

Wir stellen daher die gegen uns erhobenen Anschuldigungen wie folgt richtig:

- 1) **Die Deutsche Bahn hat sich exakt an das Regelwerk für eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen gehalten.**
Dagegen wird behauptet, dass die DB im Stresstest „freihändig und verfälschend“ eine neue Qualitätsstufe als Collage aus Versatzstücken der Richtlinie zusammengesetzt habe. Dieses ist falsch, wie auch vom Gutachter bestätigt wurde:

„Die vom Schlichter geforderten anerkannten Standards des Eisenbahnwesens sind eingehalten.“

(SMA-Abschlussbericht, Einführung, S. 7)

Zur Erklärung: Der wirtschaftlich optimale Leistungsbereich umfasst (an seiner Grenze zur mangelhaften Betriebsqualität) auch den Bereich der risikobehafteten Betriebsqualität. Liegt ein Verspätungsanstieg größer eine Minute vor, so herrscht unstrittig eine mangelhafte Betriebsqualität. Das Optimum innerhalb des wirtschaftlich optimalen Bereichs wird dabei erreicht, wenn die mittlere Verspätung in den Auswerteraum einfahrender Züge exakt der Verspätung beim Ausbruch aus dem Auswerteraum entspricht (Richtlinie 405 „Fahrwegkapazität Modul 405.0104, Abschnitt 3.6). Die beiden folgenden Abbildungen verdeutlichen den Zusammenhang. Das Gesamtergebnis des Stresstests ist dabei besser als das Optimum des wirtschaftlich optimalen Bereichs: Im Mittel werden 33 Sekunden Verspätung zwischen dem Einbruch und dem Ausbruch von Zügen im Betrachtungsraum abgebaut. Die Feststellung von SMA, dass eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität vorliegt, ist somit vollumfänglich zutreffend. Die erreichte Betriebsqualität weist dabei sogar eher eine Tendenz zur Premiumqualität als zur mangelhaften Betriebsqualität auf. Im Mittel liegt der Verspätungsanstieg über alle Zulaufstrecken in allen untersuchten Varianten (inklusive Sensitivitätsbetrachtungen) sogar deutlich unter 30 Sekunden! Nennenswerte Verspätungen entstehen dabei ausschließlich im Bestandsnetz, das mit den zu Grunde gelegten gestiegenen Zugzahlen deutlich stärker belastet wird.

Sitz des Vereins
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Registergericht
AG Stuttgart: VR 6028
Vorsitzender des Vorstands
Wolfgang Dietrich

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Bahnbetrieb	Fahrtwegkapazität
Grundlagen	405.0104
Kenngößen und Qualitätsmaßstäbe	Seite 21

- (4) Für die Verspätungskürzung ist kein Qualitätsmaßstab erforderlich. **Qualitätsmaßstab**

Für den Verspätungszuwachs gilt vorläufig folgender Rahmen (für Personenverkehr auf Mischbetriebsstrecken)

- Als Optimum gilt:

zul $t_{Vz} = 0,0$ [min] im Mittel über alle SPV-Züge

D.h. Die mittlere Verspätung soll im Untersuchungs bereich (Auswerterraum) möglichst nicht ansteigen. Ein Verspätungsaufbau kann auf Abschnitten ggf. dann zugelassen werden, wenn entsprechende Abbaumöglichkeiten in den benachbarten Netzelementen bestehen.

- Als noch akzeptabel gilt eine mittlere Verspätungsveränderung (Zuwachs) von:

zul $t_{Vz} = 1,0$ [min] im Mittel über alle SPV-Züge auf einer Folge von Netzelementen (Strecke, Teilnetz),

zul $t_{Vz} = 0,5$ [min] im Mittel über alle SPV-Züge in Bahnhofsköpfen.

Diese Werte liegen somit an der Grenze zum mangelhaften Bereich.

Die angegebenen Werte sind Orientierungswerte, von denen aufgabenspezifisch begründbare Abweichungen möglich sind.

