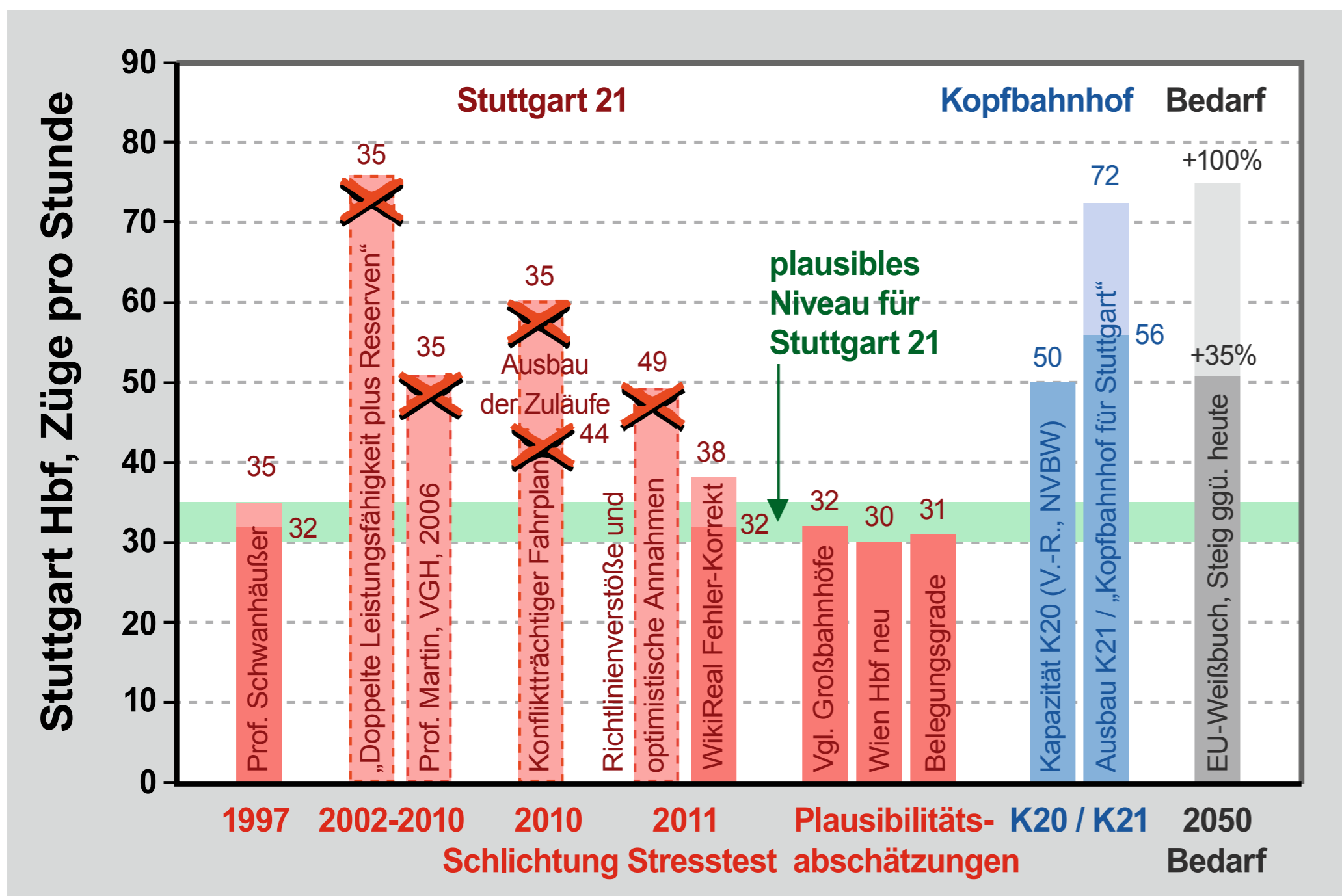


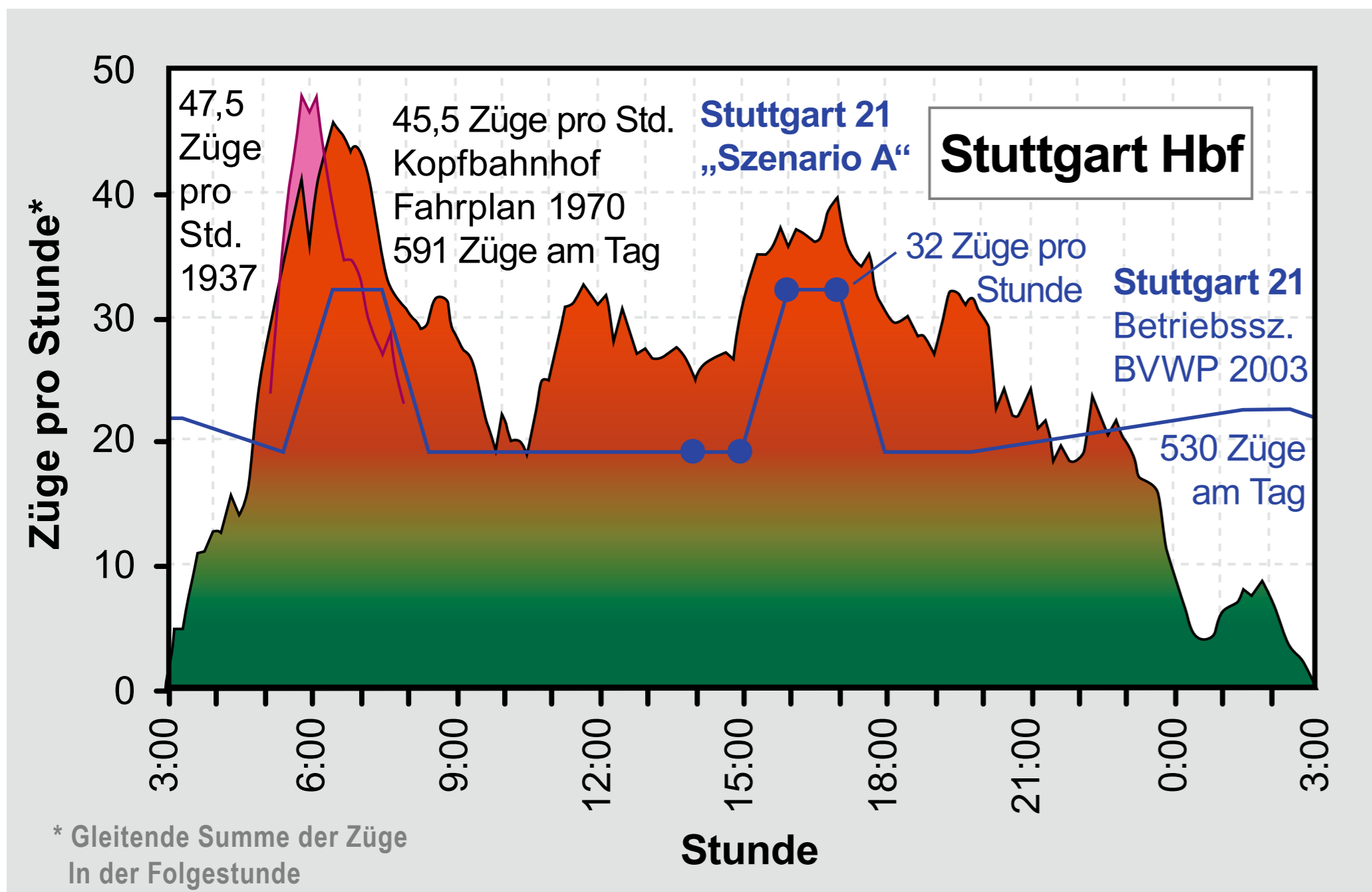
Die Leistungslücke

Vom Beginn der Projektüberlegungen an arbeitete man auf Seiten der S21-Befürworter mit falschen Zahlen, denn der Kopfbahnhof war bis 2012 einer der pünktlichsten Großbahnhöfe Deutschlands, mit großen Reserven auch für das nächste Jahrhundert.

