



## Wortprotokoll der 11. Sitzung

### **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Berlin, den 11. Juni 2018, 14:30 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus  
Raum E 400

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### **Tagesordnungspunkt 1**

**Seite 3**

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

### **Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21**

**BT-Drucksache 19/480**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Haushaltsausschuss

**Berichterstatter/in:**

Abg. Martin Burkert [SPD]

### **Zusammenfassung der Stellungnahmen**      **Seite 29**

A-Drs. 19(15)37-A-D

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hitschler, Thomas Korkmaz, Elvan Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Kamann, Uwe Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



---

**Liste der eingeladenen Sachverständigen**

**Öffentliche Anhörung am Montag, 11. Juni 2018, 14.30 Uhr,**

zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE.

„Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“

Drucksache 19/480

---

**Thomas Bopp**

Verband Region Stuttgart

**Prof. Dr.-Ing. Bernd Hillemeier**

Technische Universität Berlin

**Manfred Leger**

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

**Matthias Lieb**

Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.

**Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin**

Universität Stuttgart

**Hannes Rockenbauch**

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

**Dr. Thilo Sarrazin**

**Prof. Dr.-Ing. Walter Wittke**

WBI GmbH



## Tagesordnungspunkt 1

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

### Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21

#### BT-Drucksache 19/480

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, ich darf Sie alle recht herzlich begrüßen zur 11. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, zu unserer öffentlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“. Ganz besonders darf ich zu unserer Anhörung unsere Gäste und die Sachverständigen herzlich begrüßen. Ich begrüße Herrn Thomas Bopp vom Verband der Region Stuttgart; Herrn Prof. Dr. Bernd Hillemeier von der Technischen Universität Berlin; Herrn Manfred Leger von der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH; Herrn Matthias Lieb vom Verkehrsclub Deutschland Baden Württemberg e.V.; Herrn Prof. Dr. Ullrich Martin von der Universität Stuttgart; Herrn Hannes Rockenbauch vom Aktionsbündnis Stuttgart 21; Herrn Dr. Thilo Sarrazin und Herrn Prof. Dr. Walter Wittke von der WBI GmbH. Herzlich willkommen.

Entschuldigt haben sich die Kollegen Matthias Stein und Oliver Luksic. Wegen des großen Interesses an dieser Anhörung haben wir uns kurzfristig entschlossen, Bild und Ton der Anhörung in einen zweiten Saal, in den Ausschusssaal E 600 zu übertragen. Seien sie uns auch dort herzlich willkommen. Um weiteren Interessenten Gelegenheit zu geben, die Anhörung live zu verfolgen, wird diese Sitzung auch im Internet übertragen, allerdings zeitversetzt. Es ließ sich nicht gleichzeitig machen, weil wir viele weitere Veranstaltungen hier haben. Sie haben es wahrscheinlich gesehen, wenn Sie im Paul-Löbe-Haus vorbeigelaufen sind, dass hier gerade eine Menge los ist. Aber die Bild- und Tonaufzeichnung wird im Internet ab 17.30 Uhr zur Verfügung stehen.

Sind alle Mitglieder des Ausschusses und alle Sachverständigen damit einverstanden, dass wir diese Fernsehübertragung bzw. Aufzeichnung der Anhörung machen und dass die Bild- und Tonaufzeichnung mit der Anhörung im Internet abrufbar

ist? Es erhebt sich kein Widerspruch, dann stelle ich fest, dass wir das so beschlossen haben.

Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür auf diesem Wege herzlich danken. Diese sind als Ausschussdrucksachen verteilt und sie liegen hier aus. Für die Öffentlichkeit sind sie im Internet abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements gibt. Deshalb gibt es ja die schriftlichen Stellungnahmen. In jeder Frageunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Bitte Fragen, darauf liegt die Betonung. Die Antragsteller können außerdem in einer Frageunde höchstens 2 Sachverständige befragen. Das soll verhindern, dass jeder an alle die Fragen stellt. Sonst kommen wir – glaube ich – nicht weiter. Aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von 3 Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung wird die abgelaufene Zeit auf der Deckenampel angezeigt. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von 5 Minuten zu beschränken, damit möglichst viele Fragen gestellt werden können. Anschließend folgt dann jeweils der nächste Fragesteller bzw. die Fragestellerin. Wir gehen insgesamt von einem Zeitrahmen von 2 Stunden aus, also bis etwa 16.30 Uhr. Es sind mindestens 2 Frage- und Antwortunden vorgesehen. Ob wir noch eine dritte schaffen, ist dahingestellt. Von der öffentlichen Anhörung werden wir, wie üblich bei uns im Ausschuss bei öffentlichen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird.

Die erste Frageunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU. Wenn ich richtig informiert bin, Herr Kollege Donth, Sie haben das Wort, bitte.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Bevor ich die Frage stelle, wollte ich eine persönliche Bemerkung machen. Ich war gestern Abend, als ich die *Stuttgarter Zeitung* online gesehen habe, etwas erstaunt über Ihre Einlassungen zu dem Thema, wo Sie klare Position bezogen haben, die Befürworter sollten sich endlich mal entschuldigen; die Gegner hätten in allem Recht. Sie haben schon über einen der eingeladenen Sachverständigen ein Urteil gespro-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

chen, indem Sie Teile seiner Aussagen für qualifiziert halten, andere für nicht qualifiziert. Ich finde, als Vorsitzender des Verkehrsausschusses, wo Sie den gesamten Ausschuss vertreten – das ist, wie gesagt, meine persönliche Meinung – hat mich das sehr verwundert. Das musste ich jetzt zu Beginn loswerden.

Ich bin nun bei meiner Frage. Ich möchte zunächst einmal die Herren Sachverständigen ganz herzlich begrüßen. Ich freue mich, dass Sie heute hier sind, um für unsere Fragen zur Verfügung zu stehen. Meine erste Frage geht an Herrn Bopp. Sie sind Vorsitzender des Verbandes Region Stuttgart, begleiten das Projekt also schon sehr lange und haben darüber hinaus neben Ihrem politischen Amt als Architekt auch grundsätzlich Expertise bei der Bewertung von Bauprojekten. Nun ist die Region Stuttgart Projektpartner, das heißt auch Mitfinanzier von Stuttgart 21. Heute unterhalten wir uns über einen Antrag der Fraktion DIE LINKE., die wieder einmal den sofortigen Stopp der Baumaßnahme und den Umstieg auf ein modifizierten Kopfbahnhof fordert. Unter anderem wird das begründet mit der Feststellung, dass mit Fertigstellung von Stuttgart 21 ein Engpass im Regional- und Nahverkehrsnetz geschaffen würde. Jetzt ist gerade Ihr Verband für den Nahverkehr in der Region Stuttgart zuständig. Wie kann denn dieser Verband, der für den Nahverkehr zuständig ist, ein Projekt mittragen und mitfinanzieren, das nach Ansicht der Fraktion DIE LINKE. nach Fertigstellung die verkehrliche Situation in Stuttgart verschlechtert? Oder sehen Sie und die Mehrheit dieser vom Volk gewählten Verbandsversammlung das anders? Also die Frage: Bringt Stuttgart 21 für den ÖPNV und die Anbindung der Region an den regionalen, nationalen und internationalen Schienenverkehr Vorteile, Verbesserungen und was für Verbesserungen bringt es aus Ihrer Sicht?

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Prof. Hillemeier richten, einen sehr renommierten Fachmann für Baustoffe und Bauwesen und auch Mitglied im Projektbeirat, der als Berater für den Aufsichtsrat tätig ist. Eine weitere Begründung für den sofortigen Baustopp, Herr Prof. Hillemeier, ist und jetzt zitiere ich aus dem Antrag: „...dass noch immer mit erheblichen technischen Schwierigkeiten bei dem Projekt zu kämpfen sei.“ Jetzt habe ich aber von Ihnen ein Zitat gelesen, von Mai 2017 in der *Stuttgarter Zeitung*, wo es um die

Kelchstützen ging, wo Sie gesagt haben: Wir sind jetzt mit Hosenträger und Gürtel gesichert. Das ist nun nicht ganz übereinander zu bringen. Deshalb die Frage an Sie: Können Sie vielleicht erläutern: kann man denn weiterbauen? Oder sind die technischen Probleme bei Gebäude und Tunnel so immens, dass ein Weiterbau nicht zu verantworten ist? Wie gesagt, so heißt es im Antrag. Da würde mich Ihre ingenieur- und fachtechnische Bewertung interessieren.

**Thomas Bopp** (Verband Region Stuttgart): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren. Für die Region Stuttgart ist das Projekt Stuttgart 21 ein ganz wichtiges und besonderes Projekt. Es hat sicherlich auch einige Besonderheiten gegenüber anderen Bahnprojekten. Das hängt damit zusammen, dass auch die Region Stuttgart eine ganz besondere ist. Was ich zunächst mal erläutern will, weil ich den Stellungnahmen, die schriftlich eingegangen sind, entnehme, dass das nicht jedem so richtig bewusst ist. Also die Region Stuttgart – das Verbandsgebiet, die Verbandsregion Stuttgart – hat 2,8 Millionen Einwohner und im Einzugsbereich von Stuttgart als wichtigem Arbeitsplatz, kann man die Metropolregion mit etwa 5,5 Millionen Einwohnern sehen. Das ist im Prinzip die Hälfte von Baden Württemberg, die eine Beziehung direkt in die Landeshauptstadt hat. Diese Landeshauptstadt selbst hat aber nur 610.000 Einwohner. Was für die Einwohner gilt, gilt auch für die starke Wirtschafts- und Industrieregion. Die Arbeitsplätze liegen nicht am Hauptbahnhof in Stuttgart und auch nicht am Schlossplatz in Stuttgart, sondern – jeder kennt es, weltweit bekannt – in den Vororten Zuffenhausen, Untertürkheim, Feuerbach, Vaihingen und dann weiter in den Mittelzentren der Region – dort sind die starken Arbeitgeber. Dort wird morgens und abends gependelt. Deshalb ist für eine so dezentrale Region mit 179 Städten und Gemeinden zumindest für den Nah- und Regionalverkehr ein Kopfbahnhof nicht zukunftsweisend, weil die heute in Stuttgart aussteigen, weil sie müssen. Da fährt der Zug dann wieder zurück und sie steigen in der Regel um, zumindest in der Hauptverkehrszeit. Für eine dezentrale Region, wie die Region Stuttgart, braucht es Netze, so wie die S-Bahn ein Netz ist, wir sind Aufgabenträger der S-Bahn. Und mittlerweile fahren in diesem Netz, das eben durchgängig ist, jeden Tag 420.000



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Menschen, allein in der S-Bahn. Das waren zwischen 2011 und 2016 20 Prozent Zuwachs allein bei der S-Bahn, die ist zunehmend überlastet. Wir haben mit dem Land Baden Württemberg im so genannten ÖPNV-Pakt vereinbart, dass – wenn Stuttgart 21 fertig ist, beginnend vielleicht schon vorher –, die Durchmesserlinien als Metropolexpress-Züge eingeführt werden, die aus der Metropolregion in den weiten Entfernungen an jeder Haltestelle halten und im S-Bahn-Bereich innerhalb der Region nur an den wichtigen Haltepunkten. Das heißt, wir haben durch diese Möglichkeit, dass auch die Regionalverkehre Durchbinderlinien machen, die Chance, im Nah- und Regionalverkehr extrem viel zu bewirken. Wir rechnen mit einer Entlastung der S-Bahn von ca. 20 Prozent durch die Metropolexpresslinien und haben die dann frei für zusätzliche Fahrgäste. Weil wir so dezentral sind, verfolgen wir als Verband Region Stuttgart die Politik, dass wir eben nicht alles auf den Hauptbahnhof konzentrieren, sondern dass wir die Bahnhöfe in den Vororten stärken und zu Mobilitätspunkten weiter ausbauen.

Das geschieht mit Stuttgart 21, wo es ja nicht nur um einen Bahnhof geht, sondern um 3 oder sogar 4: nämlich die Haltestelle Mitnachtstraße, die eine reine S-Bahn-Station sein wird, die die Stammstrecke verlängert. Wir werden die Entflechtung hinbekommen, auf einer ganz stark frequentierten Linie aus dem Neckartal über Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof. Dort werden die Gleise nur noch für die S-Bahn reserviert sein. Es ist ja nicht so, dass die Stammstrecke bei uns in der Hauptverkehrszeit die am Überlasteteste ist. Wir haben die Analyse, dass es gerade die Strecke Mettingen, Cannstatt, Hauptbahnhof ist, die am meisten überlastet ist in der Hauptverkehrszeit. Das heißt, wir stärken an der Mitnachtstraße den Zulauf von Ost und Nord und wir haben durch den zusätzlichen Bahnhof oben auf den Fildern nicht nur die Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr, sondern insbesondere dort einen Mobilitätsschwerpunkt, wo wir mit allen Verkehrsarten hinkommen und Umstieg ermöglichen, eben außerhalb des Talkessels von Stuttgart, draußen auf den Fildern. Wir binden den Flughafen an, wir binden dort die Messe an und bitte vergessen Sie nicht, dass im Vertrauen auf dieses Projekt, in dem ja im Vertrag dieser Filderbahnhof vereinbart ist zwischen den Partnern, dort schon eine große Ansiedlung von weiterem Gewerbe stattgefunden hat. Ich

will mal sagen, da entsteht City-Süd. EY und andere Firmen sind dort hin; nicht nur, weil sie dann am Flughafen sind, sondern weil sie dann auch die Schnellverbindungen mit dem Zug und die Nahverkehrs- und Regionalverbindungen direkt vor der Haustür liegen haben. Dieser Punkt muss in dieser Form, wie er vertraglich vereinbart ist, auch gebaut werden. Das Besondere an Stuttgart 21 – und deswegen ist es auch nicht so leicht zu händeln – sind die vielen Vertragspartner. Aber das ist ja genau der Punkt. Es ist eben kein reines Fernverkehrsprojekt, sondern es ist ein Projekt für Regionalverkehr, für Nahverkehr und es ist ein Stadtentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Stuttgart und ein Regionalentwicklungsprojekt für die gesamte Region. Deshalb haben wir einen gemeinsamen Vertrag und müssen vielleicht bei Änderung oder gar Auflösung alle zustimmen. Weil wir uns natürlich darauf verlassen haben, dass dieses Projekt so kommt, wie es vereinbart ist. Und unsere ganze Politik richtet sich auf diese Inbetriebnahme. Ich kann deswegen nur darum bitten, dass wir das jetzt alle zügig miteinander so weiterbauen, wie es geplant ist. Ich darf Ihnen zum Abschluss versichern, dass wir mit Land, Stadt und Region und auch Flughafen in besten Gesprächen sind, dieses Projekt auch weiterzuentwickeln und die Engpässe, die ganz wo anders liegen, auf den Zulaufstrecken entsprechend zu beseitigen. Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Bopp. Dann gab es eine Frage an Herrn Hillemeier, bitte.

**Prof. Dr.-Ing. Bernd Hillemeier** (Technische Universität Berlin): Da Schlimmste wäre, wenn die weißen Kelchstützen bei dem Bahnhof nicht gut hinkämen, das würde meinen Ruf dermaßen schädigen. Deswegen bin ich besonders engagiert, dass diese Herausforderung von dem Architekten Ingenhofen so beherrscht wird, dass alle damit zufrieden sind. Es sind 4 Hauptforderungen, die gleichzeitig erfüllt sein müssen, und zwar zunächst mal die Schönheit. Der Beton soll weiß sein. 2. Er darf beim Erhärten nicht wärmer werden als 70 Grad, weil dann keine dauerhaften Strukturen innerhalb des Betons entstehen. Ferner soll er porenfrei sein. Schauen sich mal den Beton im Gebäude hier an; den Beton hätte Prof. Ingenhofen nicht abgenommen. Soviel zu Schönheit und Porenfreiheit. Trotzdem ist uns das bis jetzt gelungen. Die größte Herausforderung ist der



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Brandschutz. Normalerweise hat man in einem Bahnhof einen Hochbau und ich hätte die ISO-Brandkurve, die dann in 1 ½ Stunden vielleicht auf 980 Grad hoch kommt. Das Eisenbahnbundesamt – und hier wiederhole ich mich: der Schrecken eines jedes Bauingenieurs – sagt: Du hast hier keinen Hochbaubahnhof, sondern einen Tunnel. Deswegen wird hier eine Brandlast angesetzt von 1200 Grad Celsius, hochgefahren in 5 Minuten, gehalten über 1 Stunde und nichts darf abplatzen. Würde etwas abplatzen, müsste eine Heißbemessung durchgeführt werden. Das wissen Ingenieure, die Statiker, also eine äußere Lage an Bewehrung müsste zusätzlich eingebaut werden. Dieser Platz ist fast gar nicht vorhanden, deswegen sind unsere Anstrengungen sehr intensiv. Und es gibt Gutachter, die gesagt haben: „Sie müssen die Anforderungen an den Bahnhof reduzieren“. Da habe ich gesagt: „2025 ist dann in den Sternen“. Bis Anforderungen reduziert sind, so lange können wir nicht warten, bis das alles planfestgestellt ist. Also beißen wir in den sauren Apfel und machen alle Anforderungen, die wir an einen Tunnel stellen, auch an den Beton der Kelchstützen. Dazu werden Großversuche gefahren und die sind alle durchgeführt worden.

Wer mal in Stuttgart ist, sollte sich das anschauen. Man hat so „Pi mal Daumen“-Werte. Verlegeleistung heißt, es muss hier Eisen eingelegt werden damit keine Risse kommen, damit die Statik hält, der Beton kann nur Druck, die Stahleinlagen machen Zug. Verlegeleistungen liegen so bei 15 bis 18 Tonnen pro Stunde, normal an komplizierten Baustellen. Hier bei 40 bis 42 Tonnen pro Stunde, weil alles dreidimensional räumlich gekrümmt ist. Ich möchte eigentlich noch viele andere Fragen – bevor ich jetzt hier in Details gehe – ansprechen. Mit dem Beton kann ich nur sagen: Er ist beherrscht. Es bedeutet intensives Bemühen. Ich habe zur Bedingung gemacht, bevor der erste Kelchstützfuß betoniert wurde, die wichtigsten Sensoren auf der Baustelle sind die Menschen. Und die sind bei jedem Wetter vor Ort und die erzeugen Qualität. Hier wird nicht begonnen zu bauen, bevor nicht die Bauarbeiter, die diese Arbeit draußen machen, alle in einem Raum sind und geschult werden. Diese Schulung hat stattgefunden. Der Architekt Ingenhofen hat einen Expertenkreis eingerichtet, wo die Bahn, PSU, die Gutachter, die Baufirmen beteiligt sind. Das ist auch ungefähr 6 bis 8 Wochen mit größter An-

strengung und häufig auf der Baustelle und immerzu begleitend. Ohne das geht es nicht. Normalerweise baut man nach dem Stand der Technik. Ich sage sogar: hier bei diesem Bauwerk, arbeiten und bauen wir nach dem Stand von Wissenschaft und Technik. Wenn dazu Fragen sind, können Sie mir diese Fragen stellen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Prof. Hillemeier. Dann machen wir jetzt weiter mit der AfD-Fraktion, Herr Wiehle bitte.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, herzlichen Dank. Wir sprechen heute in erster Linie über Ausstieg- und Umstieg aus dem Stuttgart 21-Projekt. Wenn wir dann zu der Überzeugung kommen, wir machen keinen Ausstieg, dann wäre der heutige Nachmittag komplett „für die Katz“, wenn wir uns jetzt nicht auch darum bemühen würden, ein Stückchen für die Zukunft aus dem ganzen Geschehen zu lernen. Auch unter diesem Gesichtspunkt möchte ich ganz gerne Herrn Leger eine Frage stellen und zwar nach Zugbewegungen. Eine zweiteilige Frage, zum einen: Wieviele Zugbewegungen pro Stunde sind denn heute möglich in dem Hauptbahnhof, Kopfbahnhof? Und wieviele Zugbewegungen pro Stunde werden in dem neuen tiefliegenden Hauptbahnhof dann möglich sein? Und basierend auf dieser Zahl dann auch, welche Reisendenzahl wird sich ergeben? Und auf welcher Reisendenzahl basiert das Brandschutzkonzept, das Brandschutzevakuierungskonzept?

Einen zweiten Fragenkomplex möchte ich gerne stellen an Herrn Dr. Sarrazin. Ich habe sehr aufmerksam Ihre Stellungnahme gelesen und bin auf die Aussage gestoßen, dass die Kostenprognosen sind seinerzeit im DB-Vorstand gerne durch normative Vorgaben ersetzt worden sind. Jetzt treibt mich als Abgeordneter die Sorge um, dass so etwas wieder passieren könnte. Zunächst mal möchte ich gerne verstehen, was war denn aus Ihrer Sicht seinerzeit das Motiv?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Wiehle. Herr Leger, bitte, für die Antwort.

**Manfred Leger** (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Zur Anzahl der Zugbewegungen: das, glaube ich, kann man ganz einfach bezeichnen. Der heutige Bahnhof verträgt 30 Züge pro Stunde. Und das Ergebnis einer Analyse aus dem Stresstest, der 2011



## Nur zur dienstlichen Verwendung

gemacht wurde, hat dazu geführt, dass in der Spitzenstunde ohne Besonderheiten 49 Züge möglich sind. Das ist der Stand zu den Zugbewegungen. Heute und später. Ich kann nichts zu den Reisen sagen, weil wir nicht wissen, wie die sich entwickeln werden. Was ich sagen kann zum Thema „Brandschutz“: ich suche schnell in meiner Unterlage, weil es eine dedizierte EBA-Formel dazu gibt, wie sich das berechnet. In Summe sind es 16.000 Reisende, die evakuiert werden müssen. Das ergibt sich aus folgender Messung – und da können Sie schon erkennen, dass diese Angabe mit viel Sicherheit belegt ist. Grundlage ist ein 7-Waggon-langer Doppelstockzug, der voll besetzt ist und der gemessen wird auf beiden Gleisen, die pro Bahnsteig da sind. Das ergibt 4.000 zu entfluchtende Personen, multipliziert mit 4 Bahnsteigen, also 8 Gleisen, das ergibt die 16.000 Personen, die zu entfluchten sind. Dazu kommt noch, dass man 30 Prozent drauflegt, also es waren nicht 4.000 pro Zug, sondern ein paar weniger. In Summe wird 30 Prozent Sicherheit draufgelegt, für die, die keine Sitzplätze haben, sondern in den Zügen stehen, wie es in der Rushhour manchmal der Fall ist. Also sind es 16.000, die dort entfluchtet werden müssen. Die Zeit zur Entfluchtung wird nicht in Minuten gemessen, sondern in der Zeit, die zur Entrauchung benötigt wird und das ist pro Gebäude unterschiedlich.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Dann Herr Dr. Sarrazin, bitte.

**Dr. Thilo Sarrazin:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich will das kurz schildern. Bei einem Bauvorhaben, welches – ich sage mal – länger dauert, hat es immer 3 Elemente. Man hat eine Kostenschätzung, die macht man an Hand von Standardwerten, die man eben kennt, wenn man noch nichts Genaues weiß. Man weiß zweitens: wenn man in die Sache tiefer einsteigt, kommen weitere Elemente hinzu, vor allem immer Fragen des Bodens und der Gründung. Es kommen dann zum dritten hinzu, bei Bauvorhaben, die von der Planung vom Beginn bis zur Fertigstellung bei der Bahn doch im Durchschnitt 15 bis 20 Jahre dauern, wesentliche Preissteigerungen. Wenn ich jetzt eine Kostenschätzung mache, darf ich nicht bei dem ersten Element stehen bleiben. Dann komme ich immer zu Minderkosten. Das ist aber das, was bei der Bahn nach meiner Beobachtung regelmäßig geschah und zwar seit

den 80-iger Jahren, weshalb wir ja sehen können, dass sich bei allen großen Vorhaben die Kosten von der ersten Schätzung bis zur endgültigen Bauabrechnung im Durchschnitt etwa auf das 3- bis 4-fache gestiegen sind. Bei einem Projekt, wo die Risiken besonders groß sind, ist das besonders wichtig. Die Entscheidung im Jahr 2001, in die Rahmenvereinbarung einzusteigen, fiel auf der Basis der Kostenschätzung, wie sie damals vorlag, des Jahres 1998, Preisstand 98. Diese enthielt also Standard- Baukostenannahmen, aber keine Risikofaktoren, wie zum Beispiel Boden und ähnliches. Es war von Anfang an klar, dass sie schon deshalb wesentlich höher ausfallen würden. Im Weiteren ist der Zeitfaktor unterschätzt worden. Wir hatten damals bereits geschätzt, dass die Kosten nach Endabrechnung – damals gingen wir davon aus, dass das Projekt vielleicht 2015 fertig sein würde –, wie auch sonst bei derartigen Maßnahmen üblich, sich irgendwo zwischen dem Doppelten und dem Dreifachen einpendeln würden. Diese Zusammenhänge waren natürlich auch bei der Bahn, auch im Bahnvorstand bekannt. Hier begann der Punkt mit den normativen Vorgaben. Von Seiten der Bahnfinanzer wollte man natürlich jetzt nicht für Kosten Raum geben. Von Seiten der Ingenieure wollte man möglichst viel bauen. Von Seiten des Bundes wollte man möglichst niedrige Zahlen sehen, also waren da sowohl die Finanzer bei der Bahn, die gerne günstige Zahlen hatten, wie auch die Ingenieure, die gerne bauen wollten, wie auch der Zuwendungsgeber – das Verkehrsministerium –, erstmal dankbar dafür, dass die Zahlen nicht so hoch waren, weil man dann mehr bauen konnte. Diese Abläufe waren allen bekannt und es hat mich immer wieder erstaunt, dass sie gleichwohl wiederholt wurden. Insofern haben wir hier bei diesem Projekt Stuttgart 21 etwas, was zeigt, was bei der Bahn üblich war. Nur zeigt es sich hier im besonders extremen Umfang. Denn es war ja ganz unten in allen Prognosen. Es gab damals zu diesem Vorhaben zwei Wirtschaftsgutachten, eins von der Unternehmensberatung Wibera, aus dem Jahre 2001, das sagte: das Vorhaben ist selbst dann, wenn man die Kostenrisiken nicht einbezieht, so nicht wirtschaftlich. Und es gab ein Gutachten von PWC vom Frühling 2001, welches unter der Annahme, dass kein Risiko eintritt und unter der Annahme, dass letztlich der Bund, das Land und die Stadt ihre Beiträge leisten, eine knappe Wirtschaftlichkeit errechnete. Das bedeu-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

tete für jeden, der die Zahlen übersetzte – und die Gutachter deuteten das auch in ihren Gutachten an –, dass das Vorhaben unwirtschaftlich sein würde. Wir haben uns damals damit gerettet, ehe die vertiefte Planung losging, dass in dem Vertrag festgelegt ist, dass alle Vertragspartner notfalls wieder aussteigen können, eine Art Escape-Klausel. Natürlich war uns bei der Bahn klar, uns Verantwortlichen, dass diese Klausel niemals gezogen werden würde, jedenfalls nicht von unseren Vertragspartnern. Uns so kam es dann ja auch. Danke schön.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Dr. Sarrazin. Für die SPD-Fraktion Martin Burkert bitte.

**Abg. Martin Burkert (SPD):** Ich glaube, wichtig ist, dass draußen alles verstanden wird und dass wir mit klaren Botschaften rausgehen. Es ist ja heute nicht die erste Veranstaltung. Wir haben heute Themen, die wir vertiefen müssen. Deswegen meine erste Frage nochmal an Herrn Leger.

Noch einmal die Frage der realen Kosten, die bis heute entstanden sind, zu den zu prognostizierenden und noch entstehenden Kosten. Es gibt immer wieder die Frage: wenn man heute aussteigen würde aus dem Projekt, was hätte das für Folgen? Der Bahnvorstand war bei uns im Ausschuss, mit 3 Vorständen und hat dazu dargelegt. Vielleicht können Sie nochmal schildern, ob es teurer käme, wieviel teurer es käme und ob es überhaupt realistisch ist. Und vielleicht können Sie in dem Zusammenhang auch schildern, ob Sie die Vorschläge des Aktionsbündnisses geprüft haben, in der gesamten Zeit.

Die zweite Frage geht an Prof. Hillemeier. Man muss heute nach den – ich sage es mal freundlich – Artikeln, die erschienen sind, jetzt nochmal im *Stern*, auf den Brandschutz intensiver eingehen. Es gibt jetzt starke Bedenken in der Öffentlichkeit. Wir sind natürlich auch sensibilisiert durch den BER, da spielt die Frage ja ständig und von Beginn an eine Rolle. Hier nochmal die Bitte, dass Sie uns das vielleicht nochmal darlegen. Sie haben ein Beispiel genannt, was das aushalten muss. Aber ich bitte, noch einmal darzulegen, wo wir da stehen beim Brandschutz, wo ja öffentliche Behörden am Ende einen Haken dranmachen müssen. Wir wissen es vom BER durch den TÜV, der ja auch in der letzten Woche wieder deutlich geworden ist. Sind die bereits einbezogen? Gibt es da

schon eine Zusammenarbeit aus den Erfahrungen anderer Projekte?

**Vorsitzender:** Danke Kollege Burkert. Herr Leger, bitte.

**Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH):** Also, das Bahnprojekt selber ist ganz weit fortgeschritten. Sowohl in Stuttgart, wie auch auf der Neubaustrecke. Von den 59 Kilometern Tunnel in Stuttgart sind mittlerweile um die 40 Kilometer aufgefahren und somit über 2 Drittel. Für die Neubaustrecke sind 47 von 61 Kilometern aufgefahren, also ungefähr 3 Viertel. Wenn wir alles nehmen, was heute vertraglich gebunden ist, also Aufträge plus die Nachträge, die aufgelaufen sind und die dann letztendlich zu Verträgen geworden sind, dann haben wir in Stuttgart per Ende 2017, 3,794 Milliarden Euro vertraglich gebunden vergeben. Die vertraglich gebundenen Leistungen für die Neubaustrecke, die lagen Ende 2017 bei 2,28 Milliarden Euro. Insgesamt sind es also ungefähr 6 Milliarden Euro. Wir sind der absoluten Überzeugung, dass man das eine nicht ohne das andere sehen kann. Stuttgart wirkt nur mit der Neubaustrecke und umgekehrt. Wenn Sie jetzt – und das war ja hier im Verkehrsausschuss – die Information nehmen, die am 18. April auch schriftlich verteilt wurde in diesem vertraulichen Gremium, dann haben Sie dort auch die Aussage und Informationen bekommen, wie die Ausstiegskosten zu bewerten sind. Die Aussage war, dass die DB AG die Ausstiegskosten in Summe aller auflaufenden Kosten bei 7 Milliarden Euro bewertet.

**Vorsitzender:** Danke. Prof. Hillemeier, bitte.

**Prof. Dr.-Ing. Bernd Hillemeier (Technische Universität Berlin):** Der Brand ist für den Menschen heute eine wirklich unterschwellige und permanent vorhandene Angst. In großen Versammlungsräumen ist das ganz besonders ausgeprägt. Deswegen sind die Anforderungen an einen Bahnhof extrem. Ich habe mich eben geäußert zu dem Widerstand eines Baustoffs, nämlich des Betons für die Stützen. Jetzt geht es darum: irgendwo brennt es. Wie reagieren die Menschen? Wie werden sie gerettet? Zunächst mal, sobald Sie Rauchentwicklung haben, sehen Sie nichts mehr und die Panik bricht erst richtig aus. Deswegen ist das Wichtigste, dass der Rauch beherrscht wird. Nun, diese Dinge werden zunächst mal planfestgestellt. Da gibt es sehr viele Experten, international, national,



## Nur zur dienstlichen Verwendung

die dort theoretisch mit Rechenprogrammen oder auch mit Experimenten alles nachweisen, um ein genehmigtes Sicherheitskonzept zu erarbeiten. Auch hier steht das Eisenbahnbundesamt (EBA) dahinter.

Die 18. Planänderung ist vom März diesen Jahres: Das Wesentliche dabei ist: noch vor wenigen Jahren waren die Fluchttreppenhäuser mitten auf den Bahnsteigen. Das wurde natürlich bemängelt, weil die Fluchtwege dort beengt sind. Alles das ist gelöst und geregelt worden, indem man in der Verlängerung der 4 Bahnsteige Fluchttreppen in größerer Anzahl, die an den Köpfen herauskommen, angeordnet hat. Also die Fluchtwege sind eindeutiger, kürzer, besser zu sehen und nun müssen Sie aber nicht erst warten, bis der Brand kommt, Sie haben ein so genanntes Absaugkonzept. Die Luft wird permanent abgesaugt und man stellt fest, ob hier ein Brand entstanden ist. Aber Stuttgart 21 trägt dazu bei, dass Innovationen – weil die Herausforderungen groß sind und die regen dann zu Lösungen an – in die Tat umgesetzt werden. Man hatte hier so genannte Lichtstrahlrauchmelder, die den Raum durchstrahlen und dann auf eine Fotozelle stoßen und wenn dort Rauch ist, wird das sofort ausgelöst. Sie können sich vorstellen, dass die Bremsstäube der Eisenbahn die Sensoren belegen und dass mal ein Vogel durch einen solchen Strahl fliegt, dann müssten diese Systeme ertüchtigt werden oder überprüft werden. Das sind dann Behinderungen im Bahnhof. Davon ist man doch durch eine Neuerung abgegangen; und zwar ist es eine Sensortechnik auf der Basis Glasfaser plus Laser. Es ist heute das gesamte System mit Glasfasern durchzogen. Wenn Sie heute eine Glasfaser nehmen, tippen mit Ihrem Finger drauf, sehen Sie ortsgenau – die Faser kann 50 Meter lang sein – wo Ihr Finger hin tippt.

Damit wird jeder einzelne Punkt in dem Bahnhof erfasst. Diese sind in einem bestimmten System eingebaut, sodass das auch nicht beschädigt werden kann. Das geht jetzt auch in die Kabelkanäle hinein. Das heißt, sobald eine Temperaturerhöhung da ist, wird die Faser gedehnt. Die Faser gibt Ihnen durch den Laser die Dehnung an dieser Stelle wieder. Die leichteste Erwärmung sehen Sie sofort. Also hier ist neben den Ansaugrauchmeldesystemen diese neue Sicherheitstechnik der linearen Wärmemelder eingebaut worden. Das halte ich für entscheidend und weil weitere Fragen

noch zu gewissen Details nicht gestellt sind, halte ich mich auch im Augenblick zurück und würde dann genauer antworten.

**Vorsitzender:** Wer weiß, vielleicht kommen die Fragen ja noch. Für die FDP-Fraktion Kollege Jung, bitte.

Abg. **Dr. Christian Jung** (FDP): Herr Kollege Donth hat vollkommen Recht, deswegen möchte ich auch am Anfang sagen, es ist glaube ich, ganz wichtig, dass man als Ausschussvorsitzender eine gewisse Neutralität wahrt. Der Kollege Hermann aus Baden Württemberg hat es in der Vergangenheit als Ausschussvorsitzender auch hinbekommen und deswegen erwarten wir, dass es andere aus der gleichen Partei auch hinbekommen.

Uns ist es wichtig als Freie Demokraten, dass wir darüber sprechen, wie man jetzt dieses Infrastrukturprojekt zu Ende baut. Was man mal angefangen hat, baut man auch zu Ende. Ich erinnere mich noch gut an die Schnellfahrtstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart, die ja mittlerweile völlig ohne Bedenken von der Bevölkerung auch sehr gut angenommen worden ist. Deshalb zwei Fragen an Prof. Martin und an Herrn Leger.

Erstens: wie technisch fundiert sind die bisherigen Skizzen für K 21? Wäre ein modernisierter oberirdischer Kopfbahnhof leistungsfähiger als der beschlossene Tiefdurchgangsbahnhof? Der ja mit ETCS ausgerüstet wird.

Zweitens, welche Auswirkungen auf die Fahrzeiten würden sich bei einem Verzicht auf Stuttgart 21 ergeben, insbesondere im Hinblick auf den angestrebten Deutschlandtakt?

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Prof. Martin, bitte.

**Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin** (Universität Stuttgart): Ich beginne mit der ersten Frage: Wie technisch fundiert sind die bisherigen Skizzen für K21? Wäre ein modernisierter oberirdischer Kopfbahnhof leistungsfähiger als der beschlossene Tiefdurchgangsbahnhof? Wie bereits 2011 von uns auch veröffentlicht – unter dem Titel „Kopfbahnhof K21“ – ist die nach wie vor als Alternative oftmals diskutierte Variante kein in sich schlüssiges Konzept. Es ist vielmehr eine Ansammlung von unterschiedlichen Varianten, die jeweils auf ein spezifisches Detail eingehen, die es dann auch mehr oder weniger ganz gut löst. Aber in sich geschlossen, ein Konzept, welches auch die ver-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

kehrspolitischen Vorstellungen umfasst und die daraus abgeleiteten betrieblichen Aufgabenstellungen erfüllen kann, ist nach wie vor nicht vorhanden. Die Besonderheit besteht aus meiner Sicht darin, dass eben K21 kein in sich geschlossenes Konzept ist, sondern eine Ansammlung von Varianten die untereinander eben nicht kompatibel sind. Darüber kann auch nicht die neueste Wortschöpfung „Umstieg 21“ hinweg täuschen. Frau Leidig, in Ihrem Antrag stimme ich an der Stelle völlig mit Ihnen überein, wenn Sie sagen: Es muss ein Alternativkonzept entwickelt werden, wenn man aussteigt“. Das schreiben Sie ganz vorn und auf einigen Seiten später bieten Sie dann ein angeblich vorhandenes Umstiegskonzept mit Umstieg 21 an. Was dabei für mich zumindest nicht so ganz verständlich ist, ist, dass Sie auf der einen Seite aussagen, der Bahnhof, wenn er von Zügen befahren wird, wäre unwirtschaftlich und in Ihrem Alternativvorschlag Umstieg 21 dann darauf verweisen, dass man stattdessen Fahrräder dort abstellen sollte und Busse halten lassen soll, das wäre dann wirtschaftlich. So ist es hier in Ihrem Antrag aufgeführt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Leistungsfähigkeit – Herr Leger hatte das vorhin schon angedeutet – nicht alleine von der Infrastruktur abhängt, sondern rein methodisch gesehen, gibt es in der Fachwelt auch keine Diskrepanzen, da ist Leistungsfähigkeit immer der Zusammenhang von Betriebsprogramm und Infrastruktur. Wenn wir uns mal anschauen, wie sich die verkehrspolitischen Veränderungen in den letzten Jahren vollzogen haben, dann möchte ich noch ergänzen, zu dem was Herr Sarrazin gesagt hat. Er hatte 3 Gründe genannt für Kostensteigerungen; wir haben völlig veränderte Bedingungen inzwischen in Deutschland. Um die Jahrtausendwende wurde für Stuttgart und die Region noch ein deutlicher Bevölkerungsrückgang vorausgesagt. Inzwischen steigen die Bevölkerungszahlen deutlich an und das wird auch in den nächsten Jahren so bleiben. Wir haben veränderte Rahmenbedingungen, indem beispielsweise die Landeshauptstadt Stuttgart sich daraufhin orientiert, einen verstärkten Modal-Split-Wechsel zu bekommen, hin zum öffentlichen Verkehr. Wir haben die ganze Frage im Dieselmotorenbereich, wo im Bundesverkehrswegeplan 2030, der ja von Ihnen unlängst beschlossen wurde, noch für das Jahr 2030 von einem Dieselmotorenanteil von 52 Prozent ausgegangen wird. Das dürfte auch nicht mehr ganz der Realität

entsprechen. Das heißt, wir bekommen einen unheimlichen Druck im Bereich der öffentlichen Nahverkehrssysteme, im Regionalverkehr in der Region Stuttgart. Diese nun wieder wachsende Region Stuttgart und die zunächst Grün/Rote-Landesregierung und jetzt die Grün/Schwarze-Landesregierung haben Verkehrskonzepte entwickelt. Ich finde die gar nicht so schlecht. Ich nehme an, Herr Gastel, da werden Sie mir zustimmen. Wir sind selbst auch in Teilen damit befasst und stellen jetzt fest, obwohl diese Verkehrskonzepte sehr ambitioniert sind, werden sie nicht ausreichen. Wir müssen noch mehr tun. Und gerade dafür bietet das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm hervorragende Voraussetzungen. Diese Verkehrskonzepte der jetzigen und vorigen Landesregierung wären mit einer Alternative eines Kopfbahnhofes, so wie ich sie bisher gesehen habe, jedenfalls nicht umsetzbar. Diese gesamten Erweiterungsoptionen: das heißt, diese Konzepte funktionieren mit einem Kopfbahnhof in dieser Form nicht und müssten neu gedacht werden. Auf der anderen Seite ist aber jetzt der Druck – Herr Bopp hatte das erwähnt – schon sehr hoch. Insofern sehe ich also hier keine Alternative.

**Vorsitzender:** Danke für die Punktlandung. Bitte, Herr Leger.

**Manfred Leger** (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Als Geschäftsführer der PSU habe ich 2013 eine besondere Aufgabe übernommen, nämlich das Projektmanagement zu leiten, durchzuführen und das Projekt zu realisieren. Deswegen habe ich mich nicht allzu tief mit Alternativen, die das total infragestellen, beschäftigt. Aber eines zur Leistungsfähigkeit kann ich Ihnen sagen und das ist gar nicht mal bei den Recherchen der Bahn entstanden. Am 26. Oktober 2016 gab es im Stuttgarter Gemeinderat eine Präsentation, zu einer ähnlichen Fragestellung. Dort hat das baden-württembergische Verkehrsministerium Aussagen dazu gemacht. Da sind zum Beispiel auch die 49 Züge aus dem Stresstest erwähnt worden usw., und dass das auditiert wurde von ganz neutralen Gutachtern. Da ist erwähnt worden, dass es eigentlich nicht die Anzahl der Bahngleise oder der Bahnsteiggleise sind, die ausschlaggebend sind. Und jetzt kommt das wieder, was sowohl Herr Bopp wie Herr Martin gesagt haben, es ist das Betriebskonzept und es sind die Restriktionen aus dem Umfeld. Wenn Sie den Stuttgarter Bahnhof so ein



## Nur zur dienstlichen Verwendung

bisschen kennen, den heutigen Kopfbahnhof, der hat zwar 16 Bahngleise, aber nur 5 Zulaufgleise. Einer der riesigen Bottlenecks, die man nie beseitigen kann, wenn man den Bahnhof so beibehält, wie er ist. Dann gibt es natürlich weit außerhalb der Reichweite des Projektes Stuttgart-Ulm – damit meine ich den Vertrag für das Projekt Stuttgart-Ulm – ebenfalls Engpasssituationen im Zulauf in die Stadt Stuttgart.

Zu den Fahrzeiten ist gefragt worden, was denn das Umstiegskonzept in Richtung Fahrzeiten bieten würde. Wir argumentieren ja, dass man von Ulm zum Flughafen in etwas weniger als der halben Zeit kommt, die man heute braucht, über die Geislinger Steige, in knapp 30 Minuten. Sie wissen, dass wir, nachdem wir zum Jahreswechsel im Aufsichtsrat heftig diskutiert haben über Inbetriebnahme und Budget, dass wir aufgrund des Deltas von 3 Jahren zwischen Inbetriebnahme Neubaustrecke und Inbetriebnahme Stuttgart 21 begonnen haben zu eruieren, ob man die Neubaustrecke vorzeitig in Betrieb nehmen kann. Aus diesen Recherchen hat sich ergeben, dass man – vorausgesetzt, wir können uns einigen mit all den Betreibern, die das kurze Stück bei Wendlingen befahren –, ca. 10 bis maximal 15 Minuten an Fahrzeitverbesserungen gegenüber der heutigen Route über die Geislinger Steige haben. Das wäre die vergleichbare Größenordnung, wenn wir das K21-Konzept fahren würden.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Dann machen wir weiter mit der Kollegin Leidig für die Fraktion DIE LINKE., bitte.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich möchte vorweg schicken, dass ich schon angetan davon bin, dass zumindest hier in diesem Raum K21 als ein relevantes Gegenmodell zu Stuttgart 21 zum Thema gemacht wird. Das ist eine Entwicklung, die 10 Jahre gebraucht hat – würde ich mal sagen. Ich bin froh, dass es so ist. Wir haben bei Stuttgart 21 die verrückte Situation, dass nicht nur nach und nach sehr viele Verantwortliche ihre Posten verlassen haben. Der letzte der jetzt gesagt hat, er will vorzeitig vom Amt des Projektleiters zurücktreten, ist Herr Brunnhuber. Davor gab es eine ganze Reihe andere, ich will sie gar nicht aufzählen. Wir haben die Situation, dass in der Verkehrsausschusssitzung am 19. April 2018 hier in diesem Raum der neue Bahnvorstandsvorsitzende Herr Dr. Lutz uns erklärt hat, dass – mit

dem Wissen von heute – Stuttgart 21 nicht mehr gebaut werden würde. Das ist eine neue Situation. Er hat dazu gesagt, dass es deutlich unwirtschaftlich ist. Der einzige Grund, den er gegen den Ausstieg genannt hat – er hat keinerlei verkehrliche Gründe genannt – war die Behauptung, dass die Ausstiegskosten so hoch seien, dass es wirtschaftlicher sei, etwas Unwirtschaftliches zu bauen, als den Ausstieg zu machen. Das finde ich wichtig, dass wir sozusagen auf einer Ebene ansetzen, die deutlich eine andere ist als vor 2 oder 3 Jahren.

Ich möchte jetzt Hannes Rockenbach fragen, wie die Sicht des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 auf die genannten Argumente ist: dass es einerseits verkehrlich notwendig wäre, Stuttgart 21 zu bauen und andererseits es keine Möglichkeit der Umkehr mehr gibt. Das sind aus meiner Sicht die beiden entscheidenden Fragen über die man sich jetzt Klarheit verschaffen muss.

**Vorsitzender:** Dann Herr Rockenbach, bitte.

**Hannes Rockenbach** (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Vielen Dank für die Fragen. Ich möchte vorneweg auch sagen, ich finde es toll, dass der Verkehrsausschuss sich jetzt so detailliert auch mit den Stützen und der Schönheit der Stützen befasst, mit dem Projekt Stuttgart 21. Diese Akribie wünschte ich mir manchmal auch im Gemeinderat. Jetzt zu den Fragen.

Wenn wir – und das ist völlig richtig, dass wir das tun müssen – die Pariser Klimaschutzziele ernst nehmen wollen, und wenn wir sehen, vor welchen Herausforderungen die deutschen Großstädte stehen und besonders die Region Stuttgart steht, was die Verkehrsemissionen angeht, dann ist doch eines klar – und das steht zum Glück im Koalitionsvertrag –, wir müssen alles tun, damit die Alternative Schiene deutlich gesteigert wird. Ich finde die Verdopplung völlig richtig, dass man also doppelt so viel Menschen über die Schiene bewegen will, wie bisher. Das ist ein super Ziel und dass man das dann auch noch macht mit Deutschlandtakt und so was, das ist ein Fortschritt und dafür muss man alles tun und dafür die Politik ausrichten. In dem Zusammenhang macht es dann den Unterschied für mich aus, wenn dann ein Bahnchef kommt und sagt, er muss jetzt ein Projekt bauen, das unwirtschaftlich ist, und das einzige Argument dafür ist, dass der Ausstieg teurer ist. Wir haben zum Glück die tolle



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Gelegenheit, dass wir in Stuttgart – im Gegensatz zu anderen Projekten in Deutschland, die auch alle teurer geworden sind, was Neubaustrecken etc. angeht – einen funktionierenden Kopfbahnhof haben. Einen Kopfbahnhof, der gut funktioniert. Herr Leger, es ist schlicht falsch, was Sie sagen. Es ist so, die Planungen von Stuttgart 21 sind auf 32 Züge ausgelegt. Die Brandschutzkonzepte sind auf 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt, alles andere sind theoretische Betrachtungen. Mit dem Stresstest auch wirklich zu kritisieren wäre und ich will das Fass jetzt nicht aufmachen, was in der Black-Box an Parametern alles getrickst und getäuscht wurde. Bewiesen ist, dass der Kopfbahnhof im realen Betrieb schon mal 46 Züge in der Spitzenstunde hat. Das von Ihnen zitierte Gutachten vom Landesverkehrsministerium weist nach, dass der Kopfbahnhof ohne große Änderung bis zu 50 Zügen Kapazität aufweist. Das ist ja nichts, was ich jetzt vorrechnen muss; 50 ist mehr als 49 und die 49 – wie gesagt – ist eine theoretische Zahl. Die 46 haben sie mit dem Kopfbahnhof sicher. Wir wollen aber ja nicht nur den Kopfbahnhof. Ich denke, da muss man schon den Vergleich so machen, dass man nicht Äpfel mit Birnen vergleicht. Wir sind in einer Situation, wo Stuttgart 21 – da haben Sie, Herr Vorsitzender, völlig Recht – im Endeffekt vor der Skurrilität steht: vor 8 Jahren war ich hier im Ausschuss und alle meine Argumente, die ich damals gesagt habe, gelten heute immer noch. Die Kostenprognosen, die ich damals gesagt habe, sind genauso eingetreten. Die Leistungsgeschichten verhärteten sich jetzt immer mehr, es wird immer klarer, der Bahnhof hält die Versprechen nicht. Aber trotzdem kommen hier Sprüche, „man muss den Bahnhof, weil man ihn begonnen hat, fertig bauen“. Das müssen Sie nicht, weil Sie heute einen Bahnhof haben, der besser ist als Stuttgart 21 jemals sein wird. Sie können heute aussteigen. Jetzt ist geht es um wirkliche Analyse der Schwachstellen und da müsste man – Herr Bopp, da gebe ich Ihnen Recht – mit dem Netzgedanken in Stuttgart kommen. Da müssen wir, um zu analysieren, hinschauen und das ist genau das, was Stuttgart 21 nicht tut. Sie verschwenden primär Geld für einen zu kleinen Bahnhof, der ein Nadelöhr ist, das unsicher ist, mit Gleisneigung, Brandschutz etc. zu kämpfen hat. Das schaffen Sie mit Milliarden Kosten, aber Sie kümmern sich genau nicht um die Zulaufstrecken. Und das ist die Idee von Umstieg? Wir küm-

mern uns um die Umlaufstrecken. Wir wollen die Neubaustrecke von Mannheim kommend wirklich nach Stuttgart anbinden, über Zuffenhausen, Feuerbach, in den Kopfbahnhof. Dann wird der Kopfbahnhof noch besser als er heute ist. Wir sagen – und da haben wir uns weiterentwickelt gegenüber den Debatten von vor 8 Jahren – es ist nicht alles schlecht, was bei Stuttgart 21 gemacht wird. Es gibt Sachen, die wir nutzen können. Wir wollen auf jeden Fall nicht mehr streiten um die Neubaustrecke. Herr Leger, es ist schon richtig, Stuttgart 21 macht ohne Neubaustrecken keinen Sinn. Denn der eigentliche Nutzen kommt von der Neubaustrecke. Wir wollen aber genau diese Neubaustrecke erhalten, einbinden, leistungsfähig, über Wendlingen. Wir sind damit genauso schnell und, Herr Martin, das ist das Entscheidende, am Kopfbahnhof, wenn Sie einen Zwischenstopp am Flughafen machen. Und die meisten Reisenden wollen zum Kopfbahnhof. Wir sind mit einer leistungsfähigen 2-gleisigen Güterverkehrsspanne über Wendlingen genauso schnell am Kopfbahnhof, mit Kopfbahnhof und Neubaustrecke zusammen. Wir haben die neue Neckarbrücke von Bad Cannstatt. Die können wir wunderbar in den Kopfbahnhof fahren, haben dort eine leistungsfähige Trennung von schnellen und langsamen Verkehren, können dort die S-Bahn trennen von Regional- und Fernverkehr, kommen zu einer weiteren Verbesserung. All das, was Sie bei Stuttgart 21 als add on neben einem teureren Bahnhof machen, ist Kern des Umstiegskonzeptes und verbessert die real existierende Situation des guten Kopfbahnhofs, den wir heute haben. All die technischen Details von Brandschutz bis sonst was – ich glaube, das kriegen die am Ende irgendwie hin, die sind ja gut, und schön wird es auch. Die Frage ist aber: Ist das nötig? Die schöne Antwort ist: Es ist nicht nötig, weil Sie bessere, billigere, schneller zu realisierende Alternativen haben mit dem von uns präsentierten Umstiegskonzept. Darüber sollten wir heute ernsthaft diskutieren.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Damit als letzter in der ersten Runde, Matthias Gastel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Kollege Donth und der Kollege Jung hatten zu Beginn ihrer Beiträge Anmerkungen gemacht. Ich möchte darauf gerne kurz eingehen. Der Ausschussvorsitzende ist ein politischer



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Mensch, darf das sein, soll das sein. Davon zu trennen bitte ich das Neutralitätsgebot während der Sitzungsleitung, das ist was anderes, als wenn jemand sich als Abgeordneter und Ausschussvorsitzender meldet.

Die Tatsache, dass wir hier schon seit vielen Jahren immer wieder über Stuttgart 21 im Deutschen Bundestag und im Ausschuss sprechen, zeigt, um was für ein hochgradig problematisches, politisch auch strittiges und politisch gesteuertes Projekt es sich bei Stuttgart 21 handelt. Mit dem Finanzierungsvertrag wurde etwas geschaffen, das praktisch unauflösbar ist. Denn die Projektpartner haben völlig unterschiedliche Ziele, unterschiedliche Aufgaben wahrzunehmen, unterschiedliche Interessen zu vertreten. Die einen beispielsweise wollen die Gleisflächen für die Überbauung gewinnen und die anderen wollen den Flughafen an den Fernverkehr anschließen. Das sind sehr unterschiedliche Interessen. Deswegen ist es auch wichtig, deutlich zu machen, dass Stuttgart 21 nicht aus Mangel an Alternativen beschlossen wurde, sondern weil Stuttgart 21 von einer politischen Mehrheit gewollt gewesen ist und zwar von einer politischen Mehrheit, die durch zahlreiche nachfolgende Wahlen auch immer wieder bestätigt wurde. Darüber hinaus wurde von verschiedenen Bundesregierungen massiv Einfluss genommen auf dieses Projekt. Herr Sarrazin ist ein bisschen darauf eingegangen. Ich denke, er wird es sicherlich später, wenn er nochmal dran ist, ebenfalls nochmal tun. Diese politische Einflussnahme durch verschiedene Bundesregierungen macht auch deutlich, dass diese sich angesichts steigender Kosten aus der Finanzierung nicht einfach billig davonstellen kann. Ohne die Stützung und Unterstützung des Bundes wäre dieses Projekt längst gescheitert. Das müssen wir akzeptieren, dass wir hier in der Situation sind, dass dieses Projekt gebaut wird, auch wenn wir es nach wie vor in der Sache für verkehrlich unzulänglich halten. Ich erinnere an die Gleisneigung, die die betriebliche Flexibilität erheblich beeinträchtigen wird. Noch dazu ist es teuer und unwirtschaftlich. Wir akzeptieren aber die Mehrheitsentscheidungen, die es auf unterschiedlichen Ebenen immer wieder gegeben hat. Genauso müssen wir auch akzeptieren, dass Milliarden verbaut wurden und 70 Prozent der Tunnel in Stuttgart bereits gebohrt wurden. Wir sollten aber auch zugleich von denen, die dieses Projekt immer gewollt haben und

auch gegen alle Widerstände und – ich sage mal – auch gegen alle Vernunft durchgesetzt haben, erwarten können, dass sie die veränderten Rahmenbedingungen sehen und akzeptieren. In den 1990iger Jahren war der Deutschlandtakt noch kein Thema. Heute sagen alle Parteien, dass sie den Deutschlandtakt wollen, aber er ist mit Stuttgart 21 eben nicht fahrbar. Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD steht drin, man wolle bis 2030 die Fahrgastzahl im Fernverkehr verdoppeln. Das ist mit Stuttgart 21 nicht möglich. Daher muss Stuttgart 21 ergänzt werden. Hier stehen diejenigen, die Stuttgart 21 immer gewollt haben und durchgesetzt haben in der Verantwortung.

**Vorsitzender:** Herr Kollege Gastel denken Sie daran, an die Frage zu kommen.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Lieb, Sie haben Kritik an der Engpassanalyse geübt und da würde ich Sie bitten, dass Sie da ein bisschen konkretisieren, was aus Ihrer Sicht in der Analyse nicht richtig gelaufen ist und welche Folgen Sie daraus ableiten. Und in Ihrer Stellungnahme haben Sie geschrieben: Stuttgart 21 muss von einer ersetzenden Infrastruktur zu einer ergänzenden Infrastruktur modifiziert werden. Stichwort: Deutschlandtakt, Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fernverkehr usw. Wo sehen Sie den Bedarf für diese Ergänzungen, von denen Sie geschrieben haben?

**Vorsitzender:** Herr Lieb, Sie haben das Wort.

**Matthias Lieb** (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Die Engpassanalysen des Bundesverkehrswegeplans – zumindest für den Sektor Schiene – sind aus meiner Sicht methodisch unzureichend, zumindest rund um Stuttgart, da sie nämlich die bestehende Nachfrage einfach von dem Tag in die Nacht verlegen. Das ist ein untrügliches Zeichen dafür, dass ein Engpass besteht. Man weist aber hier formal keinen Engpass aus. Ich müsste jetzt weiter ausführen. Gerade haben es meine Vorredner links und rechts schon gesagt, dass wir hier Engpässe haben. Wenn die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan umgesetzt sind, dann wäre das, was man 1973 in den ersten Bundesverkehrswegeplan hineingeschrieben hat, nämlich zusätzliche Gleise von Mannheim bis nach München zusätzlich zur bestehenden Eisenbahninfrastruktur zu bauen, umgesetzt. Mit Ausnahme eines kleinen



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Stückes bei Stuttgart, und zwar von dem Ende der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart bei Zuffenhausen, bis zum Hauptbahnhof Stuttgart, egal ob neuem oder altem Bahnhof. Das sind knapp 8 Kilometer Strecke. Da müssen alle TGV und ICE, die von Paris und von Mannheim, Düsseldorf, Hamburg kommen, über ein Gleis gemeinsam mit allen Nahverkehrszügen die von Heilbronn, Würzburg, Pforzheim, Karlsruhe usw. kommen, Richtung Stuttgart fahren. Ein einziges Gleis für alle Züge. Diese Probleme kennen wir in anderen Knoten, in Köln, Frankfurt und Nürnberg, und man hätte das eigentlich schon längst ausbauen müssen. Heute können die Regionalzüge bei Störungen im Zweifel auch noch die S-Bahn-Gleise nutzen. Diese Flexibilität fällt zukünftig mit Stuttgart 21 weg. Da geht wirklich nur noch ein einziges Gleis aus dieser Richtung in den neuen Tiefbahnhof hinein. Jetzt hat der Bundesverkehrswegeplan in seiner Methodik das so ausgebaut, das er sagt: Man hat zunächst ein Bezugsnetz, da werden die Verkehrsprognosen auf Züge umgelegt. Da ist noch kein weiterer Ausbau vorgesehen. Da zeigt die Bundestagsdrucksache 18/10925 auf, dass 182 Züge des Nahverkehrs auf dieser Strecke fahren würden. Jetzt wird das Zielnetz umgesetzt. Das heißt, es werden noch weitere Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan umgesetzt und anschließend fahren mehr ICE-Züge auf dieser Strecke. Dadurch werden jetzt diese Nahverkehrszüge in die Nacht verlegt. Aus über 180 Zügen des Nahverkehrs tagsüber werden nur noch 156 Züge tagsüber gelegt und die anderen Züge sollen in der Nacht fahren, weil sie tagsüber eben nicht mehr durch diesen Engpass durchkönnen, nachts aber noch freie Kapazitäten bestehen. Der Bund erklärt jetzt, man hätte für den Schienenverkehr keine tagszeitabhängigen Verkehrsnachfragen, deshalb würde das über den gesamten 24-Stunden-Tag verteilt. Nun weiß man aber, das weiß der gesunde Menschenverstand, dass man meistens tagsüber unterwegs ist und nicht in der Nacht. Und – wir haben es vorher gehört – in der wirtschaftsstarke Region Stuttgart sind viele Pendler unterwegs. Man bräuchte also morgens viel mehr Kapazitäten. Wir haben heute schon 14 Züge in der Spitzenstunde, morgens zwischen 7 und 8 Uhr. Und nach der Prognose des Bundesverkehrswegeplans sollen im Jahr 2030 nur 12 Züge in der Stunde fahren. Das passt also auch nicht. Es deutet eben auch darauf hin, dass man hier einen

versteckten Engpass hat, den man nicht auflösen möchte. Denn wenn man ihn auflösen möchte, wäre der Bahnhof zu klein. Das ist also – wie gesagt – recht deutlich aus diesen Unterlagen sichtbar.

Zu Herrn Leger möchte ich noch kurz erwähnen: Wir haben heute 34, wir hatten auch schon 35 Züge morgens in der Spitzenstunde im Kopfbahnhof und nicht 30. Beim Stresstest waren sie noch nicht dabei in 2011, das war mit sehr vielen Besonderheiten, insbesondere die Doppelbelegungen. Diese Doppelbelegungen, da ist nach wie vor unklar, ob die überhaupt möglich sein werden, aufgrund der starken Gleisneigung. Der Nachweis gleicher Sicherheit fehlt nach wie vor für diesen Bahnhof.

Jetzt haben wir aber noch das Thema, der Bahnhof Stuttgart 21 ist eine ersetzende Infrastruktur. Aus unserer Sicht sollte es umgeplant werden zu einer ergänzenden Infrastruktur. Wir haben heute den 3. Bahnhof in der Eisenbahngeschichte von Stuttgart, der 4. ist jetzt im Bau. Der 1. Bahnhof war nach 20 Jahren schon zu klein. Der nächste hat dann 50 Jahre gereicht. Der jetzige 3. ist jetzt 100 Jahre alt und reicht gerade noch so. Es wird seit 25 Jahren über die Kapazität des 4. Bahnhofs gestritten. In der Zeit seit 94 haben sich im Eisenbahnverkehr in Deutschland die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt. Das kann man aus dem „Verkehr in Zahlen“, der Übersicht des Bundes nachlesen. Das heißt, die vor 20 Jahren erstellten Gutachten über die Kapazität und mögliche zukünftige Zugzahlen, sind überholt. Wir haben gerade gehört, in Sachen Klimaschutz, wir müssen eigentlich viel mehr Schienenverkehr ermöglichen.

**Vorsitzender:** Herr Lieb, denken Sie bitte auch an die Zeit.

**Matthias Lieb** (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Ja. Die vorher zitierte Bundestagsdrucksache geht für 2030 von Zugzahlen im Nahverkehr aus, die schon nächstes Jahr erreicht sein werden. Wenn nämlich die zusätzlichen Metropolesse und Regioexpresszüge kommen, die vom Land bestellt werden. Die Effekte von Stuttgart 21 betragen ein halbes Prozent des Verkehrs rund um Stuttgart. Wir haben heute 9 Millionen Wege im Verkehr in der Region Stuttgart. Und Stuttgart 21, Herr Leger, Sie haben es 2015 erklärt, soll 18 Millionen Pkw-Fahrten verlagern,



## Nur zur dienstlichen Verwendung

aber jährlich und die 9 Millionen sind jeden Tag, sind 0,5 Prozent.

**Vorsitzender:** Kommen Sie bitte zum Schluss.

**Matthias Lieb** (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Deshalb brauchen wir eine zusätzliche Infrastruktur wie in Zürich, in Stockholm, daher muss dieser Kopfbahnhof erhalten bleiben. Zusätzlich zu dem Bahnhof, den man jetzt baut, um ausreichend Kapazitäten für die Zukunft zu haben.

**Vorsitzender:** Danke. Es gibt noch eine zweite Runde. Da besteht auch die Möglichkeit, an die Sachverständigen noch weitere Fragen zu stellen. Ich danke erstmal allen für die erste Runde. Bevor wir in die zweite Runde eintreten, will ich kurz selbst etwas sagen, da ich ja verschiedentlich angesprochen wurde.

Ich bin Vorsitzender dieses Ausschusses und stolz auf diese wichtige Funktion. Aber ich bin auch zugleich Wahlkreisabgeordneter des Wahlkreises Stuttgart, mit dem dieses Projekt ein wenig zu tun hat, wie der/die eine oder andere wahrscheinlich mitbekommen haben. Und als solcher habe ich selbstverständlich das Recht, mich dazu zu äußern. Ich rate nochmal allen, die es jetzt nicht gelesen haben, sich das nochmal genau durchzulesen, was ich da sage. Da habe ich nämlich – wenn man so will – eine 3. Position zu den Dingen, die hier geäußert werden. In der Kritik bin ich bei den Kritikern, in der Schlussfolgerung komme ich allerdings zu dem Ergebnis, wahrscheinlich der Mehrheit hier, dass ich sage: „Jetzt ist die Katz de Baum nauf“ – wie man bei uns sagt, jetzt muss man eben das Beste draus machen. Das ist eine Position, die einem viel Ärger von allen Seiten einbringt. Ich vermute aber, eine Position, die vermutlich, wenn man die Mehrheit der Leute befragt, viel Zustimmung finden würde. Das soll es von mir gewesen sein.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Der schon angesprochene Umstieg, ob das K21 oder Umstieg 21 genannt wird, ist schon mehrfach angesprochen worden und ist ja auch Inhalt des Antrags der Fraktion DIE LINKE. Insofern, Frau Kollegin Leidig, war das etwas Eigenlob, was Sie da gesagt haben. Wenn man es beantragt, ist es logisch, dass hier darüber gesprochen wird. Das muss man nicht so besonders hervorheben. Aber der Antrag sagt ja auch: „Eine notwendige Neuplanung dieses

Knotens jetzt endlich vornehmen und dabei auch einen Bürgerbeteiligungsprozess mit einbinden“. Richtig, ja? Das will ich jetzt gar nicht infrage stellen, das ist sicher richtig, das auch im Zusammenhang so zu sehen. Wenn man das eine tut, muss man das andere auch tun. Deshalb jetzt meine Frage nochmal an Herrn Bopp. Sie begleiten das Projekt schon viele Jahre, in verschiedenen Funktionen und haben damit auch schon Erfahrungen mit der ewig langen Zeit dieses Projektes und mit der Einbindung dieser Bürgerbeteiligungsprozesse, die es seither gab, bis hin zu einem Volksentscheid. Deshalb meine Frage: Wie sehen Sie das, wenn man jetzt sagt, stopp mal, halt, einfrieren – Stuttgart, wir lassen die Baustelle jetzt mal liegen, ziehen die Firmen ab oder was man auch immer mit denen solange macht, und planen mal um. Und wenn wir eine ordentliche Planung haben und während der Planung schon – übrigens nicht erst wenn es fertig ist, sondern während der Planung – beteiligen wir die Bürger, lassen das mit einfließen. Was schätzen Sie aus Ihrer Sicht, wie lange wir dafür brauchen, bis dieser Prozess in eine rechtlich baubare Variante mündet? Und bis wir dann auch fertig sind mit diesem Alternativkonzept? Es ist ja nicht damit getan, dass wir einfach sagen, wir nehmen das, was auch der Herr Rockenbauch jetzt vielleicht in der Tasche hat und uns vorlegt. Wobei er auch gesagt hat, es ist nicht alles schlecht, was seither gemacht wurde. Auch die technischen Fragen würde man noch hinkriegen. Das haben Sie auch gesagt. Das war für mich auch interessant. Aber es hat sich seither anders angehört. Sie sagen, es wäre nicht nötig, aber Sie haben gesagt, wir kriegen es hin. Ja, das habe ich genau aufgeschrieben. Also, meine Frage: Wie schätzen Sie das ein? Ist das ein realistischer Plan oder eher ein Projekt, wo wir in der Realisierung eine 3 oder eine 4 beim Jahr vorne dranstehen haben? Vorne, nicht hinten dran.

Die zweite Frage an Herrn Bopp: Ich weiß jetzt nicht, ob er zweimal antworten darf, oder ob das alles in einer Frage beantwortet werden muss. Die zweite Frage betrifft den städtebaulichen Aspekt. Wir haben in Stuttgart nicht nur das Verkehrsproblem. Wir haben auch ein Problem mit Wohnraum. Stuttgart wächst wieder, das ist heute schon mehrfach zu hören gewesen – das Projekt S 21 hat aus städtischer und aus regionaler Sicht den großen Vorteil, dass wir hier sehr zentrumsnah 2 neue Stadtviertel bekommen. Dass wir 100 Hektar



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Fläche, die seither durch Schotter und Bahnflächen, Rangierflächen belegt sind, einer städtebaulichen Nutzung zuführen können für Rundbebauung, für Parks, Plätze und Grünanlagen. Die Frage nun: Wie schätzen Sie diesen Wert von Stuttgart 21 ein? Wie nötig ist das?

**Vorsitzender:** Herr Bopp, Sie haben die Gelegenheit zu antworten. Es obliegt Ihnen zu entscheiden, ob Sie mehr als die eine Runde brauchen für die Antworten. Herr Donth hat natürlich Recht, er hätte theoretisch auch 2 Experten fragen können. Bitte.

**Thomas Bopp** (Verband Region Stuttgart): Ich möchte mir das nicht ausmalen, dass wir jetzt nochmal von vorne anfangen. Wir lernen ja gerade auch an diesem Projekt – aber nicht nur an diesem –, dass es offensichtlich 10 Jahre braucht, etwas zu planen und 10 Jahre, um so etwas zu bauen. Wenn ich mir vorstelle, dass man jedes Mal nach 5 oder 10 Jahren sagt: Jetzt fangen wir nochmal ganz von vorne an – dann wird man nie zu einem Projekt kommen. Was man tun sollte, wenn die Planungs- und Bauzeiten so lang sind: dass man ein Monitoring macht, ob die Bedingungen noch so sind, wie sie damals waren. Das machen die Projektpartner auch im Lenkungskreis und in anderen Sitzungen ständig. Wir überprüfen, ob alles noch so ist, wie man sich das vor 10, 15 Jahren überlegt hat, oder ob es Entwicklungen gibt, die man damals noch nicht hat vorhersehen können. So kommt es dann dazu, dass wir zum Beispiel am Flughafen gemeinsam eine Veränderung vorgenommen haben und ein drittes Gleis beim S-Bahn-Bahnhof beschlossen und dafür eine Vereinbarung getroffen haben.

Da, wo es geht, ohne das Projekt weiter zu verzögern, werden solche Anpassungen gemacht. Man kann über die Wendlinger Kurve reden, da hat der Verband Region Stuttgart in der Mitnachtstraße zwei weitere Weichen beschlossen. Das geht alles innerhalb des Projekts oder außerhalb des Projekts. Aber die Grundrichtlinie, die grundlegende vertragliche Vereinbarung, wird dadurch nicht infrage gestellt. Wenn man alles neu anfangen würde, würden die Zeiträume sicher sein: nochmal 10 Jahre Planung, 10 Jahre Bau, egal, wie das Projekt dann aussieht. Es wird immer so getan, als hätten wir einen fantastischen, gut funktionierenden Kopfbahnhof in Stuttgart. Ich darf Ihnen sagen, – Sie haben es gesagt, Herr Rockenbauch –

der ist über 100 Jahre alt. Das heißt, wir haben eine Infrastruktur, die am Ende ihres Lebenszeitraums ist. Das heißt, wir müssten die ganzen Zulaufstrecken und die Überwerfungsbauwerke einer Totalsanierung unterziehen. Das ist eine Infrastruktur, die man, wenn Stuttgart 21 fertig ist, abräumen möchte. Dass da nichts mehr investiert worden und nur das Nötigste gemacht worden ist, ist auch wirtschaftlich sinnvoll. Sie haben angesprochen, dass ich Architekt bin. Wenn zu mir ein Bauherr kommt und sagt, er möchte Gebäude komplett sanieren und umbauen, so lange er drin wohnt oder arbeitet, dann mache ich immer 7 Kreuze. Ein Umbau ist wirklich ganz schwierig, wenn der Kunde drin ist. Wir haben den Vorteil – ich nehme das Wort von der ersetzenden Infrastruktur, das hier gebraucht wurde –, dass wir an anderer Stelle einen neuen Durchgangsbahnhof bauen können und – mit wenigen Einschränkungen – den alten Kopfbahnhof weitestgehend in Betrieb lassen können. Wenn Sie den Kopfbahnhof umbauen, müssen Sie das unter „rollendem Rad“ tun. Das wird Jahre dauern und in dieser Zeit erhebliche Einschränkungen für den Bahnverkehr bringen. Die 5 Zulaufgleise sind genannt worden. Wenn Sie das Überwerfungsbauwerk sanieren, weiß ich gar nicht, wie das funktionieren soll. Das heißt, wir haben den Glücksfall, dass wir hier ersetzende Infrastruktur machen und wir machen selbstverständlich auch Ergänzungen. Das ist überhaupt keine Frage. Ich möchte mich da gar nicht auf eine Diskussion einlassen, Herr Abgeordneter, wie lange das dauert. Aber mit Sicherheit noch einmal so lange.

Das zweite, was Sie gesagt haben, hatte ich vorher schon angesprochen, dass es kein reines Bahnprojekt ist und schon gar nicht ein reines Fernbahnprojekt, sondern eben auch ein Nah- und Regionalverkehrsprojekt und eine städtebauliche Chance für die Landeshauptstadt Stuttgart, die mit enger Gemarkung im Talkessel liegt. Es können dort vorhandene Stadtteile wie zum Beispiel das ganze Nordbahnhofviertel direkt an die S-Bahn über die Mitnachtstraße angeschlossen werden. Und es kann direkt neben der Haltestelle Mitnachtstraße ein neues Quartier Rosenstein entstehen, mitten in der Stadt. Die Stadt hat darauf verzichtet, im Außenbereich zusätzliche Wohnbauflächen zu erschließen, sie hat den Flächennutzungsplan vor Jahren reduziert, weil diese Innenentwicklung möglich geworden ist. Das ist für die



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Stadt sehr wichtig, aber es ist für die Region auch wichtig. Ich hatte Ihnen gesagt, dass sehr viele Menschen außerhalb von Stuttgart in der Region leben. Auch dort werden wir an den Bahnhöfen, die wir dezentral stärken wollen – Vaihingen, Cannstatt, Feuerbach, Zuffenhausen, Flughafen – schauen, dass die weitere Siedlungsentwicklung sich dort abspielt, wo die Schiene qualitativ hochwertig da sein wird und eben nicht im flachen Land, wo dann die Folge ist, dass wieder zusätzlich das Auto genommen wird. Das ist also auch eine regionalpolitisch ausgesprochen wichtige Maßnahme. Deswegen sage ich, Ergänzung gerne, da reden wir auch schon über sehr viele Dinge mit den Projektpartnern. Aber Abbruch: nein und auch Umstieg: nein.

