

Stuttgarter Netz AG in Gründung: Stuttgart 21 hat den Stresstest nicht bestanden

Das von der DB AG beauftragte Gutachterbüro SMA hat sich zum Stresstest zu Stuttgart 21 wie folgt geäußert: „Unsere Überprüfung der Simulationsergebnisse hat gezeigt, dass die geforderten 49 Ankünfte im Hauptbahnhof Stuttgart in der am meisten belasteten Stunde und mit dem in der Simulation unterstellten Fahrplan mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden können.“

Was bedeutet „wirtschaftlich optimale Betriebsqualität“? Das ist in der DB-eigenen Richtlinie 405 erläutert. Bis zum 31.12.2007 hieß das: „zufriedenstellende Betriebsqualität“. Seit dem 1.1.2008 wird der Begriff „wirtschaftlich optimal“ verwendet. Sowohl „zufriedenstellend“ als auch „wirtschaftlich optimal“ bedeuten, dass bei einer bestehenden Verspätung eines Zuges diese beibehalten oder nur geringfügig vergrößert wird, nicht jedoch abgebaut („Verspätungserhaltendes Verhalten der Infrastruktur“).

Im Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler hieß es jedoch: Die Deutsche Bahn AG „muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 % Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit **guter** Betriebsqualität möglich ist. Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen.“

Es sollte rein semantisch bereits klar sein, dass „zufriedenstellend“ nicht gleich „gut“ ist. In der Richtlinie 405 war bis zum 31.12.2007 geregelt, dass eine „gute“ Betriebsqualität bei „verspätungsabbauendem Verhalten der Infrastruktur“ vorliegt. Seit dem 1.1.2008 verwendet die DB AG statt „gut“ den Begriff „Premiumqualität“. Nun hat die DB AG im Juni 2011 vor der Presse behauptet, ein verspätungsabbauendes Verhalten der Infrastruktur sei als „sehr gut“ zu werten, ein verspätungserhaltendes Verhalten als „gut“. Der Konzern hat also klammheimlich die eigene Richtlinie umgedeutet. Nach der DB-Richtlinie 405 bedeutet „wirtschaftlich optimal“ aber eben nicht gut, sondern nur zufriedenstellend.

Damit werden die im Schlichterspruch festgelegten Anforderungen an den Stresstest verfehlt. Er ist nicht bestanden. Die Jubelorgien der DB AG können vor diesem Hintergrund nur als außerordentlich dreist bezeichnet werden.

Zudem wurden die planmäßigen Haltezeiten teilweise drastisch abgesenkt, was zu einer theoretischen Durchführbarkeit eines Fahrplans führt, aber in der Realität nicht umgesetzt werden kann. Jeder regelmäßige Bahnfahrer weiß, dass in Spitzenzeiten auf einem stark nachgefragten Großstadtbahnhof zwei Minuten Haltezeit illusorisch sind.

Dem renommierten Gutachterbüro SMA ist hier kein Vorwurf zu machen: Es ist üblich, dass Gutachten so ausfallen, wie vom Auftraggeber gewünscht – dieser bezahlt schließlich eine Menge Geld dafür.

Allerdings zeigt das Gutachten von SMA den Fachleuten eines deutlich: Der unterirdische Durchgangsbahnhof schafft mit der derzeitigen Planung noch nicht einmal 49 Züge pro Stunde, ohne dass die Betriebsqualität im Vergleich zu heute leidet. Das bedeutet, Verkehrszuwächse können unterirdisch nicht dargestellt werden – zusätzliche Züge können den Tiefbahnhof nicht anfahren. Das positive Ergebnis des Stresstests, das die DB AG derzeit bejubelt, ist „herbeigetrickst“ worden.

Es ist deshalb umso wichtiger, dass Teile des oberirdischen Kopfbahnhofes erhalten bleiben, damit auch zukünftig Durchbindungen (etwa Richtung Balingen – Sigmaringen) möglich sind, damit im Bereich von Stuttgart auch zukünftig Züge ohne Kapazitätsprobleme gebildet und abgestellt werden können und damit insbesondere Verkehrszuwächse abgefangen werden und zusätzliche Züge ab Stuttgart Hauptbahnhof verkehren können. Die Alternative wäre, dass irgendwann Bad Cannstatt als zweiter Fernbahnhof ausgebaut werden müsste – woran niemand ein ernsthaftes Interesse haben kann.

Die Stuttgarter Netz AG in Gründung (Die Gründung und Eintragung im Handelsregister wird noch in der ersten Augushälfte erfolgen) steht bereit, Teile des oberirdischen Kopfbahnhofes weiter zu betreiben und wird in diesem Zusammenhang jedes zur Verfügung stehende Rechtsmittel einlegen, um einen Rückbau der oberirdischen Anlagen zu verhindern.

Hinter der Stuttgarter Netz AG in Gründung stehen mittelständische Privatbahnen, Geschäftsführer von Eisenbahnunternehmen und andere Führungskräfte aus der Bahnbranche.

www.stuttgarter-netz.de

Stuttgart, 21.07.2011

Ansprechpartner:
Alexander Kirfel
Stuttgarter Netz AG i. G.
Sophienstraße 26
70178 Stuttgart
Mobil: +49 (177) 3062059