

# Stuttgart 21: Warum der neue Bahnhof den Zug-Verkehr und die Atemluft ruiniert



Von [ZVW/Nils Graefe](#)

Aktualisiert: 06.12.2022 08:01 Veröffentlicht: 05.12.2022 17:25

[Zugausfälle und Verspätungen im Großraum Stuttgart sind zur Gewohnheit geworden](#): Nur ein Vorgeschmack auf die Ineffizienz des Bahnverkehrs, die selbst nach Fertigstellung der Großbauprojekte rund um Stuttgart 21 bestehen bleibt? "Kein einziges Versprechen der S-21-Lobredner wird eingehalten", sagt der Schorndorfer Ernst Delle, Sprecher des "Bündnis Rems-Murr für den Kopfbahnhof". Das empfindliche Mikroklima im Stuttgarter Kessel sei in Gefahr. Die Kosten explodieren weiter und weiter. Die Zugtaktzahl werde nicht höher, sondern geringer. Zeitersparnis? "Minimal oder gar nicht." Und mehr Güterverkehr werde es auch nicht geben. Auch die Devise "Bahnfahren ist Klimaschutz" stimme seit Stuttgart 21 nicht mehr. Ein bissiger und meinungsstarker ["Dokumentar-Film" des Regisseurs Klaus Gietinger](#), an dem Ernst Delle mitgearbeitet hat, will über die irrwitzigen Aspekte des Großprojekts Stuttgart 21 aufklären.

## "Unsinnige, überteuerte und hochrisikoreiche Tunnelbauten"

Seit über 20 Jahren sind sie dagegen, das Großbauprojekt Stuttgart 21 schreitet dennoch scheinbar unbeirrt voran, doch sie verzagen nicht und haben sich ihren Zorn und Spott behalten. "Vieles ist bereits gelaufen und Milliarden sind versenkt in unsinnigen und gefährlichen Bauprojekten. Wir begleiten alle Maßnahmen trotzdem weiter kritisch", sagt Ernst Delle, Sprecher des "Bündnis Rems-Murr für den Kopfbahnhof".

Akut stünden weitere über 40 Kilometer unsinnige, überteuerte und hochrisikoreiche Tunnelbauten an: für den Pfaffensteig-Tunnel von Böblingen zum Flughafen und für den Nordzulauf-Tunnel unter Stammheim und Zuffenhausen zum Hauptbahnhof. "Wir können auch hier aufklären, dass die Tunnel nicht das leisten werden, was behauptet wird, und hochgefährlich sind." Zusammen mit drei anderen Aktivisten ist er zum Redaktionsgespräch gekommen: Pro-Bahn-Mann Andreas Kleber aus Schorndorf, K-21-Kernen-Sprecher Ebbe Kögel aus Stetten und Richter a.D. Dieter Reicherter aus Althütte-Fautspach.

"Verbuddelt werden riesige Mengen an klimaschädlichem Stahlbeton", sagt Delle. "Und Antriebsenergie muss in Tunneln wegen des Windwiderstands auch viel mehr aufgewendet werden", ergänzt Dieter Reicherter. Ganz zu schweigen vom [instabilen Bodenmaterial Gipskeuper \(Anhydrit\)](#), das durch- und untertunnelt wird. Die nur durch Wärmebohrungen entstandenen Absenkungen und Schäden an Gebäuden in Staufen im Breisgau verdeutlichten die Gefahren des Gipskeupers, der durch Wasserzufuhr aufquillt. Trotzdem sollen insgesamt rund 100 Kilometer Tunnel unter Stuttgart entstehen.



