

„Schilda 21“ – Stuttgart, das Schilda der Neuzeit. Oder widerlegen Sie uns.

online-Pressekonferenz, 01.10.2026, Garching bei München

Die Veranstaltung wird aufgezeichnet,
deshalb bei Bedarf Kamera ausschalten!

Dr. Christoph Engelhardt

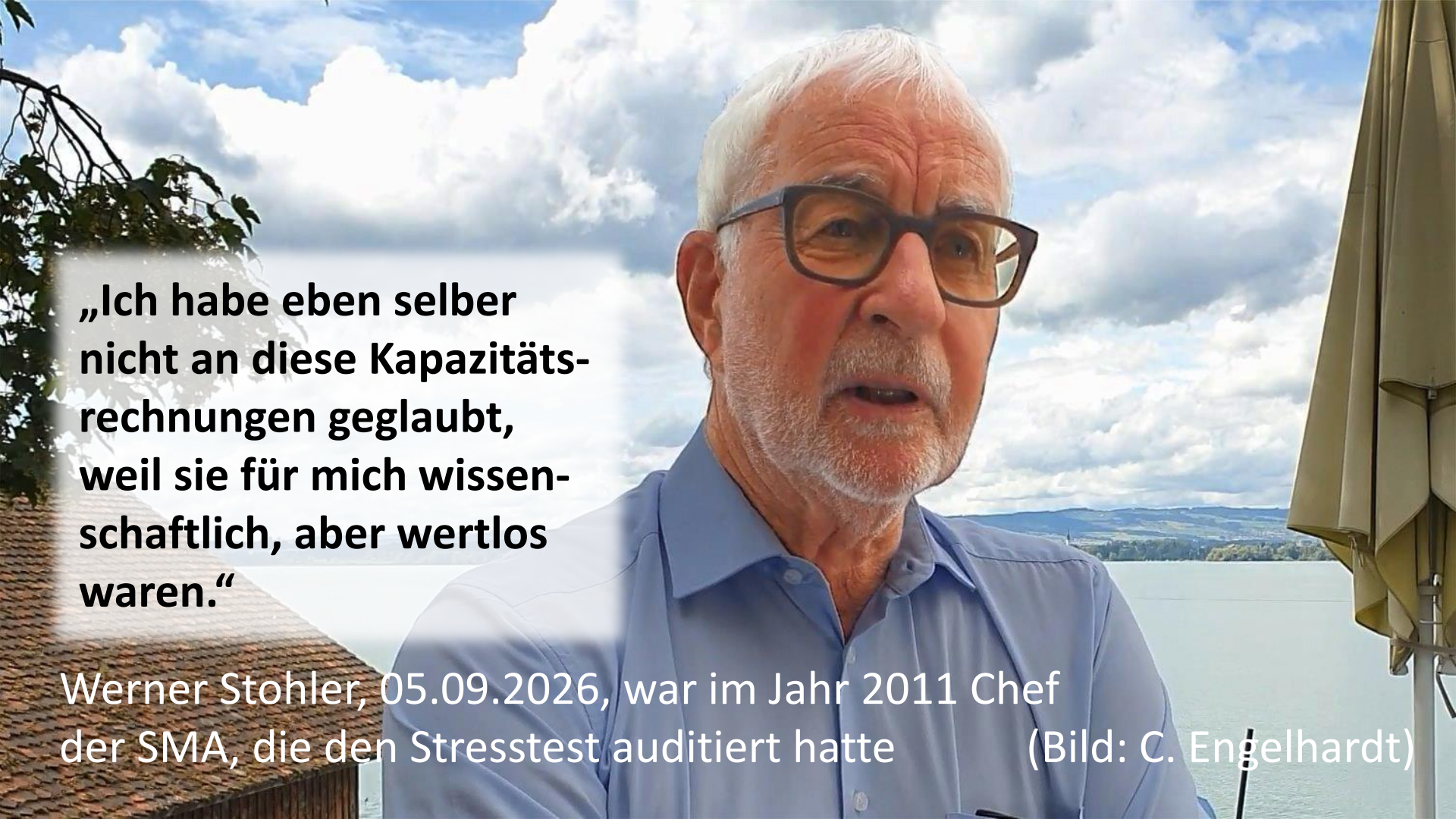
WIKIREAL.ORG
Das Faktencheck-Portal

Plus Kernaussagen v.a.
des mündlichen Vortrags.

Kernpunkte

- Die Kritik der **SMA-Manager** wird durch die **Stresstest-Fehler bestätigt**, die bis heute nicht entkräftet sind.
- Die Digitalisierung ist **ohne Kapazitätswirkung im Bahnhof**.
- Der „**Betrug**“ in der **S21-Planfeststellung** durch Prof. Heimerl ist weitaus gravierender als bisher bekannt.
- **K.O.-Fragen zur Sicherheit** bis heute nicht abgeräumt.
- Es gibt ein Verfahren, das den Faktencheck effizient leistet:
Eine **öffentliche, professionelle Sachmediation**.
- Wer sich der Faktenprüfung verweigert, muss sich den Schilda-Vorwurf gefallen lassen: **Stuttgart, das Schilda der Neuzeit!**

Stresstest



**„Ich habe eben selber
nicht an diese Kapazitäts-
rechnungen geglaubt,
weil sie für mich wissen-
schaftlich, aber wertlos
waren.“**

Werner Stohler, 05.09.2026, war im Jahr 2011 Chef
der SMA, die den Stresstest auditiert hatte (Bild: C. Engelhardt)

„Hatte den Eindruck, dass es **keine ausreichende technische Grundlage** gab.“

Hatte Stohler geraten, den **Auftrag nicht zu übernehmen**, auch da es „**schwierig** gewesen wäre, völlig **unabhängig** zu arbeiten.“

Der Stresstest war wie eine „**Blackbox**“.



Giuliano Montanaro, bis Ende 2010 Geschäftsführer der SMA,
am 28.09.2026 in der [Stuttgarter Zeitung](#) (dort auch Foto: privat)

"Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21", JRTPM Vol. 6 Nr. 4, 2017): "Die ... berichtete Leistungsfähigkeit ist **viel zu optimistisch** verglichen mit den praktischen Erfahrungen!"

Zahlreiche Regelverstöße im Detail bestätigt:

- Haltezeiten
- Verspätungsverteilung
- Fahrzeitreserven
- Belegungsgrade
- Fehlende Kalibrierung
- Testat trotz Fehlern
- Allianz „unterlief“ den Widerstand

Prof. Ingo Hansen, emeritierter Prof. der TU Delft
und der Beijing Jiaotong University

(Foto: privat/
Kontext Wochenzeitung)

Im von Frau Dahlbender
herausgenommenen
Vortrag:
**Blick in die „Black Box“:
„Unzählige Stellschrauben
waren über die erlaubten
Grenzen hinaus überdreht
worden.“**

phoenix vor Ort
Live

Christoph Engelhardt
Analyst

s offenbar einen Dissens in der Sache gebe.

+++

BRIGITTE DAHLBENDER



Visual: Carola Exner © Parkscheitersbüro Urbanstr. 49a, 70162 Stuttgart

Stuttgart 21 ist ...

Die WikiReal-Stresstest-Kritik fasste C. Engelhardt so zusammen:

... der größte
technisch-wissenschaftliche
Betrugsfall der deutschen
Industriegeschichte.

Hier in einem Flyer von 2013,
der in der Auflage 100.000 gedruckt
worden war.

NICHT MIT UNS.

www.bei-abriss-aufstand.de www.kopfbahnhof-21.de

Stuttgart 21

Angesichts der hochkarätigen Kronzeugen reichen jetzt leere Worthülsen nicht aus

Bahn und SMA verteidigen Stresstest –

Kritiker fordern neue Prüfung

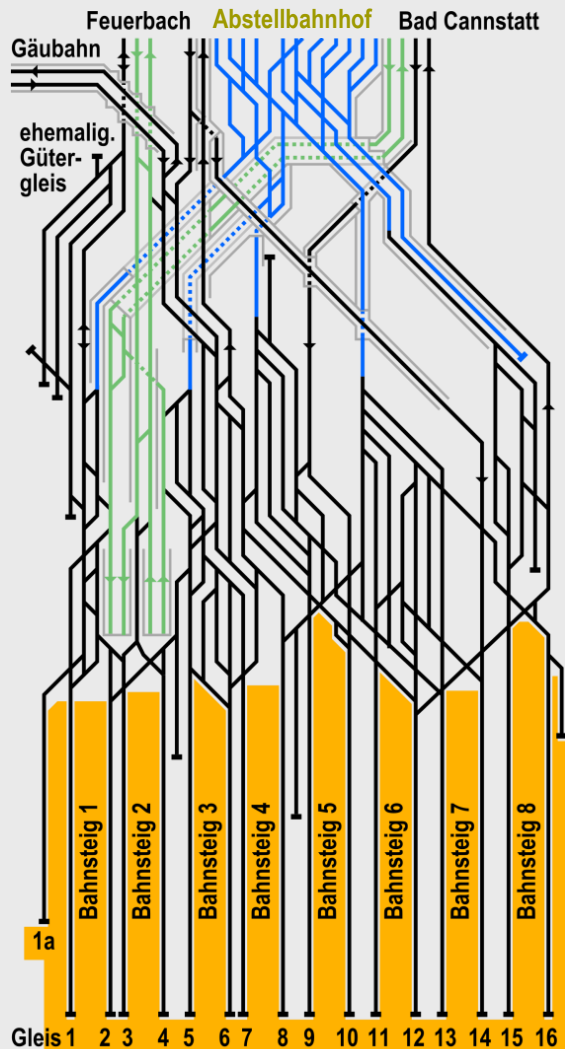
Der entscheidende Satz fehlt, dass alle kritisierten methodischen Fehler nachvollziehbar entkräftet wurden, denn das war nie geschehen.

