

2. Offener Brief: "Stuttgart 21 – ein ungedeckter Wechsel auf die Zukunft"

Wolfgang Dietrich, Projektsprecher Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Sehr geehrter Herr Dietrich,

herzlichen Dank für [Ihre Antwort](#) vom 28.06.2011 auf meinen [offenen Brief](#) vom 07.06.2011. Es freut mich, dass Sie Ihre vorausgehende Antwort an mich, in der Sie von "tatsächlichen und selbsternannten Experten" sprachen und ansonsten ohne weitere Argumentation in der Sache auf den Stresstest verwiesen, durch diese sachlichere Antwort ersetzten, die Sie nun freundlicherweise auch für die Veröffentlichung freigaben.

"Haltlose Berechnungen" und der Vergleich mit der Realität

Sie sind sich uneins, ob Sie nun meine Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des neuen Durchgangsbahnhofs "keinesfalls anzweifeln" oder doch als "haltlos zurückweisen". Vielleicht kann ich Ihnen im Folgenden helfen. Insoweit Sie ansetzen, letzteres zu begründen, hatte ich mich schon bemüht klarzustellen, dass sich die Kritik der Bahn wohl eher auf den von mir angestellten Vergleich mit der Realität heutiger Großbahnhöfe beziehen müsste, d.h. die Leistungsgrenze aus der Praxis auch für S21 anzusetzen.

Sind die Stuttgarter doppelt so schlau wie die Wiener?

Gelänge es der Deutschen Bahn, bei S21 das Leistungsplus ggü. den deutschen Maximalwerten von 40 % (49 Züge aus dem Stresstest) bis 80 % (60 Züge bei Ausbau der Zuläufe) durch bahn- oder fahrplantechnische Maßnahmen nachvollziehbar zu erklären, ließen sich die Ergebnisse des intransparenten Stresstests viel besser kommunizieren, es würde enorm Vertrauen geschaffen für das Projekt Stuttgart 21 und wir erhielten Hinweise, wie die überlasteten Bahnhöfe im deutschen Netz entlastet werden könnten.

Dies ist sicherlich "aus Sicht der Eisenbahnbetriebsanalytik" eine durchaus statthafte Fragestellung, welche Maßnahmen einen vergleichbar großen Bahnhofsneubau nahezu doppelt so leistungsfähig machen wie die Bestwerte im Bestand. Und warum sind die Stuttgarter doppelt so schlau wie unsere österreichischen Nachbarn in Wien, die für den dortigen neuen Hauptbahnhof genauso groß bauen für nur halb so viel Verkehr?

Wenn Sie schreiben, dass "pauschale Aussagen zu den präzisen Anteilen" der leistungssteigernden Faktoren seriös nicht möglich sind, muss ich entgegenen, die in der Stresstest-Unterlage erwähnten "Sensitivitätsbetrachtungen" der Prämissen ermitteln genau derartige Informationen. Auch wurden Varianten gerechnet. Ein grobes Verständnis der Einflussfaktoren auf den Projekterfolg ist bei einer solchen Milliardeninvestition anzuraten. Diese Ergebnisse zu kommunizieren würde Vertrauen schaffen, aber dazu später.

Hamburg, Köln, Stuttgart 21 und die Zuläufe

Zurück zu den Bahnhöfen. Sie führen an, Hamburg und Köln "kranken an ungünstigen Zuläufen". Ich würde dem entgegensetzen, da kann Stuttgart 21 mithalten. Warum dis-

kutieren Sie nicht die Engpässe bei Stuttgart 21? Die Fildertrasse mit ihrer europaweit einzigartigen Ballung von sechs Zwangspunkten, die kleine Wendlinger Kurve und die Mischverkehre im Fildertunnel aus der Neubaustrecke, Tübingen und der Gäubahn. Plus die hohe Auslastung der Strecke nach Zuffenhausen. Allein diese Einschränkungen scheinen der Kölner Hohenzollernbrücke und den wendenden ICEs ebenbürtig zu sein. Hinzu kommt, dass bei der Hohenzollernbrücke auf der anderen Seite des Rheins Warte- und Gleiswechselföglichkeiten bestehen, was bei Stuttgart 21 nicht der Fall ist. Und während Stuttgart 8 Zuläufe hat, wird Hamburg mit 9 und Köln mit 10 Zuläufen versorgt.

