

## Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts

### Stuttgart 21 (Anhörung zu PFA 1.3),

#### – Kernpunkte aus den „Nachforderungen“

*Die Deutsche Bahn muss sich in der Anhörung zu PFA 1.3 erstmals seit Jahren substantiell zur Leistungskritik äußern, die sie jahrelang nur pauschal zurückwies. In ihren Rechtfertigungen der „verkehrlichen Verbesserungen“ durch den Bahnhofsneubau verstrickt sie sich in die absurdesten Widersprüche:*

• Technikvorstand Dr. Volker Kefer hatte erläutert, dass ein Durchgangsbahnhof nur halb so viel Gleise wie ein Kopfbahnhof benötigen würde, die Bahn schließt dennoch, dass S21 bei halbiertem Gleiszahl die Kapazität verdoppelt. • Prof. Gerhard Heimerl legte den Bahnhof auf 32 Züge in der Spitzenstunde für eine „ausreichende und optimale“ Dimensionierung aus, als im Kopfbahnhof schon 38 Züge fahren. Das geplante Wachstum wurde nur erreicht, wenn zukünftig nachts mehr Züge als mittags fahren würden. • Prof. Wulf Schwanhäußler attestiert: Die 32 Züge seien ja eine „wesentliche Erhöhung gegenüber dem Istzustand“ (mit 38 Zügen) und sieht eine „optimale Bemessung“. • Prof. Ullrich Martin nimmt für den großen Knotenbahnhof Stuttgart eine mittlere Haltezeit von 1,6 Min. an und kommt damit auf eine Kapazität nahe 42 Zügen. Er sieht „eindeutige Vorteile für den Durchgangsbahnhof“ und der Kopfbahnhof würde „weit unter der Leistungsfähigkeit von S21 bleiben“, dabei hatte der 1970 schon 45,5 Züge pro Stunde abgefertigt. • Im Stresstest rechtfertigt die Bahn nun regelwidrige Eingriffe, wie die Herausnahme von Verspätungen größer als 5 Minuten, oder die Annahme einer S-Bahn-Pünktlichkeit Faktoren über der Realität, im Endeffekt damit, dass andernfalls die geforderte Leistungsfähigkeit von 49 Zügen ja nicht erreicht würde. Es werden dann selbst Annahmen getroffen, die voraussetzen würden, dass bei Verspätung der Züge etwa automatisch das Wetter schön werden müsste.

Es besteht die Gefahr, dass die deutsche Bahnwissenschaft durch Stuttgart 21 dauerhaften Schaden nimmt. WikiReal ruft die Vertreter dieser Fakultät dazu auf, sich einzubringen und am Besten am 06./07.10.2014 die Anhörung zur Planrechtfertigung von Stuttgart 21 in der Filderhalle in Leinfelden Echterdingen ab 9 Uhr morgens vor Ort zu verfolgen.

Im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 „Filderbereich mit Flughafenanbindung“ wird auch die grundsätzliche Planrechtfertigung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 für die nun neu von dem Projekt betroffenen Bürger erörtert. Der BUND Regionalverband Stuttgart reichte hierzu am 19.12.2013 eine von Dr. Christoph Engelhardt verfasste [Einwendung](#) ein, in der die Unterdimensionierung des nur 8-gleisigen Neubaus des Hauptbahnhofs geltend gemacht wird.

Die Deutsche Bahn AG entgegnete dem mit der Veröffentlichung von umfangreichen [Dokumenten](#) am 25.07.2014. Insbesondere in ihrer 100-seitigen [Stellungnahme](#) (unten kurz als „Stellungn.“ zitiert) unterlaufen der Vorhabenträgerin des Projekts zahlreiche unvollständige und fragwürdige Argumentationen. Hierzu hat Engelhardt zur Vorbereitung der Anhörungsverhandlung am 06./07.10.2014 einen Katalog von 220 Nachforderungen, d.h. Anträgen vor allem auf Nachbesserung durch die Deutsche Bahn AG, erstellt. Download unter:

[http://wikireal.org/w/images/3/31/2014-09-29\\_PFA\\_1.3%2C\\_Nachforderungen\\_DB.pdf](http://wikireal.org/w/images/3/31/2014-09-29_PFA_1.3%2C_Nachforderungen_DB.pdf)

Im Folgenden wird eine Lesehilfe zu diesem Dokument gegeben mit dem Hinweis auf die Kernpunkte unter den Anträgen.

