

Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 Fragen und Antworten

Der neue Tiefbahnhof Stuttgart 21 soll den vermeintlich überlasteten 17-gleisigen Kopfbahnhof ersetzen um Wachstum zu ermöglichen. Laut Finanzierungsvertrag soll sich das Zugangebot um ca. 50 % erhöhen.

Wie ist es möglich, dass S21 Kapazität abbaut?

Stuttgart 21 wurde mit nur 8 Bahnsteiggleisen viel zu klein geplant. Ausgelegt wurde S21 auf max. 32 Züge pro Stunde, hierfür wurde in der Planfeststellung die Betriebsqualität geprüft. Die Leistungsgrenze von S21 wurde bei 32,8 Zügen pro Stunde bestimmt (Abb. oben rechts). Demgegenüber liegt der Bedarf in der maßgeblichen Spitzenstunde damals wie heute laut Fahrplan bei etwa 38 Zügen. Darüber hinaus hat der Kopfbahnhof noch Reserven: Er kann rund 50 Züge pro Stunde leisten, wie inzwischen auf verschiedenen Wegen ermittelt und von der Landesregierung/NVBW bestätigt wurde.

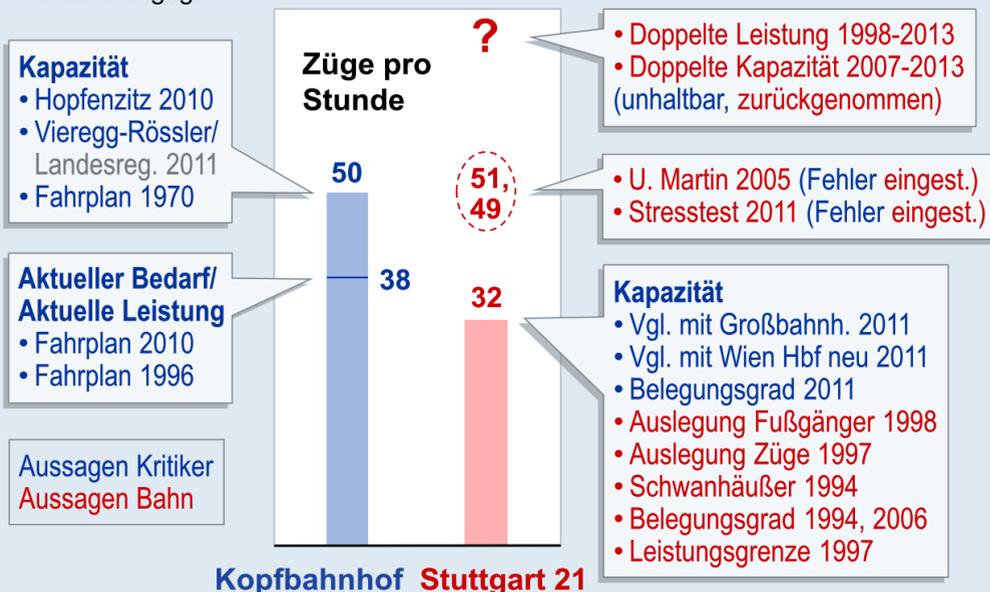
Wie konnte das 15 Jahre lang verborgen bleiben?

Weder Auslegungsleistung noch Leistungsgrenze wurden klar in den Ergebnisdarstellungen der Gutachten wiedergegeben. Dennoch wurde von einer "ausreichenden und zukunftsicheren Bemessung" gesprochen. Eine in sehr vielen Punkten unwissenschaftliche Darstellung hatte über den Widerspruch hinweggetäuscht.