Sehr geehrter Herr Dietrich. Warum bringen Sie nur dort Beispiele aus der Praxis, wo sie belegen wollen, dass etwas nicht vergleichbar ist. Wo sind die vergleichbaren Erfahrungswerte aus der Praxis, die belegen, dass die Stuttgart 21-Planung realistisch ist?

Ringverkehr Stuttgart 21

Wie ich meine, kommt der Ringverkehr bei S21 erschwerend hinzu, da er auch Einschränkungen mit sich bringt. Fahrten im Ring verursachen zahlreiche Trassenausschlüsse, jede Fahrt zu und vom Abstellbahnhof belegt Fahrplantrassen. Deshalb erscheint auch die Wende im Ringverkehr äußerst unattraktiv, sie ist ohnehin nur für die Linien nach Plochingen und Waiblingen möglich und soll offenbar kaum gefahren werden.

Dass der Ring "planmäßige Zugwenden überflüssig" macht, ist also dem Stresstest-Fahrplan nicht wirklich anzumerken. Bemerkenswert ist, dass eine Wendeschleife auch in Köln über die Südbrücke möglich wäre, dem aber offenbar die ICE-Wenden im Bahnhof vorgezogen werden. Für S21 sind es eher die Durchbindungen, die unausgelastete Züge wieder weit in das Land schicken, die der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs aufhelfen.

Hinsichtlich der Flexibilität bringt der Ring etwas (auf Kosten von Trassenausschlüssen). Dem gegenüber stehen aber die viel gerühmten wenigen Weichen bei Stuttgart 21 (für die mit den geringeren Servicekosten geworben wird). Fallen kritische Weichen aus, kommt S21 in echte Probleme. Z.B. in Richtung Esslingen nach dem Südkopf im nördlichen Gleis, dann ist im ganzen Tunnel nur die Gegenrichtung befahrbar, erst in Esslingen gibt es wieder Gleiswechselföglichkeit. K20 hat dank seiner Weichen vielfache Reaktionsmöglichkeiten auf einzelne Störungen, d.h. eine störungsmindernde sog. Redundanz.

Ich kann daher noch nicht nachvollziehen, inwiefern gerade der Ringverkehr der Schlüssel des Leistungsturbos sein könnte, wie es Dr. Volker Kefer am 09.06.2011 im [SWR Fernsehen nahelegte](#). Auch scheint das Ring-Konzept international noch nicht wirklich aufgegriffen worden zu sein, um die Größe von Bahnhofsinstallationen zu halbieren.

Schneller und "höhenfreier" also kreuzungsfreier Verkehr

Die von Ihnen angeführten "durchgehend höhenfreien und schnell befahrbaren Verzweigungen" sind auf die unmittelbaren Zulaufgleise des Bahnhofs beschränkt. Bei der kleinen Wendlinger Kurve, der Rohrer Kurve bzw. der ganzen Fildertrasse, sowie beispielsweise auch auf der Strecke nach Waiblingen ist es mit Schnelligkeit bzw. Kreuzungsfreiheit vorbei. Im Bahnhof S21 selbst kreuzen sich viele Linien (siehe Durchbindungsangebot). Auch das führt zu zahlreichen Fahrstraßenausschlüssen, die im Kopfbahnhof dank seinem einzigartigen Tunnelgebirge oft vermieden werden können.

