



Stuttgart 21: Beim Stresstest durchgefallen!

Nach der Öffentlichen Präsentation des Stress-
testes Ende Juli 2011 und dem Urteil durch SMA
steht eindeutig fest: Stuttgart 21 hat den Test nicht
bestanden! Dass die von der Bahn beauftragte SMA
am Ende einen eigenen, alternativen Vorschlag mit

der Bezeichnung SK 2.2 vorlegt, ist als kapitaler
Misstrauensbeweis für die mangelnde Zukunfts-
fähigkeit von Stuttgart 21 zu verstehen. SK 2.2 sieht
eine Kombination von Kopfbahnhof und reduziertem
unterirdischem Durchgangsbahnhof vor.

Kann Stuttgart 21 den Kopfbahnhof ersetzen?

Kann Stuttgart 21 mit nur noch acht Gleisen mehr Züge
bewältigen als der bestehende Kopfbahnhof mit seinen 16
Gleisen? Versprochen wurden sogar 50 Prozent mehr Züge
im Fernverkehr und 80 Prozent mehr Züge im Nahverkehr.
Kritiker des Projekts haben dies von Anfang an bestritten; mit
acht Gleisen im Tiefbahnhof ist dies keinesfalls zu leisten.
In seinem Schlichterspruch hatte Heiner Geißler von der
Bahn einen Stresstest gefordert. Die Bahn soll den Nach-
weis führen, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungs-
zuwachs in der Spitzenstunde bei guter Betriebsqualität
möglich ist. Als Vergleichsgröße wurde der Fahrplan von
2010 mit 37 ankommenden Zügen in der Hauptverkehrs-
zeit gewählt. Die Zielmarke ist mit 49 Zügen keineswegs
hochgesteckt. Denn auch der
bestehende Kopfbahnhof hat vor
dem Bau der S-Bahn bereits mehr
als 50 Züge in der morgendlichen
Hauptverkehrszeit bewältigt,
einschließlich der Vorortzüge.



*Weitere Forderungen aus dem Schlichterspruch, etwa nach
barrierefreien Fluchtwegen oder ausreichendem Brandschutz
werden von der Bahn schlicht ignoriert*

Stresstest bestanden?

Das Ergebnis ist ernüchternd. Die Schweizer Firma
SMA, die den Stresstest der Bahn begutachtet hat, ur-
teilt kritisch. Stuttgart 21 bewältige die 49 Züge nur nach
„wirtschaftlich optimalen“ Kriterien. Die geforderte gute
Betriebsqualität wird nicht erreicht. Wie ist das zu verste-
hen? 36 Züge schafft Stuttgart 21 ohne Probleme - ab
dem 37. Zug wird es eng. Die acht Gleise im Tunnelbahn-
hof reichen nicht aus. Statt mehr Gleise zu bauen, trickst
die Bahn: Bei Stuttgart 21 sollen die Bahnsteiggleise mit
zwei Zügen belegt werden. Der 37. bis 49. Zug – also
13 Züge oder ein Drittel aller Züge kann die Bahn nur
mit Doppelbelegung der Bahnsteige bewältigen. Das ist

stör anfällig und kundenunfreundlich. Und ein eindeutiges
Indiz dafür, dass der Tunnelbahnhof zu klein ist. Die Bahn
verschleiert damit, dass für eine gute Betriebsqualität mehr
Gleise erforderlich wären, nicht nur 10 – sondern sogar 12
Gleise. **Stuttgart 21 hat den Stresstest nicht bestanden.**

Den Stress haben die Reisenden

So viele Doppelbelegungen von Bahnsteigen in der mor-
gendlichen Hauptverkehrszeit – das ist äußerst störanfällig
und für die Reisenden riskant. Hat beispielsweise ein Zug
Verspätung, muss der zweite Zug warten. Wenn das nicht
geht, muss er vor dem ersten Zug einfahren. Dann stehen
die Züge in falscher Reihenfolge am Bahnsteig. Auf dem
Bahnsteig geht dann das Gelaufe los. Die am Bahnsteig
vorn warten, laufen nach hinten – und umgekehrt. Bei
den schmal geplanten Bahnsteigen werden die Engstellen
an den Rolltreppen zu einem ernsthaften Sicherheitspro-
blem, wenn Hunderte von Reisenden hier vorbei drängeln.
Nächstes Problem: die Abfahrt. Eigentlich soll der zweite
Zug nach dem ersten abfahren. Jetzt steht er aber vorn.
Und früher abfahren darf er auch nicht. Konsequenz, der
verspätete erste Zug bekommt noch mehr Verspätung.
Stuttgart 21 sorgt für Stress bei den Reisenden.

