

## Stresstest S21:

# Wie wurde „mangelhaft“ in „bestanden“ umgewandelt?

## Zusammenstellung der fünf Grundsatzprobleme und der 12 „kleinen“ Mängel.

### Grundsatzprobleme

#### A Wie hoch liegt die Meßlatte?

Die politischen Entscheidungen für das Projekt Stuttgart 21 wurden von den Projektbefürwortern mit der Zusage hoher Leistungssteigerungen des Bahnhofs erreicht. Noch im Jahr 2007 wurde von den Projektträgern behauptet: Der neue Hauptbahnhof ist **doppelt** so leistungsfähig wie der bisherige. Die reduzierte Leistungssteigerung von nur 30% in der Hauptverkehrsstunde kam erst im November 2010 in die Diskussion. Eigentlich müßte die zugesagte **Verdopplung** der Leistung nachgewiesen werden.

#### B Was ist ein „guter“ Bahnhof?

Die Bahn hat am 1.1.2008 die bestmögliche Qualitätsstufe „gut“ aus der Richtlinie 405 durch „Premiumqualität“ ersetzt. Inzwischen geht sie davon aus, dass es trotz des hohen Investitions-volumens von über 4 Mrd. € ausreichend ist, nicht die bestmögliche, sondern nur die zweite Qualitätsstufe „wirtschaftlich optimal“ in Stuttgart zu realisieren. Die freie Erfindung des Namens „wirtschaftlich optimal“ dient nur dazu, auch zweitklassigen Leistungswerten ein positiv klingendes Prädikat zuzuordnen. Entscheidend ist, dass S21 aus Kostengründen nicht mit der bestmöglichen Leistungsstufe geplant ist.

#### C Wieviel kosten die von Heiner Geißler geforderten Leistungsmerkmale für „S21 Plus“?

Im November 2010 wurde in dem (fälschlicherweise „Schlichtung“ genannten) Faktencheck unter der Leitung von Heiner Geißler vereinbart zu ermitteln, welche Punkte aus einer Reihe von Maßnahmen notwendig sind, um eine bestimmte Verkehrsleistung in der Hauptverkehrsstunde zu ermöglichen. Eine dieser Maßnahmen war der Ausbau der „Wendlinger Kurve“. Diese Frage wurde von der Bahn nicht beantwortet. Statt dessen wurde die Verkehrsleistung im Streßtestfahrplan so reduziert, dass der Ausbau nicht erforderlich scheint. Dies ist eine klare Nichterfüllung des Absprache.

#### D Welche Störungen werden dem „Stresstest“ zugrunde gelegt?

In der Simulation des Fahrplans werden nur zufällig auftretende Verspätungen berechnet. Schwerwiegende Störungen wie Ausfall eines Tunnels oder einer Weiche wurden nicht betrachtet. Derartige Störungsszenarien müssen aber betrachtet werden. Der bestehende Kopfbahnhof bietet bei Störungen vielfältige Fahrtmöglichkeiten, z.B. über S-Bahn-Gleise oder die Panoramabahn. Eine Verschlechterung des Verhaltens bei schwerwiegenden Störungen kann nicht akzeptiert werden.

#### E Verschlechtert sich durch den Tiefbahnhof die Barrierefreiheit und die Situation im Brandfall?

Diese Fragen wurde von Heiner Geißler im November 2010 in den Fragenkatalog des Stresstests aufgenommen. Sie wurden am 29. Juli 2011 nicht beantwortet.

### Die 12 „kleinen“ Mängel

Der Stresstest-Fahrplan stellt aus technischer Sicht eine Meisterleistung dar. Es ist den Ingenieuren der Bahn in sehr kreativer Weise gelungen, eine Vielzahl von kleinen Mängeln in den Fahrplan einzubauen, die es möglich machen, den eigentlich unmöglichen Wert von 49 Zügen in der Hauptverkehrsstunde doch formal zu erreichen. Diese „kleinen“ Mängel zeigen aber, dass die geforderte Leistungssteigerung nach üblichen Maßstäben der Bahntechnik nicht erreichbar ist. Hier die Mängel im einzelnen:

*Die folgende Mängelliste wurden den Vortragsfolien von Boris Palmer an der Stresstest-Präsentation am 29. Juli 2011 entnommen. Sie sind dort in fünf kritische Punkte aus Sicht der Fahrgäste und sieben kritische Punkte aus Sicht des Bahnbetriebs eingeteilt. Hier erfolgt eine Auflistung aus Sicht der Bahn-Nutzer.*

1. Häufige Verwendung der Notmaßnahme Doppelbelegung von Gleisen.
2. Zu kurze Haltezeiten.
3. Dichte Folge unnötiger Züge.
4. Negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der S-Bahnen.
5. Anforderungen an die Zahl der Fernzüge wurde nicht eingehalten. Ein Ersatz der Fernzüge durch kürzere Nahverkehrszüge ermöglicht Doppelbelegungen und damit formal eine hohe Zuganzahl.
6. Verschlechterung der Anschlüsse außerhalb von Stuttgart
7. Statt „Hauptverkehrsstunde“ wurde ein Vier-Stunden-Zeitraum betrachtet
8. Fünf handwerkliche Mängel bei der Fahrplan-konstruktion:
  - a) Abfertigungszeiten sind nicht berücksichtigt,
  - b) Weichen sind in falschen Abständen geplant,
  - c) Signale sind in falschen Abständen geplant,
  - d) Gleisbelegungen außerhalb von Stuttgart, z.B. in der Station Flughafen, wurden falsch geplant,
  - e) im Modell sind „Phantomzüge“ eingeplant. Dies sind Züge, die es aufgrund von geltenden Regeln für Pufferzeiten bei der Fahrplan-Konstruktion nicht geben darf.

Es gibt also  $7 + 5 = 12$  „kleine“ Mängel, mit denen das Prädikat „im Stresstest durchgefallen“ verhindert wurde. Diese Mängel wurden von den Prüfern der SMA gefunden. Es wurde eine Korrektur und nachfolgende Neusimulation empfohlen.

#### Fazit:

**Es ist der Bahn gelungen, das offensichtliche Nicht-Bestehen des Stresstests (Note mangelhaft) in die Aussage „Stresstest bestanden“ umzuwandeln.**

Dazu die Analogie von Boris Palmer:

Hänschen hat 60 Fehler gemacht. Wir haben ihm die Note „Eins“ gegeben, weil wir nur die ersten 10 Fehler berücksichtigen.

Die jeweils neuste Version dieses Dokuments finden Sie auf <http://stuttgart21-info.blogspot.com/>