

Zur Stellungnahme der SMA vom 28.07.2010

Die Stellungnahme der SMA und Partner AG vom 28. Juli 2010 ist ein weiterer Schlag ins Gesicht der Projektbefürworter. Dass dies auf den ersten Blick nicht so erscheint, darf getrost im vertraglichen Abhängigkeitsverhältnis des Gutachters zu seinem Auftraggeber, dem Land BW gesehen werden und kann dem Gutachter kaum angelastet werden.

Unter Ausnutzung der vielfältigen Möglichkeiten der deutschen Sprache, wird der aktuelle Planstand in ein günstiges Licht gerückt, die zu erwartenden Nachteile hingegen werden durch die sprachliche Konstruktion verschleiert, allerdings nicht so sehr, dass sie zwischen den Zeilen, nämlich durch das bewusst nicht Gesagte oder euphemistische Verbrämungen, nicht doch deutlich hervorscheinen würden. Nur auf diese Weise kann es die SMA konsequent vermeiden, trotz der für die Projektbefürworter günstigen Darstellungsweise, für die drohenden Nachteile der derzeitigen Projektplanung zukünftig eine Mitverantwortung übernehmen zu müssen. Aus diesem Grunde lohnt sich der Blick zwischen die Zeilen. Mit dem Fokus auf die unterdrückten Aussagen im Fazit des Gutachters in Kapitel 3 seiner Stellungnahme kann man durchaus zu einem ganz anderen Eindruck kommen, der den Projektgegnern ein weiteres Mal Recht zu geben scheint.

Unter diesem Blickwinkel liest sich die Zusammenfassung folgendermaßen:

Ziff. 1 Mängel bei der Fahrbarkeit von S21

Mit den Vorgaben des Landes bzgl. Zugmengen und Infrastruktur ist das Projekt fahrbar. Ob diese Mengen sinnvoll oder, noch wichtiger, zukünftig auch ausbaufähig sind, erwähnen wir geflissentlich nicht. Sicherheitshalber distanzieren wir uns auch für das vorgegebene Konzept des Landes schon mal von der „definitiven Fahrbarkeit“. Hierfür ist allein die DB-Netz verantwortlich.

Ziff. 2 Zusammenhang zwischen Engpässen und geplanter Infrastruktur

Die Infrastruktur IST knapp ausgelegt - und das kann durchaus zu Engpässen führen, auch wenn es nicht zwingend muss. Engpässe überhaupt zu vermeiden ist bereits bei den derzeitigen Vorgaben des Landes sehr kompliziert. Sollten die Vorgaben jemals geändert werden (z.B. durch ein verbessertes Fahrplanangebot mit höheren Verkehrszahlen) oder sollte es gar zu einem Störfall kommen, wird, mangels Pufferkapazitäten im Netz, das ganze System unweigerlich in sich zusammenbrechen.

Ziff. 3 Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs – ein Nadelöhr?

SMA war nicht beauftragt, die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs mit jener des Durchgangsbahnhofs zu vergleichen. Auf diese Weise konnten auch konsequent unerwünschte Erkenntnisse vermieden werden, die den Nutzen des Tiefbahnhofs noch mehr in Frage gestellt hätten. Die Projektträger Land BW und DB bevorzugen es vielmehr, ihr Gewissen nicht mit noch mehr unangenehmen Wahrheiten zu belasten, welche sie dann womöglich auch noch, mit offenem Ergebnis, in die Gesamtabwägung einstellen müssten. So ist denn auch der Tiefbahnhof, aufgrund der von den Befürwortern zuvor selbst zusammengeschrumpften Vorgaben, tatsächlich nicht das Nadelöhr im Konzept. Das Nadelöhr gibt es aber, es befindet sich nur woanders - wir dürfen aber hier nicht sagen, wo. Wir wissen es aber leider auch gar nicht, da wir bedauerlicherweise nicht beauftragt wurden, danach zu suchen.

