

Adressaten:
Parteivorstand
Bundestagsfraktion
Landtagsfraktion
Gemeinderatsfraktion

Stuttgart 21

Wir fordern die o.g. zuständigen Gremien bzw. Funktions- und Amtsträger der SPD auf, die von Seiten der DB AG vorgelegten neuen Fakten in Sachen S 21 angemessen zu berücksichtigen und in ihrer Tragweite durch die zuständigen Projektpartner bewerten zu lassen.

Begründung:

U.a. sind die folgenden Fragen offen:

- Die Kosten für S 21 liegen aktuell bei 6,5 Mrd. €. Der Bundesrechnungshof berechnet die zu erwartenden Kosten auf 10 Mrd. €. Dies bedeutet, im Vergleich zur bisherigen Obergrenze von 4,5 Mrd. € besteht aktuell eine Finanzierungslücke von 5,5 Mrd. €. Alle Partner des Projektes, der Bund, das Land Baden-Württemberg und die LH Stuttgart erklären definitiv, für die bestehenden und zukünftigen Finanzierungsbedarfe nicht einzustehen. Nach den Erfahrungen aus anderen Projekten besteht damit die Gefahr der Qualitätsminderung in der Bauausführung und der Bauverzögerung. Wir fragen daher:
 - Welche Maßnahmen, insbesondere Überwachung und Kontrolle der Bauausführung ergreift die Stadt zur Sicherung der qualitativ hochwertigen Ausführung der Baumaßnahmen?
 - Wie und durch wen ist die Finanzierung über die bewilligten 4,5 Mrd. € bis zur jetzigen Obergrenze von 6,5 Mrd. € abgesichert?
 - Wer finanziert den Weiterbau, wenn die jetzige Obergrenze von 6,5 Mrd. überschritten wird?
 - Wie und durch wen wird der Weiterbau des Projekts abgesichert, wenn die zugesagten Finanzmittel erschöpft sind?
 - Welche Vorkehrungen hat die Stadt getroffen, um Nachschusspflichten, die ggf. durch die jetzt anhängige Klage der Bahn gegen das Land entstehen können, zu bedienen.
- Wir erinnern an den gültigen Beschluss der SPD Baden-Württemberg, S 21 bis maximal 4,5 Milliarden € zu unterstützen. Wie positioniert sich die SPD angesichts der aktuellen Kostenzahl von 6,7 Mrd. und der vermutlichen Zahl von ca. 10 Mrd.?
- Von der DB AG selbst beauftragte Gutachter weisen darauf hin, dass die Probleme beim Durchfahren von Anhydritschichten ingenieurtechnisch nicht sicher beherrschbar sind. Dies konnte den Zeitungsberichten zufolge auch in der Sonder- Sitzung des

Lenkungsausschusses am 1.2.2017 nicht ausgeräumt werden. Damit wäre der störungsfreie Betrieb der 60 km Tunnelstrecken innerhalb Stuttgarts nicht gewährleistet. Wir fragen:

- Welche Tunnelstrecken laufen durch Anhydritgestein?
- Welche Ausweichstrecken, bezogen auf die oben angesprochenen Tunnelstrecken, können im Störfall genutzt werden, um den Regelbetrieb im Stuttgarter Bahnhof aufrecht zu erhalten?
- Welche Ausweichstrecken sind insbesondere für den Fildertunnel und den Feuerbacher Tunnel vorgesehen?
- Sind die möglichen Ausweichstrecken von der Kapazität her geeignet, den Regelbetrieb aufrecht zu erhalten?
- Ist heute bereits gesichert, dass die Gäubahnstrecke (Panoramabahn) erhalten bleibt?
- Gibt es hierzu bereits eine Planung, und wenn ja, in welchem Stadium befindet sich diese Planung?
- Wann und in welcher Weise ist mit einer Realisierung des Anschlusses der Gäubahn an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof zu rechnen?
- Welche Kosten sind damit verbunden?

*Kreiskonferenz, 27. März 2017
gez. Ursula Wolf, Schriftführerin*