*Abg. Gustav Herzog (SPD) übernimmt den Vorsitz*

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Vielen Dank, Herr Bopp, auch weil wir uns so langsam wieder der vereinbarten Redezeit nähern. Ich sitze hier in Vertretung des Vorsitzenden als dienstältester Abgeordneter. Für die AfD, Herr Dr. Spaniel bitte.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Ich bin Stuttgarter und dachte eigentlich, ich wüsste sehr viel über dieses Projekt. Aber auch im Rahmen der Äußerungen, die wir heute gehört haben und auch im Rahmen der Aussagen, die in den vorangehenden Stellungnahmen getätigt wurden, muss ich leider feststellen, dass wir offensichtlich ein massives Transparenzproblem in diesem Land haben und auch ein massives Problem mit ehrlichen Ankündigungen der Politik. Ich bin, ehrlich gesagt, auch schockiert, wir haben eben Aussagen gehört, die mögen alle stimmen oder nicht stimmen. Ob das jetzt heute 30 Züge sind, die ich verarbeiten kann und in dem neuen Bahnhof dann 49. Wenn das ausgegebene Ziel 60 Züge sind, dann sollte es das Ziel sein, dass das neue Bahnhofskonzept genau diese 60 Züge auch verarbeiten kann. Das hat etwas mit Logik zu tun und das hat mit sonst eigentlich gar nicht viel zu tun. Deshalb finde ich es sehr schade, dass das heute gar nicht so richtig thematisiert wurde. Wir stellen aber auch fest, dass hier offensichtlich sehr intransparent mit Steuergeldern umgegangen wird. Deshalb richten sich meine beiden Fragen genau zu diesem Thema. Wir sind als Fraktion der Meinung, das kann so nicht weitergehen. Die Kosten für Stuttgart 21 im Bundeshaushalt sind auf viele verschiedene Sachen verteilt, es ist gar nicht klar zu se-

hen. Wir wollen da natürlich eine stärkere Transparenz schaffen.

Immer dann, wenn Steuergelder verbaut werden oder verwendet werden, ist die Frage: Wer zahlt das am Ende? Wir haben gerade gehört, das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 wird deutlich teurer. Erstmals muss man sagen, dass die Bahn diesen Bahnhof im Prinzip an die Region vermietet – nicht direkt an die Region vermietet, aber die Gelder dafür werden natürlich weitergereicht. Deshalb geht meine Frage an Herrn Bopp, vom Verband der Region Stuttgart: Wie hoch sind heute die Stationsentgelte, also die Kosten für den Bahnhof, die weitergereicht werden? Wir haben offensichtlich ein Wirtschaftlichkeitsproblem und deshalb stellt sich mir die Frage: Wie hoch werden die zukünftigen für den Schienenpersonennahverkehr berechneten Kosten sein? Es muss ja in irgendeiner Form eine Wirtschaftlichkeit dargestellt werden und irgendeiner wird das zahlen müssen. Ich denke, es sollte auch mal klar zur Sprache kommen: wenn die Wirtschaftlichkeit so miserabel ist, wie wir das in diesem Projekt wohl annehmen können, wird dafür natürlich auch der Kunde oder die Region Stuttgart, als Verkehrsträger oder Träger dieses Personennahverkehrs, sicherlich auch mehr Stationsentgelte an die Bahn zahlen müssen. Wie hoch die genau sind, das würde mich an dieser Stelle interessieren, Herr Bopp.

Die zweite Frage geht an Sie, Herr Dr. Sarrazin. Sie haben in Ihrem Eingangsstatement zu dieser Anhörung ausgeführt, dass in Bezug auf die Infrastruktur – und jetzt zitiere ich: „...die finanzielle Eigenverantwortung der Deutschen Bahn eine Schimäre sei und dass am Ende der Bundeshaushalt einspringen müsse“. Das ist genau das, was man sich ja eigentlich nicht vorstellt, wenn man ein Unternehmen wie eine Bahn betreibt. Es sollte ja so sein, dass diese Bahn ein selbsttragendes Unternehmen ist. Wir haben mittlerweile Nettofinanzschulden dieser Deutschen Bahn von 19 Milliarden Euro angehäuft. Da wäre meine ganz allgemeine Frage an dieser Stelle: Was sind denn Ihre Vorschläge für die Zukunft, dass so etwas nicht mehr passieren kann? Wie würden Sie sich denn vorstellen können, dass die Netz AG zukünftig vielleicht eine Entflechtung von Transport und Infrastruktur herstellt? Oder wie sähe ein besseres staatliches Controlling an dieser Stelle aus? Sie können ja jetzt frei sprechen. Sie haben da auch



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Erfahrung gesammelt. Wir haben natürlich auch ein Interesse daran, dass Unternehmen, die von unseren Steuergeldern bezuschusst werden, sinnvoll und eigenverantwortlich mit diesem Geld umgehen. Das wären meine beiden Fragen, Danke.

**Vorsitzender:** Herr Bopp, Sie haben das Wort.

**Thomas Bopp** (Verband Region Stuttgart): Ich muss dazu sagen, dass es im Land Baden-Württemberg zwei Aufgabenträger für den Eisenbahnverkehr gibt. Das ist einerseits das Land Baden-Württemberg, für sämtliche Regionalzüge und der Verband Region Stuttgart ausschließlich für die S-Bahn. Das heißt, wir haben eine Ausschreibung gemacht und die DB ist aus der Ausschreibung als letztlich einziger Bieter als der Betreiber der S-Bahn-Region Stuttgart hervorgegangen. Er hat einen Vertrag bekommen und dafür zahlen wir natürlich für gefahrene Kilometer eine entsprechende Entschädigung. Ich kann Ihnen auswendig im Moment aber nicht sagen, wieviel das ist. Das ist vertraglich festgelegt und wird auch spitz abgerechnet. Das heißt, wenn Züge ausfallen, dann zahlen wir natürlich nichts und es gibt sogar eine Pönale Regelung. Ich kann Ihnen nicht sagen, was das Land Baden-Württemberg für die Stationsentgelte zahlt, das kann ich Ihnen auswendig jetzt nicht sagen.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Dann wäre meine Bitte, dass man es vielleicht nachreicht.

**Thomas Bopp** (Verband Region Stuttgart): Dann müssten Sie die Anfrage bitte an das Land Baden-Württemberg stellen, das hat mit der Region nichts zu tun.

**Vorsitzender:** Dann wäre jetzt Dr. Sarrazin dran.

**Dr. Thilo Sarrazin:** Das ist in der Tat ein nicht immer schon bewegendes Thema gewesen. Letztlich ist es ja nicht einfach, Rentabilitäten zu berechnen. Der Verkehr hat einen gewissen Erlös. Sei es als Nahverkehrsbeitrag des Landes, sei es als Fahrgelderlöse beim Fernverkehr, sei es als Erlöse aus dem Güterverkehr. Dafür gibt es Kosten für den unmittelbar anfallenden Transport. Es gibt Kosten, die letztlich die Kosten der fahrenden Unternehmen – DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo – decken. Dann gibt es einen Überschuss und dieser Überschuss muss die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur decken. Die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur setzen sich zusammen, neben den

unmittelbaren Betriebskosten, aus den Kosten für den Unterhalt und aus den Kosten für die Abschreibungen, zum Wiederbeschaffungswert der Bahnanlagen plus den Zinskosten für das gebundene Kapital. Nun ist es so, das ist leider für das ganze System Schiene bei uns in Deutschland eine bedauerliche Tatsache, dass also das gebundene Kapital nicht verzinst wird, das ist auch ausgenommen in der Bahngesetzgebung. Es ist aber so, dass auch die Abschreibungen weder zum Anschaffungswert, noch zum Wiederbeschaffungswert wirklich abgebildet werden können. Schon zu meiner Zeit, als ich bei der Bahn war, im so genannten System DB Invest, wurde letztlich die Rentabilität immer nur auf den Teil berechnet, der nicht vom Bund bezuschusst wurde, was eine völlig unehrliche Sache war. Als ich mir das damals als der zuständige Netzvorstand näher anschaute, habe ich gesagt, wir müssen an die Sache anders rangehen. Die Frage, was ist rentabel? Was ist nicht rentabel? Das ist eine analytisch theoretische Frage. Wichtig ist, damit wir die Mittel, die immer knapp sind, auch richtig verbauen, müssen wir im System eine Rentabilitätsrangordnung herstellen und müssen die jeweils rentabelsten Dinge machen. Dann haben wir nämlich für ein bestimmtes Geld, was immer letztlich politisch festgelegt wird für den Netzausbau, dann die maximale Gegenleistung. Damals, als wir diese Planung machten 2000/2001, hatten wir gewisse Zuschüsse für den Bund. Die waren für die Infrastruktur im Jahr, je nachdem, wie man das berechnete, 7 bis 8 Milliarden DM für den Ausbau, bzw. für all das, was man aktiviert am Ende. Nun kann man daraus sehen, was man jetzt für die nächsten 10 Jahre hat, das sind dann 70 bis 80 Milliarden DM und daneben legte man alle Maßnahmen aus dem vordringlichen Bedarf und was man sonst so brauchte. Dann stellte man fest, dass man eigentlich doppelt so viel braucht, um nur auch die unmittelbarsten Wünsche zu befriedigen. Das führte dann damals dazu, dass wir gesagt haben: So geht es nicht. Wir machen es nach der Rentabilitätsrangordnung. Wo sind die Kapazitätsengpässe? Wo gibt es den meisten Ertrag? Das waren damals ganz eindeutig gewisse Engpassfaktoren im Netz und das war der Ausbau des Güterverkehrs. Bei uns standen zum Beispiel der so genannte „Eiserne Rhein“ und die Zuführungsstrecke nach Basel ganz vorne. Dann fielen viele Dinge raus. Bei uns fielen damals schon raus die Projekte 8.1, 8.2.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

mit Kostenpunkt 18 Milliarden DM, das war einfach nicht darstellbar. Vielleicht irgendwann später. Und ganz tief unten, unter der 8.1, 8.2 stand das Projekt Stuttgart 21, was letztlich keinerlei Kapazitätserweiterungen hat, sondern eigentlich nur eine maßvolle Fahrzeitverkürzung und einen großen städtebaulichen Gewinn für die Stadt Stuttgart. Das stand ganz unten und hätte an sich, außer wenn der Haushaltsgesetzgeber sich entscheidet, der Bahn für die nächsten 10 Jahre, jedes Jahr 4, 5 Milliarden DM mehr zu geben, nie in die Rentabilitätsrangordnung eingehen können. Nachdem das alles fertig war und ich das dem Konzernvorstand vorgestellt hatte und er das auch allgemein für sehr gut befand, bekam ich eines Tages den Auftrag – ich habe ihn natürlich auch umgesetzt – letztlich doch die Rahmenvereinbarungen für Stuttgart 21 zu verhandeln. Ich war dazu bei Herrn Mehdorn. Dann habe ich gefragt: Herr Mehdorn, ich mache das natürlich, ich muss das ja auch tun, ich mache es auch, so gut es geht. Aber was ist Ihr Motiv? Das ist doch völlig unrentabel. Ja sagte er, das Motiv ist, dadurch gewinnen wir die Ausschreibung für den Nahverkehr – oder – damals gab es noch keine Ausschreibung – dafür gewinnen wir den ganzen Nahverkehrsvertrag für Baden-Württemberg. Und in der Abwägung ist das für das Unternehmen aus Konzernsicht so wichtig, dass wir jetzt das Risiko in Kauf nehmen. Im Übrigen müssen wir jetzt auch noch die nächsten 5 Jahre erstmal prüfen, ob es denn wirklich rentabel ist. Das war die Antwort. Und so kam es zur Rahmenvereinbarung und so kam man auf die Schiene. Natürlich sind das äußerst irrationale Systeme, denn es wirken unterschiedliche Kräfte. Bei Stuttgart 21 wirkten die örtlichen politischen Kräfte. Es waren gewisse eisenbahnpolitische Vorstellungen. Es war die normative Kraft des Faktischen. Hier und da gab es auch eine Wahl und jeder hatte sein Lieblingsprojekt. Dann kam das zustande und irgendwie ist es auch zu erklären, es war nur nicht rational.

**Vorsitzender:** Denken Sie bitte an die Zeit, Herr Sarrazin.

**Dr. Thilo Sarrazin:** Ich war vorhin aber wesentlich kürzer als meine vorgesehene Zeit, Herr Vorsitzender, darauf möchte ich hinweisen. Wenn man das System umstellt, müsste man praktisch – wie das auch in den 80iger Jahren war – der Bahn pauschal Zuschüsse für Ausbau und Neubau ge-

ben. Und die Bahn muss nach vernünftigen betrieblichen, verkehrspolitischen Kriterien diese in eine Rangordnung bringen. Und sie muss diese Rangordnung von oben nach unten abarbeiten und sie kann eben nur so viel bauen, wie Geld da ist. Dann würden die unrentablen Dinge immer ans Ende rutschen, was leider geheißen hätte, dass man auch im Jahr 2030 Stuttgart 21 noch nicht hätte bauen können.

**Vorsitzender:** Für die SPD-Fraktion bitte Frau Kollegin Lühmann.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich fand sehr spannend zu hören, wie die Finanzierung 2001 war. Weil wir genau wussten, dass es unter dem System Mehdorn durchaus Dinge gab, die wir nicht so toll fanden, haben wir die Finanzierung geändert. Jetzt könnten wir uns noch lange in dieser Anhörung über das neue System unterhalten, aber das ist heute nicht das Thema. Es ist aber sehr spannend, Herr Sarrazin, vielleicht, wenn Sie sich da informieren. Es hat sich einiges geändert – nur der Vollständigkeit halber.

Frau Leidig, mir ist wichtig festzustellen, dass Ihr Eindruck über die Aussage von Herrn Dr. Lutz in der nicht öffentlichen Sitzung nicht alleine stehen darf. Ich würde die Aussage von Dr. Lutz anders zusammenfassen. Wir können nicht ganz klar sagen, was er gesagt hat, weil wir beide eine andere Wahrnehmung haben. In meiner Wahrnehmung hat Herr Dr. Lutz genau das gesagt, was Sie gesagt haben, das Projekt ist nicht wirtschaftlich. Das hat er aber nicht als Erster gesagt, das hat auch schon Herr Grube gesagt. Er hat aber nicht gesagt, er baut es nur weiter, weil er gerade mal angefangen hat, sondern er hat gesagt, dass er hinter diesem Projekt steht, hinter der verkehrlichen Wirkung des Projektes, allerdings, dass es viel zu teuer ist. Und wenn man sich das anguckt, darum hätte man es, wenn das alles so bekannt gewesen wäre, niemals angefangen. Aber er steht absolut hinter den verkehrlichen Wirkungen. Das muss der Wahrheit geschuldet dazu gesagt werden.

Deshalb geht meine erste Frage an Herrn Leger. Wir haben mehrfach gehört, dass das Projekt eigentlich nicht sinnvoll ist, weil es die Kapazitäten, die benötigt werden, nicht darstellt. Wir haben auch eine Alternatividee vorliegen, was man stattdessen machen sollte. Herr Bopp hat sich zu dem Alternativkonzept schon sehr deutlich geäu-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Bert. Wie sehen Sie das?

Meine zweite Frage geht an Herrn Wittke. Es wurde hier auch mehrfach gesagt, die Kosten explodieren, wir wissen gar nicht wo das hinführen soll. Das muss alles der Steuerzahler bezahlen. Ein großer Punkt, was die Kosten angeht, sind ja immer die Tunnelprojekte. Da wird von vielen Kritikern gesagt: Hört bloß auf, ihr könnt keine Tunnel bauen. Da sind Böden, die die Risiken so groß machen, dass das kein Mensch bezahlen kann. Und selbst, wenn der Tunnel dann fertig ist, wird es nach wenigen Jahren zu einer Situation kommen – das Stichwort ist „Anhydrid“ –, dass die Züge da nicht mehr fahren können. Nun sind Sie jemand, der sehr viel in diese Richtung forscht. Meine Frage an Sie: Können Sie uns diese Sorge der Kostenexplosion und nicht funktionierenden Tunnel nehmen? Oder können Sie die eher bestätigen?

**Manfred Leger** (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Nochmal zur Kapazität. Ich habe schon ausgeführt, der Durchgangsbahnhof hat eine viel höhere Kapazität, als der Kopfbahnhof. Und speziell zu dem Engpass, den wir heute haben, in direktem Zulauf vor dem Bahnhof. Jeder, der mit dem Zug in den Bahnhof fährt, weiß, welche Verschwenkungen die Züge nehmen müssen, der wird total abgebaut. Also der Durchgangsbahnhof an sich wird eine erheblich höhere Leistungsfähigkeit haben. Niemand hat gesagt, dass die Leistungsfähigkeit das Doppelte sein wird oder die doppelte Anzahl Züge, das war auch nirgendwo ein Thema gewesen. Die Leistungsfähigkeit in allen Bereichen beim Ausfahren der Züge in beiden Richtungen ist extrem gegeben. Die Kapazität des Gesamtsystems, Durchgangsbahnhof, S21 plus Neubaustrecke, entspricht absolut dem, was die Erwartungshaltung war. Wir schaffen damit eine Anbindung an den Flughafen und wir schaffen über diese Anbindung eine enorme Entlastung des heutigen S-Bahn-Systems.

**Vorsitzender:** Dann ist jetzt Prof. Wittke dran, bitte.

**Prof. Dr.-Ing. Walter Wittke** (WBI GmbH): Ich danke für die Frage. Zunächst darf ich feststellen, dass alle vier Tunnel im Stuttgarter Bereich im Anhydrid verlaufen. Davon sind die Tunnel nach Bad Cannstatt und Feuerbach aufgefahren, ohne Schäden, ohne Hebungen. Auch die Tunnel nach

Unter- und Obertürkheim sind aufgefahren, ohne Schäden, ohne nennenswerte Erhebungen. Deshalb meinen wir, dass wir bis heute unseren Erfolg, was das Auffahren der Tunnel anbelangt, bestätigen können. Im Fildertunnel fehlen noch einige Kilometer. Es ist allerdings so, dass dieser Tunnel nicht so problematisch ist, was die quellbedingten Probleme anbelangt. Jetzt zur Frage nach der Teuerung. Es hat zwei Gründe dafür gegeben. Der eine Grund war der, dass wir im Jahr 2014 vom Bund beauftragt wurden, die Schäden am Engelbrecht-Basistunnel zu bewerten. Ich hatte mich auch vor dem Projekt schon um diese Unterlagen bemüht. Es lief dort aber ein Gerichtsverfahren, ein Schadensersatzprozess und man konnte mir die Unterlagen vom Regierungspräsidium Stuttgart seinerzeit nicht geben. Ich habe sie dann im Zuge dieses Auftrags bekommen. Das hat zu einer Änderung geführt. Wir sind von der Knautschzone, die seinerzeit ausgeschrieben wurde, im Tunnel Cannstatt und Feuerbach, in diesen beiden Tunneln abgekommen und haben an dieser Stelle ein U-Profil durchgeführt. Das war eine Änderung, die auch offensichtlich mit Mehrkosten verbunden war. Die Kosten kenne ich nicht im Einzelnen. Die zweite Änderung, die sich ergeben hat, war eine geologische, auf Cannstatt und Feuerbach. Wir sind – aufgrund der Erkundungen – von zusammenhängenden Linsen ausgegangen; dass wir zumindest annäherungsweise die Verhältnisse des Fildertunnels antreffen würden. Das hat sich nicht bestätigt. Es ist so, dass die Linsen aufgelöst sind, das praktisch überall Wasser ist, und das führt zu einem erhöhten Injektionsaufwand. Das heißt, die Injektionen zur Abdichtung Anhydrid haben einen wesentlich größeren Aufwand als prognostiziert. Das sind die beiden Gründe für die Kostenerhöhung, die ich nennen kann, aus der Sicht des Anhydrids.

Die Frage nach den Risiken. Ich bin der Meinung, dass wir praktisch keine Risiken mehr haben. Woher nehme ich die Sicherheit? Ich habe mich mit meinem Team –, ich bin emeritierter Professor der RWTH Aachen, wie Sie vielleicht wissen – ich habe mich auch in meiner Hochschulzeit schon seit den 70iger Jahren mit der Problematik des Quellens befasst. Wir haben ein Modell entwickelt. Es gibt ein Versuchsbauwerk im Freudenteintunnel, das die Deutsche Bahn betrieben hat – den können Sie heute noch besichtigen –, das mit Messeinrichtungen versehen war, und den wir



## Nur zur dienstlichen Verwendung

mit unseren Modellen kalibriert haben. Daraus haben wir unsere Schlüsse gezogen. Das ist einmal trocken Vortrieb, in Vergangenheit sind an dem Tunnel beim nassen Vortrieb beim Bau viele Quellhebungsschäden aufgetreten, in der Schweiz, in Deutschland auch. Wir haben die wasserführenden Äußerungsfronten durch voraus-eilende Polyurethaninjektionen abgedichtet. Ich sagte schon, wir haben das U-Profil gemacht. Wir haben während des Baus Proben entnommen und den Anhydridgehalt bestimmt. Auch Erkundungsbohrungen; nach oben wurden ergänzende Bohrungen gemacht. Wir haben Abdichtungsinjektionen, also die aufgelockerten Zonen abgedichtet, um dem Wasser den Zutritt zu erschweren. Ich bin der Meinung, dass wir mit diesen Maßnahmen die Tunnel erfolgreich herstellen können. Wir haben natürlich auch verglichen, was bei anderen Tunneln war. Auch die Schweizer Tunnel, soweit uns die Unterlagen zugänglich waren, haben wir verglichen. Wir haben die Ursachen erkennen können, aus denen heraus dort Schäden waren. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir – sicherlich kann man Risiken konstruieren, immerhin kann man das im wissenschaftlichen Bereich – aber aus praktischer Sicht meine ich, können wir davon ausgehen, dass die Tunnel betriebsfertig bleiben über viele Jahre. Unsere Prognosezeit ist 100 Jahre und ich lebe dann vermutlich nicht mehr und Sie können mich dafür nicht mehr zur Rechenschaft ziehen. Aber ich denke mal, es werden viele Jahre sein. Dankeschön, ich hoffe, ich habe meine Zeit eingehalten.

**Vorsitzender:** Sie haben nicht nur die Zeit eingehalten, sondern die Zeit war falsch angezeigt. Sie hätten sogar noch eine halbe Minute Zeit, denn wir hatten die Redezeit für Abgeordnete für Sie angezeigt. Sie haben aber 5 Minuten, insofern hätten Sie noch eine halbe Minute, wenn Sie wollen. Ansonsten bedanke ich mich. Sie haben die Redezeit nicht überschritten. Nur damit es hier keine kritischen Blicke gibt. Für die FDP-Fraktion Kollege Herbst, bitte.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Wenn man zugrunde legt was die Linken möchten, ein Alternativkonzept zum derzeitigen Projekt Stuttgart 21 zu untersuchen und wir gehört haben, dass man den bestehenden Bahnhof erheblich nachrüsten müsste und sicher auch zusätzliche Anstrengungen notwendig werden, um die positiven Verkehrseffekte zu er-

zielen: vor diesem Hintergrund habe ich zwei Fragen an Prof. Martin und an Herrn Leger. Was würde das einerseits bedeuten für Zeiträume, wenn man jetzt sagen würde, man stellt das bisherige Projekt ein, plant komplett neu mit all diesen Veränderungen, die dafür notwendig sind? Was würde das mit Blick auf mögliche Bauzeiten, Planungszeiten etc. bedeuten?

Die zweite Frage, ich möchte nochmal auf das Thema „Stadtentwicklung“ eingehen. Die Ziele, die mit geplant sind, Wohnquartiere zu errichten, Wohnflächen zu schaffen, Lärmentlastung und auch Verkehre zu vermeiden, indem man die Möglichkeit gibt, zentrumsnäher zu wohnen. Was würde das mit Blick auf ein alternatives Szenario eines Kopfbahnhofes 21 bedeuten?

**Vorsitzender:** Danke, auch für die rekordverdächtige Zeit. Prof. Martin, bitte.

**Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin** (Universität Stuttgart): Ich beginne mit den Zeiträumen. Wenn man neu beginnen würde zu planen, das ist ja von Herrn Bopp schon angesprochen worden, ich sehe das ähnlich. Insbesondere unter Berücksichtigung eines Kostensteigerungsgrundes, der noch nicht genannt wurde, soweit ich das verstanden habe. Ich will also noch einen fünften Grund ergänzen, neben den veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen. Wenn wir uns anschauen, was in den letzten Jahren, während des Projekts Stuttgart 21 für Veränderungen in den Rechtsrahmen stattgefunden haben, dann sind das einige Aspekte, die unmittelbare Wirkung entfalten in zeitlicher Hinsicht und damit auch im Hinblick auf die Kosten. Herr Leger wird dazu sicherlich näher ausführen können, wenn er in diese Richtung recherchiert, vielleicht hat er es auch parat. Beispielsweis gab es Einschränkungen der Klagegründe, gerade im Umweltrecht, die aufgehoben wurden. Es gab eine Erweiterung der Klageberechtigten im Umweltrecht. Die Präklusion also die Festlegung der Einspruchsfristen auf bestimmte planerische Entschiede wurde aufgeweicht. Das kam einerseits aus dem Bereich der EU, aber auch der EuGH hat sich geäußert. Die Gerichte in Deutschland haben sich diesbezüglich in verschiedenen Projekten, nicht nur bei Stuttgart 21 geäußert. Das führt alles natürlich zu verlängerten Planungszeiten. Das heißt, bestimmte Dinge müssen neu bewertet werden, neu berücksichtigt werden, fließen dann auch mit Veränderungen in das Projekt ein. Das



## Nur zur dienstlichen Verwendung

ist natürlich eine Meinung, die man vertreten kann, ein Standpunkt, den man auch vertreten kann. Allerdings, wenn man das tut, muss man meiner Ansicht nach auch berücksichtigen, dass sich daraus bestimmte Folgen im zeitlichen Verzug und auch bei den Kosten ergeben. Die muss man dann auch bereit sein zu tragen. Das kann man machen. Aber ich finde es an der Stelle dann nicht ausreichend, dass man einfach auf die Bahn als Projektträger zeigt und sagt, die Bahn hat das verursacht. Es gibt also auch aus meiner Sicht noch weitere Ursachen, zu den von Herrn Dr. Sarrazin genannten. Dies würde dann im Falle eines Ausstieges oder Umstieges – wie auch immer – natürlich zusätzlich zu den genannten Aspekten ebenfalls zu berücksichtigen sein. Das heißt, wenn Sie mir heute sagen können, welche Beschlüsse Sie in den nächsten 5 Jahren fassen, welche Gesetze verabschiedet werden, welche Rechtsprechung in den nächsten 5 Jahren stattfindet, dann kann man auch kalkulieren, welche zeitlichen und kostenseitigen Auswirkungen das hat auf Grundlage der Dinge, die wir heute gar nicht wissen können. Insofern sind der Prognose an dieser Stelle auch gewisse Grenzen gesetzt. Egal, Herr Dr. Sarrazin, wie akkurat und genau und ehrlich man das im Vorfeld macht, weil das Dinge in der Zukunft sind, die man im Vorfeld so nicht wissen kann.

Ganz kurz zur Frage der städtebaulichen Entwicklung. Ich bin weder Stadt- noch Raumplaner, kann also aus diesem Aspekt heraus nicht so ganz viel dazu sagen. Interessant ist vielleicht auch ein Aspekt im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung, für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems. Wie allgemein bekannt ist, sind gerade verdichtete Wohn- und Arbeitsbereiche besonders ÖPNV-affin, weil dort natürlich mit einer Haltestelle in einem überschaubaren Radius, recht viele Menschen erreicht werden können. Wenn jetzt diese Flächen inmitten von Stuttgart frei werden und wir wissen heute alle noch nicht genau, was dort im Einzelnen aufgesiedelt werden wird – ich gehe mal davon aus, dass dort auch entsprechend Wohnraum und Arbeitsbereiche entstehen und demzufolge eine sinnvolle Verdichtung im Stuttgarter Stadtgebiet stattfindet. Dann ist das indirekt auf jeden Fall auch ein positiver Aspekt, der für die Nutzung des ÖPNV sprechen wird. Viele Menschen, die dort wohnen und oder arbeiten, nutzen von vornherein den ÖPNV aufgrund

des sehr guten Angebotes, nicht nur in der Folge des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm sondern auch des damit in Verbindung stehenden Stadtbahnausbaus, der ebenfalls sehr ambitioniert ist, und schon erste Erfolge zeigt. Die Stadtbahnen sind ebenfalls sehr gut gefüllt in Stuttgart und das nicht nur zur Hauptverkehrszeit. Und damit würde auf den freiwerdenden Flächen auch ein Beitrag dazu geleistet werden, dass der Modal Split sich zugunsten des ÖPNV verändern würden.

**Vorsitzender:** Herr Leger hat jetzt das Wort. Ich möchte nochmal kurz darauf hinweisen: die Regel ist entweder 2 Fragen an einen Experten oder an 2 Personen jeweils 1 Frage. Ich war jetzt etwas großzügig, weil Sie die Zeit auch unterschritten haben und auch in der Vergangenheit die Fragen so beantwortet haben. Ich wollte jetzt nicht päpstlicher sein als der Papst. Ich bitte aber nochmal darum, dass wir uns nach Möglichkeit daran halten.

**Manfred Leger** (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Ich hatte vorher beschrieben, was mein Auftrag ist. Also ich bin nicht der, der den Ausstieg umsetzt, sondern ich bin der, der das Projekt realisieren soll, das ist der Auftrag, dafür gibt es die Organisation, dafür bin ich da. Im Hinblick auf Zeiträume will ich vielleicht noch eines zu allem, was hier schon gesagt wurde, ergänzen. Meine Erfahrung der letzten fünf Jahre hat gezeigt, dass Stuttgart grundsätzlich oder das Projekt S 21 doppelt so lange dauert, wie alle anderen, weil jeder, der eine Genehmigung erteilen muss, Angst hat verklagt zu werden und dafür weitere Gutachten einholt und noch mehrere Iterations Schleifen dreht. Das würde garantiert nicht anders werden, wenn wir uns über irgendwas Neues unterhalten. Das zum einen.

Stadtentwicklung: ebenso wie der Prof. Martin bin ich hier kein Profi, aber ich höre dem Gemeinderat zu und verstehe das auch ganz gut. Wir reden über 100 Hektar Fläche, die zum jetzigen Zeitpunkt nirgendwo sonst in Deutschland im Städtebau zur Verfügung stehen.

**Vorsitzender:** Beifallskundgebungen und/oder irgendwelche Äußerungen bitte nur von den Kollegen hier und nicht von Gästen. Es ist manchmal etwas schwierig für mich auseinanderzuhalten, woher es kommt.

**Manfred Leger** (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH):



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Was ich ergänzend erwähnen will: wer Stuttgart kennt, der weiß, dass diese Gleisanlage, die wir heute dort betreiben, die Stadt in 2 Teile teilt, total trennt. Da gibt es eine einzige Verkehrsader mit einem ganz grässlichen Tunnel, wie man von A nach B kommen kann. Wenn die Gleise weg sind und dort die Hälfte ein neues Stadtviertel, ein Quartier Rosenstein, und zum anderen ein großer Park wird, dann ist Ost mit West oder Nord, wie auch immer man das in Stuttgart nennt, wieder verbunden und damit eine ganz andere Qualität in dieser Stadt erreichbar. Soviel zum städtebaulichen Aspekt.

**Vorsitzender:** Wir haben es beide hier nicht gehört, aber ich bin gerade darauf hingewiesen, dass der Begriff „Lüge“ fiel. Also abgesehen davon, dass überhaupt keine Beifallsäußerungen oder so etwas von oben zulässig sind, bitte ich darum im Besonderen. Das gehört sich hier nicht. Wir haben hier eigentlich Umgangsformen der Kollegialität miteinander. Es ist ein schwieriges Thema, das wissen wir. Aber ich finde, wir haben uns hier versammelt, um einander zuzuhören und den nötigen Respekt für die unterschiedlichen Positionen zum Ausdruck zu bringen. Das wollen wir bitteschön so fortsetzen. Frau Kollegin Leidig, Sie haben das Wort für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Gestatten sie mir auch noch einmal 2 Vorbemerkungen, bevor ich mit den Fragen loslege.

Die erste Frage ist, dass wir in unserem Antrag tatsächlich kein konkretes Umstiegskonzept fordern, sondern unser Antrag lautet, dass die Alleineigentümerin der Deutschen Bahn AG, also der Bund, die Bahn auffordert, einen Baustopp zu machen. Nicht weiter zu bauen. Das ist ein ziemlich zentraler Punkt, weil eben tatsächlich die Frage der Wirtschaftlichkeit wie ein Damokles-Schwert – auch übrigens über Aufsichtsratsmitgliedern – im Raum steht. Dr. Lutz hat eben tatsächlich die Nichtwirtschaftlichkeit überhaupt nicht bestritten und es auch nicht mit verkehrlichem Nutzen begründet, dass das Projekt wirtschaftlich ist – denn darin drückt es sich ja aus – sondern seine einzige Argumentation war, warum er meint, dass der „Point of no Return“ erreicht ist, dass die Ausstiegskosten so hoch sind, dass es wirtschaftlicher ist weiterzubauen. An dieser Stelle haben wir aber überhaupt keine Transparenz. Das möchte ich nochmal feststellen. Wir wissen gar nicht, wie

diese Ausstiegskosten konkret berechnet sind. Da gibt es durchaus Zweifel, ob es sinnvoll ist, da alles hereinzupacken.

Eine zweite Anmerkung möchte ich noch machen. Herr Leger, Sie haben jetzt nochmal hier behauptet oder aus Ihrer Sicht bekräftigt, dass die Kapazität von Stuttgart 21 um ein vielfaches oder deutlich höher sei, als die eines modernisierten Kopfbahnhofes. Mir kommt es so ein bisschen wie ein Déjà-vu vor, weil wir dieselben Aussagen immer zu den Kosten von Stuttgart 21 gehört haben. Über Jahre wurde uns immer wieder versichert, dass der Kostendeckel auf jeden Fall eingehalten wird und dass es kein Wackeln gibt usw., und jetzt ist er gesprengt, und zwar krachend. Ich glaube, dass es jetzt nicht der Punkt ist, auf Positionen zu beharren, die mit Fug und Recht immer wieder angezweifelt worden sind. Auch übrigens von renommierten Gutachtern. Ich fände es irgendwie ganz schön, wenn wir in der Diskussion so ein bisschen auf der Höhe der Zeit bleiben.

Jetzt habe ich zwei Fragen an Hannes Rockenbauch. Die erste Frage ist zugleich eine Bitte. Es sind eine ganze Menge Argumente gegen einen Umstieg oder Ausstieg und Alternativen hier in den Raum gestellt worden. Mich würde schon interessieren, wie Sie die bewerten vor dem Hintergrund, dass es ja dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 wirklich um eine Verbesserung des Eisenbahnverkehrs geht und nicht einfach um die Verhinderung eines Bauprojektes. Das finde ich jetzt spannend, wie Sie argumentieren.

Die zweite Frage geht dann Richtung Ausstiegskosten, ob Sie da eine Einschätzung haben. Wie kommen die zustande? Und wie ist diese Nummer einzuschätzen?

**Vorsitzender:** Herr Rockenbauch, Sie haben das Wort.

**Hannes Rockenbauch** (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Ich finde die Situation insofern ein bisschen paradox, dass wir feststellen müssen, da sind wir uns, wenn wir uns über die Basis unterhalten in dieser Sitzung, über die Faktengrundlage an vielen Stellen schon deutlich weiter einig als vor 8 Jahren. Das Projekt, das räumen alle ein, ist unwirtschaftlich. Was kann denn unwirtschaftlich heißen? Kosten/Nutzen stimmen nicht. Darüber müssen wir nicht mehr diskutieren. Aber Herr Leger tut es immer noch. Wenn Sie jetzt diesem Pro-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

jekt, das nicht wirtschaftlich ist, noch mehr Geld hinterher schmeißen, um ein bisschen mehr Leistung zu bringen, steigt deswegen bei den schon fehlinvestierten Kosten nicht automatisch der Nutzen. Das heißt, was es jetzt braucht – unserer Meinung nach – ist eine dringende Rationalisierung. Ich will mal auf die Ausstiegsargumente kommen, die ich so vernommen habe. Ich sage das für das Aktionsbündnis. Herr Donth, Sie bezweifeln das, habe ich gerade gehört. Uns geht es darum, den Schienenverkehr fit zu machen für die Zukunft. Wir wollen, dass der Koalitionsvertrag ernstgenommen wird: Deutschlandtakt, Verdoppelung im Schienennahverkehr. Das geht mit Stuttgart 21 nachweislich nicht. Herr Leger hat es Ihnen bestätigt, der Stresstest kann nicht nachweisen, dass das funktioniert. Uns geht es darum, Lösungen zu finden. Deswegen überlegen wir uns jetzt, in einer Situation, wo Sie ein Projekt haben das nicht wirtschaftlich ist, das nicht hält, was es verspricht, ist der Blick nach vorn das Entscheidende. Sie müssen vergleichen, was passiert, wenn ich weiterbaue – welche Kosten entstehen, welcher Nutzen entsteht? Und was passiert, wenn ich umsteige? Welche Kosten entstehen da? Und welcher Nutzen entsteht da? Das ist die Diskussion, die wir führen müssen. Ich komme gleich dazu. Was ich hier höre, ist, es gibt große Mehrheiten, es gibt Abstimmungen, politischen Willen, – der hat mit der Faktengrundlage, über die wir uns vergewissern müssen, auf der wir uns eine Meinung bilden müssen –, so verstehe ich Demokratie, man muss auf Faktengrundlage Meinungen bilden –, noch nichts zu tun. Wir hören hier im Verkehrsausschuss – das wundert mich sehr, denn ich bin es aus dem Gemeinderat gewöhnt, städtebauliche Argumente. Ich bin Diplomingenieur in Architektur und Stadtplanung. Ich könnte jetzt viel sagen über die Klimaschädlichkeit dieser Innenverdichtung, über das, was es an zusätzlichem Autoverkehr in die Innenstadt ziehen wird. Das lasse ich jetzt, denn es ist der Verkehrsausschuss und es geht um die Steigerung des Schienennahverkehrs.

