

Was leistet Stuttgart 21 wirklich? (oder: Das Ende des Leistungsmärchens)

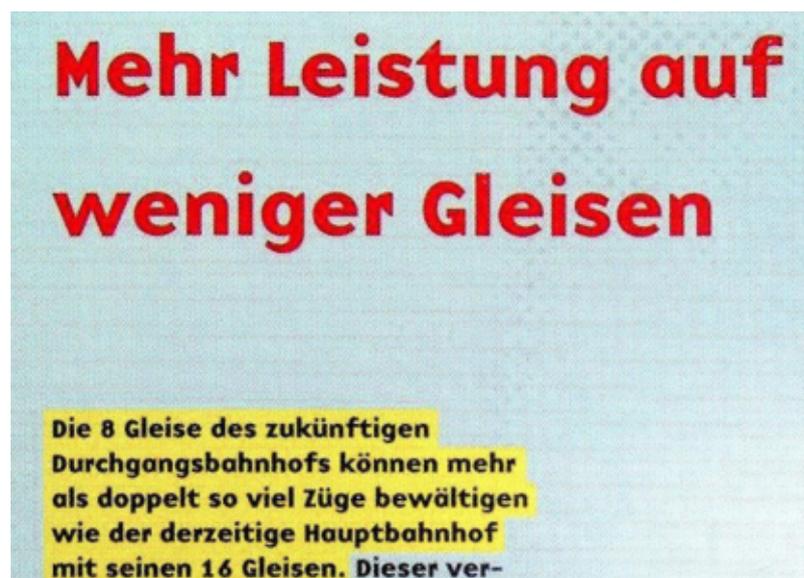
Die wundersame Leistungssteigerung des Tiefbahnhofs

Seit 1994 heißt es, im Tiefbahnhof mit seinen 8 Gleisen können viel mehr Züge abgefertigt werden als im alten Kopfbahnhof mit seinen 17 Gleisen. In den Gutachten und Werbekampagnen wurden ganz unterschiedliche Zugzahlen präsentiert: mal 35 Züge, mal 39, mal 44, 49, 51, ja, sogar 60 und 70 Züge sollten auf den 8 Gleisen in der Spitzenstunde abgefertigt werden können.

Bei unveränderter Planung wurde 2007 in Hochglanzprospekten für Stuttgart 21 sogar die doppelte Leistungsfähigkeit (also Kapazität) gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof versprochen! Die liegt aber - wie die Landesregierung bestätigt hat - heute schon bei 50 Zügen pro Stunde. Der Tiefbahnhof müsste demzufolge 100 Züge schaffen.

Auch der EU wurde 2008 die doppelte Kapazität versprochen, woraufhin ein Zuschuss von 114 Millionen Euro bewilligt wurde - zu Unrecht?

2011 wurden im sogenannten „Stresstest“ für Stuttgart 21 jedoch nur noch 49 Züge in der Spitzenstunde gefordert, also weniger als der Kopfbahnhof heute schon leisten kann.



Noch heute wird im Turmforum des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit der doppelten Leistung gegenüber dem Kopfbahnhof geworben! (Zuletzt gesichtet: 23.11.2012)