Ziff. 4 Reduktion der vorhandenen Infrastruktur

Ja, die Infrastruktur wird reduziert. Stattdessen wird ja schließlich was Neues gebaut. Ob das aber genauso gut, oder gar besser ist als der Bestand, darüber schweigen wir uns lieber aus, nicht ohne zu

erwähnen, dass die neue Infrastruktur zumindest für den Bedarf ausreicht, den das Land unterstellt bzw. vorgibt. Ob die Vorgaben des Landes realistisch, zukunftsfähig oder gar ausbaufähig sind, müssen wir an dieser Stelle glücklicherweise nicht bewerten.

Ziff. 5 Nachteile für die S-Bahn, die Gäu-Bahn und die Verkehrslinienverknüpfung
Fahrplantechnisch gibt es keine Nachteile, andere aber schon! Ein Fahrplankonzept gibt es daher auch noch nicht, das heißt, das Problem konnte bis heute noch immer nicht gelöst werden. Glücklicherweise ist auch hierfür die DB-Netz zuständig, wir selbst lehnen jede Verantwortung kategorisch ab (da wir, als fachlich hochkompetentes Unternehmen wissen, dass unter den gegebenen Voraussetzungen eine zufrieden stellende Lösung unmöglich sein wird.) Allerdings konnten als Ergebnis des Planungsfortschritts Fahrzeitverlängerungen nun doch vermieden werden. Über die versprochenen Fahrzeitverkürzungen reden wir an dieser Stelle aber nicht - es gäbe dazu auch nichts zu sagen. Um uns nochmals schon jetzt gegen Regressansprüche abzusichern, verweisen wir zudem darauf, dass die VOM LAND GEWÜNSCHTEN Verknüpfungen alle erreicht werden können. Was wir uns für ein modernes, zukunftsfähiges Verkehrssystem an Verknüpfungen und Ausbauspielräumen gewünscht hätten, war zum Glück nicht Geschäftsgrundlage, dann nämlich müssten wir eingestehen, dass ein moderner Zugverkehr auf Basis der vorliegenden Planungen keinesfalls möglich sein wird.

Ziff. 6 Integraler Taktfahrplan mit Stuttgart 21?

Die VOM LAND GEWÜNSCHTEN Taktknoten lassen sich schon umsetzen (wir hätten uns allerdings deutlich mehr gewünscht (vgl. oben). Wenn der Fahrplan dann schließlich doch zusammenbricht, dann wird das auf schon jetzt bekannte, bzw. vorhersehbare Faktoren zurückzuführen sein, die nicht im ursächlichen Zusammenhang mit Stuttgart 21 stehen. Auf diese Feststellung legen unsere Auftraggeber denn auch ganz besonderen Wert, um für das zukünftige, vorhersehbare Chaos nicht zur Rechenschaft gezogen zu werden, und um insbesondere schon heute, durch eine vorausschauende Planung, nicht noch wesentlich mehr Projektkosten auftürmen zu müssen. Schließlich sind schon die bisher bekannten Kosten ohne völligen Glaubwürdigkeits- und Vertrauensverlust nicht zu vertreten. Es wird also sehr wahrscheinlich zukünftig zu Änderungen der Knotenzeiten kommen, und wenn diese Änderungen zu Verbesserungen führen würden, wären wir die ersten, die das an dieser Stelle gerne erwähnen würden. Deshalb tun wir's auch nicht, denn wenigstens wir als Gutachter wollen glaubwürdig bleiben, wir haben schließlich noch einen guten Ruf zu verlieren - im Gegensatz zu einigen anderen.

