

Nr. 6 / 2012

**Pressemitteilung**

Stuttgart, 01.10.2012

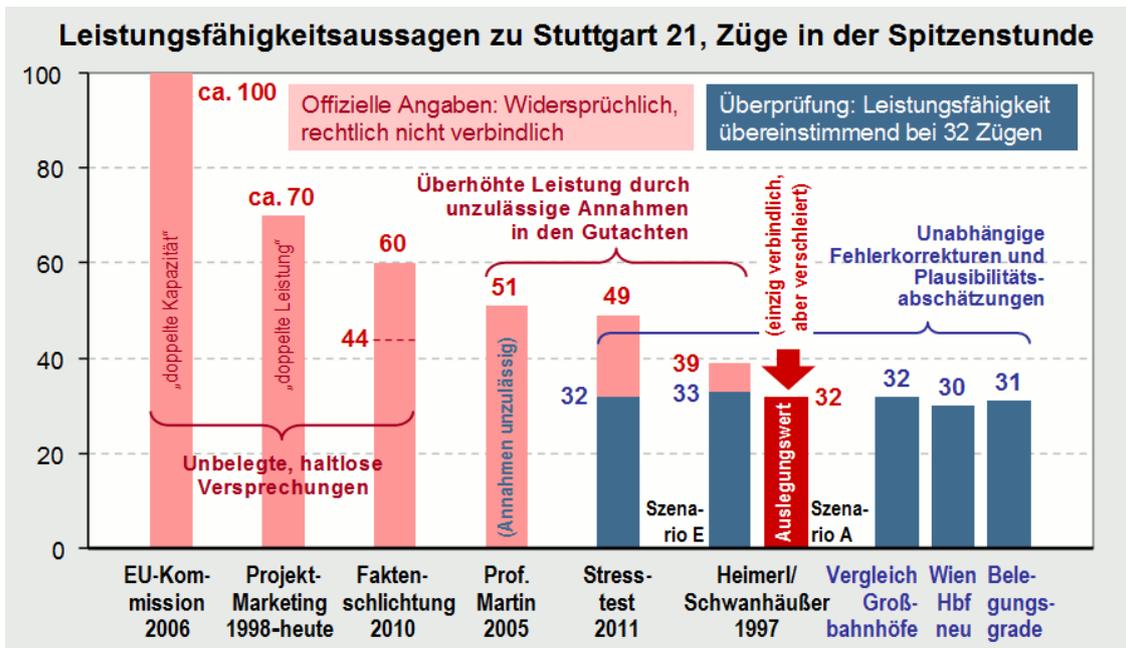
Rede von Dr. Christoph Engelhardt (WikiReal.org) auf der Montagsdemo

**Bahnhofs-Rückbau Teil der Verfassungsbeschwerde zu Stuttgart 21**

Dr. Christoph Engelhardt, Experte für die Stresstest-Präsentation im Juli 2011 und Initiator von WikiReal.org spricht heute, 01.10.2012 ab 18:00 im Rahmen der **Montagsdemo** auf dem Stuttgarter Marktplatz. Unter dem Titel „Stuttgart 21 ist schon lange tot – und keiner hat's gemerkt!“ weist er auf die niedrige Auslegungsleistung des Bahnhofsneubaus „Stuttgart 21“ von **lediglich 32 Zügen** in der Spitzenstunde hin, die sich aus dem Kleingedruckten der Originalunterlagen der Planfeststellung ergibt, aber über alle Jahre geschickt aus der Öffentlichkeit herausgehalten worden war. „Heute fahren deutlich mehr Züge im Kopfbahnhof, ein solcher Kapazitätsrückbau ist nicht genehmigungsfähig!“ sagt Engelhardt. In diesen Tagen wurde diese Kritik auch Teil einer **Verfassungsbeschwerde** vor dem Bundesverfassungsgericht. Engelhardt fordert **Landesverkehrsminister Hermann** auf, angesichts der entfallenen Planrechtfertigung die Kündigung des Finanzierungsvertrags zum Bahnhofsneubau Stuttgart 21 zu prüfen: „**Bei den Leistungsmanipulationen darf nicht weiter weggeschaut werden!**“