Nach den Aussagen früherer Spitzenmanager des Verkehrsgutachterunternehmens SMA halten S-21-Kritiker den Erhalt des Kopfbahnhofs und einen neuen Kapazitätsnachweis für nötig.

- Bahn und SMA „halten an der Aussagekraft fest“.
- Stresstest sei „von allen Projektpartnern anerkannt“.
- „SMA habe Qualität und Methodik aktuell bestätigt“.

Leistungsfähigkeit

Wozu brauchte es den Stresstest?
Gibt es andere Kapazitätsnachweise?



Kopfbahnhof

16 + 1 Bahnsteiggleise

6 + 5 Zulauf- u. Abstellgleise

Bahnsteigfläche erweiterbar
auf das 2,5-fache von S21

50 Züge/h Kapazität

(Gleisemata nach Vorlage DB
+ geringfügige Korrekturen)

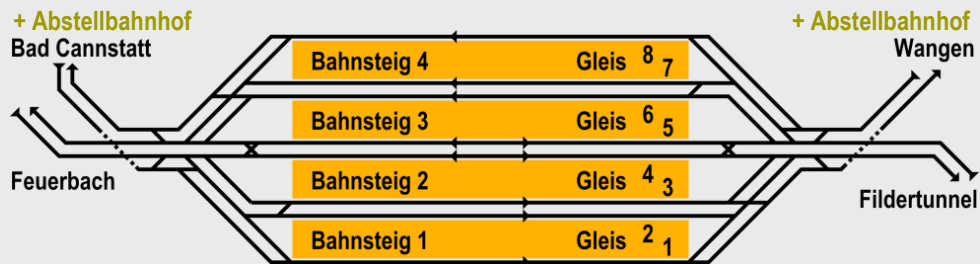
8 Bahnsteiggleise

8 Zulauf- u. Abstellgleise

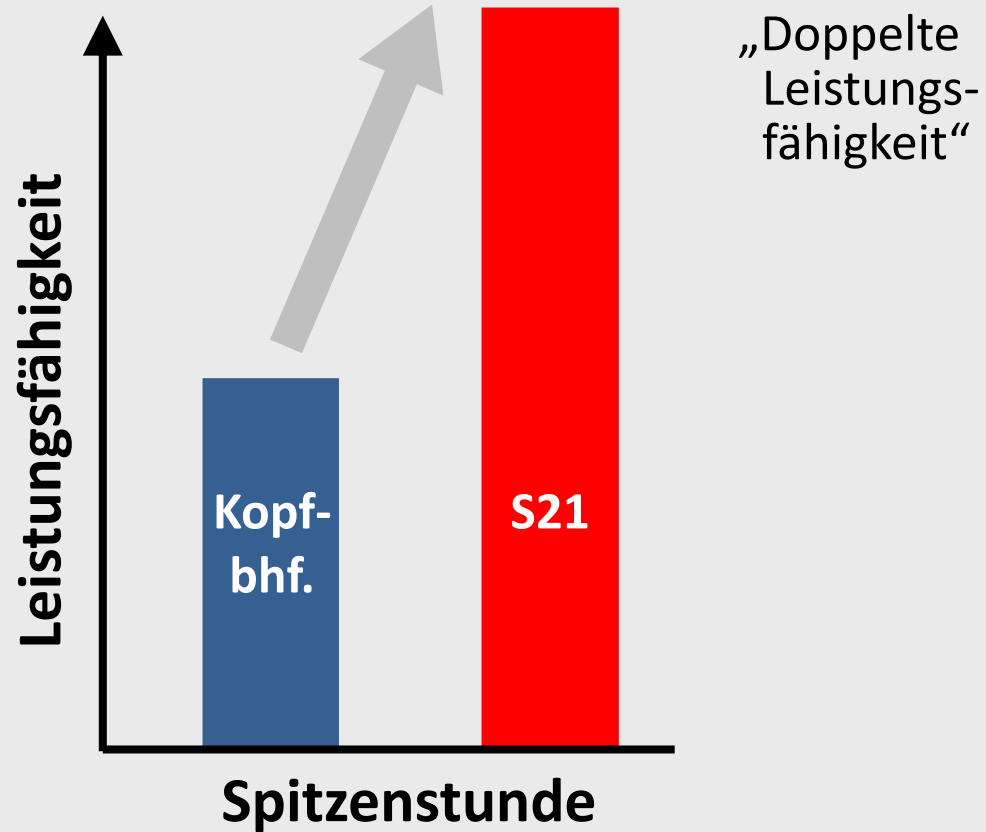
Bahnsteigfläche sinkt um
–40 % gegenüber heute

32 Züge/h Kapazität

Stuttgart 21



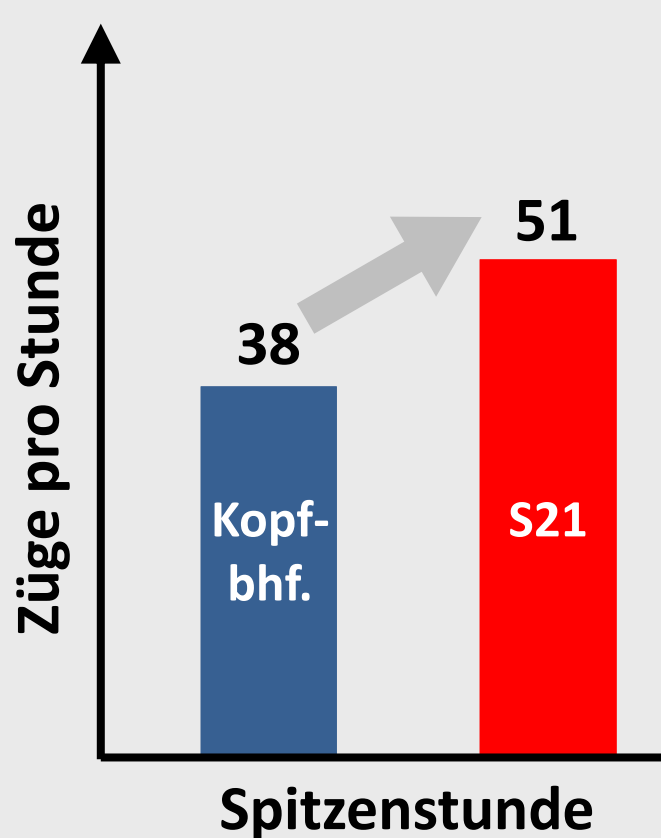
Marketing 1995-2015, 2020-



Prof. Martin 2005, VGH Kapazität

Verfahrensmängel:

- Nicht die Auslegung als Maßstab,
- sondern neues Gutachten Martin 2005



~~„Doppelte
Leistungs-
fähigkeit“~~

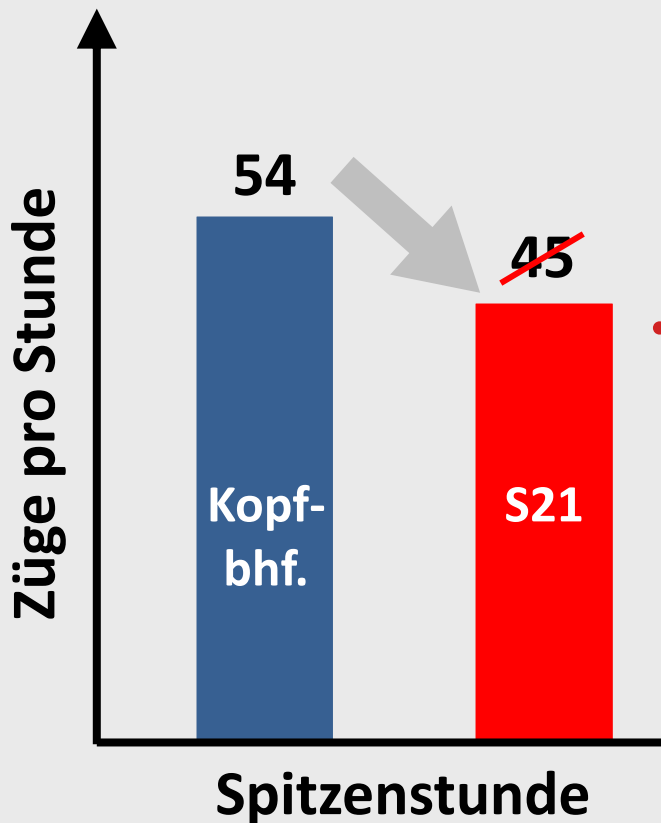
„optimaler
Leistungsbereich“,
„real sinnvoll
fahrbar“

Dass sich 2/3 des Leistungs-
plus in Luft aufgelöst hatten
blieb unbemerkt.

