

Nachrichten vom Aktionsbündnis

(Stuttgart) An der von der Deutschen Bahn in der nächsten Woche geplanten öffentlichen Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse des Stresstests zum umstrittenen Bahnprojekt Stuttgart 21 wird das Aktionsbündnis nicht teilnehmen. "Wir stehen für eine öffentliche Schauveranstaltung über einen Alibi-Stresstest nicht zur Verfügung. Auch nach tagelangen internen Diskussionen

beides gefordert - und nur eine gleichzeitige und integrierte Betrachtung beider Elemente kann Auskunft darüber geben, ob der geplante Tiefbahnhof auch für die betriebliche Praxis gerüstet ist." Zu kritisieren sei auch, dass die Untersuchungen der Bahn nicht den eigentlichen Definitionen eines echten Stresstests entsprechen. "Ein echter Stresstest muss kritische Zustände mit größeren Störfällen im Betrieb und Störungen auf längeren Strecken untersuchen, um die Grenzen des Systems jenseits des Normalbetriebs austesten zu können. Diesen Anforderungen genügen die vorliegenden Unterlagen der Bahn in keiner Weise. Dem Stresstest der Bahn liegen lediglich

Der „Stresstest“ im Schlichterspruch



kleinere durchschnittliche Verspätungen zugrunde, die im Prinzip die heutige betriebliche Normalität widerspiegeln", so Arnoldi.

Dr. Heiner Geißler, 30.11.2010:

1 ohne echten Stress, ohne Stör- und Notfälle
2 SMA macht kein Gutachten nur „Audit“ mit unklarem Auftrag
3 unbekannt
4 Basis unklar
6 = wirtschaftlich optimal?
7 selbst Bahnrichtlinien nicht eingehalten
8 Minimale Pufferzeiten und Haltezeiten, unplausibler Verspätungsabbau in der Spitzenstunde, keine Unterwegs-Verspätungen, ...
9 unrealistischer Stoßverkehr. Qualitätsmittel zw. 6 und 10 Uhr!

„Die Deutsche Bahn AG verpflichtet sich, einen **Stresstest** für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muss dabei den **Nachweis** führen, dass ein **Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität** möglich ist. Dabei müssen anerkannte **Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen.**“

Scharf kritisiert das Aktionsbündnis auch die dem Stresstest zugrunde liegende Fahrplankonzeption. "Die Bahn verabschiedet sich landesweit von einem integralen Taktfahrplan. Der geplante Fahrplan richtet sich fast im gesamten Land nach der im Stuttgarter Tiefbahnhof geplanten Infrastruktur. Dies hat zur Folge, dass zwar in der Spitzenstunde im Stuttgarter Hauptbahnhof vielleicht 49 Züge fahren können - dies aber zu Lasten der benachbarten Bahnknotenpunkte, beispielsweise Karlsruhe, Heilbronn oder Ulm, wo reihenweise gute Anschlüsse für die Fahrgäste verloren gehen", erklären Dahlbender und Rockenbauch. Dies

mit Dr. Heiner Geißler und Vertretern der Bahn über die Prämissen des Stresstests konnte kein Einvernehmen über die Vorgaben und das Verfahren erzielt werden, unsere Bedingungen wurden in keiner Weise erfüllt. Unter diesen Voraussetzungen lehnen wir eine Teilnahme ab", begründet Dr. Brigitte Dahlbender, Sprecherin des Aktionsbündnisses und Landesvorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Baden-Württemberg die Absage. Der Grundfehler der Bahn, die Experten des Aktionsbündnisses nicht von Anfang an an der Definition aller Vorgaben des Stresstests zu beteiligen, könne nicht geheilt werden. Hannes Rockenbauch, Sprecher des Aktionsbündnisses und SÖS-Stadtrat, beklagt die mangelnde Transparenz seitens der Bahn. "Wesentliche Unterlagen, die zur Beurteilung des Stresstests unverzichtbar sind wie beispielsweise die Fahrplanrobustheitsprüfung oder die Auftrags- und Leistungsbeschreibung an den Gutachter SMA, wurden uns entgegen der Zusagen der Bahn vorenthalten. Auch wurde die ursprüngliche Zusage der Bahn, den direkten Kontakt zwischen dem Aktionsbündnis und dem Gutachter SMA zu ermöglichen, nachträglich wieder zurückgezogen.

belege eindrücklich, dass Stuttgart 21 keinesfalls der vielversprochene Gewinn für das ganze Land sei. Ohne einen landesweiten integralen Taktfahrplan erweist sich Stuttgart 21 als Torso und als Rückschritt für den Schienenverkehr im ganzen Land.

