

Stuttgart 21, das warnende Geheim-Gutachten im Giftschränk: Ein Insider klagt an



Von [Peter Schwarz](#) Veröffentlicht: 08.10.2026 08:54

Rems-Murr-Kreis. Der Journalist Arno Luik berichtete schon vor 16 Jahren im Magazin Stern über ein Gutachten, das Stuttgart 21 ein „hohes Stabilitätsrisiko“ bescheinigte. Gebaut wurde dennoch. Ein Gespräch mit dem Reporter über die irre Geschichte rund um ein im Giftschränk verschwundenes Papier, die Hakensschläge des Gutachters Werner Stohler, verzweifelte Informanten und die Rolle der Grünen.

Stuttgart 21 und das SMA-Gutachten von 2008

Frage: *Herr Luik, neulich hat Werner Stohler, Gründer des Zürcher Beratungsfirma SMA, aus dem Ruhestand heraus erklärt, den 2011 vorgestellten Stresstest der DB zu Stuttgart 21 habe er schon damals für wertlos gehalten. Dabei hat Stohler höchstpersönlich seinerzeit unter ein Testat, das den Stresstest quasi offiziell abnickte, seine Unterschrift gesetzt. Was halten Sie davon?*

Ich freue mich, dass er nun sagt, Stuttgart 21 ist Unfug. Aber sein Bekenntnis kommt 15 Jahre zu spät. Ehrenwert, aber wohlfeil. Stohler ist ein S21-Täter. Als 2011 das Projekt kurz vor dem Aus stand, schenkte er der Bahn, indem er den Stresstest absegnete, ...

Frage: *Mit dem Stresstest wollte die DB theoretisch beweisen, dass S21 um 30 Prozent leistungsfähiger ist als der Kopfbahnhof.*

... die wichtigste Rechtfertigung für S21. Das ist keine kleine Fußnote. Es ist frech auch deswegen: Im Jahr 2008 – exakt drei Jahre vor seinem Freibrief für S21 – hatte Stohler schon mal ein Gutachten erstellt, das den Tiefbahnhof zerrissen hat!

Frage: *Dieses Gutachten kennt kaum jemand.*

Das Gutachten war von der Landesregierung bei SMA in Auftrag gegeben worden, die Ergebnisse passten der CDU-Regierung nicht, sie kassierte es. Maulkorb für alle. Ein Informant ließ es mich lesen. Er war verzweifelt. Er sagte, es kann doch nicht sein, dass wir in Stuttgart einen absolut perfekten Bahnhof zerschlagen, um etwas absolut Unperfektes im Untergrund zu bauen!

Frage: *Was stand drin?*

Das Fazit dieser SMA-Studie: In einem bislang störungsfreien Verkehrssystem werden „Engpässe“ entstehen, eine Gestaltung des Fahrplans sei „nur in sehr geringem Maße möglich“. Weiter: Beim S21-Konzept sei der Regionalverkehr „nicht kompatibel mit den angenommenen Fernverkehrszügen in Stuttgart“. Sprich: ICEs müssten hinter S-Bahnen herzuckeln, „Fahrzeitverlängerungen“ seien erwartbar. Es bestehe prinzipiell für den Verkehr ein „hohes

Stabilitätsrisiko“ wegen der „knapp dimensionierten Infrastruktur“. Werner Stohler war also 2008 völlig klar, dass S21 statt eines „neuen Herzens mitten in Europa“ einen Herzinfarkt produziert.

Die Rolle von Werner Stohler und Rüdiger Grube

Frage: *Stohler hat seine Zweifel erst mit Mitte 80 recht nonchalant und beiläufig ausgeplaudert, im Interview mit dem Filmemacher Klaus Gietinger.*

Tja, als Rentner, ohne jenen Einfluss, den er damals hatte. Er hätte sich jetzt bei den S21-Gegnern wenigstens entschuldigen können. Er hätte auch glaubhaft begründen müssen, warum er sich so verhalten hat. Sein damaliger Geschäftsführer hat sich diesem Stresstest verweigert.

Frage: *Giuliano Montanaro. Er fand, die Art, wie die DB den Stresstest erstellt hatte, komme einer „Blackbox“ gleich, er wollte „nicht eines Tages für eine Aussage entstehen müssen, deren Zustandekommen ich nicht vollständig nachvollziehen konnte“.*

Bei der Schlichtung verteidigte Stohler dennoch wortreich seinen S21-Freibrief, und der Moderator Heiner Geißler verhinderte trickreich Fragen nach dem ersten SMA-Gutachten von 2008. Ich habe nach dem Stresstest versucht, mit Stohler zu reden. Er war für mich unerreichbar.