38 Züge + 50 % Wachstum = 32 Züge?

Infolge dieser Täuschungen urteilte der Verwaltungsgerichtshof BW (VGH) 2006 zugunsten von S21. Das Gericht unterlag dabei einem wesentlichen Missverständnis über die Kapazität des Bahnhofs: Mittel- wurden mit Maximalwerten verwechselt und daraus falsche Schlüsse gezogen. Insbe-

Kapazität Stuttgart Hbf (Züge in der Spitzenstunde). Der Kopfbahnhof hat über die heute abgefertigten 38 Züge hinaus noch Reserven bis zu einer Kapazität von rund 50 Zügen. S21 ist auf 32 Züge ausgelegt und in der Leistung begrenzt. Höhere Leistungszusagen waren unhaltbar oder fehlerhaft. (Die Quellen sind in der Reihenfolge ihrer Veröffentlichung angeführt.)



sondere blieb in Planfeststellung und Finanzierungsvertrag unbemerkt, dass das Wachstum von rund 50 % mit der auf 32 Züge pro Stunde beschränkten Kapazität unmöglich ist.

Ist die Planfeststellung damit hinfällig?

Ja, S21 ist damit ein nicht genehmigter Rückbau und liefert nicht die „verkehrliche Verbesserung“, mit der das Projekt begründet wurde. Der Bahnhof bringt keinen Nutzen für die Allgemeinheit, sondern einen Schaden.

Aber es gab doch das Gutachten von Prof. Martin?

Prof. Martin empfiehlt heute statt bisher 51 Zügen nun eher 42 Züge als Kapazitätswert, hinzu kommen weitere Fehler in seiner Simulation. Auch damit ist die sachliche Basis des VGH-Urteils von 2006 entfallen.

Und der Stresstest, der wurde doch überprüft?

Von Bahn und Auditor SMA wurden gegenüber dem Landesverkehrsministerium schon die wichtigsten leistungsüberhöhenden Fehler im Stresstest eingestanden: Unzulässiger Verspätungsabbau, nicht berücksichtigte Züge, unzulässig gekappte und eliminierte Verspätungen etc. zwingen, die 49 Züge weit nach unten zu korrigieren.

Andere Bahnhöfe erbringen Stresstestleistung!

Solche Bahnhöfe haben kurze Haltezeiten. Stuttgart hat jedoch einen der stärksten Fahrgastwechsel in Deutsch-

Diese Begrenzung kann beispielsweise durch den viergleisigen Ausbau des Pragtunnels behoben werden(vgl. VWI Teil II. Kap 7.2). Ohne diesen Ausbau kann der Bahnhof nur rund 38,8-6 = 32,8 also ~ 33 Züge / Stunde leisten.

Planfeststellungsgutachten Prof. Schwanhäußer 1997 S. 58

S21-Leistungsgrenze von 32,8 Zügen/Stunde. In der geplanten Form kann Stuttgart 21 nicht mehr als 32,8 Züge leisten. (Der Ausbau der Zuläufe ist nicht Teil der Planfeststellung und die 38,8 Züge nicht maßgeblich, wie auch vom VGH im Jahr 2006 so gesehen.)

land, vergleichbar etwa mit Hannover oder Köln. Qualifizierte Vergleiche mit anderen Bahnhöfen oder etablierten Kennzahlen begründen lediglich eine Kapazität von 32 Zügen pro Stunde für Stuttgart 21. Für einen Leistungssprung gibt es keine technische Erklärung.

Für welche Leistungsfähigkeit wird gehaftet?

Nur die Planfeststellung ist rechtlich relevant. Stresstest und Martin-Gutachten wurden darin nicht aufgenommen. Somit wird bei S21 nur für rund 32 Züge gehaftet, auf mehr besteht kein Anspruch.

Aber zuletzt entschied doch die Justiz für S21?

Die Fragen zur Leistungsfähigkeit von S21 wurden in jüngeren Entscheidungen der Justiz nicht in der Sache bewertet und somit nicht gerichtlich entschieden.

Hat die Bahn keine Argumente hiergegen?

Der Bahn sind die Kritikpunkte seit vielen Monaten bekannt, – sie vermochte aber nicht, sie öffentlich oder nachvollziehbar zu entkräften.

