



Bund für Umwelt und Naturschutz  
**Deutschland e.V.**  
Regionalverband Stuttgart



Kreisverband Stuttgart e.V.  
Rotebühlstraße 86/1



**An den  
Minister für Verkehr und Infrastruktur  
Winfried Hermann  
Hauptstätterstr. 67  
70178 Stuttgart  
Postfach 10 34 52  
70029 Stuttgart**

**Stuttgart, den 3.3.2017**

Sehr geehrter Herr Minister,

Die Region Stuttgart ist laut dem Verband Region Stuttgart (VRS) eine der führenden Hightech-Regionen in Europa. Im VRS werden 28% der Wertschöpfung des Landes Baden-Württemberg erwirtschaftet. Mobilität ist oberster Standortfaktor der exportorientierten Region. Eine prosperierende Region Stuttgart, darin sind sich die meisten Experten einig, wird es nur mit einer **intakten und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur** geben. Dazu bedarf es einer vorausschauenden Politik, die aber im Aussprechen dessen was ist besteht und damit beginnt (Ferdinand Lasalle)

Wir möchten auf drohende Gefahren eines Verkehrsinfarkts bei der neu geplanten bzw. im Bau befindlichen **Bahninfrastruktur** hinweisen und bitten um Ihre Stellungnahme:

### **1) Betriebsrisiko**

Nach einem Bericht des SWR vom 2.12.2017 über ein Gutachten der Wirtschaftsprüfer KPMG im Auftrag des Bahn Aufsichtsrates ist der Tunnelbau wegen des Anhydrids riskanter als bisher angenommen. Die Schweizer Experten, u.a. Prof. Anagnostou, Professor für Untertagebau an der eidgenössischen Hochschule Zürich, resümierten: Es sei damit zu rechnen, dass nicht nur beim Bau mit Schwierigkeiten zu rechnen sei, sondern auch immer wieder Sanierungen nach der Inbetriebnahme der Tunnel nötig werden könnte...: Zusammenfassend stellen wir fest, dass es für Tunnel im Anhydrit, und dabei insbesondere für Übergangszonen mit geringer Überdeckung, gemäß Einschätzung EBP (Ernst Basler+Partner red.) keine bautechnische Lösung gibt, welche eine risiko- bzw. unterhaltfreie Nutzungsdauer über Jahrzehnte, erst recht nicht bis zur üblicherweise geforderten Nutzungsdauer von 100 Jahren, zuverlässig sicherstellen kann.“ Es besteht „ein im Ingenieurbau unüblich großes Risiko für die Betriebstauglichkeit.“ Die Schweizer

Experten, vertreten den Standpunkt, dass es keine Methode gebe, die absolute Sicherheit biete. Sie schätzen die Eintrittswahrscheinlichkeit auf zwischen 0,5 und 13 Prozent ein. Probleme kann es z.B. bei den vier Zugangstunnel (Feuerbach, Cannstatt, Filder, Obertürkheim) geben. Bei einem Sanierungsfall würde der Verkehrsknoten Stuttgart abgehängt werden. Zusammenfassend stellt der SWR fest: Ein Bericht der Beratungsgesellschaft KPMG für den DB-Aufsichtsrat zeige, „dass S21 nicht beherrschbar ist.“ (SWR, 2.12.2016).

Klaus Steinke, Mitglied der Vollversammlung der IHK, sieht das Risiko, dass der Bahnhof bei Schäden nicht mehr erreichbar sei. „Dann droht der Verkehrskollaps, das können sich Stadt und Wirtschaft nicht leisten.“ (Dazu als Anlage, Schreiben em. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Fischer)

**Schätzen Sie als Minister das Risiko anders ein als die IHK, wenn ja mit welcher Begründung?**

**Falls Sie die Meinung der IHK teilen, kann es dann eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 0.5. – 13 % geben oder muss die Schlussfolgerung dann nicht lauten: 0% Risiko?**

**Ist es mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes vereinbar, dass der Verband Region Stuttgart das Risiko eines Verkehrskollapses eingeht und damit die zukünftige Entwicklung der wirtschaftlich wichtigsten Region des Landes aufs Spiel setzt?**

## **2) Kostenrisiko**

Auf der finanziellen Ebene können diese Ergebnisse zu einer deutlichen Erhöhung Baukosten führen; außerdem besteht das Risiko eines Dauersanierungsfalls, der den Eisenbahnbetrieb im neuen Stuttgarter Bahnknoten empfindlich stören könnte.