Kopfbahnhof weit leistungsfähiger als dargestellt

Sie schildern ausführlich die Einschränkungen des heutigen, seit langem vernachlässigten Kopfbahnhofs. Diese vor allem durch den S-Bahn-Bau Anfang der 70er Jahre verursachten Engpässe lassen sich schrittweise je nach Bedarf und verhältnismäßig kostengünstig

wie im Konzept K21 dargestellt wieder beseitigen. Noch im Sommer 1970 zeigte der Kopfbahnhof eine Leistungsfähigkeit von 47 Zügen pro Stunde in der Praxis. So erscheinen die Zukunftsziele für Stuttgart mit dem Alternativkonzept K21 realistisch erreichbar.

Sie machen den Kopfbahnhof weiterhin unnötig schlecht, wenn Sie jetzt Einfahrtsgeschwindigkeiten von bis herab zu 20 km/h nennen, diese sind nur baubedingt. In Stuttgart gelten 30 km/h ab einer Entfernung 600 m vor dem Prellbock, teilweise sogar bis zu 1200 m vorher. Das ließe sich deutlich optimieren, wie das Beispiel Leipzig zeigt mit 30 km/h erst ab der Hallenschürze. Darüberhinaus sind ähnliche Einschränkungen auch bei S21 vorhanden etwa bei den Einfahrten in ein belegtes Gleis bei Doppelbelegung.

Zweifelhafte Effizienzgewinne aus der Signaltechnik

Sie beschreiben für Stuttgart die Nutzung der neuen Signaltechnik "ETCS Level 2". Liegen Betriebserfahrungen in Deutschland für den Großbahnhofsbetrieb mit dieser Technik vor? Was sind die im Stresstest unterstellten Bremskurven der Fahrzeuge, welche Geschwindigkeitsprofile werden bei den verschiedenen Einfahrten angenommen?

Sie verweisen im Zusammenhang mit der Signaltechnik auf S-Bahn-Installationen. Bei solchen einfachen Haltepunkten kann eine optimierte Signaltechnik noch die größten Vorteile bringen. Auch auf der freien Strecke, etwa auch in den S21-Zuläufen kann ETCS durchaus merkliche Effizienzgewinne für den Bahnknoten bringen (wenn auch durch den Mischbetrieb mit PZB-Technik gemindert).

Nach Aussage ausländischer Experten lässt sich aber in einem Großbahnhof mit Knotenbetrieb und zahlreichen kreuzenden Linien kaum etwas von diesen Effizienzgewinnen realisieren. Abgesehen davon, dass soweit bekannt derzeit kein Großbahnhof mit der ETCS L2-Technik arbeitet. Zuletzt wurde selbst der Bahnhof Innsbruck aus der ETCS-L2 Planung des Brenner-Korridors herausgenommen und die Bundesregierung nahm ihre Zusage zurück, bis 2020 (siehe S21!) die Güterzugkorridore mit ETCS auszurüsten. Wie sieht also das Migrationskonzept der Bahn und der Bundesregierung für ETCS L2 aus?

Für Stuttgart 21 erscheinen die versprochenen Effizienzgewinne als ein ungedeckter Wechsel auf die Zukunft. Erst wenn vergleichbare Installationen eine Abfertigungsleistung wie für S21 geplant in der Praxis nachgewiesen hätten, wäre es verantwortbar, die Zukunft der Wirtschaftsregion Stuttgart hinsichtlich ihrer Verkehrsinfrastruktur von einer solchen Leistungshoffnung abhängig zu machen. Scheitert dieser laut Experten unverantwortliche Sprung ins Ungewisse, hat die Region einen unabsehbaren wirtschaftlichen Schaden. Es ist außerdem ein logischer Bruch, den Bau von Stuttgart 21 mit Effizienzgewinnen aus der Signaltechnik zu begründen, da diese in ähnlichem Umfang dem Kopfbahnhof zugute kämen.