Der ehemalige Bahnchef Rüdiger Grube im Jahr 2016 in Stuttgart. © Gabriel Habermann

Frage: *Wenn die Landesregierung das 2008er-Gutachten in Auftrag gegeben hat – kannte auch die DB das Papier? Bahnchef Rüdiger Grube?*

Im Frühsommer 2010 traf ich ihn. Er kannte das Gutachten nicht, meinte nur, er habe großes Vertrauen in seine Ingenieure, das seien „absolute Experten“. S21 werde „der modernste Bahnhof Deutschlands, ja sogar Europas!“ S21 sei „ein einmaliges Geschenk an die Stadt.“ Ein Danaergeschenk.

Absprung ohne Fallschirm: Die DB und S21

Frage: War den Leuten bei der Deutschen Bahn womöglich gar nicht klar, welche Tücken da lauern?

Sie wussten seit Langem, was sie da anrichten. Schon in den 1990er-Jahren gab es Bedenken und immer wieder Einwände von hohen Bahnbeamten. Und im Frühherbst 2010 ...

Frage: Mehr als ein Jahr vor dem Volksentscheid Ende November 2011.

... habe ich im Stern über [„Die geheimen Akten“](#) zu S21 geschrieben. Ich hatte sie von einem S21-Topplaner bekommen. Wieder war es ein Informant, den sein Gewissen plagte. Er sagte: „In Stuttgart wird ein Bahnhof gebaut, der nicht funktionieren wird. Und die Verantwortlichen wissen das“. Er hatte bahninterne Dokumente dabei, auch einen USB-Stick mit Tausenden von Seiten. Er beschrieb sich und seine Kollegen so: „Wir sind wie Fallschirmspringer bei diesem Projekt. Aber wir haben keine Fallschirme dabei. Wir stürzen uns in die Tiefe, und irgendwann werden wir aufschlagen und zerschellen.“

Frage: Es gab auch das sogenannte Azer-Papier, das Sie ebenfalls noch vor der Volksabstimmung veröffentlichten.

Hany Azer war bei der Bahn der Wundermann, der alles kann. Aber S21 war selbst für ihn nicht machbar. Der S21-Projektleiter kapitulierte. Er machte eine ehrliche Bestandsaufnahme, ein 130 Seiten dickes Dossier, das ich im Frühjahr 2011 veröffentlichte. [Das Papier hieß: „Chancen und Risiken“](#). Kernbotschaft: Wir haben die Sache nicht im Griff. Die häufigsten Worte in diesem Dossier sind „Kostenrisiko“ und „signifikantes Kostenrisiko“. 121 Risiken sind aufgelistet – und eine Chance: eine kleine „Kosteneinsparung durch den Entfall der Kunststoffdichtbahn in den nicht wasserführenden Bereichen“. Bei manchen Risiken waren Kosten genannt, es drehte sich um insgesamt 1,3 Milliarden Euro. Bei den allermeisten Risiken gab es keine Mehrkostenabschätzung. Ich ließ sie von Bahnexperten hochrechnen, sie kamen auf weitere zwei Milliarden. Im Klartext: Die überall verkündete und für die Volksabstimmung versprochene Kostengrenze von 4,5 Milliarden Euro war Kokolores.

Frage: Haben Sie seinerzeit die Bahn damit konfrontiert?

Bahnchef Grube ließ auf Nachfrage über einen Sprecher mitteilen: „Wir werden unsere Schmerzgrenze von rund 4,5 Milliarden Euro nicht überschreiten“, alle „Spekulationen über Kostensteigerungen“ seien „schlichtweg haltlos“.

Frage: Hatten Sie auch zu anderen Bahn-Leuten Kontakt?

Ja. S21 wühlte fast alle Beteiligten auf. Ein ehemaliger Bahndirektor erzählte mir, er sei über Jahre hinweg nachts angerufen worden von frustrierten S21-Ingenieuren. Sie sahen die nicht in Griff zu bekommenden Probleme – so wie mein Topplaner: „Wenn Sie schreiben, was Sie in meinen Unterlagen finden, dann ist das Projekt erledigt“. War es nicht. Es hat sich rasch zu einem Prestigeprojekt entwickelt, das jenseits von Rationalität war und ist.

Stuttgart 21, Heiner Geißler und die Grünen

Frage: Wie kann es sein, dass die Grünen als erklärte S21-Gegner all diese Warnungen ignorierten?

Bei der Landtagswahl 2011 kamen die Grünen an die Macht – wie aber kam es zur grün-roten Koalition? Die SPD, fast noch vehementer als die CDU und FDP, war für S21. **Opferten die Grünen ihr Wissen um den Unfug S21, um an die Macht zu kommen?** Verkauften sie den Widerstand für **die Süße der Macht?** Nach ihrem Regierungsantritt zogen sich die Vorfeld-Organisationen der Grünen nach und nach aus dem Widerstand zurück, die Demos verloren an Kraft und für viele Bürger auch an Legitimation. Den Grünen gelang es, S21 nicht mehr zum Thema werden zu lassen.

