



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 (Hasenbergunnel, 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