Braucht man zum Beleg nicht neue Gutachten?

Die Kritik beruht nicht auf neuer Bahnwissenschaft, sondern auf den vorliegenden Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter. Es wird kein neues Gutachten benötigt, da der S21-Leistungsrückbau nach kritischer Lektüre der Planfeststellungsgutachten aus diesen zu entnehmen ist. Siehe: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung

Siehe auch: 3. Bürgerbegehren zur Kostenfrage

Parallel zum 4. läuft das 3. Bürgerbegehren zu S21: So unsinnig das Projekt in verkehrlicher Hinsicht ist, so unverantwortlich und unaufrichtig ist es in Bezug auf die Kosten: www.storno21.de. Die Begehren laufen getrennt, um die Chancen im Verfahren zu erhöhen, aber parallel, um den Aufwand zu senken. Unterschreiben Sie am besten gleich auf beiden Listen! Sowohl Kosten als auch Nutzen von S21 sollten von den Stuttgartern im Interesse ihrer verkehrlichen und finanziellen Zukunft geprüft werden.

Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt

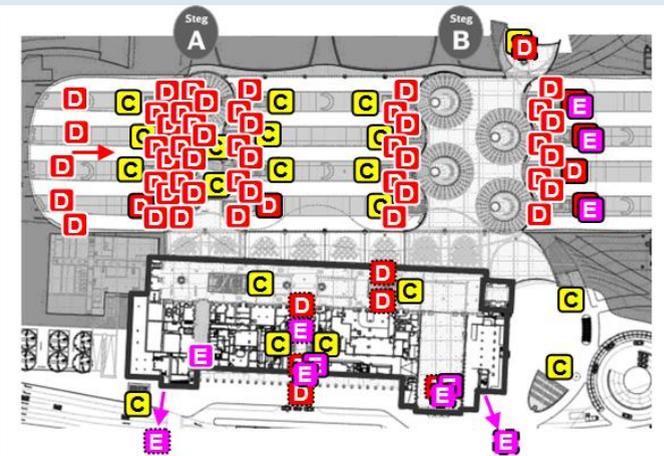
Warum ist S21 auch für die Fußgänger zu eng?

Die Fußgängeranlagen von S21 sind lediglich auf die Reisenden aus ebenfalls maximal 32 Zügen pro Stunde dimensioniert worden. Darüber hinaus wurden frühere Komfort-Zusagen erheblich abgesenkt, an sehr vielen Engpässen wird es gewaltiges Gedrängel geben. Im Katastrophenfall ist die rechtzeitige Evakuierung des Bahnhofs nicht möglich – das ist lebensgefährlich!

Die DB hatte doch dem Gemeinderat berichtet?

Die Bahn hatte am 24.07.2012 Stuttgarts Gemeinderat zur Simulation der Personenströme falsch informiert: Gegenüber den S21-Vorgaben waren die Ansprüche regelwidrig gesenkt und eine unrealistisch niedrige Belastung angenommen worden. Trotz dieser stark erleichterten Simulation war das Ergebnis kritisch und wurde nur geschönt in einem Auszug gezeigt (Abb.). Die Bahn „prüft“ nun seit Februar 2013 diese Kritik, ohne sie bis heute entkräften zu können. Siehe:

wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge



Plan der S21-Fußgängeranlagen (Ausschnitt) mit den Qualitätsstufen der Durchgänge laut Personenstromanalyse. Trotz stark gesenkter Ansprüche und Belastungen sind unzählige Punkte kritisch oder durchgefallen. Nicht gezeigt hatte die Bahn: 9 x durchgefallen (E), 58 x Ziel verfehlt (D) (Plan DB AG + Korrekturen).

