

# Klaus Arnoldi Engpaß bei Stuttgart 21

Experten-Gutachten unter Verschuß bestätigt Bewertung von UMKEHR Stuttgart: Der Bahnhof von Stuttgart 21 besitzt keine Kapazitätsreserven

Die Leistungsfähigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs von Stuttgart 21 ist bei weitem nicht so hoch, wie von der DB-Projektgesellschaft bisher behauptet wurde. Dies bestätigt ein Gutachten des renommierten Aachener Verkehrswissenschaftlers Prof. Wulf Schwanhäußer, das von der Bahn selbst in Auftrag gegeben wurde und bisher unter Verschuß gehalten wird. Danach stellen die von Zuffenhausen kommenden Zulaufgleise für den Tunnelbahnhof einen erheblichen Engpaß dar. Die Kapazitätsgrenze wird bereits bei 12 Prozent mehr Zügen erreicht.

Dies hat auch Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des geplanten Tunnelbahnhofs. Bisher wurde seitens der Projektgesellschaft damit geworben, daß durch Stuttgart 21 im Fernverkehr 50 Prozent und im Nahverkehr 80

verkehrszeit kein einziger Zug mehr enthalten als heute.

Die Kapazitätsgrenze wird erreicht, wenn nur 12 Prozent mehr Züge eingesetzt werden als im „Szenarium A“. Dies bedeutet, daß Stuttgart 21 ohne zusätzliche Ausbauten auf der Hauptstrecke nach Mannheim keine größeren Fahrplanreserven aufweist als der Kopfbahnhof heute.

Nur durch einen rechnerischen Trick gelingt es den Planern von Stuttgart 21 die angeblichen Kapazitätsreserven darzustellen. Hierzu werden einfach zusätzliche Züge in den Nebenverkehrszeiten unterstellt,

unabhängig davon, ob hierfür eine Nachfrage besteht. In der für die Leistungsfähigkeit entscheidenden Hauptverkehrszeit besteht dagegen keine Reserve mehr.

In dem Abschnitt Zuffenhausen – Tunnelbahnhof plant die Bahn die bisherigen Ferngleise im Bereich des Pragtunnels herauszureißern, um mehr Grundstücke vermarkten zu können. Da der Tunnelbahnhof über die S-Bahngleise später nicht mehr angefahren werden kann, entfallen die heute bestehenden Fahrmöglichkeiten. Dies bedeutet, daß sowohl für den Fernverkehr als auch für den Regionalverkehr nur noch ein Gleis je Richtung zur Verfügung steht. Dadurch entsteht im Bereich Tun-



Klaus Arnoldi, VCD

## Mehr Kapazität durch Stuttgart 21?

Durchgangs- und Kopfbahnhof im Vergleich:  
Mit Stuttgart 21 kein Zug mehr in der Spitzenlastzeit

Abfahrtsplan Stuttgart 21  
geplant bei S21\*

16:00	IR	Saarbrücken
16:01	IR	Lindau
16:04	IR	Nürnberg
16:05	RE	Tübingen
16:05	IR	Karlsruhe
16:08	ICE	München
16:11	ICE	Köln, Berlin
16:12	RE	Tübingen
16:13	RE	Horb
16:15	RE	Mannheim
16:19	RE	Heilbronn
16:20	RE	Aalen
16:25	RE	Geislingen
16:27	RE	Karlsruhe
16:28	RE	Hessental
16:31	EC	Wien
16:31	ICE	Hamburg
16:34	ICE	Köln
16:35	RE	Tübingen
16:37	RE	Ulm
16:37	RE	Heidelberg
16:42	RE	Tübingen
16:43	RE	Horb
16:46	IR	Heidelberg
16:49	RE	Heilbronn
16:50	RE	Aalen
16:51	ICE	München
16:54	ICE	Berlin
16:57	RE	SH-Hessental

