



Pressemitteilung von Bürgerbahn zum diesjährigen Tag der Schiene

Stresstest als Fundament für Stuttgart 21 wertlos, transparente Klärung offener Fragen unabdingbar

Die sogenannte „Stohler-Bombe“ hat das planerische Fundament von S21 in seinen Grundfesten erschüttert. 2011 wurde der sogenannte Stresstest zu einer zentralen Rechtfertigung des Baus. Auditiert wurde der vermeintliche Kapazitätsnachweis vom renommierten Schweizer Unternehmen SMA mit seinem damaligen Chef Werner Stohler. Dieser hat nun offenbart, der Stresstest sei „wertlos“. Die Leistungsfähigkeit des geplanten Stuttgarter Tiefbahnknotens reiche nicht aus, um die damals bestätigten 49 Züge in der Spitzenstunde in der Praxis zu bewältigen, geschweige die Verkehrssteigerungen des Deutschlandtakts. Stohler bezweifelt, dass der sog. „Digitale Knoten Stuttgart“ mit dem neuen Signalsystem ETCS das behauptete Kapazitätsplus für den Bahnhof erbringen könne: „ETCS hilft nicht, die Kapazität [in einem Bahnknoten zu] erhöhen“.

Das bedeutet, dass der wichtige Bahnknoten im Südwesten die erforderliche Leistungsfähigkeit für einen Deutschlandtakt physisch nicht erbringen kann. Daraus folgert Bürgerbahn: Die von der neuen Bahnchefin Evelyn Palla angekündigte Überprüfung aller bisherigen Planungs- und Baumaßnahmen rund um S21 muss auch die Kapazitätsfragen klären, bevor „oben“ Gleise des Kopfbahnhofs aufgegeben und damit irreparable Fakten geschaffen werden. „Bürgerbahn“ geht davon aus, dass der Kopfbahnhof erhalten werden muss, um den Bahnverkehr im Knoten Stuttgart bewältigen zu können. Zu klären ist auch, inwieweit die oberirdischen Gleise helfen, die Planungsmängel im Tiefbahnhof bezüglich der Bahnsteigbreiten, der Treppen- und Aufzugs-Kapazitäten, des Bahnsteiggefälles und des Brandschutzes zumindest in Teilen zu entschärfen. Auch das Überflutungsrisiko muss dabei beachtet werden.

Ohne eine solche Überprüfung würden zahlreiche offene Fragen erneut auf die Inbetriebnahme verlagert. Schon jetzt haben die bisherigen Planungsfehler Milliardenkosten und mehrfache Verschiebungen der Fertigstellung verursacht. Heute stehen 14,5 Milliarden Euro Kosten nur für das Kernprojekt im Raum, inklusive den nötigen Ergänzungen sogar 25 bis 30 Milliarden Euro. Die ursprünglich für 2019 vorgesehene Inbetriebnahme ist bis in die 2030er Jahre verschoben. Da der sogenannte Stresstest auf fragwürdigen Grundlagen basierte und falsche Ergebnisse lieferte, stehen auch die milliardenschweren Ergänzungen des Pfaffensteigtunnels und des Tunnels Stammheim grundlegend in Frage.

Frau Palla muss die angekündigte Revision des Projekts S21 grundlegend angehen. Theoretische Kapazitätsberechnungen wie im Stresstest genügen nicht. Ausgehend von den neuen Aussagen von Herrn Stohler müssen die Fachleute der Bahn sich öffentlich kritischen Experten stellen, ähnlich der seinerzeitigen Schlichtung, aber unter einer unabhängigen und professionellen Moderation.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

» Mit dem Geständnis des Auditors, dass der Stuttgarter Stresstest von 2011 wertlos ist, steht der gesamte Deutschlandtakt für den Südwesten Deutschlands in Frage. Bahnchefin Evelyn Palla und Verkehrsminister Steffen Bilger müssen sich den offenen Fragen stellen, ausgehend von den anerkannten Regeln der Technik. Die Revision muss es möglich machen, dass sich Fachleute beider Seiten in einem öffentlichen professionellen Diskurs austauschen und nach Lösungen für die Kapazitätsfragen suchen.«

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg, den 21.9.26

Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025

Unser aktueller Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025 ist jetzt gedruckt.

108 Seiten 5,00 € Spende plus Porto 2,90 €

Bestellungen per E-Mail info_buergerbahn@gmx.net

oder per Post Bürgerbahndenkfabrik c/o Prellbock Altona, Nernstweg 32–34 DE, 22765 Hamburg

oder per paypal: einfach 7,90 € mit Angabe der Lieferadresse überweisen. spenden@prellbock-altona.de