

Peter Müller  
Rigaer Straße 13/56  
18107 Rostock

Rostock, 06.06.2025

Prof. Dr. Michael Decker  
Deutsches Museum München  
Museumsinsel 1  
80538 München

Sehr geehrter Herr Prof. Decker,

ich kenne und schätze das Deutsche Museum in München als eine Einrichtung, die neutral und unabhängig über Naturwissenschaften und Technik informiert.

Umso mehr verwundert mich, dass die Ausstellung über Stuttgart 21 so einseitig ausgerichtet ist, obwohl auch in München mittlerweile bekannt sein dürfte, welche Tücken und Gefahren das Projekt in sich birgt. Auch das sollte meiner Meinung nach in einer solchen Ausstellung nicht unerwähnt bleiben.

Dass der Architekt Christoph Ingenhoven in höchsten Tönen von „seinen“ Kelchstützen schwärmt, ist ja nachzuvollziehen. Allerdings sollte man dann auch erwähnen, dass der Architekt des Münchener Olympiastadions Frei Otto in hohem Maße an den Entwürfen für den Stuttgarter Tiefbahnhof beteiligt war, sich später jedoch von dem Projekt distanzierte, weil er es aufgrund der schwierigen Topographie und Geologie in Stuttgart für gefährlich hielt.

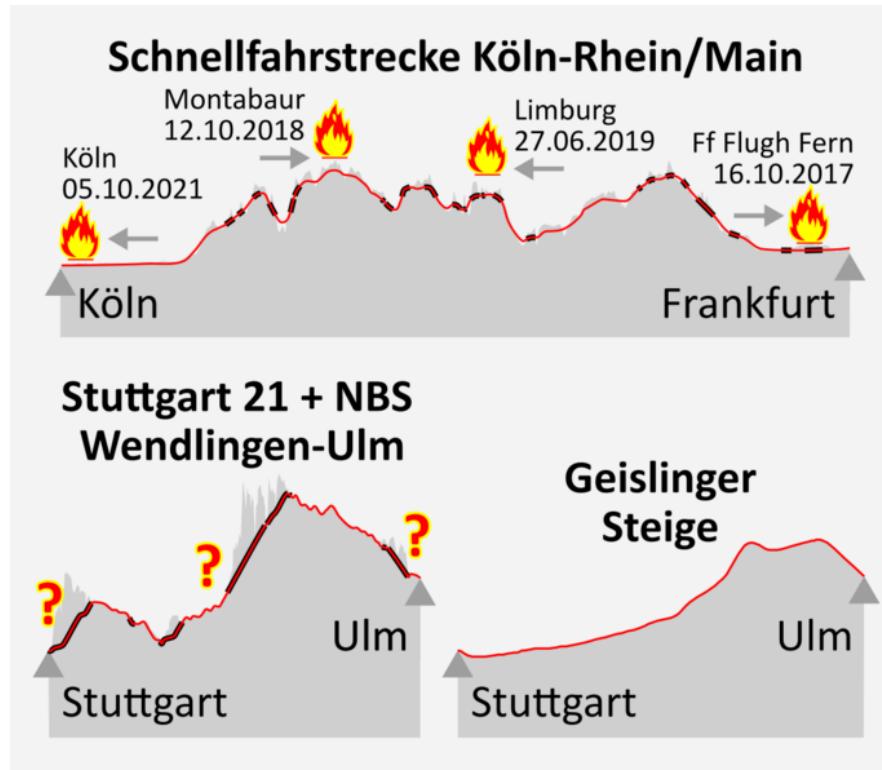
Nach mehr als 30 Jahren Planung hat nun selbst die Politik erkannt, dass der Tiefbahnhof mit lediglich 8 Gleisen viel zu klein ist. Baden-Württembergs Verkehrsminister Hermann forderte deshalb schon vor Jahren einen unterirdischen ergänzenden Kopfbahnhof mit 6 bis 8 Gleisen. Dagegen sträubte sich jedoch die Stadt Stuttgart und der Gedanke wurde verworfen.

