



Wortprotokoll der 11. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 11. Juni 2018, 14:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 400

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 3

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21

BT-Drucksache 19/480

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Martin Burkert [SPD]

Zusammenfassung der Stellungnahmen **Seite 29**

A-Drs. 19(15)37-A-D

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hitschler, Thomas Korkmaz, Elvan Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Kamann, Uwe Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der eingeladenen Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Montag, 11. Juni 2018, 14.30 Uhr,

zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE.

„Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“

Drucksache 19/480

Thomas Bopp

Verband Region Stuttgart

Prof. Dr.-Ing. Bernd Hillemeier

Technische Universität Berlin

Manfred Leger

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Matthias Lieb

Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin

Universität Stuttgart

Hannes Rockenbauch

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Dr. Thilo Sarrazin

Prof. Dr.-Ing. Walter Wittke

WBI GmbH



Tagesordnungspunkt 1

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21

BT-Drucksache 19/480

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, ich darf Sie alle recht herzlich begrüßen zur 11. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, zu unserer öffentlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“. Ganz besonders darf ich zu unserer Anhörung unsere Gäste und die Sachverständigen herzlich begrüßen. Ich begrüße Herrn Thomas Bopp vom Verband der Region Stuttgart; Herrn Prof. Dr. Bernd Hillemeier von der Technischen Universität Berlin; Herrn Manfred Leger von der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH; Herrn Matthias Lieb vom Verkehrsclub Deutschland Baden Württemberg e.V.; Herrn Prof. Dr. Ullrich Martin von der Universität Stuttgart; Herrn Hannes Rockenbauch vom Aktionsbündnis Stuttgart 21; Herrn Dr. Thilo Sarrazin und Herrn Prof. Dr. Walter Wittke von der WBI GmbH. Herzlich willkommen.

Entschuldigt haben sich die Kollegen Matthias Stein und Oliver Luksic. Wegen des großen Interesses an dieser Anhörung haben wir uns kurzfristig entschlossen, Bild und Ton der Anhörung in einen zweiten Saal, in den Ausschusssaal E 600 zu übertragen. Seien sie uns auch dort herzlich willkommen. Um weiteren Interessenten Gelegenheit zu geben, die Anhörung live zu verfolgen, wird diese Sitzung auch im Internet übertragen, allerdings zeitversetzt. Es ließ sich nicht gleichzeitig machen, weil wir viele weitere Veranstaltungen hier haben. Sie haben es wahrscheinlich gesehen, wenn Sie im Paul-Löbe-Haus vorbeigelaufen sind, dass hier gerade eine Menge los ist. Aber die Bild- und Tonaufzeichnung wird im Internet ab 17.30 Uhr zur Verfügung stehen.

Sind alle Mitglieder des Ausschusses und alle Sachverständigen damit einverstanden, dass wir diese Fernsehübertragung bzw. Aufzeichnung der Anhörung machen und dass die Bild- und Tonaufzeichnung mit der Anhörung im Internet abrufbar

ist? Es erhebt sich kein Widerspruch, dann stelle ich fest, dass wir das so beschlossen haben.

Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür auf diesem Wege herzlich danken. Diese sind als Ausschussdrucksachen verteilt und sie liegen hier aus. Für die Öffentlichkeit sind sie im Internet abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements gibt. Deshalb gibt es ja die schriftlichen Stellungnahmen. In jeder Frageunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Bitte Fragen, darauf liegt die Betonung. Die Antragsteller können außerdem in einer Frageunde höchstens 2 Sachverständige befragen. Das soll verhindern, dass jeder an alle die Fragen stellt. Sonst kommen wir – glaube ich – nicht weiter. Aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von 3 Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung wird die abgelaufene Zeit auf der Deckenampel angezeigt. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von 5 Minuten zu beschränken, damit möglichst viele Fragen gestellt werden können. Anschließend folgt dann jeweils der nächste Fragesteller bzw. die Fragestellerin. Wir gehen insgesamt von einem Zeitrahmen von 2 Stunden aus, also bis etwa 16.30 Uhr. Es sind mindestens 2 Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Ob wir noch eine dritte schaffen, ist dahingestellt. Von der öffentlichen Anhörung werden wir, wie üblich bei uns im Ausschuss bei öffentlichen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird.

Die erste Frageunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU. Wenn ich richtig informiert bin, Herr Kollege Donth, Sie haben das Wort, bitte.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Bevor ich die Frage stelle, wollte ich eine persönliche Bemerkung machen. Ich war gestern Abend, als ich die *Stuttgarter Zeitung* online gesehen habe, etwas erstaunt über Ihre Einlassungen zu dem Thema, wo Sie klare Position bezogen haben, die Befürworter sollten sich endlich mal entschuldigen; die Gegner hätten in allem Recht. Sie haben schon über einen der eingeladenen Sachverständigen ein Urteil gespro-



Nur zur dienstlichen Verwendung

chen, indem Sie Teile seiner Aussagen für qualifiziert halten, andere für nicht qualifiziert. Ich finde, als Vorsitzender des Verkehrsausschusses, wo Sie den gesamten Ausschuss vertreten – das ist, wie gesagt, meine persönliche Meinung – hat mich das sehr verwundert. Das musste ich jetzt zu Beginn loswerden.

Ich bin nun bei meiner Frage. Ich möchte zunächst einmal die Herren Sachverständigen ganz herzlich begrüßen. Ich freue mich, dass Sie heute hier sind, um für unsere Fragen zur Verfügung zu stehen. Meine erste Frage geht an Herrn Bopp. Sie sind Vorsitzender des Verbandes Region Stuttgart, begleiten das Projekt also schon sehr lange und haben darüber hinaus neben Ihrem politischen Amt als Architekt auch grundsätzlich Expertise bei der Bewertung von Bauprojekten. Nun ist die Region Stuttgart Projektpartner, das heißt auch Mitfinanzier von Stuttgart 21. Heute unterhalten wir uns über einen Antrag der Fraktion DIE LINKE., die wieder einmal den sofortigen Stopp der Baumaßnahme und den Umstieg auf ein modifizierten Kopfbahnhof fordert. Unter anderem wird das begründet mit der Feststellung, dass mit Fertigstellung von Stuttgart 21 ein Engpass im regional- und Nahverkehrsnetz geschaffen würde. Jetzt ist gerade Ihr Verband für den Nahverkehr in der Region Stuttgart zuständig. Wie kann denn dieser Verband, der für den Nahverkehr zuständig ist, ein Projekt mittragen und mitfinanzieren, das nach Ansicht der Fraktion DIE LINKE. nach Fertigstellung die verkehrliche Situation in Stuttgart verschlechtert? Oder sehen Sie und die Mehrheit dieser vom Volk gewählten Verbandsversammlung das anders? Also die Frage: Bringt Stuttgart 21 für den ÖPNV und die Anbindung der Region an den regionalen, nationalen und internationalen Schienenverkehr Vorteile, Verbesserungen und was für Verbesserungen bringt es aus Ihrer Sicht?

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Prof. Hillemeier richten, einen sehr renommierten Fachmann für Baustoffe und Bauwesen und auch Mitglied im Projektbeirat, der als Berater für den Aufsichtsrat tätig ist. Eine weitere Begründung für den sofortigen Baustopp, Herr Prof. Hillemeier, ist und jetzt zitiere ich aus dem Antrag: „...dass noch immer mit erheblichen technischen Schwierigkeiten bei dem Projekt zu kämpfen sei.“ Jetzt habe ich aber von Ihnen ein Zitat gelesen, von Mai 2017 in der *Stuttgarter Zeitung*, wo es um die

Kelchstützen ging, wo Sie gesagt haben: Wir sind jetzt mit Hosenträger und Gürtel gesichert. Das ist nun nicht ganz übereinander zu bringen. Deshalb die Frage an Sie: Können Sie vielleicht erläutern: kann man denn weiterbauen? Oder sind die technischen Probleme bei Gebäude und Tunnel so immens, dass ein Weiterbau nicht zu verantworten ist? Wie gesagt, so heißt es im Antrag. Da würde mich Ihre ingenieur- und fachtechnische Bewertung interessieren.

Thomas Bopp (Verband Region Stuttgart): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren. Für die Region Stuttgart ist das Projekt Stuttgart 21 ein ganz wichtiges und besonderes Projekt. Es hat sicherlich auch einige Besonderheiten gegenüber anderen Bahnprojekten. Das hängt damit zusammen, dass auch die Region Stuttgart eine ganz besondere ist. Was ich zunächst mal erläutern will, weil ich den Stellungnahmen, die schriftlich eingegangen sind, entnehme, dass das nicht jedem so richtig bewusst ist. Also die Region Stuttgart – das Verbandsgebiet, die Verbandsregion Stuttgart – hat 2,8 Millionen Einwohner und im Einzugsbereich von Stuttgart als wichtigem Arbeitsplatz, kann man die Metropolregion mit etwa 5,5 Millionen Einwohnern sehen. Das ist im Prinzip die Hälfte von Baden Württemberg, die eine Beziehung direkt in die Landeshauptstadt hat. Diese Landeshauptstadt selbst hat aber nur 610.000 Einwohner. Was für die Einwohner gilt, gilt auch für die starke Wirtschafts- und Industrieregion. Die Arbeitsplätze liegen nicht am Hauptbahnhof in Stuttgart und auch nicht am Schlossplatz in Stuttgart, sondern – jeder kennt es, weltweit bekannt – in den Vororten Zuffenhausen, Untertürkheim, Feuerbach, Vaihingen und dann weiter in den Mittelzentren der Region – dort sind die starken Arbeitgeber. Dort wird morgens und abends gependelt. Deshalb ist für eine so dezentrale Region mit 179 Städten und Gemeinden zumindest für den Nah- und Regionalverkehr ein Kopfbahnhof nicht zukunftsweisend, weil die heute in Stuttgart aussteigen, weil sie müssen. Da fährt der Zug dann wieder zurück und sie steigen in der Regel um, zumindest in der Hauptverkehrszeit. Für eine dezentrale Region, wie die Region Stuttgart, braucht es Netze, so wie die S-Bahn ein Netz ist, wir sind Aufgabenträger der S-Bahn. Und mittlerweile fahren in diesem Netz, das eben durchgängig ist, jeden Tag 420.000



Nur zur dienstlichen Verwendung

Menschen, allein in der S-Bahn. Das waren zwischen 2011 und 2016 20 Prozent Zuwachs allein bei der S-Bahn, die ist zunehmend überlastet. Wir haben mit dem Land Baden Württemberg im so genannten ÖPNV-Pakt vereinbart, dass – wenn Stuttgart 21 fertig ist, beginnend vielleicht schon vorher –, die Durchmesserlinien als Metropolexpress-Züge eingeführt werden, die aus der Metropolregion in den weiten Entfernungen an jeder Haltestelle halten und im S-Bahn-Bereich innerhalb der Region nur an den wichtigen Haltepunkten. Das heißt, wir haben durch diese Möglichkeit, dass auch die Regionalverkehre Durchbinderlinien machen, die Chance, im Nah- und Regionalverkehr extrem viel zu bewirken. Wir rechnen mit einer Entlastung der S-Bahn von ca. 20 Prozent durch die Metropolexpresslinien und haben die dann frei für zusätzliche Fahrgäste. Weil wir so dezentral sind, verfolgen wir als Verband Region Stuttgart die Politik, dass wir eben nicht alles auf den Hauptbahnhof konzentrieren, sondern dass wir die Bahnhöfe in den Vororten stärken und zu Mobilitätspunkten weiter ausbauen.

Das geschieht mit Stuttgart 21, wo es ja nicht nur um einen Bahnhof geht, sondern um 3 oder sogar 4: nämlich die Haltestelle Mitnachtstraße, die eine reine S-Bahn-Station sein wird, die die Stammstrecke verlängert. Wir werden die Entflechtung hinbekommen, auf einer ganz stark frequentierten Linie aus dem Neckartal über Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof. Dort werden die Gleise nur noch für die S-Bahn reserviert sein. Es ist ja nicht so, dass die Stammstrecke bei uns in der Hauptverkehrszeit die am Überlasteteste ist. Wir haben die Analyse, dass es gerade die Strecke Mettingen, Cannstatt, Hauptbahnhof ist, die am meisten überlastet ist in der Hauptverkehrszeit. Das heißt, wir stärken an der Mitnachtstraße den Zulauf von Ost und Nord und wir haben durch den zusätzlichen Bahnhof oben auf den Fildern nicht nur die Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr, sondern insbesondere dort einen Mobilitätsschwerpunkt, wo wir mit allen Verkehrsarten hinkommen und Umstieg ermöglichen, eben außerhalb des Talkessels von Stuttgart, draußen auf den Fildern. Wir binden den Flughafen an, wir binden dort die Messe an und bitte vergessen Sie nicht, dass im Vertrauen auf dieses Projekt, in dem ja im Vertrag dieser Filderbahnhof vereinbart ist zwischen den Partnern, dort schon eine große Ansiedlung von weiterem Gewerbe stattgefunden hat. Ich

will mal sagen, da entsteht City-Süd. EY und andere Firmen sind dort hin; nicht nur, weil sie dann am Flughafen sind, sondern weil sie dann auch die Schnellverbindungen mit dem Zug und die Nahverkehrs- und Regionalverbindungen direkt vor der Haustür liegen haben. Dieser Punkt muss in dieser Form, wie er vertraglich vereinbart ist, auch gebaut werden. Das Besondere an Stuttgart 21 – und deswegen ist es auch nicht so leicht zu händeln – sind die vielen Vertragspartner. Aber das ist ja genau der Punkt. Es ist eben kein reines Fernverkehrsprojekt, sondern es ist ein Projekt für Regionalverkehr, für Nahverkehr und es ist ein Stadtentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Stuttgart und ein Regionalentwicklungsprojekt für die gesamte Region. Deshalb haben wir einen gemeinsamen Vertrag und müssen vielleicht bei Änderung oder gar Auflösung alle zustimmen. Weil wir uns natürlich darauf verlassen haben, dass dieses Projekt so kommt, wie es vereinbart ist. Und unsere ganze Politik richtet sich auf diese Inbetriebnahme. Ich kann deswegen nur darum bitten, dass wir das jetzt alle zügig miteinander so weiterbauen, wie es geplant ist. Ich darf Ihnen zum Abschluss versichern, dass wir mit Land, Stadt und Region und auch Flughafen in besten Gesprächen sind, dieses Projekt auch weiterzuentwickeln und die Engpässe, die ganz wo anders liegen, auf den Zulaufstrecken entsprechend zu beseitigen. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Bopp. Dann gab es eine Frage an Herrn Hillemeier, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Bernd Hillemeier (Technische Universität Berlin): Da Schlimmste wäre, wenn die weißen Kelchstützen bei dem Bahnhof nicht gut hinkämen, das würde meinen Ruf dermaßen schädigen. Deswegen bin ich besonders engagiert, dass diese Herausforderung von dem Architekten Ingenhofen so beherrscht wird, dass alle damit zufrieden sind. Es sind 4 Hauptforderungen, die gleichzeitig erfüllt sein müssen, und zwar zunächst mal die Schönheit. Der Beton soll weiß sein. 2. Er darf beim Erhärten nicht wärmer werden als 70 Grad, weil dann keine dauerhaften Strukturen innerhalb des Betons entstehen. Ferner soll er porenfrei sein. Schauen sich mal den Beton im Gebäude hier an; den Beton hätte Prof. Ingenhofen nicht abgenommen. Soviel zu Schönheit und Porenfreiheit. Trotzdem ist uns das bis jetzt gelungen. Die größte Herausforderung ist der



Nur zur dienstlichen Verwendung

Brandschutz. Normalerweise hat man in einem Bahnhof einen Hochbau und ich hätte die ISO-Brandkurve, die dann in 1 ½ Stunden vielleicht auf 980 Grad hoch kommt. Das Eisenbahnbundesamt – und hier wiederhole ich mich: der Schrecken eines jedes Bauingenieurs – sagt: Du hast hier keinen Hochbaubahnhof, sondern einen Tunnel. Deswegen wird hier eine Brandlast angesetzt von 1200 Grad Celsius, hochgefahren in 5 Minuten, gehalten über 1 Stunde und nichts darf abplatzen. Würde etwas abplatzen, müsste eine Heißbemessung durchgeführt werden. Das wissen Ingenieure, die Statiker, also eine äußere Lage an Bewehrung müsste zusätzlich eingebaut werden. Dieser Platz ist fast gar nicht vorhanden, deswegen sind unsere Anstrengungen sehr intensiv. Und es gibt Gutachter, die gesagt haben: „Sie müssen die Anforderungen an den Bahnhof reduzieren“. Da habe ich gesagt: „2025 ist dann in den Sternen“. Bis Anforderungen reduziert sind, so lange können wir nicht warten, bis das alles planfestgestellt ist. Also beißen wir in den sauren Apfel und machen alle Anforderungen, die wir an einen Tunnel stellen, auch an den Beton der Kelchstützen. Dazu werden Großversuche gefahren und die sind alle durchgeführt worden.