Ich komme zu der entscheidenden Frage, die wir uns jetzt stellen. Weiterbau von Stuttgart 21 kostet nach Bahnangaben – Status Quo heute, wenn wir aussteigen –, das ist die entscheidende Frage: Sie sagen, 3,8 Milliarden Euro sind gebunden. Dann ist davon nicht alles verbaut. Herr Sturm hat gesagt, 2,5 Milliarden Euro haben sie in etwa jetzt

verbaut, vielleicht sind es 2,6 Milliarden Euro. Wir haben also eine Differenz von dem Geld, was wirklich verbaut ist und von dem, was vergeben ist. Wir schätzen, es sind etwa verbaut 3 Milliarden Euro; ausgegeben 2,5 Milliarden Euro. Sie haben also Geld vergeben, wenn Sie Vergaben zurücknehmen, müssen Sie allenfalls Schadensersatz zahlen. Unsere Berechnungen von Viereggs und Rössler machen klar, jetzt sind 3 Milliarden Euro investiert und wirklich in dem Projekt gebunden. Sie müssen, um auf 8,2 Milliarden Euro zu kommen, dann nochmal 5,2 rauslegen. Viereggs und Rössler und der Bundesrechnungshof gehen von 9,8 Milliarden Euro aus. Also eher 6,8 Milliarden Euro kostet Stuttgart 21, für ein unwirtschaftliches Projekt. Das müssen Sie noch investieren und noch ausgeben. Dagegen stellen wir den Erhalt der Neubaustrecke, die leistungsfähige Einbindung der Neubaustrecke, die Zulaufverbesserungen, die Sie alle noch add on bei Stuttgart 21 bezahlen müssen, wo Sie keine Planung haben, die stellen wir dagegen, die wollen wir umsetzen. Was kostet das? Ein Projektabbruch kostet unserer Meinung nach etwa 0,4 Milliarden Euro. Das ist das Geld, was Sie an Schadensersatz zahlen müssten. Herr Leger, Sie können das gerne verifizieren. Aber Kopfschütteln finde ich, darf sich der Ausschuss nicht bieten lassen. 7 Milliarden Euro, sagt die Bahn, und es gibt keine Zahl dazu. Es gibt keinen Beleg dazu. Dann sage ich, die Neubaustrecke gehört da nicht rein. Dann sind das keine 7 Milliarden Euro, sondern einigen wir uns auf 4,8 Milliarden Euro. Dann sollten wir weitermachen; Grundstücksgeschäfte rückabwickeln gehört da auch nicht rein. Das sind keine Ausstiegskosten. Wirkliche Abbruchkosten sind diese 0,4 Milliarden Euro. Wenn Sie jetzt, und das ist richtig, den Bahnhof fit machen wollen für die Zukunft, dann brauchen wir – das sind unsere Kostenschätzungen – etwa 1 Milliarde bis 1,2 Milliarden Euro um den Bahnhof leistungsfähig auszubauen, mit neuer Signaltechnik zu modernisieren. Jetzt können wir darüber schreiben, ob es vielleicht 1,5 Milliarden Euro sind. Aber klar wird doch, dass dieser Betrag weit unter 2 Milliarden Euro insgesamt liegen wird. Und das ist was anderes, als 6,8 Milliarden Euro für ein unwirtschaftliches Projekt weiter zu investieren. Da ist auch die Frage, ob die Stützen schön sind oder ob man das irgendwie mit viel Beton und Injektion hinkriegen, nicht das Entscheidende. Sondern Sie müssen einfach diese



## Nur zur dienstlichen Verwendung

nackten Zahlen und Fakten nebeneinander stellen und dann werden Sie sehen, dass ein Umstieg heute das Rationale wäre.

Ich finde es auch für eine Demokratie entscheidend wichtig, dass Demokratie immer korrekturfähig bleibt, immer Lernfähigkeit bleibt. Stark ist derjenige, der keine Fehler macht. Stärker ist derjenige, der aus Fehlern lernt. Also einfach was per se fertigzubauen, weil man es begonnen hat, obwohl die Faktenlage dagegen spricht, das halte ich für schwierig. Steuern Sie um, nehmen die neuen Faktenlagen zur Kenntnis und machen Sie das Beste daraus. Dieser Spruch den ich gerade zitiert habe, war von Daimler, nach dem „Elchtest“ 1997. Die haben aus einem Debakel, wie wir es bei Stuttgart 21 haben, was Produktives gemacht.

Herr Donth, damit Sie mich nicht falsch verstehen. Technisch machbar ist vieles. Aber Herr Hillemeier hat gesagt, „brandschutztechnisch absaugen“. Bei dem Bahnhof wird nichts abgesaugt, es ist gerade das Gegenteil von absaugen.

**Vorsitzender:** Herr Hillemeier, wenn Sie das Mikrophon nicht benutzen, ist es nicht in der Aufzeichnung.

**Hannes Rockenbauch** (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Dann müsste es einen Faktencheck geben. Ich sitze mit der Branddirektion zusammen, mehrmals und die Aussage ist: Es gibt keine Absaugung in den Tunneln. Es gibt genau das Gegenteil, es wird mit Hochdruck in die Tunnel reingeblasen, um dann mit sozusagen diesem Druck, der erzeugt wird, herauszublasen. Da wird nichts abgesaugt. Das ist ein ganz anderes Brandschutzkonzept, was Sie hier im Kopf haben. Das muss man klären.

Herr Leger, wenn Sie sagen 100 Hektar, dann ist das falsch. Es sind 80 Hektar, es sind heute von diesen 80 Hektar aber schon die C-Gebiete nutzbar, bebaubar für den Städtebau. Da können mehrere 1.000 Menschen heute schon untergebracht werden. Dazu brauchen wir kein Stuttgart 21. Da müssten wir wirklich bei den Aussagen – und das ist unser Ziel als Aktionsbündnis, hier Licht ins Dunkel zu bringen –, einen Faktencheck machen, die Sachen aufklären und da höre ich belastbares Material – ich will das nochmal zuspitzen – von den Ausstiegskosten zum Beispiel nicht. Das finde ich – die Öffentlichkeit im Dunkeln tappen zu las-

sen, als zentrales Argument, warum ein unwirtschaftliches Projekt weiterzubauen ist – in der Demokratie nicht okay. Das muss öffentlich und transparent und nachvollziehbar sein. Sonst verstehen die Menschen draußen nicht, wie bei all den Fakten, die ich aufgezählt habe, auf Teufel komm raus, finster entschlossen an so einem Projekt festgehalten wird. Das ist gefährlich, weil es dann heißt, „die da oben machen, was sie wollen“. Da geht es um viel Geld, da verdienen viele Menschen, von Wittke bis Herr Leger, mit diesem Projekt. Aber was bringt es im Endeffekt für die Menschen? Sie ziehen es gegen alle Fakten durch. Wenn Sie diese Transparenz nicht bringen, als Bahn AG, dann tun Sie dem Souverän, und das sind die Bürgerinnen und Bürger, vertreten durch ihre Parlamente, meiner Meinung nach, unserer Meinung nach, keinen Gefallen. Das ist schwierig, hier öffnen Sie für Populisten Tür und Tor, die solche Situationen ausnutzen. Deswegen, starke, lernfähige Demokratie gibt Fehler zu. Und bei Stuttgart 21 können wir immer noch was Gutes draus machen, mit Umstieg.

*Applaus.*

**Vorsitzender:** Merci. Ich bitte nochmals, von Beifallskundgebungen abzusehen. Bitte keine akustischen Signale und sonstige Dinge. Das ist hier nicht zulässig. Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Matthias Gastel für den Abschluss der zweiten. und mit Blick auf die Uhr auch letzten Runde.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herr Sarrazin ging vorhin darauf ein, dass dieses Projekt in der Zeit als er noch im Vorstand gewesen ist, in der Priorisierung ganz unten gewesen ist. Er ging darauf ein, dass Baden-Württemberg mit der damaligen Landesregierung völlig überteuerte Nahverkehrsverträge geschlossen hat. Das Land hat später auch – unter Grün/Rot – entsprechende Gutachten gemacht, die auch zum Ergebnis kamen, dass 1 Milliarde Euro zu viel bezahlt wurde. Das ist natürlich eine skandalöse Geschichte, welche Einflussnahmen da gelaufen sind, welche Subventionen, die nicht als solche ausgewiesen wurden, gelaufen sind. Damit hat das Land Baden-Württemberg natürlich unterm Strich deutlich mehr für dieses Projekt bezahlt, als aus dem Finanzierungsvertrag hervorgeht. Ein Grund mehr, dass der Bund hier jetzt die Verantwortung über-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

nimmt und sagt, dass die entsprechenden Mehrkosten, die entstanden sind, auch durch die Einflussnahme des Bundes, vom Bund übernommen werden.

Wir stehen jetzt aber vor der Frage: Wie geht es weiter, angesichts Baufortschritt und Kompliziertheit mit dem Finanzierungsvertrag? Ich habe vor wenigen Tagen ein Gespräch geführt mit Herrn Prof. Wulf Schwanhäuser. Er war damals einer derjenigen, der die Kapazitätsberechnungen für Stuttgart 21 gemacht hat, im Auftrag der Deutschen Bahn. Er hat einige Kritikpunkte, die ich sehr interessant finde, an Stuttgart 21 vorgebracht. Zum einen hat er gesagt: der Hauptbahnhof in Stuttgart bräuchte 10 Gleise statt 8. Vielleicht könnte es auch noch mit 9 funktionieren, aber nicht mit 8 Gleisen. Und er sagte, dass es sich auf dem Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen-Feuerbach „knubbelt“. Er sagte, das sei eine der schlimmsten Ecken im deutschen Schienennetz und er hält unbedingt ein 5. und 6. Gleis in diesem Bereich für notwendig. Ohne einen Ausbau des Abschnittes Zuffenhausen-Feuerbach hält er die Auslastung des Bahnknoten Stuttgart nicht für optimal möglich, weil ein Engpass in der Zulaufstrecke besteht, dadurch kann keine optimale Auslastung im Bahnknoten durchgeführt werden. Hinzu kommen Veränderungen seit den 90iger Jahren, der Trend mit dem Deutschlandtakt, der Verdoppelung der Personenzahl im Fernverkehr, die die Bundesregierung haben möchte. Wir haben die Problematik mit der Luftbelastung in Stuttgart und die Staus. Die damaligen Gutachten für Stuttgart 21 haben gerade mal einen Verlagerungseffekt von 0,5 Prozent prognostiziert. Damit erreichen wir bei der Luftbelastung, bei der Stausituation, schlicht und ergreifend gar nichts. Deswegen ist es entscheidend, dass wir eine höhere Kapazität haben. Und Herr Bopp, die Metropolexpresszüge von denen Sie vorhin gesprochen haben, lassen sich nicht fahren, jedenfalls nicht alle, weil die Kapazitäten nicht reichen.

Ich habe 2 Fragen an Herrn Leger.

Ich habe gerade gesagt, was Herr Prof. Schwanhäuser, der in Ihrem Auftrag, im Auftrag der Deutschen Bahn AG, Kapazitätsberechnungen durchgeführt hatte, zur Kapazität des Tiefbahnhofs und zur Zulaufstrecke gesagt hat. Ich würde gerne wissen, wie Sie dies bewerten. Vielleicht auch vor dem Hintergrund, worauf Herr Lieb vorhin hinge-

wiesen hat, dass Zuffenhausen-Feuerbach der einzige Streckenabschnitt ist, zwischen Mannheim und München, wo es keine eigene Trassierung für die Hochgeschwindigkeitszüge gibt.

Die zweite Frage ist ein ganz anderer Aspekt, den wir hier noch gar nicht angesprochen haben. Die Zeitschiene zwischen Stuttgart 21, Fertigstellung 2025 vorgesehen, und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm geht auseinander. Wendlingen-Ulm soll 2022 fertig sein. Ich möchte gerne von Ihnen wissen, zum einen bei Wendlingen: Wie ist da der Stand der Untersuchungen, in Wendlingen eine vorläufige Anbindung an die Neubaustrecke herzustellen, ohne dass die bestehenden S-Bahn-Züge und die Züge nach Tübingen darunter leiden? Und der zweite Teil dieser Frage vom anderen Ende, nämlich von Ulm her gedacht: der Abschnitt Ulm-Merklingen soll noch früher fertig werden als der Rest der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Wie steht die Deutsche Bahn zu einer vorzeitigen Inbetriebnahme der Strecke Ulm-Merklingen?

**Vorsitzender:** Herr Leger, beide Fragen waren an Sie gerichtet. Die Regel ist, dass Sie für jede Frage bis zu 5 Minuten benützen können, Sie müssen es aber nicht.

**Manfred Leger** (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Ich glaube, über die Kapazität des Bahnhofs und das System Neubaustrecke habe ich vorher schon etwas gesagt. Ich habe auch vorher schon gesagt, dass wir genauso wie Sie diese Streckenführung Zuffenhausen-Feuerbach als eine ansehen, die ein Engpass ist. So wie wir auch hier direkt im Bahnhofsvorfeld das sehen. Aber, Herr Gastel, das ist nicht Bestandteil von Stuttgart 21.

Ulm: ich habe zuerst gedacht, Sie sprechen die große Wendlinger Kurve an. Ich glaube, da sind wir auf der Zielgeraden. Das funktioniert ganz passabel. Die Güterkurve ist das, was den Untersuchungen gerade unterzogen wird, wie wir denn die Neubaustrecke diese 3 Jahre vorzeitig in Betrieb nehmen. Da ist ein Modell, die Güterzuganbindung, die dafür geeignet ist. Wir werden auch nicht den Zielfahrplan 2025 oder 2026 in dieser Interimsphase machen. Das wird ein Interimsfahrplan sein, um sinnvollerweise eine fertige Infrastruktur auch zu betreiben und nicht sichern zu müssen, konservieren zu müssen usw.

Zu Ihrer Feststellung, dass Ulm und Merklingen



## Nur zur dienstlichen Verwendung

möglicherweise früher in Betrieb gehen könnte: das weiß ich nicht, das kenne ich auch so nicht. De facto ist es so, das Land hat einen Bahnhof beauftragt, aber das ist es auch. Was wir de facto sagen können, eine dieser guten Stories: Ende dieses Jahres werden wir die Hälfte der Neubaustrecke, kommend von Ulm, im Rohbau fertiggestellt haben und die Bahntechnik zu bauen beginnen. Das heißt aber nicht, dass wir Merklingen früher in Betrieb nehmen können. Das weiß ich einfach nicht. Ich bin nicht eingeweiht in diese Diskussion. Die Neubaustrecke wird realisiert, so wie gesagt und angebunden wird sie über Plochingen-Wendlingen-Güterzuganbindung und dann kann man fahren bis Ulm und München und weiter.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Leger. Damit sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich will die Gelegenheit nutzen, erstmal unseren angereisten Sachverständigen herzlich zu danken, dafür, dass sie sich nicht nur an der Anhörung beteiligt haben, sondern heute auch den Weg hierher gefunden haben. Ich sage im Namen aller herzlichen Dank. Ich will in den Dank ausdrücklich auch, unser Ausschusssekretariat für die Vorbereitung einschließen. Danke auch an die Gäste, die angereist sind, um sich das anzuhören. Die, die noch nicht genug haben vom Thema, können es sich nochmal im Internet zu Gemüte führen. Ich bin mir sicher, das

wird nochmal lebhaftere Diskussionen hervorrufen. Es würde mich wundern, wenn das das letzte Mal war, dass wir in diesem Ausschuss über das Thema reden. In Stuttgart wird man mit Sicherheit noch häufiger über das Thema reden. Sollte diese Anhörung allerdings einen Beitrag dazu geleistet haben, dass wir uns vielleicht ein bisschen besser zuhören in dieser Debatte, dann wäre das schon mal – glaube ich – ein großer Beitrag für die Zukunft dieses Projektes, wie auch immer es ausgeht. Mein Wunsch wäre, dass wir vielleicht von heute eines mitnehmen, nämlich die Ernsthaftigkeit der Argumente, wechselseitig von allen Seiten, und uns ein bisschen mit dem nötigen Respekt zu begegnen. Alles Gute, kommen Sie gut nach Hause und wir sehen uns sicherlich in der einen oder anderen Runde wieder.

Schluss der Sitzung: 16:45 Uhr

Cem Özdemir, MdB  
**Vorsitzender**



---

**Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen zur  
Öffentliche Anhörung am Montag, 11. Juni 2018, 14.30 Uhr,  
zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE.  
„Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“  
Drucksache 19/480**

---

**A-Drs. 19(15)37-A  
Dr. Thilo Sarrazin**

**Seite 1**

**A-Drs. 19(15)37-B  
Matthias Lieb**  
Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.

**Seite 6**

**A-Drs. 19(15)37-C  
Hannes Rockenbauch**  
Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

**Seite 15**

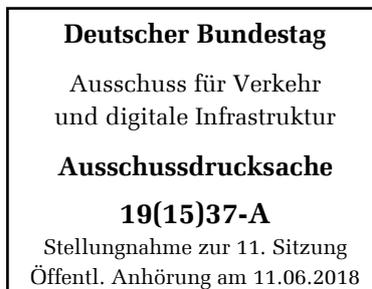
**A-Drs. 19(15)37-D  
Manfred Leger**  
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

**Seite 82**

Dr. Thilo Sarrazin

████████████████████

████████████████



Berlin, 4. Juni 2018

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 11. Juni 2018 "Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21"

### **Fachliche "Vorbelastung" in Verkehrsfragen:**

- *November 1971 bis Oktober 1973:* Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn. Diverse verkehrswissenschaftliche Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr und das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NRW.
- *Oktober 1982 bis Juli 1989:* Leiter des Referats "Finanzfragen des Verkehrs, Verkehrsbeteiligungen, Bundesbahn, Bundespost" im Bundesministerium der Finanzen. In dieser Eigenschaft war ich auch für die Genehmigung des Wirtschaftsplans der Deutschen Bundesbahn zuständig und widmete den Finanzfragen der Bahn den überwiegenden Teil meiner Arbeitszeit.
- *März 2000 bis Dezember 2001:* Leitender Mitarbeiter der DB AG, zunächst Leiter der Konzernrevision, später Vorstand für Netzmanagement in der DB Netz AG
- *Januar 2002 bis April 2009:* Senator für Finanzen des Landes Berlin, in dieser Eigenschaft Vorsitzender des Aufsichtsrates der BVG; Verhandlungen mit der DB AG über Nahverkehrsverträge; Beteiligung an der Debatte über Bahnprivatisierung

### **Finanzierung der Schieneninfrastruktur, Rentabilität von Neubaustrecken**

Unter den spezifischen Bedingungen der Bundesrepublik Deutschland ist die historisch gewachsene Schieneninfrastruktur nicht rentabel zu betreiben. Das gilt nicht nur für die Verzinsung des Kapitals und die nominalen Abschreibungen, sondern auch für die Deckungsbeiträge der Verkehrserlöse zum tatsächlichen Wertverzehr der Anlagen. Daran

hat sich auch durch die Bahnreform von 1994 nichts Grundsätzliches geändert, ihre teilweise Verwässerung in den letzten 24 Jahren tritt erschwerend hinzu.

Die mangelhafte Rentabilität gilt verschärft für alle größeren Neubaustrecken seit 1980. Durch lange Planungsvorläufe, lange Bauzeiten und "ehrgeizige" Veranschlagung in den frühen Phasen der Projekte ergaben sich in der Mehrzahl der Fälle geradezu spektakuläre Preissteigerungen, so dass die Kosten der neuen Infrastruktur zu den Mehrerlösen nach Inbetriebnahme in keinem Verhältnis standen.

Erschwerend kam hinzu, dass die Auslegung der Neubaustrecken vor allem von den Anforderungen des Schienenpersonenfernverkehrs geprägt wurde. Dieser war auch der eigentliche Kostentreiber des Neubaus. Die ungünstige Stellung der DB AG im Güterverkehr ist auch darauf zurückzuführen.

Bei mehreren großen Neubauvorhaben der Bahn gab es den Versuch, diese in der Frühphase des Baugeschehens abubrechen, nachdem die Kostenentwicklung sichtbar wurde, so bei den NBS Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart Anfang der achtziger Jahre und der NBS Erfurt -Nürnberg 2000/2001. Ich war bei den erwähnten Projekten in meinen jeweiligen Zuständigkeiten daran beteiligt und musste lernen, dass solche Versuche zwecklos sind.

## **Stuttgart 21 Historie**

Mit ersten Überlegungen zur Beseitigung des Kopfbahnhofs in Stuttgart und der Durchbindung zwischen der in Bau befindlichen NBS Mannheim-Stuttgart und der geplanten NBS Wendlingen-Ulm wurde ich bereits in den späten achtziger Jahren als Referatsleiter in BMF konfrontiert. Ich hielt diese Überlegungen damals für utopisch.

Als ich im März 2001 zur DB AG kam, fand ich ein Projekt "Stuttgart 21" mit fortgeschrittenem Planungsstand vor, das aber praktisch eingefroren war, weil es als besonders unrentabel galt. Im Auftrag des damaligen Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn, der damals erst wenige Monate im Amt war und mich zur Bahn geholt hatte, brachte ich damals alle großen Infrastrukturprojekte der Bahn in eine Rentabilitätsrangordnung und bemühte mich in diesem Zusammenhang um realistische Erkenntnis-

se zu ihren voraussichtlichen Kosten. Auf diese Weise sollte die möglichst wirtschaftliche Verwendung der stets zu knappen Mittel für die Infrastruktur sichergestellt werden. Dabei nahm unter den großen Projekten Stuttgart 21 den mit Abstand hintersten Rangplatz ein.

Ich war deshalb erstaunt, als Mehdorn mir im Herbst 2000 erklärte, dass er die Planungen für das Projekt wiederbeleben wolle, und mich beauftragte, für die DB AG die entsprechenden Verhandlungen mit dem Land und der Stadt zu führen. Nach seinen Bekundungen spielte dabei eine maßgebliche Rolle die Zusage des Landes Baden-Württemberg, im Falle einer Einigung die Nahverkehrsleistungen im Land pauschal an die DB zu vergeben. Ich führte diese Verhandlungen. Das Verhandlungsergebnis wurde vom Vorstand der DB AG gebilligt, und am 24. Juli 2001 unterschrieb ich in Stuttgart gemeinsam mit Stadt, Land und dem Verband Region Stuttgart die "Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm".

Die Vereinbarung bedeutete einen erneuten, vertieften Einstieg in den Planungsprozess. Die Projektgesellschaft in Stuttgart wurde dazu erheblich personell aufgestockt. Es sollte ein längerer Planungsprozess aufgesetzt werden, der bis 2005 zu Planfeststellungsbeschlüssen und Ausschreibungsreife führen sollte. Falls der Planungsprozess eine fehlende Wirtschaftlichkeit ergab, sollten alle Parteien berechtigt sein, die Beendigung des Projekts zu erklären (Ziffer 3.3. Abs. 5 der Vereinbarung)

### **Stuttgart 21 Wirtschaftlichkeit**

Bei Abschluss der Rahmenvereinbarung im Juli 2001 lagen Baukostenschätzungen mit Preisstand August 1998 vor, die sich mit pauschalierten Nebenkosten auf 5,04 Mrd. DM beliefen. PWC quantifizierte in einem Gutachten von März 2001 Risiken im Umfang von 930 Mio. DM und hielt zusätzlich ohne Quantifizierung fest, dass die Risikozuschläge äußerst knapp bemessen seien, die Risiken im Tunnelbau nicht abschätzbar seien und zählte eine Reihe weiterer Risiken auf, ohne sie zu quantifizieren. Ein knapp positives Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung ergab sich nur ohne die quantifizierten und nicht quantifizierten Risiken.

Ein WIBERA-Gutachten zur Wirtschaftlichkeit von Ende 1999 war zu einem negativen Wirtschaftlichkeitsergebnis gekommen.

Ich stand in meiner Zuständigkeit als Netzvorstand für die Infrastruktur der damaligen Praxis der Anwendung des Berechnungs-Tools DB Invest - dessen genereller Einsatz vom Ressort Finanzen/Controlling konzernweit vorgegeben war - generell kritisch gegenüber, weil Sensitivitätsanalysen nicht gebräuchlich waren, Kostenannahmen zu optimistisch waren und zudem damals das Konzernressort Finanzen/Controlling begründete Kostenschätzungen gerne durch normative Vorgaben ersetzte.

Ich hielt das rechnerische Instrumentarium allenfalls für geeignet, die Ermittlung von Investitionsrangfolgen zu erleichtern, nicht aber dazu, absolute Rentabilitätsaussagen zu machen. Jedenfalls war im Sommer 2001 völlig klar, dass die wie immer berechnete Wirtschaftlichkeit des Projekts Stuttgart 21 so oder so in sich zusammenbrechen würde, wenn sich nur ein kleiner Teil der Risiken, etwa im Tunnelbau, materialisierte.

Auch wurde mir im Herbst 2001 zunehmend klar, dass ich auch als hochrangiger Mitarbeiter immer mehr mit der falschen Wahl konfrontiert wurde, dem Wunschdenken aus der Konzernspitze zu folgen und als Folge in der eigenen operativen Verantwortung falsch zu entscheiden oder klare Grenzen zu ziehen und die persönlichen Folgen zu tragen. Ich wählte das letztere und schied zum 31. Dezember 2001 bei der DB AG aus.

### **Stuttgart 21 Öffentliche Debatte**

Beim Abschluss der Rahmenvereinbarung im Juli 2001 lag das Projekt Stuttgart 21 völlig im Windschatten des öffentlichen Interesses. Die Beteiligung der Medien an der Pressekonferenz anlässlich der Unterzeichnung, die von OB Schuster, dem Verkehrsstaatssekretär und mir bestritten wurde, war minimal. Überregional bestand gar kein Interesse. Die Ausstellung zum Projekt im Bahnhofsturm hatte 2001 schon seit Jahren kaum Besucher. Als zuständiger Vorstand verweigerte ich ihre Schließung.

Die Kostenschätzung lag im Sommer 2001 bei rd. 2,5 Mrd. Euro. Ich hatte sie schon damals für unrealistisch gehalten. Mindestens eine Verdoppelung bis Ende der Bauzeit entsprach den Erfahrungen bei den meisten anderen großen Neuvorhaben der Bahn.

Es war Tradition bei der Bahn und den an einem Projekt interessierten Politikern, bei der Kommunikation über Kosten schönzufärben, um das Projekt nicht zu gefährden. Es wird am Ende sowieso klar sein, wer zahlen muss, weil sonst niemand anders zahlen kann: Es wird der Bundeshaushalt sein. Mindestens in Bezug auf die Investitionen in die Infrastruktur ist die finanzielle Eigenverantwortung der DB AG sowieso eine Schimäre.

### **Stuttgart 21 Perspektive**

Angesichts der Vorleistungen, insbesondere im Tunnelbau, wäre eine Einstellung des Projektes aus meines Sicht verfehlt.

Der Gewinner werden Stuttgart und Baden-Württemberg sein: Durch begrenzte Finanzierungsbeiträge, die nur in den schöngefärbten Wirtschaftlichkeitsrechnungen der Bahn die Wirtschaftlichkeit gerade so eben scheinbar sicherstellten, haben sie Bahn und Bund in ein großes finanzielles Risiko getrieben, das aber mindestens den beteiligten sachkundigen Beamten und Mitarbeitern von Bahn und BMF vollständig bekannt gewesen sein muss und mindestens im Jahr 2001 auch bekannt war.



**Deutscher Bundestag**  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
**Ausschussdrucksache**  
**19(15)37-B**  
Stellungnahme zur 11. Sitzung  
Öffentl. Anhörung am 11.06.2018.

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**

Tübinger Straße 15  
70178 Stuttgart  
Telefon: (0711) 6 07 02 17  
Telefax: (0711) 6 07 02 18  
eMail: info@vcd-bw.de  
Internet: www.vcd-bw.de

Geschäftskonto:  
Sparda-Bank Baden-Württemberg  
**IBAN:** DE85 6009 0800 00 10 839 606  
**BIC:** GENODEF 1S02

Spendenkonto:  
Sparda-Bank Baden-Württemberg  
**IBAN:** DE85 6009 0800 01 10 839 606  
**BIC:** GENODEF 1S02

Stuttgart, 05. Juni 2018

Anhörung 11. Juni 2018:  
Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21

Sehr geehrte Damen und Herren,  
nachstehend erhalten Sie meine schriftliche Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

(Matthias Lieb)  
- *Vorsitzender* -

## Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 11.06.2018

### Ausstieg und Umstieg beim Bahnprojekt Stuttgart 21 (DS 19/480)

von Diplom-Wirtschaftsmathematiker Matthias Lieb,  
Vorsitzender VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

#### Zusammenfassung:

1. Angesichts des Baufortschritts und der politischen Mehrheitsverhältnisse erscheint ein Baustopp als nicht realistisch. Ein unverändertes Weiter-so ist allerdings auch nicht angemessen. Stuttgart 21 muss von einer „ersetzenden“ Infrastruktur zu einer „ergänzenden“ Infrastruktur modifiziert werden.

a.) Das Projekt sollte in Abschnitte zerlegt und Teile vorzeitig in Betrieb genommen werden (S-Bahn, Anschluss Schnellfahrstrecke Wendlingen – Mercklingen – Ulm, ggf. auch Mercklingen – Ulm) um frühzeitig Angebotsverbesserungen zu ermöglichen.

b.) Einsparpotentiale bestehen bei der Anbindung an den Flughafen durch einen Fernverkehrshalt direkt an der Schnellfahrstrecke.

c.) Aus Redundanzgründen muss der Tiefbahnhof mit zwei Gleispaaren aus Richtung Zuffenhausen angebunden werden.

d.) Erweiterungen zur Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung (Verdoppelung der Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr gemäß Koalitionsvertrag) sind notwendig (Schließen der Lücke im HGV-Netz vom Ende der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart bei S-Zuffenhausen bis zum Hauptbahnhof via sog. P-Option, zweigleisige Wendlinger Kurve).

e.) Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Stuttgart, der für das Eisenbahnnetz im Südwesten zentral ist, darf den städtebaulichen Aspekten nicht untergeordnet werden. Deshalb müssen Teile des Kopfbahnhofes (ggf. modifiziert) erhalten und leistungsfähig an die Gäubahn sowie nach Feuerbach und Bad Cannstatt angebunden bleiben. Für die städtebauliche Entwicklung bietet sich eine Überbauung der zu erhaltenden Gleisanlagen an.

2. Die Klage gegen die Projektpartner sollte zurückgezogen werden. DB, Aufsichtsrat und Bund tragen die Verantwortung für die Kostenüberschreitungen. Der Bund muss die Verluste des Unternehmens durch eine Kapitalaufstockung ausgleichen.

3. Die Bundesregierung sollte jährlich über die finanziellen Auswirkungen und des Projektes Stuttgart 21 berichten und einen Bau- und Risikobericht veröffentlichen.

#### Ausgangslage

Am 26.01.2018 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG den Finanzierungsrahmen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 auf 8,2 Mrd. € angehoben, die Inbetriebnahme wurde auf das Jahr 2025 verschoben. Für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wurde die Kostenprognose auf 3,703 Mrd. € erhöht bei einer erwarteten Inbetriebnahme im Jahr 2022. Am 19. April 2018 berichtete die Stuttgarter Zeitung über ein vertrauliches achtseitiges Dossier der DB, das einen Verlust von 2,228 Mrd. € für die DB AG aus dem Projekt Stuttgart 21 kalkuliert. Somit haben sich in den letzten acht Jahren die erwarteten Baukosten verdoppelt und die erwartete Bauzeit um 50% verlängert.

Angesichts dieser Entwicklung soll im Verkehrsausschuss der Antrag der Fraktion „Die Linke“ (BT-DS 19/480) diskutiert werden und dazu vorab eine öffentliche Anhörung stattfinden.

## Beurteilung der einzelnen Antragspunkte

Zu Antragspunkt II. 1 und 3:

*1. als Vertreterin des Alleineigentümers der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass diese einen sofortigen Baustopp und den Ausstieg aus dem Projekt „Stuttgart 21“ beschließt und auch schnellstmöglich vollzieht, um wirtschaftlichen Schaden vom Unternehmen abzuwenden, sowie zeitnah ein Alternativkonzept für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart in Anlehnung an das Konzept „Umstieg 21“ entwickelt,*

*3. sämtliche Finanzmittel, die von Seiten des Bundes in den Bau des Projektes „Stuttgart 21“ fließen sollen, zurückzustellen, bis ein Konzept für einen kapazitätserweiternden Umbau des existierenden Bahnhofs vorliegt und die finanziellen Mittel für diesen verwendet werden können;*

### Bewertung des VCD:

Angesichts des Baufortschritts und der politischen Mehrheitsverhältnisse erscheint eine pauschale Forderung nach einem Baustopp und einem Stopp der Finanzmittel als nicht realistisch. Allerdings gibt es sehr wohl Anpassungsbedarf hinsichtlich der Dimensionierung der Anlagen und des zeitlichen Ablaufs. Angesichts der Zeitverzögerungen – das Projekt wurde 1994 erstmals vorgestellt und sollte 2008 in Betrieb gehen – jetzt wird von einer Inbetriebnahme im Jahr 2025 ausgegangen – sind die Projektziele und die Projektdimensionierung an die heutigen und absehbaren zukünftigen Anforderungen anzupassen.

a.) Das Gesamtprojekt ist in einzelne Teilabschnitte aufzugliedern, die unabhängig voneinander und damit auch teilweise vorzeitig in Betrieb genommen werden können.

b.) Der Fernbahnhof am Flughafen, der schon eine S-Bahn-Anbindung hat, ist zu teuer, es sind kostengünstigere Lösungen in Betracht zu ziehen (Gebot der sparsamen Mittelverwendung, Nutzen-Kosten-Betrachtung). Ebenso kann auf den S-Bahn-Tunnel Wolframstraße – Hauptbahnhof verzichtet werden.

c.) Aus Redundanzgründen muss der Tiefbahnhof mit zwei Gleispaaren aus Richtung Zuffenhausen angebunden werden.

d.) Engpässe, die bislang nicht betrachtet wurden, sind zu beseitigen, um neuen Entwicklungen zu genügen (Umwelt- und Klimaschutz, Verdoppelung Fahrgastzahlen gemäß Koalitionsvertrag) – dazu gehört der Engpass Zuffenhausen – Hauptbahnhof. Im Rahmen des Deutschlandtaktes ist dieser Engpass durch zusätzliche Gleise aufzulösen (neues Projekt für den vordringlichen Bedarf BVWP2030). Die daraus resultierenden Konsequenzen auf die Kapazität des Tiefbahnhofs und dort notwendige Erweiterungen sind zu ziehen.

Die einfachste und kostengünstigste Lösung liegt in einem Fortbestand von Teilen des heutigen Kopfbahnhofes, um die fehlende Kapazität des Tiefbahnhofs vorzuhalten. Zur Befriedigung der städtebaulichen Aspekte könnten die dann verbleibenden oberirdischen Eisenbahnanlagen überbaut werden.

### Begründung:

Stand 28.05.2018 sind rund 72% aller Tunnel des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm vorgetrieben bzw. ausgebrochen:

	Vortrieb und Aushub der Tunnel (m)		Stand 28.05.2018	
	Ist	Soll	in %	
NBS	46.435,61	61.591,80	75%	
Stuttgart 21	40.193,99	58.810,10	68%	
gesamt	86.629,60	120.401,90	72%	

Ein einfacher Abbruch oder Baustopp erscheint in diesem Stadium nicht mehr angebracht zu sein. Hingegen wäre zum Zeitpunkt des Aufsichtsratsbeschlusses vom 05.03.2013 ein Abbruch des Projektes ohne nennenswerte versunkene Baukosten durchaus möglich gewesen. Darauf hatten VCD und BUND im Vorfeld der Sitzung auch mit

Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 11.06.2018 – Matthias Lieb

Schreiben an den Aufsichtsrat aufmerksam gemacht. Dennoch hatte sich damals 2013 und jetzt 2018 der Aufsichtsrat der DB AG dazu entschlossen, das Projekt weiter fortzusetzen.

Dies bedeutet allerdings auch die Verpflichtung, die weiteren Projektmittel „vernünftig“ einzusetzen, so dass ein verkehrlich sinnvolles Ganzes entsteht. Angesichts der langen Planungs- und Bauzeiten sind die Anforderungen gegenüber 1994 verändert. Wäre das Projekt wie ursprünglich geplant 2008 in Betrieb gegangen, würde man heute (10 Jahre nach Inbetriebnahme) ebenfalls schon über die Erweiterung der Infrastruktur nachdenken. Die Anforderungen aus dem Klimaschutz, aber auch ganz konkret in Stuttgart aus der jahrelangen Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte erfordern zusätzliche Zugleistungen, um Möglichkeiten des Umstiegs vom PKW auf den ÖV zu bieten. Denn Stuttgart 21 leistet nach den offiziellen Zahlen nur eine Verkehrsverlagerung von 0,5% des täglichen Verkehrsaufkommens rund um Stuttgart.

Der BVWP2030 weist für die Schiene keinen Engpass und damit keinen weiteren Ausbaubedarf (über Stuttgart 21 hinaus) aus, stellt aber auf den Straßen rund um Stuttgart massive Engpässe fest. Deshalb soll rund um Stuttgart in hohem Maße in neue oder erweiterte Straßeninfrastruktur investiert werden mit der Folge eines weiter steigenden Treibhausgas-Ausstoßes. Im Sinne einer ganzheitlichen Verkehrsplanung sollten stattdessen diese Engpässe durch einen volkswirtschaftlich sinnvollen Ausbau des Schienenverkehrs aufgelöst werden, mit dem auch die Klimaschutzziele erreicht werden können.

#### **A. Vorgezogene Inbetriebnahme von Teilabschnitten**

Die Fertigstellung des Projektes Stuttgart 21 verzögert sich immer weiter. Das Projekt, zusammen mit der Schnellfahrstrecke nach Ulm, war bislang als „Alles-oder-Nichts-Projekt“ geplant, d.h. erst wenn alle Teile fertig sind, kann die neue Infrastruktur genutzt werden. Ein Lösungsansatz gegen die immer weiteren Verzögerungen ist deshalb, das Gesamtprojekt in einzelne Teilabschnitte aufzugliedern, die unabhängig voneinander und damit auch vorzeitig in Betrieb genommen werden können.