Dr. Christoph Engelhardt  
Hüterweg 12c  
85748 Garching  
089 3207317

christoph.engelhardt  
@wikireal.org

Garching, 02.10.2014

## 11 Kernpunkte aus dem Nachforderungskatalog

Das **vollkommen Neue** an der Situation der Anhörung zu PFA 1.3 ist, dass die Bahn nun erstmals Rede und Antwort zur Kritik an der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 stehen muss, der sie seit drei Jahren mit pauschalen Zurückweisungen ausgewichen war. Hinzu kommen einige neuere Erkenntnisse insbesondere aus der Stellungnahme der Bahn (2, 5, 6, 8, 9, 10).

1. **Die Bahn** argumentiert insgesamt wenig erfolgreich, wenn sie **auf 100 Seiten** Stellung nimmt und **keinen Kritikpunkt auszuräumen vermag**, wie in den Nachforderungen deutlich wird.
2. **Die Bahn liefert außerdem ganz neu den Beweis**, dass **aus dem Planfeststellungsverfahren** auch noch die Anlage aus Prof. Heimerls Gutachten **herausgehalten** wurde, die die Auslegung auf nur noch 32 Züge pro Stunde halbwegs klar ausgewiesen hätte (Stellungn. S. 39) (Antrag 68). Der Öffentlichkeit wurde so auch noch die letzte Chance genommen, den Rückbau früher zu erkennen.
3. **Prof. Heimerl** hatte einen Auslegungsfahrplan mit **32 Zügen pro Stunde in der Spitze** geplant, obwohl **damals schon 38 Züge** im Kopfbahnhof fuhren (Antrag 71). Heimerl unterstellte damit, dass für das geforderte Wachstum zukünftig **nachts mehr Züge als tagsüber** fahren müssten (Antrag 72), und schloss dennoch, S21 sei „*im Hinblick auf die zu erwartende zukünftige Nachfrage ausreichend und optimal dimensioniert*“ (Heimerl 1997 S. 20).
4. **Prof. Schwanhäüßer** hatte eine **Leistungsgrenze von 32,8 Zügen** pro Stunde für die geplante Infrastruktur von Stuttgart 21 ermittelt (Antrag 81) und dennoch eine „*optimale Bemessung*“ attestiert. Er behauptete, das Betriebsprogramm mit 32 Zügen in der Spitze wäre eine „*wesentliche Erhöhung gegenüber dem Istzustand*“ (mit 38 Zügen in der Spitze) (Antrag 79). Schwanhäüßer bewirkte aber vor allem durch eine **unvollständige und missverständliche Ergebnisdarstellung** eine dauerhafte Täuschung über die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 im Planfeststellungsverfahren von 2005 zu PFA 1.1 (Antrag 80).
5. Noch relativ neu ist **Prof. Martins Klarstellung**, dass die Kapazität von S21 nahe dem **unteren Ende des "optimalen Leistungsbereichs von 42 bis 51 Zügen"**, also nahe 42 Zügen zu sehen sei. Im Urteil der VGH von 2006 war S21 noch mit Bezug auf Martins Arbeit eine "**überlegene Aufnahmefähigkeit**" attestiert worden. Dabei wurde übersehen, dass der Kopfbahnhof **schon 1970 45,5 Züge** pro Stunde abgefertigt hatte (z.B. Antrag 103).
6. **Neu ist** auch die Behauptung der Bahn, das **Martin Gutachten von 2005** mit jetzt nur noch einer Kapazität von rund 42 Zügen pro Stunde (siehe zuvor) bei 1,6 Min. Haltezeit wäre durch den Stresstest mit 49 Zügen bei 4,3 Min. Haltezeit bestätigt worden (Antrag 109, vielmehr ist das erste der Beweis der Unmöglichkeit des anderen).
7. **Dr. Kefer** könnte nun endlich aufklären, warum Stuttgart 21 mehr Leistung bringt, wenn doch laut seiner Aussage **Durchgangsbahnhöfe nur halb so viel Gleise brauchen** wie Kopfbahnhöfe und damit keine Leistungssteigerung durch die halbe Gleiszahl von S21 zu erwarten ist (Antrag 48 ff).
8. Zum **Stresstest** konnten aufgrund der Stellungnahme **neue massive Fehler in den Haltezeiten** nachgewiesen werden sowie **weitere faktische Eingeständnisse zu bekannten Fehlern**:
  - Der Finale Simulationslauf konnte so wie veröffentlicht **gar nicht simuliert worden sein**: Züge haben das Gleis verlassen, noch bevor sie sich überhaupt in Bewegung setzen oder fahren dort, wo schon andere Züge sind (Antrag 139 ff).