Wer mal in Stuttgart ist, sollte sich das anschauen. Man hat so „Pi mal Daumen“-Werte. Verlegeleistung heißt, es muss hier Eisen eingelegt werden damit keine Risse kommen, damit die Statik hält, der Beton kann nur Druck, die Stahleinlagen machen Zug. Verlegeleistungen liegen so bei 15 bis 18 Tonnen pro Stunde, normal an komplizierten Baustellen. Hier bei 40 bis 42 Tonnen pro Stunde, weil alles dreidimensional räumlich gekrümmt ist. Ich möchte eigentlich noch viele andere Fragen – bevor ich jetzt hier in Details gehe – ansprechen. Mit dem Beton kann ich nur sagen: Er ist beherrscht. Es bedeutet intensives Bemühen. Ich habe zur Bedingung gemacht, bevor der erste Kelchstützfuß betoniert wurde, die wichtigsten Sensoren auf der Baustelle sind die Menschen. Und die sind bei jedem Wetter vor Ort und die erzeugen Qualität. Hier wird nicht begonnen zu bauen, bevor nicht die Bauarbeiter, die diese Arbeit draußen machen, alle in einem Raum sind und geschult werden. Diese Schulung hat stattgefunden. Der Architekt Ingenhofen hat einen Expertenkreis eingerichtet, wo die Bahn, PSU, die Gutachter, die Baufirmen beteiligt sind. Das ist auch ungefähr 6 bis 8 Wochen mit größter An-

strengung und häufig auf der Baustelle und immerzu begleitend. Ohne das geht es nicht. Normalerweise baut man nach dem Stand der Technik. Ich sage sogar: hier bei diesem Bauwerk, arbeiten und bauen wir nach dem Stand von Wissenschaft und Technik. Wenn dazu Fragen sind, können Sie mir diese Fragen stellen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Hillemeier. Dann machen wir jetzt weiter mit der AfD-Fraktion, Herr Wiehle bitte.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, herzlichen Dank. Wir sprechen heute in erster Linie über Ausstieg- und Umstieg aus dem Stuttgart 21-Projekt. Wenn wir dann zu der Überzeugung kommen, wir machen keinen Ausstieg, dann wäre der heutige Nachmittag komplett „für die Katz“, wenn wir uns jetzt nicht auch darum bemühen würden, ein Stückchen für die Zukunft aus dem ganzen Geschehen zu lernen. Auch unter diesem Gesichtspunkt möchte ich ganz gerne Herrn Leger eine Frage stellen und zwar nach Zugbewegungen. Eine zweiteilige Frage, zum einen: Wieviele Zugbewegungen pro Stunde sind denn heute möglich in dem Hauptbahnhof, Kopfbahnhof? Und wieviele Zugbewegungen pro Stunde werden in dem neuen tiefliegenden Hauptbahnhof dann möglich sein? Und basierend auf dieser Zahl dann auch, welche Reisendenzahl wird sich ergeben? Und auf welcher Reisendenzahl basiert das Brandschutzkonzept, das Brandschutzevakuierungskonzept?

Einen zweiten Fragenkomplex möchte ich gerne stellen an Herrn Dr. Sarrazin. Ich habe sehr aufmerksam Ihre Stellungnahme gelesen und bin auf die Aussage gestoßen, dass die Kostenprognosen sind seinerzeit im DB-Vorstand gerne durch normative Vorgaben ersetzt worden sind. Jetzt treibt mich als Abgeordneter die Sorge um, dass so etwas wieder passieren könnte. Zunächst mal möchte ich gerne verstehen, was war denn aus Ihrer Sicht seinerzeit das Motiv?

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiehle. Herr Leger, bitte, für die Antwort.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Zur Anzahl der Zugbewegungen: das, glaube ich, kann man ganz einfach bezeichnen. Der heutige Bahnhof verträgt 30 Züge pro Stunde. Und das Ergebnis einer Analyse aus dem Stresstest, der 2011



Nur zur dienstlichen Verwendung

gemacht wurde, hat dazu geführt, dass in der Spitzenstunde ohne Besonderheiten 49 Züge möglich sind. Das ist der Stand zu den Zugbewegungen. Heute und später. Ich kann nichts zu den Reisenden sagen, weil wir nicht wissen, wie die sich entwickeln werden. Was ich sagen kann zum Thema „Brandschutz“: ich suche schnell in meiner Unterlage, weil es eine dedizierte EBA-Formel dazu gibt, wie sich das berechnet. In Summe sind es 16.000 Reisende, die evakuiert werden müssen. Das ergibt sich aus folgender Messung – und da können Sie schon erkennen, dass diese Angabe mit viel Sicherheit belegt ist. Grundlage ist ein 7-Waggon-langer Doppelstockzug, der voll besetzt ist und der gemessen wird auf beiden Gleisen, die pro Bahnsteig da sind. Das ergibt 4.000 zu entfluchtende Personen, multipliziert mit 4 Bahnsteigen, also 8 Gleisen, das ergibt die 16.000 Personen, die zu entfluchten sind. Dazu kommt noch, dass man 30 Prozent drauflegt, also es waren nicht 4.000 pro Zug, sondern ein paar weniger. In Summe wird 30 Prozent Sicherheit draufgelegt, für die, die keine Sitzplätze haben, sondern in den Zügen stehen, wie es in der Rushhour manchmal der Fall ist. Also sind es 16.000, die dort entfluchtet werden müssen. Die Zeit zur Entfluchtung wird nicht in Minuten gemessen, sondern in der Zeit, die zur Entrauchung benötigt wird und das ist pro Gebäude unterschiedlich.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann Herr Dr. Sarrazin, bitte.

Dr. Thilo Sarrazin: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich will das kurz schildern. Bei einem Bauvorhaben, welches – ich sage mal – länger dauert, hat es immer 3 Elemente. Man hat eine Kostenschätzung, die macht man an Hand von Standardwerten, die man eben kennt, wenn man noch nichts Genaues weiß. Man weiß zweitens: wenn man in die Sache tiefer einsteigt, kommen weitere Elemente hinzu, vor allem immer Fragen des Bodens und der Gründung. Es kommen dann zum dritten hinzu, bei Bauvorhaben, die von der Planung vom Beginn bis zur Fertigstellung bei der Bahn doch im Durchschnitt 15 bis 20 Jahre dauern, wesentliche Preissteigerungen. Wenn ich jetzt eine Kostenschätzung mache, darf ich nicht bei dem ersten Element stehen bleiben. Dann komme ich immer zu Minderkosten. Das ist aber das, was bei der Bahn nach meiner Beobachtung regelmäßig geschah und zwar seit

den 80-iger Jahren, weshalb wir ja sehen können, dass sich bei allen großen Vorhaben die Kosten von der ersten Schätzung bis zur endgültigen Bauabrechnung im Durchschnitt etwa auf das 3- bis 4-fache gestiegen sind. Bei einem Projekt, wo die Risiken besonders groß sind, ist das besonders wichtig. Die Entscheidung im Jahr 2001, in die Rahmenvereinbarung einzusteigen, fiel auf der Basis der Kostenschätzung, wie sie damals vorlag, des Jahres 1998, Preisstand 98. Diese enthielt also Standard- Baukostenannahmen, aber keine Risikofaktoren, wie zum Beispiel Boden und ähnliches. Es war von Anfang an klar, dass sie schon deshalb wesentlich höher ausfallen würden. Im Weiteren ist der Zeitfaktor unterschätzt worden. Wir hatten damals bereits geschätzt, dass die Kosten nach Endabrechnung – damals gingen wir davon aus, dass das Projekt vielleicht 2015 fertig sein würde –, wie auch sonst bei derartigen Maßnahmen üblich, sich irgendwo zwischen dem Doppelten und dem Dreifachen einpendeln würden. Diese Zusammenhänge waren natürlich auch bei der Bahn, auch im Bahnvorstand bekannt. Hier begann der Punkt mit den normativen Vorgaben. Von Seiten der Bahnfinanzer wollte man natürlich jetzt nicht für Kosten Raum geben. Von Seiten der Ingenieure wollte man möglichst viel bauen. Von Seiten des Bundes wollte man möglichst niedrige Zahlen sehen, also waren da sowohl die Finanzer bei der Bahn, die gerne günstige Zahlen hatten, wie auch die Ingenieure, die gerne bauen wollten, wie auch der Zuwendungsgeber – das Verkehrsministerium –, erstmal dankbar dafür, dass die Zahlen nicht so hoch waren, weil man dann mehr bauen konnte. Diese Abläufe waren allen bekannt und es hat mich immer wieder erstaunt, dass sie gleichwohl wiederholt wurden. Insofern haben wir hier bei diesem Projekt Stuttgart 21 etwas, was zeigt, was bei der Bahn üblich war. Nur zeigt es sich hier im besonders extremen Umfang. Denn es war ja ganz unten in allen Prognosen. Es gab damals zu diesem Vorhaben zwei Wirtschaftsgutachten, eins von der Unternehmensberatung Wibera, aus dem Jahre 2001, das sagte: das Vorhaben ist selbst dann, wenn man die Kostenrisiken nicht einbezieht, so nicht wirtschaftlich. Und es gab ein Gutachten von PWC vom Frühling 2001, welches unter der Annahme, dass kein Risiko eintritt und unter der Annahme, dass letztlich der Bund, das Land und die Stadt ihre Beiträge leisten, eine knappe Wirtschaftlichkeit errechnete. Das bedeu-



Nur zur dienstlichen Verwendung

tete für jeden, der die Zahlen übersetzte – und die Gutachter deuteten das auch in ihren Gutachten an –, dass das Vorhaben unwirtschaftlich sein würde. Wir haben uns damals damit gerettet, ehe die vertiefte Planung losging, dass in dem Vertrag festgelegt ist, dass alle Vertragspartner notfalls wieder aussteigen können, eine Art Escape-Klausel. Natürlich war uns bei der Bahn klar, uns Verantwortlichen, dass diese Klausel niemals gezogen werden würde, jedenfalls nicht von unseren Vertragspartnern. Uns so kam es dann ja auch. Danke schön.

Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Sarrazin. Für die SPD-Fraktion Martin Burkert bitte.

Abg. Martin Burkert (SPD): Ich glaube, wichtig ist, dass draußen alles verstanden wird und dass wir mit klaren Botschaften rausgehen. Es ist ja heute nicht die erste Veranstaltung. Wir haben heute Themen, die wir vertiefen müssen. Deswegen meine erste Frage nochmal an Herrn Leger.

Noch einmal die Frage der realen Kosten, die bis heute entstanden sind, zu den zu prognostizierenden und noch entstehenden Kosten. Es gibt immer wieder die Frage: wenn man heute aussteigen würde aus dem Projekt, was hätte das für Folgen? Der Bahnvorstand war bei uns im Ausschuss, mit 3 Vorständen und hat dazu dargelegt. Vielleicht können Sie nochmal schildern, ob es teurer käme, wieviel teurer es käme und ob es überhaupt realistisch ist. Und vielleicht können Sie in dem Zusammenhang auch schildern, ob Sie die Vorschläge des Aktionsbündnisses geprüft haben, in der gesamten Zeit.

Die zweite Frage geht an Prof. Hillemeier. Man muss heute nach den – ich sage es mal freundlich – Artikeln, die erschienen sind, jetzt nochmal im *Stern*, auf den Brandschutz intensiver eingehen. Es gibt jetzt starke Bedenken in der Öffentlichkeit. Wir sind natürlich auch sensibilisiert durch den BER, da spielt die Frage ja ständig und von Beginn an eine Rolle. Hier nochmal die Bitte, dass Sie uns das vielleicht nochmal darlegen. Sie haben ein Beispiel genannt, was das aushalten muss. Aber ich bitte, noch einmal darzulegen, wo wir da stehen beim Brandschutz, wo ja öffentliche Behörden am Ende einen Haken dranmachen müssen. Wir wissen es vom BER durch den TÜV, der ja auch in der letzten Woche wieder deutlich geworden ist. Sind die bereits einbezogen? Gibt es da

schon eine Zusammenarbeit aus den Erfahrungen anderer Projekte?

Vorsitzender: Danke Kollege Burkert. Herr Leger, bitte.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Also, das Bahnprojekt selber ist ganz weit fortgeschritten. Sowohl in Stuttgart, wie auch auf der Neubaustrecke. Von den 59 Kilometern Tunnel in Stuttgart sind mittlerweile um die 40 Kilometer aufgefahren und somit über 2 Drittel. Für die Neubaustrecke sind 47 von 61 Kilometern aufgefahren, also ungefähr 3 Viertel. Wenn wir alles nehmen, was heute vertraglich gebunden ist, also Aufträge plus die Nachträge, die aufgelaufen sind und die dann letztendlich zu Verträgen geworden sind, dann haben wir in Stuttgart per Ende 2017, 3,794 Milliarden Euro vertraglich gebunden vergeben. Die vertraglich gebundenen Leistungen für die Neubaustrecke, die lagen Ende 2017 bei 2,28 Milliarden Euro. Insgesamt sind es also ungefähr 6 Milliarden Euro. Wir sind der absoluten Überzeugung, dass man das eine nicht ohne das andere sehen kann. Stuttgart wirkt nur mit der Neubaustrecke und umgekehrt. Wenn Sie jetzt – und das war ja hier im Verkehrsausschuss – die Information nehmen, die am 18. April auch schriftlich verteilt wurde in diesem vertraulichen Gremium, dann haben Sie dort auch die Aussage und Informationen bekommen, wie die Ausstiegskosten zu bewerten sind. Die Aussage war, dass die DB AG die Ausstiegskosten in Summe aller auflaufenden Kosten bei 7 Milliarden Euro bewertet.

Vorsitzender: Danke. Prof. Hillemeier, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Bernd Hillemeier (Technische Universität Berlin): Der Brand ist für den Menschen heute eine wirklich unterschwellige und permanent vorhandene Angst. In großen Versammlungsräumen ist das ganz besonders ausgeprägt. Deswegen sind die Anforderungen an einen Bahnhof extrem. Ich habe mich eben geäußert zu dem Widerstand eines Baustoffs, nämlich des Betons für die Stützen. Jetzt geht es darum: irgendwo brennt es. Wie reagieren die Menschen? Wie werden sie gerettet? Zunächst mal, sobald Sie Rauchentwicklung haben, sehen Sie nichts mehr und die Panik bricht erst richtig aus. Deswegen ist das Wichtigste, dass der Rauch beherrscht wird. Nun, diese Dinge werden zunächst mal planfestgestellt. Da gibt es sehr viele Experten, international, national,



Nur zur dienstlichen Verwendung

die dort theoretisch mit Rechenprogrammen oder auch mit Experimenten alles nachweisen, um ein genehmigtes Sicherheitskonzept zu erarbeiten. Auch hier steht das Eisenbahnbundesamt (EBA) dahinter.