Hierzu zählt die S-Bahn auf dem Abschnitt Bad Cannstatt/Feuerbach – Mitternachtstraße – Hauptbahnhof und die Schnellfahrstrecke Wendlingen – Merklingen – Ulm (spätestens 2022, ggf. Merklingen – Ulm früher). Damit könnten Teile der neuen Infrastruktur schon vor dem derzeit kommunizierten Inbetriebnahmetermin 2025 genutzt werden.

Durch die vorzeitige Inbetriebnahme der S-Bahn (es fehlen nur noch 1,8 km Tunnelstrecke) stünden auf dem heute am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt sechs statt vier Gleise zur Verfügung, so dass Fern- und Regionalverkehr unabhängig von der S-Bahn pünktlicher und zuverlässiger werden. Weitere Metropoli-Express-Züge in der Hauptverkehrszeit wären dann auch möglich und es bestehen zusätzliche Freiheitsgrade zum Anschluss der Schnellfahrstrecke Wendlingen – Merklingen – Ulm.

#### **B. Kostensenkung bei noch nicht begonnenen Abschnitten**

Zur Kostensenkung gehört eine Überplanung des Abschnitts am Flughafen mit einer Lösung analog zum Fernverkehrshalt Düsseldorf-Flughafen unmittelbar an der Schnellfahrstrecke Richtung Ulm. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart hatten jeweils schon einen S-Bahn-Anschluss unmittelbar am Terminal. In Düsseldorf wurde unmittelbar zwischen den Fernbahngleisen ein Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr angelegt, dessen Fernbahnanteil rund 50 Mio. € kostete. Zur Verbindung mit dem Terminal und der S-Bahn-Station Terminal gibt es eine Kabinenbahn, die in kurzer Zugfolge und wenigen Minuten Fahrzeit die Distanz überwindet. In Stuttgart soll der Fernbahnanschluss des Flughafens Stuttgart inzwischen ca. 0,9 - 1 Mrd. € kosten.

Eine Lösung analog zu Düsseldorf würde die Baukosten und Baukostenrisiken bedeutend senken, allerdings wären dem Flughafen als Groß-Finanzier seine Beiträge zu erstatten (Änderung des Projektzuschnitts, Anpassung des Finanzierungsvertrages erforderlich). Alternativ, sofern die Projektpartner auf dem Bau im geplanten Umfang bestehen, wären die Mehrkosten aus diesem Bauabschnitt den Projektpartnern anzulasten. Auch der S-Bahn-Tunnel Wolframstraße – Hauptbahnhof ist unnötig und könnte durch eine einfachere Lösung über die Wolframstraße unter Nutzung der bestehenden Tunnelrampe ersetzt werden.

#### **C. Redundanz**

Der neue Tiefbahnhof in Stuttgart soll mit 4 Gleispaaren an das Streckennetz angebunden werden und ist symmetrisch aufgebaut. Eine gleichmäßige Auslastung würde eine Zugverteilung von je 25% auf die vier Streckenäste erfordern. Heute ist Stuttgart Hbf über zwei zweigleisige Strecken in Richtung Norden (Zuffenhausen) angebunden (S-Bahn und Fern-/Regionalgleise). Der neue Tiefbahnhof wird nur noch über ein Gleispaar in diese Richtung



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 11.06.2018 – Matthias Lieb

Stuttgart und Ulm erreicht werden<sup>1</sup>. Dies resultiert u.a. aus der Attraktivität der bestehenden Schnellbahnverbindung, die den Pendler-Einzugsbereich von Stuttgart deutlich erweitert hat. In der morgendliche Spitzenzeit fahren heute schon 17% mehr Züge nach Stuttgart, als nach dem BVWP 2030 nach Fertigstellung des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm prognostiziert wird (14 Züge heute zu 12 Züge zukünftig)<sup>2</sup>.

Der BVWP berücksichtigt auf der Schiene keine tageszeitlichen Schwankungen und verteilt damit die Verkehrsnachfrage gleichmäßig auf den gesamten Tag (und die Nacht). Durch den Hauptbahnhof fahren keine Güterzüge, insofern bestehen nachts freie Kapazitäten. Nachts soll deshalb gemäß BVWP2030 ein deutlicher Anstieg der Zugzahlen stattfinden (+31 Züge von 22-6 Uhr; aber nur +18 Züge von 6-22h). Während heute 9% der Zugfahrten in der Nachtzeit stattfinden, soll dieser Wert lt. BVWP2030 auf 17% ansteigen. Tatsächlich ist dieser Zuwachs in der Nacht der Beleg, dass die Strecke am Tag überlastet ist und die Methodik der Engpass-Ermittlung beim BVWP mangelhaft ist, da sie – abweichend zum Straßenverkehr – die zeitliche Nachfrageverteilung ignoriert.

Die zusätzliche erwartete Nachfrage auf den Achsen Düsseldorf – München und Paris – München kann dann ohne weiteren Ausbau dieses Abschnittes nicht befriedigt werden – oder aber der Nahverkehr wird zugunsten des Fernverkehrs ausgebremst, wie beim Stresstest unterstellt. Ein Ausbau des Abschnittes Zuffenhausen – Hauptbahnhof um zwei weitere Gleise erfordert dann aber auch eine Erweiterung des achtgleisigen Tiefbahnhofes, da die Gutachten zur Planfeststellung nachgewiesen haben, dass bei einer Auflösung des Engpasses Zuffenhausen auch der Bahnhof um zwei Gleise (über die sog. P-Option) erweitert werden muss. Die Beantwortung der Anfragen zum Engpass Zuffenhausen durch die Bundesregierung deutet darauf hin, dass der Bundesregierung das Problem des Engpasses durchaus bewusst ist, dass dieser Engpass aber nicht offensichtlich werden darf, weil sonst die Konzeption von Stuttgart 21 aufgegeben werden müsste. Es kann aber nicht sein, dass auf einer zentralen Achse des europäischen Eisenbahnnetzes ein Engpass entsteht, nur weil städtebauliche Aspekte vermeintlich wichtiger sind.

Die einfachste und kostengünstigste Lösung liegt in einem Fortbestand von Teilen des heutigen Kopfbahnhofes (ggf. in modifizierter Form), um die fehlende Kapazität des Tiefbahnhofes auszugleichen. Zur Befriedigung der städtebaulichen Aspekte könnten die dann verbleibenden oberirdischen Eisenbahnanlagen überbaut werden (vgl. Basel SBB, Bern). Insofern ist im Rahmen des Deutschlandtaktes der Engpass Zuffenhausen – Hauptbahnhof (tief) durch zusätzliche Gleise aufzulösen (neues Projekt für den vordringlichen Bedarf BVWP2030 im Rahmen der Maßnahmen für den Deutschland-Takt) und die Anbindung des Kopfbahnhofes von Feuerbach und Bad Cannstatt beizubehalten.

Zur Minderung der Überlastung des Fildertunnels ist der Erhalt der Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart samt Anbindung an den Hauptbahnhof notwendig. Damit können die Züge aus Richtung Zürich alternativ entweder über den Flughafen in den Tiefbahnhof oder über die Panoramabahn in den Kopfbahnhof gelangen.

Schon länger diskutiert wird die zweigleisige Ausführung der Wendlinger Kurve, dies ist rasch vertraglich zu fixieren, um Mehrkosten und Zeitverzögerungen beim Bau der Schnellfahrstrecke zu vermeiden.

Der Engpass Mittnachtstraße bei der S-Bahn ist durch eine dreigleisige Ausführung aufzuheben.

## Zu Antragspunkt 2:

*2. als Vertreterin des Alleineigentümers der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass die Deutsche Bahn AG ihre im Dezember 2016 eingereichte Klage gegen das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Region Stuttgart zur anteiligen Übernahme der Mehrkosten des Projekts „Stuttgart 21“ zurücknimmt.*

## Bewertung des VCD:

**Die Klage sollte zurückgenommen werden. Das Projekt Stuttgart 21 war schon bei Projektstart unsolid finanziert. Die verantwortlichen Vorstandsmitglieder hätten dem Aufsichtsrat am 9.12.2009 die Entscheidung zum Projektstart nicht vorlegen dürfen bzw. der Aufsichtsrat hätte diese Vorlage ablehnen und das Projekt beenden müssen. Alternativ hätten die damals schon bekannten Mehrkosten von den Projekt Partnern eingefordert werden müssen. Die Entscheidung damals war gegen die unternehmerischen Interessen der DB gerichtet und möglicherweise rein politisch verursacht.**

<sup>1</sup> ab 2019 zusätzliche ICE-Züge Stuttgart-Düsseldorf, zusätzliche Metropolexpress-Züge, zusätzliche IRE-Züge Stuttgart - Karlsruhe

<sup>2</sup> vgl. Lieb, M.: Auflösung eines absehbaren Engpasses im süddeutschen Bahnnetz, Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31-38

### Begründung:

Der Bund war an allen wesentlichen Entscheidungen zu Stuttgart 21 unmittelbar beteiligt, beginnend mit der Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 vom 7.11.1995, die u.a. vom damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann unterschrieben wurde und die den Bundesanteil zur Finanzierung von Stuttgart 21 von damals 1,7 Mrd. DM regelte. Die „Gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte ‚Stuttgart 21‘ und ‚NBS Wendlingen – Ulm‘ vom 02.04.2009 wurde für die Bundesrepublik Deutschland vom damaligen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee unterschrieben so dass der Bund jederzeit maßgeblich involviert war.

Angesichts der starken Kostenüberschreitungen bei anderen Bahnprojekten hatte der DB-Vorstand im Jahr 2001 beschlossen, dass über die Realisierung von Stuttgart 21 erst nach Vorliegen aller Planfeststellungsbeschlüsse entschieden werde<sup>3</sup>. Außerdem war eine aktuelle Kostenschätzung auf Basis der Entwurfsplanung zu erstellen. Als Projekt der DB AG musste die Wirtschaftlichkeit des Projektes nachgewiesen sein. Ende 2009 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat über diese Regelungen hinweggesetzt und damit die Folgekosten für die DB verursacht. Obwohl die Baukosten über dem vertraglich vereinbarten Finanzrahmen lagen und mangels vollständiger Planfeststellungsbeschlüsse auch keine vollständige Entwurfsplanung vorlag, wurde bewusst darauf verzichtet, vertragsgemäß die Projektpartner an den Mehrkosten zu beteiligen und wurde dem Bau zugestimmt.

Die Vorstandsvorsitzenden Ludewig und Mehdorn kamen aus rein kaufmännischer Betrachtung des Projektes Stuttgart 21 heraus zum Schluss, dieses aufgrund zu hoher Risiken nicht beginnen zu dürfen und konnten diese Position auch der Politik vermitteln. Es gab allerdings viel politischen Druck, das Projekt endlich zu beginnen. Der Finanzierungsvertrag zwischen den Projektpartnern sowie die „Gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte ‚Stuttgart 21‘ und ‚NBS Wendlingen – Ulm‘“ zwischen den Projektpartnern und dem Bund wurden 2 Tage nach dem Rücktritt von Hartmut Mehdorn unterzeichnet, seitens der DB AG war Vorstandsmitglied Stefan Garber für die beiden Verträge verantwortlich. Der Finanzierungsvertrag am 02.04.2009 benennt die Baukosten zu 3,076 Mrd. € und einen Risikopuffer von 1,5 Mrd. €. Insofern sah die Finanzierung solide aus. Allerdings hatte der Bundesrechnungshof schon im Jahr 2008 Baukosten von 5,3 Mrd. kalkuliert. Im Laufe des Jahres 2009 kamen zunehmend Zweifel über die Höhe der benannten Baukosten auf und hatten die übrigen Partner erklärt, keine weiteren Kosten mehr tragen zu wollen bzw. zu können.

Der Finanzierungsvertrag (FV) gab der DB AG damit nur noch ein kurzes Zeitfenster bis zum 31.12.2009, eine Erhöhung der zu erwartenden Gesamtkosten zu benennen und Mehrkosten auf die Vertragspartner aufteilen. Für spätere Kostenerhöhungen gilt nur die unverbindliche Sprechklausel ohne Zahlungsverpflichtung. Ende des Jahres 2009 wurde Stefan Garber im Zusammenhang mit der Kostenentwicklung bei Stuttgart 21 durch den Aufsichtsrat von seinen Aufgaben entbunden<sup>4</sup>. Denn tatsächlich lagen die Baukosten bei Abschluss dieses Vertrages schon rund 1 Mrd. € über den vertraglich benannten Baukosten – die Frage einer Täuschung der Projektpartner bei Vertragsabschluss steht im Raum.

### D. Die Entscheidung zum Baubeginn im Dezember 2009

Die DB AG hatte Ende 2009 die Kosten auf 4,8 Mrd. € geschätzt – die Baukosten waren seit der Finanzierungsvereinbarung innerhalb weniger Monate um über 50% angestiegen<sup>5</sup>. Der Risikopuffer, der lt. Vertrag erst für während der Bauzeit eintretende ungeplante Kostenüberschreitungen verwendet werden sollte, war damit aufgebraucht und es wurden sogar noch weitere Mittel benötigt. Es bestand also die Notwendigkeit, mit den Projektpartnern Verhandlungen über die Kostenverteilung aufzunehmen.

Darauf verzichtete jedoch die DB AG, indem sie gemäß § 8 (2) des FV Einsparungs- und Optimierungsmaßnahmen im Wert von rund 700 Mio. € einrechnete. Die voraussichtlichen Gesamtkosten von 4,088 Mrd. € lagen immer noch rund 1 Mrd. € über den finanzierten Baukosten.

Damit war der lt. Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 der Fall einer „*unwahrscheinlichen Kostensteigerung von über 1.000 Mio. €*“ schon vor Beginn der Bauarbeiten eingetreten. Dies hätte es erforderlich gemacht, eine neue Finanzierungsverteilung der Baukosten in Höhe von 4,1 Mrd. € zu erzielen, um nach Beginn der Bauarbeiten

<sup>3</sup> Im Jahr 2018 stehen weiterhin mehrere Planfeststellungsbeschlüsse für das Projekt aus

<sup>4</sup> [https://www.welt.de/welt\\_print/wirtschaft/article5483083/Bahn-feuert-Vorstand-nach-Stuttgart-21-Debakel.html](https://www.welt.de/welt_print/wirtschaft/article5483083/Bahn-feuert-Vorstand-nach-Stuttgart-21-Debakel.html)

<sup>5</sup> Am 14.07.2011 veröffentlichte das Verkehrsministerium BW ein internes Dokument vom 6.11.2009, das aufzeigt, dass der DB schon vor Abschluss des Finanzierungsvertrages vom 02.04.2009 diese Erhöhungen bekannt waren

Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 11.06.2018 – Matthias Lieb

weiterhin über einen auskömmlichen Risikopuffer verfügen zu können (zuma, wie sich später herausstellte, die DB AG die Risikobewertung sehr pauschal mit Eintrittswahrscheinlichkeiten hinterlegte und bei weniger als 50% Eintrittswahrscheinlichkeit das Risiko nicht monetär einkalkulierte). Tatsächlich begnügte man sich mit einem Risikopuffer von nur noch einem Drittel des ursprünglichen Betrags (10% der Baukosten).

Die von der DB AG Ende 2009 genannten Einsparungen klangen damals schon wenig glaubwürdig – anhand aktueller Marktpreise wollte sie Einsparungen identifiziert haben, außerdem sollten Tunnel dünner gebaut werden. Betrachtet man die Kostenentwicklung seit 1994, entsprach die Steigerung einer jährlichen Inflationsrate seit 1994 von 1,5%. Auch die weitere Dynamik nach Baubeginn hatte die DB AG nur mit 1,5% p.a. kalkuliert. Tatsächlich waren aber alleine im Zeitraum 2003 bis 2008 im Ingenieurbau (Straßen-/Brückenbau) die Baukosten lt. Statistischem Bundesamt um im Schnitt 3,5% p.a. angestiegen<sup>6</sup>.

Mit der Entscheidung, die absehbaren Mehrkosten nicht auf die Projektpartner verteilen zu wollen, sondern diese kleinzurechnen, hat die DB AG Ende 2009 die letzte vertraglich vereinbarte Option vertan, die anderen Projektpartner verbindlich an Mehrkosten zu beteiligen.

Die o.g. Sicherungsklausel, die sich der Vorstand in Kenntnis unzureichend kalkulierter Bahnprojekte der Vergangenheit gegeben hatte, wurde bei der Entscheidung ebenso übergangen: Trotz fehlender Planfeststellungsbeschlüsse wurde dem Bau zugestimmt.

Damit war Ende 2009 der Weg frei, das Projekt zu beginnen. Nebenbei konnte für den Jahresabschluss 2009 ein außerordentlicher Gewinn in Höhe von über 600 Mio. € verbucht werden, indem die Rückstellung für die Rückzahlungsverpflichtung der im Jahr 2001 von der Stadt erhaltenen Erlöse für den Grundstücksverkauf bislang bahnotwendiger Grundstücke aufgelöst werden konnte. Diesem Einmalgewinn stehen zukünftige Verluste aus den Baukosten von Stuttgart 21 gegenüber<sup>7</sup>.

Hier stellt sich die Frage, ob dieser Umsetzungsbeschluss des DB-Vorstandes, der vom Aufsichtsrat abgesegnet wurde, auf politischen Druck hin zustande kam oder ob die Grundsätze eines ordentlichen Kaufmanns aus eigenem Antrieb verletzt wurden. In beiden Fällen liegt ein Verstoß gegen das Aktienrecht vor. Der Aufsichtsrat kam ebenfalls seiner Aufsichtspflicht nicht hinreichend nach. Einerseits wurde Stefan Garber seines Amtes enthoben, andererseits wurde die Kostenkalkulation akzeptiert – dieser Widerspruch zeigt auf, dass die Problematik sehr wohl bekannt war, dass man aber vermutlich aus politischen Gründen das Projekt umsetzen wollte. Damit liegt auch die Verantwortung für die weiteren Kostensteigerungen bei Vorstand, Aufsichtsrat und Eigentümer.

Somit sind die Mehrkosten - über die zwischen den Projektpartner vereinbarten 4,526 Mrd. € hinaus - auch vollständig von der DB AG im Sinne der unternehmerischen Gesamtverantwortung für das Projekt zu tragen – die Sprechklausel stellt keine einklagbare Zahlungsverpflichtung gegenüber den weiteren Projektpartnern dar.

Die Verluste der DB AG bei diesem als „eigenwirtschaftlich“ eingestuften Projekt – die aktuell auf 2,228 Mrd. € eingeschätzt werden - haben damit unmittelbar negative Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, ist doch das Eigenkapital der DB AG dann wieder durch Bundesmittel aufzustocken.

Die Klage verschärft die Probleme und nützt der DB AG nicht. Einerseits ist sie unbegründet, da der Bund für den Bau von Eisenbahnen zuständig ist und die Sprechklausel keine Finanzierungsklausel ist. Andererseits stört die Klage die Zusammenarbeit der Projektpartner, die für einen erfolgreichen Abschluss des Projektes erforderlich ist.

#### Zu Antragspunkt 4:

*4. die Vorschläge des Bundesrechnungshofs aufzugreifen, und „alle mit Stuttgart 21 zusammenhängende Mittel [...] an einer Stelle übersichtlich und vollständig veranschlagt und transparent erläutert“ und dem „Parlament zu den jährlichen Haushaltsberatungen über den Stand des Projektes Stuttgart 21 gesondert [...] berichtet“.*

<sup>6</sup> [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Preise/Baupreise/Bauwirtschaft/Preise2170400183214.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Preise/Baupreise/Bauwirtschaft/Preise2170400183214.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>7</sup> Presse-Information DB AG vom 10.12.2009

Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 – 11.06.2018 – Matthias Lieb

#### Bewertung des VCD:

**Zustimmung.** Die Vorschläge des Bundesrechnungshofs sollten aufgegriffen, und „alle mit Stuttgart 21 zusammenhängenden Mittel [...] an einer Stelle übersichtlich und vollständig veranschlagt und transparent erläutert“ und dem „Parlament zu den jährlichen Haushaltsberatungen über den Stand des Projektes Stuttgart 21 gesondert [...] berichtet“ werden – sinnvollerweise auch im Rahmen des jährlichen Verkehrsinvestitionsberichtes. Dies sollte auch einen jährlichen Risikobericht beinhalten.

#### Begründung:

Aufgrund des hohen Anteils der Bundesmittel, die in diesem formal „eigenwirtschaftlichen“ Projekt der DB AG investiert werden, muss das Projekt haushalterisch wie ein Projekt des Bundesverkehrswegeplanes betrachtet und entsprechend darüber dem Parlament berichtet werden. Hier ist dem Bundesrechnungshof vollumfänglich zuzustimmen.

Für die Finanzierung von Stuttgart 21 werden Bundesmittel für die Anbindung der Schnellfahrstrecke Richtung Ulm an den Hauptbahnhof (sog. „Sowieso-Mittel“) in Höhe von 563,8 Mio. € verwendet. Für diesen Betrag erhält der Bund eine Neubaustrecke von rund 30 Kilometern Länge (Abschnitt Stuttgart bis Wendlingen) – für den Bund ist dieser Abschnitt extrem preisgünstig. Ohne die Beteiligung der Projektpartner wäre für den Bund der Bau einer Schnellfahrstrecke mit einer Fahrzeit von 28 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm bedeutend teurer. Darüber hinaus werden GVFG- und weitere BSchwAG-Mittel verwendet.

Neben der Darstellung der Kostenentwicklung, der Finanzierung und des Baufortschrittes sollte auch ein Risikobericht erstellt werden, da in der Vergangenheit die Risiken nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

#### Zu Antragspunkt I:

*Der Bundestag stellt fest:*

*Das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ ist in hohem Maße unwirtschaftlich. Dies ist inzwischen durch mehrere Gutachten – unter anderem durch den Bundesrechnungshof – nachgewiesen. Es bringt das in Bundesbesitz befindliche Unternehmen Deutsche Bahn AG in eine gefährliche finanzielle Schieflage, belastet die Bundesfinanzen und gefährdet dadurch wirklich wichtige Schienenprojekte. Außerdem würde „Stuttgart 21“ mit seiner Fertigstellung einen neuen Engpass im Bahnnetz schaffen. Zudem sind viele essentielle Sicherheitsfragen des Bahnprojekts nach wie vor nicht geklärt. Ein Weiterbau ist daher nicht zu vertreten.*

#### Bewertung des VCD:

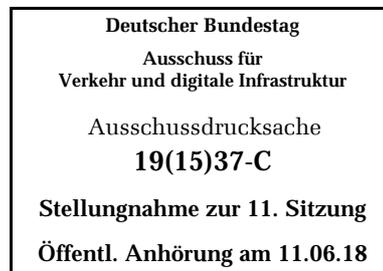
Das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ ist in hohem Maße unwirtschaftlich (lt. DB 2,3 Mrd. € Verlust) und erfordert zum Verlustausgleich eine Kapitalaufstockung durch den Eigentümer Bund. In den vergangenen Jahren wurde das Brandschutzthema sehr ausführlich diskutiert und nachgebessert – die Auswirkungen des fehlenden Nachweises gleicher Sicherheit aufgrund der sechsfach überhöhten Längsneigung im Bahnhof auf die Leistungsfähigkeit sind jedoch weiterhin offen<sup>8</sup> und bedürfen zur Vermeidung von „Überraschungen“ einer raschen Lösung – nicht erst bei Inbetriebnahme. Der absehbare Engpass kann durch die vorgeschlagene Neubaustrecke Zuffenhausen – Hauptbahnhof sowie durch den Erhalt von Teilen des Kopfbahnhofes samt Anbindung Richtung Gäubahn, Feuerbach und Bad Cannstatt vermieden werden („ergänzende Infrastruktur“ statt „ersetzende Infrastruktur“).

#### Stuttgart, 05.06.2018

Matthias Lieb  
Diplom-Wirtschaftsmathematiker  
Landesvorsitzender  
Verkehrsclub Deutschland  
Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD)  
Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart  
Tel. 0711 6070217  
E-Mail: [info@vcd-bw.de](mailto:info@vcd-bw.de), Internet: <http://bw.vcd.org>

<sup>8</sup> vgl. [https://www.bundestag.de/blob/373298/e615cc8f9f064d9aee3081859b06bf5c/041\\_sitzung\\_vcd-data.pdf](https://www.bundestag.de/blob/373298/e615cc8f9f064d9aee3081859b06bf5c/041_sitzung_vcd-data.pdf)

Dipl. Ing. Hannes Rockenbauch  
Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21



Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 11. Juni 2018 „Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“

## **Leistungsfähiges Bahnnetz für Klimaschutz und saubere Luft:**

*Warum Umstieg 21 besser, billiger und wirtschaftlicher ist als Stuttgart 21*

In Zukunft werden Menschen und Unternehmen in Deutschland mehr denn je auf ein leistungsfähiges Schienennetz angewiesen sein. Ohne einen gut ausgebauten und pünktlichen Bahnverkehr lassen sich die ehrgeizigen Pariser Klimaziele ebenso wenig realisieren wie der Schutz der Gesundheit von Millionen Menschen in den deutschen Ballungszentren, die unter den Emissionen des Autoverkehrs leiden.

Investitionen in die Bahninfrastruktur sind dringend nötig. Die Bundesregierung möchte die Zahl der Fahrgäste in IC und ICE bis zum Jahr 2030 von derzeit 143 auf 280 Millionen Personen fast verdoppeln. Die Kosten für die zusätzlichen Züge belaufen sich auf eine Milliarde Euro. Um diese zusätzlichen Verkehre abwickeln zu können, muss der Deutschlandtakt (siehe Koalitionsvertrag) umgesetzt werden. Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist dafür bestens geeignet – Stuttgart 21 dagegen nicht.

Die dazu erforderlichen Investitionen brauchen eine klare Priorisierung nach verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Zielen. Geld für unwirtschaftliche Projekte – wie Stuttgart 21 – auszugeben, ist dafür kontraproduktiv. Mit Stuttgart 21 läuft die Bahn sogar Gefahr, sich strafbar zu machen, wenn sie dieses inzwischen unbestritten unwirtschaftliche Projekt weiter verfolgt. Bahnchef Richard Lutz gestand im Verkehrsausschuss des Bundestages am 18. April 2018 die Unwirtschaftlichkeit ein und sagte, nach heutigem Kenntnisstand würde man den Bau nicht beginnen. Die Bahn geht mittlerweile von einem Planverlust in Höhe von 2,228 Milliarden Euro aus. Damit reißt laut Bahnchef Lutz Stuttgart 21 ein Milliardenloch in die Bilanz des Unternehmens, das zum Ende des Jahres 2018 ohnehin schon mit 20 Milliarden Euro Schulden dastehen wird.

## **Die Stuttgart-21-Krise: Fehlende Wirtschaftlichkeit, zahlungsunwillige Projektpartner**

Stuttgart 21 war von Anfang an ein politisch gewolltes Projekt: Das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart wollten den unterirdischen Bahnhof – mit Verweis auf eine angebliche „städtebauliche Jahrhundertchance“. Dass der politische Wille sich aber in engen Grenzen bewegt, zeigte sich bei der Kostensteigerung im Jahr 2013: Nicht ein Projektpartner war bereit, auch nur einen Euro mehr zu bezahlen als in der Finanzierungsvereinbarung vom April 2009 festgelegt. Im Ergebnis verklagt die Bahn jetzt alle Projektpartner auf anteilige Zahlung der Mehrkosten – beim Geld hört offensichtlich nicht nur die Freundschaft auf.

In der Tat hat Stuttgart 21 viele der Erwartungen seiner Befürworter enttäuscht und Befürchtungen seiner Gegner bestätigt. Die Gründe für diese kritische Bilanz von Stuttgart 21 sind vielfältig:

- die zu geringe Kapazität des geplanten Tiefbahnhofs, die jetzt schon den Ruf nach teuren Nachbesserungen aufkommen lässt. Nach allen Planantragsunterlagen ist der Tiefbahnhof auf lediglich 32 Züge pro Stunde ausgelegt und nachträglich auch nicht erweiterbar.
- der Verlust des integralen Volltaktknotens und damit die Gefährdung des Deutschland-Taktes als ein zentrales und gemeinsames Ziel des Netzausbaus
- Eine sechsfach überhöhte Gleisneigung: massive Unfallgefahr
- der nach wie vor nicht gelöste Brand- und Überflutungsschutz, der die Inbetriebnahme im Falle der Fertigstellung verhindern kann (wie im Falle des Berliner Flughafens BER),
- Tunnelbau im Anhydrit: Risiko in Bau und Betrieb (Siehe bahninternes KPMG-Gutachten)
- Einschränkungen bei der Barrierefreiheit: Treppen, Rolltreppen und ganze 28 Kelchstützen bilden Hindernisse auf den ohnehin schon schmalen Bahnsteigen des Tunnelbahnhofs.
- Minus-Energie-Bahnhof: Aufzüge, Rolltreppen, Belüftung und permanentes Pumpen von Grundwasser: Der Tiefbahnhof wird zum dauerhaften Stromfresser.
- viele technisch und planerisch nicht gelöste Probleme (z.B. Flughafenbahnhof/ Fildertrasse),

- weitere Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen, die über die DB letztlich den Bundeshaushalt treffen werden.

Doch soweit muss es nicht kommen. Denn das einzige Argument der Bahn gegen einen Umstieg, die angeblich so hohen Ausstiegskosten von 7,02 Mrd. Euro, sind nicht nachvollziehbare Phantasiezahlen. Sie haben nur den einen Zweck: Das Nachdenken über dringend nötige Alternativen zu Stuttgart 21 zu beenden.

### **Ein Aus- und Umstieg ist immer noch günstiger als ein Weiterbau von S21**

Diese Rechnung der Bahn gilt es kritisch zu hinterfragen, denn das Münchner Beratungsunternehmen VIEREGG-RÖSSLER GmbH kommt zu weit geringeren Kosteneinschätzungen bei einem Projektabbruch. Demnach ist der reine Abbruch von Stuttgart 21 mit 400 Millionen Euro weitaus kostengünstiger als die Bahn dies darstellt. Legt man Projektkosten von 9,8 Milliarden Euro zugrunde, kostet der Weiterbau von S21 ab jetzt noch 6,8 Milliarden Euro, ein Umstieg schlägt dagegen nur mit 1,5 Milliarden Euro zu Buche. (Zur Kritik der Ausstiegskosten siehe S. 4 ff und die Studie VIEREGG-RÖSSLER: Ermittlung der Aus- und Umstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Mai 2018, S.23 ff.)

Angesichts dieser gravierenden Unterschiede braucht es jetzt endlich eine transparente Ausstiegskosten-Rechnung: Öffentlich zugänglich und nachprüfbar muss die Bahn die tatsächlichen Ausstiegs-Kosten darlegen.

Bislang steht fest: Stuttgart 21 ist weder fertig geplant, noch fertig genehmigt, noch fertig gebaut. Nicht einmal die Hälfte der geplanten Gesamtkosten sind bis jetzt verbaut oder vertraglich gebunden. Bislang wurden Bauleistungen in Höhe von 3 Milliarden Euro realisiert, vertraglich gebunden sind nach Angaben der Bahn 3,8 Milliarden Euro (Stand Februar 2018).

Angesichts der Kostenprognosen von 9,8 Milliarden Euro (Bundesrechnungshof und VIEREGG-RÖSSLER) wird deutlich, dass es noch viel Spielraum für einen Umstieg von Stuttgart 21 zu Umstieg21 gibt.

## **Umstieg 21 – leistungsfähiger, günstiger und wirtschaftlicher als S21**

Die Grundidee des Konzepts Umstieg 21 ist ganz einfach: Statt Milliarden für einen zu kleinen, unsicheren und unkomfortablen Tunnelbahnhof auszugeben, sollte ab jetzt Geld dort ausgegeben werden, wo es tatsächlich Eng- und Schwachstellen im Bahnknoten Stuttgart gibt. Vereinfacht lässt sich sagen, diese liegen eben in den Zuläufen und nicht im heutigen Kopfbahnhof – und bleiben auch mit dem Bau von Stuttgart 21 bestehen. Auf diese Schwachstellen z.B. im Zulauf von Norden wurde wiederholt von Fachverbänden und selbst vom Stuttgart-21-Planer Prof. Gerhard Heimerl hingewiesen.

Das Charmante an Umstieg 21 ist zudem, dass es der Tatsache, dass in Stuttgart seit Jahren gebaut wird, Rechnung trägt. Denn die für Stuttgart 21 zum Teil bereits gebaute und geplante Infrastruktur lässt sich in wesentlichen Teilen in das Projekt Umstieg21 integrieren. Damit lässt sich nicht nur bereits Gebautes sinnvoll um- und weaternutzen, sondern auch die Umstiegskosten lassen sich erheblich reduzieren. So kann z.B. die neue Neckarbrücke in Bad-Cannstatt die Zulaufkapazität zum Stuttgarter Kopfbahnhof deutlich verbessern.

### **Verkehrlicher Nutzen von Umstieg 21: Neubaustrecke nutzbar, Deutschland-Takt fahrbar**

Vergleicht man Stuttgart 21 und Umstieg 21, so weisen beide Projekte die gleich große Fahrzeiterparnis auf der Europa-Magistrale Paris–Budapest/Bratislava auf. Umstieg 21 bietet wegen der höheren Kapazität den Vorteil, dass es problemlos in den Deutschland-Takt integrierbar ist. Auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, die im Plan liegt und Ende des Jahres 2022 fertig sein soll – und damit mindestens drei Jahre vor S21 – lässt sich über Wendlingen und das Neckartal ohne Fahrzeitverlust direkt an einen modernisierten und ausgebauten Bahnknoten Stuttgart anbinden. Dank eines der besten Kopfbahnhöfe Deutschlands kann Umstieg 21, funktional wie zeitlich, im laufenden Betrieb, modular realisiert werden und bietet darüber hinaus attraktive Erweiterungs-Optionen für den regionalen Schienenverkehr – z.B. durch einen S-Bahn Ringschluss, der den bevölkerungsreichen Filderbereich neu erschließen kann. Aufgrund dieser Ausrichtung des Umstiegs-Konzepts ist mit erheblich geringeren Kosten bei erheblich höherem Nutzen im Vergleich zu einer Fortführung von S21 zu rechnen.

Bei ehrlicher Betrachtung der Alternativen wird klar: Ein Umstieg ist machbar, finanzierbar und zugleich leistungsfähiger als Stuttgart 21. Zudem ist er mit deutlich weniger betrieblichen Risiken verbunden als der geplante Tunnelbahnhof.

Darüber hinaus ist das Umstiegskonzept die zeitgemäße Antwort auf die Anforderungen des Pariser Klimaabkommens, weil es eine Region, die mit hohen Schadstoffkonzentrationen zu kämpfen hat, nicht weiter belastet, sondern in großem Stil Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern würde.

## **Rechtliche und finanzielle Folgen von Aus- und Umstieg**

Der bundeseigene Konzern Deutsche Bahn AG muss sich rechtlich daran ausrichten,

- den öffentlichen Schienenverkehr zu sichern und auszubauen (siehe Art. 87 e Abs. 4 GG)
- und nicht unwirtschaftlich tätig zu sein (siehe §§ 93, 116 f. Aktiengesetz).

Das gilt auch für das Großprojekt Stuttgart 21. Die Bahnspitze ist bei S21 in akuter Gefahrenlage. Sie weiß, das Projekt ist unwirtschaftlich – so Dr. Richard Lutz zuletzt am 18. April 2018 vor Ihnen im Verkehrsausschuss. Nur verschwieg Herr Lutz wissentlich, dass schon beim Abschluss des Finanzierungsvertrags vom 2. April 2009 bekannt war: Darin zugrunde gelegte Projektkosten von 3 Mrd. Euro waren veraltet, nicht belastbar, widersprachen krass der um 2,3 Mrd. Euro höheren Berechnung des Bundesrechnungshofs und mussten innerhalb weniger Monate um 1,9 Mrd. Euro erhöht werden. Dann aber hat die Bahnspitze das Projekt um 891 Mio. Euro „schön gerechnet“ – um es vor Jahresende 2009 nicht zu gefährden. Drei Jahre später folgte das DB-Geständnis, S21 sei um zwei Milliarden teurer, koste also 6,5 Milliarden Euro, bis das jüngste finanzielle Fiasko am 26. Januar 2018 vorläufig zu Projektkosten von 8,2 Mrd. Euro führte. Die Obergrenze des noch Wirtschaftlichen von S21 war bei 4,5 oder 4,7 Mrd. Euro angesetzt, folglich ist sie jetzt um mindestens 3,5 Mrd. Euro gesprengt. In dem Ihnen übermittelten Rechtsgutachten von Prof. Dr. Jens Bülte, Universität Mannheim, werden alle wichtigen Fakten belegt und festgestellt, die Staatsanwaltschaft Berlin müsse nun wegen Untreue ermitteln.

Allerdings behauptet die DB AG – 2013 bereits wie heute –, der Ausstieg aus S21 sei noch unwirtschaftlicher als der Weiterbau. Dieser Einwand erweist sich als nicht begründet:

Damals wie heute hat sich die DB AG mit dieser These auf nicht belastbares Zahlenmaterial gestützt. Dies hat Anfang Februar 2013 selbst das zuständige Bundesverkehrsministerium gerügt (siehe Gutachten Prof. Bülte, Seite 8 f.). Jetzt beruft sich der Bahn-Aufsichtsrat mit seiner jüngsten Entscheidung vom 26. Januar 2018, den Finanzrahmen des Projekts von 6,5 auf 8,2 Mrd. Euro anzuheben, auf ein geheimes Gutachten von PricewaterhouseCoopers (PwC), das bis heute weder für Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundestages noch für die Öffentlichkeit nachvollziehbar und überprüfbar gemacht wurde. Wo es um Gelder und Zwecke der öffentlichen Hand geht, finde ich dieses Verhalten unbegreiflich. Vermutlich liegt es an den Gründen, mit denen PwC schon 2013 sein Plausibilitätsgutachten versehen hat: PwC konnte die Vorgaben der DB AG nicht auf Vollständigkeit und Richtigkeit hin prüfen, so dass sogar ein „höheres Risiko“ bestehe, es könnten „wesentliche Fehler“ und „rechtswidrige Handlungen“ nicht aufgedeckt werden (Zitat vgl. Bülte-Gutachten, S. 9 f.). Das heißt jedoch, dass auf solcher ungesicherten Basis keinesfalls eine Erhöhung des Finanzrahmens von S21 hätte beschlossen werden dürfen.

Bruchstückhaft behauptet die DB AG, der Ausstieg koste über 7 Milliarden Euro, indem sie die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm einbezieht. Jeder weiß aber – und das war schon im Jahr 2007 die Position eines Gutachters des Bundes – dass die Beibehaltung des Stuttgarter Kopfbahnhofs mit einem Anschluss an die NBS Wendlingen-Ulm „betriebswirtschaftlich sinnvoll“ ist (S. 8 des Dossiers, Anlage 19 im Bülte-Gutachten). Der DB AG ist vertraut, dass der Ausstieg von S21 nicht zum Abbruch der NBS führt, solche Kosten also auch nicht zu den Ausstiegskosten von S21 gehören. So liefert sie eine „Einzelbetrachtung“ nach. Dafür benennt sie 4,8 Mrd. Euro Ausstiegskosten, fügt aber 1,4 Mrd. Euro nebulöse „Ersatzinvestitionen“ hinzu (BT-Drs. 19/779 vom 16. Februar 2018, Seite 4 Ziff. 6).

Die 4,8 Mrd. Euro sollen laut einem Informanten 3,562 Mrd. Euro Rückzahlung Baukostenzuschüsse und Strafzinsen umfassen. Hier muss es um die Finanzierungsanteile der Projektpartner zu S21 in Mio. gehen: Flughafen GmbH 227,2, Stadt Stuttgart 291,9, Verband Region Stuttgart 100, Land 930,5, Bund/EU 1229,4; zuzüglich 212 Verzicht der Stadt auf Verzugszinsen wegen verspäteter Rückgabe der Gleisgrundstücke und 112 Flughafen zur „Sicherung der Wirtschaftlichkeit“ von S21. Dagegen sind folgende Einwände zu nennen:

Die Zuschüsse sind für die funktionsgerechte Fertigstellung von S21 vereinbart. Da aber das Projekt nach dem Maß bisher erbrachter Investitionen zur Kostenprognose im Verhältnis 3 : 8,2 Mrd. Euro steht, sind weniger als 40 Prozent erstellt, daher sind gut 60 Prozent der Zuschüsse beim Abbruch grundlos bezahlt und daher zu erstatten.

Die Zuschüsse können ferner für eine kostensparende Alternativlösung sinnvoll umgewidmet werden. Beispiel: Die EU-Mittel, die Zahlungen des Bundes sowie des Landes basieren bei den Zuschüssen zu S21 darauf, dass die Verkehrsleistung des Bahnknotens deutlich verbessert werde (siehe § 3 Abs. 1 FinV vom 2. April 2009). Das ist aber nicht durch S21 erfüllbar, sondern nur durch Beibehaltung des Kopfbahnhofs und Umwidmung der erfolgten Investitionen für eine akzeptable Alternative des Umstiegs zu S21. Muss ferner das Grundstücksareal des Gleisvorfeldes zum Kopfbahnhof von der Stadt an die Bahn für den Ausstieg von S21 zurückgegeben werden, erhält die DB AG bei Erstattung des erhaltenen Zuschusses nebst Zinsen den Gegenwert des Grundstücksareals, den sie zur Wahrung und Stärkung des Schienenverkehrs zwingend benötigt, folglich also daraus gerade nicht geschädigt wird.

Auch das Bundesverkehrsministerium hat im Februar 2013 gefordert (s. Dossier S.3), es müssten in Verhandlungen mit den Projektpartnern Alternativen zu S21 ausgelotet werden. Werden dabei die Interessen der Partner für die Stärkung des Schienenverkehrs beachtet, wird sich ein Schaden der DB AG durch Rückzahlung von Zuschüssen sehr weitgehend vermeiden lassen (beim Zuschuss der Flughafen GmbH abhängig davon, ob eine starke Anbindung dorthin hergestellt würde).

**Ausstiegskosten berechnet die DB AG zu Unrecht auch mit weiteren Positionen**  
Wiederherstellungskosten für den alten Zustand von angeblich 819 Mio. Euro fallen nicht an, weil darin die NBS einbezogen ist, niemand den vollen Rückbau verlangt und weil ein „qualifizierter Abschluss“ des Projekts (siehe § 2 Abs. 2 FinV) nur den „verkehrssicheren Betriebszustand“ und „Verkehrsleistungen ... wie vor Beginn des Projekts“ voraussetzt.

Sonstige bezifferte Kosten des Ausstiegs: Ersatzleistungen für die Auflösung von Bauverträgen von 253 Mio. Euro und 178 Mio. Euro Planungskosten sind bisher nicht valide und beim Umstieg von S21 der Höhe nach nicht zu erwarten, weil die Unternehmer in anderer Weise an der Projektentwicklung beteiligt bleiben können.

Schließlich ist absolut unhaltbar, zur Summe von rund 5 Mrd. Euro, die sich als weitestgehend unbegründet erweist, weitere 2 Mrd. Euro Ausstiegskosten von 2013 hinzuzurechnen, denn 2013 hat der Ausstieg bekanntlich nicht stattgefunden und diese Kosten zweimal zu veranschlagen, ist per se grundlos, ja unerhört.

Im Ergebnis kann man nach vorstehenden Ausführungen feststellen, dass die DB AG sowohl Ausstiegskosten von 7 Milliarden als auch 4,8 Milliarden Euro höchst angreifbar berechnet. Gehen die Projektpartner bei Verhandlungen interessengerecht aufeinander zu, sind bei Alternativlösungen zu S21 Baukostenzuschüsse zielkonform zu nutzen. Gleiches gilt für sonstige Schadenspositionen. Überschlägig dürften Mehrkosten des Ausstiegs 1 bis 1,5 Milliarden Euro nicht übersteigen – ohne Ansatz für reine Investitionen eines Umstiegs.

Die Berechnung von Verkehrsberater Dr. Martin Vieregge vom 30. Mai 2018 ergibt: Bei S21 realisierte Bauleistungen betragen 3,0 Mrd. Euro, davon sind je nach Variante ein Drittel bis die Hälfte, also 1,5 bis 2 Mrd. Euro, beim Umstieg von S21 sunk costs (nicht integrierbare verlorene Kosten). Weitere 0,4 Mrd. Euro Kosten fallen an incl. Kosten des Vertragsausstiegs und für Wiederherstellung voller betrieblicher Funktionalität. Für die Modernisierung des Kopfbahnhofs durch das Konzept „Umstieg 21“ berechnet Dr. Vieregge Kosten von 1,0 bis 1,2 Mrd. Euro. Für die Sanierung der bestehenden Bahnanlagen in den nächsten 20 bis 30 Jahren rechnet er mit Kosten von 0,4 Mrd. Euro. Bei Projektkosten von 9,8 Mrd. Euro bringt der Umstieg von S21 rund 5 Mrd. Euro, (basierend auf Bundesrechnungshof und Dr. Vieregge), denn der Weiterbau kostet ab jetzt noch 6,8 Mrd. Euro, der Umstieg dagegen 1,6 Mrd. Euro. Wäre die Kostenprognose der DB AG von 8,2 Mrd. Euro zutreffend, ließen sich mit dem Umstieg von S21 rund 3,2 bis 3,4 Mrd. Euro einsparen.

### **Zu den Langzeitfolgen von S21: „unüblich hohe Risiken für die Betriebstauglichkeit“**

Das Eingeständnis des Bahn-Vorstands von 2,228 Milliarden Euro „Planverlust“, das Dr. Lutz Ihnen zu S21 im Verkehrsausschuss vermittelte, bekräftigt den schweren Schaden, den der DB-Konzern durch S21 erfährt. Das Finanzierungsfiasco erhöht sich aber noch enorm, weil die DB AG die zentrale Aufgabe der Sicherung des öffentlichen Schienenverkehrs (Art. 87 e Abs. 4 GG) und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens

im Blick auf die Risiken und Langzeitfolgen des Projekts zwingend einbeziehen muss. Hier geht es um die Vorsorge des Staatskonzerns für die gesamte Nutzungsdauer des Projekts, zumal der Bund dafür verfassungsrechtlich haftet (Art. 87 e Abs. 4 GG). Und zwar auch, um „unkalkulierbare Risiken des Gesamtprojekts“ (§ 2 Abs. 1 FinV) dauerhaft zu vermeiden. Demgemäß verlangt die Rechtsprechung, bei Entscheidungen verfügbare Informationsquellen auszuschöpfen und erkennbaren Risiken Rechnung zu tragen (BGH NJW 2008, 3361). Die Risiken sind bei S21 deutlich erkennbar und beim Umstieg von S21 völlig vermeidbar:

Im Hinblick auf Langzeitfolgen für den Schienenverkehr kennt die Deutsche Bahn AG das Ergebnis des Auftragsgutachtens ihres Aufsichtsrats vom Herbst 2016, wonach S21 auf 17 km Tunnelstrecke durch quellfähiges Anhydrit führt, das „unüblich hohe Risiken für die Betriebstauglichkeit“ verursacht, die nicht beherrschbar sind und sich daher für die DB AG im Falle des Weiterbaus von S21 hochgradig schädigend auswirken können (KPMG/Basler-Gutachten, S. 52 u.a.). Neuerdings stößt auch die langfristige Abdichtung der Tunnelröhren auf ungelöste Probleme, die einen Baustopp erforderten (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.problem-anhydrit-wie-dicht-sind-die-s21-tunnel.23dcd50f-939d-47bd-9308-fcae410b8c71.html>).

S21 ist bekanntlich unterirdisch nur achtgleisig geplant gegenüber 16 Gleisen des bisherigen Kopfbahnhofs. Die Leistung des Bahnknotens Stuttgart wird so in der Metropolregion Stuttgart und entgegen dem Verfassungsauftrag (Art. 87 e Abs. 4 GG) herabgesetzt, womit ein für viele Jahrzehnte sehr schädlicher Bahn-Engpass geschaffen wird, zumal auch keine Ausweichmöglichkeit bei einem Renovierungsbedarf mit Streckenstilllegung besteht. Die Evidenz dieser Feststellung wird besiegelt durch bekannte Daten anderer Städte und ihrer Durchfahrtsgleise: Die Stadt Karlsruhe mit rund 300.000 Einwohnern (und damit etwa halb so viele Einwohner wie Stuttgart) hat 14 Durchfahrtsgleise, Bietigheim-Bissingen mit 42.000 Einwohnern jene acht Durchfahrtsgleise, mit denen – nicht erweiterungsfähig – die Großstadt Stuttgart mit 613.000 Einwohnern auskommen soll. Die S21-Planung ist also von eklatanten Fehlern durchzogen.

Die – entgegen §§ 7 Abs. 2, 2 Abs. 2 EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) - sechsfach regelwidrig überhöhte Gleis- und Bahnsteigneigung von 15 Promille missachtet den gebotenen „Nachweis gleicher Sicherheit“ und verursacht Verkehrsgefährdungen von Leib und Leben der Menschen besonders beim Fahrgastwechsel, die auf die gesamte Nutzungsdauer des Projekts hohe

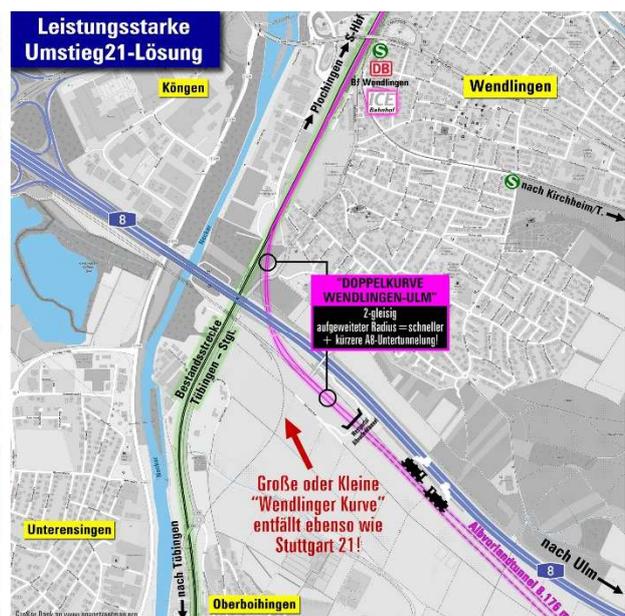
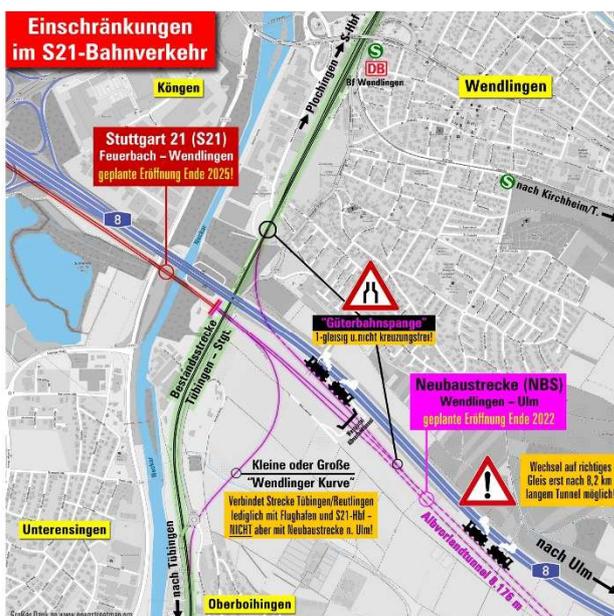
Schadensersatzforderungen und sogar strafrechtliche Folgen wegen pflichtwidrig vorhersehbarer Körperverletzungen auslösen können (zu den Unfällen mit Verletzungsfolgen im Kölner Hauptbahnhof bei vielfach geringerem Gefälle vgl. BT-Dr. 18/5562).

Nach der sieben Wochen dauernden Streckenstilllegung der Rheintalbahn bei Rastatt ist evident, dass ein Plan B auch für Stuttgart 21 bei Streckenstilllegungen infolge von Störfällen aller Art zwingend Ausweichmöglichkeiten gebietet.

## Verkehrliche Folgen von Aus- und Umstieg

Das Verkehrsprojekt Umstieg 21 zeichnet sich aus durch:

- Die Einbindung der 57 Kilometer langen Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (NBS) und dadurch die
- gleich große Fahrzeiterparnis auf der Europa-Magistrale Paris–Budapest/Bratislava wie Stuttgart 21.
- eine problemlose Eingliederung in den integralen Deutschland-Takt im Fernverkehr.
- Barrierefreiheit des Kopfbahnhofs, effektiven Brand- und Überschwemmungsschutz und dadurch hohe Reisesicherheit.
- hohen Betriebssicherheit, da keine Tunnels in geologischen Risikozonen (Anhydrit) benötigt werden.



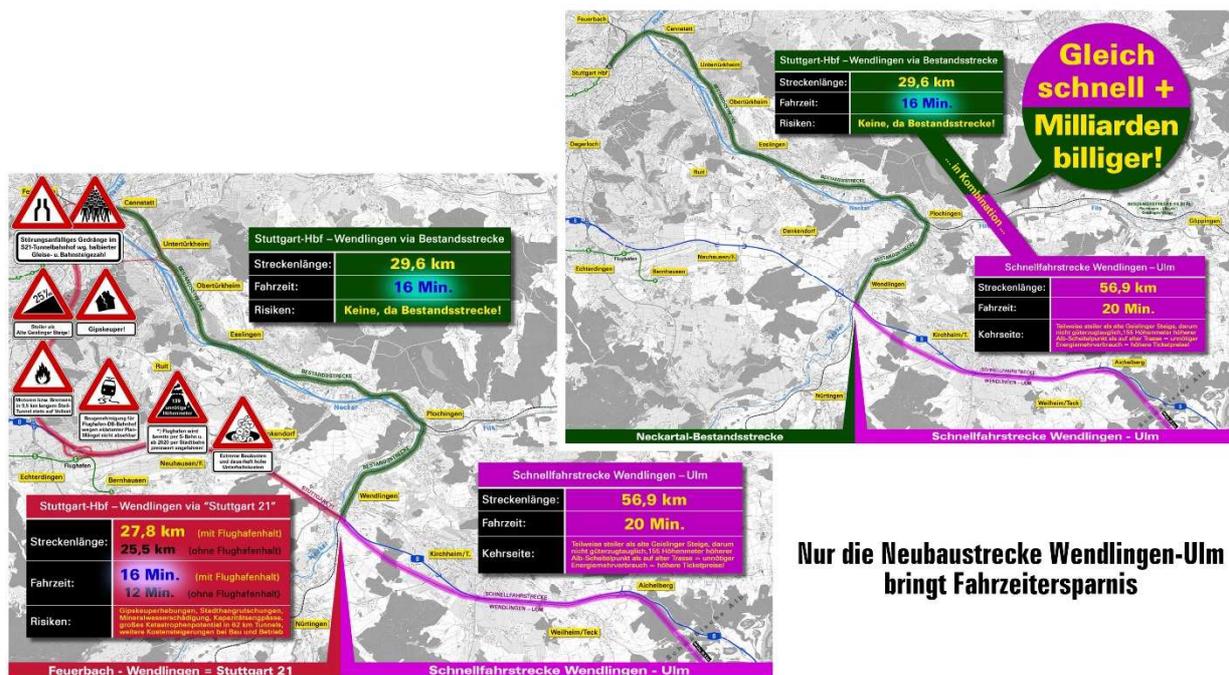
Graphik: Klaus Gebhard

Vergleich zwischen Stuttgart 21 und Umstieg 21: Anbindung der Neubaustrecke mit Umstieg 21 problemlos möglich

## Anbindung der Neubaustrecke: Zwei Maßnahmen – große Wirkung

Aus verkehrlicher Sicht sind zwei Maßnahmen nötig, um die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm an den Kopfbahnhof anzuschließen: Eine 600 Meter lange Doppelkurve, welche die Autobahn 8 unterquert. Zusätzlich müssten die Bahnsteige in Wendlingen um 50 Meter verlängert werden, damit sie ICE-tauglich sind. Die Gleichwertigkeit dieser NBS-Einbinde-Lösung bestätigt der ehemalige S21-Bahnbevollmächtigte Eckart Fricke: Seine Antwort auf eine diesbezügliche Publikumsfrage in einer Podiumsdiskussion mit Winfried Hermann und Steffen Siegel in Echterdingen am 4. März 2011: „Das ist eine gute Lösung!“ (Video-Beleg: <https://youtu.be/NNbpL4LNdlc>)

## Gleich schnell zwischen Stuttgart-Hbf und Wendlingen – aber höchst unterschiedlich teuer und riskant!



Nur die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bringt Fahrzeiterparnis

Graphik: Klaus Gebhard

## Engpassbeseitigung zwischen Hauptbahnhof und den nördlichen und östlichen Zulaufstrecken

Der Flaschenhals des Bahnknotens Stuttgart sind die Zulaufstrecken in Richtung Norden und Osten. Unabhängig von der Frage, ob Stuttgart 21 oder Umstieg 21 realisiert werden soll, müssen diese Engpässe beseitigt werden. Für Stuttgart 21 liegen hierfür bislang weder Pläne, noch Finanzmittel bereit.

Die Pläne für Umstieg 21 beinhalten einen Ausbau der Gleise bis zur ICE-Schnellfahrstrecke in Richtung Mannheim auf 7,3 Kilometern Länge. Hierfür wird nur ein 700 Meter langer Tunnel benötigt (der nicht durch Anhydrit führt). Der Ausbau ist problemlos und mit vergleichsweise geringen finanziellen Mitteln zu realisieren, die zu bebauenden Grundstücke sind Bahneigentum.

Die Notwendigkeit dieses Ausbaus wird auch von Stuttgart-21-Planer Prof. Gerhard Heimerl gesehen: „Dort knirscht es“, bestätigt er am 18. April 2016 in den Stuttgarter Nachrichten. Der Kopfbahnhof kann diese zusätzlichen Verkehre bewältigen, der Tiefbahnhof könnte dies nicht.



*Stau auf der Schiene: Der nördliche Zulauf muss ausgebaut werden – Stuttgart 21 gibt hier keine Antwort. Über diese Gleise wird die hochfrequenzierte ICE-Strecke Stuttgart-Mannheim angefahren.  
(Foto / Montage: Klaus Gebhard)*

### **Östlicher Zulauf: Neue Neckarbrücke für Umstieg 21 nutzen**

Auch der östliche Zulauf zum Hauptbahnhof ist an der Kapazitätsgrenze angelangt. Die bestehende Neckarbrücke wird vom Fern- Regional- und Nahverkehr genutzt. Für Stuttgart 21 wird derzeit eine weitere Querung für den Schienenverkehr gebaut. Dieses Bauwerk wird zeitlich weit vor dem Tiefbahnhof fertig. Mit Umstieg 21 kann es nach Fertigstellung sofort angeschlossen und genutzt werden. Somit wird auch dieser 2,4 km

lange Engpass beseitigt und der Anschluss an die Neubaustrecke zukunftssicher aufgestellt.



Umstieg 21: Der Kopfbahnhof als multimodaler Mobilitätsknoten. Auf vier Ebenen ist Platz für Züge, einen zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), Fahrräder und Autos. Der angrenzende Park wird renaturiert

### Vorzüge des modernisierten Kopfbahnhofs

- Der Stuttgarter Kopfbahnhof hat eine im Realbetrieb unter Beweis gestellte Kapazität von 46 Zügen in der Spitzenstunde. Werden die Zulaufstrecken optimiert, lässt sich die Kapazität weiter steigern (Die Landesregierung Baden-Württemberg geht von einer Leistungsfähigkeit von 50 Zügen in der Spitzenstunde aus).
  - Breite, ebene Bahnsteige, die mit geringem Aufwand noch um die bislang weitgehend ungenutzten Gepäckbahnsteige erweitert werden können.
- Mit seinen 16 Gleisen ist der bestehende Kopfbahnhof ideal für den angestrebten integralen Deutschland-Takt geeignet.
- Pünktlichster Bahnhof Deutschlands – ganz ohne Modernisierung. Laut Stiftung Warentest-Prüfungen lag der Stuttgarter Hauptbahnhof im Wechsel mit seinem Leipziger Pendant an der Spitze bei den pünktlichsten Bahnhöfen Deutschlands. Möglich machen es drei Ebenen, über die kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten möglich sind.



*Seit 100 Jahren pünktlich: Die genial konzipierten, kreuzungsfreien Zufahrten zum Kopfbahnhof sorgen für eine ausgezeichnete Betriebsqualität. (Foto: Klaus Gebhard)*

- Ein modernisierter Kopfbahnhof wird zum Plus-Energie-Bahnhof: Das bei Umstieg 21 vorgesehene Glasdach mit halbtransparenten Photovoltaikmodulen bestückt. Bis zu 12 Prozent des Strombedarfs aller Stuttgarter Stadtbahnen können dadurch gedeckt werden.



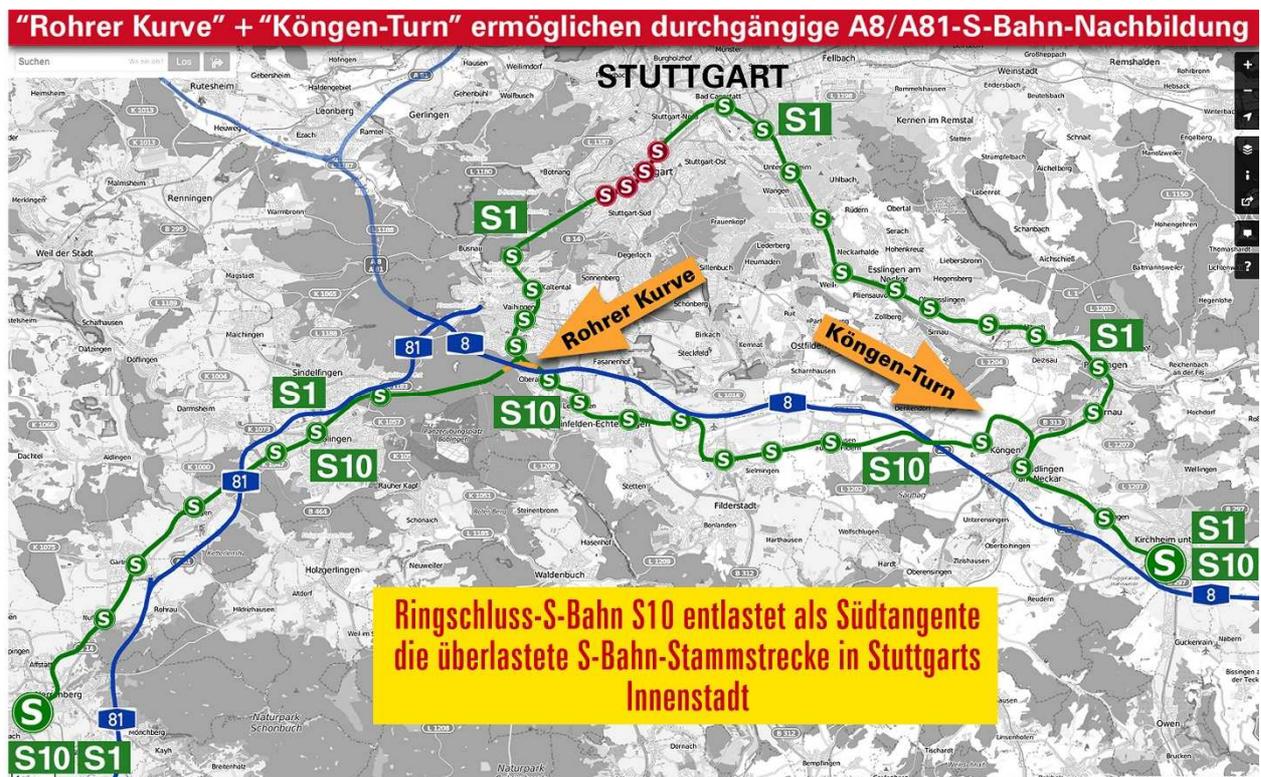
*Geräumig, barrierefrei, treppenfrei und deutschlandtaftfähig: Der modernisierte Kopfbahnhof ist sogar Plus-Energie-Bahnhof. Animation: kunz-AV und Edgar Bayer*

- Die Zulaufstrecke zum Kopfbahnhof aus südlicher Richtung ist die Panorama-Bahn. Sie dient gleichzeitig als Ausweichstrecke für Stuttgarts zentralen S-Bahn-Tunnel und lässt sich nur an den oberirdischen Kopfbahnhof anbinden. An den S-21-Tiefbahnhof lässt sich die Panoramabahn nicht anschließen.

### S-Bahn-Ringschluss: Große Wirkung auch im Regional- und Fernverkehr

Ein S-Bahn-Ringschluss auf der südöstlich von Stuttgart gelegene Filderebene bindet viele Gemeinden, erstmals an den Schienenverkehr an und verkürzt Fahrzeiten. Zudem wird dadurch die Anbindung des Stuttgarter Flughafens auch aus östlicher Richtung sichergestellt.

Dafür notwendig ist der Bau einer S-Bahn-Trasse über rund zwölf Kilometer zwischen Bernhausen und Wendlingen. Eine Variante wäre, östlich von Neuhausen beginnend entlang der Autobahn 8 nach Wendlingen, die mit 12,7 Kilometern Länge der direkteste Weg wäre. Neben den Erschließungs- und Beschleunigungseffekten in der Region, könnte sich auch die Fahrzeit für Reisende von Ulm Richtung Stuttgart-Flughafen von heute 1:38 Stunden auf 0:42 Stunden mehr als halbieren. Zusätzlich wäre die geplanten unterirdischen Flughafenbahnhöfe obsolet, an denen die Bahn heute vor größten technischen Problemen steht.



Graphik: Klaus Gebhard



*Ab morgen mit der Panorama-Express-S-Bahn in 20 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen – ein herrliches Stadtpanorama gibt es gratis dazu.*

*Foto: Klaus Gebhard*

### **Resümee**

Unter Abwägung der hier vorgetragenen verkehrlichen, finanziellen, juristischen, wirtschaftlichen und ökologischen Argumente ist der Schluss zu ziehen, dass Umstieg 21 dem Projekt Stuttgart 21 trotz des Baufortschritts vorzuziehen ist. Ein Umstieg ist machbar, notwendig und geboten.

[www.umstieg-21.de/5-verkehrswende](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende)



# **Ermittlung der Aus- und Umstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Mai 2018**

München, den 30.5.2018

Auftraggeber:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21  
Donicettstraße 8 B  
70195 Stuttgart

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2. Unmittelbare Ausstiegskosten	5
2.1 Kosten für schon geleistete Bauarbeiten	6
2.2 Ausführungsplanung, Vertragliche Kosten bei Projektabbruch, Kosten für Baustelleneinrichtung	9
2.3 Sonstige Kosten	10
2.4 Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofs	11
2.5 Verlorene Planungskosten	11
2.6 Zusammenfassung der unmittelbaren Ausstiegskosten	13
3. Schon bezahlte und noch nicht bezahlte, verlorene und nicht ver- lorene Baukosten	14
4. Kosten für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge	16
5. Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen	18
6. Kosten für Umstieg 21	19
7. Kommentierung der in der Presse genannten Ausstiegskosten	21
8. Resumee	23

## 1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Im Jahr 2008 ermittelte die VIEREGG-RÖSSLER GmbH im Auftrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart sowie des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg die aus damaliger Sicht wahrscheinlichen Baukosten für das Projekt Stuttgart 21 und nahm hierbei die später von der DB AG eingestandene Kostenprognose aus dem Jahr 2012 von 6,8 bis 6,9 Mrd EUR schon 3 Jahre früher vorweg. (Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projekts Stuttgart 21, Juli 2008)

Im Dezember 2015 aktualisierte die VIEREGG-RÖSSLER GmbH im Auftrag des Aktionsbündnisses die Kostenstudie von 2008, denn inzwischen haben sich einige Ausgangsdaten verändert. Dies betrifft insbesondere zusätzliche Baumaßnahmen auf den Fildern sowie erhebliche bislang noch nicht in den Kosten berücksichtigte Schwierigkeiten beim Bau des eigentlichen Bahnhofs. Außerdem wurden neuere Preisstände aufgrund der eingetretenen Verzögerungen berücksichtigt. Die neue Kostenprognose beläuft sich nun auf 9,8 Mrd EUR.

Im Januar 2016 erhielt die VIEREGG-RÖSSLER GmbH einen Folgeauftrag, basierend auf der Kostenstudie von Dezember 2015 nun die Ausstiegskosten zu ermitteln. Hierbei wurden die im Internet umfangreich dokumentierten aktuellen Baufortschritte ausgewertet, die Summen der schon vergebenen Bauaufträge recherchiert und diese mit den Kostenansätzen für den Rohbau aus der Kostenstudie von Dezember 2015 verglichen.

Im Oktober 2016 wurde noch eine weitere Studie erstellt, die sich mit den Kosten des Alternativkonzeptes "Umstieg 21" beschäftigt und auf der Ausstiegsstudie von Dezember 2015 aufbaut.

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH (VR) wurde im Dezember 2017 beauftragt, die Ausstiegsstudie von Februar 2016 nach knapp 2 Jahren weiteren Baufortschritts auf den aktuellen Stand zu bringen. Diese Studie wird nun mit Baufortschritt Stand Mai 2018 nochmals aktualisiert und zusätzlich eine etwas geänderte Fragestellung (Sunk Costs und bei Umstieg 21 verwendbare Bauwerke) bearbeitet.

Es gibt inzwischen Indizien, dass die in 2015 ermittelten Baukosten in Höhe von 9,8 Mrd EUR nicht mehr ausreichen werden: Die DB AG geht inzwischen von einer Fertigstellung in 2025 aus, bei VR 2015 wurde noch eine Fertigstellung 2024 unterstellt. Der Einzelposten "Abfangen des BD-Direktionsgebäudes" wurde bei VR mit 12 Mio EUR veranschlagt, die tatsächlichen Kosten lagen bei 50 Mio EUR, also rund viermal höher. Überall dort,

wo man von Standardbauverfahren abweicht, so auch beispielsweise bei den Kelchstützen, sind Mehrkosten möglich, die weit über dem VR-Kostenansatz liegen. Es ist somit anzunehmen, dass die 10 Mrd EUR Grenze inzwischen schon überschritten wurde. Bei der inzwischen zweigleisig geplanten Wendlinger Kurve sind die prognostizierten Kosten inzwischen von 50 auf 100 Mio EUR angestiegen. Sie sind zwar Teil der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm, müssen jedoch in einer Gesamtsicht hinsichtlich der Frage "Weiterbau vs. Umstieg" enthalten sein.

Für die weiteren Überlegungen und Berechnungen werden trotzdem Gesamtkosten von 9,8 Mrd EUR angenommen.

Im Einzelnen müssen folgende Kosten für den Ausstieg berücksichtigt werden:

1. Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten
  - 1a. Bislang verbaut entsprechend des aktuellen Baufortschritts
  - 1b. Kosten beim Vertragsausstieg für noch nicht geleistete Bauleistungen
2. Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofes
3. Verlorene Planungskosten
4. Zahlungen für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge zwischen DB AG und der Stadt Stuttgart
5. Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen (Kopfbahnhof und Zulaufstrecken)

Die Punkte 1 bis 3 stellen somit die unmittelbaren Ausstiegskosten dar.

Zahlungen für Rückabwicklung von Grundstücksverträgen (Punkt 4) müssen separat ausgewiesen werden, denn es handelt sich nicht um Kosten, sondern nur um Zahlungen zwischen Institutionen der öffentlichen Hand, ohne dass der Steuerzahler belastet wird.

Die Sanierungskosten (Punkt 5) sind ebenfalls separat auszuweisen, da es sich um "Ausstiegskosten" handelt, die nach und nach in den nächsten 30 Jahren anfallen.

Alle Kosten, die über die Wiederherstellung des Ursprungszustands hinausgehen, werden nicht als "Ausstiegskosten", sondern als "Umstiegskosten" bezeichnet. Die Kosten für den Ausstieg plus die Kosten des Alternativvorschlages stellen die "Umstiegskosten" dar. Die "Umstiegskosten" können dann direkt mit den "Weiter-so-Kosten" in Höhe von 9,8 Mrd EUR (Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 wie geplant) verglichen werden.

Punkt 1 ist entsprechend des aktuellen Baufortschrittes zu aktualisieren, die anderen Punkte sind weiterhin gültig und werden weitgehend unverändert aus der früheren Fassung der Studie übernommen.

Neu in der vorliegenden aktualisierten Fassung ist dagegen eine separate Ausweisung der sog. "sunk costs". Dies sind Kosten, die bislang schon angefallen sind und die weder durch einen Weiterbau noch durch einen Ausstieg wieder "zurückgeholt" werden können. Für diesen englischsprachigen Ausdruck gibt es keine deutsche Übersetzung, wörtlich wären es "versunkene Kosten".

Die konkreten, zum Teil neu zu bearbeitenden Fragestellungen lauten somit:

- (1) Die DB AG spricht seit Ende Januar 2018 von Ausstiegskosten in Höhe von 4,8 Mrd EUR ohne Neubaustrecke Wendlingen - Ulm. Es stellt sich die Frage, ob dieser Wert zutreffend bzw. wie er zu interpretieren ist.
- (2) Wie hoch sind die "sunk costs", wieviel Geld ist bislang also verbaut und kann nicht mehr zurückgeholt werden? Wieviel der investierten Mittel können beim Umstieg sinnvoll genutzt werden?
- (3) Wieviel kostet von jetzt ab der Weiterbau und wieviel kostet von jetzt ab der Ausstieg? Wieviel kostet von jetzt ab "Ausstieg + Umstieg", also die Realisierung eines Alternativkonzeptes?

## 2. Unmittelbare Ausstiegskosten

Die unmittelbaren Ausstiegskosten setzen sich aus den oben genannten Punkten 1 bis 3 zusammen:

- Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten
- Kosten für Wiederherstellung des Kopfbahnhofs
- Verlorene Planungskosten.

Die Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten setzen sich aus zwei Teilen zusammen: Zum einen aus den Baukosten entsprechend des Baufortschritts bis Mai 2018, die die DB AG in voller Höhe erstatten muss und zum anderen aus vertraglichen Entschädigungskosten, die die DB AG den Baufirmen für noch nicht geleistete Bauleistungen zu zahlen hat.



## 2.1 Kosten für schon geleistete Bauarbeiten

Laut DB AG wurden bis Ende 2015 Aufträge für 3,1 Mrd EUR vergeben. Zieht man von den 3,1 Mrd EUR knapp 100 Mio EUR für den separat zu behandelnden PFA 1.4 (Tunnel Denkendorf, Sulzbachtalbrücke) ab, so wurden Aufträge im Wert von 3 Mrd EUR vergeben:

Tab. 1: Vergabesummen Ende 2015 und Rohbaukosten in Mio EUR

	Haupt- Vergabe- summen	Gesamt- vergabe- summen	Kosten Rohbau* laut VIAREGG- RÖSSLER GmbH Preisstand 2015
PFA 1.1	310	?	923
PFA 1.2	480	?	1072
PFA 1.5	490	?	996
PFA 1.6a	240	?	847
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Summe	1520	ca. 3000	3838

\* Ohne Ausführungsplanung; In der Fassung von Dezember 2016 waren nur die reinen Tunnel-Rohbaukosten enthalten, jetzt sind auch Brücken, Erdbewegungen usw. berücksichtigt und der Preisstand ist auf 2015 aktualisiert

Das heißt, für die Hauptvergaben an die Arbeitsgemeinschaften (PFA 1.1, PFA 1.5 und PFA 1.2 + 1.6b) wurden rund 1,5 Mrd EUR vergeben, und für die diversen kleineren Aufträge nochmals 1,5 Mrd EUR. Vergleicht man diese Zahlen mit den von VR geschätzten Rohbaukosten in Höhe von 3,8 Mrd EUR, so kann man feststellen, dass nur noch wenige Vergaben der genannten Planfeststellungsabschnitte in den letzten 3 Jahren hinzugekommen sein können, wenn nun vermutlich sämtliche Rohbauarbeiten vergeben worden sind.

Die nun folgenden Berechnungen hinsichtlich des Baufortschritts beruhen auf dem aktuellen Vortriebsstand vom 8.5.2018, die von der offiziellen Seite von Stuttgart 21 heruntergeladen wurden.

Zum **aktuellen Baufortschritt bei den Tunnelstrecken** sieht die Sachlage wie folgt aus, wobei die im Internet veröffentlichten Vortriebsstände vom 8.5.2018 berücksichtigt wurden und die Kosten der realisierten Abschnitte anhand der Kostenkalkulation der VIAREGG-RÖSSLER GmbH von Dezember 2015 (Gesamtkosten 9,8 Mrd EUR) berechnet wurden. Wenn die

Gesamtkosten des Projektes tatsächlich bei den von der DB AG verlautbarten 8,2 Mrd EUR lägen, dann wären die in der vorliegenden Studie ermittelten Ausstiegskosten um den Faktor 9,8/8,2 zu hoch angesetzt, die tatsächlichen Ausstiegskosten wären somit sogar niedriger.

Beim PFA 1.2 (Fildertunnel) sind im oberen Abschnitt beide Röhren mit Tunnelbohrmaschine außerhalb des Anhydrits vollständig fertiggestellt. Inzwischen bewegt sich nach einem Umbau der Tunnelbohrmaschine diese durch den Anhydrit in Richtung Hauptbahnhof. Im Bereich Hauptbahnhof Südostkopf (Abzweig Untertürkheim) sind außerdem noch kleinere Baufortschritte zu verzeichnen. Die Vortriebslänge beträgt  $5704 + 5260 \text{ m} = 10964 \text{ m}$  außerhalb des Anhydrits. Nach dem VIEREKG-RÖSSLER-Kostenansatz von  $320 \text{ EUR/m}^3$  außerhalb des Anhydrits (Preisstand 2006) ergeben sich 409 Mio EUR an schon fertiggestellten Tunnelstrecken (Preisstand 2015). Hinzu kommen nun noch 2030 m in den letzten Monaten mit Tunnelbohrmaschine aufgefahrene Tunnelstrecke im Anhydrit ( $560 \text{ EUR/m}^3$ ) im Wert von 132 Mio EUR sowie 1054 m in der Bauweise NÖT aufgefahrene Tunnelstrecke (69 Mio EUR), das ergibt insgesamt **610 Mio EUR**.

Bei den aufgefahrenen Tunnels handelt es sich überwiegend um sog. einschalige Tunnels, so dass das Tunnelbauwerk auch bei Abbruch der Arbeiten standfest und dicht verbleibt.

Bei PFA 1.5 Tunnel Feuerbach, dessen Rohbaukosten 472 Mio EUR betragen, sind 84% der Tunnelstrecken (ohne Innenschale) fertiggestellt, so dass seit der letzten Studie (Dezember 2017) lediglich 2% Tunnelstrecken hinzukamen - derzeit ist man beim Vortrieb im schwierigen Anhydritbereich. Auch wenn die Tunnels im Falle des Ausstiegs nicht benutzt werden, müssen Sie zur Wahrung der dauerhaften Standfestigkeit noch mit einer Innenschale versehen werden, d.h. es fallen die gesamten Rohbaukosten an (ohne Gleistrog). Diese Kosten betragen **396 Mio EUR**. Alternativ könnten die Tunnels auch mit Aushubmaterial verfüllt werden, wobei eine umfangreiche Verdichtung zur Vermeidung von langfristigen Setzungen erforderlich wäre.

Der Fernbahntunnel Bad Cannstatt, der ebenfalls zu PFA 1.5 gehört, ist zu 86% aufgefahren. Die Rohbaukosten betragen 314 Mio EUR, demnach betragen die Kosten der realisierten Abschnitte incl. Innenschale **270 Mio EUR**.

Die S-Bahn-Tunnels (auch PFA 1.5) sind im bergmännischen Abschnitt zu 20% aufgefahren, bei Rohbaukosten von 51 Mio EUR incl. Innenschale sind somit **10 Mio EUR** schon verbaut. Bei den in offener Bauweise zu erstellenden Abschnitten (Rohbaukosten 96 Mio EUR) ist der Bf Mitnachtstraße im Rohbau schon fertiggestellt und weitere Teilabschnitte, was ungefähr 73% des Rohbaus entspricht. Die Kosten betragen demnach **70 Mio EUR**. Gegenüber dem Stand Dezember 2017 ist kein Baufortschritt festzustellen.

Bei PFA 1.6a sind inzwischen 80% der Tunnelstrecken (ohne Innenschale) vorgetrieben (Dezember 2017 72%). Die Rohbaukosten hierfür betragen demnach, wiederum unter Zugrundelegung des höheren VIAREGG-RÖSSLER-Kostenansatzes (Rohbaukosten 812 Mio EUR) incl. der noch nachzurüstende Innenschale **650 Mio EUR**.

Hinzu kommen noch beim PFA 1.5 und PFA 1.6a zwei fertiggestellte Trogbauwerke mit einer Gesamtlänge von 500 Metern, die mit rund **15 Mio EUR** zu veranschlagen sind. Außerdem wurde ausgehend von der Bahnhofsbau-grube mit bergmännischen Tunnels im Westen und im Osten begonnen, die zu insgesamt 60 m vorgetrieben wurden. Bei Kosten von 650 EUR/m<sup>3</sup> ergeben sich ebenfalls weitere **15 Mio EUR**.

Der **Baufortschritt beim Bahnhofsbauwerk** beschränkte sich Anfang 2016 weitgehend nur auf Bauvorbereitungen und Erdaushub. Im einzelnen ergaben sich nach einer Aufstellung von Dipl.-Ing. Hans Heydemann vom 26.1.2016 folgende realisierte Einzelmaßnahmen:

- Abriß Bahnhofsfügel, Förderband, Baustraßen, Grundwasser-Management: **104 Mio EUR**
- Baustelleneinrichtungen, Erdaushub, Fußgängerstege: **16 Mio EUR**
- Spartenverlegungen (Nesenbachdüker nur Bauvorbereitung): **21 Mio EUR**
- ca. 100 von künftig über 4000 Pfahlgründungen: **2 Mio EUR**

Bei Nesenbachdüker und Hauptsammler West dürfte der weitere Baufortschritt bei grob geschätzt **20 Mio EUR** liegen.

Zum Jahreswechsel 2017/18 sind von den 25 Baufeldern 8 davon begonnen worden, wobei entweder die Bodenplatte fertiggestellt oder der Bau weit fortgeschritten ist. Eine Analyse der konkreten Flächen und Baufortschritte ergab, dass von 955.000 Kubikmetern Bahnhofsbauwerk der Baufortschritt einem (fiktiven) Bauwerksvolumen von 102.000 Kubikmetern entspricht. Unter den fertigen oder begonnenen Bodenplatten wurden die Pfahlgründungen vervollständigt. Bei gesamten Rohbaukosten von 924 Mio EUR sind somit **100 Mio EUR** verbaut. Darin sind anteilig schon die seit Anfang 2016 zusätzlich erstellten Pfahlgründungen enthalten.

Beim **Baufortschritt für das Bahnhofsbauwerk** im Jahr 2018 wird ohne die Berücksichtigung der tatsächlich erbrachten Einzelleistungen der letzten 5 Monate mit Hilfe eines Dreisatzes sowie des ermittelten Baufortschrittes in Januar 2016 und Dezember 2017 unter der Annahme einer gleichermaßen anhaltenden Bautätigkeit ein Baufortschritt von **57 Mio EUR** ermittelt, der auf den Stand Dezember 2017 aufzuaddieren ist. Es ergeben sich somit 320 Mio EUR an "verbauten Kosten" für das Bahnhofsbauwerk.

Die Neckarbrücke (PFA 1.5) wurde inzwischen begonnen. Die Rohbaukosten betragen 22 Mio EUR, geschätzt 40% davon und somit **9 Mio EUR** ist schon realisiert.

Bei der **Verlegung von Stadtbahnlinien** ist der Bereich Heilbronner Straße Ende 2017 in Betrieb genommen worden, d.h. das Bauwerk ist fertiggestellt und es fallen die vollen Kosten in Höhe von **44 Mio EUR** an (ohne die reinen U12-Tunnels, die ein eigenes Projekt darstellen und nicht ursächlich S21 zuzuordnen sind). Bei der Staatsgalerie ist grob geschätzt 60% des Rohbaus fertiggestellt, das entspricht **13 Mio EUR**, incl. Bauvorbereitungen (insbesondere Spartenverlegungen).

Beim PFA 1.4 ist die Sulzbachtalbrücke und der kurze Tunnel bei Denkerdorf in großen Teilen im Rohbau fertiggestellt (insgesamt **93 Mio EUR**). Der Bau der A8-parallele Neckarbrücke über das Filstal wurde inzwischen begonnen (grob geschätzt **5 Mio EUR**).

In der Summe entspricht der Baufortschritt in allen Planfeststellungsabschnitten 2.520 Mio EUR (Dezember 2017 2.245 Mio EUR). In der ersten Fassung der Studie von Anfang 2016 vor 28 Monaten waren dies nur 750 Mio EUR. Somit wurden in 28 Monaten 1.477 Mio EUR verbaut. Das ergibt eine monatliche Bauleistung von 53 und eine jährliche Bauleistung von 640 Mio EUR.

Dies entspricht von Anfang 2016 bis Mai 2018 einer Bauleistung von 2.520 - 750 = 1770 Mio EUR. Im Durchschnitt ergibt sich eine monatliche Bauleistung von 64 Mio EUR monatlich bzw. 764 Mio EUR jährlich. Zieht man von den 9,8 Mrd EUR die Planungskosten in Höhe von rund 15% ab und teilt den Betrag durch 754 Mio EUR, ergibt sich eine Bauzeit von 11 Jahren. Das ist plausibel.

## **2.2 Ausführungsplanung, Vertragliche Kosten bei Projektabbruch, Kosten für Baustelleneinrichtung**

Über den aktuellen Stand der Vergaben liegen keine detaillierten aktuellen Informationen vor. Es ist anzunehmen, dass der in Tab. 1 aufgeführte Rohbau in Höhe von 3838 Mio EUR (VIAREGG-RÖSSLER Preisstand 2015) vollständig vergeben worden ist und die Ausführungsplanung, die von den Bauunternehmen in Eigenregie durchgeführt wird, für den Rohbau schon vollständig umgesetzt worden ist. Deshalb sind zu den reinen Baukosten noch 5% **Ausführungsplanung** zu berücksichtigen, das entspricht **192 Mio EUR**.

Nach der Werkvertragsregel des § 649 BGB hat die DB AG ein freies Kündigungsrecht, muss dann aber 5% der **Vergütung auf die nicht erbrachte Werkleistung** bezahlen. Laut vorherigem Kapitel liegt der Baufortschritt bei einem Volumen von 2.520 Mio EUR, es sind jedoch 3.838 Mio EUR an Bauleistungen vergeben worden. Auf die schon geleisteten Arbeiten müssen die genannten 5% nicht angesetzt werden, sondern auf die Differenz, also der noch nicht realisierten Bauleistungen, in Höhe von 1.300 Mio EUR. Somit beträgt die "Vertragsstrafe" für die Kündigung 5% von 1.300 Mio EUR, die vertraglichen Ausstiegskosten betragen **65 Mio EUR**.

Die **Kosten der Baustelleneinrichtungen** werden allgemein mit 10% der Gesamtkosten angesetzt. Diese Baustelleneinrichtungen wurden schon zu einem deutlich größeren Teil umgesetzt als der Anteil der bisher realisierten Tunnelstrecken. Die Baustelleneinrichtungen bei PFA 1.1 wurden oben schon separat ausgeführt. Wenn man nun pauschal davon ausgeht, dass für die noch nicht geleisteten Bauleistungen in Höhe von 1.305 Mio EUR schon die Baustelleneinrichtung vollständig realisiert wurde, die allgemein pauschal mit 10% der Rohbaukosten veranschlagt wird, so ergeben sich weitere den Baufirmen zu erstattende Kosten in Höhe von **130 Mio EUR**.

Die Ausführungsplanung, die vertraglichen Kosten und die Baustelleneinrichtung betragen demnach 387 Mio EUR. Dieser Betrag fällt mit fortschreitendem Bau zwangsläufig geringer aus, weil immer weniger Vergütungen für nicht erbrachte Leistungen erbracht werden müssen.

## 2.3 Sonstige Kosten

Bei einem Projektabbruch müssen Baugruben mit einem Volumen von ca. 1 Mio Kubikmeter wieder verfüllt, außerdem muß die Oberfläche (Parkflächen und Verkehrsflächen) wieder hergestellt werden. Bei Kosten von 25 EUR pro m<sup>3</sup> Erdbewegung und 100 EUR pro m<sup>2</sup> (Parkflächen etwas weniger, Verkehrsflächen etwas mehr) auf 15 ha Fläche ergeben sich **Kosten für die Wiederherstellung der Oberfläche von 40 Mio EUR**.

In den Umbau des Kopfbahnhofs und insbesondere seines Gleisvorfeldes wurden gut 50 Mio EUR investiert. Ein Großteil dieser Kosten kann für einen künftigen Kopfbahnhof weiter genutzt werden und stellt überfällige Bereinigungen des Gleisbildes dar, doch ca. 1/3 dieser Kosten dürften verloren sein. Somit betragen die verlorenen Kosten des Umbaus des Gleisvorfeldes **18 Mio EUR**.

Für weitere sonstige Kosten wird ein Zuschlag von 5% zum schon geleisteten Bauvolumen (incl. Kosten für Baustelleneinrichtungen, ohne Vergütung auf nicht erbrachte Werkleistung) berücksichtigt. Diese Kosten für "Unvor-

hergesehenes" betragen demnach **126 Mio EUR**. Darin sind beispielsweise geleistete Zahlungen für Unterfahrungsrechte enthalten, oder aber Umweltschutzmaßnahmen, so weit sie nicht Teil der Rohbaukosten sind.

Die sonstigen Kosten betragen somit 184 Mio EUR.

## 2.4 Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofs

Zur Wiederherstellung des Kopfbahnhofs hinsichtlich seiner alten Funktionsfähigkeit müssen im Kern 16 Gleise um 120 Meter wieder auf ihre ursprüngliche Länge verlängert werden. Es sind rund 9.000 m<sup>2</sup> Bahnsteig sowie rund 2 km Gleise neu zu errichten. Hierfür sind incl. Bahnsteigdächer und diverser Zuschläge (für Planung usw.) rund **30 Mio EUR** zu veranschlagen. Diese Kosten enthalten nicht eine architektonisch ansprechende Gesamtlösung, wie sie bei K21 angedacht wird.

Eine Anpassung des Gleisvorfeldes ist theoretisch gar nicht erforderlich, doch dürfte eine Verschlinkung von Weichen und Begradigung von Fahrstraßen sinnvoll sein, die grob geschätzt 1/3 der ursprünglichen Umbaukosten des Gleisvorfeldes und somit **18 Mio EUR** betragen.

Die Wiederherstellung des Kopfbahnhofes kostet somit 48 Mio EUR.

## 2.5 Verlorene Planungskosten

Bei der VIEREGG-RÖSSLER-Kostenkalkulation wurden im Jahr 2008 für das Projekt Stuttgart 21 5,6 Mrd EUR zum Preisstand 2006 veranschlagt. Bei großen Projekten sind im Idealfall tatsächliche Planungskosten von 7% realistisch. Für Projekte unter 50 Mio EUR sieht die HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) Planungskosten in Höhe von 10% der Bauumme vor, darüber sind die Honorare frei verhandelbar, weil die Autoren der HOAI davon ausgehen, dass mit zunehmender Größe eines Projektes die Planungskosten prozentual sinken - allerdings ist dieser Sachverhalt nicht direkt in Gesetzesform ausformuliert. Bei Projekten des Bundes stellt die DB AG dem Bund 18% Planungskosten in Rechnung, doch ein Großteil davon stellt eine Planungsprovision dar, die sich positiv auf den Konzerngewinn auswirkt, und nur ein kleinerer Teil sind tatsächliche Planungskosten, mit denen die mit der eigentlichen Planungsarbeit befaßten Ingenieurbüros bezahlt werden.

Beim Münchner U-Bahn-Bau, dessen Planungsleistungen früher kaum ausgeschrieben wurden, sondern überwiegend vom U-Bahn-Referat der Stadt in Eigenleistung durchgeführt wurden, hat man die Planungskosten mit 7%

veranschlagt, und dies war noch vor der Einführung der arbeitssparenden EDV.

Aufgrund der ca. 40 Planfeststellungsänderungsverfahren dürften die tatsächlichen Planungskosten bei Stuttgart 21 doch deutlich über 7% liegen. Im WIKIPEDIA-Artikel über Stuttgart 21 ist von 15% Planungskosten die Rede, es ist jedoch nicht klar, inwieweit hier Provisionen der DB AG enthalten sind, die letztlich keine Kosten darstellen.

Die HOAI sieht 9 Stufen der Planung vor. Die ersten Stufen von Grundlagentermittlung bis Genehmigungsplanung machen 52% der gesamten Planungskosten aus. Vergabe und Ausführungsplanung (die meist von den Baufirmen selbst durchgeführt wird) machen 30% aus, der Rest (Bauüberwachung, Dokumentation, Betreuung Mängelbeseitigung) beträgt 18% und wird nicht von den Baufirmen ausgeführt.

Legt man 5,6 Mrd EUR als Baukosten mit Preisstand 2006 und Sachstand 2008 den Planungskosten zugrunde, geht man von 7% Planungskosten und geleisteten 52% der gesamten Planungskosten aus, so ergeben sich 204 Mio EUR an Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung. Dies entspricht weitgehend der Aussage im genannten WIKIPEDIA-Artikel, dass bis 2009 **210 Mio EUR** Planungskosten (ohne Ausführungsplanung) angefallen sind.

Aufgrund der 40 Planänderungen, die zu einem großen Teil erst nach 2009 eingebracht wurden, dürften noch geschätzte weitere **50 Mio EUR** an zusätzlichen Planungskosten angefallen sein.

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, dass bei der Kostenkalkulation von VIAREGG-RÖSSLER von Dezember 2015 Planungskosten von 15,5% zugrundegelegt worden sind. Falls die Planungskosten von der DB AG direkt getragen werden, ohne dass andere öffentliche Träger zur Finanzierung herangezogen werden, so könnten die Planungskosten auch niedriger sein, weil sich die DB AG möglicherweise die Provision nicht selbst in Rechnung stellt. Außerdem ist es möglich, dass die Planungskosten auf niedrigeren angenommenen Gesamtkosten basieren, so dass die beispielsweise bei Wikipedia zitierten 15% Planungskosten in Wirklichkeit prozentual etwas niedriger sind. Wie hoch tatsächlich die Planungskosten sind, wer im einzelnen die Planungskosten trägt und ob die DB AG sich selbst die üblichen Provisionen in Rechnung stellt, ist für Außenstehende nicht durchschaubar.

## 2.6 Zusammenfassung der unmittelbaren Ausstiegskosten

Entsprechend der vorangegangenen Unterkapitel ergeben sich unmittelbare Ausstiegskosten in Höhe von 3.399 Mio EUR. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Tab. 2: Unmittelbare Ausstiegskosten in Mio EUR, Preisstand 2015, Bauarbeiten Stand 4.12.2017

1 Kosten für schon geleistete Bauarbeiten	2.520
2 Ausführungsplanung	192
3 Vertragliche Kosten bei Projektabbruch	65
4 Baustelleneinrichtung	130
5 Sonstige Kosten	184
6 Wiederherstellung des Kopfbahnhofs	48
7 Verlorene Planungskosten	260
	<hr/>
Summe unmittelbare Ausstiegskosten	3.399

Die "unmittelbaren Ausstiegskosten" stellen den Betrag dar, der insgesamt für das Projekt nach dessen Beendigung - und ohne ein Umstiegskonzept - ausgegeben wurde.

### **3. Schon bezahlte und noch nicht bezahlte, verlorene und nicht verlorene Baukosten**

"Sunk Costs" sind Kosten, die schon angefallen sind, und für die es keinen Gegenwert gibt. Für diesen englischsprachigen Ausdruck gibt es keine deutsche Übersetzung, wörtlich wären es "versunkene Kosten".

Nicht alle der in diesem Kapitel aufgeführten unmittelbaren Ausstiegskosten in Höhe von 3.399 Mio EUR sind Sunk Costs. Zum einen sind einige der ermittelten unmittelbaren Ausstiegskosten noch gar nicht angefallen (z. B. die Kosten für die Wiederherstellung des Ursprungszustandes) und zum anderen werden bei Umstieg 21 realisierte Bauwerke wiederverwendet und einer anderen Nutzung zugeführt.

#### **Noch nicht bezahlte Ausstiegskosten**

Bei den folgenden Rechnungen wird davon ausgegangen, dass das Geld an die Baufirmen kontinuierlich mit dem Baufortschritt fließt. Noch zu bezahlen und somit nicht Teil der Sunk Costs wäre die "Vergütung auf die nicht erbrachte Werkleistung" (Vertragsstrafen) in Höhe von 65 Mio EUR (Kapitel 2.2), dann bei den sonstigen Kosten (Kapitel 2.3) die "Kosten für die Wiederherstellung der Oberfläche" in Höhe von 40 Mio EUR, der erneute Umbau des Gleisvorfeldes des Kopfbahnhofes in Höhe von 18 Mio EUR und die Wiederherstellung der Kopfbahnhofsgleise (ohne K21 Bahnsteigdach) in Höhe von 30 Mio EUR.

Bei den Kosten für schon geleistete Bauarbeiten in Höhe von 2.520 Mio EUR ist der Bau der Innenschalen der zweiwandigen Tunnels - also aller bergmännischen Tunnels, die nicht mit Tunnelbohrmaschine aufgefahren werden - enthalten, denn im Fall eines Projektabbruches muss die Innenschale fertiggestellt werden, um die Standfestigkeit des Tunnelbauwerkes zu gewährleisten.

Da die Innenschale in den Rohbaukosten enthalten ist und üblicherweise von derselben Baufirma erstellt wird, kann man nur grobe Schätzungen hinsichtlich der Kosten vornehmen. Bei grob geschätzt durchschnittlichen Kosten von 300 EUR pro Quadratmeter Tunnel-Außenfläche und einem Umfang der eingleisigen Tunnels von rund 30 Metern ergibt dies Kosten für die Innenschale in Höhe von 9 Mio EUR pro Kilometer Tunnel. Die Länge der inzwischen aufgefahrenen Tunnelstrecken ohne Tunnelbohrmaschine beträgt ca. 25 km. Wenn bislang noch keine Innenschalen erstellt wurden, wird die Nachrüstung in einer Größenordnung von 225 Mio EUR liegen. Diese Kosten sind in den oben aufgeführten 2.520 Mio EUR enthalten, jedoch noch nicht bezahlt worden.

Die Kosten, die beim reinen Ausstieg ohne Umstieg noch zu bezahlen sind, summieren sich somit auf gut 400 Mio EUR. In diesem Fall entsprechen die "sunk costs" den 3,4 Mrd EUR minus 0,4 Mrd EUR = 3,0 Mrd EUR, also den Kosten des aktuellen Baufortschritts.

### **Weiternutzung von Bauwerken**

Mit einem Ausstieg sind erst einmal die Kosten für die entsprechend des aktuellen Baufortschrittes schon realisierten Bauwerke verloren. Da beim Umstiegskonzept aber einige Investitionen weiter genutzt werden sollen, sind bei Umstieg 21 nicht alle diese Kosten verloren, beispielsweise:

- Das unterirdische Bahnhofsbauwerk erhält eine andere Nutzung (Fernbusbahnhof, Parkplätze u.a.).
- Die Neubaustrecke zwischen Flughafen und Wendlingen wird in weiten Teilen von einer S-Bahn genutzt.
- Optional kann die in Teilen fertiggestellte neue S-Bahn-Strecke Hbf - Mittnachtstraße - Rosensteintunnel - Neckarbrücke - Bad Cannstatt zu Ende gebaut werden und als dringend benötigtes zusätzliches Gleispaar zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt genutzt werden. Das bestehende S-Bahn-Gleispaar wird dann der Fernbahn zugeschlagen.

Neben dem Umstieg 21 Konzept gibt es auch noch andere Vorschläge, bestehende Bauwerke umzuwidmen, es sind exemplarisch zwei Beispiele genannt:

- Nutzung des weitgehend fertiggestellten Fernbahntunnels unter dem Rosensteinpark sowie von zwei Gleisen der Neckarbrücke für eine S-Bahn-Querverbindung Cannstatt - Feuerbach unter Umgehung des Hauptbahnhofs, die den Vorteil hätte, alle nördlichen und östlichen S-Bahn-Außenäste im Takt verdichten zu können, ohne den überlasteten Innentunnel weiter zu belasten.
- Nutzung des oberen, schon fertiggestellten Fildertunnels für eine Express-Stadtbahn, die in nur 13 Minuten vom Hauptbahnhof zur Messe fahren könnte.

Da es verschiedene Vorschläge und Varianten der Weiternutzung gibt, kann man momentan nur eine Bandbreite angeben: So dürften mindestens 1/3 der schon investierten 3,0 Mrd EUR in jeder Umstiegsvariante weiter nutzbar sein. Bei Realisierung möglichst vieler Vorschläge zur Weiternutzung könnte sogar ca. die Hälfte der Bauwerke einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die wirklich verlorenen Baukosten im Sinne der Sunk Costs liegen bei einem Ausstieg demnach zwischen 1,5 und 2,0 Mrd EUR.

## 4. Kosten für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge

Ende 2001 wurde ein Kaufvertrag zwischen der DB AG und der Stadt Stuttgart geschlossen. Demnach erwarb die Stadt Stuttgart momentan noch genutzte Gleisflächen für 830 Mio DM von der DB AG. Davon betreffen 109 Mio DM das Teilgebiet C1, das nicht mit Stuttgart 21 im Zusammenhang steht. Dieses Teilgebiet, das auch bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs bebaut werden kann, muß für die folgenden Betrachtungen herausgerechnet werden. Demnach verbleibt ein Kaufpreis von 721 Mio DM bzw. 369 Mio EUR.

Die Stadt ist somit Eigentümerin der Gleisanlagen. Die DB AG hat sich verpflichtet, jährlich einen Zins von 5,5% zu zahlen, sozusagen eine Art Pacht für die Benutzung der Gleise, welche nun der Stadt Stuttgart statt der DB AG gehören. Dieser Zins stellt für die DB AG keine Ausstiegskosten dar, denn die Erlöse für die Grundstücksverkäufe stellen letztlich eine Unternehmensfinanzierung für die verschuldete DB AG dar: Der eingegangene Grundstücksvertrag kann als Kreditvertrag mit einer langen Laufzeit gesehen werden. Da inzwischen die Zinsen niedriger geworden sind, ist die Vereinbarung aus Sicht der DB AG nicht mehr vorteilhaft, doch in den ersten Jahren nach diesem Grundstücksgeschäft hatte die DB AG durchaus Vorteile davon, andernfalls hätte die DB AG ähnlich teure Bankkredite aufnehmen müssen. Mit Vertragsausstieg zahlt die DB AG letztlich die Kaufsumme von 369 Mio EUR (ohne Teilgebiet C1) wieder an die Stadt zurück, die Gleisflächen gehen wieder in das Eigentum der DB AG über. Aus Sicht des Steuerzahlers stellen diese Geldbewegungen keine Kosten dar, denn sie finden nur zwischen unterschiedlichen öffentlichen Trägern statt. Für die DB AG bedeutet die Rückzahlung eine Ausgabe, für die Stadt Stuttgart eine Einnahme.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht der DB AG handelt es sich beim Rückkauf nicht zwangsläufig um Kosten, sondern nur um erfolgsneutrale Umbuchungen innerhalb der Aktivseite der Bilanz (Barmittel werden reduziert, Anlagevermögen wird erhöht). Betriebswirtschaftlich spricht man nur von Zahlungen bzw. von Ausgaben, doch weder von Kosten noch von Aufwendungen. Ein betriebswirtschaftlicher Verlust ergibt sich nur dann, wenn für die Gleisanlagen ein niedrigerer Wert ins Anlagevermögen hineingebucht wird als beim Rückkauf an die Stadt bezahlt wird, was aber durchaus möglich ist, weil die DB AG ihr Anlagevermögen bundesweit deutlich unterbewertet. Der Vorgang ist letztlich mit einem Unternehmer vergleichbar, der eine Maschine geleast hat und sie jetzt von der Leasingfirma zurückkauft, um weiter wie gehabt die Maschine nutzen zu können, ohne weiter Leasingraten zahlen zu müssen.

Im Vertrag ist außerdem festgelegt, dass die DB AG 29 Mio DM für Altlastenbeseitigung und 33 Mio für Bodenaushub und Neumodellierung des Geländes ausgeben muß. Somit besteht für die DB AG eine Verpflichtung der Zahlung von 62 Mio DM bzw. 32 Mio EUR, nach heutigem Preisstand sind das in etwa 45 Mio EUR.

In der Bilanz der DB AG war bis zum Jahr 2009 eine Rückstellung in Höhe von 600 Mio. EUR für die Altlastensanierung im Sinne eines Worst-Case-Szenarios eingestellt. Wie hoch die Kosten für die Altlastensanierung tatsächlich sind, wird vermutlich auch die DB AG nicht wissen. Das Risiko von Mehrkosten der Altlastensanierung ging inzwischen auf die Stadt Stuttgart über; die DB AG hat sich nur verpflichtet, von diesen Kosten 15 Mio EUR zu übernehmen. Sämtliche Mehrkosten schmälern nun den wirtschaftlichen Erfolg des Immobilienprojektes. Mögliche Mehrkosten werden von den Autoren dieser Studie nicht als Kosten des Verkehrsbauwerkes Stuttgart 21 und deshalb nicht als Einsparung im Fall des Projektabbruchs angesehen, zumal auch die tatsächliche Höhe der Mehrkosten nicht bekannt ist und noch gar nicht geklärt ist, ob der Kopfbahnhof wirklich abgerissen wird oder in verkleinerter Form weiter betrieben wird und ob die Kosten für die Altlastensanierung wirklich so hoch sein werden. Für das Gelände C1 wurden im Jahr 2009 die Kosten der Altlastensanierung konkret mit lediglich 1,9 Mio EUR veranschlagt. Wenn es bei diesem niedrigen Kostenansatz bleibt, dann wäre hochgerechnet auf das Gesamtgelände ein Wert anzusetzen, der tatsächlich von den vertraglich vereinbarten Zahlungen der DB AG abgedeckt wäre.

Somit muß die DB AG im Rahmen des Ausstiegs 369 Mio EUR an die Stadt zahlen, spart sich hingegen die Altlastenbeseitigung und Geländemodellierung für 45 Mio EUR. In der Summe sind die **Ausgaben der DB AG um 324 Mio EUR höher**, wenn aus dem Projekt ausgestiegen wird, als wenn weitergebaut wird und am Ende zwar die Flächen nicht zurückgekauft werden müssen, aber die vereinbarte Altlastenbeseitigung und Geländemodellierung durchgeführt werden muß.

Da es sich bei den genannten 324 Mio EUR um Ausgaben bzw. Zahlungen und nicht um Kosten handelt und diese Zahlungen nur innerhalb der öffentlichen Hand stattfinden, darf dieser Betrag aus Sicht des Steuerzahlers nicht zu den im letzten Kapitel ermittelten unmittelbaren Ausstiegskosten addiert werden. Sie dürfen nur separat ausgewiesen werden, und zwar mit dem Hinweis, dass es sich hierbei nicht um Kosten handelt, sondern lediglich um Zahlungen zwischen öffentlichen Trägern und sich die Zahlung negativ auf die Liquidität der DB AG auswirkt, jedoch für den Jahresabschluß auch erfolgsneutral sein kann oder zumindest nicht in voller Höhe den Jahresabschluß belastet.

## 5. Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen

Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden die technische Ausrüstung der vorhandenen Gleise einen Bestand von 30 Jahren und die Bauwerke von 100 Jahren haben. Um Ausstiegskosten von Stuttgart 21 beurteilen zu können, ist es erforderlich, die Sanierung der bestehenden Bahnanlagen grob abzuschätzen. Denn nur sanierte alte Bahnanlagen sind mit einem komplett neu gebauten Bahnprojekt vergleichbar, auch wenn die Kosten der Sanierung konkret erst einmal nicht oder nur zum Teil anfallen. Denn während die Kosten von Stuttgart 21 auf einmal anfallen, wird sich in der Praxis die Sanierung der bestehenden Bahnanlagen über Jahrzehnte hinziehen und pro Jahr gesehen nur geringe Kosten verursachen. Deshalb können die Sanierungskosten nicht kommentarlos zu den unmittelbaren Ausstiegskosten addiert werden.

Die Kosten für die Sanierung der Zulaufstrecken können wie folgt veranschlagt werden: Es gibt letztlich drei zweigleisige Zulaufstrecken zum Kopfbahnhof (ohne die separaten S-Bahn-Gleise): von Feuerbach, von Obertürkheim und die Gäubahn. Die Strecke von Fellbach mündet in Bad Cannstatt in die Strecke von Obertürkheim ein und muß nicht eigens berücksichtigt werden. Insgesamt sind zweigleisige Bahnstrecken von 27 km Länge zu sanieren. Die komplette Neuerstellung der Bahnanlagen mit Gleisen, Oberleitung und Signaltechnik, aber ohne Brücken und Tunnels kostet pro km Gleis 4,2 Mio EUR. Daraus ergeben sich Gesamtkosten von **228 Mio EUR**.

Laut Aussagen von Fachleuten dürften die Überwerfungsbauwerke im Gleisvorfeld (das sogenannte Tunnelgebirge), noch rund 25 Jahre ohne größeren Sanierungsaufwand halten. Diese Bauwerke sind zum Teil aus besonders haltbarem Stampfbeton errichtet. Die Kosten eines fiktiven Neubaus - anstelle der Komplett-Sanierung - des "Tunnelgebirges" lassen sich grob anhand der Bauwerkslängen und -flächen ermitteln, wobei rund 2 km Stützwände und rund 5000 m<sup>2</sup> Überwerfungsbauwerke bzw. Aufständierungen zu berücksichtigen sind. Unter Ansatz der üblichen Einheitswerte ergeben sich hierbei Sanierungs- bzw. Neubaukosten von **50 Mio EUR**.

Die Erneuerung von zweigleisigen Brückenbauwerken auf rund 1 km Länge (Neckarbrücken, Gäubahnbrücken beim Nordbahnhof) ist ebenfalls mit **50 Mio EUR** zu veranschlagen.

Zusammen mit kleineren, hier nicht aufgeführten Posten (z. B. Straßenunterführungen) dürften die Sanierungskosten in den nächsten 20 bis 30 Jahren bei 400 Mio EUR nach heutigen Preisen liegen.

Zusammen mit den Ausstiegskosten aus dem vorherigen Kapitel ergeben sich so Gesamt-Ausstiegskosten von 3,6 Mrd EUR. Dieser Betrag läßt sich direkt mit dem "Weiter so" in Höhe von 9,8 Mrd EUR vergleichen. Mit 37% liegen somit die Ausstiegskosten noch deutlich unter der Hälfte der "Weiter-so-Kosten".

## 6. Kosten für Umstieg 21

Es gibt diverse Alternativvorschläge zu Stuttgart 21. Zwei davon wurden detaillierter ausgearbeitet und deren Kosten kalkuliert: "Umstieg 21" und "K21 VR" (VIEREGG-RÖSSLER). Der erste Vorschlag setzt den Fokus auf Nahverkehr und Kapazitätsausweitung, der zweite, teurere Vorschlag auch auf Verbesserungen im Fernverkehr.

Der Vorschlag Umstieg 21 wurde vor gut einem Jahr vom Aktionsbündnis in der Schrift "Umstieg 21" veröffentlicht und die Kosten wurden in einer Studie der VIEREGG-RÖSSLER GmbH (Kosten von Umstieg 21, 5.10.2016) ermittelt.

"Umstieg 21" sieht eine grundlegende Erneuerung des bestehenden Kopfbahnhofs, die Nutzung der angefangenen unterirdischen Bauwerke am Hauptbahnhof für Parken und als Busbahnhof, eine neue S-Bahn-Trasse vom Flughafen nach Wendlingen unter Nutzung von Bauwerken der begonnenen ICE-Trasse sowie ein fünftes und sechstes Gleis für die Zulaufstrecken von Zuffenhausen und Bad Cannstatt vor. Der Vorschlag besteht aus 9 Einzelkomponenten:

- (1) Neubau eines großzügigen Bahnsteigdaches, bestehend aus 4 Einzelbögen für je 4 Gleise und Photovoltaik-Anlage
- (2) Wiederaufbau der Flügelbauwerke nach modernen Gesichtspunkten, aber alter Außen-Optik
- (3) Tiefbauwerk mit ca. 1/4 des Volumens des PFA 1.1 auf 160 m Länge (unter den Kopfbahnhofsgleisen) und mit 130 m Tiefe für einen neuen Fernbusbahnhof und ein Parkdeck
- (4) Umbau und Neugestaltung von Straßenflächen und des Schloßgartens im Bereich des Hauptbahnhofs
- (5) Zweigleisiger Anschluß der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm an das Bestandsnetz im Bahnhof Wendlingen (bislang nur eingleisig als Güterzugkurve geplant)
- (6) Verlängerung der ohnehin geplanten S-Bahn Filderstadt (Bernhausen) - Sielmingen - Neuhausen über Neuhausen hinaus an die ICE-Strecke, die

bis Wendlingen als S-Bahn-Strecke realisiert wird und entweder nördlich Köngen vorbei zum Bahnhof Wendlingen geführt wird oder aber entlang der ICE-Strecke nach Wendlingen verläuft und den Bahnhof von Süden aus erreicht

- (7) Zusätzliche Halte an der Gäubahn zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof
- (8) Zwei zusätzliche Gleise auf dem kurzen Streckenstück vom Hauptbahnhof nach Bad Cannstatt, wo sich die Strecke in Richtung Aalen und Plochingen verzweigt und so heute ein kurzer Flaschenhals besteht
- (9) Zwei zusätzliche Gleise von Zuffenhausen, wo die Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart in die Strecke Ludwigsburg - Stuttgart Hbf einmündet, bis zum Nordbahnhof, wo heute schon ein weiteres Gleispaar zur Verfügung steht.