Ursprünglich waren die Baukosten auf 4.9.Mrd. Euro begrenzt und das Projekt damit gerade noch wirtschaftlich. Inzwischen sind die offiziellen Kosten auf 6.53 Mrd. Euro gestiegen. Die Bahn verklagt die Projektpartner auf Beteiligung an den Kosten. Bundesrechnungshof befürchtet in einer Schätzung der S-21-Kosten einen Anstieg auf bis zu neun Milliarden Euro, aber Herr Grube kannte angeblich das Gutachten nicht. Auch das renommierte Beratungsunternehmen für Infrastrukturprojekte, Viereggs-Rössler, kamen in ihrem Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Kosten von den aktuell angesetzten 6,5 Milliarden auf 9,8 Milliarden steigen werden. Das Projekt S 21 wird nach ihrer Meinung frühestens 2024 fertig gestellt.

Bei 4,9 Mrd. Euro war das Projekt damals gerade noch wirtschaftlich, bei 6.5Mrd Euro wird es unwirtschaftlich ganz zu schweigen von ca. 10 Mrd. Euro. Laut StN vom 14.2.2017 drohen Stadt, Land und Flughafen zusätzliche Kosten von 1.3.Mrd. Euro durch die Klage der Bahn. Für den auf Baurecht spezialisierten Rechtsprofessor Wirth ist die Lage recht eindeutig: „Alles spricht dafür, dass alle Parteien Mehrkosten übernehmen müssen „Auch in der Sprechklausel steht nicht, dass einer alleine zahlt“, so Wirth, der Land und Stadt empfiehlt, schon einmal Rücklagen zu bilden: „Da könnten immense Kosten auf die Projektpartner zukommen. Es wäre auch politisch fast schon fahrlässig, sich darauf nicht vorzubereiten.“

**Wie können öffentliche Projektpartner ein Bahnprojekt unterstützen, das jetzt schon unwirtschaftlich ist und bei ca. 10 Mrd. Euro völlig unwirtschaftlich wird?**

**Warum schaffen die Projektteilnehmer nicht Transparenz für die Bürger und veröffentlichen die Gutachten von KPMG und dem Bundesrechnungshof?**

**Wie bereiten sich Land, Region, Flughafen, auf die zusätzlichen Kosten vor, auch im Hinblick auf die Maßgaben der Schuldenbremse?**

**3) Notfallkonzept**

Am 2.2.2017 berichtet die StZ von einem Zwischenfall in einem völlig überfüllten S-Bahn Zug mit drei ohnmächtigen Fahrgästen. Der Langzug mit ca. 1000 Passagieren wurde wegen der gesundheitlichen Notfälle in den oberirdischen Hauptbahnhof umgeleitet. Der Vorfall wirft Fragen auf nach dem künftigen Rettungskonzept: Nach Fertigstellung des S-21-Tiefbahnhofs kann der S-Bahn Verkehr weder auf die oberirdischen Gleise noch auf die Gäubahntrasse umgeleitet werden. Oberirdisch hatten die Rettungsfahrzeuge in dem geschilderten Fall einen schnellen Zugang. „Entfallen die oberirdischen Gleise, dann muss eine S-Bahn im Tunnel bleiben,“ stellt Feuerwehrchef Knödler fest: „Bei Noteinsätzen wird die S-Bahnstrecke auf der Stammstrecke dann eben blockiert sein.“ fuhr der Feuerwehrchef fort ( StZ, 3.2.2017) Im Klartext: Würde sich ein solcher Vorfall in der Hauptberufszeit bei Abbau der oberirdischen Gleis ereignen, dann wären **ALLE SECHS LINIEN** der S-Bahn blockiert, was einem Verkehrsinfarkt der Stadt Stuttgart gleich käme. Dies umso mehr, da man ja wegen der Luftschadstoffproblematik noch mehr Bürger zum Umstieg auf die S-Bahn überzeugen möchte.

Bei einem Hearing im Rathaus hat Herr Knödler auch gesagt, dass die Feuerwehr zu einem unterirdischen Einsatz länger brauchen werde.