Die 18. Planänderung ist vom März diesen Jahres: Das Wesentliche dabei ist: noch vor wenigen Jahren waren die Fluchttreppenhäuser mitten auf den Bahnsteigen. Das wurde natürlich bemängelt, weil die Fluchtwege dort beengt sind. Alles das ist gelöst und geregelt worden, indem man in der Verlängerung der 4 Bahnsteige Fluchttreppen in größerer Anzahl, die an den Köpfen herauskommen, angeordnet hat. Also die Fluchtwege sind eindeutiger, kürzer, besser zu sehen und nun müssen Sie aber nicht erst warten, bis der Brand kommt, Sie haben ein so genanntes Absaugkonzept. Die Luft wird permanent abgesaugt und man stellt fest, ob hier ein Brand entstanden ist. Aber Stuttgart 21 trägt dazu bei, dass Innovationen – weil die Herausforderungen groß sind und die regen dann zu Lösungen an – in die Tat umgesetzt werden. Man hatte hier so genannte Lichtstrahlrauchmelder, die den Raum durchstrahlen und dann auf eine Fotozelle stoßen und wenn dort Rauch ist, wird das sofort ausgelöst. Sie können sich vorstellen, dass die Bremsstäube der Eisenbahn die Sensoren belegen und dass mal ein Vogel durch einen solchen Strahl fliegt, dann müssten diese Systeme ertüchtigt werden oder überprüft werden. Das sind dann Behinderungen im Bahnhof. Davon ist man doch durch eine Neuerung abgegangen; und zwar ist es eine Sensortechnik auf der Basis Glasfaser plus Laser. Es ist heute das gesamte System mit Glasfasern durchzogen. Wenn Sie heute eine Glasfaser nehmen, tippen mit Ihrem Finger drauf, sehen Sie ortsgenau – die Faser kann 50 Meter lang sein – wo Ihr Finger hin tippt.

Damit wird jeder einzelne Punkt in dem Bahnhof erfasst. Diese sind in einem bestimmten System eingebaut, sodass das auch nicht beschädigt werden kann. Das geht jetzt auch in die Kabelkanäle hinein. Das heißt, sobald eine Temperaturerhöhung da ist, wird die Faser gedehnt. Die Faser gibt Ihnen durch den Laser die Dehnung an dieser Stelle wieder. Die leichteste Erwärmung sehen Sie sofort. Also hier ist neben den Ansaugrauchmeldesystemen diese neue Sicherheitstechnik der linearen Wärmemelder eingebaut worden. Das halte ich für entscheidend und weil weitere Fragen

noch zu gewissen Details nicht gestellt sind, halte ich mich auch im Augenblick zurück und würde dann genauer antworten.

Vorsitzender: Wer weiß, vielleicht kommen die Fragen ja noch. Für die FDP-Fraktion Kollege Jung, bitte.

Abg. **Dr. Christian Jung** (FDP): Herr Kollege Donth hat vollkommen Recht, deswegen möchte ich auch am Anfang sagen, es ist glaube ich, ganz wichtig, dass man als Ausschussvorsitzender eine gewisse Neutralität wahrt. Der Kollege Hermann aus Baden Württemberg hat es in der Vergangenheit als Ausschussvorsitzender auch hinbekommen und deswegen erwarten wir, dass es andere aus der gleichen Partei auch hinbekommen.

Uns ist es wichtig als Freie Demokraten, dass wir darüber sprechen, wie man jetzt dieses Infrastrukturprojekt zu Ende baut. Was man mal angefangen hat, baut man auch zu Ende. Ich erinnere mich noch gut an die Schnellfahrtstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart, die ja mittlerweile völlig ohne Bedenken von der Bevölkerung auch sehr gut angenommen worden ist. Deshalb zwei Fragen an Prof. Martin und an Herrn Leger.

Erstens: wie technisch fundiert sind die bisherigen Skizzen für K 21? Wäre ein modernisierter oberirdischer Kopfbahnhof leistungsfähiger als der beschlossene Tiefdurchgangsbahnhof? Der ja mit ETCS ausgerüstet wird.

Zweitens, welche Auswirkungen auf die Fahrzeiten würden sich bei einem Verzicht auf Stuttgart 21 ergeben, insbesondere im Hinblick auf den angestrebten Deutschlandtakt?

Vorsitzender: Vielen Dank. Prof. Martin, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Universität Stuttgart): Ich beginne mit der ersten Frage: Wie technisch fundiert sind die bisherigen Skizzen für K21? Wäre ein modernisierter oberirdischer Kopfbahnhof leistungsfähiger als der beschlossene Tiefdurchgangsbahnhof? Wie bereits 2011 von uns auch veröffentlicht – unter dem Titel „Kopfbahnhof K21“ – ist die nach wie vor als Alternative oftmals diskutierte Variante kein in sich schlüssiges Konzept. Es ist vielmehr eine Ansammlung von unterschiedlichen Varianten, die jeweils auf ein spezifisches Detail eingehen, die es dann auch mehr oder weniger ganz gut löst. Aber in sich geschlossen, ein Konzept, welches auch die ver-



Nur zur dienstlichen Verwendung

kehrspolitischen Vorstellungen umfasst und die daraus abgeleiteten betrieblichen Aufgabenstellungen erfüllen kann, ist nach wie vor nicht vorhanden. Die Besonderheit besteht aus meiner Sicht darin, dass eben K21 kein in sich geschlossenes Konzept ist, sondern eine Ansammlung von Varianten die untereinander eben nicht kompatibel sind. Darüber kann auch nicht die neueste Wortschöpfung „Umstieg 21“ hinweg täuschen. Frau Leidig, in Ihrem Antrag stimme ich an der Stelle völlig mit Ihnen überein, wenn Sie sagen: Es muss ein Alternativkonzept entwickelt werden, wenn man aussteigt“. Das schreiben Sie ganz vorn und auf einigen Seiten später bieten Sie dann ein angeblich vorhandenes Umstiegskonzept mit Umstieg 21 an. Was dabei für mich zumindest nicht so ganz verständlich ist, ist, dass Sie auf der einen Seite aussagen, der Bahnhof, wenn er von Zügen befahren wird, wäre unwirtschaftlich und in Ihrem Alternativvorschlag Umstieg 21 dann darauf verweisen, dass man stattdessen Fahrräder dort abstellen sollte und Busse halten lassen soll, das wäre dann wirtschaftlich. So ist es hier in Ihrem Antrag aufgeführt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Leistungsfähigkeit – Herr Leger hatte das vorhin schon angedeutet – nicht alleine von der Infrastruktur abhängt, sondern rein methodisch gesehen, gibt es in der Fachwelt auch keine Diskrepanzen, da ist Leistungsfähigkeit immer der Zusammenhang von Betriebsprogramm und Infrastruktur. Wenn wir uns mal anschauen, wie sich die verkehrspolitischen Veränderungen in den letzten Jahren vollzogen haben, dann möchte ich noch ergänzen, zu dem was Herr Sarrazin gesagt hat. Er hatte 3 Gründe genannt für Kostensteigerungen; wir haben völlig veränderte Bedingungen inzwischen in Deutschland. Um die Jahrtausendwende wurde für Stuttgart und die Region noch ein deutlicher Bevölkerungsrückgang vorausgesagt. Inzwischen steigen die Bevölkerungszahlen deutlich an und das wird auch in den nächsten Jahren so bleiben. Wir haben veränderte Rahmenbedingungen, indem beispielsweise die Landeshauptstadt Stuttgart sich daraufhin orientiert, einen verstärkten Modal-Split-Wechsel zu bekommen, hin zum öffentlichen Verkehr. Wir haben die ganze Frage im Dieselmotorenbereich, wo im Bundesverkehrswegeplan 2030, der ja von Ihnen unlängst beschlossen wurde, noch für das Jahr 2030 von einem Dieselmotorenanteil von 52 Prozent ausgegangen wird. Das dürfte auch nicht mehr ganz der Realität

entsprechen. Das heißt, wir bekommen einen unheimlichen Druck im Bereich der öffentlichen Nahverkehrssysteme, im Regionalverkehr in der Region Stuttgart. Diese nun wieder wachsende Region Stuttgart und die zunächst Grün/Rote-Landesregierung und jetzt die Grün/Schwarze-Landesregierung haben Verkehrskonzepte entwickelt. Ich finde die gar nicht so schlecht. Ich nehme an, Herr Gastel, da werden Sie mir zustimmen. Wir sind selbst auch in Teilen damit befasst und stellen jetzt fest, obwohl diese Verkehrskonzepte sehr ambitioniert sind, werden sie nicht ausreichen. Wir müssen noch mehr tun. Und gerade dafür bietet das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm hervorragende Voraussetzungen. Diese Verkehrskonzepte der jetzigen und vorigen Landesregierung wären mit einer Alternative eines Kopfbahnhofes, so wie ich sie bisher gesehen habe, jedenfalls nicht umsetzbar. Diese gesamten Erweiterungsoptionen: das heißt, diese Konzepte funktionieren mit einem Kopfbahnhof in dieser Form nicht und müssten neu gedacht werden. Auf der anderen Seite ist aber jetzt der Druck – Herr Bopp hatte das erwähnt – schon sehr hoch. Insofern sehe ich also hier keine Alternative.

Vorsitzender: Danke für die Punktlandung. Bitte, Herr Leger.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Als Geschäftsführer der PSU habe ich 2013 eine besondere Aufgabe übernommen, nämlich das Projektmanagement zu leiten, durchzuführen und das Projekt zu realisieren. Deswegen habe ich mich nicht allzu tief mit Alternativen, die das total infragestellen, beschäftigt. Aber eines zur Leistungsfähigkeit kann ich Ihnen sagen und das ist gar nicht mal bei den Recherchen der Bahn entstanden. Am 26. Oktober 2016 gab es im Stuttgarter Gemeinderat eine Präsentation, zu einer ähnlichen Fragestellung. Dort hat das baden-württembergische Verkehrsministerium Aussagen dazu gemacht. Da sind zum Beispiel auch die 49 Züge aus dem Stresstest erwähnt worden usw., und dass das auditiert wurde von ganz neutralen Gutachtern. Da ist erwähnt worden, dass es eigentlich nicht die Anzahl der Bahngleise oder der Bahnsteiggleise sind, die ausschlaggebend sind. Und jetzt kommt das wieder, was sowohl Herr Bopp wie Herr Martin gesagt haben, es ist das Betriebskonzept und es sind die Restriktionen aus dem Umfeld. Wenn Sie den Stuttgarter Bahnhof so ein



Nur zur dienstlichen Verwendung

bisschen kennen, den heutigen Kopfbahnhof, der hat zwar 16 Bahngleise, aber nur 5 Zulaufgleise. Einer der riesigen Bottlenecks, die man nie beseitigen kann, wenn man den Bahnhof so beibehält, wie er ist. Dann gibt es natürlich weit außerhalb der Reichweite des Projektes Stuttgart-Ulm – damit meine ich den Vertrag für das Projekt Stuttgart-Ulm – ebenfalls Engpasssituationen im Zulauf in die Stadt Stuttgart.

Zu den Fahrzeiten ist gefragt worden, was denn das Umstiegskonzept in Richtung Fahrzeiten bieten würde. Wir argumentieren ja, dass man von Ulm zum Flughafen in etwas weniger als der halben Zeit kommt, die man heute braucht, über die Geislinger Steige, in knapp 30 Minuten. Sie wissen, dass wir, nachdem wir zum Jahreswechsel im Aufsichtsrat heftig diskutiert haben über Inbetriebnahme und Budget, dass wir aufgrund des Deltas von 3 Jahren zwischen Inbetriebnahme Neubaustrecke und Inbetriebnahme Stuttgart 21 begonnen haben zu eruieren, ob man die Neubaustrecke vorzeitig in Betrieb nehmen kann. Aus diesen Recherchen hat sich ergeben, dass man – vorausgesetzt, wir können uns einigen mit all den Betreibern, die das kurze Stück bei Wendlingen befahren –, ca. 10 bis maximal 15 Minuten an Fahrzeitverbesserungen gegenüber der heutigen Route über die Geislinger Steige haben. Das wäre die vergleichbare Größenordnung, wenn wir das K21-Konzept fahren würden.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann machen wir weiter mit der Kollegin Leidig für die Fraktion DIE LINKE., bitte.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich möchte vorweg schicken, dass ich schon angetan davon bin, dass zumindest hier in diesem Raum K21 als ein relevantes Gegenmodell zu Stuttgart 21 zum Thema gemacht wird. Das ist eine Entwicklung, die 10 Jahre gebraucht hat – würde ich mal sagen. Ich bin froh, dass es so ist. Wir haben bei Stuttgart 21 die verrückte Situation, dass nicht nur nach und nach sehr viele Verantwortliche ihre Posten verlassen haben. Der letzte der jetzt gesagt hat, er will vorzeitig vom Amt des Projektleiters zurücktreten, ist Herr Brunnhuber. Davor gab es eine ganze Reihe andere, ich will sie gar nicht aufzählen. Wir haben die Situation, dass in der Verkehrsausschusssitzung am 19. April 2018 hier in diesem Raum der neue Bahnvorstandsvorsitzende Herr Dr. Lutz uns erklärt hat, dass – mit

dem Wissen von heute – Stuttgart 21 nicht mehr gebaut werden würde. Das ist eine neue Situation. Er hat dazu gesagt, dass es deutlich unwirtschaftlich ist. Der einzige Grund, den er gegen den Ausstieg genannt hat – er hat keinerlei verkehrliche Gründe genannt – war die Behauptung, dass die Ausstiegskosten so hoch seien, dass es wirtschaftlicher sei, etwas Unwirtschaftliches zu bauen, als den Ausstieg zu machen. Das finde ich wichtig, dass wir sozusagen auf einer Ebene ansetzen, die deutlich eine andere ist als vor 2 oder 3 Jahren.

Ich möchte jetzt Hannes Rockenbach fragen, wie die Sicht des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 auf die genannten Argumente ist: dass es einerseits verkehrlich notwendig wäre, Stuttgart 21 zu bauen und andererseits es keine Möglichkeit der Umkehr mehr gibt. Das sind aus meiner Sicht die beiden entscheidenden Fragen über die man sich jetzt Klarheit verschaffen muss.

Vorsitzender: Dann Herr Rockenbach, bitte.

Hannes Rockenbach (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Vielen Dank für die Fragen. Ich möchte vorneweg auch sagen, ich finde es toll, dass der Verkehrsausschuss sich jetzt so detailliert auch mit den Stützen und der Schönheit der Stützen befasst, mit dem Projekt Stuttgart 21. Diese Akribie wünsche ich mir manchmal auch im Gemeinderat. Jetzt zu den Fragen.

Wenn wir – und das ist völlig richtig, dass wir das tun müssen – die Pariser Klimaschutzziele ernst nehmen wollen, und wenn wir sehen, vor welchen Herausforderungen die deutschen Großstädte stehen und besonders die Region Stuttgart steht, was die Verkehrsemissionen angeht, dann ist doch eines klar – und das steht zum Glück im Koalitionsvertrag –, wir müssen alles tun, damit die Alternative Schiene deutlich gesteigert wird. Ich finde die Verdopplung völlig richtig, dass man also doppelt so viel Menschen über die Schiene bewegen will, wie bisher. Das ist ein super Ziel und dass man das dann auch noch macht mit Deutschlandtakt und so was, das ist ein Fortschritt und dafür muss man alles tun und dafür die Politik ausrichten. In dem Zusammenhang macht es dann den Unterschied für mich aus, wenn dann ein Bahnchef kommt und sagt, er muss jetzt ein Projekt bauen, das unwirtschaftlich ist, und das einzige Argument dafür ist, dass der Ausstieg teurer ist. Wir haben zum Glück die tolle