Inzwischen ist ein sogenanntes „Nahverkehrsdreieck“ im Gespräch. Demnach sollen Regionalbahnen jeweils in drei Vorortbahnhöfen enden und die Reisenden sollen mit U- und S-Bahnen zum Hauptbahnhof fahren – eine deutliche Verschlechterung der Reisequalität. Weiterhin konnte die Bahn bisher kein schlüssiges Evakuierungskonzept für den Tiefbahnhof und die Zulaufstrecken in etwa 60 km Tunneln (mit geplanten Ergänzungsbauwerken über 100 km) vorlegen. Es gibt lediglich eine Entfluchtungssimulation zu einem „Kaltereignis“, also einer Panne eines Zuges ohne Flammen und Rauch.

Da aber die Gleise von und nach Stuttgart überdurchschnittlich hohe Gleisneigungen bis 40 Promille aufweisen, besteht auch eine höhere Brandgefahr.

Die Deutsche Bahn selbst hat ermittelt, dass es besonders häufig auf hügeligen Strecken zu Zugbränden kommt, weil dort die Technik der Züge (sowohl Antriebe als auch Bremsen) besonders bei hohen Geschwindigkeiten extrem beansprucht wird.

So gab es die meisten Zugbrände bisher auf der topographisch anspruchsvollen Trasse zwischen Köln und Frankfurt.



Die Strecken rund um Stuttgart sind jedoch deutlich steiler und verlaufen noch dazu fast durchgehend in Tunnels.

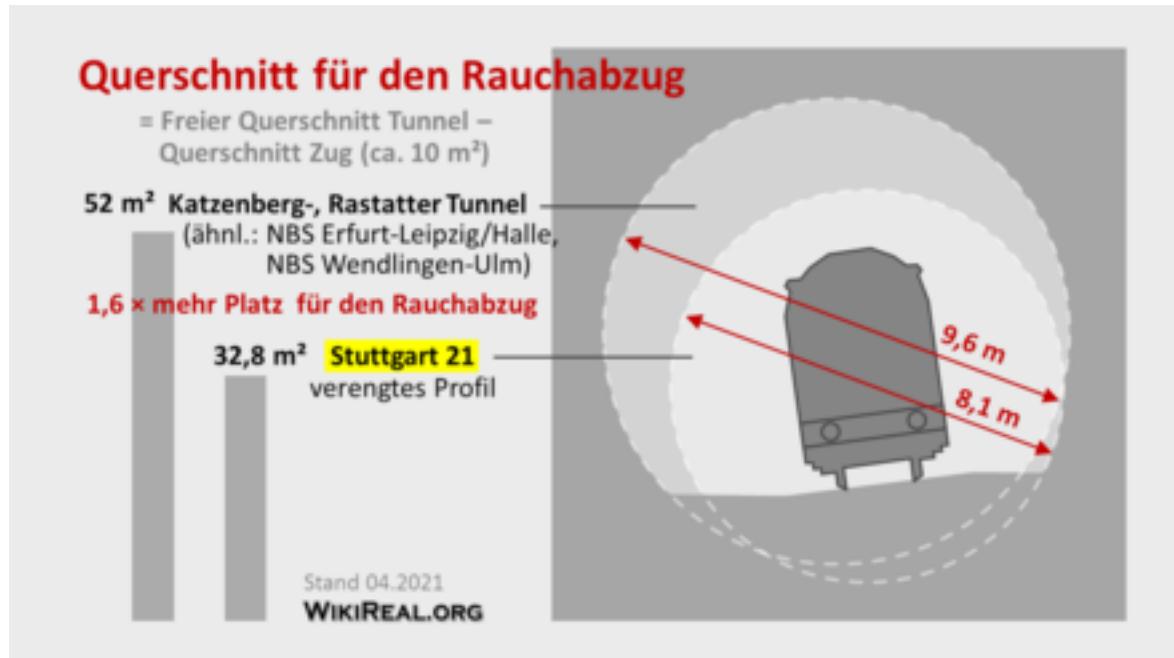
In den meisten Tunnels, die teilweise auch noch mit verengtem Querschnitt gebaut wurden und dadurch im Brandfall bedeutend schneller verrauchen, gibt es alle 500 m einen Querschlag, also einen Stollen in die gegenüberliegende Röhre. Damit erfüllt die Deutsche Bahn in Europa nur Mindestanforderungen.

Querschlagabstand – wie weit weg ist der Rettungsstollen?		
Querschlag	Zug mit fliehenden Personen	Querschlag
(grob maßstäblich)		
← Stuttgart 21, NBS	→ 500 m	
← Gotthard + Ceneri (CH)	→ 325 m	
← Brüssel + Antwerpen (BE)	→ 300 m	+ Stockholm (SW)
← Guadarrama (ES)	→ 250 m	+ High Speed Rail (AU)
← NFPA 130 (US)	→ 244 m	(Vorschrift in vielen Ländern außerhalb der EU)
← Perthus (ES/FR)	→ 200 m	
← Marmaray (TR)	→ 150 m	

Leider verschweigt man diese und andere Tatsachen bei der Ausstellung im Deutschen Museum und geht sogar soweit, das Projekt als ökologisch darzustellen.

Schon bei Beginn der Bauarbeiten wurden viele riesige Bäume im Stuttgarter Schlossgarten gefällt, die für das Stadtklima extrem wichtig waren. Durch den Bau wurden dann Unmengen CO<sub>2</sub> freigesetzt. Das ist aber längst nicht alles. Während der alte Kopfbahnhof (zusammen mit Leipzig der pünktlichste Bahnhof Deutschlands) keine Rolltreppen, Aufzüge, Belüftung und Beleuchtung (tagsüber) brauchte, wird das im Tiefbahnhof Unmengen an Energie

verschlingen. Dazu kommt der erhöhte Energieverbrauch der Züge durch die großen Steigungen in verengten Tunneln.



Gegenüber einer oberirdischen Strecke steigt dadurch der Energieverbrauch bis auf das Dreifache an. Ist das ökologisch?

Aber kommen wir noch einmal zur Architektur des Tiefbahnhofs. Derzeit sind „Betonkosmetiker“ am Werk, die die Kelchstützen und das Hallendach optisch aufwerten sollen. Der Erfolg ist eher mäßig, wie auf dem folgenden Bild deutlich zu sehen ist.



Außerdem werden durch diese Kosmetiker nur äußere Schwachstellen kaschiert. Wie es im Inneren der Kelchstützen aussieht, sieht kein Mensch mehr.

Allerdings konnte man in den vergangenen Jahren beim Bau der Kelchstützen deutlich sehen, dass es auch da Probleme gab.

So wurden zunächst die sogenannten Kelchfüße betoniert und standen dann teilweise ein oder

zwei Jahre, bevor die eigentlichen Kelche aufgesetzt wurden.



Das führte dann zu unschönen Übergängen zwischen Fuß und Kelch.



Wie sich das auf die Tragfestigkeit und die Haltbarkeit der Kelchstützen auswirken wird, vermag ich als Laie nicht zu sagen, habe allerdingbs diesbezüglich kein gutes Gefühl.



Dass sich im Beton teilweise auch Holzteile befinden, macht es auch nicht besser.

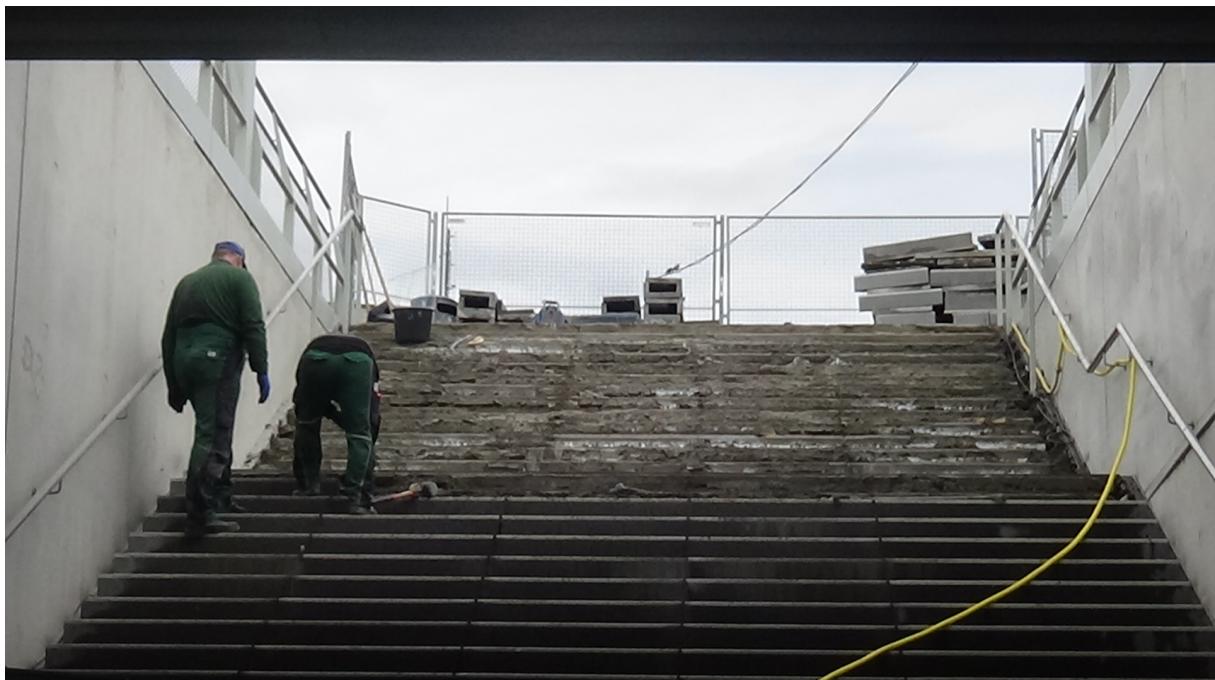
Laut DB und der für den Bau verantwortlichen Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) soll der Bahnhof 100 Jahre halten.

Dazu folgendes:

Zum Projekt gehörte auch der Neubau der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie. Hier waren die gleichen Architekten und Baufirmen tätig, wie beim eigentlichen Projekt.

Die Haltestelle Staatsgalerie wurde 2022 in Betrieb genommen.

Bereits 2024 mussten sämtliche Treppen zu den Bahnsteigen erneuert werden – Ursache: Pfusch am Bau!



Aber auch die Wände und die geschwungene Dachkonstruktion von Ingenhoven lassen Zweifel darüber aufkommen, dass Stuttgart 21 dauerhaft den Anforderungen genügen wird.



Schon heute zeigen sich überall Risse im Beton.



An vielen Stellen ist sowohl an der Stadtbahnhaltestelle als auch im Tiefbahnhof ist deutlich zu sehen, dass die Überdeckung der Bewehrung mit Beton nicht ausreichend ist (mindestens 5 cm).



Dadurch kann CO<sub>2</sub> in den Beton eindringen und sich mit dem Eisen des Bewehrungsstahl verbinden (Rost). Da Rost aber ein deutlich höheres Volumen als Eisen hat, sind Abplatzungen die Folge. Man spricht dann auch von „Betonkrebs“.

Nun noch ein Wort zur Digitalisierung, konkret dem Digitalen Knoten Stuttgart. Hier gibt es laut Projektleiter Olaf Drescher noch große Probleme zu lösen. Drescher sagt dazu: „Der Digitale Knoten ist ein Pilotprojekt. Deshalb weiß auch niemand genau, was dabei herauskommen wird.“

Alle diese Probleme werden in der jetzt eröffneten Ausstellung leider nicht erwähnt, was ich sehr schade finde.

Ihre Präsentation zeigt nur das, was auch die DB in ihren Hochglanzprospekten fälschlicherweise behauptet: Stuttgart 21 ist schön, leistungsfähig und sicher.

Dabei hätte man sich mit ein wenig Mühe ein realistisches Bild von S21 machen können, zum Beispiel durch Nachfragen beim Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 oder bei anerkannten Fachleuten wie Dr. Christoph Engelhardt oder dem Verkehrsplanungsbüro Vieregg und Rößler, die praktisch vor Ihrer Haustür sitzen.

Die Kontaktadressen kann ich Ihnen gern übermitteln.

Nicht nur für mich ist Ihre Ausstellung zu Stuttgart 21 eine vertane Chance, realistisch und unabhängig zu zeigen, welche Chancen und Risiken das Projekt in sich birgt und wer einen Nutzen daraus zieht. Die Bahnreisenden sind es mit Sicherheit nicht!

Mit freundlichen Grüßen

Peter Müller