**Können Sie als Verantwortliche das Risiko eines häufigeren Verkehrsinfarkts eingehen und die wirtschaftliche Prosperität der Region aufs Spiel setzen?  
Können Sie es verantworten, dass die Feuerwehr bei einem Noteinsatz länger braucht und damit das Leben von Notfallpatienten aufs Spiel gesetzt wird?**

**4) Integraler Taktfahrplan**

Wie viele Verkehrswissenschaftler z. B. Prof. Mohnheim fordert auch der Chef der Lokführergewerkschaft GDL, Klaus Weselsky den integralen Taktfahrplan:“ Da müssen wir nur in Nachbarländer wie die Schweiz mit ihrem vorbildlichen Bahnverkehr schauen. Entscheidend für jeden Ausbau und die Beseitigung von Engpässen muss sein, was dem Personen- und Güterverkehr am meisten nützt. Als Grundlage brauchen wir endlich einen integralen Taktfahrplan in Deutschland, der in der Fläche regelmäßige, schnelle Bahnverbindungen garantiert und bei dem die Bahn im Mittelpunkt aller Verkehrsplanungen steht. Nur so kann wirklich nachhaltige Mobilität der Zukunft funktionieren.“ (StZ, 4./5.2.2017)

Wie Herr Hickmann, Abteilungsleiter für Öffentlichen Verkehr im Verkehrsministerium, bei einer Veranstaltung im Stuttgarter Rathaus feststellte, ist ein integraler Taktfahrplan mit der unterirdischen Durchgangsstation nicht möglich. Mit anderen Worten: Wird in Deutschland eine nachhaltige Mobilität mit einem

deutschlandweiten Taktfahrplan umgesetzt, so muss das wirtschaftliche Zentrum von Baden-Württemberg davon abgehängt werden.

- 4 -

**Können Sie es als Entscheidungsträger verantworten, dass das Oberzentrum Stuttgart nicht an den integrierten Taktfahrplan der Bahn angeschlossen und damit von einer nachhaltigen Mobilität abgehängt wird?**

#### **5) Güterverkehr**

Stuttgart ist Stauhauptstadt Deutschlands. Eine Ursache für die überfüllten Straßen ist der starke LKW Verkehr. Von der Politik hört man seit langem, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Bahn verlagert werden soll. Die neue Schnellbahntrasse ist für den Güterverkehr zu steil.

**Welche Konzepte haben das Land und die Region Stuttgart für einen umweltfreundlichen Güterverkehr auf der Schiene in Verbindung mit einer Zero-Emission Logistik?**

#### **6) Prüfung von Alternativen**

Bei einer Umfrage von Prof. Grottian kam als ein Ergebnis heraus, dass sich fast 63% der Befragten für die Prüfung von Alternativen ausgesprochen haben (StZ, 15.2.2017). ? Das entlässt die Politik aber nicht aus der Pflicht, sich mit den mittlerweile bekannt gewordenen Schwächen und Risiken des Projekts ernsthaft auseinanderzusetzen,? schreibt Herr Durchdenwald von der STZ/STN. Zu denken gibt auch, dass der für das Projekt zuständige Technikvorstand Kefer zurücktreten musste, ganz sicher nicht, weil er so erfolgreich war; und auch der Bahnvorstand Grube ist zurückgetreten. Manche vermuten, nicht nur wegen des verkürzten Verlängerungsangebotes.

**Was gedenken Sie zu tun die Schwächen und Risiken bei Stuttgart 21 zu beseitigen?**

Mit freundlichen Grüßen

#### **Für den Bund:**

**Gerhard Pfeifer, Geschäftsführer** BUND-Regionalgeschäftsstelle Stuttgart

Rotebühlstr. 86/1 70178 Stuttgart Tel.:Fon 0711 6197040

E-Mail: [gerhard.pfeifer@bund.net](mailto:gerhard.pfeifer@bund.net)

**Für das KUS** (Klima- und Umweltbündnis Stuttgart):

Manfred Niess, Kernerstraße 22 B, 70182 Stuttgart, Tel. 0711 – 297082

E-Mail: [MNiess@t-online.de](mailto:MNiess@t-online.de)

**Für den VCD** (Verkehrsclub Deutschland) Kreisverband Stuttgart e.V.:  
Christoph Link, Vaihinger Landstraße 50, 70195 Stuttgart Tel. 0711 – 6993756  
E-Mail: [link.c@gmx.de](mailto:link.c@gmx.de)