Nur zur dienstlichen Verwendung

Gelegenheit, dass wir in Stuttgart – im Gegensatz zu anderen Projekten in Deutschland, die auch alle teurer geworden sind, was Neubaustrecken etc. angeht – einen funktionierenden Kopfbahnhof haben. Einen Kopfbahnhof, der gut funktioniert. Herr Leger, es ist schlicht falsch, was Sie sagen. Es ist so, die Planungen von Stuttgart 21 sind auf 32 Züge ausgelegt. Die Brandschutzkonzepte sind auf 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt, alles andere sind theoretische Betrachtungen. Mit dem Stresstest auch wirklich zu kritisieren wäre und ich will das Fass jetzt nicht aufmachen, was in der Black-Box an Parametern alles getrickst und getäuscht wurde. Bewiesen ist, dass der Kopfbahnhof im realen Betrieb schon mal 46 Züge in der Spitzenstunde hat. Das von Ihnen zitierte Gutachten vom Landesverkehrsministerium weist nach, dass der Kopfbahnhof ohne große Änderung bis zu 50 Zügen Kapazität aufweist. Das ist ja nichts, was ich jetzt vorrechnen muss; 50 ist mehr als 49 und die 49 – wie gesagt – ist eine theoretische Zahl. Die 46 haben sie mit dem Kopfbahnhof sicher. Wir wollen aber ja nicht nur den Kopfbahnhof. Ich denke, da muss man schon den Vergleich so machen, dass man nicht Äpfel mit Birnen vergleicht. Wir sind in einer Situation, wo Stuttgart 21 – da haben Sie, Herr Vorsitzender, völlig Recht – im Endeffekt vor der Skurrilität steht: vor 8 Jahren war ich hier im Ausschuss und alle meine Argumente, die ich damals gesagt habe, gelten heute immer noch. Die Kostenprognosen, die ich damals gesagt habe, sind genauso eingetreten. Die Leistungsgeschichten verhärteten sich jetzt immer mehr, es wird immer klarer, der Bahnhof hält die Versprechen nicht. Aber trotzdem kommen hier Sprüche, „man muss den Bahnhof, weil man ihn begonnen hat, fertig bauen“. Das müssen Sie nicht, weil Sie heute einen Bahnhof haben, der besser ist als Stuttgart 21 jemals sein wird. Sie können heute aussteigen. Jetzt ist geht es um wirkliche Analyse der Schwachstellen und da müsste man – Herr Bopp, da gebe ich Ihnen Recht – mit dem Netzgedanken in Stuttgart kommen. Da müssen wir, um zu analysieren, hinschauen und das ist genau das, was Stuttgart 21 nicht tut. Sie verschwenden primär Geld für einen zu kleinen Bahnhof, der ein Nadelöhr ist, das unsicher ist, mit Gleisneigung, Brandschutz etc. zu kämpfen hat. Das schaffen Sie mit Milliarden Kosten, aber Sie kümmern sich genau nicht um die Zulaufstrecken. Und das ist die Idee von Umstieg? Wir küm-

mern uns um die Umlaufstrecken. Wir wollen die Neubaustrecke von Mannheim kommend wirklich nach Stuttgart anbinden, über Zuffenhausen, Feuerbach, in den Kopfbahnhof. Dann wird der Kopfbahnhof noch besser als er heute ist. Wir sagen – und da haben wir uns weiterentwickelt gegenüber den Debatten von vor 8 Jahren – es ist nicht alles schlecht, was bei Stuttgart 21 gemacht wird. Es gibt Sachen, die wir nutzen können. Wir wollen auf jeden Fall nicht mehr streiten um die Neubaustrecke. Herr Leger, es ist schon richtig, Stuttgart 21 macht ohne Neubaustrecken keinen Sinn. Denn der eigentliche Nutzen kommt von der Neubaustrecke. Wir wollen aber genau diese Neubaustrecke erhalten, einbinden, leistungsfähig, über Wendlingen. Wir sind damit genauso schnell und, Herr Martin, das ist das Entscheidende, am Kopfbahnhof, wenn Sie einen Zwischenstopp am Flughafen machen. Und die meisten Reisenden wollen zum Kopfbahnhof. Wir sind mit einer leistungsfähigen 2-gleisigen Güterverkehrsspanne über Wendlingen genauso schnell am Kopfbahnhof, mit Kopfbahnhof und Neubaustrecke zusammen. Wir haben die neue Neckarbrücke von Bad Cannstatt. Die können wir wunderbar in den Kopfbahnhof fahren, haben dort eine leistungsfähige Trennung von schnellen und langsamen Verkehren, können dort die S-Bahn trennen von Regional- und Fernverkehr, kommen zu einer weiteren Verbesserung. All das, was Sie bei Stuttgart 21 als add on neben einem teureren Bahnhof machen, ist Kern des Umstiegskonzeptes und verbessert die real existierende Situation des guten Kopfbahnhofs, den wir heute haben. All die technischen Details von Brandschutz bis sonst was – ich glaube, das kriegen die am Ende irgendwie hin, die sind ja gut, und schön wird es auch. Die Frage ist aber: Ist das nötig? Die schöne Antwort ist: Es ist nicht nötig, weil Sie bessere, billigere, schneller zu realisierende Alternativen haben mit dem von uns präsentierten Umstiegskonzept. Darüber sollten wir heute ernsthaft diskutieren.

Vorsitzender: Vielen Dank. Damit als letzter in der ersten Runde, Matthias Gastel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Kollege Donth und der Kollege Jung hatten zu Beginn ihrer Beiträge Anmerkungen gemacht. Ich möchte darauf gerne kurz eingehen. Der Ausschussvorsitzende ist ein politischer



Nur zur dienstlichen Verwendung

Mensch, darf das sein, soll das sein. Davon zu trennen bitte ich das Neutralitätsgebot während der Sitzungsleitung, das ist was anderes, als wenn jemand sich als Abgeordneter und Ausschussvorsitzender meldet.

Die Tatsache, dass wir hier schon seit vielen Jahren immer wieder über Stuttgart 21 im Deutschen Bundestag und im Ausschuss sprechen, zeigt, um was für ein hochgradig problematisches, politisch auch strittiges und politisch gesteuertes Projekt es sich bei Stuttgart 21 handelt. Mit dem Finanzierungsvertrag wurde etwas geschaffen, das praktisch unauflösbar ist. Denn die Projektpartner haben völlig unterschiedliche Ziele, unterschiedliche Aufgaben wahrzunehmen, unterschiedliche Interessen zu vertreten. Die einen beispielsweise wollen die Gleisflächen für die Überbauung gewinnen und die anderen wollen den Flughafen an den Fernverkehr anschließen. Das sind sehr unterschiedliche Interessen. Deswegen ist es auch wichtig, deutlich zu machen, dass Stuttgart 21 nicht aus Mangel an Alternativen beschlossen wurde, sondern weil Stuttgart 21 von einer politischen Mehrheit gewollt gewesen ist und zwar von einer politischen Mehrheit, die durch zahlreiche nachfolgende Wahlen auch immer wieder bestätigt wurde. Darüber hinaus wurde von verschiedenen Bundesregierungen massiv Einfluss genommen auf dieses Projekt. Herr Sarrazin ist ein bisschen darauf eingegangen. Ich denke, er wird es sicherlich später, wenn er nochmal dran ist, ebenfalls nochmal tun. Diese politische Einflussnahme durch verschiedene Bundesregierungen macht auch deutlich, dass diese sich angesichts steigender Kosten aus der Finanzierung nicht einfach billig davonstellen kann. Ohne die Stützung und Unterstützung des Bundes wäre dieses Projekt längst gescheitert. Das müssen wir akzeptieren, dass wir hier in der Situation sind, dass dieses Projekt gebaut wird, auch wenn wir es nach wie vor in der Sache für verkehrlich unzulänglich halten. Ich erinnere an die Gleisneigung, die die betriebliche Flexibilität erheblich beeinträchtigen wird. Noch dazu ist es teuer und unwirtschaftlich. Wir akzeptieren aber die Mehrheitsentscheidungen, die es auf unterschiedlichen Ebenen immer wieder gegeben hat. Genauso müssen wir auch akzeptieren, dass Milliarden verbaut wurden und 70 Prozent der Tunnel in Stuttgart bereits gebohrt wurden. Wir sollten aber auch zugleich von denen, die dieses Projekt immer gewollt haben und

auch gegen alle Widerstände und – ich sage mal – auch gegen alle Vernunft durchgesetzt haben, erwarten können, dass sie die veränderten Rahmenbedingungen sehen und akzeptieren. In den 1990iger Jahren war der Deutschlandtakt noch kein Thema. Heute sagen alle Parteien, dass sie den Deutschlandtakt wollen, aber er ist mit Stuttgart 21 eben nicht fahrbar. Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD steht drin, man wolle bis 2030 die Fahrgastzahl im Fernverkehr verdoppeln. Das ist mit Stuttgart 21 nicht möglich. Daher muss Stuttgart 21 ergänzt werden. Hier stehen diejenigen, die Stuttgart 21 immer gewollt haben und durchgesetzt haben in der Verantwortung.

Vorsitzender: Herr Kollege Gastel denken Sie daran, an die Frage zu kommen.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Lieb, Sie haben Kritik an der Engpassanalyse geübt und da würde ich Sie bitten, dass Sie da ein bisschen konkretisieren, was aus Ihrer Sicht in der Analyse nicht richtig gelaufen ist und welche Folgen Sie daraus ableiten. Und in Ihrer Stellungnahme haben Sie geschrieben: Stuttgart 21 muss von einer ersetzenden Infrastruktur zu einer ergänzenden Infrastruktur modifiziert werden. Stichwort: Deutschlandtakt, Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fernverkehr usw. Wo sehen Sie den Bedarf für diese Ergänzungen, von denen Sie geschrieben haben?

Vorsitzender: Herr Lieb, Sie haben das Wort.

Matthias Lieb (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Die Engpassanalysen des Bundesverkehrswegeplans – zumindest für den Sektor Schiene – sind aus meiner Sicht methodisch unzureichend, zumindest rund um Stuttgart, da sie nämlich die bestehende Nachfrage einfach von dem Tag in die Nacht verlegen. Das ist ein untrügliches Zeichen dafür, dass ein Engpass besteht. Man weist aber hier formal keinen Engpass aus. Ich müsste jetzt weiter ausführen. Gerade haben es meine Vorredner links und rechts schon gesagt, dass wir hier Engpässe haben. Wenn die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan umgesetzt sind, dann wäre das, was man 1973 in den ersten Bundesverkehrswegeplan hineingeschrieben hat, nämlich zusätzliche Gleise von Mannheim bis nach München zusätzlich zur bestehenden Eisenbahninfrastruktur zu bauen, umgesetzt. Mit Ausnahme eines kleinen



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stückes bei Stuttgart, und zwar von dem Ende der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart bei Zuffenhausen, bis zum Hauptbahnhof Stuttgart, egal ob neuem oder altem Bahnhof. Das sind knapp 8 Kilometer Strecke. Da müssen alle TGV und ICE, die von Paris und von Mannheim, Düsseldorf, Hamburg kommen, über ein Gleis gemeinsam mit allen Nahverkehrszügen die von Heilbronn, Würzburg, Pforzheim, Karlsruhe usw. kommen, Richtung Stuttgart fahren. Ein einziges Gleis für alle Züge. Diese Probleme kennen wir in anderen Knoten, in Köln, Frankfurt und Nürnberg, und man hätte das eigentlich schon längst ausbauen müssen. Heute können die Regionalzüge bei Störungen im Zweifel auch noch die S-Bahn-Gleise nutzen. Diese Flexibilität fällt zukünftig mit Stuttgart 21 weg. Da geht wirklich nur noch ein einziges Gleis aus dieser Richtung in den neuen Tiefbahnhof hinein. Jetzt hat der Bundesverkehrswegeplan in seiner Methodik das so ausgebaut, das er sagt: Man hat zunächst ein Bezugsnetz, da werden die Verkehrsprognosen auf Züge umgelegt. Da ist noch kein weiterer Ausbau vorgesehen. Da zeigt die Bundestagsdrucksache 18/10925 auf, dass 182 Züge des Nahverkehrs auf dieser Strecke fahren würden. Jetzt wird das Zielnetz umgesetzt. Das heißt, es werden noch weitere Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan umgesetzt und anschließend fahren mehr ICE-Züge auf dieser Strecke. Dadurch werden jetzt diese Nahverkehrszüge in die Nacht verlegt. Aus über 180 Zügen des Nahverkehrs tagsüber werden nur noch 156 Züge tagsüber gelegt und die anderen Züge sollen in der Nacht fahren, weil sie tagsüber eben nicht mehr durch diesen Engpass durchkönnen, nachts aber noch freie Kapazitäten bestehen. Der Bund erklärt jetzt, man hätte für den Schienenverkehr keine tageszeitabhängigen Verkehrsnachfragen, deshalb würde das über den gesamten 24-Stunden-Tag verteilt. Nun weiß man aber, das weiß der gesunde Menschenverstand, dass man meistens tagsüber unterwegs ist und nicht in der Nacht. Und – wir haben es vorher gehört – in der wirtschaftsstarke Region Stuttgart sind viele Pendler unterwegs. Man bräuchte also morgens viel mehr Kapazitäten. Wir haben heute schon 14 Züge in der Spitzenstunde, morgens zwischen 7 und 8 Uhr. Und nach der Prognose des Bundesverkehrswegeplans sollen im Jahr 2030 nur 12 Züge in der Stunde fahren. Das passt also auch nicht. Es deutet eben auch darauf hin, dass man hier einen

versteckten Engpass hat, den man nicht auflösen möchte. Denn wenn man ihn auflösen möchte, wäre der Bahnhof zu klein. Das ist also – wie gesagt – recht deutlich aus diesen Unterlagen sichtbar.

Zu Herrn Leger möchte ich noch kurz erwähnen: Wir haben heute 34, wir hatten auch schon 35 Züge morgens in der Spitzenstunde im Kopfbahnhof und nicht 30. Beim Stresstest waren sie noch nicht dabei in 2011, das war mit sehr vielen Besonderheiten, insbesondere die Doppelbelegungen. Diese Doppelbelegungen, da ist nach wie vor unklar, ob die überhaupt möglich sein werden, aufgrund der starken Gleisneigung. Der Nachweis gleicher Sicherheit fehlt nach wie vor für diesen Bahnhof.

Jetzt haben wir aber noch das Thema, der Bahnhof Stuttgart 21 ist eine ersetzende Infrastruktur. Aus unserer Sicht sollte es umgeplant werden zu einer ergänzenden Infrastruktur. Wir haben heute den 3. Bahnhof in der Eisenbahngeschichte von Stuttgart, der 4. ist jetzt im Bau. Der 1. Bahnhof war nach 20 Jahren schon zu klein. Der nächste hat dann 50 Jahre gereicht. Der jetzige 3. ist jetzt 100 Jahre alt und reicht gerade noch so. Es wird seit 25 Jahren über die Kapazität des 4. Bahnhofs gestritten. In der Zeit seit 94 haben sich im Eisenbahnverkehr in Deutschland die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt. Das kann man aus dem „Verkehr in Zahlen“, der Übersicht des Bundes nachlesen. Das heißt, die vor 20 Jahren erstellten Gutachten über die Kapazität und mögliche zukünftige Zugzahlen, sind überholt. Wir haben gerade gehört, in Sachen Klimaschutz, wir müssen eigentlich viel mehr Schienenverkehr ermöglichen.

Vorsitzender: Herr Lieb, denken Sie bitte auch an die Zeit.

Matthias Lieb (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Ja. Die vorher zitierte Bundestagsdrucksache geht für 2030 von Zugzahlen im Nahverkehr aus, die schon nächstes Jahr erreicht sein werden. Wenn nämlich die zusätzlichen Metropolesse und Regioexpresszüge kommen, die vom Land bestellt werden. Die Effekte von Stuttgart 21 betragen ein halbes Prozent des Verkehrs rund um Stuttgart. Wir haben heute 9 Millionen Wege im Verkehr in der Region Stuttgart. Und Stuttgart 21, Herr Leger, Sie haben es 2015 erklärt, soll 18 Millionen Pkw-Fahrten verlagern,



Nur zur dienstlichen Verwendung

aber jährlich und die 9 Millionen sind jeden Tag, sind 0,5 Prozent.

Vorsitzender: Kommen Sie bitte zum Schluss.

Matthias Lieb (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Deshalb brauchen wir eine zusätzliche Infrastruktur wie in Zürich, in Stockholm, daher muss dieser Kopfbahnhof erhalten bleiben. Zusätzlich zu dem Bahnhof, den man jetzt baut, um ausreichend Kapazitäten für die Zukunft zu haben.

Vorsitzender: Danke. Es gibt noch eine zweite Runde. Da besteht auch die Möglichkeit, an die Sachverständigen noch weitere Fragen zu stellen. Ich danke erstmal allen für die erste Runde. Bevor wir in die zweite Runde eintreten, will ich kurz selbst etwas sagen, da ich ja verschiedentlich angesprochen wurde.

