

Gleisbelegungen der Spitzenstunde im Vergleich, Lesehilfe und weiterführende Informationen

Die bloße Gegenüberstellung der Gleisbelegungspläne der Betriebskonzepte von Stuttgart 21 sowie einiger überlasteter großer Durchgangsbahnhöfe verdeutlicht die wesentliche Kritik an den Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Bahnhofsneubaus. Dazu genügt ein grober Blick, am besten aus etwas Entfernung – die drei Kernaussagen sind dann leicht erkennbar:

- Für S21 war zur Erlangung der Baugenehmigung mit unrealistischen und schöngerechneten Fahrplänen gearbeitet worden.
- Auf die Proteste wegen dieses Rückbaus wurde dann mit vollkommen überfüllten, nicht fahrbaren Fahrplänen argumentiert.
- Dies zeigt der Vergleich mit realen überbelasteten Bahnhöfen, die meist schon zusätzl. Bahnsteiggleise bekommen sollen, und trotzdem noch einige „Luft“ im Fahrplan haben.

Die Betriebskonzepte zur Genehmigung von S21 von Prof. Gerhard Heimerl und Prof. Ullrich Martin waren mit viel zu kurzen Haltezeiten (vgl. andere Großbahnhöfe unten in der Grafik) konzipiert worden. Außerdem waren zu wenig Züge geplant worden. Denn schon 1996 fuhr im bestehenden Kopfbahnhof 38 Züge/h und S21 sollte den Verkehr verdoppeln. Diese Fahrpläne lieferten nur theoretisch eine gute Betriebsqualität, waren tatsächlich aber vollkommen unrealistisch, was systematisch verschleiert worden war. Martin hatte noch 2006 eine Kapazität von bis zu 51 Zügen/h genannt, diese aber 2012 auf „nahe“ 42 korrigiert.

Auf die Kritik an diesem Kapazitätsrückbau war 2011 der sogenannte Stresstest durchgeführt worden. Der Fahrplan mit max. 49 Ankünften/h erreicht in der maßgeblichen Kapazitätsgröße aber nur 46,5 Züge/h. Auch dieser Fahrplan funktioniert nur auf dem Papier. Die Parameter der Simulation waren praxisfern und regelwidrig viel zu günstig angesetzt worden, was die DB und Auditor SMA schon 2012 faktisch eingestanden hatten und was dann 2017 unabhängig von der internationalen Autorität Prof. Ingo Hansen bestätigt wurde. Insbesondere waren auch die Haltezeiten immer noch zu kurz. 2019 wurde dann zum Beleg der Fahrbarkeit des Deutschlandtakts der Zielfahrplan 2030 auch für den Tiefbahnhof vorgelegt. Der angestrebte ITF ist jedoch bei S21 unmöglich und die (nun realistischeren) 6 Min. Haltezeit führen aber bei den geplanten 48 Zügen/h zu einer unfahrbar hohen Belegung des Bahnhofs. Auch durch unzählige Konflikte ist der Fahrplan ebenso wenig fahrbar wie der Stresstest.

Der Belegungsgrad ist der wichtigste Erfahrungswert der Bahnhofsplaner und wird als Prozentsatz über den Grafiken angegeben. Er gibt an, zu welchem Zeitanteil der Bahnhof durch haltende, einfahrende oder ausfahrende Züge belegt ist. Die S21-Gutachter Heimerl und Schwanhäußer hatten klargestellt, dass rund 50 % Belegungsgrad noch üblich sind, aber schon 56 % nahe der Überlastung. Schweden gibt 60 % als Obergrenze für Bahnhöfe an.

Dies bestätigt sich bei überlasteten Durchgangsbahnhöfen mit über 50 % Belegungsgrad, die zumeist auch zusätzliche Gleise bekommen sollen. In den großen Knotenbahnhöfen werden weit längere Haltezeiten geplant als von Heimerl/Martin und trotz der deutlichen Überlastung ist noch viel mehr Luft in den Fahrplänen als bei Stresstest oder Zielfahrplan.

Damit ist auch für Nicht-Fachleute erkennbar, dass die Grundlagen der S21-Genehmigung unrealistisch und unzureichend und spätere Projektrectfertigungen nicht belastbar sind. Weitere Informationen: http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung

V.i.S.d.P.

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 17.02.2020