Haltezeiten, Doppelbelegungen und Zugfolgezeiten

Sehr geehrter Herr Dietrich. Sie schreiben so schön: "Solange die Haltezeiten von Zügen nicht wesentlich über das in aller Regel ausreichende Maß von zwei bis drei Minuten verlängert werden, gelingt der Einklang von Infrastruktur, Fahrzeugen und Technologie." Heißt das nicht, dass der "Einklang" schon erheblich gestört ist, wenn die Menschen die knapp 5 Minuten brauchen, die heute in Stuttgart in der Spitzenstunde Realität sind, wie in der Schlichtung gezeigt wurde, und nicht die minimalen Haltezeiten bis herab zu 1 Minute 6 Sekunden, die im Stresstest-Fahrplan für den Fahrgastwechsel eines ganzen Zuges unterstellt sind? Allein 9 Züge der Spitzenstunde liegen unter 3 Minuten, dem Wert, der schon 1994 von Prof. Schwanhäuber als Minimum für S21 gefordert wurde und der bspw. auch in Köln nicht unterschritten wird.

Diese exorbitant niedrigen Haltezeiten sowie die 13 Doppelbelegungen in der Spitzenstunde (wir wissen, diese Notmaßnahmen sind nicht gerade kundenfreundlich) und Zugfolgezeiten von offenbar unter 3 Minuten (im Gleisbelegungsplan der Stresstest-Unterlage erscheinen die Zeiten für die Ausfahrt unvollständig, daher ist dies nicht genau auszuwerten; 3 Minuten wurden schon in der Schlichtung als destabilisierend identifiziert) charakterisieren einen Bahnhof unter Extrembelastung an der Leistungsgrenze oder eher deutlich jenseits dieser Grenze. Den "Einklang" kann ich nicht mehr erkennen.

Notfall-Szenarien

Die inzwischen veröffentlichten spärlich aussagefähigen Informationen zum Stresstest beschreiben die Berücksichtigung einer Verspätungs-Statistik, aber keine Notfall-Szenarien. Was passiert bei Weichenstörungen, Personenunfällen und Gleissperrungen. Was passiert, wenn doch ein Zugführer mit dem Gleisgefälle nicht rechnet und, wie verschiedentlich bei dem Haltepunkt Haan passiert, über den Bahnsteig hinausrutscht (bei S21 würde er in den Weichenbereich rutschen)? Oder ist es eine zu naive Erwartung, dass ein Stresstest die Stabilität auch gerade in solchen Stress-Situationen abbilden sollte?

S21 operiert offenbar absolut an der Kante. Bedeutet dann nicht schon eine einfache Gleissperrung den Kollaps des Bahn- und damit auch des restlichen Verkehrs? Was ist bei Sperrung des S-Bahn-Tunnels? Ist der Stresstest am Ende eine Schönwetter-Simulation?

Umfassende Anschlussvermittlung?

Was Sie über die Vorteile der Linienüberlagerung für dichte Takte im Hinblick auf Umsteigebeziehungen schreiben, gilt natürlich nur für die Nahbereiche im Stuttgarter Bahnknoten. Endstationen profitieren hiervon ggf. nicht. Insbesondere im Grundtakt ist es doch so, dass die von Ihnen angeführten 20 Minuten mittlerer Belegungsabstand auf einem Bahnsteiggleis in keiner Weise einer maximalen Wartezeit beim Umsteigen entsprechen.

Aufgrund des Stunden- und Zweistudentakts der Linien wird bei einigen Umsteigebeziehungen eine Wartezeit von einer Stunde oder mehr auftreten. Hier wird besonders deutlich, wie teuer sich die Reisenden die 2-3 Minuten Fahrzeitverkürzung (durch S21 allein, nicht durch die Neubaustrecke) erkaufen, indem sie mit S21 auf den größten Kundennutzen, einen Vollknoten im integralen Taktfahrplan verzichten, für den allein der Kopfbahnhof ausreichend Bahnsteiggleise mitbringt. Ich darf noch einmal daran erinnern, dass im Konzept K21 trotz üppiger verspätungsabbauender Pufferzeiten in zwei Drittel der Fälle kürzere Reisezeiten erreicht werden, als bei S21, wie in der Schlichtung gezeigt.

