

DB PROJEKTBAU STUTTGART-ULM
Herrn Manfred Leger
Geschäftsführer
Räpplenstraße 17
70191 STUTTGART

c/o Dipl. Ing. Hans Heydemann
Weimarstr. 44
70176 Stuttgart
ibheydemann@gmx.de

15. Juli 2016

Vorab elektronisch
OFFENER BRIEF

Nachrichtlich an

- Bundesrechnungshof Bonn
- Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG
- Bahnvorstand Dr. Grube und Dr. Kefer, Berlin
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, z.Hd. Herrn Minister Hermann
- Herrn Oberbürgermeister Fritz Kuhn, Rathaus Stuttgart
- Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 34
- Kommunikationsbüro Stuttgart-21
- Presseverteiler

Betr.: Bauvorhaben Stuttgart21 / Gesamtkosten

Sehr geehrter Herr Leger,

der **Bundesrechnungshof** hat kürzlich das Ergebnis seiner **Kosten-Überprüfung** des Vorhabens Stuttgart21 mitgeteilt und kommt dabei zum Schluss, die Gesamtkosten des Vorhabens könnten bis **10 Milliarden €** betragen (s. STZ v. 6.7.2016, S. 19 „S21 könnte zehn Milliarden Euro kosten“). Zum gleichen Ergebnis ist auch das Verkehrs-Beratungsunternehmen Viereg & Rössler/München in einem Gutachten v. Dez. 2015 gekommen (s. STZ v. 17.12.2015, S. 19 „S21 kostet knapp zehn Milliarden“); der bekannte Architekt Prof. Roland Ostertag, jahrelanger Vorsitzender der Bundes-Architektenkammer, sieht gar unter Berücksichtigung des bereits eingetretenen und noch zu erwartenden **weiteren Bauzeitverzugs** Gesamtkosten bis zu 14,5 Milliarden € als wahrscheinlich an.

Die DB PSU hat alle diese Aussagen anerkannter Fachleute als „*haltlose Spekulationen*“ zurückgewiesen und beharrt darauf, das Vorhaben „*Stuttgart21 bleibe selbst dann innerhalb des Finanzierungsrahmens von 6,526 Milliarden €, wenn alle auch neu identifizierten Kostenrisiken eintreten*“, s. Pressemitteilung 34/2016 der DB PSU v. 6.7.2016.

Erhebliche Zweifel an der Belastbarkeit dieser **Kostenaussage der DB** zu Stuttgart21 ergeben sich bei einem **Kostenvergleich** mit dem kürzlich fertiggestellten **Gotthard-Basistunnel**. Dieser 57 km lange Zwei-Röhren-Tunnel hat nach Angabe des Direktors des Schweizer Bundesamts für Verkehr Peter Füglistaler insgesamt **14 Milliarden CHF** gekostet (STZ v. 14.7.2016 „Schweiz mahnt zu Tempo bei der Gäubahn“); das sind **12,8 Milliarden €** beim gegenwärtigen Umrechnungskurs 1,09 CHF/€.

Bezogen auf die insgesamt 34 km Zwei-Röhren-Tunnel von Stuttgart21 (einschl. Flughafen-Tunnel) machen danach **allein** schon die **Tunnel-Baukosten 7,65 Milliarden €** aus; bereits damit ist der Finanzierungsrahmen von 6,526 Milliarden € um **1,1 Milliarden €** entspr. **17 % überschritten!**

Hinzu kommen dann noch die **Kosten** für den **Tiefbahnhof**, Flughafenbahnhof, Abstellbahnhof, Neckarbrücke, Gleis-Trasse nach Wendlingen, GWM, Stadtbahn-Umlegungen, Dükerbau u.a.m., so dass von **Gesamtbaukosten** für Stuttgart21 von über **10 Milliarden €** auszugehen ist! Die Kostenschätzungen des Bundesrechnungshofes sowie von Viereg & Rössler und Prof. Ostertag dürften damit weit zutreffender sein als die Kostenaussage der DB mit 6,526 Milliarden €!