Beim Redaktionsgespräch am Montag, 5. Dezember 2022 (von links): Ernst Delle, Ebbe Kögel, Andreas Kleber und Dieter Reicherter. © Gabriel Habermann

## **Mehr Tunnel, mehr Züge? "Von wegen"**

Begründet würden die unsinnigen und gefährlichen Tunnelbauten mit angeblichen Verbesserungen des Zugtaktes und unrealistischen Wirtschaftlichkeits-Rechnungen. "Dabei wird der angestrebte Deutschlandtakt nie eingehalten werden können", sagt Andreas Kleber. "1969 dauerte zum Beispiel die Zugfahrt von Stuttgart nach Zürich rund drei Stunden. Heute dauert's länger und durch Stuttgart 21 wird's auch nicht kürzer. Da fragt man sich doch, wo ist hier also der Fortschritt trotz der immensen Kosten zulasten der Steuerzahler!?" Die vollmundig versprochene 100-prozentige Zug-Taktzahl-Verbesserung im Hauptbahnhof durch Stuttgart 21 sei mittlerweile auf eine Zug-Taktzahl-Verschlechterung um 40 Prozent zusammengeschrumpft, sagt Ernst Delle.

Mehr Güterverkehr werde es durch die vielen Tunnel auch nicht geben können. "In den Wirtschaftlichkeits-Rechnungen wurde verschwiegen, dass ein Güterzug mindestens 1000 Tonnen geladen haben muss, um wirtschaftlich zu sein", sagt Kleber. "Woher sollen denn die ganzen Güter kommen? Dafür gibt es bei uns doch gar nicht mehr genügend Güterbahnhöfe."

## **Neubaustrecke nach Ulm: "Zu steil"**

Auch die Neubaustrecke nach Ulm sei schöngerechnet worden durch angeblichen Güterverkehr. "Güterzüge können die Strecke gar nicht befahren, weil sie zu steil ist", sagt Reicherter.

Und beim Pfaffensteig-Tunnel sei bei der Wirtschaftlichkeits-Rechnung ebenfalls geschwindelt worden, sagt Reicherter. "Hier wurde der Zugverkehr der gesamten Gäubahnstrecke antizipiert und

quasi dem Tunnel gutgeschrieben. Dabei wird es diesen Güterverkehr im Tunnel gar nie geben. Das hat mir das Verkehrsministerium jüngst bestätigt."

## "Verbotswidrige Baumfällungen im Stuttgarter Schlossgarten"

Als ehemaliger Vorsitzender Richter im Landgericht weiß Dieter Reicherter, wie man Akteneinsicht beantragt und bekommt. "So können wir auch nachweisen, wie damals am Schwarzen Freitag das Baumfällverbot des Eisenbahn-Bundesamtes der Polizei-Einsatzleitung verschwiegen wurde und im Schlossgarten verbotswidrig mit dem Fällen begonnen wurde."



Eingleisige Murrbahn (hier: Tunnel Fornsbach – der historische Zug ET65, genannt "Roter Heuler"). © Gabriel Habermann

## Das empfindliche Mikroklima im Stuttgarter Kessel ist in Gefahr

Reicherter sieht mittlerweile, mit gewisser Genugtuung, sogar das Hauptziel der Lobbyisten für den Tiefbahnhof Stuttgart 21, "das von Anfang an ein Immobilienprojekt war, um über 100 Hektar teures Bauland im Stuttgarter Kessel neu zu erschließen", in Gefahr. "Durch die ganzen neu gebauten Gebäude, Immobilien und die Bodenversiegelung, werden sich die Luftströme im Stuttgarter Kessel verändern. Das Mikroklima und die Qualität der Atemluft werden sich im Zuge der Erderwärmung für die Stadtbewohner durch diese Bausubstanz-Nachverdichtung weiter verschlechtern." Aber das Bundesverfassungsgericht habe ja jüngst den Weg freigemacht für individuelle Klimaschutz-Klagen. Reicherter hofft, dass viele Stuttgarterinnen und Stuttgarter davon Gebrauch machen werden.

