

Rede von **Dr. Christoph Engelhardt**, WikiReal.org, auf der 579. Montagsdemo am 13.9.2021

Stuttgart-21-Leistungslüge – 10 Jahre Stresstest

Liebe MitstreiterInnen!

10 Jahre Stresstest zu Stuttgart 21: Wir wissen, diese Simulation sollte nachweisen, dass der neue Bahnhof mit halb so viel Bahnsteiggleisen rund 30 Prozent mehr Kapazität als der bestehende 16-gleisige Kopfbahnhof haben sollte. Am 29. Juli 2011 wurde er, von Phoenix übertragen, vor Millionenpublikum vorgestellt. Die Bahn musste aber nachsitzen und stellte am 10. Oktober den sogenannten „finalen Simulationslauf“ vor. Heute, zwischen diesen beiden Daten, ist also ein guter Tag, Bilanz zu ziehen.

Was haben wir erreicht? Wir haben den Stresstest entzaubert als den „größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“. Unsere Kritik wurde nie in der Sache entkräftet, ja vielmehr von der Bahn und dem Stresstest-Auditor SMA sogar faktisch eingestanden. Sie wurde außerdem 2017 unabhängig bestätigt von der internationalen Kapazität Prof. Ingo Hansen von der TU Delft, und zuletzt wurden wir sogar von der Realität bestätigt, in der vor Fertigstellung des Tiefbahnhofs zur Kompensation seines Kapazitätsrückbaus schon ein fast ebenso großer Ergänzungs-Kopfbahnhof hinzugeplant wird.

Was hat aber dieser Erfolg in der Sache bewirkt? Nun, bisher leider nichts! Das ist bitter und kennzeichnet den Zustand unserer Demokratie und unserer Medien. Wir haben nicht verhindern können, dass Milliarden des Volksvermögens in einen heillos unterdimensionierten Bahnhof und 'zig Kilometer lebensgefährlicher Tunnel versenkt werden. Wir waren machtlos gegenüber der Selbstgefälligkeit der Politiker, deren größte Angst ihr Gesichts- und Machtverlust ist. Und wir unterlagen der Willkür von Behörden, die in vorausseilendem Gehorsam Ermessensspielräume weit überdehnten.

Aber wir – und die ganze Gesellschaft – wir können dennoch aus der Sache lernen. Hier sehen wir überdeutlich, was falsch läuft und wer verantwortlich ist. Alle wesentlichen Fehlentscheidungen führen zurück auf die bisherigen Regierungsparteien – und bei der Bundestagswahl am 26. September können wir das quittieren.

Es war die CDU-Landesregierung unter Erwin Teufel, die unbedingt diesen Bahnhof wollte, um an die Immobilienflächen zu kommen. Die Bahn stoppte aber schon 1999 das Projekt aus gutem Grund. Unter CDU-Ministerpräsident Günther Oettinger wurde es mit Milliarden Steuergeldern wiederbelebt. Und da es selbst dann noch an der Wirtschaftlichkeit fehlte, wurde im stillen Kämmerlein mit der DB noch ein milliardenschwer überteuerter Nahverkehrsvertrag abgeschlossen.

Fortan wurde das Projekt brachial durchgeboxt gegen jede Vernunft, auch als die Bürgerbewegung die unzähligen Fehlplanungen aufgedeckt hatte. 2010 kam es zur Schlichtung. Hier war es vor allem der Bahn-Technik-Vorstand Volker Kefer, der insbesondere zur Bahnhofs-Leistungsfähigkeit unzählige Falschaussagen machte und wesentliche Informationen zurückhielt, assistiert von Schlichter Heiner Geißler, der CDU-Ikone, der höchst geschickt die Diskussion immer dann abmoderiert, wenn die Kritiker kurz davor waren, einen wichtigen Punkt zu machen.