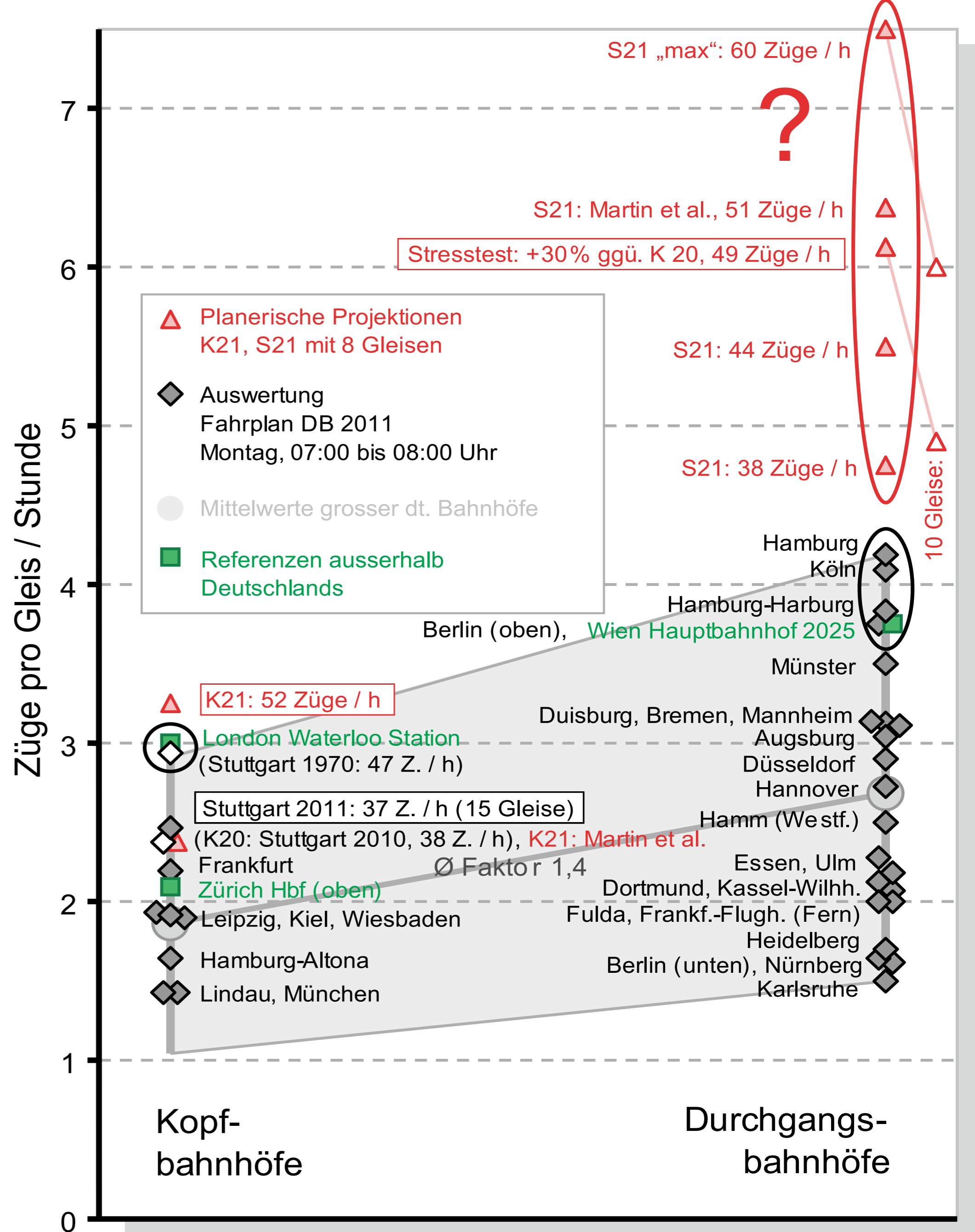
Christoph Engelhardt, auf dessen Internet-Portal wikireal.org man sich u. A. die Hintergründe der Leistungslücke bis ins kleinste erarbeiten kann, nennt die Auseinandersetzungen um die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart bei der Realisierung von Stuttgart21 »den größten Schwabenstreich aller Zeiten« oder krasser noch den »größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte.«



