

# Die sicheren „Rest“-Risiken für S-21

( nach dem Bürgerentscheid am 27.11.2011 )  
von Dipl. Ing. Bob Jürgensmeyer

## 1. Juristische Risiken ( grundsätzlich : Baurechte fehlen für wichtige Abschnitte, andere müssen nachgebessert und dann z.T. neu genehmigt werden )

- **div. sicherheitstechnische Ausnahmegenehmigungen werden bereits angefochten ( unabdingbar, z.B. 1,5% Schienen-Längsneigung )**
- **renommierte Verfassungsrechtler sind der Ansicht, dass die finanzielle Beteiligung vom Land und der Stadt Stuttgart am Bahnhofsbau grundgesetzwidrig sei**
- **Feuerschutzkonzept für Tunnel bisher nicht genehmigungsfähig**
- **Gleisauflassung im Gleisvorfeld K21 für die Bebauung bei Betriebsinteresse Dritter rechtlich unzulässig ( z.B. von Privatbahngruppe )**
- **fehlende Baugenehmigung für den Fildertunnel zum Flugplatz**
- **fehlende Planfeststellung und Baurecht für Rohrer Kurve, die unabdingbar für den Neuanschluß der Gäubahn und den Filderbahnhof ist**
- **noch keine Erörterung + Genehmigung für Abstellbahnhof Untertürkheim**
- **ganz banale Verfahrensfehler ( die erfreuen die Verwaltungsrichter am meisten weil sie dann nicht in der Sache entscheiden müssen und eine Revision grundsätzlich verweigern können )**

## 2. Betriebsrisiken

- **zu schnelle Zugfolgen auf wenigen Gleisen erhöhen Verspätungsrisiken**
- **z.T. 2 Züge je Bahnsteig, bei Zugfolgetausch mit hoher Personenfluktuation durch Engstellen im Gegenstrom wegen Verspätungen**
- **min. 250% Überbelegung der Verkehrsflächen gegenüber Kopfbahnhof**
- **Engpässe bei Fluchtsituationen ( z.B. zu schmale Treppen und Stromausfälle für Rolltreppen und Fahrstühle bei Brand und Panik )**
- **sehr langfristige Tunnelsperrungen für Sanierungen wahrscheinlich ( z.B. bei Anhydrid-Quellungen im Gipskeuper )**
- **getrennte S-Bahn- und DB-Bahnsteige reduzieren Betriebsflexibilität**
- **Auswirkung von Selbstmörder- bedingten Sperrungen ( ~5/d in der BRD )**
- **nach aktuellen Plänen Verschlechterung der Nahverkehrsverbindungen**

## 3. Kostenrisiken

- **Kostenpuffer bereits im Minus ( es waren mal +47% der Bausumme )**
- **Mitfinanzierer bestehen auf vereinbarter max. Kostenobergrenze**
- **hohe technisch bedingte Mehrkosten im Tunnelbau, speziell für den Fildertunnel ; eine gültige Baugenehmigung ist noch nicht absehbar**
- **sicherheitstechnische Nachbesserungen allgemein und spez. für Tunnel**
- **Materialpreiserhöhungen und Bauzeitverlängerung**
- **Kopfbahnhof-Erhaltungs-Mehraufwand während < 10a Bauzeit S21 ( ~1,3 Mrd € aktueller, vernachlässigter Erhaltungsaufwand für den Kopfbahnhof sind bereits von Stuttgarts OB Schuster benannt )**
- **es sind keine Festpreis-Unterauftragnehmer für hochkritische Abschnitte zu finden ( z.B. Cannstatt-Tunnel unter dem Daimler-Werksgelände )**
- **Schadenersatz für Bauten wegen geologisch bedingter Verwerfungen**
- **Nachbesserungen aus dem Stresstest sind noch nicht eingeplant**
- **Im Stresstest waren Ausbauten eingebaut, für die es noch keine Pläne und keine planfestgestellten Baurechte gibt – und damit keine Kosten**

#### 4. Ökologische Risiken

- Mineralquellen versiegen wegen falschem Grundwasser-„Management“, mehr als doppelte Grundwassermenge als genehmigt wird gepumpt
- Erhöhte Grundwasserentnahme für Zuführungstunnel Feuerbach
- nächtlicher Luftaustausch - besonders im Sommer - stark beeinträchtigt
- Alt- Baumbestand stirbt ab wegen Grundwasserabsenkung
- ca. 280 klimarelevante Bäume werden abgeholzt oder geschädigt
- die allgemeine Elektrifizierung und der Ausbauten der Bahninfrastruktur in der gesamten Baden-Württembergischen Fläche verzögern sich

#### 5. Finanzcrash-Risiko ( internationale Erwartung für 2012 )

Wenn das €-Konstrukt zusammenfällt, ist S21 auch erstmal tot, weil die Bundes- und DB-Finanzverwaltungen dann ganz andere Sorgen haben.

#### 6. Seit dem Volksentscheid am 27.11.2011 neu aufgetauchte S21-Probleme

- Baustopp am 16.12.2011 wegen Verfahrensfehler im Zusammenhang mit dem Grundwassermanagement und Artenschutz ( B.U.N.D. – Klage )

#### 7. Für die Neubaustrecke ab Volksentscheid neu auftauchende technische und verfahrensbedingte Schwierigkeiten

Wenn man obige Liste damit vergleicht, welche Risiken und Kosten bei einer Kopfbahnhof-Modernisierung K21 entstehen würden, hält man es nicht für möglich, dass dieser Vergleich im Rahmen der Planfeststellungen und der Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit S21 / K21 bisher nicht gemacht wurde. Es geht um ca. 30 zu 100% Finanzaufwand mit deutlich reduzierten Risiken zugunsten K21 und der Möglichkeit der räumlich und zeitlich getrennter Maßnahmen und die zum größten Teil ohne neuerliche Planfeststellungsverfahren abwickelbar sind.

Das von der CDU-/ FDP-Regierung zwei Jahre unter Verschluss gehaltene sehr kritische SMA-Gutachten, das bahninterne Papier „121 Risiken“ und die im Stresstest festgeschriebenen Nachbesserungen sind finanziell noch nicht nachvollziehbar in die Kosten-Kalkulation eingearbeitet. Darauf wartete die Landesregierung schon seit Wochen vor dem Volksentscheid. Die Bahn AG verschleppte diese Infoverpflichtung bis Anfang Jan. 2012.

Ich werde jetzt über die Jahre diese Liste aktualisieren und um neu auftauchende Probleme fortschreiben und sie auch um die Probleme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ergänzen, deren massive Bau- und Betriebsrisiken leider noch kein öffentliches Thema sind ( extremer Tunnelanteil, 34 o/oo Steigung, sehr große Kalksteinkavernen, u.a. ). Beide Parteien der Landesregierung haben sich für diesen Typ der Neubaustrecke vorbehaltlos ausgesprochen. Die Kosten und deren Risiken liegen in der gleichen Größenordnung wie die des S21-Bahnhofes.

Bob Jürgensmeyer, Bermatingen, 1.12.2011 / 16.12.2011