Ich bin Vorsitzender dieses Ausschusses und stolz auf diese wichtige Funktion. Aber ich bin auch zugleich Wahlkreisabgeordneter des Wahlkreises Stuttgart, mit dem dieses Projekt ein wenig zu tun hat, wie der/die eine oder andere wahrscheinlich mitbekommen haben. Und als solcher habe ich selbstverständlich das Recht, mich dazu zu äußern. Ich rate nochmal allen, die es jetzt nicht gelesen haben, sich das nochmal genau durchzulesen, was ich da sage. Da habe ich nämlich – wenn man so will – eine 3. Position zu den Dingen, die hier geäußert werden. In der Kritik bin ich bei den Kritikern, in der Schlussfolgerung komme ich allerdings zu dem Ergebnis, wahrscheinlich der Mehrheit hier, dass ich sage: „Jetzt ist die Katz de Baum nauf“ – wie man bei uns sagt, jetzt muss man eben das Beste draus machen. Das ist eine Position, die einem viel Ärger von allen Seiten einbringt. Ich vermute aber, eine Position, die vermutlich, wenn man die Mehrheit der Leute befragt, viel Zustimmung finden würde. Das soll es von mir gewesen sein.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Der schon angesprochene Umstieg, ob das K21 oder Umstieg 21 genannt wird, ist schon mehrfach angesprochen worden und ist ja auch Inhalt des Antrags der Fraktion DIE LINKE. Insofern, Frau Kollegin Leidig, war das etwas Eigenlob, was Sie da gesagt haben. Wenn man es beantragt, ist es logisch, dass hier darüber gesprochen wird. Das muss man nicht so besonders hervorheben. Aber der Antrag sagt ja auch: „Eine notwendige Neuplanung dieses

Knotens jetzt endlich vornehmen und dabei auch einen Bürgerbeteiligungsprozess mit einbinden“. Richtig, ja? Das will ich jetzt gar nicht infrage stellen, das ist sicher richtig, das auch im Zusammenhang so zu sehen. Wenn man das eine tut, muss man das andere auch tun. Deshalb jetzt meine Frage nochmal an Herrn Bopp. Sie begleiten das Projekt schon viele Jahre, in verschiedenen Funktionen und haben damit auch schon Erfahrungen mit der ewig langen Zeit dieses Projektes und mit der Einbindung dieser Bürgerbeteiligungsprozesse, die es seither gab, bis hin zu einem Volksentscheid. Deshalb meine Frage: Wie sehen Sie das, wenn man jetzt sagt, stopp mal, halt, einfrieren – Stuttgart, wir lassen die Baustelle jetzt mal liegen, ziehen die Firmen ab oder was man auch immer mit denen solange macht, und planen mal um. Und wenn wir eine ordentliche Planung haben und während der Planung schon – übrigens nicht erst wenn es fertig ist, sondern während der Planung – beteiligen wir die Bürger, lassen das mit einfließen. Was schätzen Sie aus Ihrer Sicht, wie lange wir dafür brauchen, bis dieser Prozess in eine rechtlich baubare Variante mündet? Und bis wir dann auch fertig sind mit diesem Alternativkonzept? Es ist ja nicht damit getan, dass wir einfach sagen, wir nehmen das, was auch der Herr Rockenbauch jetzt vielleicht in der Tasche hat und uns vorlegt. Wobei er auch gesagt hat, es ist nicht alles schlecht, was seither gemacht wurde. Auch die technischen Fragen würde man noch hinkriegen. Das haben Sie auch gesagt. Das war für mich auch interessant. Aber es hat sich seither anders angehört. Sie sagen, es wäre nicht nötig, aber Sie haben gesagt, wir kriegen es hin. Ja, das habe ich genau aufgeschrieben. Also, meine Frage: Wie schätzen Sie das ein? Ist das ein realistischer Plan oder eher ein Projekt, wo wir in der Realisierung eine 3 oder eine 4 beim Jahr vorne dranstehen haben? Vorne, nicht hinten dran.

Die zweite Frage an Herrn Bopp: Ich weiß jetzt nicht, ob er zweimal antworten darf, oder ob das alles in einer Frage beantwortet werden muss. Die zweite Frage betrifft den städtebaulichen Aspekt. Wir haben in Stuttgart nicht nur das Verkehrsproblem. Wir haben auch ein Problem mit Wohnraum. Stuttgart wächst wieder, das ist heute schon mehrfach zu hören gewesen – das Projekt S 21 hat aus städtischer und aus regionaler Sicht den großen Vorteil, dass wir hier sehr zentrumsnah 2 neue Stadtviertel bekommen. Dass wir 100 Hektar



Nur zur dienstlichen Verwendung

Fläche, die seither durch Schotter und Bahnflächen, Rangierflächen belegt sind, einer städtebaulichen Nutzung zuführen können für Rundbebauung, für Parks, Plätze und Grünanlagen. Die Frage nun: Wie schätzen Sie diesen Wert von Stuttgart 21 ein? Wie nötig ist das?

Vorsitzender: Herr Bopp, Sie haben die Gelegenheit zu antworten. Es obliegt Ihnen zu entscheiden, ob Sie mehr als die eine Runde brauchen für die Antworten. Herr Donth hat natürlich Recht, er hätte theoretisch auch 2 Experten fragen können. Bitte.

Thomas Bopp (Verband Region Stuttgart): Ich möchte mir das nicht ausmalen, dass wir jetzt nochmal von vorne anfangen. Wir lernen ja gerade auch an diesem Projekt – aber nicht nur an diesem –, dass es offensichtlich 10 Jahre braucht, etwas zu planen und 10 Jahre, um so etwas zu bauen. Wenn ich mir vorstelle, dass man jedes Mal nach 5 oder 10 Jahren sagt: Jetzt fangen wir nochmal ganz von vorne an – dann wird man nie zu einem Projekt kommen. Was man tun sollte, wenn die Planungs- und Bauzeiten so lang sind: dass man ein Monitoring macht, ob die Bedingungen noch so sind, wie sie damals waren. Das machen die Projektpartner auch im Lenkungskreis und in anderen Sitzungen ständig. Wir überprüfen, ob alles noch so ist, wie man sich das vor 10, 15 Jahren überlegt hat, oder ob es Entwicklungen gibt, die man damals noch nicht hat vorhersehen können. So kommt es dann dazu, dass wir zum Beispiel am Flughafen gemeinsam eine Veränderung vorgenommen haben und ein drittes Gleis beim S-Bahn-Bahnhof beschlossen und dafür eine Vereinbarung getroffen haben.

Da, wo es geht, ohne das Projekt weiter zu verzögern, werden solche Anpassungen gemacht. Man kann über die Wendlinger Kurve reden, da hat der Verband Region Stuttgart in der Mitnachtstraße zwei weitere Weichen beschlossen. Das geht alles innerhalb des Projekts oder außerhalb des Projekts. Aber die Grundrichtlinie, die grundlegende vertragliche Vereinbarung, wird dadurch nicht infrage gestellt. Wenn man alles neu anfangen würde, würden die Zeiträume sicher sein: nochmal 10 Jahre Planung, 10 Jahre Bau, egal, wie das Projekt dann aussieht. Es wird immer so getan, als hätten wir einen fantastischen, gut funktionierenden Kopfbahnhof in Stuttgart. Ich darf Ihnen sagen, – Sie haben es gesagt, Herr Rockenbauch –

der ist über 100 Jahre alt. Das heißt, wir haben eine Infrastruktur, die am Ende ihres Lebenszeitraums ist. Das heißt, wir müssten die ganzen Zulaufstrecken und die Überwerfungsbauwerke einer Totalsanierung unterziehen. Das ist eine Infrastruktur, die man, wenn Stuttgart 21 fertig ist, abräumen möchte. Dass da nichts mehr investiert worden und nur das Nötigste gemacht worden ist, ist auch wirtschaftlich sinnvoll. Sie haben angesprochen, dass ich Architekt bin. Wenn zu mir ein Bauherr kommt und sagt, er möchte Gebäude komplett sanieren und umbauen, so lange er drin wohnt oder arbeitet, dann mache ich immer 7 Kreuze. Ein Umbau ist wirklich ganz schwierig, wenn der Kunde drin ist. Wir haben den Vorteil – ich nehme das Wort von der ersetzenden Infrastruktur, das hier gebraucht wurde –, dass wir an anderer Stelle einen neuen Durchgangsbahnhof bauen können und – mit wenigen Einschränkungen – den alten Kopfbahnhof weitestgehend in Betrieb lassen können. Wenn Sie den Kopfbahnhof umbauen, müssen Sie das unter „rollendem Rad“ tun. Das wird Jahre dauern und in dieser Zeit erhebliche Einschränkungen für den Bahnverkehr bringen. Die 5 Zulaufgleise sind genannt worden. Wenn Sie das Überwerfungsbauwerk sanieren, weiß ich gar nicht, wie das funktionieren soll. Das heißt, wir haben den Glücksfall, dass wir hier ersetzende Infrastruktur machen und wir machen selbstverständlich auch Ergänzungen. Das ist überhaupt keine Frage. Ich möchte mich da gar nicht auf eine Diskussion einlassen, Herr Abgeordneter, wie lange das dauert. Aber mit Sicherheit noch einmal so lange.

Das zweite, was Sie gesagt haben, hatte ich vorher schon angesprochen, dass es kein reines Bahnprojekt ist und schon gar nicht ein reines Fernbahnprojekt, sondern eben auch ein Nah- und Regionalverkehrsprojekt und eine städtebauliche Chance für die Landeshauptstadt Stuttgart, die mit enger Gemarkung im Talkessel liegt. Es können dort vorhandene Stadtteile wie zum Beispiel das ganze Nordbahnhofviertel direkt an die S-Bahn über die Mitnachtstraße angeschlossen werden. Und es kann direkt neben der Haltestelle Mitnachtstraße ein neues Quartier Rosenstein entstehen, mitten in der Stadt. Die Stadt hat darauf verzichtet, im Außenbereich zusätzliche Wohnbauflächen zu erschließen, sie hat den Flächennutzungsplan vor Jahren reduziert, weil diese Innenentwicklung möglich geworden ist. Das ist für die



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stadt sehr wichtig, aber es ist für die Region auch wichtig. Ich hatte Ihnen gesagt, dass sehr viele Menschen außerhalb von Stuttgart in der Region leben. Auch dort werden wir an den Bahnhöfen, die wir dezentral stärken wollen – Vaihingen, Cannstatt, Feuerbach, Zuffenhausen, Flughafen – schauen, dass die weitere Siedlungsentwicklung sich dort abspielt, wo die Schiene qualitativ hochwertig da sein wird und eben nicht im flachen Land, wo dann die Folge ist, dass wieder zusätzlich das Auto genommen wird. Das ist also auch eine regionalpolitisch ausgesprochen wichtige Maßnahme. Deswegen sage ich, Ergänzung gerne, da reden wir auch schon über sehr viele Dinge mit den Projektpartnern. Aber Abbruch: nein und auch Umstieg: nein.

Abg. Gustav Herzog (SPD) übernimmt den Vorsitz

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Vielen Dank, Herr Bopp, auch weil wir uns so langsam wieder der vereinbarten Redezeit nähern. Ich sitze hier in Vertretung des Vorsitzenden als dienstältester Abgeordneter. Für die AfD, Herr Dr. Spaniel bitte.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Ich bin Stuttgarter und dachte eigentlich, ich wüsste sehr viel über dieses Projekt. Aber auch im Rahmen der Äußerungen, die wir heute gehört haben und auch im Rahmen der Aussagen, die in den vorangehenden Stellungnahmen getätigt wurden, muss ich leider feststellen, dass wir offensichtlich ein massives Transparenzproblem in diesem Land haben und auch ein massives Problem mit ehrlichen Ankündigungen der Politik. Ich bin, ehrlich gesagt, auch schockiert, wir haben eben Aussagen gehört, die mögen alle stimmen oder nicht stimmen. Ob das jetzt heute 30 Züge sind, die ich verarbeiten kann und in dem neuen Bahnhof dann 49. Wenn das ausgegebene Ziel 60 Züge sind, dann sollte es das Ziel sein, dass das neue Bahnhofskonzept genau diese 60 Züge auch verarbeiten kann. Das hat etwas mit Logik zu tun und das hat mit sonst eigentlich gar nicht viel zu tun. Deshalb finde ich es sehr schade, dass das heute gar nicht so richtig thematisiert wurde. Wir stellen aber auch fest, dass hier offensichtlich sehr intransparent mit Steuergeldern umgegangen wird. Deshalb richten sich meine beiden Fragen genau zu diesem Thema. Wir sind als Fraktion der Meinung, das kann so nicht weitergehen. Die Kosten für Stuttgart 21 im Bundeshaushalt sind auf viele verschiedene Sachen verteilt, es ist gar nicht klar zu se-

hen. Wir wollen da natürlich eine stärkere Transparenz schaffen.

Immer dann, wenn Steuergelder verbaut werden oder verwendet werden, ist die Frage: Wer zahlt das am Ende? Wir haben gerade gehört, das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 wird deutlich teurer. Erstmals muss man sagen, dass die Bahn diesen Bahnhof im Prinzip an die Region vermietet – nicht direkt an die Region vermietet, aber die Gelder dafür werden natürlich weitergereicht. Deshalb geht meine Frage an Herrn Bopp, vom Verband der Region Stuttgart: Wie hoch sind heute die Stationsentgelte, also die Kosten für den Bahnhof, die weitergereicht werden? Wir haben offensichtlich ein Wirtschaftlichkeitsproblem und deshalb stellt sich mir die Frage: Wie hoch werden die zukünftigen für den Schienenpersonennahverkehr berechneten Kosten sein? Es muss ja in irgendeiner Form eine Wirtschaftlichkeit dargestellt werden und irgendeiner wird das zahlen müssen. Ich denke, es sollte auch mal klar zur Sprache kommen: wenn die Wirtschaftlichkeit so miserabel ist, wie wir das in diesem Projekt wohl annehmen können, wird dafür natürlich auch der Kunde oder die Region Stuttgart, als Verkehrsträger oder Träger dieses Personennahverkehrs, sicherlich auch mehr Stationsentgelte an die Bahn zahlen müssen. Wie hoch die genau sind, das würde mich an dieser Stelle interessieren, Herr Bopp.

Die zweite Frage geht an Sie, Herr Dr. Sarrazin. Sie haben in Ihrem Eingangsstatement zu dieser Anhörung ausgeführt, dass in Bezug auf die Infrastruktur – und jetzt zitiere ich: „...die finanzielle Eigenverantwortung der Deutschen Bahn eine Schimäre sei und dass am Ende der Bundeshaushalt einspringen müsse“. Das ist genau das, was man sich ja eigentlich nicht vorstellt, wenn man ein Unternehmen wie eine Bahn betreibt. Es sollte ja so sein, dass diese Bahn ein selbsttragendes Unternehmen ist. Wir haben mittlerweile Nettofinanzschulden dieser Deutschen Bahn von 19 Milliarden Euro angehäuft. Da wäre meine ganz allgemeine Frage an dieser Stelle: Was sind denn Ihre Vorschläge für die Zukunft, dass so etwas nicht mehr passieren kann? Wie würden Sie sich denn vorstellen können, dass die Netz AG zukünftig vielleicht eine Entflechtung von Transport und Infrastruktur herstellt? Oder wie sähe ein besseres staatliches Controlling an dieser Stelle aus? Sie können ja jetzt frei sprechen. Sie haben da auch



Nur zur dienstlichen Verwendung

Erfahrung gesammelt. Wir haben natürlich auch ein Interesse daran, dass Unternehmen, die von unseren Steuergeldern bezuschusst werden, sinnvoll und eigenverantwortlich mit diesem Geld umgehen. Das wären meine beiden Fragen, Danke.

Vorsitzender: Herr Bopp, Sie haben das Wort.

Thomas Bopp (Verband Region Stuttgart): Ich muss dazu sagen, dass es im Land Baden-Württemberg zwei Aufgabenträger für den Eisenbahnverkehr gibt. Das ist einerseits das Land Baden-Württemberg, für sämtliche Regionalzüge und der Verband Region Stuttgart ausschließlich für die S-Bahn. Das heißt, wir haben eine Ausschreibung gemacht und die DB ist aus der Ausschreibung als letztlich einziger Bieter als der Betreiber der S-Bahn-Region Stuttgart hervorgegangen. Er hat einen Vertrag bekommen und dafür zahlen wir natürlich für gefahrene Kilometer eine entsprechende Entschädigung. Ich kann Ihnen auswendig im Moment aber nicht sagen, wieviel das ist. Das ist vertraglich festgelegt und wird auch spitz abgerechnet. Das heißt, wenn Züge ausfallen, dann zahlen wir natürlich nichts und es gibt sogar eine Pönale Regelung. Ich kann Ihnen nicht sagen, was das Land Baden-Württemberg für die Stationsentgelte zahlt, das kann ich Ihnen auswendig jetzt nicht sagen.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Dann wäre meine Bitte, dass man es vielleicht nachreicht.

