

Die Parkschützer-Aktion „**Rechnen für Anfänger = Stress für Stuttgart 21**“ basiert auf dem dem Fachartikel: C. M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen“ in „Eisenbahn-Revue International“, Heft 6/2011, S. 306-309, Minirex-Verlag, Luzern 2011

Schlüsselaussagen des Artikels sind:

- Der „Stresstest ist in der Realität nicht zu schaffen“:
- Die geforderten 49 Züge in der Spitzenstunde bedeuten bei 8 Bahnsteiggleisen, dass S21 rund 50% mehr leisten müsste, als die heutigen Höchstwerten deutscher Bahnhöfe, gemessen in der anerkannten Kennzahl Zughalte pro Bahnsteiggleis und Stunde.
- Schon diese Bahnhöfe, Hamburg und Köln, gewissermaßen „das Ende der Fahnenstange“ heutiger Leistungsfähigkeit, sind aufgrund ihrer Überlastung regelmäßig Verspätungsspitzenreiter - das entspricht keiner „guten Betriebsqualität“.
- Wenn S21 den Stresstest bestehen sollte, so würde das „die bisherigen Leistungsgrenzen im deutschen Bahnverkehr aufheben“, es hieße, dass sämtliche anderen deutsche Bahnhöfe zu groß gebaut wären, „etwa jedes dritte Bahnsteiggleis könnte stillgelegt werden“.
- Die langjährigen Versprechen einer doppelten Leistungsfähigkeit bzw. wenigstens einer Leistungssteigerung um ein Drittel sind nicht erfüllbar. Selbst die S21-Befürworter sehen den Durchgangsbahnhof gegenüber dem Kopfbahnhof theoretisch nur einen Faktor 2 im Vorteil, was für S21 nur die gleiche Leistung wie beim heutigen 16-gleisigen Kopfbahnhof ergeben würde.
- Die Auswertung großer deutscher Bahnhöfe zeigt, dass sowohl im Durchschnitt als auch bei den Spitzenwerten (Stuttgart 1970 vor den Einschränkungen durch den S-Bahn-Bau und Hamburg heute) der Vorteil der Durchgangsbahnhöfe in der Praxis nur bei gut 40% liegt.
- Die für S21 realistisch zu erwartende Leistung orientiert man sich an ebenfalls nicht als Taktknoten betriebenen Bahnhöfen und liegt selbst bei einer Erweiterung auf 10 Gleise unter den Möglichkeiten des heutigen Bahnhofs. Das bedeutet, S21 ist ein „Rückbau der Infrastruktur“.
- Die geplante Leistung des Alternativkonzepts K21 hingegen erscheint plausibel, aufgrund des Alleinstellungsmerkmals des „Tunnelgebirges“, das Fahrstraßenausschlüsse minimiert, und aufgrund der geplanten Optimierungen, die über die Rücknahme der Einschränkungen durch den S-Bahn-Bau hinausgehen.



- Für K21 wurde in einem ausgeplanten Betriebskonzept die Umsetzung des integralen Taktfahrplans (ITF) mit einem Vollknoten und optimalen Anschlüssen nachgewiesen. Bei 80 % Passagierwechsel ist dies für Stuttgart der ideale Kundennutzen (auch aus Sicht der S21-Betreiber), der aber mit den 8 Gleisen von S21 nicht realisierbar ist (14 Gleise sind für ITF nötig).
- S21 weist zahlreiche Nachteile gegenüber durchschnittlichen Bahnhöfen auf: Geschwindigkeitsbeschränkungen resultieren aus dem Rekord-Bahnsteiggefälle, sechsfach über dem Grenzwert, den andere deutsche Bahnhöfe einhalten. Die Engpässe in den Zulaufstrecken limitieren den Verkehr über den Flaschenhals der wenigen Bahnsteiggleise hinaus.
- Die Arbeit sieht die „Glaubwürdigkeit der Projektbetreiber von S21 in erheblichem Maße beschädigt“, da die „großen Unaufrichtigkeiten zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“ in der Schlichtung noch ergänzt wurden durch die lange geübte Vorenthaltung wichtiger Grunddaten, durch Zynismen, Falschaussagen und sich selbst widersprechende Aussagen und Planungen. Nach weiteren Ausbauten verspricht die Bahn 60 Züge pro Stunde für S21, laut dem Autor ein „Beispiel vollkommenen Realitätsverlustes“.
- Weil der Leser schon lange rätselt, wie es zu diesen „bahntechnischen Unglaublichkeiten“ kommen konnte, werden auch die „Randbedingungen“ angesprochen: Bahn-Boni, die Nähe der von S21 profitierenden Unternehmen zur alten Landesregierung, Austragspöstchen für Großprojekt-Entscheider und die ihrer Unabhängigkeit beraubte deutsche Bahnwissenschaft.
- **Die Studie schließt: „Die Steuerzahler sollten aber angesichts der Historie unhaltbarer Leistungsversprechen zu Stuttgart 21 den intransparenten Simulationen der Bahn mit gesundem Misstrauen begegnen und insbesondere im Hinblick auf einen Volksentscheid von der Bahn Transparenz und eine plausible Erklärung für den erwarteten Sprung in der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 einfordern.“**