Schlichtung 2010

Verfahrensmängel:

- S21-Auslegung war wieder kein Thema
- Frage Haltezt. Martin 2005 unterbunden
- Spitzenstunden-Fahrplan erst nach 4 Wochen
- Unzählige Falsch-aussagen, Täuschungen, Informations-zurückhaltungen und Manipulationen

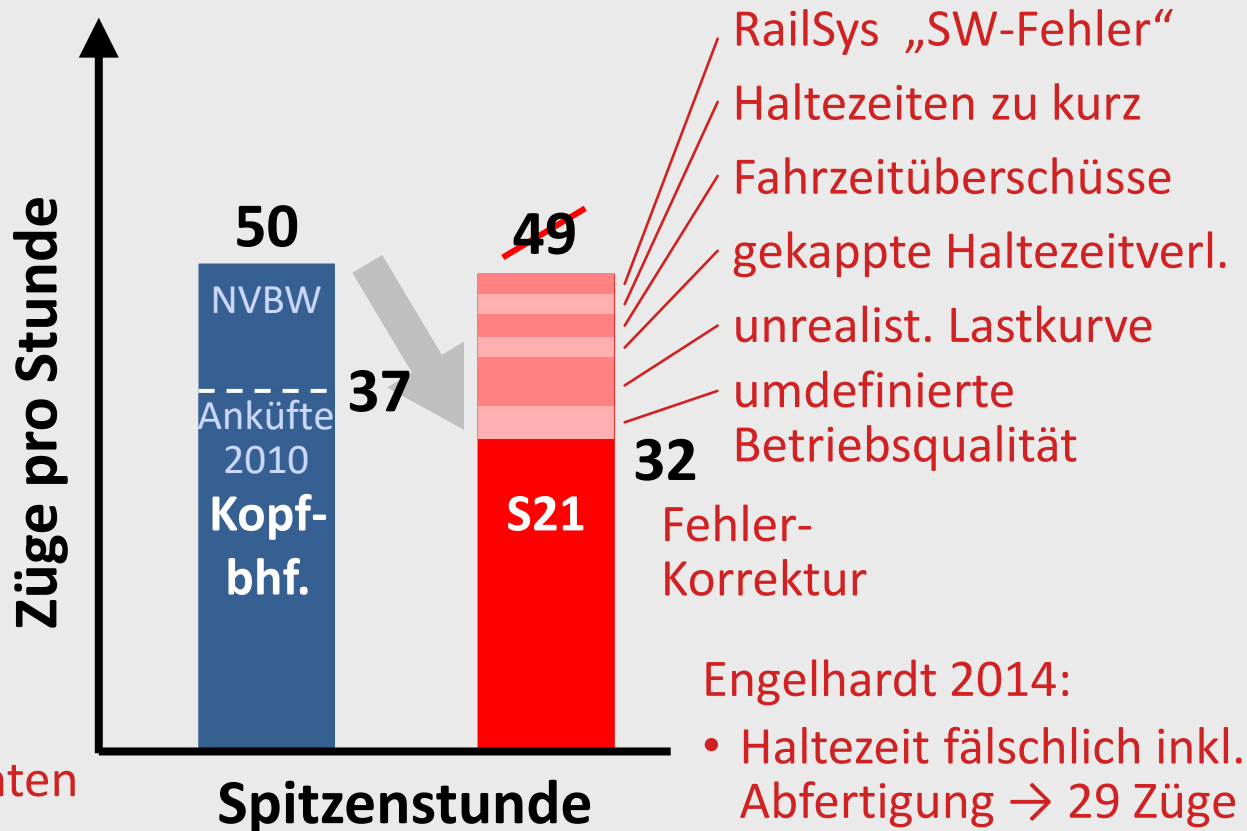


- Trassenkonflikt, Pufferzeitverletzung, Doppelbelegungen

Stresstest 2011, Kritik WikiReal 2011/12

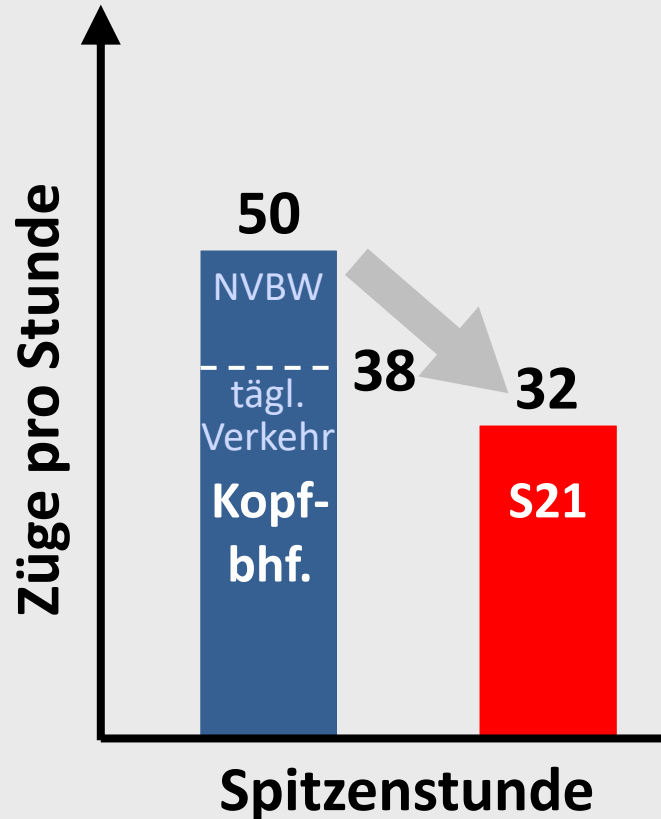
Verfahrensmängel:

- gebrochene Zusagen
- „Stresstest bestanden“-Kampagne
- Audit statt Gutachten
- Richtl. nicht eingehalten!
- Zeit verknappt
- Geißler moderiert ab
- Keine Einsicht gewährt
- Dahlbender bremsst
- Geißlers Medien-Scoop mit dem Kombibahnhof
- Kefer spielt den Überraschten



Prof. Heimerl Auslegung 1997, Kritik WikiReal 2012

Basis der Planfeststellung 2005



„optimal und zukunftsicher bemessen“

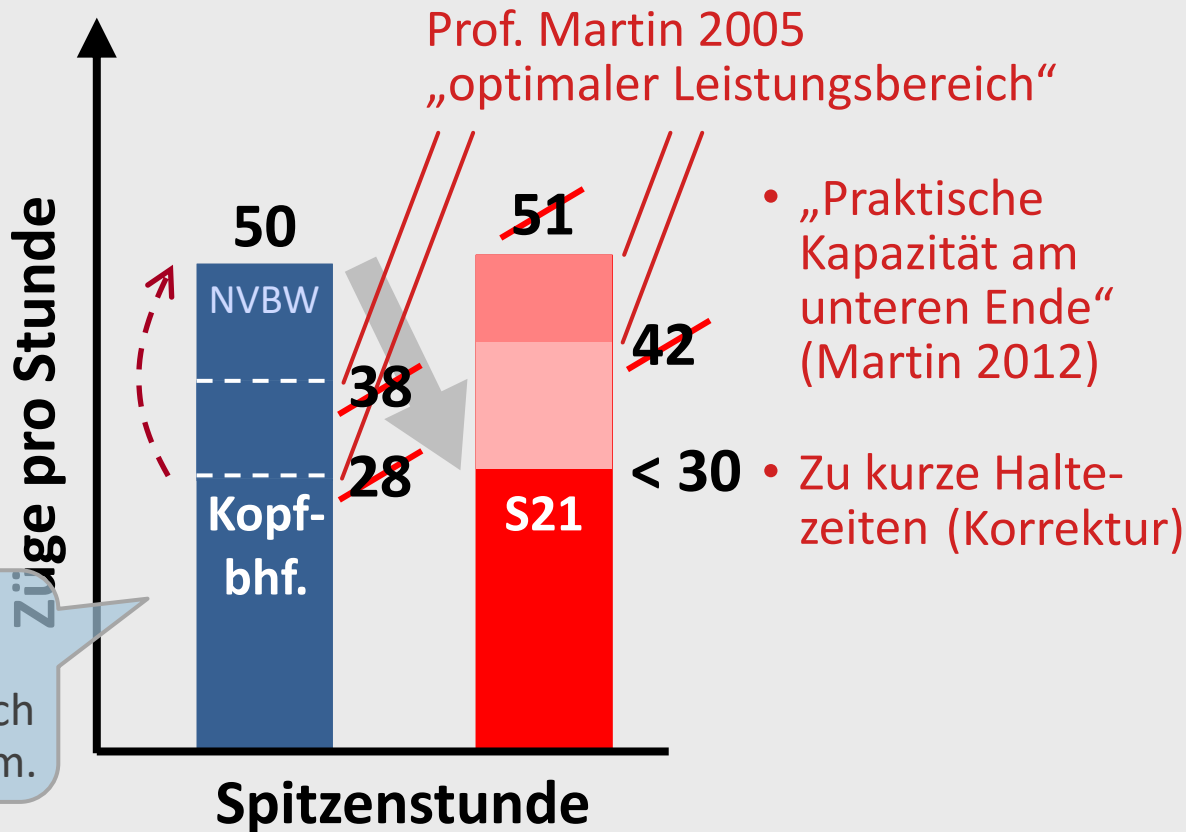
Kritik:

