

An die
Regionaldirektorin Dr. Nicola Schelling
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 5. September 2017

Sehr geehrte Frau Regionaldirektorin,

vielen Dank für ihr Antwortschreiben 30.3.2017 auf unser Anschreiben vom 3.3.2017. Wir hatten auf eine inhaltliche Beantwortung der von uns gestellten Fragen gehofft. Deswegen haben wir den Leitenden Direktor für Wirtschaft und Infrastruktur, der u.a. für den Bereich Verkehrswirtschaft zuständig ist am 15.5.2017 direkt angemailt, um von Ihm als Experten konkrete Antworten zu bekommen. Dies ist bis heute nicht geschehen.

Aus Anlass des Baudebakels der DB in Raststatt möchten wir uns erneut an Sie wenden. Sie schrieben damals: "Die Partner des Projektes Stuttgart 21 haben sich eingehend mit den von der DB dargestellten Risiken sowie mit der Einschätzung der Gutachter im Auftrag des Bundesrechnungshofes befasst. Dabei war erkennbar, dass die DB sorgfältig mit der Risikoeinschätzung umgegangen ist." In Rastatt hat die Risikoeinschätzung der DB dazu geführt, dass die wichtigste europäische Nord-Süd Hauptachse der Bahn unterbrochen ist.

Noch schlimmer: es stellt sich heraus, dass es keinen Plan B für Ersatz- und Ausweichstrecken gibt. Der Eisenbahnexperte am KIT, Hohnacker stellt fest, dass die „Absicherungen gegen Risiken vernachlässigt“ habe. Es gibt Zweifel in der Bevölkerung, ob die Bahn für Stuttgart ein besseres Risikomanagement im Fall einer Havarie hat.

Gute Politik sollte von Fakten und Realitäten ausgehen, dabei die Details nicht ausklammern und einer genauen Risikoabschätzung vornehmen, damit es später nicht die berühmten Überraschungen gibt. Deswegen ist es wichtig auf Detailfragen einzugehen und eine Risikoabschätzung vorzunehmen, wie es jedes private und staatliche Unternehmen macht. Im Folgenden stellen wir zu den 4 Bereichen Schlussfolgerungen von Experten und Wissenschaftlern zusammen. Falls Sie anderslautende Informationen haben, bitten wir Sie die zu korrigieren:

1) Betriebsrisiko

In der Schweiz werden im Anhydrid keine Tunnels mehr gebaut. Bei schwierigen Bauvorhaben werden immer mehrere Wissenschaftler und Gutachter angehört. Die DB verlässt sich nur auf einen Gutachter, Prof Walter Wittke. Laut den Schweizer Experten besteht „ein im Ingenieurbau unüblich großes Risiko für die Betriebstauglichkeit ... mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit zwischen 0,5 und 13 Prozent ein. Zum Vergleich: vor dem Challenger Unglück schätzte das Management das Risiko eines Unfalls auf 1 : 100 000 ein, die Ingenieure auf 1: 1000. Die Politik akzeptiert das Risiko, dass der Bahnhof bei Schäden nicht mehr erreichbar sei, auch wenn Klaus Steinke von der IHK warnt: „Dann droht der Verkehrskollaps, das können sich Stadt und Wirtschaft nicht leisten.“

2) Kostenrisiko

Das Projekt wird bei > €4.9 Milliarden unwirtschaftlich, was aber in erster Linie ein Problem für die Bahn und für den Steuerzahler wird. Durch die Klage der Bahn können für die Projektpartner immense Kosten hinzukommen(Rechtsprofessor Wirth). Die Politik ist auf die Zusatzkosten nicht vorbereitet, stellt Prof. Wirth fest.

3) Notfallkonzept

Nach Fertigstellung des S-21-Tiefbahnhofs kann der S-Bahn Verkehr weder auf die oberirdischen Gleise noch auf die Gäubahntrasse umgeleitet werden. Eignet sich ein Notfall in der Hauptverkehrszeit bei Abbau der oberirdischen Gleis, dann werden **alle sechs Linien** der S-Bahn blockiert, was einem Verkehrsinfarkt der Stadt Stuttgart gleichkommt. (Feuerwehrchef Knödler) Er fügte hinzu, dass die Feuerwehr zu einem unterirdischen Einsatz länger brauchen werde, was das Risiko für Passagiere erhöht.

4) Integraler Taktfahrplan

Herr Hickmann, Abteilungsleiter für Öffentlichen Verkehr im Verkehrsministerium, hat bei einer Veranstaltung im Stuttgarter Rathaus festgestellt, dass ein integraler Taktfahrplan mit der unterirdischen Durchgangsstation nicht möglich sei. Damit entfällt laut Klaus Weselsky, Chef der Lokführergewerkschaft GDL, die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität, der nur mit einem integralen Taktfahrplan möglich ist, der in der Fläche regelmäßige, schnelle Bahnverbindungen garantiert und bei dem die Bahn im Mittelpunkt aller Verkehrsplanungen steht.

Falls diese Feststellungen Ihrer Meinung nach nicht zutreffend sind, bitten wir Sie diese zu korrigieren.

Nach der Rastatt-Havarie schrieb die Baseler Zeitung, dass Deutschland „künftig als Drittweltstaat einzustufen ist, wenn es um Infrastruktur- und Verkehrspolitik geht.“ Wir möchten verhindern, dass dieses Urteil auch über die Region Stuttgart gefällt wird.

Mit freundlichen Grüßen

für den **BUND** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) Regionalverband Stuttgart:
Gerhard Pfeifer, Rotebühlstr. 86/1, Tel. 0711/61970-40, E-Mail: 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

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