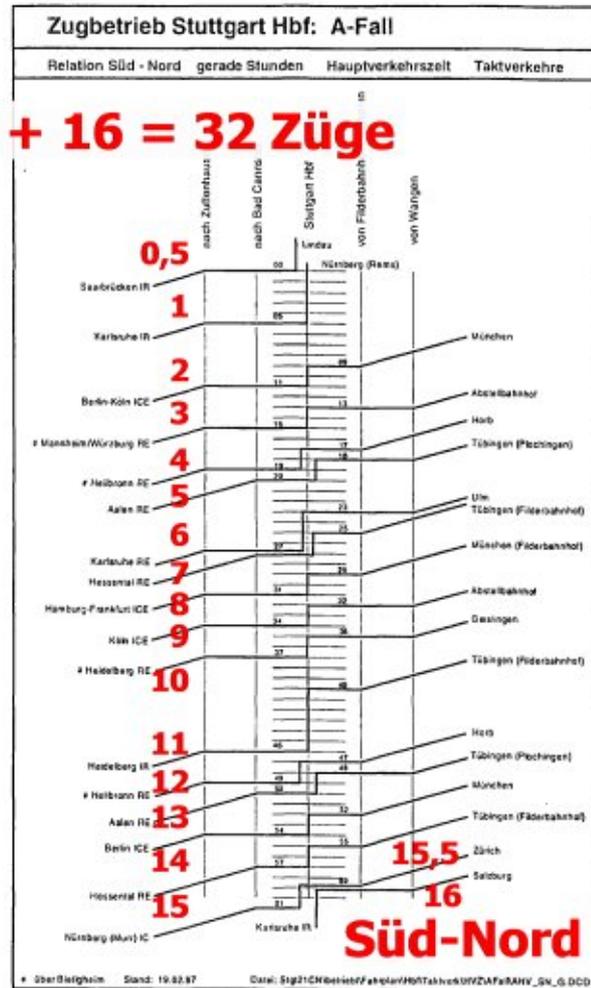
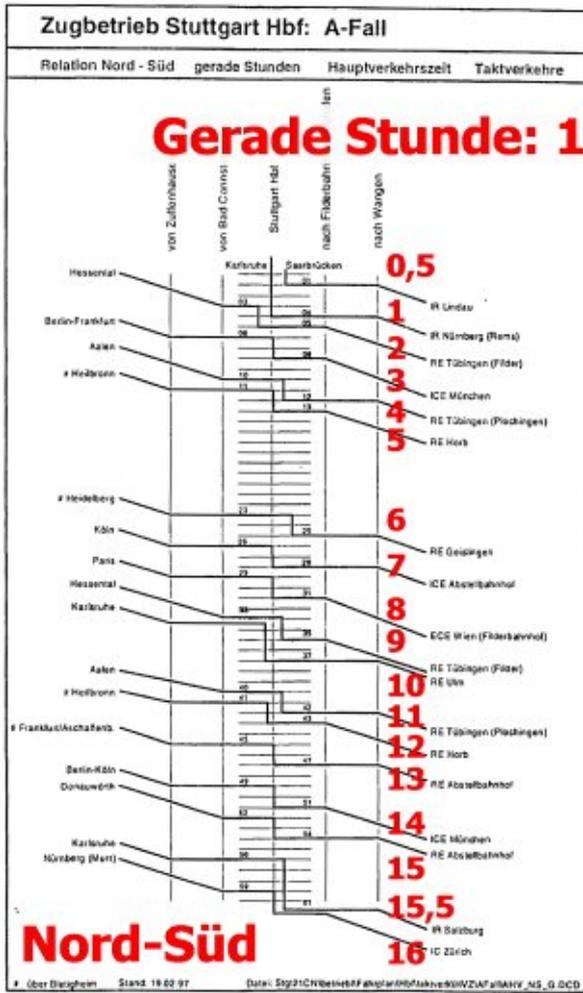
Die Originalunterlagen zu Stuttgart 21 beweisen:

Die Leistungssteigerung ist ein Märchen.

Der Tiefbahnhof war von Anfang an als Nadelöhr geplant!

Welche Zahl stimmt denn nun – für welche Leistung wurde der Tiefbahnhof tatsächlich ausgelegt? Dies ist eines der bestgehüteten Geheimnisse des milliardenschweren Projekts Stuttgart 21!

Der Analyst Dr. Christoph Engelhardt hat sich auf die Suche gemacht und die Planungsunterlagen samt Gutachten und Anhängen akribisch durchforstet. Er stellte fest: Dieser wichtigste Wert des Projekts wurde in sämtlichen veröffentlichten Unterlagen gut versteckt. Doch zuletzt wurde er fündig: Im Anhang eines Gutachtens von Professor Heimerl kann jedermann die Leistung anhand von vier Plänen zu den Zugabläufen selbst abzählen – und staunen: Es sind gerade mal 32 Züge pro Spitzenstunde!



Gut versteckt (Gerhard Heimerl, 1997-II, Anlage 21-24): Das „Szenario A“ zum Abzählen! Verteilt auf zwei Fahrtrichtungen und gerade/ungerade Stunden finden sich nur 32 Züge zur Hauptverkehrszeit (hier die gerade Stunde als Beispiel, fette Beschriftung und Zugzahlen ergänzt). Eine Linie liefert immer 1 Zug mit Ankunft und Abfahrt. Liegt nur Ankunft oder Abfahrt in der Zählstunde, wird dies als halber Zug gezählt.