Ausgangspunkt der Verfassungsbeschwerde ist das über eine Anhörungsrüge noch laufende **Eilverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof** Baden-Württemberg gegen den Abriss eines Anwohnerhauses. Die Deutsche Bahn AG vermochte in diesem Verfahren der Analyse von Engelhardt keine Sach-Argumente entgegenzusetzen. In einer Stellungnahme beruft sie sich lediglich auf das **Renommee ihrer Gutachter**. Engelhardt sieht gerade dieses schwer beschädigt: „Mir als Naturwissenschaftler ist es **unbegreiflich**, wie Prof. Wulf Schwanhäußer in 1994 eine klare Leistungsgrenze von rund **30 Zügen**, 1997 dann **39 Zügen** und in 2003 dann sogar von über **50 Zügen** angeben konnte. – Nur einer dieser Werte kann richtig sein!“ Auch an Prof. Gerhard Heimerl übt er deutliche Kritik: „Heimerl hatte die Haltezeit für Stuttgart an Mindest- bzw. Mittelwerten in Deutschland bemessen. **Das ist aber kein Maßstab für Stuttgart**, wo wir einen der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland haben, vergleichbar mit Köln oder Hannover, und dort hält in der Hauptverkehrszeit kein Zug kürzer als 3 Minuten.“ Engelhardt kritisiert, das planfestgestellte Betriebsszenario würde voraussetzen, dass **nachts mehr (leere) Züge fahren müssten als mittags**. Die **Pendler**, die etwa morgens nur nach Stuttgart hinein wollten, müssten **geradewegs wieder umkehren** und heimfahren, um die geplanten Durchbindungen auszulasten.

Heute stehen für Stuttgart 21 offiziell genannte Leistungsfähigkeiten von **35 Zügen, 39, 44, 49, 51, 60, 70 oder sogar rund 100 Zügen** in der Spitzenstunde in der Öffentlichkeit unkorrigiert nebeneinander. Engelhardt: „**Das ist aus wissenschaftlicher Sicht nicht ernst zu nehmen!** Wären die Ingenieurwissenschaften so ungenau, könnten wir uns jede Planung sparen.“ Schon im Juni 2012 war das Landesverkehrsministerium im Detail informiert worden, ohne bis heute zu der grundlegenden Projektkritik Stellung zu beziehen. Engelhardt: „**Es ist Zeit, dass man sich der Wahrheit stellt!**“



Die offiziellen Leistungsfähigkeitsaussagen widersprechen sich gegenseitig. Die Gutachten von 1997 und 2005, die dem VGH-Urteil von 2006 zugrunde liegen, wie auch der Stresstest von 2011 liefern überhöhte Leistungswerte aufgrund zu optimistischer Annahmen. Demgegenüber liegen alle unabhängigen Plausibilitätsabschätzungen und Fehlerkorrekturen bei rund 32 Zügen pro Stunde. Dem Wert, auf den der Bahnhof 1997 tatsächlich in "Szenario A" ausgelegt worden war, der aber über alle Jahre verschleiert wurde (Darstellung und Berechnungen von C. Engelhardt).

## Mehr Leistung auf weniger Gleisen

**Die 8 Gleise des zukünftigen Durchgangsbahnhofs können mehr als doppelt so viel Züge bewältigen wie der derzeitige Hauptbahnhof mit seinen 16 Gleisen. Dieser vermeintliche Widersinn lässt sich einfach erklären: Trotz der 16 Bahnsteiggleise stehen für die ein- und ausfahrenden Züge nur 6 Streckengleise zur Verfügung.**

Noch heute wird die falsche Versprechung der doppelten Leistungsfähigkeit propagiert. Zu lesen im S21-Informationszentrum im Turmforum des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Foto vom 30.09.2012). Der europäischen Kommission gegenüber wird sogar das noch höhere Versprechen einer „doppelten Kapazität“ aufrecht erhalten.