Thomas Bopp (Verband Region Stuttgart): Dann müssten Sie die Anfrage bitte an das Land Baden-Württemberg stellen, das hat mit der Region nichts zu tun.

Vorsitzender: Dann wäre jetzt Dr. Sarrazin dran.

Dr. Thilo Sarrazin: Das ist in der Tat ein nicht immer schon bewegendes Thema gewesen. Letztlich ist es ja nicht einfach, Rentabilitäten zu berechnen. Der Verkehr hat einen gewissen Erlös. Sei es als Nahverkehrsbeitrag des Landes, sei es als Fahrgelderlöse beim Fernverkehr, sei es als Erlöse aus dem Güterverkehr. Dafür gibt es Kosten für den unmittelbar anfallenden Transport. Es gibt Kosten, die letztlich die Kosten der fahrenden Unternehmen – DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo – decken. Dann gibt es einen Überschuss und dieser Überschuss muss die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur decken. Die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur setzen sich zusammen, neben den

unmittelbaren Betriebskosten, aus den Kosten für den Unterhalt und aus den Kosten für die Abschreibungen, zum Wiederbeschaffungswert der Bahnanlagen plus den Zinskosten für das gebundene Kapital. Nun ist es so, das ist leider für das ganze System Schiene bei uns in Deutschland eine bedauerliche Tatsache, dass also das gebundene Kapital nicht verzinst wird, das ist auch ausgenommen in der Bahngesetzgebung. Es ist aber so, dass auch die Abschreibungen weder zum Anschaffungswert, noch zum Wiederbeschaffungswert wirklich abgebildet werden können. Schon zu meiner Zeit, als ich bei der Bahn war, im so genannten System DB Invest, wurde letztlich die Rentabilität immer nur auf den Teil berechnet, der nicht vom Bund bezuschusst wurde, was eine völlig unehrliche Sache war. Als ich mir das damals als der zuständige Netzvorstand näher anschaute, habe ich gesagt, wir müssen an die Sache anders rangehen. Die Frage, was ist rentabel? Was ist nicht rentabel? Das ist eine analytisch theoretische Frage. Wichtig ist, damit wir die Mittel, die immer knapp sind, auch richtig verbauen, müssen wir im System eine Rentabilitätsrangordnung herstellen und müssen die jeweils rentabelsten Dinge machen. Dann haben wir nämlich für ein bestimmtes Geld, was immer letztlich politisch festgelegt wird für den Netzausbau, dann die maximale Gegenleistung. Damals, als wir diese Planung machten 2000/2001, hatten wir gewisse Zuschüsse für den Bund. Die waren für die Infrastruktur im Jahr, je nachdem, wie man das berechnete, 7 bis 8 Milliarden DM für den Ausbau, bzw. für all das, was man aktiviert am Ende. Nun kann man daraus sehen, was man jetzt für die nächsten 10 Jahre hat, das sind dann 70 bis 80 Milliarden DM und daneben legte man alle Maßnahmen aus dem vordringlichen Bedarf und was man sonst so brauchte. Dann stellte man fest, dass man eigentlich doppelt so viel braucht, um nur auch die unmittelbarsten Wünsche zu befriedigen. Das führte dann damals dazu, dass wir gesagt haben: So geht es nicht. Wir machen es nach der Rentabilitätsrangordnung. Wo sind die Kapazitätsengpässe? Wo gibt es den meisten Ertrag? Das waren damals ganz eindeutig gewisse Engpassfaktoren im Netz und das war der Ausbau des Güterverkehrs. Bei uns standen zum Beispiel der so genannte „Eiserne Rhein“ und die Zuführungsstrecke nach Basel ganz vorne. Dann fielen viele Dinge raus. Bei uns fielen damals schon raus die Projekte 8.1, 8.2.



Nur zur dienstlichen Verwendung

mit Kostenpunkt 18 Milliarden DM, das war einfach nicht darstellbar. Vielleicht irgendwann später. Und ganz tief unten, unter der 8.1, 8.2 stand das Projekt Stuttgart 21, was letztlich keinerlei Kapazitätserweiterungen hat, sondern eigentlich nur eine maßvolle Fahrzeitverkürzung und einen großen städtebaulichen Gewinn für die Stadt Stuttgart. Das stand ganz unten und hätte an sich, außer wenn der Haushaltsgesetzgeber sich entscheidet, der Bahn für die nächsten 10 Jahre, jedes Jahr 4, 5 Milliarden DM mehr zu geben, nie in die Rentabilitätsrangordnung eingehen können. Nachdem das alles fertig war und ich das dem Konzernvorstand vorgestellt hatte und er das auch allgemein für sehr gut befand, bekam ich eines Tages den Auftrag – ich habe ihn natürlich auch umgesetzt – letztlich doch die Rahmenvereinbarungen für Stuttgart 21 zu verhandeln. Ich war dazu bei Herrn Mehdorn. Dann habe ich gefragt: Herr Mehdorn, ich mache das natürlich, ich muss das ja auch tun, ich mache es auch, so gut es geht. Aber was ist Ihr Motiv? Das ist doch völlig unrentabel. Ja sagte er, das Motiv ist, dadurch gewinnen wir die Ausschreibung für den Nahverkehr – oder – damals gab es noch keine Ausschreibung – dafür gewinnen wir den ganzen Nahverkehrsvertrag für Baden-Württemberg. Und in der Abwägung ist das für das Unternehmen aus Konzernsicht so wichtig, dass wir jetzt das Risiko in Kauf nehmen. Im Übrigen müssen wir jetzt auch noch die nächsten 5 Jahre erstmal prüfen, ob es denn wirklich rentabel ist. Das war die Antwort. Und so kam es zur Rahmenvereinbarung und so kam man auf die Schiene. Natürlich sind das äußerst irrationale Systeme, denn es wirken unterschiedliche Kräfte. Bei Stuttgart 21 wirkten die örtlichen politischen Kräfte. Es waren gewisse eisenbahnpolitische Vorstellungen. Es war die normative Kraft des Faktischen. Hier und da gab es auch eine Wahl und jeder hatte sein Lieblingsprojekt. Dann kam das zustande und irgendwie ist es auch zu erklären, es war nur nicht rational.

Vorsitzender: Denken Sie bitte an die Zeit, Herr Sarrazin.

Dr. Thilo Sarrazin: Ich war vorhin aber wesentlich kürzer als meine vorgesehene Zeit, Herr Vorsitzender, darauf möchte ich hinweisen. Wenn man das System umstellt, müsste man praktisch – wie das auch in den 80iger Jahren war – der Bahn pauschal Zuschüsse für Ausbau und Neubau ge-

ben. Und die Bahn muss nach vernünftigen betrieblichen, verkehrspolitischen Kriterien diese in eine Rangordnung bringen. Und sie muss diese Rangordnung von oben nach unten abarbeiten und sie kann eben nur so viel bauen, wie Geld da ist. Dann würden die unrentablen Dinge immer ans Ende rutschen, was leider geheißen hätte, dass man auch im Jahr 2030 Stuttgart 21 noch nicht hätte bauen können.

Vorsitzender: Für die SPD-Fraktion bitte Frau Kollegin Lühmann.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich fand sehr spannend zu hören, wie die Finanzierung 2001 war. Weil wir genau wussten, dass es unter dem System Mehdorn durchaus Dinge gab, die wir nicht so toll fanden, haben wir die Finanzierung geändert. Jetzt könnten wir uns noch lange in dieser Anhörung über das neue System unterhalten, aber das ist heute nicht das Thema. Es ist aber sehr spannend, Herr Sarrazin, vielleicht, wenn Sie sich da informieren. Es hat sich einiges geändert – nur der Vollständigkeit halber.

Frau Leidig, mir ist wichtig festzustellen, dass Ihr Eindruck über die Aussage von Herrn Dr. Lutz in der nicht öffentlichen Sitzung nicht alleine stehen darf. Ich würde die Aussage von Dr. Lutz anders zusammenfassen. Wir können nicht ganz klar sagen, was er gesagt hat, weil wir beide eine andere Wahrnehmung haben. In meiner Wahrnehmung hat Herr Dr. Lutz genau das gesagt, was Sie gesagt haben, das Projekt ist nicht wirtschaftlich. Das hat er aber nicht als Erster gesagt, das hat auch schon Herr Grube gesagt. Er hat aber nicht gesagt, er baut es nur weiter, weil er gerade mal angefangen hat, sondern er hat gesagt, dass er hinter diesem Projekt steht, hinter der verkehrlichen Wirkung des Projektes, allerdings, dass es viel zu teuer ist. Und wenn man sich das anguckt, darum hätte man es, wenn das alles so bekannt gewesen wäre, niemals angefangen. Aber er steht absolut hinter den verkehrlichen Wirkungen. Das muss der Wahrheit geschuldet dazu gesagt werden.

Deshalb geht meine erste Frage an Herrn Leger. Wir haben mehrfach gehört, dass das Projekt eigentlich nicht sinnvoll ist, weil es die Kapazitäten, die benötigt werden, nicht darstellt. Wir haben auch eine Alternatividee vorliegen, was man stattdessen machen sollte. Herr Bopp hat sich zu dem Alternativkonzept schon sehr deutlich geäu-



Nur zur dienstlichen Verwendung

Bert. Wie sehen Sie das?

Meine zweite Frage geht an Herrn Wittke. Es wurde hier auch mehrfach gesagt, die Kosten explodieren, wir wissen gar nicht wo das hinführen soll. Das muss alles der Steuerzahler bezahlen. Ein großer Punkt, was die Kosten angeht, sind ja immer die Tunnelprojekte. Da wird von vielen Kritikern gesagt: Hört bloß auf, ihr könnt keine Tunnel bauen. Da sind Böden, die die Risiken so groß machen, dass das kein Mensch bezahlen kann. Und selbst, wenn der Tunnel dann fertig ist, wird es nach wenigen Jahren zu einer Situation kommen – das Stichwort ist „Anhydrid“ –, dass die Züge da nicht mehr fahren können. Nun sind Sie jemand, der sehr viel in diese Richtung forscht. Meine Frage an Sie: Können Sie uns diese Sorge der Kostenexplosion und nicht funktionierenden Tunnel nehmen? Oder können Sie die eher bestätigen?

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Nochmal zur Kapazität. Ich habe schon ausgeführt, der Durchgangsbahnhof hat eine viel höhere Kapazität, als der Kopfbahnhof. Und speziell zu dem Engpass, den wir heute haben, in direktem Zulauf vor dem Bahnhof. Jeder, der mit dem Zug in den Bahnhof fährt, weiß, welche Verschwenkungen die Züge nehmen müssen, der wird total abgebaut. Also der Durchgangsbahnhof an sich wird eine erheblich höhere Leistungsfähigkeit haben. Niemand hat gesagt, dass die Leistungsfähigkeit das Doppelte sein wird oder die doppelte Anzahl Züge, das war auch nirgendwo ein Thema gewesen. Die Leistungsfähigkeit in allen Bereichen beim Ausfahren der Züge in beiden Richtungen ist extrem gegeben. Die Kapazität des Gesamtsystems, Durchgangsbahnhof, S21 plus Neubaustrecke, entspricht absolut dem, was die Erwartungshaltung war. Wir schaffen damit eine Anbindung an den Flughafen und wir schaffen über diese Anbindung eine enorme Entlastung des heutigen S-Bahn-Systems.

Vorsitzender: Dann ist jetzt Prof. Wittke dran, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Walter Wittke (WBI GmbH): Ich danke für die Frage. Zunächst darf ich feststellen, dass alle vier Tunnel im Stuttgarter Bereich im Anhydrid verlaufen. Davon sind die Tunnel nach Bad Cannstatt und Feuerbach aufgefahren, ohne Schäden, ohne Hebungen. Auch die Tunnel nach

Unter- und Obertürkheim sind aufgefahren, ohne Schäden, ohne nennenswerte Erhebungen. Deshalb meinen wir, dass wir bis heute unseren Erfolg, was das Auffahren der Tunnel anbelangt, bestätigen können. Im Fildertunnel fehlen noch einige Kilometer. Es ist allerdings so, dass dieser Tunnel nicht so problematisch ist, was die quellbedingten Probleme anbelangt. Jetzt zur Frage nach der Teuerung. Es hat zwei Gründe dafür gegeben. Der eine Grund war der, dass wir im Jahr 2014 vom Bund beauftragt wurden, die Schäden am Engelbrecht-Basistunnel zu bewerten. Ich hatte mich auch vor dem Projekt schon um diese Unterlagen bemüht. Es lief dort aber ein Gerichtsverfahren, ein Schadensersatzprozess und man konnte mir die Unterlagen vom Regierungspräsidium Stuttgart seinerzeit nicht geben. Ich habe sie dann im Zuge dieses Auftrags bekommen. Das hat zu einer Änderung geführt. Wir sind von der Knautschzone, die seinerzeit ausgeschrieben wurde, im Tunnel Cannstatt und Feuerbach, in diesen beiden Tunneln abgekommen und haben an dieser Stelle ein U-Profil durchgeführt. Das war eine Änderung, die auch offensichtlich mit Mehrkosten verbunden war. Die Kosten kenne ich nicht im Einzelnen. Die zweite Änderung, die sich ergeben hat, war eine geologische, auf Cannstatt und Feuerbach. Wir sind – aufgrund der Erkundungen – von zusammenhängenden Linsen ausgegangen; dass wir zumindest annäherungsweise die Verhältnisse des Fildertunnels antreffen würden. Das hat sich nicht bestätigt. Es ist so, dass die Linsen aufgelöst sind, das praktisch überall Wasser ist, und das führt zu einem erhöhten Injektionsaufwand. Das heißt, die Injektionen zur Abdichtung Anhydrid haben einen wesentlich größeren Aufwand als prognostiziert. Das sind die beiden Gründe für die Kostenerhöhung, die ich nennen kann, aus der Sicht des Anhydrids.

Die Frage nach den Risiken. Ich bin der Meinung, dass wir praktisch keine Risiken mehr haben. Woher nehme ich die Sicherheit? Ich habe mich mit meinem Team –, ich bin emeritierter Professor der RWTH Aachen, wie Sie vielleicht wissen – ich habe mich auch in meiner Hochschulzeit schon seit den 70iger Jahren mit der Problematik des Quellens befasst. Wir haben ein Modell entwickelt. Es gibt ein Versuchsbauwerk im Freudenteintunnel, das die Deutsche Bahn betrieben hat – den können Sie heute noch besichtigen –, das mit Messeinrichtungen versehen war, und den wir



Nur zur dienstlichen Verwendung

mit unseren Modellen kalibriert haben. Daraus haben wir unsere Schlüsse gezogen. Das ist einmal trocken Vortrieb, in Vergangenheit sind an dem Tunnel beim nassen Vortrieb beim Bau viele Quellhebungsschäden aufgetreten, in der Schweiz, in Deutschland auch. Wir haben die wasserführenden Äußerungsfronten durch voraus-eilende Polyurethaninjektionen abgedichtet. Ich sagte schon, wir haben das U-Profil gemacht. Wir haben während des Baus Proben entnommen und den Anhydridgehalt bestimmt. Auch Erkundungsbohrungen; nach oben wurden ergänzende Bohrungen gemacht. Wir haben Abdichtungsinjektionen, also die aufgelockerten Zonen abgedichtet, um dem Wasser den Zutritt zu erschweren. Ich bin der Meinung, dass wir mit diesen Maßnahmen die Tunnel erfolgreich herstellen können. Wir haben natürlich auch verglichen, was bei anderen Tunneln war. Auch die Schweizer Tunnel, soweit uns die Unterlagen zugänglich waren, haben wir verglichen. Wir haben die Ursachen erkennen können, aus denen heraus dort Schäden waren. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir – sicherlich kann man Risiken konstruieren, immerhin kann man das im wissenschaftlichen Bereich – aber aus praktischer Sicht meine ich, können wir davon ausgehen, dass die Tunnel betriebsfertig bleiben über viele Jahre. Unsere Prognosezeit ist 100 Jahre und ich lebe dann vermutlich nicht mehr und Sie können mich dafür nicht mehr zur Rechenschaft ziehen. Aber ich denke mal, es werden viele Jahre sein. Dankeschön, ich hoffe, ich habe meine Zeit eingehalten.