Unterstützung: Das Bürgerbegehren ist mit hohen Kosten verbunden, unterstützen Sie das 4. Bürgerbegehren:

Spendenkonto: „Treuhandkonto 4. BB Joris Schoeller“, Kontonr. 7030 151 100, GLS Bank, BLZ 430 609 67

V.i.S.d.P.: Joris Schoeller, Werastraße 90, 70190 Stuttgart

Zielsetzung des 4. Bürgerbegehrens

Das 4. Bürgerbegehren gegen S21 wendet sich gegen die milliardenschwere Fehlplanung, nach der ein neuer Bahnhof gebaut wird, der deutlich weniger leistet als der bestehende. Die Bürgerinnen und Bürger werden gefragt, ob die Stadt die S21-Verträge kündigen soll, weil aufgrund unzureichender Leistungsfähigkeit die Vertragsgrundlage entfallen ist.

Vertrauensleute



"Wenn politische Verantwortungslosigkeit den Schutz des Gemeinwesens verhindert, ist es höchste Zeit, dass die Bürger eine Bewertung des Leistungsrückbaus durch den Gemeinderat fordern. Das Kapazitätsminus ist mit den Unterlagen der Bahn und ihrer Gutachter erwiesen. Die Stadt muss handeln und S21 kündigen! Dieses 4. Bürgerbegehren ist eine hervorragende Chance dies einzufordern!" **Marc Braun**, IT-Berater, WikiReal.org.



"Stuttgart 21 ist aus Sicht des Ingenieurs eine absurde Fehlplanung. Das Projekt müsste schon längst etwa wegen der geologischen Risiken, Brandschutz und Gleisneigung gestoppt sein. Aber der Gipfel ist der geplante Kapazitätsabbau, der gefährdet das Ansehen unserer Ingenieurwissenschaften und unserer Region!" Dipl.-Ing. **Hans Heydemann**, Energie- und Anlagentechniker, Experte in der S21-Schlichtung, Ingenieure22.



"Ich bin kein Bahnwissenschaftler, aber ich kann lesen und ich beherrsche die Grundrechenarten. Ich fordere mit vielen Stuttgarter Bürgern die Verantwortlichen auf: Stellen Sie sich dem Leistungsrückbau, den jeder selber nachlesen und nachvollziehen kann! Wir fordern endlich Konsequenzen, die Stadt muss die Verträge kündigen!" Dipl.-Geogr. **Joris Schoeller**, Unternehmensberater, WikiReal.org.

Das Verfahren: 20 000 Stuttgarter Wahlberechtigte müssen das Bürgerbegehren unterzeichnen. Eine Frist besteht dafür nicht. Dann entscheidet der Gemeinderat. Lässt er das Bürgerbegehren nicht zu, ist der Rechtsweg offen. Stimmt er zu (oder zwingen ihn Gerichte dazu), kommt es zum Bürgerentscheid. Der ist erfolgreich, wenn die Mehrheit der Wähler und 25 % der Wahlberechtigten das wollen.

Unterzeichnung: [Unterschriftenliste](#) (und [Flyer](#)), Download: www.leistungsrueckbau-s21.de oder bei der Mahnwache am Hauptbahnhof. Abgabe dort oder per Post an: Marc Braun, c/o DenkMacherei, Werastraße 10, 70182 Stuttgart.

Stuttgart 21 verringert die Kapazität des Bahnknotens Stuttgart um rund ein Drittel!

Nicht einmal der heutige Bedarf wird von S21 bewältigt, ganz zu schweigen von den 50 % Wachstum des Finanzierungsvertrags!

6,8 bis 11,3 Milliarden Euro oder mehr für einen Engpass im Bahnverkehr?



Zudem sind für die Reisenden die Fußgänger-Anlagen von Stuttgart 21 viel zu eng – im Katastrophenfall sogar lebensgefährlich!

Verhindern Sie, dass in Stuttgart die Bahn-Infrastruktur zerstört wird!

Unterzeichnen Sie das 4. Bürgerbegehren!