SMA distanziert sich von Testergebnis und fordert Umsetzung

<http://railomotive.com/2011/07/sma-distanziert-sich-von-testergebnis-und-fordert-umsetzung/>

Die SMA hat der DB eine ganze Reihe von Aufgaben mit auf den Weg gegeben, damit das erwartete (=zusammenmanipulierte) Ergebnis des Stresstests überhaupt umgesetzt werden kann. DAS sollten die lieben Kollegen lesen - und vor allem zwischen den Zeilen lesen:

Die Grundlagen der Eingabeschritte liegen komplett vor und das Datenmodell der Simulation entspricht den genannten Grundlagen; es ist jedoch nicht direkt ersichtlich, welche konkreten Pläne verwendet wurden. Als Grundlage bilden die gedruckten Pläne die jeweils sinnvollere Alternative gegenüber der elektronisch abweichenden Form. Aha!

Die SMA schreibt im Vorwort des Audits, das von der DB falsch als "Gutachten" bezeichnet wird, weiter:

Die Arbeiten mit dem Simulationsmodell haben eine Reihe von Maßnahmen ans Tageslicht gebracht, die im Simulationsmodell unterstellt, in der Wirklichkeit aber

Klaus Arnoldi, Landesvorstand des Verkehrsclub Deutschland (VCD) weist auf eine Vielzahl an fachlichen Mängeln und Schwachpunkten des Stresstests hin, die eine korrekte Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 unmöglich machen. "Nicht akzeptabel ist die Trennung zwischen dem Stresstest und dem Notfallkonzept für die S-Bahn. In der Faktenschlichtung wurde

noch nicht vorhanden bzw. noch nicht in Planfeststellungs-Unterlagen vermerkt sind:

1. Signalisierung S-Bahn-Stammstrecke: Im Modell ist eine Signalisierung unterstellt, die die 2,5-Minuten-Zugfolge auf der Stammstrecke zulässt. Das LST-Projekt zwischen Hauptbahnhof, dem neuen Haltepunkt Mittnachtstraße und der bestehenden Strecke muss diese Bedingungen erfüllen. (Anm: Tut es aber nicht.)

2. Um die dem Fahrplan mit 49 Zügen entsprechende Zugzahl auf der Murrbahn zu erreichen, ist ein Ausbau einzelner Bahnhöfe für gleichzeitige Einfahrten erforderlich. (Anm: Das kostet viel Geld und wird deswegen im Zweifelsfall unterlassen.)

Wir empfehlen, Erkenntnisse aus den Resultaten der Simulation wie zu lange Blockteilungen oder Geschwindigkeitseinbrüche aufzunehmen und ggf. in eine Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur zu übernehmen.

Weiter empfehlen wir, die in den Steckbriefen beschriebenen Unstimmigkeiten und kleineren Fehler zu beheben und zur Bestätigung des Gesamtergebnisses einen weiteren Simulationslauf durchzuführen und zu veröffentlichen.

Die Schweizer sind eben vorsichtig!

STERN - Geheimpapier zu Stuttgart 21: Wie die Bahn die wahren Kosten verschleiert

<http://www.stern.de/panorama/geheimpapier-zu-stuttgart-21-wie-die-bahn-die-wahren-kosten-verschleiert-1708627.html>

Was kostet Stuttgart 21? Der Politik hat die Bahn ihre wahre Einschätzung vorenthalten. stern.de veröffentlicht hier eine Kosten-Analyse, die nicht einmal die Regierung in Stuttgart kennt. Von Arno Luik

Kopie vom Geheimpapier:

http://asset3.stern.de/media/pdf/politik/stuttgart_21.pdf

Zu Stuttgart 21, dem so heftig umstrittenen Bahn- und Bauprojekt, gibt es viele offizielle Dokumente. Die meisten sind geheim, streng vertraulich und unter Verschluss. Es sind Verkehrsgutachten, geologische Gutachten, Einwände des Eisenbahnbundesamtes. Es sind bahninterne Analysen, die eins gemein haben: Sie warnen vor dem Projekt. Sie besagen: Die Bahn hat die Sache nicht im Griff, weder handwerklich noch finanziell. Sie schafft ein Nadelöhr, ein hochanfälliges System. Eines der brisantesten Bahn-Dossiers listet die immensen Risiken des Projekts auf. Bis heute verweigert der Staatskonzern der rot-grünen Landesregierung in Stuttgart die Einsicht in diese aktuelle Bestandsaufnahme von S 21 mit der Begründung: "Nicht für Dritte".