- zu kurze Haltezeiten
 - in der Nacht mehr Verkehr als am Tag!?
- Leistungsrückbau!

Prof. Martin 2005, Kritik 2012, Rücknahme 2013

- Kopfbahnhof systematisch benachteiligt

Man sieht wie extrem realitätsfern Prof. Martins Bewertungen waren. Tatsächlich kehren sie sich ins Gegenteil um.

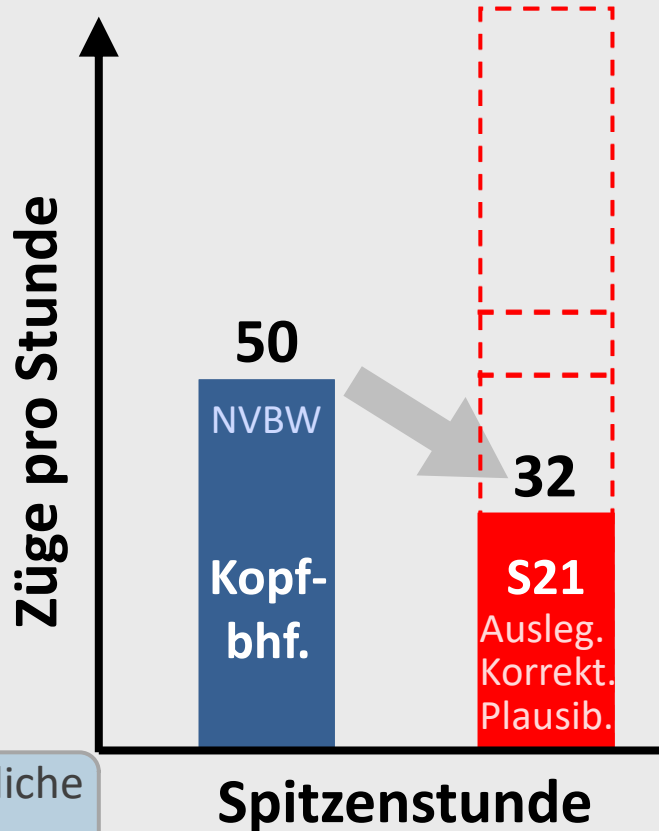


Digitale Wolkenkuckucksheime

Digitaler Knoten, methodische Fehler:

- ETCS bringt keine signifikante Kapazitätserhöhung im Bahnhof
- „Fachartikel“ dazu nur in der Möglichkeitsform
- Betrachtung einzelner Zeitbestandteile, andere bleiben unbeachtet
- Keine EBWU für den Bahnkern

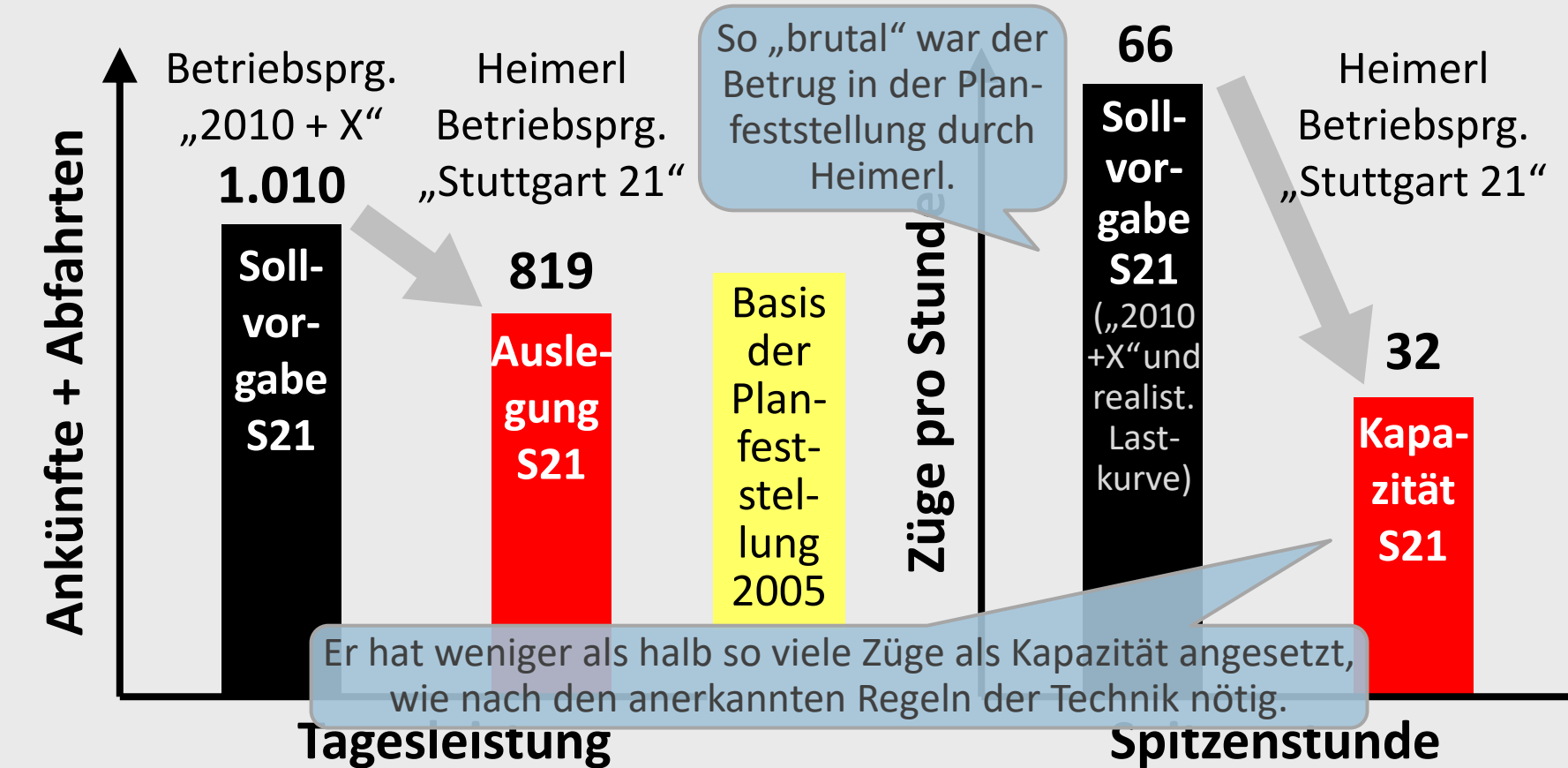
Eisenbahnbetriebswissenschaftliche
Untersuchung



Handgemalte unfahrbare Fahrpläne:

- 100 Züge/h (Perspektive Infrastrukturdim. 2040 ~ verdoppelte Kapazität)
- 59,5 Züge/h Infrastrukturdimensionierung 2040
- D-Takt Zielfpl. 2019/20

Heimerl 1997, Planverfehlung bei Auslegung 2016/25



- Vortrag von
Brigitte Dahl-
bender kurz-
fristig ge-
strichen

Dr. Christoph
Engelhardt,
Vortrag
„Prämissen“,
29.07.2011,
Folie 12



https://web.archive.org/web/201111226015339/http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/3_Hopfenitz-Naumann-Engelhardt_Praemissen_110729.pdf