Sitz des Vereins

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart

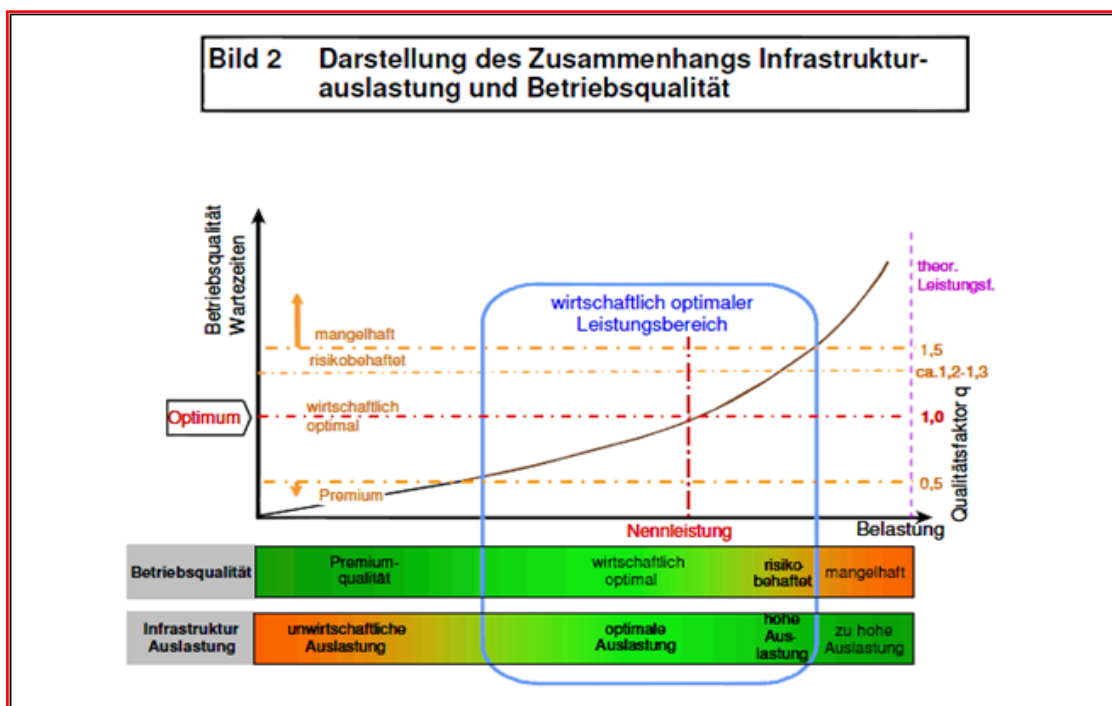
Registergericht

AG Stuttgart: VR 6028

Vorsitzender des Vorstands

Wolfgang Dietrich

www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de



2) **Die Verspätungsverläufe entlang der Strecken und Linien wurden detailliert dargestellt.**