## Klima-Bahn statt Beton-Bahn

Die Stuttgart-21-Gegner haben sich nicht von ungefähr auf ihrer jüngst zurückliegenden Konferenz ein neues Motto gegeben: "Klima-Bahn statt Beton-Bahn". "Wenn man nur die bis jetzt angelaufenen Kosten von 8,5 Milliarden Euro für völlig kontraproduktive Baumaßnahmen im Zuge von Stuttgart 21 bereitgestellt hätte, um den gesamten Bahnverkehr in Baden-Württemberg zu elektrifizieren und eingleisige oberirdische Strecken wie zwischen Backnang und Schwäbisch-Hall-Hessental zu zweigleisigen zu machen, hätte man nicht nur enorm etwas für den Klimaschutz getan, sondern auch den Zugverkehr substanziell verbessert", sagt Andreas Kleber. "Wir brauchen keine Untertunnelung im Großraum Stuttgart, sondern einen Bahn-Ausbau in der Fläche. Stuttgart 21 verschlimmbessert nur alles."

### Film-Tipp für Mittwoch, 7. Dezember

- Am Mittwoch, 7. Dezember, wird ab 19 Uhr im Kino Kleine Fluchten des Clubs Manufaktur in Schorndorf (Hammerschlag 8) der Film **"Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21"** des Regisseurs Klaus Gietinger gezeigt.
- Der Allgäuer Klaus Gietinger ist vor allem bekannt durch seinen Filmklassiker "Daheim sterben die Leut'" von 1984. Der bekennende Eisenbahnfan lebte zeitweise in Frankfurt und setzte sich dort erfolgreich mit gegen das Bahnprojekt "Frankfurt 21" ein.
- Der Schorndorfer Klaus Delle, Sprecher des "Bündnis Rems-Murr für den Kopfbahnhof", wirkte an der Produktion des Filmes mit. Gedreht wurde rund um Ostern 2022.
- Auf der Internetseite [klimabahn-film.de](http://klimabahn-film.de) heißt es: "Der Film schildert die Entstehung des Projekts Stuttgart 21, als reines Immobilien- und Tunnel- und Bauprojekt, als Zerstörung eines bestfunktionierenden Bahnhofs von Anfang an. Neben der Chronologie des Projektes ab 1994 würdigt der abendfüllende Film auch den Widerstand der Stuttgarter Bevölkerung bis zum heutigen Tag. Insbesondere zeigt er in der zweiten Hälfte, dass die Sache noch nicht gegessen, sondern aufgrund neuer immer längerer und gefährlicherer Tunnel, nicht nur unsagbar teuer (schätzungsweise 20 Milliarden Euro), sondern höchst klimaschädlich ist. Der Brandschutz wird von Experten als kriminell bezeichnet und müsste das Projekt scheitern lassen. Die jetzt, 2022, geplanten 100 Kilometer Tunnel erhöhen den CO2-Ausstoß um mehrere Millionen Tonnen, dienen allerdings hauptsächlich der Zuführung von Passagieren zum vergleichsweise kleinen Stuttgarter Flughafen, entlasten den mit acht Gleisen viel zu kleinen Tunnelbahnhof aber in keiner Weise. Im Gegenteil, die Verwendung von engen, steil ansteigenden Tunnels und Doppelstockwagen erhöht das Brandrisiko. Gleichzeitig geht die Zerstörung eines der pünktlichsten Hauptbahnhöfe Deutschlands weiter, wird der Autoverkehr aufgrund des unterirdischen Flaschenhalses zunehmen. Eine Fülle von Fakten wird aufgezeigt, neben Experten und Widerständlern kommen auch Fridays-for-Future-Frauen, junge Klimaaktivisten und berühmte Kabarettisten, aber auch die letzten Freunde des Projekts zu Wort."

Kommentieren

**Reinhard Muth**

06.12.2022 08:01

Jan Wohlfahrt: Weil es belegbar Fakten sind.

**Jan Wohlfahrt**

05.12.2022 18:22

Warum wird die Meinung von Aktivisten in der Überschrift als Fakt dargestellt?