Dieses nur im „Kleingedruckten“ dargestellte sogenannte „Szenario A“ von 1997 enthält die einzig rechtlich verbindliche Leistungsdarstellung. Hierfür hatte Prof. Schwanhäuser eine „gute bis sehr gute Betriebsqualität“ ermittelt.

Schwanhäuser hatte seinerzeit auch festgestellt, dass die absolute Leistungsgrenze von Stuttgart 21 bei 32,8 Zügen liegt (ohne weitere, nicht geplante Ausbauten der Zulaufstrecken).

Über all die Jahre wurde verschleiert, dass Stuttgart 21 von Anfang an nur auf 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt war! Denn die Zahl 32 raubt dem Projekt seine Legitimation.

Nur 32 Züge - das sind deutlich weniger als im Kopfbahnhof mit seinen 17 Gleisen: Dort fahren heute schon 38 Züge in der Spitzenstunde und seine Kapazität beträgt ohne weitere Ausbauten sogar 50 Züge pro Stunde.

Dagegen würde der geplante 8-gleisige Tiefbahnhof von Stuttgart 21 nicht mal den heutigen Verkehr bewältigen - von Kapazitätsreserven ganz zu schweigen. Der jahrzehntelang versprochene Leistungszuwachs entpuppt sich als Luftnummer.

Fazit: Stuttgart 21 bringt keine Mehrleistung, sondern ist ein Rückbau von Eisenbahninfrastruktur! Dieser Rückbau ist weder genehmigt noch genehmigungsfähig. Die Zahl 32 wurde all die Jahre verschleiert, denn dadurch verliert Stuttgart 21 seine Legitimation.

Weiterer Beleg: Auch bei der Personenstromanalyse sind es nur 32 Züge

Sehr aufschlussreich ist auch die von der Bahn beauftragte Personenstromanalyse der Durth Roos Consulting GmbH (1998 erstellt, 2009 und 2012 aktualisiert). Darin wurde ermittelt, wie die Zugänge, Treppen und Aufzüge im Tiefbahnhof dimensioniert sein müssen – und zwar wieder für nur 32 Züge in der Spitzenstunde!

Das heißt, der ganze Bahnhof ist nur auf das Personenaufkommen dieser 32 Züge ausgelegt. Pikant ist dabei, dass diese Studie der Öffentlichkeit bei der sogenannten Schlichtung mit Heiner Geißler im Jahr 2010 vorenthalten wurde und dass die Bahn auch im Jahr 2012 versucht hat, die Veröffentlichung der aktualisierten Studie zu verhindern.

Vergleiche führen ebenfalls zu maximal 32 Zügen pro Stunde

Vergleich mit Wien

Auf welche Zugzahlen werden andere moderne Bahnhöfe ausgelegt? In Wien wird neben anderen bestehenden Bahnhöfen ein neuer Hauptbahnhof gebaut. Er hat ebenfalls 8 Gleise für den Fern- und Regionalverkehr (von 12 Gleisen gesamt). Allerdings ist dieser Bereich auf 30 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt. Wie sollen dann in Stuttgart bei gleich vielen Gleisen so viel mehr Züge fahren können?

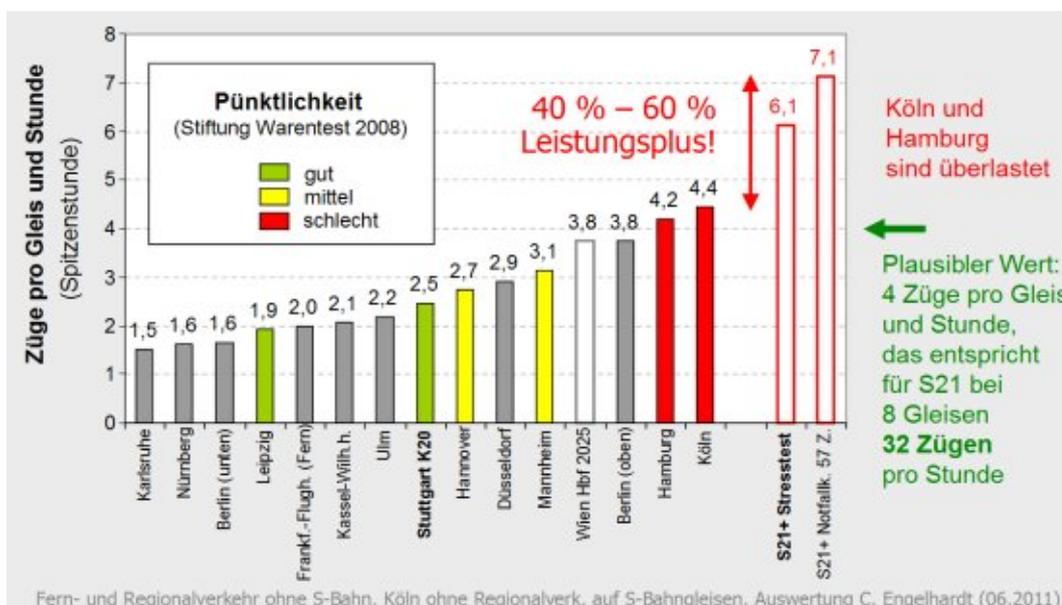
Vergleich mit anderen deutschen Großbahnhöfen

