



# Fachschlichtung

## Schlussplädoyer

**Deutsche Bahn AG**

Dr.-Ing. Volker Kefer  
Vorstand Ressort Technik & Ressort Infrastruktur

Stuttgart, 30. November 2010

# Inhaltsverzeichnis

- **Ausgangssituation**
- **Behandelte Themenbereiche und Ergebnisse**
- **Projektwertung**
- **Gesellschaftlicher Grundkonsens**
- **Aktionen für die Zukunft**
- **Persönliches Resümee**
- **Danksagung**

## Ausgangssituation

- Bis Frühjahr 2010 „normales“ Großprojekt: Finanzierung, Planfeststellungen etc.
- Dann Start der Proteste, Eskalation beim Fällen der Bäume für das Grundwasser-Management
- Einsicht bei allen Beteiligten: Befriedung nötig
- Fachschlichtung unter dem Motto „Fakten auf den Tisch“
- Motivation für die Bahn:  
Argumentationslinien statt Schlagworte,  
direkte Diskussion mit den Kritikern, Öffentlichkeit

## Themenbereiche (1/6)

- Strategische Bedeutung und verkehrliche Leistungsfähigkeit von S21 und der NBS Wendlingen – Ulm
  - Insgesamt deutlich mehr als 12 Mio. zusätzliche Fahrgäste
  - Verbesserung Verkehrsangebot
    - Direktverbindungen über Hauptbahnhof
    - Höhere Taktfrequenzen
    - Verkürzte Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr
  - Zentrale Rolle der NBS Wendlingen – Ulm,  
ohne sie höhere Taktfrequenzen und verkürzte Fahrzeiten nicht realisierbar
- S21 und NBS Wendlingen – Ulm gehören zusammen

## Themenbereiche (2/6)

- **Alternativkonzept K21**
  - **Feststellung aus Diskussion: technisch machbar**
  - **Jedoch:**
    - Hohe Investitionen erforderlich (über 3 Mrd. EUR)
    - Finanzierung völlig offen
    - Zeitverzug nach unserer Schätzung ca. 15 Jahre
  - **NBS Wendlingen – Ulm auch bei Alternativkonzept K21 nötig, da ansonsten kaum verkehrliche Verbesserungen gegenüber heute**

## Themenbereiche (3/6)

- **Fragen zur Ökologie, Geologie und Grundwasser-Management**
  - **S21 ist ein ökologisches Projekt**
    - Eingriffe in die Natur werden durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen
    - Es werden 100 Hektar Fläche im Stadtzentrum bereit gestellt
    - Schallschutz durch Tiefbauweise
    - Mehr Verkehr auf der Schiene
  - **Geologie: umfangreiche Voruntersuchungen, jeweils ca. 1.500 Bohrungen bei S21 und NBS, zusätzlich 1.900 Feldversuche und 25.000 Laborversuche**
  - **Erfahrungsübertrag aus anderen Tunnelbauwerken (Hasenberg tunnel, S-Bahn-Station Schwabstraße)**
  - **Umsetzung aller Erkenntnisse in die Planungen, insbesondere bei Tunnelbauwerken aber auch bei der Wasserhaltung**

## Themenbereiche (4/6)

- Fragen zur Grundwasser-Management
  - Arbeitskreis Wasserwirtschaft (AWW) vor über 20 Jahren gegründet
  - Zusammenarbeit im AWW von Bauherr, Ing.-Büros, Behörden und Landesgutachter in bisher einzigartiger Weise
  - Bislang 120 Sitzungen
  - Grundwasserhaltung: Umfangreiches Grundwasser-Management geplant, Maßnahmen während der Baudurchführung so, dass der Schutz der Heil- und Mineralwasserquellen gesichert ist

## Themenbereiche (5/6)

- Fahrplan, Betriebskonzepte, Sicherheit:
  - Fahrplan von S21 erfüllt Anforderungen der Zukunft
  - Weitere Optimierungen möglich:
    - Umgang mit Betriebseinschränkungen
    - Auswirkungen von Einzelverspätungen auf Betriebsstabilität
  - Anpassungen im Konzept möglich
  - Zeit bis 2019/ 2020
- Sicherheit: Neigung des Bahnhofs, Tunnelstrecken besondere Anforderungen
  - Ausführliche Diskussion
  - Wir stellen die Sicherheit im Betrieb des Bahnhofs und der Tunnel kompromisslos sicher