Was S21 bräuchte, um wirklich Rekorde zu schaffen

Lassen Sie mich konstruktiv sein, es ist ja nicht so, dass die Leistungsziele von S21 überhaupt nicht erreichbar sind (ich erwähnte Japan). Was müsste alles erfüllt sein, um nachvollziehbar den mit Abstand leistungsfähigsten Bahnhof Deutschlands in Stuttgart hervorzubringen? Ich glaube, es wird schon eng, wenn einer der Punkte nicht erfüllt ist.

- Die Zahl der Zulaufstrecken auf jeder Seite müsste der Bahnsteigzahl nahe kommen.
- Der Fahrgastwechsel zur Spitzenstunde müsste ideal schnell möglich sein (etwa durch die sogenannte "spanische Lösung", d.h. zwei Bahnsteigkanten pro Gleis: Einstieg zur einen Seite und gleichzeitig Ausstieg zur anderen, siehe Münchner S-Bahn).
- Alle Züge müssten praktisch auf die Minute pünktlich fahren (siehe Japan)
- Das rollende Material müsste möglichst S-Bahn-ähnlich (mehr als 2 breite Ausgänge), sprintstark und einheitlich sein.

- Stuttgart müsste festlegen können, wann die Züge in anderen Bahnhöfen des deutschen Netzes abfahren oder ankommen, um den Fahrplan ganz auf die Stuttgarter Bedürfnisse optimieren zu können (so etwas geht evtl. in Paris oder London).

Papier und Computer sind geduldig, die Realität ist es nicht

Aber kommen wir zurück zum Stresstest. Papier ist geduldig, Computer sind es ebenso und führen brav jede von ihnen verlangte Addition durch. Auf die Eingangsgrößen kommt es an. Im Stresstest auf die Prämissen. Und diese wurden bis heute der Öffentlichkeit nicht dargelegt. Es ist wie in der Schlichtung, als die Wirtschaftsprüfer zwar in der Kostenplanung prüfen durften, ob die Grundrechenarten richtig angewandt wurden, für die entscheidenden Eingangsgrößen der Preise war in den Wochen der Prüfung leider keine Zeit.

Theoretisch mag die Rechenübung des Stresstests gelingen. Die Praxis zeigt aber, dass maximal ausgereizte Systeme extrem störanfällig sind. Der Stresstest-Rechnung wurden Regularien der DB zugrunde gelegt, in denen erst vor kurzem (Stichwort: Gute Betriebsqualität) die Qualitätsanforderungen gesenkt wurden (Papier ist geduldig). Womit aber nicht gerechnet wurde, sind die Menschen, z.B. ob sie minutenschnell einen kompletten Fahrgastwechsel bewältigen können.



*"Black-Box" Stresstest: Entscheidend für das was herauskommt ist das was hineingefüttert wird!
(Zeichnung N. Engelhardt)*

Wo sind die Notfallszenarien für ausgefallene Weichen, Personenunfälle und gesperrte Gleise? Wie planen Sie, mit dem Selbstmörder-Tourismus umzugehen, der einsetzt, wenn sich herumgesprachen hat, dass an der richtigen Stelle bei Stuttgart 21 der gesamte Verkehr in Südwestdeutschland lahmgelegt werden kann? Die Ausreizung aller Parameter in Extreme jenseits heutiger Praxis und die Ausblendung echter Notfälle lässt S21 nach den Stresstest-Unterlagen effektiv als ungedeckten Wechsel auf die Zukunft erscheinen.

Eine Frage der Glaubwürdigkeit

Herr Dietrich, es ist auffällig, dass Sie wieder nicht auf die in der Schlichtung für den Fall ausgebauter Zuläufe versprochenen 60 Züge pro Stunde eingehen. Ein Blick auf den Stresstest-Fahrplan zeigt, dies ist – wie ich schon schrieb – ein Beispiel vollkommen Realitätsverlusts. Die langjährig prominent propagierte Zusage der doppelten Leistungsfähigkeit von S21 wurde von den Projektbetreibern gebrochen, auch die 60 Züge sind nicht realisierbar, wurden aber nie korrigiert. – Warum sollten wir die 49 Züge glauben? Womit hätte sich die DB hierfür Glaubwürdigkeit verdient? Ich kann es nicht erkennen.