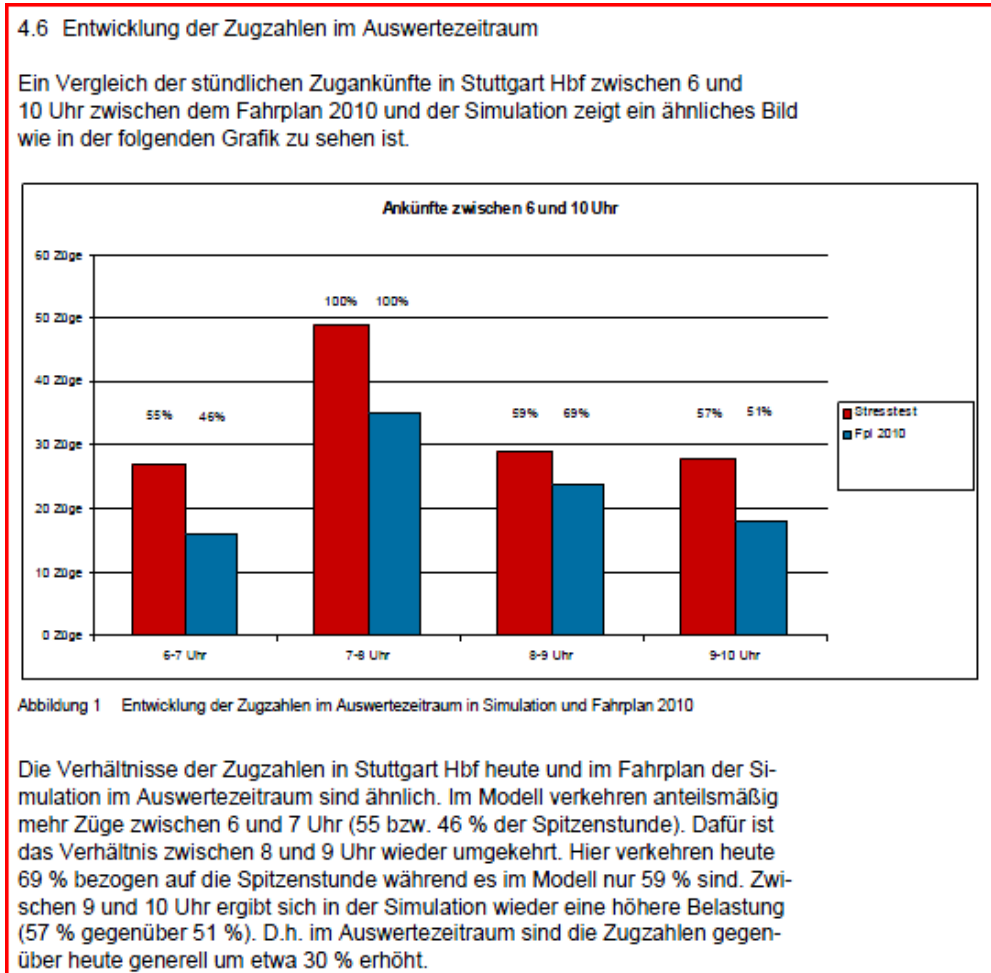
Der DB Netz AG wird vorgeworfen, dass sie in ihrem Bericht die Auswertung für einzelne Strecken geschönt habe. Diese Behauptung ist falsch. Richtig ist, dass die DB Netz AG in ihrer Dokumentation dargestellt hat, bis zu welcher Betriebsstelle das Qualitätskriterium für den Verspätungsanstieg von/nach Stuttgart Hbf gerade noch eingehalten wird. Dabei wurde für die überwiegende Anzahl der Strecken festgestellt, dass bis zu den Grenzen des simulierten Betrachtungsraums das Qualitätskriterium zuverlässig eingehalten werden konnte. Im Einzelfall, wie der eingleisigen Murrbahn, resultieren die dort nachgewiesenen Verspätungsanstiege aber aus einem ggü. heute deutlich vergrößerten Zugangebot in der Spitzenstunde, welches auf unveränderter Infrastruktur bewältigt werden muss. Die im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart—Ulm neu entstehende Infrastruktur baut dabei insgesamt spürbar Verspätungen ab. Daher sind die berechneten Verspätungsanstiege in den Außenbereichen des Betrachtungsraums, wie auf der Murrbahn, im Rahmen des Stresstestes irrelevant und vom Gutachter zu Recht nicht zur Bewertung von Stuttgart 21 herangezogen worden.

3) **Die verwendete Lastkurve entspricht der heutigen Belastung.**

Der DB Netz AG wird vorgehalten, sie habe eine unrealistische Tagesganglinie unterstellt. Dieses ist falsch. Richtig ist, dass die Tagesganglinie nach Abstimmung im

Sitz des Vereins
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Registergericht
AG Stuttgart: VR 6028
Vorsitzender des Vorstands
Wolfgang Dietrich

Lenkungskreis an der heute existierenden Tagesganglinie angelehnt wurde. Darüber hinaus wurden die im Stresstest unterstellten Zugzahlen ggü. heute um mehr als 30 % erhöht.



(Abbildung: SMA-Abschlussbericht, Steckbrief FP—07, S. 14)

- 4) **Die Infrastruktur von Stuttgart 21 wurde umfassend bewertet.** Der DB Netz AG wird vorgeworfen, regelwidrig nicht noch weitere Leistungs- und Qualitätskenngrößen zur Bewertung der Betriebsqualität herangezogen zu haben. Diese Behauptung ist falsch. Richtig ist, dass in den letzten 15 Jahren – und damit noch vor dem Stresstest – bereits alle im Rahmen der Infrastrukturbemessung nach dem Stand der Technik üblichen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen mit Erfolg durchlaufen und bis 2010 abgeschlossen wurden.

Sitz des Vereins
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Registergericht
AG Stuttgart: VR 6028
Vorsitzender des Vorstands
Wolfgang Dietrich

Gegenstand des Stresstestes war es, darauf aufbauend zu untersuchen, ob ein konkreter Fahrplan mit mindestens 49 Ankünften in Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde bei wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität gefahren werden kann. Diese Fahrplanrobustheitsprüfung wurde mit den dafür vorgesehenen Werkzeugen und Qualitätskenngrößen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik mit Erfolg durchgeführt. Die von Ihnen angeführten Werte für Belegungsgrade im Bereich von 85 % oder gar 95 % können auf der Basis der fahrplangenauen Untersuchung der DB Netz AG zuverlässig widerlegt werden. Die aufwändigen Simulationen erlauben dagegen ein ungleich fundierteres Bild der Infrastruktur als grobe Kennzahlen wie Belegungsgrade oder Bahnsteigbelegungsraten. Der – vom Gutachter bestätigte – stabile Betrieb und die geringen Verspätungsaufbauten im Zu- und Ablauf belegen, dass Züge in kaum nennenswerten Umfang auf Ein- und Ausfahrt warten müssen.