Frage: *Moment, es gab ja den Runden Tisch.*

Ich frage mich bis heute: Wie kam es, dass Heiner Geißler der Schlichter wurde? Einer der klügsten und schlauesten CDUler, mit allen Wassern gewaschen, gestählt in jahrzehntelangem Taktieren. Gab es auch da Absprachen? Eine Übereinkunft zwischen Kretschmann und der SPD, wie man S21 elegant durchwinken kann? Es war doch klar, dass Geißler für seine Kanzlerin Angela Merkel, die mal gesagt hat, an Stuttgart 21 entscheide sich die Zukunftsfähigkeit Deutschlands, die Kohlen aus dem Feuer holen wird.



S21-Schlichter Heiner Geißler im Jahr 2011 in Stuttgart. © Gabriel Habermann

Frage: Aber Geißler brachte immerhin die Alternative Kombi-Bahnhof ins Spiel: einen unterirdischen Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr neu bauen, dazu einen Teil des oberirdischen Kopfbahnhofs für den Nahverkehr erhalten.

Das war einer seiner vielen klugen Schachzüge, getreu der Maxime des US-Präsidenten Harry Truman: Wenn du deine Gegner nicht überzeugen kannst, verwirre sie. Der Kombi-Bahnhof behebt ja keinen der strukturellen Mängel von S21. Zwei Beispiele: Der Tiefbahnhof wird durch lange, extrem steile Tunnel angefahren. Die Züge müssen heftig bremsen, Feinstaub entsteht – so viel, dass im Vergleich dazu das Neckartor ein Naherholungsgebiet ist. Die Fluchtwege in den Tunneln

sind an manchen Stellen zu eng, auch auf den schmalen Bahnsteigen sind bei Unfällen Panik und Chaos vorprogrammiert. Stuttgart 21 ist von A bis Z verkorkst.

Und Winfried Kretschmann? „Er aber schwieg“

Frage: Was wäre aus Ihrer Sicht die richtige Reaktion gewesen?

Der Volksentscheid basierte auf dem großen, heiligen Versprechen: S21 wird nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro kosten. Nur etwa anderthalb Jahre nach der Abstimmung erhöhte der DB-Aufsichtsrat den Finanzierungsrahmen bereits auf 6,5 Milliarden. Da hätte Kretschmann sagen müssen: Wir steigen aus! Er aber schwieg. Und machte alles mit.

Frage: Kretschmann zog sich immer auf den Standpunkt zurück, es gebe nun mal den Volksentscheid.

Gewählt wurde Kretschmann auch deshalb, weil viele glaubten, was man noch nach seiner Wahl im März 2011 auf seiner Website lesen konnte: „Die Bahn muss wissen: Die Zahlungen des Landes sind verfassungswidrig, der Finanzierungsvertrag nichtig.“ Falls die Grünen „Regierungsverantwortung tragen, werden wir die Zahlungen sofort einstellen und bereits gezahlte Beiträge zurückverlangen. Mit uns wird es keine Fortsetzung des Verfassungsbruchs geben.“ Doch er machte weiter, wo [sein Vorgänger Mappus](#) aufgehört hatte. Jetzt sagte er: S21 müsse [„ein vernünftiges Projekt“](#) werden. Den Ausstieg hätte man juristisch durchfechten müssen – aber der politische Wille dazu war nicht da. Winfried Hermann sagte zu mir schon vor der 2011er-Landtagswahl: „Stell dir mal vor, [ich werde Landesverkehrsminister](#) und muss den Bahnhof mal einweihen!“ Ich fiel vom Hocker. Die Demonstrationen gegen das Projekt wurden damals von Woche zu Woche größer. Und er denkt nicht daran, den Widerstand zu stärken, er denkt: Wie weihe ich als Verkehrsminister S21 ein? Wie sehe ich dabei gut aus?



Winfried Kretschmann Ende 2010 bei einem Wahlkampftermin in Winnenden. © Ralph Steinemann

Frage: *Konnten den Weg zu Stuttgart 21 letztlich womöglich nur die Grünen frei räumen?*

2015 war ich als S21-Experte zu einer Anhörung in den Bundestagsverkehrsausschuss eingeladen. Irgendwann – ich saß schräg hinter Volker Kefer, dem Technikvorstand der Bahn – drehte der sich zu mir um und sagte: „Warum, Herr Luik, sind Sie immer noch gegen S21? Ihre grünen Freunde in Stuttgart sind doch schon längst dafür. Glauben Sie, wir könnten einen Bahnhof gegen einen grünen Oberbürgermeister“ – das war damals Fritz Kuhn –, „einen grünen Verkehrsminister, einen grünen Ministerpräsidenten durchsetzen?“