## Themenbereiche (6/6)

- Kostenüberprüfung durch 3 Wirtschaftsprüfer
  - Einsparpotenzial „eher optimistisch“, aber ...
  - Heute keine Anzeichen für Überschreitung des Finanzierungsrahmens von 4,5 Mrd. EUR
  - Heutige Bestandsaufnahme, alles andere bezüglich Chancen und Risiken in der Zukunft ist Spekulation
  - Wirtschaftlichkeit für S21 und NBS gegeben
  
- Finanzierung S21 und NBS Wendlingen – Ulm gesichert
  
- Ausstiegskosten aus Sicht Bahn:  
2,8 Mrd. EUR (500 Mio. EUR Gegenfinanzierung aus Bestandsnetzmitteln), jedoch keine Einnahmen aus zusätzlichen Verkehren

## Projektwertung

- Gesamtwertung:
  - Auf der einen Seite ein Projekt, S21, durchgeplant, finanziert und bis 2019/ 2020 realisiert
  - In Einzelpunkten noch verbesserbar
  - Auf der anderen Seite ein Konzept, K21, nicht beplant, geschweige denn planfestgestellt und auch nicht finanziert
  - Ansammlung von vielen Einzelideen, technisch machbar, Genehmigung problematisch
  - Der Versuch einer K21 Realisierung würde aus unserer Sicht einen Verzug bis 2035 bedeuten
  - Frage: Verkehrliche und wirtschaftliche Auswirkungen für Stuttgart und BW ?

## Gesellschaftlicher Grundkonsens

- **Was haben wir aus der Schlichtung gelernt?**
  - **Prozess in einer Tiefe und Transparenz, wie bisher noch nie**
  - **Alle wesentliche Aspekte öffentlich dargestellt und diskutiert**
  - **Beurteilung der bereitgestellten Information durch Kritiker, Gutachter und Öffentlichkeit**
  
  - **Gesellschaftlicher Grundkonsens für Großprojekte nötig**
    - **Risiken werden letztendlich nicht von Einzelpersonen oder Gesellschaften getragen, sondern von allen, - der Nutzen kommt ebenfalls allen zu Gute**
    - **Um Einklang zwischen Legalität und Legitimität zu erzeugen, ist die Akzeptanz durch Bevölkerung ratsam**
  - **Dadurch entsteht Planungs- und Rechtssicherheit**
  
  - **Format Fachschlichtung geeignet, jedoch vor Planfeststellungen, danach Aufrechterhaltung des Konsenses nötig**

## Zukunft

- **Was will die Bahn in Zukunft tun?**
  - **Wir werden uns stärker öffnen (Schlichtung, Transparenz, etc.)**
  - **Wir werden einzelne in der Schlichtung behandelte Themenbereiche aufgreifen, z.B. Güterverkehr**
  - **Wir wollen uns stärker um den gesellschaftlichen Grundkonsens bezüglich einzelner Projekte, aber auch von Verkehrsstrategien bemühen**
  
  - **Aber: Wir wollen dabei fair behandelt werden**
  
  - **Bereits ergriffene Initiative: Gemeinsame Aktion mit Ingenieur-Verbänden und -Kammern zu Prozessverbesserungen und Verbesserung der Darstellung komplexer technischer Sachverhalte**

## Persönliches Resümee

- Was habe ich persönlich aus der Schlichtung gelernt?
  - Ich werde meinen persönlichen Grundwerten zwei weitere hinzufügen, nämlich, Demut und Beharrlichkeit
  - Demut, um mich auf Diskussionen einzulassen, die ich sonst in dieser Form vermutlich nicht geführt hätte
  - Beharrlichkeit, um auch dann zu Lösungen zu kommen, wenn die Standpunkte unvereinbar erscheinen
  - Für beides war Herr Geißler ein exzellentes Beispiel (Zulassen von Vorgehensweisen, auch wenn anderes vereinbart war, Langmut in Diskussionen)

## Danksagung

- Ich danke:
  - Den Projektkritikern, ohne die das Projekt sicherlich nicht die öffentliche Transparenz hätte, die es heute hat
  - Den Projektpartnern für ihre Kooperation in diesem Schlichtungsverfahren
  - Meinen Mitarbeitern bei der Bahn, die in 6 Wochen unermüdlich versucht haben, 15 Jahre Projekthistorie aufzuarbeiten und verständlich darzustellen
  - Den Projektbefürwortern, allen Bürgerinnen und Bürgern, die uns durch persönliche Unterstützung den Rücken gestärkt haben
- Am Allermeisten bedanke ich mich aber bei Herrn Geißler, ohne den eine solche Schlichtung nicht vorstellbar gewesen wäre und der mir gemäß meiner vorherigen Ausführungen ein guter Lehrmeister war