- Fast alle Stellschrauben regelwidrig überdreht



"Black Box" Stresstest

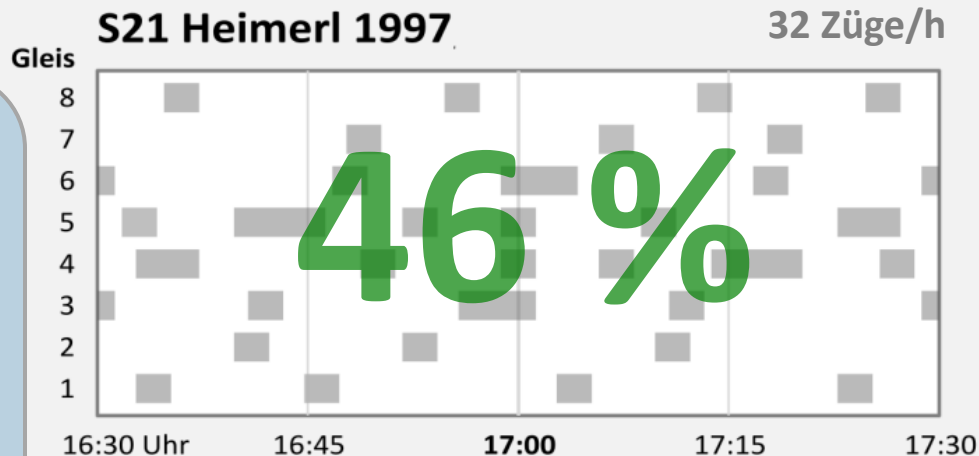
Entscheidend für das
was herauskommt ist
das was hinein-
gefüttert wird!



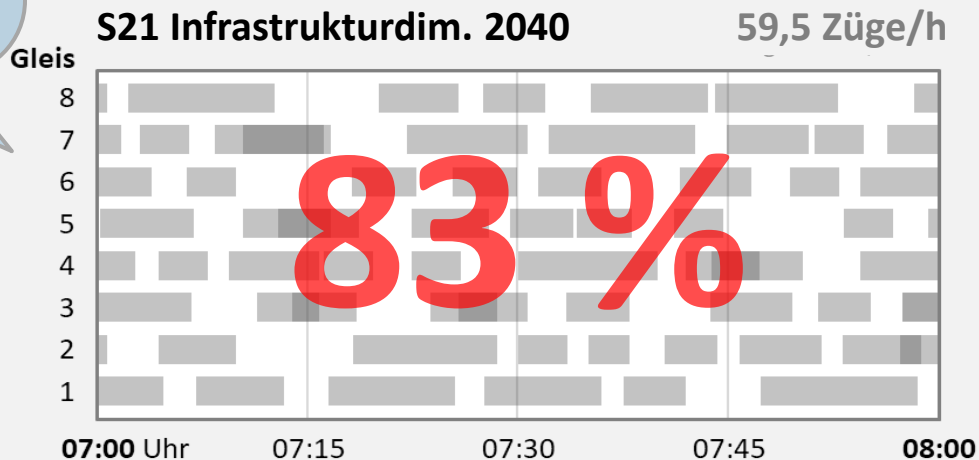
Dr. Christoph
Engelhardt,
Vortrag
„Prämissen“,
29.07.2011,
Folie 14

Karikatur:
Nathan Engelhardt

Wenn Heimerls 32 Züge gerade noch gute Qualität geliefert hatten, dann sind die Pläne ab dem Stresstest unfahrbar, wie auch das ungeschulte Auge sehen kann.



Bahnplaner-Daumenregel: 50 % Belegungsgrad noch akzeptabel, 60 % schon stark überlastet, Stresstest mit mind. 73 % und Inf.dim. 2040 absolut unfahrbar.



Balken: Standzeiten der Züge (o. Ein- u. Ausfahrt)

%-Zahlen: Belegungsgrad (Zeiten m. belegten Gleisen)

Digitaler Knoten Stuttgart

Präsentationen

Vortrag auf der Eisenbahn-Sachverständigentagung am 14.2.2025 (PDF | 14,8 MB)

Vortrag Marktdialog Baustein 3 am 11.11.2024 (PDF | 7,4 MB)

Vortrag Marktinformation Baustein 3 am 10.10.2024 (PDF | 5,9 MB)

Vortrag auf der TK-Fachtagung am 7.10.2024 (PDF | 6,0 MB)

Vortrag auf der Kapazitätstagung des DZSF am 6.6.2024 (PDF | 11,7 MB)

Vortrag vor dem VDEI am 11.4.2024 (PDF | 23,3 MB)

Vortrag auf der Eisenbahn-Sachverständigentagung am 09.02.2023 (PDF | 11,7 MB)

Vortrag auf dem SIGNAL+DRAHT-Kongress am 9.11.2023 (PDF | 3,7 MB)

Vortrag auf der 28. Sicherungstechnischen Fachtagung der TU Dresden am 7.7.2023 (PDF | 7,8 MB)

Vortrag auf der Fachtagung Eisenbahnrecht und Technik 18.9.2023 (PDF | 8,4 MB)

Vortrag im Eisenbahnwesen-Seminar der TU Berlin am 10.7.2023 (PDF | 15,9 MB)

Vortrag im Bahnsystemkolloquium der TU Dresden am 15.6.2023 (PDF | 17,5 MB)

Viel mehr Kapazität mit ETCS & Co. – Eine Einführung in den Digitalen Knoten Stuttgart am 14.6.2023 (PDF | 8,9 MB)

Vortrag auf dem ERTMS-Forum am 09.06.2023 (PDF | 13,2 MB)

Vortrag beim Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) am 25.4.2023 (PDF | 12,7 MB)

Vortrag auf der FBS-Anwendertagung am 20.4.2023 (PDF | 18,7 MB)

Vortrag auf der Eisenbahn-Sachverständigentagung am 9.2.2023 (PDF | 4,5 MB)

Vortrag auf dem rail.s/VDE-Symposium „Elektrische Fahrzeugantriebe und -ausrüstungen“ am 1.12.2022 (PDF | 14,9 MB)

Vortrag auf dem 22. SIGNAL+DRAHT-Kongress am 17.11.2022. Kleiner Aufwand: große Wirkung: Fahrzeugausrüstung im Digitalen Knoten Stuttgart (PDF | 10,6 MB)

Foliensatz vom 24.10.2022: ETCS & Co. für „maximale Leistungsfähigkeit“. (PDF | 10,9 MB)

Fachartikel

Modellierung von Guidances Curves für den DKS (Eisenbahntechnische Rundschau 7+8/2026) (PDF | 1,6 MB)

Betriebliche Validierung der Kuppelfahrstraße im Digitalen Testfeld Bahn (Signal+Draht 5/2026) (PDF | 2,4 MB)

Genese und Sinn des Pfaffensteigtunnels als Teil des neuen Gäubahnkonzepts (Eisenbahn-Revue International 3/2026, erwähnt den DKS) (PDF | 3,1 MB)

Rangieren im Digitalen Knoten Stuttgart (Der Eisenbahningenieur 1/2026) (PDF | 1,0 MB)

Retrofitting S-Bahn multiple units for the Stuttgart Digital Node project (Railway Update 2/2025) (PDF | 2,7 MB)

Mobilfunk im Digitalen Knoten Stuttgart (Signal+Draht 5/2025) (PDF | 1,8 MB)

S-Bahn-Umrüstung für den Digitalen Knoten Stuttgart, Teil 2 (Eisenbahn-Revue International 4/2025) (PDF | 4,9 MB)

S-Bahn-Umrüstung für den Digitalen Knoten Stuttgart, Teil 1 (Eisenbahn-Revue International 3/2025) (PDF | 2,2 MB)

DKS-Sachstandsbericht (Der Eisenbahningenieur 1/2025) (PDF | 2,0 MB)

Der Technik- und Bedienstandort Waiblingen (Der Eisenbahningenieur 6/2024) (PDF | 1,9 MB)

Der betrieblich-verkehrliche Nutzen des Projekts Stuttgart 21 (Der Eisenbahningenieur 6/2024, erwähnt den DKS) (PDF | 1,5 MB)

Die Ökologischen Bedingungen für Stuttgart 21 und den DKS (Der Eisenbahningenieur 6/2024) (PDF | 1,2 MB)

Erfahrungen mit der DSD in Baden-Württemberg (Der Eisenbahningenieur 6/2024) (PDF | 1,5 MB)

(Bis zu) 300 km/h auf „alten“ Schnellfahrstrecken (Der Eisenbahningenieur 5/2024, erwähnt den DKS) (PDF | 1,4 MB)

„Digitale“ Kapazitätssteigerungen: ein Sachstand (Eisenbahn Ingenieur Kompendium 2024) (PDF | 2,3 MB)

Der Digitale Knoten Stuttgart zwischen Licht und Schatten (Der Eisenbahningenieur 3/2024) (PDF | 1,5 MB)