Ziff. 7 Stuttgart 21- doppelt so leistungsfähig wie der Kopfbahnhof

Wie oben schon gesagt, waren wir nicht beauftragt, die beiden Konzepte miteinander zu vergleichen. Allerdings hätten wir es sicher sehr gerne getan. Zum einen, weil es ein sehr schöner, lukrativer Auftrag gewesen wäre, zum andern, weil wir uns dann jetzt nicht, bis nahe an den Rand der Rufschädigung, verbiegen müssten, um der Landesregierung in Baden-Württemberg die politischen Kohlen aus dem Feuer zu holen. Als sachlich und fachlich kompetente und leidenschaftliche Planer hätten wir uns zudem auch ganz persönlich sehr darüber gefreut, wenn am Ende eines solchen Vergleichs, in einem nachvollziehbaren und transparenten Verfahren, einfach die wirklich bessere Lösung den Zuschlag bekommen hätte, welche auch immer. Das wäre dann auch richtig tolle Werbung für uns gewesen, stattdessen müssen wir uns jetzt schon sehr anstrengen, dass in Zukunft unser guter Name nicht durch den Dreck gezogen wird.

Ziff. 8 Müssen wegen der Engpässe Züge um Stuttgart herumgeleitet werden?

Das Land hat seine Mengenvorgaben natürlich entsprechend begrenzt, so dass die geplante Infrastruktur auch ausreicht. Daher können wir ja auch auftragsgemäß feststellen, dass mit diesen Vorgaben der Tiefbahnhof nicht zum Engpass wird und müssen uns auch nicht dafür rechtfertigen,

dass dieser durch unsere Expertise noch weiter unter Beschuss gerät. Engpässe wird es dann eben an anderer Stelle geben. Um den Projektgegnern hier keine all zu offene Flanke darzubieten, dürfen wir an dieser Stelle sogar erwähnen, dass es sich dabei unter anderem um die Wendlinger Kurve handelt, die doch wirklich besser zweigleisig ausgebaut werden sollte.

Diese Feststellung ermöglicht uns dann auch ein wenig unser Gesicht zu wahren, aber mehr noch wird sich die Politik damit brüsten, dass sie sich tatsächlich bewegt, und doch wirklich alles tut, um das Projekt zu optimieren (und so darüber hinwegzutäuschen versucht, was sie dennoch weiterhin beabsichtigt zu unterlassen.) Das haben wir aber so kommen sehen, weshalb wir vorsorglich darauf verweisen, dass die Wendlinger Kurve nur ein möglicher geplanter Engpass von mehreren ist, der zu beseitigen wäre. Auch möchten wir hier durchblicken lassen, dass derzeit noch niemandem bekannt ist, welche Engpässe das sonst noch wären, was wir völlig unverantwortlich finden und uns regelrecht physische Schmerzen bereitet. Also, bitte zur Kenntnis nehmen: auch hier waren uns die Hände – leider – gebunden. Wenigstens ist es uns noch gelungen darauf hinzuweisen, dass jeder weitergehende Verkehrszuwachs unweigerlich eine Beseitigung dieser Engpässe zwingend erfordert, womit wir nochmals so deutlich wie möglich, ohne unseren Auftraggeber völlig bloßzustellen und mit der Gretchenfrage zu konfrontieren, gesagt haben wollen, dass die bisherige Planung völlig auf Kante genäht ist, und keinerlei Kapazitäts- oder Sicherheitsreserven vorsieht, was uns in der Seele wehtut.

Es hat nun aber mittlerweile hoffentlich wirklich jeder Leser verstanden, dass WIR von den Vorgaben des Landes nicht sonderlich überzeugt sind, dass sie vielmehr an unserem eidgenössischen Selbstverständnis rühren, gerade auch, wenn wir, die wir mit Bürgerbeteiligung viel Erfahrung haben, zusehen müssen, wie zum einen unser geballtes Know-how bewusst nicht vollumfänglich abgerufen wird, aber stattdessen unser nachweislicher Sachverstand politisch instrumentalisiert werden soll.

Hinweis des Verfassers dieses Textbeitrags: Das Kopieren und oder Weiterverbreiten dieses Textes in seiner Gesamtheit oder in Teilen ist ausdrücklich erlaubt und erwünscht! Vielen Dank.

Der Eidgenosse

Aus StN-Online Kommentare 1.08.2009