Beim SWR hat sich ein Redakteur die SMA-Auswertung bereits durchgearbeitet.

An mehreren Stellen gibt es wohl, wenn auch eher versteckt, deutliche Kritikpunkte am Vorgehen der DB AG:

- Die "Annahmen der Fahrplankonstruktion und Eingangsdaten" seien nicht nachvollziehbar (wie vom Aktionsbündnis moniert)
- Die Auswertung erfolgte ohne vorhergehende Abstimmung der Auswertekriterien. Ein Nachsteuern war aus Zeitgründen nicht mehr möglich"
- Die Simulation zeigt lediglich eine "wirtschaftlich optimale Betriebsqualität", also keine "gute Betriebsqualität". D.h. entstandene Verspätungen bauen sich nicht übermäßig auf, aber eben auch nicht ab.
- Die Zughalte sind (wie ebenfalls bereits im Vorfeld kritisiert) extrem kurz.
- Im Innenstadtbereich ist die "Simulation tendenziell angespannt"

- Und die Hauptkritik (ebenfalls bereits so im Vorfeld kritisiert): Der sog. "Stresstest" überprüft nur kleine Verspätungen [wie ich das aus den DB-Dokumenten sehen konnte bis max. 3 Minuten], nicht aber größere Verspätungen oder gar ein schwerer Störfall wie einen liegengebliebenen Zug oder gar einen Unfall/Feuer in einem der wichtigen Zufahrtstunnel. Es liegt also nach wie vor der Verdacht nahe, dass in einem solche Fall der Zugverkehr komplett zusammenbrechen könnte - zumindest wird diese Befürchtung durch den "Stresstest" nicht ausgeräumt.

„Mit deutlich höheren Kosten ist zu rechnen“

Der Skandal wegen verschwiegener Mehrkosten in Milliardenhöhe beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm weitet sich aus. Neue interne Dokumente belasten die Bahn schwer.

Das interne Dokument offenbart tiefe Einblicke hinter die Kulissen des Milliardenvorhabens, das Land, Stadt, Region und DB bis zum Jahr 2019 realisieren wollen. Unverblümt wird darin die Kostenexplosion 2.810 Millionen Euro auf 3.076 Millionen Euro plus Risikozuschlag von 1.450 Millionen Euro beschrieben, die das „bestgeplante Projekt Deutschlands“ erlebt habe, wie die Landesvertreter zunächst unter Hinweis auf ein Zitat der Bahn ironisch vermerken. Auf der Grundlage dieser Zahlen sei der Finanzierungsvertrag am 2. April 2009 dann auch unterzeichnet worden.

Doch nur wenige Monate später konfrontierte der Staatskonzern die S 21-Partner erneut mit massiven Kostensteigerungen, wie nun nachzulesen ist. Die entsprechende Entwurfsplanung der DB liege dem Land „seit Ende Oktober nahezu vollständig vor“, heißt es dazu auf Seite 2 des Ministeriumspapiers. Und weiter: In einem „ersten Schritt“ weise diese Planung nun „Baukosten in Höhe von 4.066 Mio. € und Planungskosten in Höhe von 809 Mio € (19,9 % der Baukosten) aus, insgesamt also 4.875 Mio €“.

In Fettschrift und mit Ausrufezeichen vermerkt der



Leitfaden des Ministeriums für das Gespräch mit OB Schuster und VRS-Chef Bopp: „Dies bedeutet, dass bei der DB beim Abschluss des Finanzierungsvertrags bekannt war, dass im Tunnelbau mit deutlich höheren Kosten zu rechnen ist!“ Mit anderen Worten: Die Verantwortlichen im damals noch CDU-geführten Ministerium stellten im November 2009 schwarz auf weiß fest, dass der Staatskonzern eine weitere Kostenexplosion bei S 21 ein Jahr lang bewusst und fortgesetzt verschwiegen hat.

Heute Infostand in Nürtingen bei der VoBa 8-13Uhr

*Impressum: Diese Nachrichtenzusammenfassung (teilw. gekürzt) erscheint wöchentlich.
Bearbeitung: Uwe Mannke, Oberboihingen*