Zur Veranschaulichung des Nutzens der Digitalen Schiene Deutschland (Der Eisenbahningenieur 2/2024) (PDF | 1,4 MB)

Verkehrsentwicklungen Wendlingen-Ulm (Der Eisenbahningenieur 2/2024) (PDF | 1,5 MB)

Digitalisierung der S-Bahn-Stammstrecke Stuttgart (Teil 2) (Signal+Draht 12/2023) (PDF | 1,7 MB)

Beschleunigung der LST-Planung im DKS (Der Eisenbahningenieur 11/2023) (PDF | 1,7 MB)

Digitalisierung der S-Bahn-Stammstrecke Stuttgart (Teil 1) (Signal+Draht 9/2023) (PDF | 1,9 MB)

ETCS auf der Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm (Signal+Draht 7+8/2023, erwähnt den DKS) (PDF | 1,8 MB)

ETCS-Bremskurven im Spiegel der Praxis (Der Eisenbahningenieur 06/2023) (PDF | 2,2 MB)

Nachrüstung von Nebenzugfahrzeugen für den DKS (Der Eisenbahningenieur 06/2023) (PDF | 1,1 MB)

FRMCS-Ausrüstung von 463 Triebzügen für den Digitalen Knoten Stuttgart (Signal+Draht 5/2023) (PDF | 1,4 MB)

Erfahrungen mit der Gleisfeldvernetzung im Digitalen Knoten Stuttgart (Teil 1) (Signal+Draht, 4/2023) (PDF | 1,5 MB)

Digitaler Knoten Stuttgart: Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung (Der Eisenbahningenieur, 04/2023) (PDF | 1,5 MB)

Der Digitale Knoten Stuttgart: Eine Reise ins Zukunft (Der Eisenbahningenieur, 01/2023) (PDF | 1,4 MB)

Robuste Leit- und Sicherungstechnik im Digitalen Knoten Stuttgart (Der Eisenbahningenieur, 11/2022) (PDF | 1,1 MB)

Innovationskooperation Fahrzeugausrüstung im Digitalen Knoten Stuttgart (Signal+Draht, 9/2022) (PDF | 2,7 MB)

Innovationskooperation zur LST-Infrastruktur im Digitalen Knoten Stuttgart (Signal+Draht, 7+8/2022) (PDF | 1,5 MB)

Nachrüstung von 333 Triebzügen für den Digitalen Knoten Stuttgart (Rail 5/2022) (PDF | 1,3 MB)

ETCS Level 2 Betrieb: Signalisierung im Digitalen Knoten Stuttgart (Der Eisenbahningenieur, 9/2022) (PDF | 1,8 MB)

Querschnitt Digitaler Leit- und Sicherungstechnik (Der Eisenbahningenieur, 7/2022) (PDF | 1,1 MB)

Fahrzeugausrüstung für den Digitalen Knoten Stuttgart (Der Eisenbahningenieur, 9/2021) (PDF | 6,9 MB)

Optimierung der Blockteilung mit ETCS Level 2 im Digitalen Knoten Stuttgart (Signal+Draht, 7+8/2021) (PDF | 3,4 MB)

Maximierung der Fahrwegkapazität mit Digitaler Leit- und Sicherungstechnik (Eisenbahntechnische Rundschau, 7+8/2021) (PDF | 1,7 MB)

Schnelle Leit- und Sicherungstechnik für mehr Fahrwegkapazität (Der Eisenbahningenieur, 5/2021) (PDF | 5,7 MB)

ETCS in großen Bahnhöfen am Beispiel des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Signal+Draht, 4/2021) (PDF | 5,6 MB)

Digitalisierung ist kein Selbstzweck (Der Eisenbahningenieur, 3/2020) (PDF | 1,2 MB)

Auf dem Weg zum Digitalen Knoten Stuttgart: ein Überblick (Der Eisenbahningenieur, 4/2020) (PDF | 2,8 MB)

ETCS als Trägersystem zur Leistungssteigerung bei der S-Bahn Stuttgart (Signal+Draht, 6/2019) (PDF | 7,6 MB)

20 Präsentationen
42 Fachartikel ...

... sämtlich
ohne Nachweis einer
Kapazitätssteigerung
im Bahnhof!

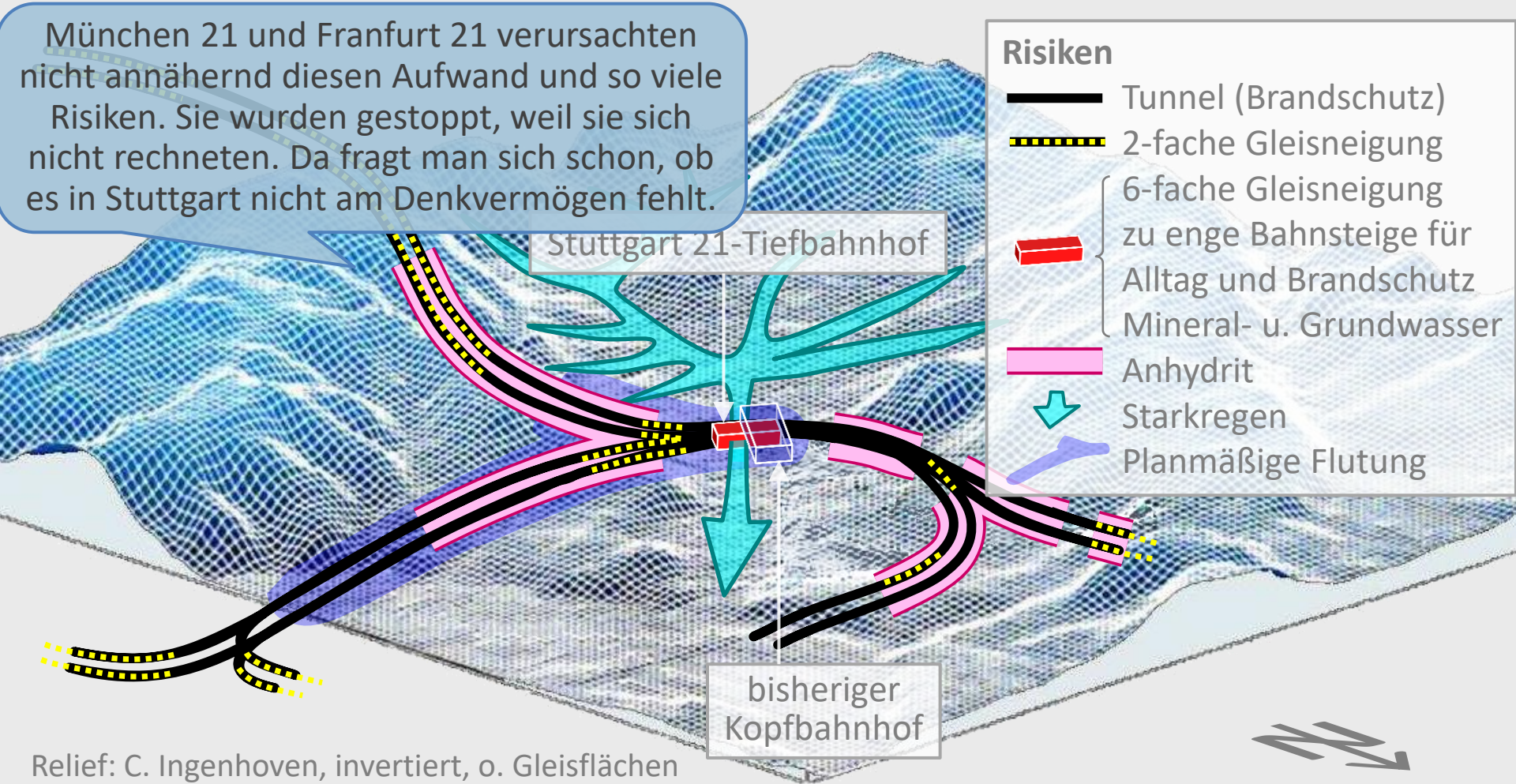
Wer behauptet, die
Leistungsfähigkeit sei gegeben,
der muss sie überprüfen lassen:

Alle Fakten auf den Tisch!

Das absehbare Desaster

Jenseits der jahrzehntelangen
kriminellen Leistungslüge. –
Warum fliegt uns das Projekt jetzt so
gigantisch um die Ohren? Hätte man
das absehen können?

München 21 und Frankfurt 21 verursachten nicht annähernd diesen Aufwand und so viele Risiken. Sie wurden gestoppt, weil sie sich nicht rechneten. Da fragt man sich schon, ob es in Stuttgart nicht am Denkvermögen fehlt.