Die Maximalwerte bei der Gleisbelegung werden in Deutschland von den Hauptbahnhöfen in Hamburg und Köln erreicht. Mit etwas über 4 Zügen pro Gleis und Stunde leiden diese Bahnhöfe jedoch unter Überlastung und finden sich regelmäßig unter den unpünktlichsten Großbahnhöfen Deutschlands wieder. Der Vergleich zeigt: Mehr als 4 Züge pro Gleis und Stunde können nicht in vertretbarer Qualität abgefertigt werden. Damit sind für Stuttgart 21 mit seinen 8 Gleisen 32 Züge pro Stunde realistisch.

Kennzahl „Belegungsgrad“

Eine der wichtigsten Größen in der Kapazitätsplanung von Bahnhöfen ist der Belegungsgrad der Gleise. Wenn man die etablierten Richtwerte für den Belegungsgrad zugrunde legt, erreichen Bahnhöfe mit noch vertretbaren Verspätungswerten nicht über 4 Züge pro Bahnsteiggleis und Stunde. Das entspräche für Stuttgart 21 einem realistischen Leistungswert von 32 Zügen in der Spitzenstunde.

Fazit: So wie es heißt, alle Wege führen nach Rom, so führen alle Vergleiche und Plausibilitätsbetrachtungen auf 32 Züge pro Stunde.



Vergleich deutscher Großbahnhöfe: Bahnhöfe mit über 4 Zügen pro Gleis und Stunde sind überlastet (die grauen Säulen wurden nicht in der Untersuchung der Stiftung Warentest behandelt, Wien Hbf ist noch im Bau).

Sogar gerichtlich bestätigt: 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim wies am 06. April 2006 eine gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 vom 28.01.2005 gerichtete Klage ab und führte in der Begründung aus, der 8-gleisige Durchgangsbahnhof reiche „für abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde aus“ (Entscheidung 5 S 848/05, Randziffer 59).

Das Leistungsmärchen wird enttarnt

Die Leistung von Stuttgart 21 wurde mit vielerlei Tricks und gravierenden methodischen Fehlern schön gerechnet. Dies erkennt man, wenn man sich in die Gutachten zur Leistung des Tiefbahnhofs vertieft.

Methodische Fehler

Ein Beispiel: Es wurden Haltezeiten von nur 2 Minuten zugrunde gelegt, da diese auf deutschen Bahnhöfen üblich seien. Aber: Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist kein Kleinbahnhof, sondern ein großer Bahnknoten mit einem der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland – vergleichbar mit Köln oder Hannover – und dort hält praktisch kein Zug kürzer als 3 Minuten.

Nachts mehr Züge als mittags

Wie erreicht man ein gigantisches Wachstum bei den täglichen Zugzahlen, obwohl in den Spitzenzeiten nur 32 Züge stündlich fahren? Man lässt nachts Unmengen (leerer) Züge fahren. So wurde die Zugverteilung am tatsächlichen Bedarf vorbei konstruiert.

Tatsächliche Nachfrage ignoriert

In Stoßzeiten geht der Bedarf an Zügen vor allem in eine Richtung: morgens nach Stuttgart hinein, abends aus der Stadt heraus. Dadurch kommt es zu Abstellfahrten, bei denen leere Züge abgestellt oder bereitgestellt werden. Diese leeren Abstellfahrten wurden einfach weitgehend abgeschafft. So wurde die tatsächliche Nachfrage ignoriert. Stattdessen wurde unterstellt, dass eine große Zahl an Bahnfahrern morgens aus Stuttgart heraus fährt. Auf diese Weise wurden vermeintliches Verkehrswachstum und ausgelastete Züge vorgetäuscht.