Geißler wurde schon zur Schlichtung und danach wiederholt von mir mit seinen Versäumnissen konfrontiert. Keine Reaktion – bis zu seinem Tod. Und der Schlichtungs-Rekord-Manipulator Kefer ist heute VDI-Präsident. Mit solchen Vorbildern müssen wir befürchten, dass das deutsche Ingenieurwesen weiter auf die schiefe Bahn gerät. Der Dieselskandal gab einen Vorgeschmack. Er löste

inzwischen den S21-Stresstest als den größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte ab.

Zurück zur Schlichtung. Trotz aller Manipulation war überdeutlich geworden, dass es an der Leistungsfähigkeit fehlt, so kam es zum Stresstest. Die Bahn brach dazu alle Zusagen, hielt Informationen zurück, arbeitete mit Medien-Manipulationen wie der Stresstest-Bestanden-Kampagne und musste, nachdem der Grüne Boris Palmer die Simulation in der Stresstest-Präsentation zerlegt hatte, mit dem finalen Simulationslauf nachsitzen. Das konnte selbst Geißlers-Medien-Scoop mit der Worthülse „Kombibahnhof“ nicht verhindern.

Der finale Simulationslauf brachte nur neue methodische Fehler mit sich. Bis heute verweigerte die Bahn bei jeder Gelegenheit eine Entkräftung der sachlichen Kritik, assistiert von der grünen Landesregierung. 2013 beendete die Bahn die Stresstest-Diskussion über das Landesverkehrsministerium, nachdem sie und die SMA wesentliche methodische Fehler faktisch eingestanden hatten. Die Landesregierung nahm das hin. 2015 akzeptiert das Regierungspräsidium Stuttgart als Vertreterin der Landesregierung, dass die Bahn in der Anhörung zur PFA (Planfeststellungsabschnitt) 1.3 praktisch keine der 202 Fragen zu Leistungsfähigkeit und Stresstest beantwortet.

Der grüne Oberbürgermeister Kuhn und die Mehrheitsfraktionen im Stuttgarter Gemeinderat lehnen das Bürgerbegehren Leistungsrückbau²¹ ab, obwohl der Gutachter der Stadt unhaltbar argumentiert – etwa damit – dass 32 Züge mehr als 38 Züge seien. 2017 ist es wieder das Regierungspräsidium, das, weil die Bahn ohne Argumente ist, regelwidrig deren Arbeit übernimmt und eigene Überlegungen zur Leistungsfähigkeit und den Fehlern im Stresstest anstellt und das Bürgerbegehren endgültig ablehnt.

Behörden wie das Regierungspräsidium oder das Eisenbahn-Bundesamt sind nicht wirklich unabhängig. Ihre Spitze wird politisch besetzt, und von dort gehen die Weisungen nach unten. Und auch Behörden haben ein Gesicht zu verlieren. Insbesondere wenn bspw. das EBA einen Bahnhof mit einer Kapazität von 32 Zügen/Stunde als „ausreichend und zukunftsicher bemessen“ genehmigt hat, zu einem Zeitpunkt, als der bestehende Bahnhof 38 Züge/Stunde schaffte und mit dem Neubau eine Kapazitätsverdopplung versprochen wurde. So erklärt sich übrigens auch die Einäugigkeit der Justiz bis zum VGH und Bundesverfassungsgericht.

Noch ein Fehler im Stresstest als Beispiel: Zur Aufdeckung des wahrscheinlich dicksten Fehlers im Stresstest, nämlich die tatsächlich um bis zu einer Minute kürzeren Haltezeiten, die damit regelwidrig sind und die Anforderungen für einen der Bahnhöfe mit dem größten Fahrgastwechsel weit unterschreiten, brauchten wir knapp drei Jahre. Und die grüne Landesregierung – von mir darüber informiert, dass sie dazu massiv betrogen worden war – übergeht das geflissentlich und betet weiter das unwahre Mantra herunter, der Stresstest habe ein Leistungsplus von 30 % nachgewiesen, dabei bringt S21 ein Minus von rund 36 %!