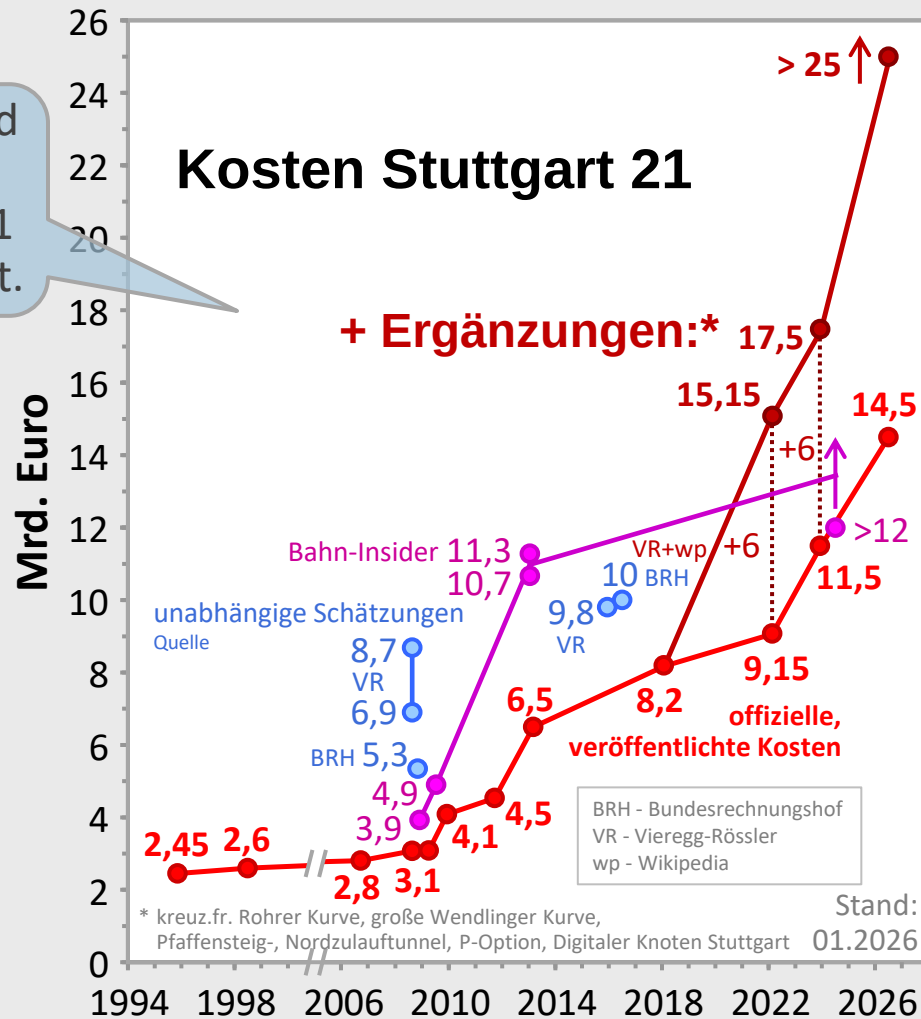


Risiken

- Tunnel (Brandschutz)
- 2-fache Gleisneigung
- 6-fache Gleisneigung zu enge Bahnsteige für Alltag und Brandschutz
- Mineral- u. Grundwasser
- Anhydrit
- Starkregen
- Planmäßige Flutung

Die Ergänzungen sind milliardenteure Reparaturen von S21 und zählen daher mit.

Kosten Stuttgart 21

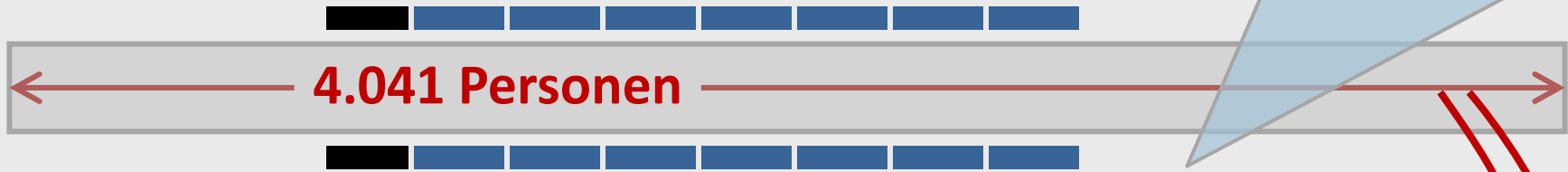


Sicherheit

Gesetzt den Fall, man bekommt die Leistung in den Griff oder realisiert doch noch den Kombibahnhof, ist der Tiefbahnhof dann überhaupt sicher?

Planfeststellung, Brandschutz

Brandschutz Tiefbahnhof: Mehr als $2 \times$ so viele Personen pro Bahnsteig zu evakuieren wie nachgewiesen.



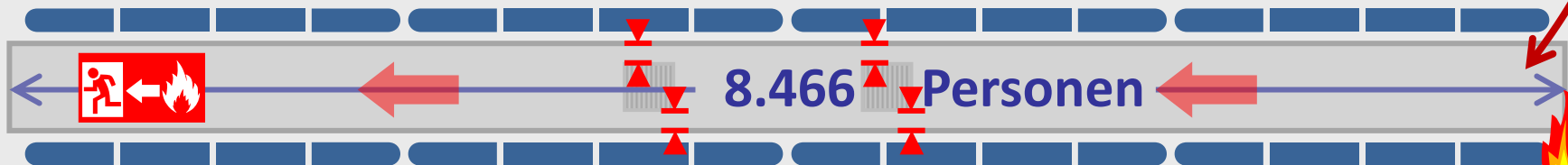
Planfeststellung, Leistungsfähigkeit

$2 \times$ mehr Personen



Inbetriebnahme: Neue Regionalzüge (2,5 Mrd. €)