Stresstest-Fehler: zum großen Teil von der Bahn eingestanden

Im sogenannten „Stresstest“ von 2011 musste die Bahn 49 Züge in der Spitzenstunde nachweisen. Dies gelang nur durch unzählige Regelverstöße gegen bahneigene Richtlinien und unzulässige Eingriffe, die die Bahn inzwischen weitgehend eingestanden hat. Einige Beispiele dazu:

Statt der vereinbarten „guten Betriebsqualität“ wurde nur „wirtschaftlich optimale“ Qualität testiert. Dazu wurde auch noch regelwidrig bis zu 1 Minute Verspätungsaufbau zugelassen, was nur bei der nächstschlechteren Stufe „risikobehaftet“ zulässig ist. Die Bahn hat dies inzwischen bestätigt.

Gerade die Spitzenwerte der Verspätungen, die die Störungen, also den „Stress“ abbilden sollten, wurden auf harmlose Werte gekappt. Die Bahn gesteht den Eingriff ein und argumentiert außerdem falsch, zwei halb so große Verspätungen wären herausfordernder als eine große - das Gegenteil ist richtig.

Vor und nach der Spitzenstunde wurden zu wenig Züge berücksichtigt, was die größte „Erleichterung“ im Stresstest bewirkte. Auch wurde entgegen der Vorgabe die Betriebsqualität unter Einbeziehung der weniger belasteten Stunden ermittelt.

Laut Regelwerk hätte zur Vergleichbarkeit auch ein „Stresstest“ für den Kopfbahnhof mit den gleichen Prämissen durchgeführt werden müssen – dieser unterblieb jedoch!

Fazit: Alle höheren Leistungszusagen bis hin zu der öffentlich versprochenen doppelten Leistung gegenüber dem Kopfbahnhof sind entweder vollkommen haltlos und unbelegt oder die zugrunde liegenden Simulationen sind grob fehlerhaft. Die höheren Zusagen sind auch allesamt nicht rechtlich verbindlich.

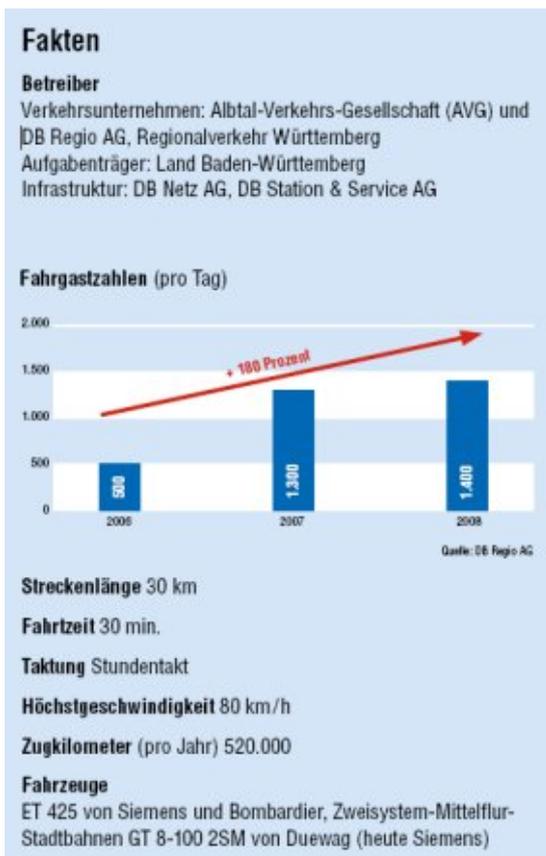
Die Öffentlichkeit und die Parlamente wurden jahrelang getäuscht.

Korrigiert man die Fehler und unzulässigen Annahmen in den Gutachten und im Stresstest, so landet man wieder bei rund 32 Zügen pro Stunde für Stuttgart 21.

Kann es wirklich sein, dass von Anfang an ein Rückbau geplant wurde?