Ich habe in meinem Aufsatz nur anhand der größten Beispiele dargelegt, wie die Bahn gerade zum Thema Leistungsfähigkeit in der Schlichtung Informationen zurückgehalten und Sachverhalte unzutreffend dargestellt hatte. Sie haben keine der verschiedenen Ge-

legenheiten genutzt, diese Vorfälle zu erklären oder relativieren. Ich werte das als Eingeständnis. – Und diese Vorfälle sind nicht mit Fahrlässigkeit zu erklären. Ein Zeitungsaufmacher war: "Trickst die Bahn beim Stresstest?" Sollten wir nicht vielmehr fragen: "Trickst die Bahn beim Stresstest erstmals nicht?" Bevor bei Stuttgart 21 den Aussagen zu Leistungsfähigkeit, Kosten, Risiken und Sicherheit wieder Glauben geschenkt werden kann, muss das Vertrauen erst einmal wieder mühsam verdient werden.

Ein falsch beschriebenes Produkt kann problemlos an den Verkäufer zurückgegeben werden, der alle Kosten der Rückabwicklung zu tragen hat. Ein Unternehmen, das für den Börsengang mit unzutreffenden Angaben wirbt, muss verkaufte Anteilsscheine rückerstatten (Prospektbetrug). Für jedes Geschäft der kleinen Leute machen arglistige Täuschung und arglistiges Verschweigen den Vertrag unwirksam. Wir erleben offenbar gerade, dass diese Maßstäbe für Milliardenprojekte nicht mehr gelten.

Sie erwähnten zu Beginn Ihres Briefes noch einmal, dass ich auf dem Gebiet der Eisenbahnwissenschaft nicht namhaft bin. Ich hatte schon angedeutet, dass die deutsche Bahnwissenschaft bei Stuttgart 21 zu unglaublichen Versprechen und groben Fehldarstellungen etwa in der Schlichtung schwieg. Diese Wissenschaft hat ihr wichtigstes Gut, ihre Unabhängigkeit durch Drittmittelabhängigkeit und Marktmacht der DB verloren. Erlauben Sie mir, dass ich daraus ableite, dass es der Wahrheitsfindung durchaus förderlich sein kann, auf dem Gebiet der deutschen Eisenbahnwissenschaft nicht namhaft zu sein.

Die Veröffentlichung der Stresstest-Ergebnisse war als Farce geplant

Der Termin zur Veröffentlichung der Stresstest-Ergebnisse wurde auf 16:00 Uhr am 14.07.2011 festgesetzt. Ab dem 15.07., d.h. ab einem Zeitpunkt acht Stunden später, wollte die Bahn unumstößlich einige der teuersten und damit wohl unumkehrbaren Aufträge für Tunnelbauten vergeben. Eine vorherige Information der Allgemeinheit war nicht vorgesehen. Acht Stunden für die Allgemeinheit nach siebeneinhalb Monaten für die Bahn? Selbst die Projektpartner sollten erst drei Tage zuvor informiert werden.

In diesen acht Stunden hätten kaum die nötigen Informationen zum Stresstest übermittelt geschweige denn verarbeitet werden können. Ganz abgesehen von den vielen weiteren in der Schlichtung von Dr. Heiner Geißler gestellten Bedingungen etwa zur Sicherheit, auch deren Erfüllung muss vor Vergabe der Aufträge nachvollziehbar dargestellt werden, das ist in dieser Zeit nicht möglich. Der Termin war als Farce angelegt.

Inzwischen erlebten wir mit einem ersten Prämissen-Gespräch und der Absage des 14.07. den Versuch einer Heilung dieses Affronts. Ob die notwendigen Informationen bspw. auch zum Umfang des Prüfauftrags der SMA, d.h. des Vertrags und weiterer Vereinbarungen, öffentlich werden und ob eine angemessene Bewertung dieses Planungsmeilensteins möglich wird, bleibt abzuwarten.