*Zwei Züge an einem Bahnsteig:
Doppelbelegungen sind störanfällig und kundenunfreundlich*





Im Gegensatz zum fehlgeplanten Tunnelbahnhof bieten die Bahnsteige des alten Kopfbahnhofes auch großem Andrang ausreichend Platz.

Kein Taktfahrplan und kein Notfallkonzept für die S-Bahn

Viel Stress für die Reisenden, aber kein echter Stresstest für den Bahnhof. Störfälle, wie das Liegenbleiben eines Zuges oder der Ausfall einer Weiche, wurden erst gar nicht simuliert. Würde Stuttgart 21 gebaut, hätte der Bahnhof bereits bei seiner Eröffnung keine Reserven mehr. Anschlüsse werden nicht mehr erreicht. Mit acht Gleisen im Tunnelbahnhof ist ein landesweiter Integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild mit Anschlüssen in alle Richtungen nicht möglich. Auch in der Region – in Aalen, Freudenstadt und Ulm – gehen Anschlüsse verloren. **Stuttgart 21 wird zum Nadelöhr im Schienennetz von ganz Baden-Württemberg.**

Auch die S-Bahn ist betroffen: Wegen der neuen S-Bahnstation Mittnachtstraße verlängern sich die Fahrzeiten. Im



Das Bahnsteigmodell der Ingenieure 22 zeigt im Maßstab 1:1 wie eng es auf dem Bahnsteig von Stuttgart 21 zugehen wird. Zwischen Rolltreppe und Sicherheitsstreifen ist mit 1,24 m gerade mal Platz für zwei Personen.

S-Bahn Fahrplan werden die letzten Pufferreserven aufgebraucht. **Durch die kleinste Störung oder Verspätung gerät der gesamte S-Bahn-Takt aus den Fugen.**

Die Bahn hat kein funktionierendes Notfallkonzept für die S-Bahn. Kommt es im Innenstadttunnel zu einer Störung, können die Züge nicht mehr in den Kopfbahnhof ausweichen und wenden. Bei einer längeren Störung wird der gesamte Verkehr der S-Bahn rund um Stuttgart zusammenbrechen.

Stuttgart 21 ist nicht zukunftsfähig

Alle Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich der Verkehr auf der Schiene bis 2050 verdoppeln wird. Wenn der Ölpreis weiter ansteigt und mehr Menschen die Bahn nutzen wollen, reicht eine Leistungsreserve von 30 Prozent nicht aus. Stuttgart 21 wäre bereits bei Eröffnung an seiner Leistungsgrenze, trotz der vielen Milliarden, die das Projekt verschlungen hat.

Am Ende der Stresstest-Diskussion präsentierte Heiner Geißler einen Kompromiss-Vorschlag, den SMA ausgearbeitet hatte: die Kombi-Lösung. Dieser sieht einen auf vier Gleise verkleinerten Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr vor – bei Erhalt des Kopfbahnhofs für den Regionalverkehr.

Es gibt bessere Alternativen zu Stuttgart 21 – und das für deutlich weniger Geld und mit weniger Schaden für Natur und Stadt. Zentraler Bestandteil dieser Alternativen ist immer der Kopfbahnhof. **Stuttgart 21 scheitert nicht nur an den enormen Kosten, sondern auch am fehlenden Nutzen für die Bahnkunden.**



Egon Hopfenitz
(ehemaliger Leiter
des Stuttgarter
Hauptbahnhofs):

„Der Kopfbahnhof kann nach einer Modernisierung ohne größere Ausbauten 54 Züge in der Spitzenstunde bewältigen.“



Stimmen Sie bei der Volksabstimmung am 27. November mit einem Ja für den Ausstieg aus Stuttgart 21!

Unterstützen Sie die Arbeit des „Aktionsbündnisses gegen S21“ mit Ihrer Spende! Bankverbindung: Empfänger BUND Regionalverband Stuttgart, Konto 618 052 020 bei der Südwestbank AG, BLZ 600 907 00, Verwendungszweck: Stuttgart 21 – Nein Danke!