Jetzt spielt sie das falsche Spiel, ein Ergänzungsbahnhof wäre nun für die Verkehrsverdopplung erforderlich. Nicht nur, dass für Stuttgart 21 über Jahrzehnte eine Kapazitätsverdopplung versprochen wurde – nein, tatsächlich ist selbst mit einem 6-gleisigen Zusatz-Kopfbahnhof noch nicht einmal die alte Kapazität erreicht, sondern der Leistungsrückbau lediglich auf knapp 20 % begrenzt. Und übrigens, auch ETCS hat bei Bahnhöfen bisher noch kein Leistungsplus erbracht.

Nach einst tapferem Kampf gegen Stuttgart 21 haben die Grünen nach der Regierungsübernahme im Land gerade den Stresstest gegen besseres Wissen verteidigt. Ministerpräsident Winfried Kretschmann etwa verriet die Demokratie regelrecht, als er zur Volksabstimmung sagte, in der Demokratie zähle nicht die Wahrheit, sondern die Mehrheit. Damit legitimiert er, dass die Mehrheit auch mit unlauteren Mitteln erzielt wird. Und wenn der grüne Ministerpräsident und sein Verkehrsminister zuletzt bestätigten, dass sich die Befürchtungen der Kritiker bewahrheitet haben und sie aber dennoch keine Konsequenzen ziehen, verraten beide ihren Amtseid. Und im Bund haben die Grünen trotz einzelner Aufklärungsarbeit durch Matthias Gastel wenn es drauf ankam gekniffen. Sei es 2014 bei einem

Untersuchungsausschuss oder wenn später die Diskussion auf letztlich nicht hinreichende Bahnhofs-Ergänzungen gelenkt wurde.

Die SPD war über all die Jahre eine noch verbohrttere und blindere Unterstützerin des Projekts, gipfelnd in der Aussage des SPD-Landeschefs Claus Schmiedel, „über S21 liege Gottes Segen“, und besonders unheilvoll in der ersten grün-roten Landesregierung, als Aufklärungsbemühungen des grünen Verkehrsministeriums zum Stresstest durch das Staatsministerium offenbar aus Koalitionsraison eingebremst wurden. Oder auch in der großen Koalition des Bundes mit der Ablehnung von Aufklärung insbesondere auch zum Stresstest mit schwarz-roter Regierungsmehrheit.

Ähnlich verbohrt war auch die FDP, etwa wenn FDP-Landesfraktionschef Hans-Ulrich Rülke noch vor einer Prüfung der Argumente wusste, dass die Kritik am Stresstest „pseudowissenschaftlich“ war, oder in ihrer unheilvollen Ablehnung von Aufklärung innerhalb der Merkel-II-Bundesregierung.

Die CDU hat als geradezu kriminelle Urheberin des Projekts, wie auch etwa durch die Überhöhung von Stuttgart 21 als Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ durch Kanzlerin Angela Merkel sowie durch die Aufklärungsblockade bei Anfragen und Anhörungen im Bundestag oder als Regierungspartner in Baden-Württemberg schwere Schuld auf sich geladen.

Während die AfD zu S21 ihr Fähnchen meist nach dem Wind hing, waren es die Linken, ob im Bund oder im Stuttgarter Gemeinderat mit ihren Fraktionspartnern wie der SÖS, die durchgehend auf der Seite der Wahrheit standen und unermüdlich aufklärten.

Der spätere Fraktionsvorsitzende der Grünen im Bund, Anton Hofreiter, sagte 2013 zur Leistungsmannipulation von Stuttgart 21 sinngemäß, man könne da nichts machen, so läuft halt das Spiel!

Wir wollen nicht, dass das Spiel so weiter läuft, am 26. September können wir den Stuttgart-21-Umsetzern das Vertrauen entziehen. Es geht dabei eigentlich nicht um den Bahnhof, sondern um die durch ihn deutlich gewordenen Demokratie-Defizite.

Vielen Dank!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.