Ja! Dies ist nachvollziehbar, wenn man die Zeit betrachtet, in der die Planungen für Stuttgart 21 stattfanden. Stuttgart 21 wurde Mitte der 80er Jahre konzipiert und von 1988 bis 1994 ausgearbeitet. In dieser Zeit zog sich die Bahn immer mehr aus der Fläche zurück. Aufgrund langjähriger hoher Defizite sollten nur noch die gewinnbringendsten Strecken befahren werden. Ein deutlicher Rückgang des Regionalverkehrs war die Folge. Die Zukunft wurde im schnellen Fernverkehr gesehen. In diesem Umfeld fand die Planung für Stuttgart 21 statt - und so erklärt sich, dass damals ein „kleinerer“ Bahnhof für nur noch 32 Züge pro Stunde, also ein Rückbau der Kapazität, geplant wurde.

Doch die Zeiten änderten sich. Durch die Bahnreform 1994/1996 und andere Faktoren erlebte der Regionalverkehr eine Renaissance und verzeichnet seither starke Zuwächse.



Ein Beispiel von vielen: Durch verbesserte Verbindungen verdreifachten sich die Fahrgastzahlen auf der Gäubahn im Regionalverkehr nahezu in nur zwei Jahren.

Die Planungen von Stuttgart 21 wurden den zunehmenden Zugzahlen jedoch nicht angepasst! Geändert wurde nur die Marketing-Kampagne. Bei nahezu unveränderter Planung sollte Stuttgart 21 plötzlich viel mehr Züge abfertigen können. Der Rückbau des Bahnknotens wurde nun fälschlicherweise als wahres Kapazitätswunder verkauft.

Fazit: Stuttgart 21 ist eine längst überholte Planung aus einer Zeit, als der Bahnverkehr auf dem Rückzug war. Daher wurde damals ein „kleinerer“ Bahnhof geplant, der allerdings schon für den heutigen Bahnverkehr unterdimensioniert ist.

Konsequenzen aus der Enttarnung des Leistungsmärchens?

Stuttgart 21 ist ein Nadelöhr! Der geplante 8-gleisige Bahnhof ist unterdimensioniert und weit weniger leistungsfähig als der Kopfbahnhof. Zudem sind im räumlich beengten Tiefbahnhof keine weiteren Ausbaumöglichkeiten vorhanden.

Die Leistungsgrenze von 32-35 Zügen wurde sogar 2006 vom VGH Mannheim bestätigt!

Da Stuttgart 21 ein deutlicher Kapazitätsrückbau ist, ist die Planrechtfertigung entfallen.

Im Finanzierungsvertrag von 2009 waren ca. 50 % Verkehrswachstum durch Stuttgart 21 verbindlich zugesagt worden. Die Schlussbestimmung darin „das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei“ ist definitiv nicht erfüllbar. Die Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags ist entfallen, eine Kündigung muss geprüft werden.

3. Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm

3.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf und um ca. 30 % in Ulm Hbf gegenüber dem Angebot von 2001 vor. Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des

Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 Anlage 3.2a Anhang 1

6/14

Auszug aus dem
Finanzierungsvertrag von 2009:
Erhöhung Zugangebot um ca. 50 %
in Stuttgart

Was sagt die Landesregierung dazu?

Obwohl das Verkehrsministerium bereits im Juni 2012 darüber informiert wurde, dass die Originalunterlagen der Planfeststellung den Rückbau belegen, gab es bisher keine Stellungnahme dazu.

Und die Bahn?

Die Bahn konnte der Leistungskritik keine Sachargumente entgegensetzen. Sie verweist lediglich auf das Renommee der sich selbst widersprechenden Gutachter.

Stuttgart 21 ist der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte!

Was können Sie tun?

Fordern Sie Aufklärung und Konsequenzen von Ihren Volksvertretern im Bundestag, im Landtag und im Stuttgarter Gemeinderat!

Informieren Sie Freunde und Bekannte, schreiben Sie Leserbriefe.

Nehmen Sie teil an Informationsveranstaltungen, kommen Sie zu Demonstrationen gegen Stuttgart 21.

Unterstützen Sie die Arbeit von WIKIREAL.ORG durch aktive Mitarbeit oder durch Ihre Spende: Stadtparkasse München, BLZ 701 500 00, Kto 88140439, Kontoinhaber: Dr. Christoph Engelhardt. (Für Überweisungen auf dieses Konto können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.)

Ausführliche Informationen finden Sie unter www.wikireal.org.

Literaturnachweise zu Heimerl und Schwanhäußer:

Gerhard Heimerl, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21“, 1997, Anl. 21-24

Wulf Schwanhäußer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofes und seiner Zulaufstrecken“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, 20.07.1997