

Zumeldung des Aktionsbündnisses

zur Pressemitteilung 14.07.11 des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (VMI) - **Ministerialdirektor Bäumer** zu den Medienberichten über die Kostenentwicklung bei S21 und zu den Äußerungen von S21-Projektsprecher Dietrich:

Brigitte Dahlbender, Sprecherin des Aktionsbündnisses sagt: "Wir sehen uns durch die Vielzahl der heute veröffentlichten Dokumente bestätigt" Als Beleg von vielen kann man z.B. ein **Schreiben der Landesverwaltung vom 6.11.2009** über die Kostenentwicklung zitieren, dass vom VMI heute veröffentlicht wurde. Dort steht: **"Die jetzige Kostenschätzung liegt näher an den von Viereg/Rössler ermittelten als an den ursprünglichen Zahlen."**

Zur Erinnerung im Juli 2008 hat das Münchner Büro Viereg/Rössler, im Auftrag des BUND und der Grünen, Baukosten von mindestens 6,9 (best case) bis 8,7 (worst-case) Milliarden Euro attestiert.

Dahlbender abschließend: "Ich bleibe dabei, Stuttgart 21 fußt auf falschen Zahlen, insbesondere bei den Kosten, und heute habe ich für diesen Vorwurf neue **Kronzeugen aus der Verwaltung der alten Landesregierung** bekommen."

In diesem Zusammenhang widerspricht das Aktionsbündnis den jüngsten Behauptungen von S21-Projektsprecher Dietrich, dass das Aktionsbündnis bisher beim Stresstest miteinbezogen worden wäre. Der Stresstest war auch nie Thema im sog. Dialogforum. „Das Aktionsbündnis ist sehr wohl an einer offenen und transparenten Diskussion über den Stresstest interessiert und drängt darauf, dass das nächste Treffen mit Vertretern der Bahn, der SMA und Heiner Geißler über die Prämissen des Stresstest am Dienstag 19. Juli öffentlich stattfindet,“ sagt Hannes Rockenbauch, Sprecher des Aktionsbündnisses.

Drohkulisse der Bahn bröckelt

<http://www.ftd.de/politik/deutschland/:stuttgart-21-drohkulisse-der-bahn-broeckelt/60076987.html>

Zeitgewinn für die Gegner von Stuttgart 21: Ein wichtiger Tunnel wird zunächst weniger kosten als vermutet, zeigen Unterlagen der Bahn. Damit sind wichtige Entscheidungen noch längst nicht unumkehrbar. Die Bahn hinkt zudem hinter ihrem Zeitplan hinterher.

[...] Dass die Tunnelarbeiten zunächst **weit weniger als 750 Mio.** Euro kosten, schwächt das Argument der S21-Befürworter ab, die davor warnen, ein Verzicht auf das Projekt bedeute nicht nur Stagnation bei der Stuttgarter Zuginbindung, sondern auch enormen finanziellen Verlust. [...] Nicht nur bei den Baukosten, auch beim S21-Zeitplan wankt die Drohkulisse der Bahn: Kefer willigte ein, die für diesen Donnerstag vorgesehene **Präsentation des S21-Stresstests auf Ende Juli** zu verschieben. Das Ingenieurbüro SMA, das die Computersimulation



zur Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs überprüft, braucht mehr Zeit. Die Bahn hatte bisher darauf gepocht, die SMA-Ergebnisse am 14. Juli vorzustellen, um tags darauf die Tunnelaufträge zu vergeben. "Mein Entgegenkommen, das Projekt Stuttgart 21 bis 15. Juli anzuhalten, ist mein letzter Kompromissvorschlag", hatte Konzernchef Rüdiger Grube gesagt. Kefer erklärte jetzt, Qualität gehe vor Geschwindigkeit.

