

Nr. 1 / 2012

Pressemitteilung

München, 02.02.2012

Stuttgart 21, zweiter Anhörungstag PFA 1.2:

Planrechtfertigung in Frage gestellt

"Stuttgart 21 ist ein Rückbau der Infrastruktur, die Planrechtfertigung für das Gesamtprojekt ist entfallen", so Roland Morlock bei der öffentlichen Anhörung zur Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.2 (Fildertunnel) am Dienstag dieser Woche.

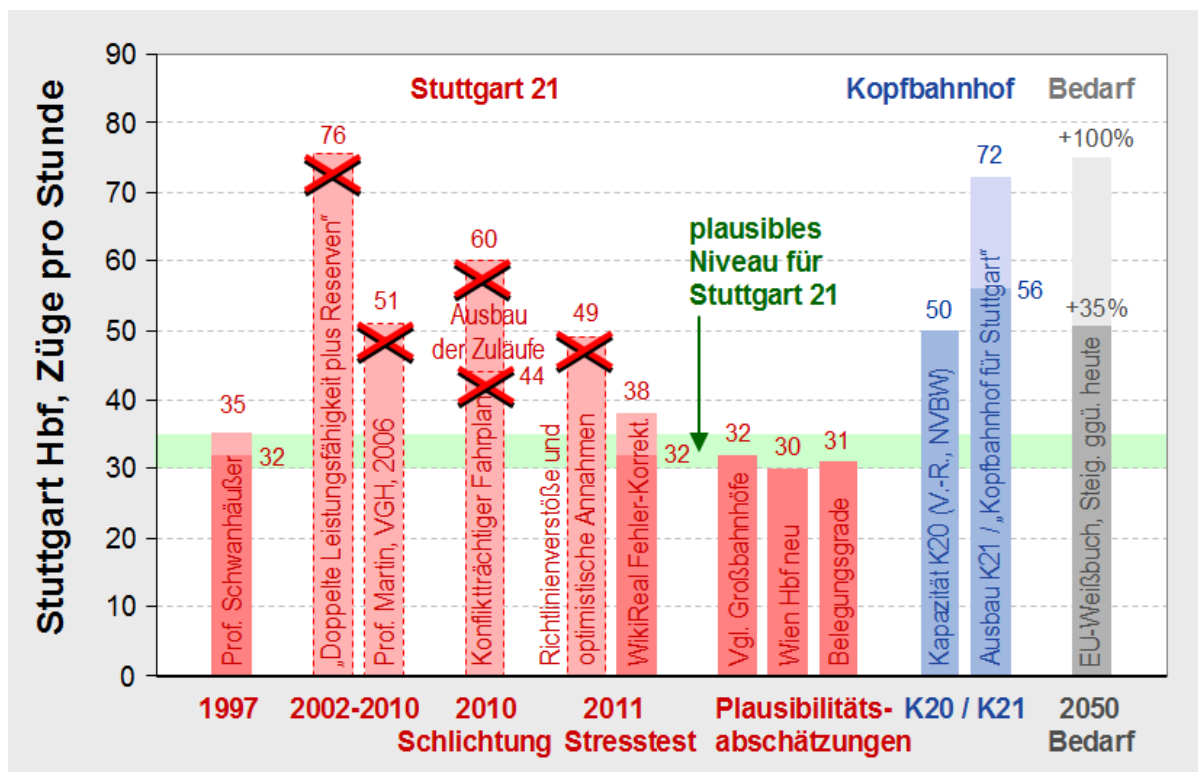
Das Ende des zweiten Tages der Anhörung erregte Aufsehen. Roland Morlock, aktiv für WikiReal.org und die Ingenieure 22, stellte die grundlegende Planrechtfertigung des Projekts Stuttgart 21 in Frage. Das Tiefbahnhof-Projekt wird wesentlich mit „betrieblichen und verkehrlichen Vorteilen" gerechtfertigt (z.B. [PFA 1.2](#), S. 163/197/155). Diese entfallen jedoch, wenn der neue Bahnhof erheblich weniger leistet als der Bestehende, wie Morlock mit Hinweis auf die von WikiReal.org veröffentlichte Untersuchung des Stresstests zu Stuttgart 21 darlegte. Ohne einen ausreichenden Nutzen für das Allgemeinwohl können Anwohnern keine Lasten zugemutet werden, bahnbetrieblich wäre der Schaden enorm.