Stuttgart 21 macht alle Beteiligten zu Dienstleistern des Bahnhofs

Lassen sie mich aus meiner Sicht noch einmal auch die Themen jenseits der reinen Leistungsfähigkeit in plastischen Bildern zusammenfassen. Der neue Tiefbahnhof wird auf jeden Fall nicht das sein, wofür Bahnhöfe im Allgemeinen gebaut werden. Stuttgart 21 wird keine Dienstleistungseinrichtung des Bahnverkehrs sein. Stuttgart 21 macht alle Beteiligten zu Dienstleistern des Bahnhofs:

- Die Fahrplangestalter befinden sich in einem denkbar engen Korsett, sie haben mehr die Bedürfnisse des Bahnhofs als die der Kunden zu bedienen.

- Die Fahrgäste müssen sich beeilen, – ach was – sie müssen drängeln, keilen, schieben wie nirgendwo in Deutschland, um in Minutenschnelle Züge zu entleeren und wiederzubefüllen. Und das, nur um nicht den "Einklang von Infrastruktur, Fahrzeugen und Technologie" zu stören. Hier wird der Vorrang der Technik besonders deutlich.
- Die Züge müssen weiterfahren auch wenn sie praktisch leer sind.
- Die Lokführer sehen sich mit dem einzigen abschüssigen Bahnhof in Deutschland konfrontiert und müssen hier mangels einer unüberwindbaren technischen Schutzvorrichtung ihr Gewissen befragen, wie wohl die "Schutzziele der EBO" ein unbeabsichtigtes Wegrollen der Züge "verhindern wollen".

Stuttgart 21 übt Zwang aus

Die weiteren Zwänge, die der Bahnhof allen Beteiligten auferlegt sind gigantisch (sichtbar auch in der Flut der Ausnahmegenehmigungen in allen Bereichen):

- Der Bahnhof schreibt das rollende Material vor: Spurtstark und einheitlich.
- Die Bahnhofsneigung erzwingt einen "rollhemmenden Belag" der Bahnsteige, d.h. eine Art Kopfsteinpflaster. Den Bahnfahrern wird in der Beförderung ihres Gepäcks eine heutzutage unnötige Mühe aufgezwungen. Wie wehmütig werden sie an andere Bahnhöfe denken, wo die Trolleys auf poliertem Steinboden schwerelos dahingleiten.
- Das Rattern der Trolleys und der Lärm des doppelt dicht betriebenen Großbahnhofs bewirken eine gigantische Lärmkulisse, die vom teils recht niedrigen Hallengewölbe verstärkt zu Ohrenzwang und möglicherweise auch Gehörschäden führen kann.
- Mobilitätseingeschränkten Menschen wird aufgezwungen, im Katastrophenfall ihre Behinderung irgendwie zu überwinden.
- Eingezwängt in den zur Kostenersparnis verengten Tunnels schieben die Züge gigantische Mengen Luft vor sich her, was den Energieverbrauch in die Höhe schraubt.
- Grund- und Mineralwasser haben sich S21 zu liebe gutartig zu verhalten. Der Anhydrit ist verpflichtet, nicht zu quellen, da die Risiken nicht eingepreist sind.
- Ganz abgesehen von den Haushaltszwängen, die das Megaprojekt über viele Jahre bedeutet, weil kein Geld für weitaus nutzbringendere Projekte da ist.
- S21 zwingt den Beteiligten zahlreiche Folgekosten auf (die in den Projektkosten gar nicht mitgerechnet sind): Zahlreiche Umbauten im Signalsystem etwa auch der S-Bahn sind nötig, um sich in den neuen Takt einzufügen. Die Abstellkapazitäten außerhalb Stuttgarts müssen erweitert werden. Geeignetes rollendes Material muss angeschafft werden. Bauliche Anpassungen sind im Umfeld vonnöten, um die zukünftigen Fahrplananforderungen des Bahnhofs befriedigen zu können. Längere Fahrten und damit höhere Trassenpreise bis zum Abstellbahnhof, höhere Stationspreise bei den neuen Bahnhöfen und höhere Trassenpreise auf der Neubaustrecke wegen der gigantischen Investitionssummen treiben die Fahrpreise der Bahnfahrer nach oben. Was die Bürger mit ihrem Steuergeld haben bauen lassen leert ihre Taschen auch noch nach dem Bau.