Abfahrtsplan heute  
Winterfahrplan 98/99

16:01	IR	Saarbrücken
16:02	IR	Lindau
16:02	RE	Ulm
16:06	IR	Karlsruhe
16:07	IR	Nürnberg
16:08	SE	SH-Hessental
16:11	IC	Köln
16:12	ICE	München
16:13	RB	Geislingen
16:15	EC	Paris
16:15	RE	Tübingen
16:19	RE	Heilbronn
16:19	SE	Aalen
16:22	RE	Tübingen
16:23	RE	Heidelberg
16:27	D	Nürnberg
16:27	SE	Heilbronn
16:31	RE	Horb
16:31	RE	Pforzheim
16:32	RE	Ulm
16:37	RE	Tübingen
16:39	SE	Nürnberg
16:41	IR	Karlsruhe
16:45	D	Zürich
16:45	SE	Heilbronn
16:50	SE	Aalen
16:51	ICE	Hamburg
16:52	RE	Tübingen
16:55	EC	Innsbruck

\* Quelle: Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 2: Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21, 1997, VWI, Uni Stuttgart, Anlagen 21 und 23

nelbahnhof bis Zuffenhausen ein Engpaß, der den Zugverkehr in und aus Richtung Norden sehr einschränkt. Zur Behebung dieses Engpasses empfiehlt der Gutachter den Bau zweier zusätzlichen Gleise. Vorgeschlagen wird, den Schienenknoten Zuffenhausen zu entflechten und den Tunnelbahnhof viergleisig anzufahren. Dadurch entstehen für das Projekt Mehrkosten in Höhe von ca. 250 Millionen Mark, die im Finanzrahmen von Stuttgart 21 nicht enthalten sind.

Desweiteren belegen die Gutachten von Prof. Schwanhäußer, daß eine vergleichende Untersuchung der Verkehrssituation im Kopfbahnhof und Tunnelbahnhof nicht durchgeführt wurde. Dies bedeutet, daß bei Stuttgart 21 eine Abwägung nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht stattgefunden hat. Den Betreibern von Stuttgart 21 muß deswegen fahrlässiger Umgang mit Steuergeldern vorgeworfen werden.

Es zeigt sich immer mehr, daß nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch bei der verkehrlichen Auslegung erheblich geschluppt wurde, nur um das Projekt in dem vorgesehenen

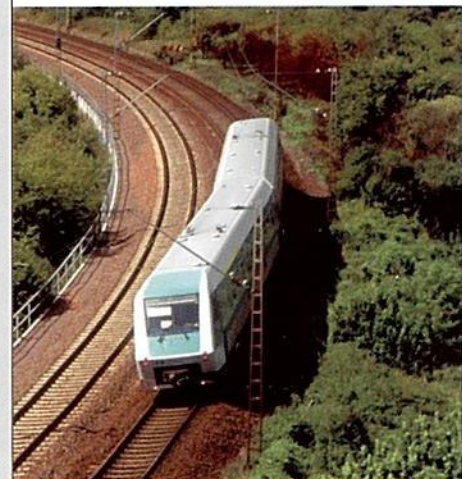
Bilder: DB



Der ICE müßte Engpässe hinnehmen

Prozent mehr Züge fahren könnten als heute. Daraus wurde geschlossen, daß der Tunnelbahnhof mit seinen nur 8 Gleisen genügend Kapazitätsreserven bietet, um für das 21. Jahrhundert gewappnet zu sein.

Ein Vergleich des Winterfahrplans 1998/99 und des Fahrplans von Stuttgart 21 widerlegt diese Behauptung der Projektgesellschaft. In dem Fahrplan von Stuttgart 21 – dem sog. „Szenarium A“ – ist in der Haupt-



Der Diesel-NeiTec hätte Hausverbot ...

Finanzrahmen halten zu können. Eine vergleichende Bewertung des Kopfbahnhofs und des Tunnelbahnhofs hat nie stattgefunden. Stattdessen wurde der Kopfbahnhof trotz seiner offenkundigen Leistungsreserven und trotz seiner baulichen Qualitäten von Anfang an nur schlecht gerechnet. Der Tunnelbahnhof ist nicht mehr als ein Prestigeobjekt, an dem die bei Stadt und Land verbliebenen Protagonisten wider jegliche Vernunft festhalten.