Vorsitzender: Sie haben nicht nur die Zeit eingehalten, sondern die Zeit war falsch angezeigt. Sie hätten sogar noch eine halbe Minute Zeit, denn wir hatten die Redezeit für Abgeordnete für Sie angezeigt. Sie haben aber 5 Minuten, insofern hätten Sie noch eine halbe Minute, wenn Sie wollen. Ansonsten bedanke ich mich. Sie haben die Redezeit nicht überschritten. Nur damit es hier keine kritischen Blicke gibt. Für die FDP-Fraktion Kollege Herbst, bitte.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Wenn man zugrunde legt was die Linken möchten, ein Alternativkonzept zum derzeitigen Projekt Stuttgart 21 zu untersuchen und wir gehört haben, dass man den bestehenden Bahnhof erheblich nachrüsten müsste und sicher auch zusätzliche Anstrengungen notwendig werden, um die positiven Verkehrseffekte zu er-

zielen: vor diesem Hintergrund habe ich zwei Fragen an Prof. Martin und an Herrn Leger. Was würde das einerseits bedeuten für Zeiträume, wenn man jetzt sagen würde, man stellt das bisherige Projekt ein, plant komplett neu mit all diesen Veränderungen, die dafür notwendig sind? Was würde das mit Blick auf mögliche Bauzeiten, Planungszeiten etc. bedeuten?

Die zweite Frage, ich möchte nochmal auf das Thema „Stadtentwicklung“ eingehen. Die Ziele, die mit geplant sind, Wohnquartiere zu errichten, Wohnflächen zu schaffen, Lärmentlastung und auch Verkehre zu vermeiden, indem man die Möglichkeit gibt, zentrumsnäher zu wohnen. Was würde das mit Blick auf ein alternatives Szenario eines Kopfbahnhofes 21 bedeuten?

Vorsitzender: Danke, auch für die rekordverdächtige Zeit. Prof. Martin, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Universität Stuttgart): Ich beginne mit den Zeiträumen. Wenn man neu beginnen würde zu planen, das ist ja von Herrn Bopp schon angesprochen worden, ich sehe das ähnlich. Insbesondere unter Berücksichtigung eines Kostensteigerungsgrundes, der noch nicht genannt wurde, soweit ich das verstanden habe. Ich will also noch einen fünften Grund ergänzen, neben den veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen. Wenn wir uns anschauen, was in den letzten Jahren, während des Projekts Stuttgart 21 für Veränderungen in den Rechtsrahmen stattgefunden haben, dann sind das einige Aspekte, die unmittelbare Wirkung entfalten in zeitlicher Hinsicht und damit auch im Hinblick auf die Kosten. Herr Leger wird dazu sicherlich näher ausführen können, wenn er in diese Richtung recherchiert, vielleicht hat er es auch parat. Beispielsweis gab es Einschränkungen der Klagegründe, gerade im Umweltrecht, die aufgehoben wurden. Es gab eine Erweiterung der Klageberechtigten im Umweltrecht. Die Präklusion also die Festlegung der Einspruchsfristen auf bestimmte planerische Entschiede wurde aufgeweicht. Das kam einerseits aus dem Bereich der EU, aber auch der EuGH hat sich geäußert. Die Gerichte in Deutschland haben sich diesbezüglich in verschiedenen Projekten, nicht nur bei Stuttgart 21 geäußert. Das führt alles natürlich zu verlängerten Planungszeiten. Das heißt, bestimmte Dinge müssen neu bewertet werden, neu berücksichtigt werden, fließen dann auch mit Veränderungen in das Projekt ein. Das



Nur zur dienstlichen Verwendung

ist natürlich eine Meinung, die man vertreten kann, ein Standpunkt, den man auch vertreten kann. Allerdings, wenn man das tut, muss man meiner Ansicht nach auch berücksichtigen, dass sich daraus bestimmte Folgen im zeitlichen Verzug und auch bei den Kosten ergeben. Die muss man dann auch bereit sein zu tragen. Das kann man machen. Aber ich finde es an der Stelle dann nicht ausreichend, dass man einfach auf die Bahn als Projektträger zeigt und sagt, die Bahn hat das verursacht. Es gibt also auch aus meiner Sicht noch weitere Ursachen, zu den von Herrn Dr. Sarrazin genannten. Dies würde dann im Falle eines Ausstieges oder Umstieges – wie auch immer – natürlich zusätzlich zu den genannten Aspekten ebenfalls zu berücksichtigen sein. Das heißt, wenn Sie mir heute sagen können, welche Beschlüsse Sie in den nächsten 5 Jahren fassen, welche Gesetze verabschiedet werden, welche Rechtsprechung in den nächsten 5 Jahren stattfindet, dann kann man auch kalkulieren, welche zeitlichen und kostenseitigen Auswirkungen das hat auf Grundlage der Dinge, die wir heute gar nicht wissen können. Insofern sind der Prognose an dieser Stelle auch gewisse Grenzen gesetzt. Egal, Herr Dr. Sarrazin, wie akkurat und genau und ehrlich man das im Vorfeld macht, weil das Dinge in der Zukunft sind, die man im Vorfeld so nicht wissen kann.

Ganz kurz zur Frage der städtebaulichen Entwicklung. Ich bin weder Stadt- noch Raumplaner, kann also aus diesem Aspekt heraus nicht so ganz viel dazu sagen. Interessant ist vielleicht auch ein Aspekt im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung, für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems. Wie allgemein bekannt ist, sind gerade verdichtete Wohn- und Arbeitsbereiche besonders ÖPNV-affin, weil dort natürlich mit einer Haltestelle in einem überschaubaren Radius, recht viele Menschen erreicht werden können. Wenn jetzt diese Flächen inmitten von Stuttgart frei werden und wir wissen heute alle noch nicht genau, was dort im Einzelnen aufgesiedelt werden wird – ich gehe mal davon aus, dass dort auch entsprechend Wohnraum und Arbeitsbereiche entstehen und demzufolge eine sinnvolle Verdichtung im Stuttgarter Stadtgebiet stattfindet. Dann ist das indirekt auf jeden Fall auch ein positiver Aspekt, der für die Nutzung des ÖPNV sprechen wird. Viele Menschen, die dort wohnen und oder arbeiten, nutzen von vornherein den ÖPNV aufgrund

des sehr guten Angebotes, nicht nur in der Folge des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm sondern auch des damit in Verbindung stehenden Stadtbahnausbaus, der ebenfalls sehr ambitioniert ist, und schon erste Erfolge zeigt. Die Stadtbahnen sind ebenfalls sehr gut gefüllt in Stuttgart und das nicht nur zur Hauptverkehrszeit. Und damit würde auf den freiwerdenden Flächen auch ein Beitrag dazu geleistet werden, dass der Modal Split sich zugunsten des ÖPNV verändern würden.

Vorsitzender: Herr Leger hat jetzt das Wort. Ich möchte nochmal kurz darauf hinweisen: die Regel ist entweder 2 Fragen an einen Experten oder an 2 Personen jeweils 1 Frage. Ich war jetzt etwas großzügig, weil Sie die Zeit auch unterschritten haben und auch in der Vergangenheit die Fragen so beantwortet haben. Ich wollte jetzt nicht päpstlicher sein als der Papst. Ich bitte aber nochmal darum, dass wir uns nach Möglichkeit daran halten.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Ich hatte vorher beschrieben, was mein Auftrag ist. Also ich bin nicht der, der den Ausstieg umsetzt, sondern ich bin der, der das Projekt realisieren soll, das ist der Auftrag, dafür gibt es die Organisation, dafür bin ich da. Im Hinblick auf Zeiträume will ich vielleicht noch eines zu allem, was hier schon gesagt wurde, ergänzen. Meine Erfahrung der letzten fünf Jahre hat gezeigt, dass Stuttgart grundsätzlich oder das Projekt S 21 doppelt so lange dauert, wie alle anderen, weil jeder, der eine Genehmigung erteilen muss, Angst hat verklagt zu werden und dafür weitere Gutachten einholt und noch mehrere Iterations Schleifen dreht. Das würde garantiert nicht anders werden, wenn wir uns über irgendwas Neues unterhalten. Das zum einen.

Stadtentwicklung: ebenso wie der Prof. Martin bin ich hier kein Profi, aber ich höre dem Gemeinderat zu und verstehe das auch ganz gut. Wir reden über 100 Hektar Fläche, die zum jetzigen Zeitpunkt nirgendwo sonst in Deutschland im Städtebau zur Verfügung stehen.

Vorsitzender: Beifallskundgebungen und/oder irgendwelche Äußerungen bitte nur von den Kollegen hier und nicht von Gästen. Es ist manchmal etwas schwierig für mich auseinanderzuhalten, woher es kommt.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH):



Nur zur dienstlichen Verwendung

Was ich ergänzend erwähnen will: wer Stuttgart kennt, der weiß, dass diese Gleisanlage, die wir heute dort betreiben, die Stadt in 2 Teile teilt, total trennt. Da gibt es eine einzige Verkehrsader mit einem ganz grässlichen Tunnel, wie man von A nach B kommen kann. Wenn die Gleise weg sind und dort die Hälfte ein neues Stadtviertel, ein Quartier Rosenstein, und zum anderen ein großer Park wird, dann ist Ost mit West oder Nord, wie auch immer man das in Stuttgart nennt, wieder verbunden und damit eine ganz andere Qualität in dieser Stadt erreichbar. Soviel zum städtebaulichen Aspekt.

Vorsitzender: Wir haben es beide hier nicht gehört, aber ich bin gerade darauf hingewiesen, dass der Begriff „Lüge“ fiel. Also abgesehen davon, dass überhaupt keine Beifallsäußerungen oder so etwas von oben zulässig sind, bitte ich darum im Besonderen. Das gehört sich hier nicht. Wir haben hier eigentlich Umgangsformen der Kollegialität miteinander. Es ist ein schwieriges Thema, das wissen wir. Aber ich finde, wir haben uns hier versammelt, um einander zuzuhören und den nötigen Respekt für die unterschiedlichen Positionen zum Ausdruck zu bringen. Das wollen wir bitteschön so fortsetzen. Frau Kollegin Leidig, Sie haben das Wort für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Gestatten sie mir auch noch einmal 2 Vorbemerkungen, bevor ich mit den Fragen loslege.

Die erste Frage ist, dass wir in unserem Antrag tatsächlich kein konkretes Umstiegskonzept fordern, sondern unser Antrag lautet, dass die Alleineigentümerin der Deutschen Bahn AG, also der Bund, die Bahn auffordert, einen Baustopp zu machen. Nicht weiter zu bauen. Das ist ein ziemlich zentraler Punkt, weil eben tatsächlich die Frage der Wirtschaftlichkeit wie ein Damokles-Schwert – auch übrigens über Aufsichtsratsmitgliedern – im Raum steht. Dr. Lutz hat eben tatsächlich die Nichtwirtschaftlichkeit überhaupt nicht bestritten und es auch nicht mit verkehrlichem Nutzen begründet, dass das Projekt wirtschaftlich ist – denn darin drückt es sich ja aus – sondern seine einzige Argumentation war, warum er meint, dass der „Point of no Return“ erreicht ist, dass die Ausstiegskosten so hoch sind, dass es wirtschaftlicher ist weiterzubauen. An dieser Stelle haben wir aber überhaupt keine Transparenz. Das möchte ich nochmal feststellen. Wir wissen gar nicht, wie

diese Ausstiegskosten konkret berechnet sind. Da gibt es durchaus Zweifel, ob es sinnvoll ist, da alles hereinzupacken.

Eine zweite Anmerkung möchte ich noch machen. Herr Leger, Sie haben jetzt nochmal hier behauptet oder aus Ihrer Sicht bekräftigt, dass die Kapazität von Stuttgart 21 um ein vielfaches oder deutlich höher sei, als die eines modernisierten Kopfbahnhofes. Mir kommt es so ein bisschen wie ein Déjà-vu vor, weil wir dieselben Aussagen immer zu den Kosten von Stuttgart 21 gehört haben. Über Jahre wurde uns immer wieder versichert, dass der Kostendeckel auf jeden Fall eingehalten wird und dass es kein Wackeln gibt usw., und jetzt ist er gesprengt, und zwar krachend. Ich glaube, dass es jetzt nicht der Punkt ist, auf Positionen zu beharren, die mit Fug und Recht immer wieder angezweifelt worden sind. Auch übrigens von renommierten Gutachtern. Ich fände es irgendwie ganz schön, wenn wir in der Diskussion so ein bisschen auf der Höhe der Zeit bleiben.

Jetzt habe ich zwei Fragen an Hannes Rockenbach. Die erste Frage ist zugleich eine Bitte. Es sind eine ganze Menge Argumente gegen einen Umstieg oder Ausstieg und Alternativen hier in den Raum gestellt worden. Mich würde schon interessieren, wie Sie die bewerten vor dem Hintergrund, dass es ja dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 wirklich um eine Verbesserung des Eisenbahnverkehrs geht und nicht einfach um die Verhinderung eines Bauprojektes. Das finde ich jetzt spannend, wie Sie argumentieren.

Die zweite Frage geht dann Richtung Ausstiegskosten, ob Sie da eine Einschätzung haben. Wie kommen die zustande? Und wie ist diese Nummer einzuschätzen?

Vorsitzender: Herr Rockenbach, Sie haben das Wort.

Hannes Rockenbach (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Ich finde die Situation insofern ein bisschen paradox, dass wir feststellen müssen, da sind wir uns, wenn wir uns über die Basis unterhalten in dieser Sitzung, über die Faktengrundlage an vielen Stellen schon deutlich weiter einig als vor 8 Jahren. Das Projekt, das räumen alle ein, ist unwirtschaftlich. Was kann denn unwirtschaftlich heißen? Kosten/Nutzen stimmen nicht. Darüber müssen wir nicht mehr diskutieren. Aber Herr Leger tut es immer noch. Wenn Sie jetzt diesem Pro-



Nur zur dienstlichen Verwendung

jekt, das nicht wirtschaftlich ist, noch mehr Geld hinterher schmeißen, um ein bisschen mehr Leistung zu bringen, steigt deswegen bei den schon fehlinvestierten Kosten nicht automatisch der Nutzen. Das heißt, was es jetzt braucht – unserer Meinung nach – ist eine dringende Rationalisierung. Ich will mal auf die Ausstiegsargumente kommen, die ich so vernommen habe. Ich sage das für das Aktionsbündnis. Herr Donth, Sie bezweifeln das, habe ich gerade gehört. Uns geht es darum, den Schienenverkehr fit zu machen für die Zukunft. Wir wollen, dass der Koalitionsvertrag ernstgenommen wird: Deutschlandtakt, Verdoppelung im Schienennahverkehr. Das geht mit Stuttgart 21 nachweislich nicht. Herr Leger hat es Ihnen bestätigt, der Stresstest kann nicht nachweisen, dass das funktioniert. Uns geht es darum, Lösungen zu finden. Deswegen überlegen wir uns jetzt, in einer Situation, wo Sie ein Projekt haben das nicht wirtschaftlich ist, das nicht hält, was es verspricht, ist der Blick nach vorn das Entscheidende. Sie müssen vergleichen, was passiert, wenn ich weiterbaue – welche Kosten entstehen, welcher Nutzen entsteht? Und was passiert, wenn ich umsteige? Welche Kosten entstehen da? Und welcher Nutzen entsteht da? Das ist die Diskussion, die wir führen müssen. Ich komme gleich dazu. Was ich hier höre, ist, es gibt große Mehrheiten, es gibt Abstimmungen, politischen Willen, – der hat mit der Faktengrundlage, über die wir uns vergewissern müssen, auf der wir uns eine Meinung bilden müssen –, so verstehe ich Demokratie, man muss auf Faktengrundlage Meinungen bilden –, noch nichts zu tun. Wir hören hier im Verkehrsausschuss – das wundert mich sehr, denn ich bin es aus dem Gemeinderat gewöhnt, städtebauliche Argumente. Ich bin Diplomingenieur in Architektur und Stadtplanung. Ich könnte jetzt viel sagen über die Klimaschädlichkeit dieser Innenverdichtung, über das, was es an zusätzlichem Autoverkehr in die Innenstadt ziehen wird. Das lasse ich jetzt, denn es ist der Verkehrsausschuss und es geht um die Steigerung des Schienennahverkehrs.