- Die **Haltezeiten wurden zu kurz** angesetzt, was aber nach außen durch die mit einbezogenen Abfertigungszeiten verdeckt wurde. Es wurden regelwidrig kurze Zeiten für den Fahrgastwechsel festgelegt und dabei offenbar auch die **Landesregierung getäuscht** (Antrag 186).
  - **Neue faktische Eingeständnisse** von Fehlern erfolgten zusätzlich zu den früheren Eingeständnissen gegenüber dem Landesverkehrsministerium:
    - Hohe Verspätungswerte wurden gekappt und dazu eingestanden, dass ggü. dem Landesverkehrsministerium dazu die Unwahrheit dargestellt worden war (Antrag 161).
    - Die Aussparung von hohen Verspätungen zur Begründung hoher Pünktlichkeitsannahmen (Vorbemerkung zu Antrag 164).
    - Bei den Fahrzeitüberschüssen argumentiert die Bahn in einer Weise, die unterstellt: Dass im Verspätungsfall das Wetter schön wird, Kühe würden, sobald ein herannahender Zug eine Verspätung hat, das erkennen und von den Gleisen gehen, nasses Laub würde sich selbst im Verspätungsfall von den Gleisen entfernen, alte Lokomotiven würden wieder jung und Lokführer zu Übermensch mit einem Blickwinkel von 360 Grad. (Antrag 169)
9. Die Bahn muss in ihrer **argumentativen Armut** nun ausweichen **auf bahntechnisch fragwürdige Argumentationen** wie die alleinige **Betrachtung der Ankünfte für die Leistungsfähigkeit** (Antrag 16 ff). Es sind aber die Züge, die die Schienen belegen, nicht die Einträge in der Ankunftstafel, und die Züge waren auch bisher das Maß für S21. Auch erfolgt eine vollkommen **unhaltbare Interpretation der "Nennleistung"** (Antrag 32 ff).
10. Endlich legt die Bahn nun **Belegungsgrade** vor. Für die zwei geringst belegten Bahnsteiggleise gibt sie Werte von 56 % und 58 % an (Stellungn. S. 31) und sieht das als Beleg, dass im Bahnhof noch Platz wäre. Dabei sind laut Prof. Schwanhäußer 56 % schon Vollausslastung (Antrag 63 f). Und im vollkommenen Widerspruch dazu hatte die Bahn gegenüber dem Landesverkehrsministerium angegeben, der Bahnhof habe einen Belegungsgrad von rund 30 %.
11. Es wird daher geschlossen, dass die Bahn sich für die Leistungsbewertung von S21 als „**unzuverlässig**“ erwiesen hat und das EBA zur Vermeidung von Abwägungsdefiziten eigentlich gezwungen ist, nun auf unabhängige Bewertungen zurückzugreifen (Antrag 213).