



Presseerklärung vom 20. Juli 2011

Simulation des Normalbetriebs ist kein Stresstest

Die Betriebsqualität von S21 ist schon ohne Stress nicht ‚gut‘

Stuttgart, 20. Juli 2011: Die Ingenieure22 für den Kopfbahnhof fordern die Bahn auf, einen tatsächlichen Stresstest für Stuttgart 21 durchzuführen. Ein solcher Stresstest darf sich nicht darauf beschränken, den Normalbetrieb mit durchschnittlichen Verspätungen zu simulieren, ein Stresstest muss auch Störfälle darstellen. Bislang hat die Bahn eine **Fahrplansimulation** vorgelegt, in der lediglich mittlere Verspätungen berücksichtigt sind. Diese Fahrplanuntersuchung kann aus technischer Sicht nicht als Stresstest bezeichnet werden. Z.B. gibt es im sogenannten Stresstest der Bahn keine Signal- oder Weichenstörungen – und selbst ganz ohne echte Stresssituationen können viele Verspätungen bei S21 nicht abgebaut werden, d.h. S21 erreicht keine ‚gute‘, also verspätungsabbauende Betriebsqualität. In einem Stresstest muss sich ein System jedoch unter Bedingungen bewähren, die zwar realistisch eintreten können, sich aber deutlich außerhalb des spezifizierten Normalbetriebes befinden. 5 Minuten mittlere Fernzug-Verspätung im realen Bahnverkehr kann nicht als Stresssituation angesehen werden (Anm.: Fernzüge gelten überhaupt erst ab 5 Minuten als verspätet).

„Eine Verspätung kommt selten allein“, sagt Dr. Carola Eckstein von den Ingenieuren22 für den Kopfbahnhof. „Genauso wie man die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs in der Spitzenstunde betrachten muss, muss man auch das Verspätungsverhalten in der Spitzenstunde bzw. in Belastungssituationen betrachten, nicht einen Mittelwert über den ganzen Tag und über das ganze Jahr. In der Stoßzeit gibt es stark frequentierte Züge, für welche die vorgesehenen Haltezeiten in nahezu allen Bahnhöfen zu knapp bemessen sind. So ein Zug kann keine Verspätung abbauen, auch wenn die notwendigen Haltezeiten für alle Züge über den Tag gemittelt kürzer sind. Zu diesem alltäglichen Stress kommen große und kleine Störungen wie die Häufung verspäteter Züge, defekte Signale, Weichen oder ein Triebfahrzeugschaden. Solche technischen Pannen sind unvermeidbar; damit muss ein Bahnknoten ebenso klarkommen wie mit einem Wintereinbruch oder Sturm. Das muss in einem Stresstest geprüft werden.“

Defekte Signale, Weichen oder Gleisfreimelder, ein Wintereinbruch, Feiertagsverkehr, eine blockierte Tunnelstrecke, ein entgleister Zug oder ein Zug mit defektem ETCS-Leitrechner, im schlimmsten Fall ein Personenschaden: Es gibt eine ganze Reihe von Störungen, die den Bahnverkehr im Alltag behindern können. Die Leistungsfähigkeit von Bahninfrastruktur zeigt sich unter anderem darin, wie gut solche Ausfälle kompensiert werden können. In einem guten, robusten System führen technische Störungen nur zu geringen Verzögerungen, die schnell wieder aufgeholt werden können. Ist ein Bahnknoten ungünstig gestaltet, so kann ein einziges liegengebliebenes Triebfahrzeug alle nachfolgenden Züge vollständig blockieren. Von einem Stresstest kann erst die Rede sein, wenn das Verhalten des Bahnbetriebs auf diese und vergleichbare Stressfälle – die durchaus vorkommen – untersucht wird. Die Untersuchung von Tunnelstörungen wird im Spruch von Heiner Geißler sogar explizit in Punkt 12 gefordert.

Gerade kleinere technische Störungen sind relativ häufig. Im Stuttgarter S-Bahntunnel mit seinen zwei Gleisen kommt es fast wöchentlich zu kurzzeitigen Sperrungen aufgrund technischer Probleme. Jeder Bahnreisende weiß aus eigener Erfahrung, dass Störungen vom defekten Signal bis zu Tieren auf den Gleisen keine Seltenheit sind.

Rückfragen an Dr. Carola Eckstein von den Ingenieuren22 für den Kopfbahnhof, Tel. 0152-53684818.

Presseklärungen und Hintergrundinfos / Presseportal: www.parkschuetzer.org/presse

Internet: www.ingenieure22.de und www.bei-abriss-aufstand.de