Ich komme zu der entscheidenden Frage, die wir uns jetzt stellen. Weiterbau von Stuttgart 21 kostet nach Bahnanlagen – Status Quo heute, wenn wir aussteigen –, das ist die entscheidende Frage: Sie sagen, 3,8 Milliarden Euro sind gebunden. Dann ist davon nicht alles verbaut. Herr Sturm hat gesagt, 2,5 Milliarden Euro haben sie in etwa jetzt

verbaut, vielleicht sind es 2,6 Milliarden Euro. Wir haben also eine Differenz von dem Geld, was wirklich verbaut ist und von dem, was vergeben ist. Wir schätzen, es sind etwa verbaut 3 Milliarden Euro; ausgegeben 2,5 Milliarden Euro. Sie haben also Geld vergeben, wenn Sie Vergaben zurücknehmen, müssen Sie allenfalls Schadensersatz zahlen. Unsere Berechnungen von Viereggs und Rössler machen klar, jetzt sind 3 Milliarden Euro investiert und wirklich in dem Projekt gebunden. Sie müssen, um auf 8,2 Milliarden Euro zu kommen, dann nochmal 5,2 rauslegen. Viereggs und Rössler und der Bundesrechnungshof gehen von 9,8 Milliarden Euro aus. Also eher 6,8 Milliarden Euro kostet Stuttgart 21, für ein unwirtschaftliches Projekt. Das müssen Sie noch investieren und noch ausgeben. Dagegen stellen wir den Erhalt der Neubaustrecke, die leistungsfähige Einbindung der Neubaustrecke, die Zulaufverbesserungen, die Sie alle noch add on bei Stuttgart 21 bezahlen müssen, wo Sie keine Planung haben, die stellen wir dagegen, die wollen wir umsetzen. Was kostet das? Ein Projektabbruch kostet unserer Meinung nach etwa 0,4 Milliarden Euro. Das ist das Geld, was Sie an Schadensersatz zahlen müssten. Herr Leger, Sie können das gerne verifizieren. Aber Kopfschütteln finde ich, darf sich der Ausschuss nicht bieten lassen. 7 Milliarden Euro, sagt die Bahn, und es gibt keine Zahl dazu. Es gibt keinen Beleg dazu. Dann sage ich, die Neubaustrecke gehört da nicht rein. Dann sind das keine 7 Milliarden Euro, sondern einigen wir uns auf 4,8 Milliarden Euro. Dann sollten wir weitermachen; Grundstücksgeschäfte rückabwickeln gehört da auch nicht rein. Das sind keine Ausstiegskosten. Wirkliche Abbruchkosten sind diese 0,4 Milliarden Euro. Wenn Sie jetzt, und das ist richtig, den Bahnhof fit machen wollen für die Zukunft, dann brauchen wir – das sind unsere Kostenschätzungen – etwa 1 Milliarde bis 1,2 Milliarden Euro um den Bahnhof leistungsfähig auszubauen, mit neuer Signaltechnik zu modernisieren. Jetzt können wir darüber schreiben, ob es vielleicht 1,5 Milliarden Euro sind. Aber klar wird doch, dass dieser Betrag weit unter 2 Milliarden Euro insgesamt liegen wird. Und das ist was anderes, als 6,8 Milliarden Euro für ein unwirtschaftliches Projekt weiter zu investieren. Da ist auch die Frage, ob die Stützen schön sind oder ob man das irgendwie mit viel Beton und Injektion hinkriegen, nicht das Entscheidende. Sondern Sie müssen einfach diese



Nur zur dienstlichen Verwendung

nackten Zahlen und Fakten nebeneinander stellen und dann werden Sie sehen, dass ein Umstieg heute das Rationale wäre.

Ich finde es auch für eine Demokratie entscheidend wichtig, dass Demokratie immer korrekturfähig bleibt, immer Lernfähigkeit bleibt. Stark ist derjenige, der keine Fehler macht. Stärker ist derjenige, der aus Fehlern lernt. Also einfach was per se fertigzubauen, weil man es begonnen hat, obwohl die Faktenlage dagegen spricht, das halte ich für schwierig. Steuern Sie um, nehmen die neuen Faktenlagen zur Kenntnis und machen Sie das Beste daraus. Dieser Spruch den ich gerade zitiert habe, war von Daimler, nach dem „Elchtest“ 1997. Die haben aus einem Debakel, wie wir es bei Stuttgart 21 haben, was Produktives gemacht.

Herr Donth, damit Sie mich nicht falsch verstehen. Technisch machbar ist vieles. Aber Herr Hillemeier hat gesagt, „brandschutztechnisch absaugen“. Bei dem Bahnhof wird nichts abgesaugt, es ist gerade das Gegenteil von absaugen.

Vorsitzender: Herr Hillemeier, wenn Sie das Mikrofon nicht benutzen, ist es nicht in der Aufzeichnung.

Hannes Rockenbach (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Dann müsste es einen Faktencheck geben. Ich sitze mit der Branddirektion zusammen, mehrmals und die Aussage ist: Es gibt keine Absaugung in den Tunneln. Es gibt genau das Gegenteil, es wird mit Hochdruck in die Tunnel reingeblasen, um dann mit sozusagen diesem Druck, der erzeugt wird, herauszublasen. Da wird nichts abgesaugt. Das ist ein ganz anderes Brandschutzkonzept, was Sie hier im Kopf haben. Das muss man klären.

Herr Leger, wenn Sie sagen 100 Hektar, dann ist das falsch. Es sind 80 Hektar, es sind heute von diesen 80 Hektar aber schon die C-Gebiete nutzbar, bebaubar für den Städtebau. Da können mehrere 1.000 Menschen heute schon untergebracht werden. Dazu brauchen wir kein Stuttgart 21. Da müssten wir wirklich bei den Aussagen – und das ist unser Ziel als Aktionsbündnis, hier Licht ins Dunkel zu bringen –, einen Faktencheck machen, die Sachen aufklären und da höre ich belastbares Material – ich will das nochmal zuspitzen – von den Ausstiegskosten zum Beispiel nicht. Das finde ich – die Öffentlichkeit im Dunkeln tappen zu las-

sen, als zentrales Argument, warum ein unwirtschaftliches Projekt weiterzubauen ist – in der Demokratie nicht okay. Das muss öffentlich und transparent und nachvollziehbar sein. Sonst verstehen die Menschen draußen nicht, wie bei all den Fakten, die ich aufgezählt habe, auf Teufel komm raus, finster entschlossen an so einem Projekt festgehalten wird. Das ist gefährlich, weil es dann heißt, „die da oben machen, was sie wollen“. Da geht es um viel Geld, da verdienen viele Menschen, von Wittke bis Herr Leger, mit diesem Projekt. Aber was bringt es im Endeffekt für die Menschen? Sie ziehen es gegen alle Fakten durch. Wenn Sie diese Transparenz nicht bringen, als Bahn AG, dann tun Sie dem Souverän, und das sind die Bürgerinnen und Bürger, vertreten durch ihre Parlamente, meiner Meinung nach, unserer Meinung nach, keinen Gefallen. Das ist schwierig, hier öffnen Sie für Populisten Tür und Tor, die solche Situationen ausnutzen. Deswegen, starke, lernfähige Demokratie gibt Fehler zu. Und bei Stuttgart 21 können wir immer noch was Gutes draus machen, mit Umstieg.

Applaus.

Vorsitzender: Merci. Ich bitte nochmals, von Beifallskundgebungen abzusehen. Bitte keine akustischen Signale und sonstige Dinge. Das ist hier nicht zulässig. Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Matthias Gastel für den Abschluss der zweiten. und mit Blick auf die Uhr auch letzten Runde.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herr Sarrazin ging vorhin darauf ein, dass dieses Projekt in der Zeit als er noch im Vorstand gewesen ist, in der Priorisierung ganz unten gewesen ist. Er ging darauf ein, dass Baden Württemberg mit der damaligen Landesregierung völlig überbezahlte Nahverkehrsverträge geschlossen hat. Das Land hat später auch – unter Grün/Rot – entsprechende Gutachten gemacht, die auch zum Ergebnis kamen, dass 1 Milliarde Euro zu viel bezahlt wurde. Das ist natürlich eine skandalöse Geschichte, welche Einflussnahmen da gelaufen sind, welche Subventionen, die nicht als solche ausgewiesen wurden, gelaufen sind. Damit hat das Land Baden-Württemberg natürlich unterm Strich deutlich mehr für dieses Projekt bezahlt, als aus dem Finanzierungsvertrag hervorgeht. Ein Grund mehr, dass der Bund hier jetzt die Verantwortung über-



Nur zur dienstlichen Verwendung

nimmt und sagt, dass die entsprechenden Mehrkosten, die entstanden sind, auch durch die Einflussnahme des Bundes, vom Bund übernommen werden.

Wir stehen jetzt aber vor der Frage: Wie geht es weiter, angesichts Baufortschritt und Kompliziertheit mit dem Finanzierungsvertrag? Ich habe vor wenigen Tagen ein Gespräch geführt mit Herrn Prof. Wulf Schwanhäuser. Er war damals einer derjenigen, der die Kapazitätsberechnungen für Stuttgart 21 gemacht hat, im Auftrag der Deutschen Bahn. Er hat einige Kritikpunkte, die ich sehr interessant finde, an Stuttgart 21 vorgebracht. Zum einen hat er gesagt: der Hauptbahnhof in Stuttgart bräuhete 10 Gleise statt 8. Vielleicht könnte es auch noch mit 9 funktionieren, aber nicht mit 8 Gleisen. Und er sagte, dass es sich auf dem Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen-Feuerbach „knubbelt“. Er sagte, das sei eine der schlimmsten Ecken im deutschen Schienennetz und er hält unbedingt ein 5. und 6. Gleis in diesem Bereich für notwendig. Ohne einen Ausbau des Abschnittes Zuffenhausen-Feuerbach hält er die Auslastung des Bahnknoten Stuttgart nicht für optimal möglich, weil ein Engpass in der Zulaufstrecke besteht, dadurch kann keine optimale Auslastung im Bahnknoten durchgeführt werden. Hinzu kommen Veränderungen seit den 90iger Jahren, der Trend mit dem Deutschlandtakt, der Verdoppelung der Personenzahl im Fernverkehr, die die Bundesregierung haben möchte. Wir haben die Problematik mit der Luftbelastung in Stuttgart und die Staus. Die damaligen Gutachten für Stuttgart 21 haben gerade mal einen Verlagerungseffekt von 0,5 Prozent prognostiziert. Damit erreichen wir bei der Luftbelastung, bei der Stausituation, schlicht und ergreifend gar nichts. Deswegen ist es entscheidend, dass wir eine höhere Kapazität haben. Und Herr Bopp, die Metropolexpresszüge von denen Sie vorhin gesprochen haben, lassen sich nicht fahren, jedenfalls nicht alle, weil die Kapazitäten nicht reichen.

Ich habe 2 Fragen an Herrn Leger.

Ich habe gerade gesagt, was Herr Prof. Schwanhäuser, der in Ihrem Auftrag, im Auftrag der Deutschen Bahn AG, Kapazitätsberechnungen durchgeführt hatte, zur Kapazität des Tiefbahnhofs und zur Zulaufstrecke gesagt hat. Ich würde gerne wissen, wie Sie dies bewerten. Vielleicht auch vor dem Hintergrund, worauf Herr Lieb vorhin hinge-

wiesen hat, dass Zuffenhausen-Feuerbach der einzige Streckenabschnitt ist, zwischen Mannheim und München, wo es keine eigene Trassierung für die Hochgeschwindigkeitszüge gibt.

Die zweite Frage ist ein ganz anderer Aspekt, den wir hier noch gar nicht angesprochen haben. Die Zeitschiene zwischen Stuttgart 21, Fertigstellung 2025 vorgesehen, und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm geht auseinander. Wendlingen-Ulm soll 2022 fertig sein. Ich möchte gerne von Ihnen wissen, zum einen bei Wendlingen: Wie ist da der Stand der Untersuchungen, in Wendlingen eine vorläufige Anbindung an die Neubaustrecke herzustellen, ohne dass die bestehenden S-Bahn-Züge und die Züge nach Tübingen darunter leiden? Und der zweite Teil dieser Frage vom anderen Ende, nämlich von Ulm her gedacht: der Abschnitt Ulm-Merklingen soll noch früher fertig werden als der Rest der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Wie steht die Deutsche Bahn zu einer vorzeitigen Inbetriebnahme der Strecke Ulm-Merklingen?

Vorsitzender: Herr Leger, beide Fragen waren an Sie gerichtet. Die Regel ist, dass Sie für jede Frage bis zu 5 Minuten benützen können, Sie müssen es aber nicht.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Ich glaube, über die Kapazität des Bahnhofs und das System Neubaustrecke habe ich vorher schon etwas gesagt. Ich habe auch vorher schon gesagt, dass wir genauso wie Sie diese Streckenführung Zuffenhausen-Feuerbach als eine ansehen, die ein Engpass ist. So wie wir auch hier direkt im Bahnhofsvorfeld das sehen. Aber, Herr Gastel, das ist nicht Bestandteil von Stuttgart 21.

Ulm: ich habe zuerst gedacht, Sie sprechen die große Wendlinger Kurve an. Ich glaube, da sind wir auf der Zielgeraden. Das funktioniert ganz passabel. Die Güterkurve ist das, was den Untersuchungen gerade unterzogen wird, wie wir denn die Neubaustrecke diese 3 Jahre vorzeitig in Betrieb nehmen. Da ist ein Modell, die Güterzuganbindung, die dafür geeignet ist. Wir werden auch nicht den Zielfahrplan 2025 oder 2026 in dieser Interimsphase machen. Das wird ein Interimsfahrplan sein, um sinnvollerweise eine fertige Infrastruktur auch zu betreiben und nicht sichern zu müssen, konservieren zu müssen usw.

Zu Ihrer Feststellung, dass Ulm und Merklingen



Nur zur dienstlichen Verwendung

möglicherweise früher in Betrieb gehen könnte: das weiß ich nicht, das kenne ich auch so nicht. De facto ist es so, das Land hat einen Bahnhof beauftragt, aber das ist es auch. Was wir de facto sagen können, eine dieser guten Stories: Ende dieses Jahres werden wir die Hälfte der Neubaustrecke, kommend von Ulm, im Rohbau fertiggestellt haben und die Bahntechnik zu bauen beginnen. Das heißt aber nicht, dass wir Merklingen früher in Betrieb nehmen können. Das weiß ich einfach nicht. Ich bin nicht eingeweiht in diese Diskussion. Die Neubaustrecke wird realisiert, so wie gesagt und angebunden wird sie über Plochingen-Wendlingen-Güterzuganbindung und dann kann man fahren bis Ulm und München und weiter.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Leger. Damit sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich will die Gelegenheit nutzen, erstmal unseren angereisten Sachverständigen herzlich zu danken, dafür, dass sie sich nicht nur an der Anhörung beteiligt haben, sondern heute auch den Weg hierher gefunden haben. Ich sage im Namen aller herzlichen Dank. Ich will in den Dank ausdrücklich auch, unser Ausschusssekretariat für die Vorbereitung einschließen. Danke auch an die Gäste, die angereist sind, um sich das anzuhören. Die, die noch nicht genug haben vom Thema, können es sich nochmal im Internet zu Gemüte führen. Ich bin mir sicher, das

wird nochmal lebhaftere Diskussionen hervorrufen. Es würde mich wundern, wenn das das letzte Mal war, dass wir in diesem Ausschuss über das Thema reden. In Stuttgart wird man mit Sicherheit noch häufiger über das Thema reden. Sollte diese Anhörung allerdings einen Beitrag dazu geleistet haben, dass wir uns vielleicht ein bisschen besser zuhören in dieser Debatte, dann wäre das schon mal – glaube ich – ein großer Beitrag für die Zukunft dieses Projektes, wie auch immer es ausgeht. Mein Wunsch wäre, dass wir vielleicht von heute eines mitnehmen, nämlich die Ernsthaftigkeit der Argumente, wechselseitig von allen Seiten, und uns ein bisschen mit dem nötigen Respekt zu begegnen. Alles Gute, kommen Sie gut nach Hause und wir sehen uns sicherlich in der einen oder anderen Runde wieder.

Schluss der Sitzung: 16:45 Uhr

Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender