

Kernaussagen des SMA-Audits

Die folgenden Seitenangaben beziehen sich auf die veröffentlichte PDF-Datei des Abschlussberichts des SMA-Audits vom 21. Juli 2011.

Grundlagen der Untersuchung

- **Zentrale Frage des Schlichterspruchs vom 30. November 2010:** Kann der geplante Hauptbahnhof einen Leistungszuwachs von 30 Prozent zur Spitzenstunde in „guter Betriebsqualität“ abwickeln?
- **Vorgehen:** Simulation von 100 Betriebstagen (4 bis 13 Uhr) mit je 760 Zügen und 9.900 Zughalten auf einem 1.800 Kilometer langen Netz. (S. 9)
- **Bewertung der Ergebnisse:** Befürworter und Gegner haben sich in der Schlichtung darauf verständigt, dass das Schweizer Gutachterbüro die Ergebnisse bewertet. SMA war als Auditor – wie auch das Land, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg - über den Lenkungsreis Stresstest umfassend und transparent in alle Arbeitsschritte des Prozesses eingebunden. (S. 11 ff.)

Ergebnis des Untersuchung

- **Leistungsfähigkeit:** Die Prüfung hat gezeigt, dass die geforderten 49 Ankünfte im Hauptbahnhof Stuttgart in der am meisten belasteten Sunden [von 7 bis 8 Uhr] und mit dem der Simulation unterstellten Fahrplan mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden können. Der Stresstest ist damit bestanden und die von Schlichter Dr. Heiner Geißler geforderten anerkannten Standards des Eisenbahnwesens sind eingehalten.
- **Betriebsqualität und Verspätungsabbau:** Zwischen Ein- und Ausfahrt in den Knotenbereich geht die durchschnittliche Verspätung insgesamt um rund 25 Sekunden zurück (S. 195). Während das Verspätungsniveau im Zu- und Ablauf des Stuttgarter Hauptbahnhofs jeweils geringfügig ansteigt, können durch Aufenthaltszeiten im neuen Hauptbahnhof insgesamt Verspätungen merklich abgebaut werden. (S. 13)
- **Gesamtergebnis:** Insgesamt testiert SMA eine „wirtschaftliche optimale Betriebsqualität mit leicht abnehmender Verspätungstendenz“. Das Gesamtergebnis „Stresstest bestanden“ ist stabil. Grobe Systemfehler konnten nicht gefunden werden. (S. 12)
- **Zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen:** SMA empfiehlt die ohnehin bereits angedachten Infrastrukturmaßnahmen wie die Ausstattung aller Strecken mit konventioneller Sicherungstechnik und die zweigleisige westliche Anbindung des Flughafens. Auf ein neuntes und zehntes Gleis im Hauptbahnhof sowie ein drittes und viertes Gleis zwischen dem Hauptbahnhof und Zuffenhausen kann verzichtet werden. Möglicherweise kann sich die Notwendigkeit für eine zweigleisige Anbindung der Kleinen Wendlinger Kurve ergeben.

Qualitätsstufen der zeitbezogenen Bewertung

- Das **Regelwerk der Deutschen Bahn** (Richtlinie 405 vom 1. Januar 2008) kennt in seiner aktuellen Fassung den Begriff „gute Betriebsqualität“ nicht.
- Stattdessen wird zwischen **vier Qualitätsstufen** unterschieden, an deren Spitze „Premiumqualität“ und „wirtschaftliche optimale Betriebsqualität“ stehen.
- **„Premiumqualität“** kann auf einer Infrastruktur mit geringer („unwirtschaftlicher“) Auslastung erreicht werden, wenn das Verspätungsniveau sich insgesamt „deutlich verringert“. Eine **„wirtschaftliche optimale Betriebsqualität“** bedeutet, dass das Verspätungsniveau im Wesentlichen konstant bleibt und gleichzeitig die Infrastruktur nicht unterausgelastet ist, sondern wirtschaftlich effizient genutzt wird (S. 176).
- Im SMA-Gutachten heißt es: *„Unter den oben genannten Bewertungsstufen kann daher nur die Stufe „wirtschaftlich optimal“ in Frage kommen, da die Premiumqualität“ explizit als unwirtschaftlich bezeichnet wird.“*
- Infrastrukturvorhaben dürfen bei der Planung nicht überdimensioniert werden. An Stuttgart 21 können nicht höhere Qualitätsmaßstäbe angelegt werden als an sonstige Infrastrukturvorhaben in der Bundesrepublik.