Der in der Anhörung gezeigte Vergleich der Leistungsaussagen zum Stuttgarter Hauptbahnhof (Wiki-Real). Die zwischenzeitlich überhöhten Leistungszusagen hatten laut WikiReal sämtlich keinen Bestand. Die für die Richtlinienverstöße im »Streßtest« korrigierte Leistung ist vergleichbar mit den Berechnungen von 1997 und aktuellen Plausibilitätsabschätzungen. Lediglich der Kopfbahnhof scheint für die Anforderungen der Zukunft gerüstet.



Manchmal wird für die Leistungsfähigkeit nur eine Zugzahl für den gesamten Tag angegeben, also 530 Züge/Tag. Mit maximal 32 Zügen pro Stunde heißt das aber, dass im Tiefbahnhof nachts mehr Züge fahren müssten als tagsüber, um dies zu erreichen. Ein merkwürdiges Betriebsszenario



Ein Vergleich mit Bahnhöfen Europas zeigt, dass in Durchgangsbahnhöfen nicht mehr als 4 Züge/Gleis/Stunde fahren. Das bedeutet für Stuttgart21 32 Züge pro Stunde. (Kopfbahnhof, 3 Züge/Gleis/Stunde, 17 Gleise, 51 Züge pro Stunde).

Die Leistungslücke ist deswegen so schwierig zu entlarven, weil so viele Parameter in die Bestimmung der Leistungsfähigkeit eingehen. Lassen wir alles Rechnerische beiseite: Es gibt wohl keinen Bahnhof in Europa, der 8 Gleise auf einer Breite von weniger als 100 m unterbringen muss, mehr Platz ist zwischen dem Restgebäude des Bonatzbahnhofs und dem Bankgebäude auf der gegenüberliegenden Seite nicht: Kein Platz für breite Bahnsteige und barrierefreie Rampen.

Ein Vergleich zwischen Kopfbahnhöfen und Durchgangsbahnhöfen fördert die nächste Tatsache ans Licht: in Kopfbahnhöfen fahren nicht mehr als 3 Züge pro Stunde und Gleis, bei Durchgangsbahnhöfen sind es nicht mehr als 4 Züge pro Stunde und Gleis. Bei 8 Gleisen sind das 32 Züge pro Stunde. Die Schöpfer von Stuttgart21 behaupten jedoch, dass in dem Hochleistungsbahnhof mehr als 7 Züge pro Stunde und Gleis abgefertigt werden können.

Tatsächlich ging man 1997 bei der Projektierung von Stuttgart21 noch von 32 Zügen in der Spitzenstunde aus. Doch in der Zeit der Projektrectfertigung brauchte man einen Mehr-Wert gegenüber den mindestens 50 Zügen, die der Kopfbahnhof abfertigen kann. Alles von 76 bis 49 Züge wurde da behauptet, die 49 Züge pro Stunde wurden in einem sogenannten »Streßtest« angeblich nachgewiesen. Doch wenn man den »Streßtest« genauer anschaute, merkte man, dass an vielen Stellen betrogen worden war.

Nicht zu vergessen die Einschränkungen, die auf Grund der Sicherheit die Leistung zusätzlich begrenzen werden.