

**Antrag**

**der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE**

**Sicherheit im geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21**

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

zu berichten,

1. ob die Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Not- und Störfallkonzept für den geplanten Tiefbahnhof vorgelegt hat und wie die Landesregierung dies beurteilt;
2. wie sie die Behindertenfreundlichkeit (barrierefreie Übergänge) des geplanten Bahnhofs basierend auf dem aktuellen Planungsstand bewertet;
3. ob ihr neue Erkenntnisse über mögliche geologische Risiken durch Tunnelbohrungen in den Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen vorliegen;
4. ob sie Kenntnis davon hat, wie häufig Reparaturen oder Sanierungen von Zufahrtstunneln in Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen im Regelfall durchgeführt werden müssen;
5. welches Notfallkonzept die DB AG für den Fall vorgelegt hat, dass sie einen Zufahrtstunnel oder S-Bahntunnel wegen außerplanmäßiger Störungen im Betriebsablauf teilweise oder ganz sperren muss;
6. ob die DB AG für ihr 17 Kilometer langes Grundwasser-Leitungssystem ausschließlich Stahlrohre ohne Korrosionsschutz verwendet;
7. welche Planungsverfahren für den geplanten Bau des Flughafenbahnhofs noch notwendig sind und wie diese bewertet werden;
8. wie die rechtliche Aufteilung (aufgeteilt nach mehreren Planfeststellungsabschnitten) des Bahnprojektes Stuttgart 21 aus technischer Sicht beurteilt wird.

08.07.2011

Renkonen, Schwarz, Raufelder, Marwein, Wölfle GRÜNE

Begründung:

Ein zentraler Bestandteil des Stresstestes für den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21 ist ein umfassendes Stör- und Notfallkonzept, das von der Bahn bislang nicht vorgelegt wurde. Wir wollen wissen, wie das Konzept aus fachlicher Sicht bewertet wird, sofern die DB AG es inzwischen ausgearbeitet hat. Dies ist umso wichtiger, weil geologische Risiken in den Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen nach Aussagen von Fachleuten nicht ausgeschlossen werden können. Durch einen erhöhten Sanierungsaufwand der Tunnel müssten möglicherweise einzelne Streckenabschnitte gesperrt werden, was zu empfindlichen Störungen in den Betriebsabläufen führen könnte. Daneben ist auch das Störfallkonzept für den häufig auftretenden Fall einer betrieblichen Sperrung des S-Bahn-Innenstadttunnels von Bedeutung. Uns interessiert, ob hierzu neue fachliche Erkenntnisse vorliegen. Darüber hinaus bitten wir um Auskunft zu einzelnen offenen Planfragen, die auch den Flughafenbahnhof betreffen.