[...] Die Bahn will die Tunnelaufträge dennoch kurz nach dem neuen Stresstest-Termin erteilen, unbedingt noch im Juli. **Denn gelänge es den S21-Gegnern, eine Auftragsvergabe vor 1. August zu torpedieren, müsste die Ausschreibung neu aufgerollt werden.** Dadurch droht Grube zufolge eine Verlängerung der Bauzeit um drei Jahre und eine Kostenexplosion - die das Ende des Projekts bedeuten könnte.

Geißlers Forderungen umsetzbar? - Eine Parkschützersicht

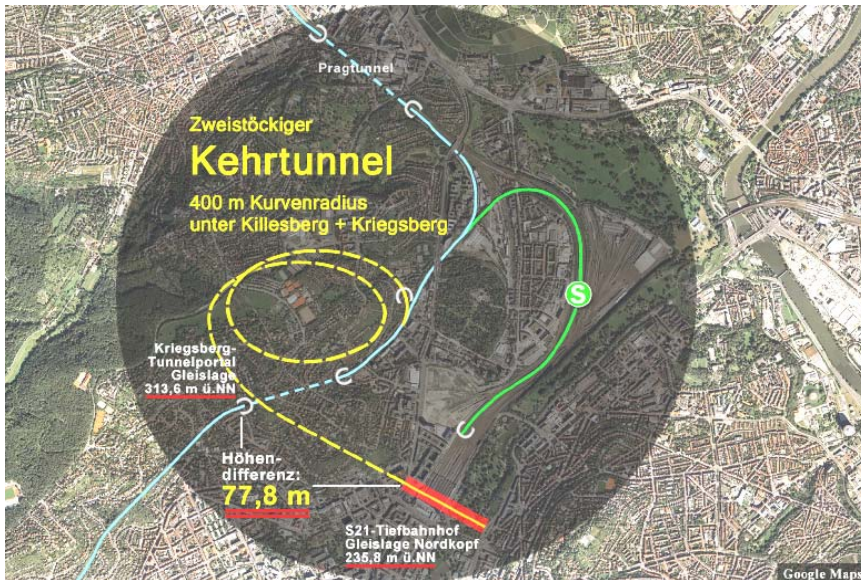
http://parkschuetzer.org/presse/Presseerklaerung_2011_07_14_Stresstest.pdf

[...] Dr. Carola Eckstein: „Die Frage ist vielmehr, wie Geißler sich verhält, wenn die Bahn die von ihm geforderten 'unabdingbaren Verbesserungen' nicht umsetzt, nicht umsetzen kann, und trotzdem weiterbaut. Barrierefreiheit, Brandschutz, Durchgänge, die auch in einer Paniksituation breit genug sind, all das sind sinnvolle und wichtige Verbesserungsforderungen, die Dr. Heiner Geißler aufgestellt hat. Es darf nicht angehen, dass die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag 'Barrierefreiheit in allen Bereichen' anstrebt, dann aber bei Stuttgart 21 auf barrierefreie Fluchtwege verzichtet. Wenn es um Sicherheit geht, darf Bundesverkehrsminister Ramsauer keine Ausnahmen oder Kompromisse dulden.“ Der Bau von Infrastruktur darf kein Selbstzweck sein. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer muss dafür sorgen, dass alle Infrastrukturprojekte anhand von definierten Anforderungen

bewertet werden. Eine zentrale Anforderung ist der Integrale Taktfahrplan (ITF oder auch Deutschlandtakt). Auch der von der Bahn nun vorgelegte Fahrplan zeigt: Stuttgart 21 stünde dem Deutschlandtakt im Wege und würde obendrein den gut funktionierenden 3-Löwen-Takt und den Bayern-Takt zerstören. Im Stuttgarter Kopfbahnhof wäre der Integrale Taktfahrplan schon heute möglich. Das hat Prof. Dr. Wolfgang Hesse von der Uni Marburg nachgewiesen.

Der unmögliche Anschluß der Gäubahn an S21

http://parkschuetzer.org/presentation/StresS21_komplett_HQ.pdf



Forderung aus der Schlichtung (Dr. Geißler) – Anschluß der Gäubahn an den S21-Tiefbahnhof: wegen der Höhendifferenz von 77m ist eine direkte Streckenführung nicht möglich; eine Alternative (gelbe Linie) sähe so aus – Wohngebiet Killesberg und Kriegsberg gefährdet.