Sie werden dem nun entgegenhalten wollen, der Gotthard-Basistunnel sei doch mit den hiesigen Tunneln überhaupt nicht vergleichbar. Das ist sicher richtig: der **Gotthard-Basistunnel** verläuft auf ganzer Länge durch **standfestes Gebirge** und wurde von beiden Seiten vollständig kostengünstig mit **Tunnelbohr-**

Maschinen aufgefahren, während bei den S-21-Tunneln nur im Fildertunnel eine TBM eingesetzt werden kann und rd. **80 % der Tunnel** mit dem weit **aufwendigeren NÖT-Verfahren** hergestellt werden müssen. Die **Tunnelkosten** müssen gegenüber dem Gotthard-Tunnel **bei Stuttgart21** also allein von daher schon **höher** sein!

Weiterhin gab es im Gotthard-Basistunnel **weder Probleme mit Mineralwasser noch mit Anhydrit**, auch nicht mit **nicht standfesten Lockergesteinen** oder Neckarkies-Ablagerungen wie hier beim S-21-Vorhaben; die Tunnelwände für den Gotthard-Tunnel mussten folglich nicht für hohe Quelldrücke bemessen und auch keine Sicherungsmaßnahmen gegen das Aufquellen von Anhydrit durchgeführt werden. Ebenso wenig waren **vorauselende Rohrschirme** zur **Sicherung der Standfestigkeit** nötig, wie dies bei den S-21-Tunneln unverzichtbar ist, den **Tunnelbau** jedoch **verteuert**. Beim Gotthard-Tunnelbau mussten auch **keine aufwendigen Sicherungsmaßnahmen** wie **Hebungsinjektionen** u.a.m. durchgeführt werden, um **Setzungsschäden an Gebäuden** zu vermeiden, wie dies bei Stuttgart21 in hunderten von Fällen erforderlich wird und **hohe zusätzliche Kosten** verursacht, die beim Bau des Gotthard-Tunnels nicht angefallen sind.

Wie also erklärt die DB PSU die offensichtlich in anbetracht dieser Besonderheiten **deutlich zu niedrig angesetzten Tunnelbaukosten** für das Vorhaben Stuttgart21?

Die vorstehenden Überlegungen veranlassen uns zu folgenden Fragen: Welche **Gesamtkosten**, gegliedert nach Einzelabschnitten, sieht die DB PSU für die Fertigstellung des Vorhabens Stuttgart21 einschließlich Planung und Inbetriebsetzung vor für:

- **Tiefbahnhof S-21** samt Technik-Gebäude, Abbruch Bestand, Umbau Gleisvorfeld, Fußgänger-Überwege und allen Maßnahmen zur Sicherstellung des Bahnbetriebes während der Bauzeit
- **Grundwasser-Management** Bau, Betrieb und Rückbau
- **Umlegung Stadtbahn-Tunnel Heilbronner Straße** (Anteil der DB gem. KV)
- **Umlegung Stadtbahn-Tunnel und Haltestelle Staatsgalerie**
- **Umlegen der Hauptabwassersammler** Nesenbachkanal, Hauptsammler West, Cannstatter Kanal, Lautenschlager-Kanal
- **Schwallbauwerke Nord und Süd** einschl. gesamter Anlagentechnik
- **Entrauchungsbauwerke Heilbronner Straße und Killesberg** einschl. gesamter Anlagentechnik
- **Fildertunnel PFA 1.2**, mit Wendekaverne u. Rettungszufahrt Süd
- **Filderabschnitt mit Flughafen-und Terminal-Bahnhof PFA 1.3a + b** einschl. Rohrer Kurve
- **Fildertrasse nach Wendlingen PFA 1.4** einschl. Wendlinger Kurve zweigleisig
- **Tunnel Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt PFA 1.5**, einschl. Neckarbrücke
- **Tunnel Zuführung Ober-/Untertürkheim PFA 1.6a**
- **Abstellbahnhof Untertürkheim PFA 1.6b**

Wie die DB PSU in ihrer Pressemitteilung v. 6.7.2016 angegeben hat, wurde „*eine umfangliche Bestandsaufnahme im zweiten Quartal 2016 zum Abschluss gebracht*“. Demnach müssen alle Kosten zum Vorhaben Stuttgart21 bei Ihnen vorliegen.

Wir erwarten zeitnah **vollständige, ausführliche und nachvollziehbare Kostenangaben**. Ansonsten müssen wir davon ausgehen, dass die die Gesamtkosten des Vorhabens Stuttgart21 den angegebenen Finanzierungsrahmen von 6,526 Milliarden € **weit übersteigen** werden

Mit freundlichen Grüßen