Neue Berufsbilder

Die Anforderungen des neuen Bahnhofs lassen sich auch in neue Berufsbilder übersetzen:

- "Doppelbelegungs-Manager" werden desorientierte Bahnfahrer zu ihren Zügen geleiten.
- "Einpeitscher" werden zum zügigen Einstieg antreiben.
- "Ohrstöpselverkäufer" werden sich über glänzende Geschäfte freuen.
- Eine "Gleisbett-Reinigungsfachkraft" wird dafür

sorgen, dass die Illusion der Moderne erhalten bleibt und nicht die schmutzenden Züge das helle Gleisbett der Technik-Kathedrale aus den Prospekten verschandeln.

Der größte Schwabenstreich aller Zeiten¹

Stuttgart 21 wird nach meiner Meinung auch unzweifelhaft der "größte Schwabenstreich aller Zeiten" sein. Die klassische Bedeutung des Schwabenstreichs als "törichte und alberne Handlung" sehen die Kritiker erfüllt, die Befürworter sehen Ludwig Uhlands Neudeutung als Beweis schwäbischer Cleverness erfüllt. Und so könnte S21 am Ende endgültig den Streit über das Vorurteil schwäbischer Einfalt entscheiden.

Wer bei der Volksabstimmung nicht gegen das Projekt stimmt, sollte sich vorher sehr genau über die Erfolgsaussichten von Stuttgart 21 informieren, denn er wettet dann auf den künftigen Ruf der Schwaben in der Welt. Allein schon das absehbare Missverhältnis von Kosten und Nutzen. Die kreative Kalkulation der Bahn in der

Schlichtung, Chancen zu 100% und Risiken gar nicht einzupreisen (Risiken, die schon jetzt in Milliardenhöhe zu Tage treten), machen die Kostenexplosion absehbar. Ein Projekt-Abbruch belastet das Ergebnis der Bahn, die öffentliche Hand bekäme aber dreistellige Millionenbeträge für nutzbringendere Vorhaben zurück. Ist es für die Schwaben wirklich clever, aus einem Euro einen halben zu machen (das wäre meine Prognose)?

Sehr geehrter Herr Dietrich, ich schreibe diesen Brief als Autor, der sich mit den Projektbetreibern über die Thesen seiner Veröffentlichung auseinandersetzt, und als Bürger, der sich über die praktische Funktionalität und den finanziellen Sinn des Bahnhofs sorgt. Gestatten Sie, dass ich auch für andere Leser illustrative Elemente übernommen habe, mehrere Seiten Bahntechnik sind schwer verdaulich. Ich meine, sachlich-argumentativ meine Zweifel an den Extrem-Parametern im Stresstest und der Nicht-Betrachtung der Notfälle, an der Leistungssteigerung durch den Ringverkehr und durch die neue Signaltechnik (was als Begründung für den Neubau ausscheidet) deutlich gemacht zu haben.

Hochachtungsvoll,

gez. Christoph Engelhardt



(Zeichnung W. Striowsky, aus „Wunderseltene und abenteuerliche Geschichten und Thaten der sieben Schwaben“ / Ellen, A. v. Wille & C. Arnz, Düsseldorf (1856). Collage C. Engelhardt)

¹ Dieser Buchtitel ist bei Lektoren.ch unter Hinweis auf § 5 Abs. 3 MarkenG in allen Schreibweisen und Darstellungsformen geschützt und im Online-Titelschutz-Anzeiger veröffentlicht worden. Copyright © 2011