Bundesrechnungshof: Prüfer rechnen mit 8,5 Mrd. € (also zusätzlich 1,5Mrd. €)

Der Bundesrechnungshof hält die aktuellen Kostangaben für Stuttgart 21 weiterhin für zu niedrig. Dokumente würden inzwischen beweisen, dass die Bahn hohe Mehrkosten über viele Jahre teilweise sogar mit Vorsatz verschwiegen habe.

[...]Auch die mittlerweile korrigierten Kostangaben der Bahn sowohl für Stuttgart 21 als auch für die ICE-Strecke hielten den Untersuchungen des Bundesrechnungshofs nicht Stand. Der Rechnungshof hatte im Herbst 2008 ermittelt, dass die Kosten allein für Stuttgart 21 „deutlich über 5,3 Mrd. €“ liegen werden.

Für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen–Ulm kalkulierten die Prüfer weitere „mindestens 3,2 Mrd. €“. Die Studie ging am 30. Oktober 2008 an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags und war vertraulich. Sie gelangte allerdings rasch in die Öffentlichkeit und ist im Internet leicht zu finden. Grundlage für die Berechnungen der Prüfer waren die internen Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums zu den Verkehrsprojekten.

Stellungnahme von SMA zum Stresstest-TÜV

Im Einzelnen begleitet SMA den Stresstest in drei Modulen:

- Modul 1: Konzeption des zusimulierenden Fahrplans.
- Modul 2: Technische Begleitung / Überwachung der Simulation. Die eigentliche Simulation führt die DB Netz AG durch.
- Modul 3: Bewertung und Testierung des Stresstests.
- Zusätzlich führt SMA eine detaillierte Reisezeitanalyse durch, um den heutigen Fahrplan mit dem zu simulierenden Fahrplan zu vergleichen

SMA und Partner AG ist ein unabhängiges Unternehmen (Anm.d.R: 30% Aufträge durch DB AG), das seiner Neutralität und Objektivität seit über 20 Jahren verpflichtet ist. SMA versteht und bearbeitet ihren Auftrag zum Audit des Stresstestes im Geiste des Schlichters und zuhanden der Öffentlichkeit.

S21 verhindert umsteigefreundlichen Integralen Takt-Fahrplan

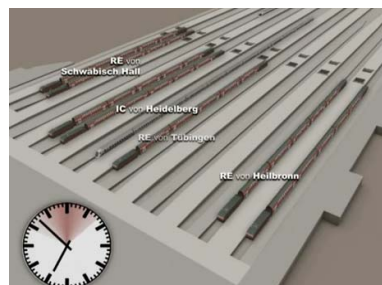
Der Integrale Taktverkehr ist in der folgenden Simulation dargestellt:

http://www.youtube.com/watch?v=Uv4L0bYy_bY.

Da Stuttgart als Umsteigeknoten Verbindungen zwischen 6 Fern- und 8 Regionallinien schaffen



muss, sind für den ITF in Stuttgart 14 Bahnsteiggleise zwingend notwendig. Die Bundesregierung, der Bahnvorstand, die Landesregierung, der Regionalverband Stuttgart und alle Experten sind sich einig: Der Integrale Taktfahrplan ist der Fahrplan der Zukunft, denn durch den ITF wird die Netzgeschwindigkeit



optimiert. Fahrgäste kommen mit bequemen, gut funktionierenden Umsteigeverbindungen besonders schnell an ihr Ziel.

Ürigens: Der Kopfbahnhof leistet aktuell 44 Züge/Stunde (Quelle: Vieregg-Rössler)

Impressum: Diese Nachrichtenzusammenfassung (teilw. gekürzt) erscheint wöchentlich.

Bearbeitung: Uwe Mannke, Oberboihingen