$2,1 \times$ mehr Personen





Bahnsteigbreite

2,05 m | Stuttgart 21*, Berlin Hbf* 10 m

2,85 m | Wien Hbf. 12,5 m

Stand 09.2026

* Tiefbahnhof

Durchgangsbreite



— Treppenaufgang

3,5 m | Zürich Löwenstr.* 13,5 m

wikireal.org/
wiki/Stuttgart_21/
Personenzugänge/
Bahnsteigvergleich

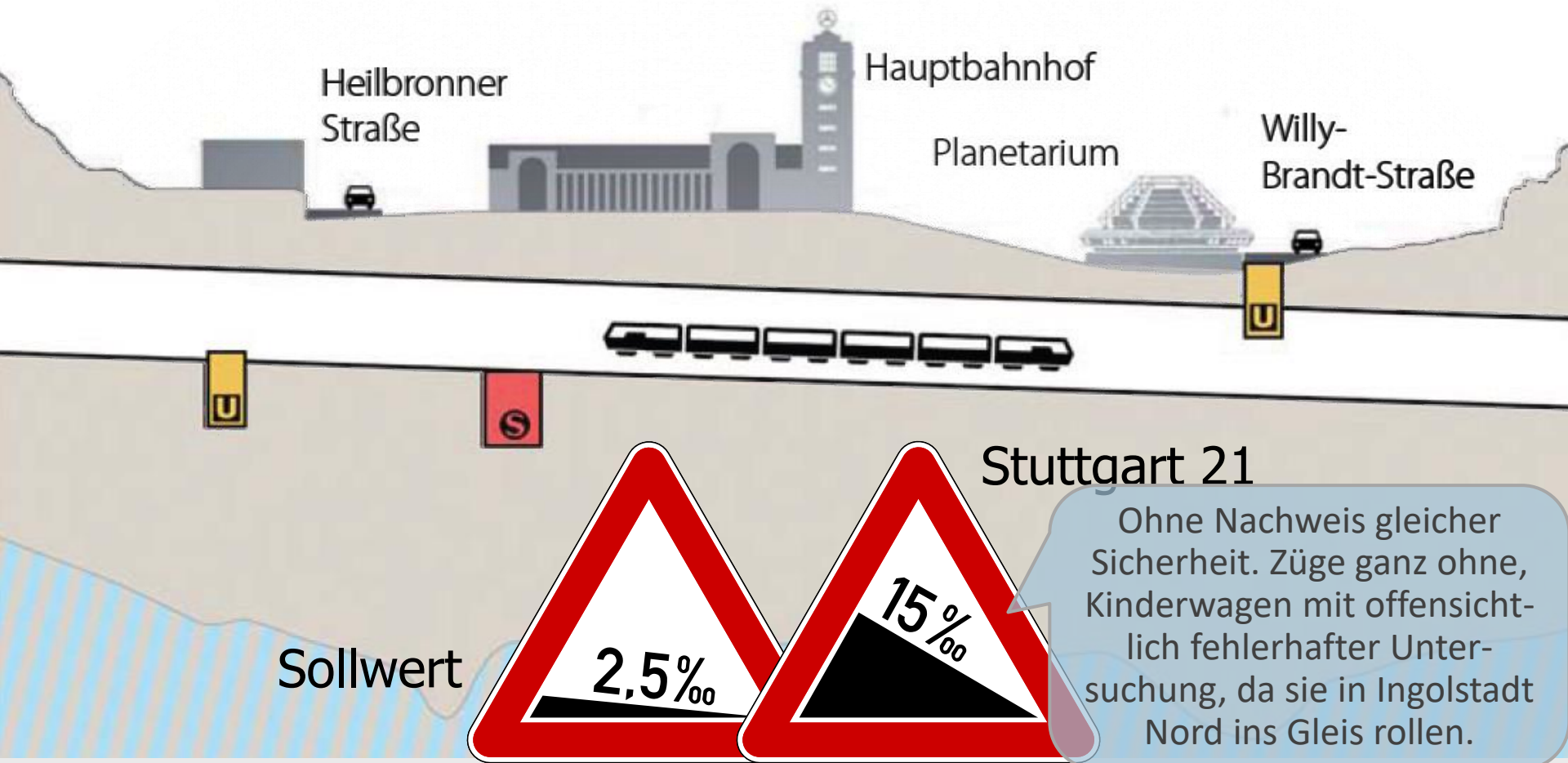
16 m | Spanien Segovia Guiomar 16 m

2,5 m | Kassel Wilhelmshöhe 17,7 m

6,8 m | Saudi Arabien, Dschidda KAIA Station 19,7 m

5,75 m | Frankfurt Hbf Tief* 20 m

Frankfurt
Hbf Tief
könnte ein
Vorbild sein,
dort fast 3 x
so viel
Durchgangs-
breite



Darstellung aus: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, „21 Gute Gründe für Stuttgart 21“, 09.2010, ergänzt um Warschilder mit Beschriftungen wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Gleisneigung



Sturzflut, oberflächlicher Abfluss (Außenansicht)



Hauptbahnhof

Zugang Staatsgalerie

Alter Querschnitt des
Hochwasser-Überlaufs

248 m NN

Überflutung Klett-Passage
242,2 m NN

Inzwischen
drastisch
verengter
Überlauf!!

245 m NN

241,35 m NN

241,2 m NN, Tiefpunkt Schillerstraße

(Längenmaßstab verkürzt)

230 m

30 m

Klimawandel: Statt einmal in 100 Jahren kommt
es einmal in 15 Jahren zur Katastrophe.

Planmäßige Flutung

(Querschnitt innen)

Stuttgart 21 Bahnsteighalle

Geländeprofil

Grundwasserniveau (nach Starkregen)

Notflutöffnungen

Zulauftunnel
Ober- und
Untertürkheim

Südlicher
Bahnhofskopf

Klimawandel: Statt einmal in 200 Jahren kommt
es einmal in 30 Jahren zur Katastrophe.

Längenmaßstab verkürzt

(Planunterlage DB AG)

Längen-
maßstab
weiter
verkürzt

**Gesamt-
risiko**

× 16

vervierfachte Personenzahl × 4

verengter Querschnitt

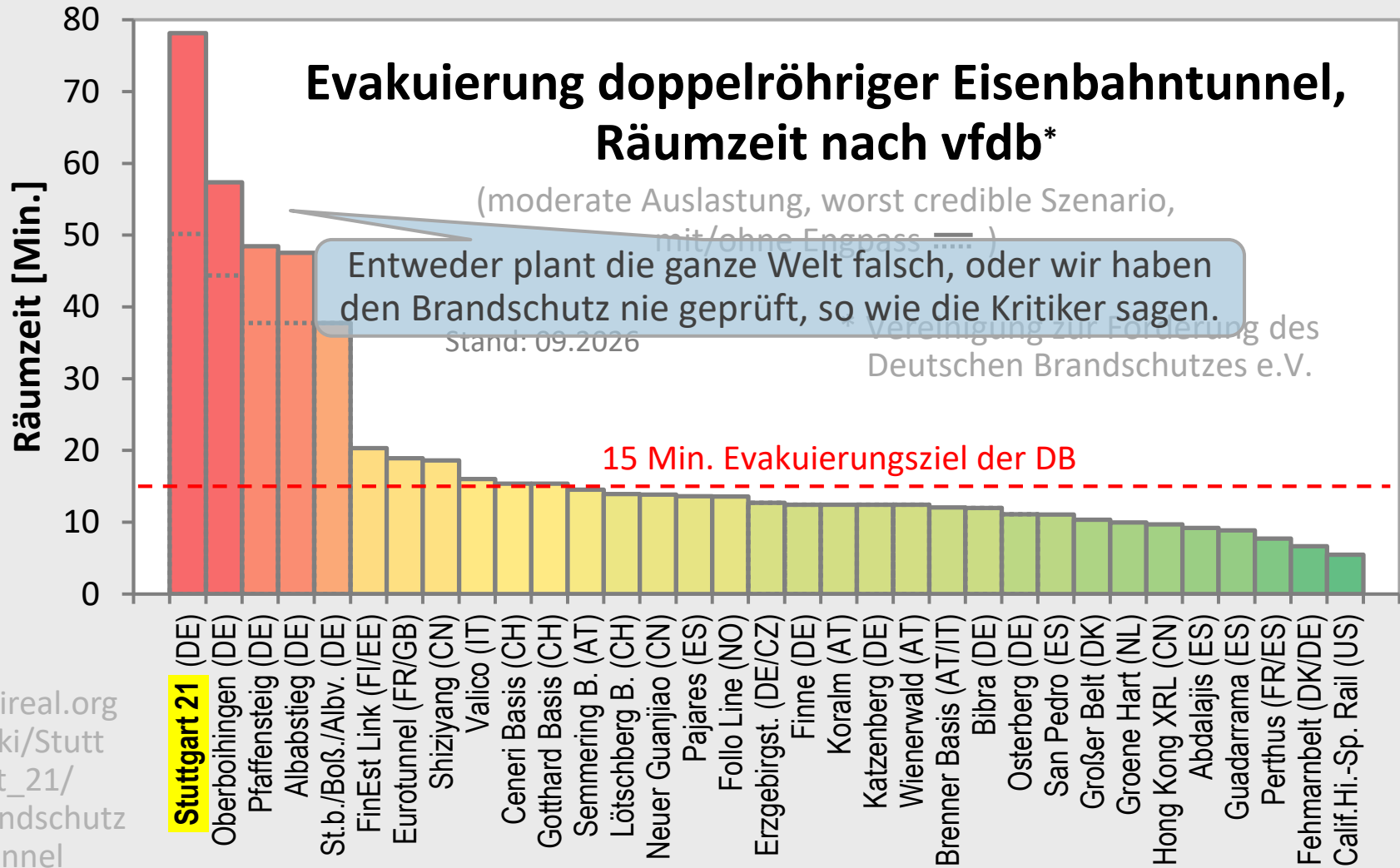
**Evakuierungszeit
× 2**

**Rettungsweg-
breite halbiert**

Verrauchung* × 2

* gegenüber bisheriger Ziel-Evakuierungszeit von 15 Min.

Evakuierung doppelröhriger Eisenbahntunnel, Räumzeit nach vfdb*



**Wer behauptet, die Sicherheit
sei gegeben, der muss sie
überprüfen lassen:**

Alle Fakten auf den Tisch!

Der Tiefbahnhof des Projekts „Stuttgart 21“ macht **Stuttgart zum Schilda der Neuzeit:**

Der größte Schildbürgerstreich aller Zeiten.

- 1/3 der zugesagten Leistung (<< als heute)
- 10 × überhöhte Kosten (insges. > 25 Mrd. €)
- 2 × zu viele Personen zu evakuieren
- 3 × zu viel Gedrängel
- 6 × Gefälle über Soll
- 7 × zu häufige Überflutung
- 16 × zu hohes Risiko in den Tunneln

Verklagen Sie mich gerne
wegen Falschbeschul-
digung – dann würden die
Fakten vor Gericht geklärt.



Diese Kritik ist bis heute weder rechtlich angegriffen noch sachlich entkräftet.

Faktoren grob gerundet, unabhängig von genauer Quantifizierung handelt es sich in jedem Fall um gravierende Grenzwertverfehlungen, weit über Abweichungen von wenigen %, für Details: wikireal.org.

Wer kein **Schildbürger
sein will, der muss das
Projekt überprüfen lassen:**

Alle Fakten auf den Tisch!

Professioneller Faktencheck

In der Praxis bewährt
sogar schon bei S21 (dort
nur ohne Öffentlichkeit).

- **Professionelle Mediation**
- **Öffentlich übertragen, Videoaufzeichnung**
- **Abstimmung zu Themen und Dokumenten**
- **Metaplan-Technik**
- **Belege für sämtliche Aussagen**
- **Arbeitsgruppen, Folgetermine bei Bedarf**

[wikireal.org/wiki/
Stuttgart_21/Faktencheck](https://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Faktencheck)

STUTTGART 21



C. Engelhardt
+ KI