Morlock, auch als Experte an der Faktenschlichtung im Herbst 2010 beteiligt, verglich die über die Jahre variierenden Aussagen zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 (siehe Abbildung). Neben anderen zurückgenommenen Leistungszusagen kommt dem Gutachten von Prof. Martin vom VWI Stuttgart, das 2006 vor dem VGH in Mannheim eingebracht wurde, besondere Bedeutung zu. Es ist mit einer Leistungszusage von 51 Zügen in der Spitze die aktuelle juristische Grundlage zur Leistungsfähigkeit, wurde jedoch bereits in der Fakten-Schlichtung verworfen. Durch Annahme von Mindesthaltezeiten herab bis zu einer Minute und eine nicht vollständige Berücksichtigung der Zulaufstrecken ist diese Simulation nicht auf die Praxis übertragbar. Damit ist dem Gerichtsentscheid die gutachterliche Grundlage entzogen.

Das Gutachten Prof. Martins wurde auch durch die 49 Züge im sogenannten "Stresstest" korrigiert, in dem jedoch vielfältig gegen die Bahn-Richtlinien verstoßen wurde, so der Ingenieur Morlock. Statt der geforderten "guten Betriebsqualität" würde allenfalls "risikobehaftet bis mangelhaft" erreicht. Nach Korrektur der Stresstestfehler würden wieder nur so viele Züge übrig bleiben, wie schon 1997 berechnet, rund 32 Züge, weit unter der von der NVBW und dem Verkehrsministerium BW bestätigten Kapazität des Kopfbahnhofs von [50 Zügen](#).

Hintergrund: Die im Detail auf [WikiReal.org](#) belegten (leistungsüberhöhenden) Richtlinienv Verstöße im Stresstest wurden bisher weder von der Bahn in ihrer Stellungnahme vom [17.11.2011](#) noch von der teils fast gleichlautenden Darstellung der Bundesregierung in ihrer [aktuellen Antwort](#) auf eine kleine Anfrage zum Thema nachvollziehbar ausgeräumt. Die Argumentation der Bahn wurde schon [am 21.11.2011](#) widerlegt. Die Kritik am Stresstest wird darüber hinaus von dem angesehenen Wiener Verkehrswissenschaftler [Prof. Hermann Knoflacher](#) inhaltlich bestätigt.

„Ich erwarte, dass die Bahn jetzt zu den Regelverstößen im Stresstest belastbar argumentiert, denn der bisherige Leistungsnachweis des Tiefbahnhofs hält keiner eingehenden Prüfung stand. Spätestens in den noch offenen Verfahren PFA 1.3 und 1.6b wird dies Bahnchef Grube auf die Füße fallen. Jetzt mit Abriss, Abholzung und Tunnelbohrmaschinen-Bestellung teuren und irreparablen Schaden anzurichten ist unverantwortlich, da die Planrechtfertigung fehlt." Ergänzte heute Dr. Christoph Engelhardt, Experte in der Stresstest-Präsentation und Gründer von WikiReal.org.



Der in der Anhörung gezeigte Vergleich der Leistungsaussagen zum Stuttgarter Hauptbahnhof ([Wiki-Real](#)). Die zwischenzeitlich überhöhten Leistungszusagen hatten laut WikiReal sämtlich keinen Bestand. Die für die Richtlinienverstöße im Stresstest korrigierte Leistung ist vergleichbar mit den Berechnungen von 1997 und aktuellen Plausibilitätsabschätzungen. Lediglich der Kopfbahnhof scheint für die Anforderungen der Zukunft gerüstet.

Siehe auch:

02.02.2012, [Offener Brief](#) von Dr. Christoph Engelhardt an Ministerpräsident Kretschmann