

Herrn
Gesamtprojektleiter Stefan Penn
DB Projektbau GmbH
Räpplenstr. 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, 3. Juni 2011

Sehr geehrter Herr Penn,

Sie treten ein schwieriges Amt an. Ihr Vorgänger, der für seine Kompetenz und Effizienz in Sachen komplizierter Bauvorhaben bekannt ist, ist an vielen Punkten nicht so recht vorwärts gekommen. Mit der immer noch nicht begonnenen Tieferlegung des Nesenbachdükers begann der Bau schon zu stocken, bevor er so richtig begonnen hatte. Und auch im weiteren Verlauf zogen die umworbenen Bahningenieure und die Baufirmen nicht so richtig mit, obwohl das Milliardenprojekt ja eigentlich gerade ihnen viele neue Arbeitsplätze bescheren sollte.

Vielleicht können Ihnen die nun unterbeschäftigten Stuttgart 21-Fans Mappus und Gönner da etwas unter die Arme greifen. Mit gelben Schaufelchen sind sie sicher schon bestens ausgerüstet für die anstehenden Grabungsarbeiten. Auch etliche andere ehemalige Regierungsmitglieder und der ehemalige Polizeipräsident Stumpf sind sicher froh, wenn sie sich noch etwas nützlich machen können, statt im Vorruhestand mit Staatspension zum Müßiggang verurteilt zu sein.

Bei einem anderen ungelösten Problem möchten wir Ihnen gerne mit einem Hinweis helfen:

Die Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnhofs konnte bis heute offiziell nicht geklärt werden. Ihr Arbeitgeber, die Bahn, betreibt erheblichen Aufwand, um diese Nuss zu knacken. Letztlich lässt sich die Frage aber auf eine relativ einfache Rechnung reduzieren. Dazu muss man folgendes wissen: Dr. Christoph M. Engelhardt hat empirisch nachgewiesen, dass in einem großen Bahnknoten wie Stuttgart, bei annehmbarer Betriebsqualität nicht mehr als durchschnittlich vier Züge pro Gleis und Stunde abgewickelt werden können. Die einzigen großen deutschen Bahnhöfe, die zumindest laut Fahrplan minimal mehr als vier Züge pro Gleis und Stunde abwickeln, sind Köln und Hamburg. Beide sind hoffnungslos überlastet, aufgrund ihrer Lage nicht erweiterbar und erlauben keine stabile Betriebsqualität. Sie sind notorische Verspätungsquellen. In Mannheim und Augsburg soll jeweils der Bahnhof erweitert werden, weil mit gut drei Zügen pro Gleis und Stunde die Leistungsgrenze hier erreicht ist.

Um die praktische und realistische Leistungs-Obergrenze des neuen Bahnhofs zu bestimmen, müssen Sie also $4 \text{ [Züge pro Gleis und Stunde]} \times 8 \text{ [Gleise]}$ rechnen. Dafür haben wir Ihnen eine große Rechenhilfe gebaut; für diese Aufgabe müssen Sie die schwarzen Kugeln verwenden. Die Rechenhilfe ist auch dann noch einsetzbar, wenn die Bahn sich entschließen sollte, Gleis 9 und 10 zu planen. Sie müssen dann 4×10 rechnen, d.h. auch die roten Kugeln verwenden.

Außerdem haben wir Ihnen noch ein Paar Schwimmflügel mitgebracht - falls das mit dem Grund- und Mineralwasser doch anders ist als die Bahn sich das wünscht. Uns ist an der Sicherheit aller Beteiligten gelegen.

Mit freundlichen Grüßen

Die Parkschützer

