteres Problem ist die Qualität des neuen Tiefbahnhofs. Schon heute ist zu erkennen, dass viele der Kelchstützen von Rostfraß befallen sind. Welche Auswirkungen das in einigen Jahren haben wird, bleibt abzuwarten.



Die Sperrung einzelner oder mehrerer Gleise wegen Sanierung der Kelchstützen dürfte zu weiteren Problemen führen.

Generell aber ist es fraglich, ob man die schadhafte Kelchstützen überhaupt sanieren kann, wenn sie von innen her vom Rost zerfressen werden.

Alle diese Probleme lassen daran zweifeln, dass Stuttgart 21 jemals die Hoffnungen der Planer erfüllen wird.

Aber auch die Gegner sind nicht glücklich über diese Entwicklung.

Sie hätten lieber gesehen, dass bei den Verantwortlichen rechtzeitig der Verstand eingesetzt hätte und das Projekt gestoppt worden wäre.

Die Sanierung und Modernisierung des Kopfbahnhofs wäre verkehrstechnisch sinnvoller gewesen.