



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

Presseerklärung vom 25. Juli 2011

### Ingenieure fordern Stresstest für den Kopfbahnhof

#### Übergabe einer Resolution an den Verkehrsminister

Stuttgart, 25. Juli 2011: Mit einer Resolution fordern die *Ingenieure22 für den Kopfbahnhof* sowie weitere Gruppen des Widerstands Verkehrsminister Winfried Hermann am Montag, den 25. Juli auf, einen Stresstest für den bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhof durchführen zu lassen. Die Resolution wird dem Verkehrsministerium um 9 Uhr übergeben. Hintergrund ist die Behauptung der Bahn, mit dem Tunnelbahnhof Stuttgart 21 sei eine Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Bahnhof von 30% zu realisieren. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs als Grundlage dieser Rechnung ist jedoch unbekannt. Nach Meinung von Experten liegt die tatsächliche Leistungsfähigkeit dieses bestehenden Bahnhofs weit über den im sogenannten 'Stresstest' der Bahn jetzt angestrebten 49 Zügen in der Spitzenstunde. Erst wenn die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes ebenfalls festgestellt ist, ist ein objektiver Leistungsvergleich zwischen Bestand und geplantem Neubau möglich.

„1968/69 leistete der Kopfbahnhof bis zu 51 Züge in der Spitzenstunde - ohne dabei an seine Leistungsgrenze zu stoßen“, sagt Alexander Käck nach der sorgfältigen Auswertung alter Fahrpläne. „Das war vor der Inbetriebnahme der S-Bahn. Aber nach Expertenmeinung liegt auch die aktuelle Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes bei deutlich über 50 Zügen in der Spitzenstunde. Der sogenannte ‚Stresstest‘ der Bahn weist also mit 49 Zügen für S21 statt der geforderten 30 Prozent Mehrleistung nur die tatsächlich vom Kopfbahnhof über Jahre erbrachte Leistung nach – und das nur mit Hängen und Würgen. Das heißt, die Verwirklichung von Stuttgart 21 würde einen dramatischen Rückbau einer für alle Nutzergruppen optimalen Bahninfrastruktur bedeuten.“

Am Freitag, den 29. Juli 2011, soll das Ergebnis des ‚Stresstests‘ für Stuttgart 21 präsentiert werden. Die Deutsche Bahn AG behauptet weiterhin, dass der ‚Stresstest‘ den in der Schlichtung geforderten 30%igen Leistungszuwachs bestätige - ohne dass je geklärt worden wäre, was der bestehende Kopfbahnhof eigentlich leisten kann. Es stellt sich also die Frage: 30% von was?

Aus Sicht der Ingenieure22 beweist der vorgenommene ‚Stresstest‘ und das Audit der Schweizer Firma sma nicht, dass der milliardenschwere Tunnelbahnhof leistungsfähiger ist als der heutige Stuttgarter Hauptbahnhof. Als Ausgangsbasis für den ‚Stresstest‘ legte die Deutsche Bahn AG für den bestehenden Kopfbahnhof laut Fahrplan vom Herbst 2010 37 ankommende Züge zwischen 7 und 8 Uhr zu Grunde. Mit dieser Prämissenwahl versucht die Deutsche Bahn AG, die Öffentlichkeit zu täuschen: Die 37 Züge in der Spitzenstunde entsprechen dem Fahrplan zum Zeitpunkt der Schlichtung, nicht aber der Leistungsobergrenze des Kopfbahnhofes. Diese Leistungsgrenze muss nun vom Verkehrsministerium ermittelt werden, um den bestehenden Kopfbahnhof mit dem geplanten Tunnelbahnhof vergleichen zu können.

**Rückfragen** an Alexander Käck, Tel. 0163-7657973 oder an Wolfgang Kuebart von den Ingenieure22, Tel. 0171-9822742

**Internet:** [www.ingenieure22.de](http://www.ingenieure22.de) und [www.bei-abriss-aufstand.de](http://www.bei-abriss-aufstand.de)

**Presseerklärungen und Hintergrundinfos / Presseportal:** [www.parkschuetzer.org/presse](http://www.parkschuetzer.org/presse)