

**Beitrag Christoph Engelhardt zur PK am 08.12.2014**

## **„Die Bahn steht bei der S21-Leistungskritik mit dem Rücken zur Wand“**

Dr. Christoph Engelhardt  
Hüterweg 12c  
85748 Garching  
089 3207317  
[christoph.engelhardt@wikireal.org](mailto:christoph.engelhardt@wikireal.org)  
[@wikireal.org](https://www.wikireal.org)

Auch bei der Leistungsfähigkeit und dem Projektnutzen steht die Bahn mit dem Rücken zur Wand.

Über Jahre wich sie der Leistungskritik aus. Boris Palmers Kritik in der Stresstest-Präsentation wurde von Heiner Geißlers Kompromissvorschlag überdeckt. Die über das Landesverkehrsministerium geführte Diskussion zur Kritik am Stresstest brach die Bahn ab, nachdem sie die wesentlichen Fehler faktisch eingestanden hatte.

Zuletzt stellte sogar der VGH Mannheim fest, dass die Kapazität von nur 32 Zügen pro Stunde von Stuttgart 21 immer festgestanden habe. Im Stuttgarter Hauptbahnhof fahren heute 38 Züge in der Spitzenstunde und er könnte auch 50 Züge in der Stunde verarbeiten. Was bringt uns S21 also? Was – außer horrenden Kosten und Sicherheitsmängeln – hätten wir davon? Die genannten Zahlen zeigen klar: **S21 bringt kein Wachstum, sondern weniger Leistung!**

Auch in der Anhörung zum Filder-Abschnitt war die Frage zu beantworten: „Was nutzt uns Stuttgart 21?"; so sieht es das Planfeststellungsverfahren vor: Der Nutzen des Gesamtprojekts ist zu rechtfertigen. Und die Bahn bestätigte, dass die Anforderung an S21 eine Kapazität von rund 50 Zügen pro Stunde ist! – Das geht aber nicht zusammen mit der maximal erreichbaren Kapazität von 32 Zügen!

Zu vielen grundsätzlichen Fragen musste die Bahn in der Anhörung passen. Ihr „Debakel“ wurde nur dadurch begrenzt, dass die Anhörung zur Leistungskritik abgebrochen wurde – die Verlängerungstage wurden ohne Not nicht genutzt. Wir durften – und das ist beispiellos – unseren Vortrag nicht zu Ende führen. Die in der Anhörung vorgeschriebene Diskussion wesentlicher Punkte wurde zum fehlerhaften Stresstest, den Engpässen für die Fußgänger und der lebensgefährlichen Entfuchungssituation überhaupt nicht geführt. **Die Frage bleibt: Was nutzt uns das Gesamtprojekt S21?**

Eine positive Antwort auf die Frage nach der Leistungsfähigkeit, also nach dem Nutzen des Tunnelprojekts S21 wird es nicht geben, denn eine wissenschaftlich seriöse Betrachtung wird immer zur bekannten Antwort kommen: Mehr als 32 Züge pro Stunde geht nicht. Eine fundierte Darstellung der S21-Leistungsfähigkeit und des Stands der Diskussion nach der Anhörung präsentiere ich in der Januar-Ausgabe der Eisenbahn-Revue International.

Im Frühjahr 2015 soll es für den Filderabschnitt eine Ergänzungsanhörung zu Lärmschutz und Fildertrasse geben, diesen Anlass muss das Regierungspräsidium nutzen, um den Nutzen des Gesamtprojekts fertig zu diskutieren. Das Regierungspräsidium darf der für die Planfeststellung zentralen Frage nicht ausweichen, nämlich: **„Welchen Nutzen hat das Tunnelprojekt Stuttgart 21 als Ganzes?“**. Die grün-rote Landesregierung will Transparenz und Bürgerbeteiligung schaffen, sie will den Schienenverkehr stärken: **Daher fordern wir von Ministerpräsident Kretschmann: Ermöglichen Sie, dass die Kritik an der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 durch das Ihnen unterstellte Regierungspräsidium öffentlich zu Ende angehört wird!** Bei der Frage des Nutzens von S21 haben die Bürger ein demokratisches Anrecht auf die Wahrheit!