— 5) **Urverspätungen sind vollumfänglich abgebildet.**

Der DB Netz AG wird vorgeworfen, Urverspätungen nicht ausreichend berücksichtigt zu haben. Dieses ist falsch. Richtig ist, dass durch Haltezeitverlängerungen das übliche Urverspätungsniveau gut abgebildet wird. Die Nachbildung von einzelnen größeren Störungen, welche im Bahnbetrieb zu Abweichungen vom Regelbetrieb führen, bleiben in der Betriebssimulation hingegen unberücksichtigt, da die restriktiven Qualitätsmaßstäbe an einem durchschnittlichen Störgeschehen geeicht sind.

— 6) **Die unterstellten Einbruchsverspätungen entsprechen der heutigen Realität.**

Der DB Netz AG wird vorgeworfen, ein zu hohes Pünktlichkeitsniveau zur Eichung der von Einbruchs- und Urverspätungen herangezogen zu haben. Dieses ist falsch. Richtig ist, dass dem Gutachter SMA automatisch ermittelte Betriebsführungsdaten aus der Betriebszentrale Südwest in Karlsruhe als Rohdaten zur Verfügung gestellt wurde, welche als Ergebnis die Realitätsnähe der DB-Annahmen zum Verspätungsniveau bestätigen. (siehe auch SMA-Audit-Abschlussbericht, Steckbrief SI-05, S. 5, 14 f.)

7) **Eine Untersuchung der überlasteten bestehenden Infrastruktur war nicht Auftrag der Schlichtung.**

Der DB Netz AG wird vorgeworfen, einen Variantenvergleich mit dem Ist-Zustand unterlassen zu haben. Dieser Vorwurf ist unberechtigt, da Ziel und Gegenstand des Stresstestes der Nachweis war, ob ein konkreter Fahrplan mit mindestens 49 Ankünften in Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde bei wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität durchgeführt werden kann. Um diesen Nachweis zu führen, bedarf es keiner Betriebssimulation des Ist-Zustandes. Außerdem lässt sich derselbe, im Stresstest unterstellte, ambitionierte Spitzenstundenfahrplan auf der heutigen Infrastruktur nicht fahren.

Sitz des Vereins
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Registergericht
AG Stuttgart: VR 6028
Vorsitzender des Vorstands
Wolfgang Dietrich

- 8) **Fahrzeitüberschüsse wurden realistisch und regelkonform angesetzt.**
Der DB Netz AG wird vorgeworfen, die Fahrzeitüberschüsse unzulässiger Weise zu 100 % abgebaut zu haben. Dass dieses Vorgehen unzulässig sei, wird bezweifelt. Richtig ist, dass der Regelzuschlag überhaupt nicht abgebaut wird. Bei den Fahrzeitüberschüssen handelt es sich überwiegend um im Kundeninteresse vom Aufgabenträger gewünschte Reisezeitverlängerungen, z. B. um den Taktfahrplan einzuhalten oder Anschlüsse zu gewähren, welche selbstredend im Verspätungsfall zur Reduzierung der Verspätung im praktischen Eisenbahnbetrieb genutzt werden.
- 9) **Der Vorwurf der Manipulation ist ungeheuerlich.**
Der DB Netz AG wird eine bewusste Täuschung und Manipulation der Ergebnisse vorgeworfen. Diese Behauptung ist falsch und ist in keiner Weise nachvollziehbar. Richtig ist, dass die Mitarbeiter der DB Netz AG auf der Basis eines mit dem Land Baden-Württemberg, dem Aufgabenträger und dem Gutachter abgestimmten Fahrplans eine Betriebssimulation gemäß Regelwerk durchgeführt haben. Eine Weisung, ein bestimmtes Ergebnis erzielen zu müssen, hat es nicht gegeben und wäre auch mit dem Gutachter nicht zu machen gewesen. Es ist daher nicht notwendig, die Betriebssimulation zu wiederholen. Wir werden rechtliche Schritte gegen die in vielfacher Hinsicht nicht nachvollziehbaren Äußerungen prüfen.