

Rede von **Karlheinz Rößler**, Verkehrsberater, auf der 552. Montagsdemo¹ am 22.2.2021

Noch höhere Baukosten und noch mehr Treibhausgas durch fast 50 Kilometer zusätzliche Tunnel in Stuttgart!

Liebe Freundinnen und Freunde des Stuttgarter Kopfbahnhofs,

anscheinend sind die im Bau befindlichen knapp 60 Kilometer langen Tunnelröhren von Stuttgart 21 nicht genug. Denn dieses Projekt soll noch um rund 47 Kilometer weiterer Tunnelröhren ergänzt werden, so dass es am Ende über 100 Kilometer an Stollen für die Eisenbahn im Stuttgarter Untergrund gäbe. Hierbei geht es hauptsächlich um das Ziel, im Rahmen des Deutschlandtakts des Bundesverkehrsministeriums von Stuttgart bis zum nächsten Taktknoten wie Mannheim eine ICE-Fahrzeit von knapp 30 Minuten zu erreichen. Heute hingegen dauert die Fahrt im ICE von Stuttgart nach Mannheim wie auch nach Zürich jeweils 7 Minuten länger, als dies der Deutschlandtakt vorgibt. Insgesamt ist deshalb von vier Zusatztunneln in Stuttgart die Rede.

Der **erste Zusatztunnel** wird für den Nordzulauf zum Stuttgarter Hauptbahnhof vorgeschlagen. Er soll westlich der Autobahn A 81 von der aus Mannheim kommende ICE-Strecke abzweigen, Stammheim, Zuffenhausen und Feuerbach unterfahren und in den Tunnel einmünden, der vom Bahnhof Feuerbach zum S21-Tunnelbahnhof zur Zeit im Bau ist. Der neue Nordzulauftunnel soll 10 Kilometer lang werden. Da er aus zwei getrennten Röhren bestehen soll, werden insgesamt 20 Kilometer an Tunnelröhren zu graben sein.

Der **zweite Zulauftunnel**, auch „Bilgertunnel“ genannt, weil er von Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, vorgeschlagen wurde, soll die Gäubahn östlich von Sindelfingen mit dem Flughafen- und Messe-Tiefbahnhof Stuttgart direkt verknüpfen und 12 Kilometer lang werden. Er soll ebenfalls zwei getrennte Röhren erhalten, so dass es insgesamt 24 Tunnelröhren-Kilometer würden.

Als **dritter Zusatztunnel** soll die sogenannte P-Option gebaut werden – nur ein ganz kurzes Tunnelstück mit zwei Röhren, das südlich des weiter bestehenden Pragtunnels beginnen und in beide Röhren des Cannstatter Fernbahntunnels einmünden würde, der zur Zeit im Bau ist. Mit diesem Zusatztunnel würden parallele Fahrtrichtungen vom S21-Hbf aus nach Norden und umgekehrt geschaffen, um den Feuerbacher Tunnel zu entlasten, während der Cannstatter Fernbahntunnel sonst nur wenige Züge zu verkraften hätte.

Kommen wir nun zum **vierten Zusatztunnel**, der vor allem von Verkehrsminister Winfried Hermann ins Gespräch gebracht wurde: Bei diesem Vorschlag soll die Panoramastrecke der Gäubahn von Vaihingen zum Hauptbahnhof zwar weiter bestehen bleiben, um sie als Umleitung bei Störungen im Stuttgarter S-Bahn-Tunnel und als neue Strecke für Express-S-Bahnen zu nutzen. Aber die Gäubahn soll auf den letzten 1,6 Kilometern unterirdisch verlaufen und hierbei in einem 4-gleisigen Tunnel-Kopfbahnhof direkt vor dem S21-Tunnelbahnhof enden.

Das Aktionsbündnis gegen S21 hatte mir schon vor einigen Monaten den Auftrag erteilt, abzuschätzen, erstens wie hoch wohl die Baukosten für diese vier Zusatztunnels wären, falls sie jemals gebaut

¹ ab 21.12.2020 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:
<https://www.parkschuetzer.de/videos/>

würden, und zweitens, mit welchen Mengen an Treibhausgas zu rechnen wäre, die bei der Herstellung des Baumaterials für diese Tunneln in Zementfabriken und Stahlwerken freigesetzt würden.

Das Treibhausgas, um das es hierbei geht, umfasst nicht nur das berüchtigte Kohlendioxid, sondern auch Methan und Lachgas. Verglichen mit Kohlendioxid ist Methan 25-mal und Lachgas sogar 300-mal klimaschädlicher.

Für alle vier Tunnel zusammen ergibt meine Abschätzung der Investitionskosten **rund 5 1/2 Milliarden EUR**. Davon würde allein die Hälfte auf den relativ langen Bilgertunnel entfallen, über 2 Milliarden EUR auf den fast so langen Nordzulauftunnel, knapp 300 Millionen EUR auf den Gäubahntunnel mit -kopfbahnhof und fast 200 Millionen EUR auf die P-Option. Stuttgart 21 wird dann zusammen mit den vier zusätzlichen Tunneln vermutlich weit über **15 Milliarden EUR** kosten.

Bei dieser Baukostenschätzung habe ich eine Inflation der Baupreise während der relativ langen Planungs- und Bauzeit zugrunde gelegt, die bei 3,5 % pro Jahr liegt, wie sie über 30 Jahre beim U-Bahn-Bau in München beobachtet wurde.

Durch den Bau der vier Zusatztunnel ist mit insgesamt **730.000 Tonnen Treibhausgas** zu rechnen. Dies ist fast soviel wie der jährliche Ausstoß aller in Stuttgart zugelassenen PKW, die zusammen auf rund 900.000 Tonnen THG-Emissionen kommen.

Für knapp die Hälfte der genannten 730.000 Tonnen an THG wäre der Bilgertunnel verantwortlich, für rund 40 % der Nordzulauftunnel und für zusammen gut 10 % die beiden kurzen Tunnel, nämlich Gäubahnzuführung und P-Option.

Möglicherweise wäre die Gesamtmenge an THG sogar noch weitaus höher, wenn sich meine Berechnungen auf Detailpläne hätten stützen können. Die ermittelte THG-Menge ist auf jeden Fall dazu geeignet, die Erdüberhitzung weiter voranzutreiben und würde somit Öl ins Feuer der drohenden Klimakatastrophe gießen statt sie zu stoppen.

Das Fazit kann also nur lauten: Keine weiteren Tunnel in Stuttgart, kein Stuttgart 21 – oder: **OBEN BLEIBEN !**