Die Kosten für die genannten Maßnahmen hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH auf 1,0 bis 1,2 Mrd EUR (Preisstand 2015) geschätzt. Mit dem weiteren Baufortschritt werden die Kosten eher niedriger als höher, weil nutzbare Teile von Stuttgart 21 dann nicht mehr zu Ende gebaut werden müssen. Die Differenz von 200 Mio EUR ergibt sich aus möglichen Detail-Varianten der S-Bahn-Strecke Neuhausen - Wendlingen mit mehr oder weniger Tunnelstrecken.

Wenn man nun die schon bezahlten Kosten in Höhe von 3,0 Mrd EUR aus der weiteren Betrachtung ausklammert, so ergeben sich beim Alternativkonzept "Ausstieg + Umstieg 21" Kosten in Höhe von 0,4 Mrd EUR für den reinen Ausstieg und 1,0 bis 1,2 Mrd EUR für das eigentliche Konzept "Umstieg 21". Für das Umstiegskonzept müssen somit von jetzt ab 1,4 bis 1,6 Mrd EUR investiert werden. Von den schon bezahlten Kosten können hierbei 1,0 bis 1,5 Mrd EUR an Bauwerken wiederverwendet werden; der Differenzbetrag zu den 3,0 Mrd EUR, also 1,5 bis 2,0 Mrd EUR ist dann verloren.

Bei einem Vergleich mit den "Weiter-so-Kosten" in Höhe von 9,8 Mrd EUR sind bei den Umstiegskosten dann noch die längerfristig - über einen Zeitraum von 30 Jahren - erforderlichen 0,4 Mrd EUR für die Sanierung des dann weiterhin genutzten Bestandes erforderlich, so dass die Differenz zwischen "Weiter-so" und "Umstieg 21" auf 4,8 bis 5,0 Mrd EUR abnimmt. Hinzu kommt noch die komplette Einsparung der zweigleisigen Wendlinger Kurve, die formal Teil der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm ist und nach offiziellen Angaben aktuell mit 100 Mio EUR veranschlagt wird. Dies erhöht die Einsparung durch das Umstiegskonzept auf 4,9 bis 5,1, also rund 5 Mrd EUR.

Falls die von der DB AG für Stuttgart 21 ermittelten Kosten in Höhe von aktuell 8,2 Mrd EUR zutreffend wären, so reduziert sich der Kostenvorteil von 5 auf "nur noch" 3,4 Mrd EUR. Es ist allerdings wahrscheinlicher, dass die Kosten über den von VR in 2015 genannten 9,8 Mrd EUR liegen werden und deshalb der Kostenvorteil des Umstiegs sogar über 5 Mrd EUR liegt.

Von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH gibt es eine Planung, die in Wendlingen endende Neubaustrecke über Untertürkheim bis Bad Cannstatt zu verlängern, wobei von Denkendorf bis Bad Cannstatt dann eine neu entwickelte Streckenführung realisiert werden würde ("K21-VR"). Der Vorschlag sieht von Ostfildern zum Flughafen eine Regional- und Fernbahnstrecke vor, so dass auch bei diesem Vorschlag der Flughafen im Regional- und Fernverkehr angebunden wäre, und einen Regionalbahnhof mit U-Bahn-Anschluß in Ostfildern. Bautechnisch ist der Vorschlag unproblematisch, es sind nur vergleichsweise kurze Tunnel (der längste 2,3 km) erforderlich. Dieser Vorschlag kostet knapp 1 Mrd EUR mehr als das Umstiegskonzept. Der Kostenvorteil des Ausstiegs würde sich dann um knapp 1 Mrd EUR reduzieren.

## **7. Kommentierung der in der Presse genannten Ausstiegskosten**

In der Presse wurden inzwischen von der DB AG verlautbarte Ausstiegskosten von 7 Mrd EUR genannt, die allerdings den nicht zur Diskussion stehenden Projektabbruch der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm mit enthalten. Ohne den Abbruch der Neubaustrecke wird der Ausstieg von Stuttgart 21 mit 4,8 Mrd EUR beziffert. Diese Beträge sind nicht vergleichbar mit der hier dargestellten Aufstellung, da in der vorliegenden Studie Kosten im Sinne der betriebswirtschaftlichen Definition eines "Werteverzehrs" betrachtet wurden, während die DB AG reine Geldflüsse betrachtet, die aufgrund der anderen Betrachtungsweise auch anders zu interpretieren sind:

(1) Rückabwicklung Immobilieneffekte (208 Mio EUR):

In Kapitel 4 wurde dargestellt, dass die DB AG sogar 324 Mio EUR bezahlen muss. Dies sind keine Kosten und belasten auch nicht zwangsläufig die Bilanz, sondern eine Umbuchung, und stellt für die Stadt Stuttgart sogar eine Einnahme dar.

(2) Rückzahlung Baukostenzuschüsse und Strafzinsen (3.562 Mio EUR):

Welcher Anteil sich auf das Projekt Stuttgart 21 bezieht, ist nicht bekannt. Hierbei geht es nicht um den Baufortschritt, sondern um an die DB AG

gezahlte Gelder von Bund, Land, Stadt, Flughafen usw., die dann bei einem Ausstieg unter Umständen wieder zurückgezahlt werden müssen. Falls diese Beträge höher sind als die tatsächliche Bautätigkeit, hat die DB AG kostenlos für eine gewisse Zeit Fremdmittel zur unternehmensinternen Finanzierung erhalten, die dann wieder zurückgezahlt werden müssen. Auch hier handelt es sich nicht um Kosten im betriebswirtschaftlichen Sinne.

(3) Schadensersatz aus Auflösung von Bauverträgen (253 Mio EUR):

In der vorliegenden Studie wurde für Stuttgart 21 ein Betrag von 65 Mio EUR für die Vertragsstrafen angesetzt. Es ist möglich, dass die Zahlungen an die Baufirmen geringer sind als der Baufortschritt, also die Baufirmen einen Teil der aktuellen Bauleistungen vorfinanzieren. Demnach wäre dann ein Teil der von der DB AG genannten Kosten bei der vorliegenden Aufstellung in den 3,0 Mrd EUR entsprechend des tatsächlichen Baufortschrittes enthalten. Außerdem ist davon auszugehen, dass während des guten Baufortschritts der Strecke Wendlingen - Ulm sich ein großer Teil auf dieses Projekt bezieht.

(4) Wiederherstellungskosten alter Zustand (819 Mio EUR):

Ein Großteil der von der DB AG ausgewiesenen Wiederherstellungskosten dürfte sich auf die Strecke Wendlingen - Ulm beziehen, im Bereich Stuttgart 21 sind diese Kosten um Größenordnungen niedriger (vgl. Kapitel 2.3 und 2.4).

(5) Kosten der Projektleitung (vorwiegend Planungskosten) (178 Mio EUR):

Die gesamten Planungskosten (ohne Ausführungsplanung) sind in der vorliegenden Kostenaufstellung VR mit 209 Mio EUR angegeben. Die DB-Angabe bezieht sich wieder auf beide Projekte.

Die Zahlen der DB AG beziehen sich auf seit 2013 angefallene Kosten. Für die vor 2013 geflossenen Beträge wird ein Betrag von 2 Mrd EUR angegeben. Die oben genannten Beträge plus 2 Mrd EUR ergeben dann die Ausstiegskosten in Höhe von 7 Mrd EUR.

Unabhängig von der Frage, ob die genannten Beträge wirklich zutreffend sind, geben sie wegen der anderen Fragestellung keine Aussagen über die Kosten im Sinne eines "Werteverzehrs". Wegen der gemeinsamen Ausweisung mit dem Projekt Wendlingen - Ulm sind die Zahlen deshalb gleich aus zwei Gründen im Rahmen der hier zu bearbeitenden Fragestellung (nur S21, nur Kosten als Werteverzehr) nicht aussagekräftig.

## 8. Resumee

Bislang wurden entsprechend des tatsächlichen Baufortschritts für das Projekt Stuttgart 21 3,0 Mrd EUR von den geschätzten 9,8 Mrd EUR Gesamtbaukosten (Kostenschätzung VR 2015) ausgegeben. Bei einem Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 ohne Umstieg sind neben den Kosten entsprechend des Baufortschritts noch weitere 0,4 Mrd EUR verloren. Hierbei sind die Kosten für den Vertragsausstieg sowie Kosten für die Wiederherstellung der vollen betrieblichen Funktionalität des ursprünglichen Kopfbahnhofs enthalten.

Die DB AG muss 324 Mio EUR an die Stadt Stuttgart zahlen, um die 2001 eingegangenen Grundstücksverträge rückabwickeln zu können. Dieser Betrag stellt für die Stadt Stuttgart eine Einnahme dar, für die DB AG eine Ausgabe. Für die öffentliche Hand insgesamt bzw. für die Steuerzahler ist das gesamte Grundstücksgeschäft kostenneutral. Aus Sicht der DB AG wird durch die Rückzahlung die Liquidität des Unternehmens belastet. Für den DB-Jahresabschluß wirkt sich diese Ausgabe nur in dem Maße gewinnschmälernd aus, wie die Grundstücke nicht als Anlagevermögen ausgewiesen werden.

In den nächsten 30 Jahren sind Sanierungen der bestehenden Bahnanlagen mit Kosten von 0,4 Mrd EUR erforderlich, die bei Weiterführung von Stuttgart 21 verzichtbar wären.

Für das Konzept "Umstieg 21", das einen stark aufgewerteten Kopfbahnhof, zusätzliche Gleise an Zulaufstrecken sowie eine S-Bahn vom Flughafen nach Wendlingen unter Verwendung von Bauwerken der ICE-Trasse vorsieht, sind 1,0 bis 1,2 Mrd EUR anzusetzen.

Ein Teil der mit 3,0 Mrd. EUR schon bezahlten Bauwerke kann im Rahmen des Umstiegskonzeptes wiederverwendet werden, und zwar grob geschätzt je nach Variante ein Drittel bis die Hälfte. Die wirklich verlorenen schon bezahlten Baukosten betragen demnach bei einem Umstieg zwischen 1,5 und 2,0 Mrd EUR.

Das Gesamtprojekt Stuttgart 21 würde 9,8 Mrd EUR kosten (Schätzung VR 2015). Somit ist der Weiterbau von Stuttgart 21 incl. der längerfristig erforderlichen Sanierung der alten Bahnanlagen um  $9,8 - 3,0 - 0,4 - 0,4 = 6,0$  Mrd EUR teurer als der Ausstieg ohne Realisierung einer Alternativlösung, und zwar aus Sicht des Steuerzahlers. Aus Sicht der DB AG kommen noch Ausgaben von gut 0,3 Mrd EUR für den Rückkauf der Grundstücke hinzu, die jedoch für die Stadt Stuttgart Einnahmen sind, und eventuell noch weitere Zuschüsse, denen noch keine Baumaßnahmen gegenüberstehen, und

die dann wieder zurückgezahlt werden müssten. Sie stellen eine vorübergehende Fremdfinanzierung des Unternehmens Bahn und keine Kosten dar. Mit Realisierung des Konzepts "Umstieg 21" verbleibt eine Kostenersparnis von rund 5 Mrd EUR, incl. 0,1 Mrd EUR für die dann obsolete zweigleisige Wendlinger Kurve, die Teil des Projekts Wendlingen - Ulm ist. Bei der Realisierung einer Neubaustrecke von Wendlingen bis in den Kopfbahnhof (K21-VR) incl. Fernbahnanbindung Flughafen ergibt sich immer noch eine Kostenersparnis von 4,0 Mrd EUR gegenüber dem Weiterbau von Stuttgart 21.

Die Sunk Costs des Umstiegskonzepts, also die Kosten, die inzwischen schon angefallen und somit bezahlt worden sind und deren Bauwerke nicht in das Umstiegskonzept integrierbar sind, belaufen sich auf 1,5 bis 2 Mrd EUR, je nach Variante der künftigen Nutzung.

Klammert man die 3,0 Mrd EUR an schon realisierten Bauleistungen aus der Betrachtung aus, so sind bei einem Weiterbau noch weitere 6,8 Mrd EUR zu investieren und beim Umstieg 1,4 bis 1,6 Mrd EUR plus weitere 0,4 Mrd EUR für die in den nächsten 30 Jahren erforderliche Sanierung der Zulaufstrecken zum Kopfbahnhof. Die Differenz zwischen Umstieg und Weiterbau ist mit rund 5 Mrd EUR immer dieselbe, egal ob die schon bezahlten Gelder mit veranschlagt werden oder nicht.

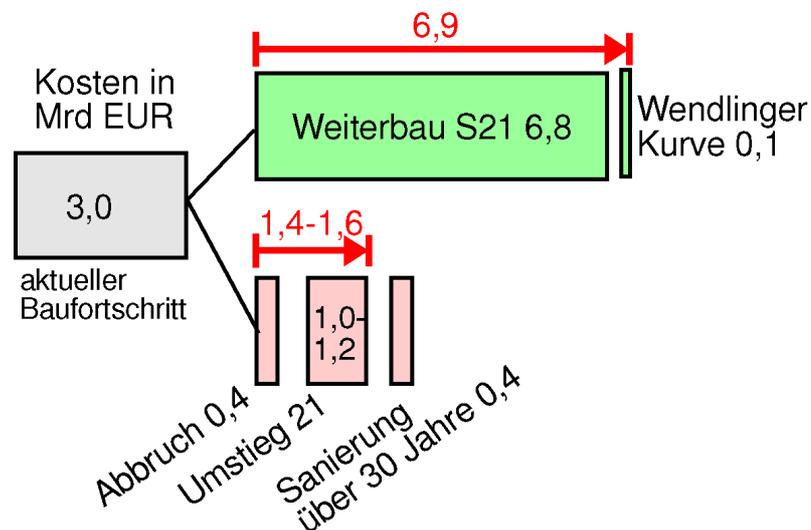


Abb.: Kosten S21 Weiterbau, Abbruch, Umstieg

Sollten die Planungskosten für Stuttgart 21 niedriger als 15,5% liegen, so reduziert sich der finanzielle Vorteil des Projektabbruchs um einige 100 Mio EUR, weil das Gesamtprojekt, das bislang von der VIAREGG-RÖSSLER GmbH mit 9,8 Mrd EUR veranschlagt wurde, dann doch etwas weniger

kostet. Dasselbe gilt für den - eher unwahrscheinlichen Fall -, dass das Projekt Stuttgart 21 tatsächlich mit 8,2 Mrd EUR auskommt. Umgekehrt verbleibt ein Risiko beim Weiterbau, dass die geschätzten Gesamtkosten der VIAREGG-RÖSSLER GmbH von Dezember 2015 in Höhe von 9,8 Mrd EUR in der Realität noch übertroffen werden und somit der finanzielle Vorteil des Projektabbruchs sogar noch größer wird. Weitere 0,3 Mrd EUR gegenüber dem Kostenansatz VR 2015 sind jetzt schon absehbar (um ein Jahr verzögerte Inbetriebnahme und höhere Kosten beim Abfangen des Bundesbahndirektionsgebäudes). Noch weitere Mehrkosten wären anzusetzen, wenn entweder in den nächsten ca. 7 Jahren an verbleibender Bauzeit noch bislang unabsehbare Schwierigkeiten auftreten und/oder sich das Projektende auf nach 2025 verschieben sollte. Auch die als möglich angesehene Weiterführung des Kopfbahnhofes (evtl. in verkleinerter Form) mit Mehrkosten von rund 1 Mrd EUR würde den von VIAREGG-RÖSSLER ermittelten Kostenrahmen deutlich sprengen, so dass der Kostenvorteil des Umstiegskonzeptes weiter zunehmen könnte.



**Ein Umstieg ist auch 2018 noch immer ein Riesengewinn für**



**Europa**



**Deutschland**



**Baden-  
Württemberg**



**Region  
Stuttgart**



**Stadt  
Stuttgart**

### **Die Stuttgart21-Alternative „UMSTIEG 21“ in 3 Sätzen:**

Das Verkehrsprojekt UMSTIEG21 bringt **I.** gleich große Fahrzeiterparnis auf der Europa-Magistrale Paris–Budapest/Bratislava wie Stuttgart 21, mehr Vorteile für Bahnfahrer im Deutschland-Fernverkehr, im Metropolverkehr der Region Stuttgart und im Nahverkehr. Es schließt **II.** per Ringschluss-S-Bahn mehr Gemeinden an das regionale ÖPV-Schiennetz und den Stuttgarter Flughafen an, was Autopendlerverkehre insbesondere auf den dauerverstaute Autobahnen A8 und A81 reduziert, erhöht **III.** die Pünktlichkeit und Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zu Stuttgart-Hbf, gewährt **IV.** weit höheren Passagierkomfort und größere Reisesicherheit dank modernisiertem Kopfbahnhof, verkürzt **V.** die ÖPNV-Fahrzeiten von Stuttgart-Hbf zum Flughafen, und gestattet **VI.** früher als S21 die Entwicklung neuer Wohnquartiere im wohnungsknapen Stuttgart. Dank der größtenteils oberirdisch umzusetzenden Vorschläge des Konzepts UMSTIEG21 werden die hohen langfristigen Folgekosten für Tunnelanierungen in geologischen Risikozonen wie dem berüchtigten quellfähigen Anhydrit vermieden, und durch die Umnutzung vieler bereits realisierter S21-Baulose werden Baustand Juni 2018 noch immer 3,2 Milliarden € aus den verschiedenen Verkehrstöpfen frei zur Umschichtung auf andere notleidende Schienenverkehrsprojekte im Land (siehe anbei aktualisiertes Kostengutachten von Dr. Martin Viereggen/München).

## Grün unterlegt = bereits gebaute *unnutzbare* S21-Bauwerke!

\*

### I. Fahrzeitbeschleunigung auf der EUROPA-Magistrale 17



Umstieg21 fährt die gleiche Fahrzeiterparnis auf der Europamagistrale Paris – Budapest/Bratislava ein wie Stuttgart 21 durch:

✓ vollständige Nutzung der allein Fahrzeiterparnis bringenden 57 km langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (im folgenden NBS)

✓ leistungsfähige 2-gleisige Einbindung der NBS in die bei Wendlingen kreuzende Neckartal-Bestandsstrecke (Tübingen–Stuttgart) per „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“, siehe Folie 1



Der Ausbau der bei S21 nur 1-gleisig geplanten Gleisverbindung in die Neckartalbahn zur voll leistungsfähigen „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“ ist ohnehin ratsam: a) mit Blick auf die mindestens 3 Jahre vor Stuttgart 21 fertig werdende Neubaustrecke Ulm-Wendlingen, die während der jahrelangen Wartezeit auf Stuttgart 21 nur mit einer 2-gleisigen Verbindung effizient und pünktlich genutzt werden kann, und b) mit Blick auf die Lehren aus dem „Debakel Rastatt“: als Ausweichstrecke im Fall von Störungen und den absehbar wiederholt fällig werdenden Sanierungen des S21-Fildertunnels, der auf 2 x 4,5 km Länge durch quellfähigen Anhydrit führt, siehe Warnungen im DB-beauftragten KPMG-Gutachten

✓ die Aufwertung des Bahnhofs Wendlingen zu einem ICE-Bahnhof ermöglicht Passagieren aus dem Raum Ulm/Merklingen und Tübingen/Reutlingen mit Fahrziel Filderflughafen den getakteten Umstieg auf die Neckar-Filder-Gäu-Ringschluss-S-Bahn, die sie in 18 bzw. als Express-S-Bahn in 10 Minuten zur zeitsparenderen Flughafen-S-Bahn-Station direkt unter dem Abflugterminal befördert (siehe II.); von den derzeit DB-geplanten 2 ICEs pro Stunde von Ulm nach Stuttgart kann aufgrund des vergleichsweise geringen Flughafen-Passagieraufkommens jeder zweite als „Sprinter“ durchfahren, zumal auch noch ein zusätzlicher stündlicher IC/EC und IRE die Relation Stuttgart–Ulm via Neubaustrecke bedienen sollen



Die mit vergleichsweise geringen Kosten verbundene Aufwertung des Wendlinger Bahnhofs zu einem ICE/IC-Halt ist auch deshalb unbedingt ratsam, weil nach S21-Planung 365.000 Neckartalbahnannlieger bei jeder Fahrt in Richtung Ulm/München/Friedrichshafen via Neubaustrecke jedes Mal erst 15 km Umweg in die entgegengesetzte (!) Richtung via Wendlinger Kurve zum Flughafen Stuttgart und nach dortigem Umstieg auf einen Gegenzug die- selben 15 km wieder zurück fahren müssen – also 30 km Umweg bei einer Gesamtdistanz von gerade einmal 57 km auf sich nehmen müssten! Dies weil sowohl die geplante „Kleine“ wie auch die von der Landesregierung geforderte „Große Wendlinger Kurve“ aufgrund ihrer Von-Süd-nach-West-Orientierung *ausschließlich* von der Neckartalbahn in Richtung S21-Flughafen-Fernbahnhof, nicht aber auf die NBS Wendlingen–Ulm überleitet, siehe Folie 2

✓ die 600 m lange „Doppelkurve Wendlingen-Ulm“ sowie eine fällige Bahnsteigverlängerung im Wendlinger Bahnhof um gerade einmal 50 m ist vollständig gegenfinanzierbar durch die entfallen könnende bislang noch nicht gebaute 100 Mio. € teure „Große Wendlinger Kurve“, die ohnehin nur der Minderheit der Flughafenpassagiere aus Richtung Tübingen/Reutlingen

einen geringen\* Zeitgewinn bringt (\*gering wegen Ankunft im zeitraubend fehlplatzierten S21-Flughafen-Fernbahnhof!)

- ✓ die „Rest“-Fahrzeit auf dem Europa-Magistralen-Abschnitt S-Hbf—Wendlingen beträgt mit oder ohne „Stuttgart 21“ 16 Minuten: 16 Minuten bei Fahrt via S21 mit Flughafen-Halt oder 16 Min. via Bestandsstrecke ohne Halt durchs Neckartal, **siehe Folie 3**
- ✓ Oberster Kronzeuge für die Gleichwertigkeit dieser NBS-Einbinde-Lösung ist der ehemalige S21-Bahnbevollmächtigte Eckart Fricke: Seine Antwort auf eine diesbezügliche Publikumsfrage in einer Podiumsdiskussion mit Winfried Hermann und Steffen Siegel in Echterdingen am 4.03.2011: „Das ist eine gute Lösung!“ (Video-Beleg: <https://youtu.be/NNbpL4LNdlc>)

\* \*

## **II. S-Bahn-Südtangente Neckar-Filder-Gäu entlastet sowohl das am Limit angelangte radiale VVS-S-Bahn-Netz als auch die dauerverstaute A8 und A81 und ist zugleich die Umstiegsoption für alle Flughafen-Passagiere aus Richtung Ulm + Tübingen / Reutlingen**



Südlich von Stuttgart hat sich über die Jahrzehnte entlang der beiden Autobahnen A8 und A81 eine „übersehene“ zweite Großstadt mit 448.000 Einwohnern und pendleraufkommensstarken Gewerbegebieten mit zahlreichen namhaften Arbeitgebern etabliert – bis heute *ohne* durchgängige Schienen-ÖPNV-Erschließung, **siehe Folie 4**. Zwei mal tägliche Folge morgens und abends: Massenstaus auf den beiden Autobahnen und der B27 (**siehe Folie 5**), die nicht bloß allen Pendlern sehr viel Lebenszeit stehlen, sondern auch eine ebenso enorme wie unnötige zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionsquelle darstellen. Entlastung in diesem dicht besiedelten Raum kann nur eine durchgängig 2-gleisige, umsteigefreie, tangentielle Ost-West-ÖPV-Schienenverkehrsachse bieten, die die Siedlungs- und Pendleräume vom Gäu über die Filder (einschließlich Flughafen) bis in den östlichen Neckarraum leistungsstark miteinander verbindet.

### **Die Vorzüge des S-Bahn-Netz-Ringschlusses im Einzelnen:**

- ✓ Flughafen-Passagiere aus den Räumen Ulm/Merklingen und Tübingen/Reutlingen gelangen nach dem Konzept von UMSTIEG21 per einmaligem getaktetem Umstieg in Wendlingen Bf per Filder-Neckar-Ringschluss-S-Bahn in 18 bzw. als Express-S-Bahn in 10 Minuten zur S-Bahn-Station Flughafen/Messe
- ✓ Gesamtreisezeit Ulm–Flughafen mit getaktetem Umstieg in Wendlingen vom ICE/IC auf Ringschluss-S-Bahn: 42 bzw. 34\* Minuten (\*per Express-S-Bahn); zum Vergleich schnellste Verbindung heute: 1 h 38 Min.
- ✓ Umstieg vom ICE aus Ulm sowie vom RE aus RT/TÜ auf Flughafen-S-Bahn in Wendlingen Bf am selben Bahnsteig möglich
- ✓ Ankunft an der zeitsparenderen, weil direkt unter dem Abflugterminal gelegenen heutigen S-Bahn-Station Flughafen/Messe – und nicht wie bei S21 zeitraubend einen viertel Kilometer ausserhalb in 26 Metern Tiefe!
- ✓ Günstigerer Ticketpreis, da S-Bahn deutlich billiger als ICE

- ✓ Größtmöglicher Entlastungseffekt auf den Autobahnen A8 + A81 im Großraum südlich von Stuttgart insbesondere im Berufsverkehr, da mit dem S-Bahn-Filder-Neckar-Ringschluss erstmalig ein konkurrenzfähiges, ökologisches, durchgängiges und umsteigefreies Schienen-ÖPV-Alternativangebot für die zahlreichen Pendler der 448.000 Einwohner starken „übersehenen zweiten Großstadt“ von Herrenberg bis Kirchheim/Teck, Plochingen/Filstal und Nürtingen mittels 3er S-Bahn-Linien geschaffen wird, **siehe Folie 6**
- ✓ Großer Entlastungseffekt auch für die überlastete S-Bahn-Stammstrecke in Stuttgart, **siehe Folie 7**
- ✓ Fast 30.000 Einwohner der bisher noch nicht schienenerschlossenen Fildergemeinden Sielmingen, Neuhausen und Königen mit großen Arbeitgebern und entsprechendem Pendleraufkommen werden neu ans S-Bahn-Netz angeschlossen
- ✓ **Umnutzung der bereits fertiggestellten neuen S21-Sulzbachtal-Brücke sowie Denkendorfer-Tal-Brücke für die Filder-S-Bahn-Linien ins Neckartal**
- ✓ **Umnutzung der „Rohrer Kurve“ nur für S-Bahn-Verkehr, konkret: der neuen S-Bahn-Linie S10 zwischen Kirchheim/Teck und Böblingen/Herrenberg**
- ✓ Kronzeugin für die Sinnhaftigkeit eines S-Bahn-Ringschlusses über die Filder ins Neckartal ist die von mehreren Neckartalgemeinden beauftragte 1. Machbarkeitsstudie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (VWI) der Uni Stuttgart, die u.a. der Variante der UMSTIEG21-Gruppe die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit bescheinigte, siehe VWI-Gutachten Seite 13-15:

[https://www.wendlingen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/S-Bahn\\_Filder-Neckartal\\_Bericht.pdf](https://www.wendlingen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/S-Bahn_Filder-Neckartal_Bericht.pdf)

\* \* \*

### III. Beseitigung der Engpässe auf den Zulaufstrecken zum Stuttgarter Hbf (Kopfbahnhof)



Den 3 verschieden schnellen und in unterschiedlich kurzen/langen Abständen haltenden Personenzuggattungen ICE/EC/IC, IRE/RE/RB und S-BAHNEN stehen heute nur 2 Gleispaare auf den zwei wichtigsten Zulaufstrecken zum Stuttgarter Kopfbahnhof von Norden und von Südosten zur Verfügung. Um die Pünktlichkeit der Züge ohne wechselseitige Verspätungsübertragungen dauerhaft zu gewährleisten und die Streckenkapazitäten dem klimawandelbedingt stark wachsenden Bedarf entsprechend steigern zu können, ist jeweils ein drittes Gleispaar für die 3 Personenzuggattungen zwischen S-Hbf und den Streckenaufteilern in Zuffenhausen-Nord und Bad Cannstatt nötig!



**WICHTIG:** Trotz der mittlerweile auf 8,2 Mrd. € veranschlagten Ausgaben allein für Stuttgart 21 (die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm schlägt mit nochmals 3,7 Mrd. € zu Buche) wird der Engpass auf der schon heute an der Kapazitätsgrenze angelangten Zulaufstrecke von und nach Zuffenhausen-Nord **NICHT BEHOBEN!**

Da UMSTIEG21 beim heute erreichten S21-Baustand (Stand Juni 2018) noch immer Finanzmittel in 10-stelliger (!) Größenordnung einspart, kann der Zulaufstreckenausbau auf 7,3 km Länge nach

Norden und 2,4 km Länge nach Südosten daraus leicht finanziert werden. Zumal sich die fälligen Ausbaumaßnahmen durchweg auf unverbautem Bahngrund realisieren lassen!

### VIII a: Engpassbeseitigung zwischen S-Hbf (Kopfbahnhof) und Zuffenhausen-Nord

Die unter dem Titel „Stuttgart 21“ projektierte neue Schieneninfrastruktur endet, von der Stadtmitte nach Norden gesehen, am Feuerbacher Bahnhof. Von dort bis zur 3,5 km entfernten Einmündung der Schnellfahrtstrecke Mannheim-Stuttgart in das oberirdische Regionalbahngleispaar von und nach Ludwigsburg sieht S21 KEINEN AUSBAU vor, **siehe Folie 8!** Dort wie auch im weiteren *unterirdischen* Verlauf der Zulaufstrecke zum S21-Tiefbahnhof soll den 2 Personenzuggattungen ICE/EC/IC und IRE/RE/RB künftig nur noch 1 Gleispaar ohne die heutige *oberirdische* Notfall-Ausweichmöglichkeit auf das durchgängig parallel verlaufende S-Bahn-Gleispaar zur Verfügung stehen! Und dies obwohl selbst der „Vater von Stuttgart 21“, Gerhard Heimerl, in einem Interview mit den Stuttgarter Nachrichten vom 18.04.2016 zugab, dass der Nordzulauf schon heute an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Im Wortlaut Heimerls: „Dort knirscht es!“

Um diesem nicht behobenen Engpass wenigstens auf dem Papier zu begegnen, wurde von ihm die „P-Option“ skizziert, die im Finanzplan von Stuttgart 21 jedoch nicht vorgesehen und ergo auch nicht ansatzweise planfestgestellt ist. Diese bei Beibehalt von Stuttgart 21 *unabwendbar* notwendig werdende Nachrüstung des Nordzulaufs bestünde aus 2 neuen je 2 km langen Tunnelröhren *unter* dem bestehenden Pragtunnel hindurch mit anschließendem unterirdischen (!) Brückenbauwerk zur kreuzungsfreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in den Cannstatter S21-Tunnel (**siehe Folie 9**), sowie aus einem 3. Gleispaar zwischen Zuffenhausen-Nord und Bahnhof Feuerbach. Die Zusatzkosten für diese komplizierte Tunnelbaulösung werden die Gesamtkosten für Stuttgart 21 absehbar nochmals um mindestens eine halbe Milliarde € in die Höhe treiben.

Dagegen kommt der Komplettausbau der 7,3 km langen Zulaufstrecke von S-Kopfbahnhof bis Zuffenhausen-Nord nach den Plänen von UMSTIEG21 mit nur einer 700 Meter langen dritten Pragtunnelröhre auf heutigem Niveau aus (Pragsattel geologisch überprüft: anhydritfrei!). Die restlichen 6,6 km werden auf vorhandenem (!) Bahngrund durchweg oberirdisch ausgeführt, sodass a) die Kosten dafür nur einen Bruchteil der unausweichlichen S21-Zulaufstrecken-Ausbaumaßnahme betragen werden und b) der oberirdische Ausbau auch weit schneller planfestgestellt werden kann.

Im Zuge des Ausbaus des 3. Gleispaars von Zuffenhausen-Nord bis S-Hbf können zudem folgende bereits erfolgte Stuttgart21-Baumaßnahmen **mit- bzw. umgenutzt** werden:

- ✓ Die 2 neu eingehängten Brückenbauwerke über die Nordbahnhofstraße, über die derzeit die Baustellenlogistikstraße geführt wird und über die später auch bei Stuttgart 21 die zwei oben verbleibenden S-Bahn-Gleise gelegt werden sollen
- ✓ sowie die aufwändige und nahezu abgeschlossene Aufweitung des Feuerbacher Bahnhofs von ehemals 4 auf 6 Gleis-Spurweiten!

### VIII b: Engpassbeseitigung zwischen S-Hbf (Kopfbahnhof) und Bad Cannstatt

Sobald der bereits 240 Meter weit vorgetriebene insgesamt 670 m lange 2-gleisige Tunnel unter dem Rosensteinpark hindurch vollendet ist, ist die nach dem bisherigen UMSTIEG21-Konzept aus Parkschonungsgründen alternativ empfohlene Aufweitung des noch existierenden, mit 300 m Länge weitaus kürzeren historischen Rosensteintunnels nicht mehr sinnvoll vermittelbar.

**Ab diesem Zeitpunkt sind folgende S21-Baugewerke 1:1 für das UMSTIEG21-Vorhaben eines Ausbaus der Zulaufstrecke nach Bad Cannstatt unnutzbar:**

- ✓ der komplette 2-gleisige S-Bahn-Tunnel zwischen Cannstatter Neckarufer und der im Rohbau bereits errichteten neuen S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“
- ✓ die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße wird ebenfalls mit genutzt, wobei durch die großen Gesamtersparnisse durch UMSTIEG21 diese Tangential-Umsteigehaltestelle noch von den ungenügenden 2 auf die von allen Verkehrsverbänden empfohlenen 4 Gleise ausgeweitet und finanziert werden kann
- ✓ auch die neue, für 2 Gleispaare Platz bietende S21-Eisenbahnbrücke über den Neckar wird dann mitgenutzt – wobei für UMSTIEG21 nur das darüber geführte S-Bahn-Gleispaar, nicht jedoch die 2 weiteren Gleise für die Fernbahn gebraucht werden (diese bleiben in bisheriger Lage auf der König-Karl-Brücke), sodass der für das Fernbahn-Gleispaar eingeplante Platz auf der Brücke ideal als Ersatz für die abgerissene einstige Fußgänger- und Fahrradquerung des Neckars umgenutzt werden kann!
- ✓ mit der UMSTIEG21-Lösung entfallen sowohl die Kosten für das bei Stuttgart 21 geplante Unterhängen des benötigten neuen Fußgängerstegs über den Neckar als auch die Kosten für den bei Stuttgart 21 vorgesehenen Abriss der bestehenden 4-gleisigen König-Karl-Brücke.

\* \* \* \*

#### IV. Der modernisierte Kopfbahnhof



Der 16-gleisige Stuttgarter Kopfbahnhof verdient nach 100 Jahren Bahnbetrieb eine gründliche und durch die bisher getätigten Stuttgart21-Bahnhofs-Baufeldfreiräumungen sogar deutlich erleichterte (!) Modernisierung, [siehe Folie 10](#).

#### Die Vorzüge des modernisierten Kopfbahnhofs im Einzelnen:

- ✓ Mit seinen 16 Gleisen und 8 Personenbahnsteigen ist er seit je her ideal für den angestrebten „integralen Deutschlandtakt“ geeignet
- ✓ Die Auswertung von Stuttgarter Kopfbahnhof-Fahrplantafern aus der Zeit vor Beginn der PKW-Massenmotorisierung zeigt, dass der 16-gleisige Kopfbahnhof in der Spitzenstunde 46 Züge abfertigte – bei einer von der Landesregierung bestätigten Kapazität von rund 50 Zügen. Gegenüber den heute fahrenden 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde besitzt der Stuttgarter Kopfbahnhof also selbst ohne Optimierungsmaßnahmen im Gleisvorfeld noch erhebliche Reservekapazitäten für künftig erwartbare Fahrgastzahlensteigerungen, die angesichts des galoppierenden Klimawandels nicht früh genug eintreten bzw. durch Werbe- und Steuerungsmaßnahmen herbeigeführt werden können; **der S21-Tiefbahnhof ist dagegen nach allen Planantragsunterlagen auf lediglich 32 Züge pro Stunde ausgelegt und aufgrund seiner eingezwängten Lage nachträglich auch nicht mehr erweiterbar!**

- ✓ Dank dem auf 3 Ebenen kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten gestattenden „Tunnelgebirge“ im Gleisvorfeld (siehe Folie 11) ist der Stuttgarter Kopfbahnhof laut Stiftung Warentest-Prüfungen bis zuletzt im Wechsel mit dem Leipziger Kopf(!)bahnhof der bundesweit pünktlichste bzw. zweitpünktlichste Großstadtbahnhof Deutschlands – und das schon ganz ohne Modernisierungsmaßnahmen



Dieses pünktlichkeitsgarantierende ingenieursbautechnische Meisterwerk soll im Zuge von Stuttgart 21 abgerissen und durch 2 kleinere aber höhengleiche (!) = NICHT MEHR KREUZUNGSFREIE Gleisvorfelder im Süd- und Nordkopf des S21-Bahnhofstros ersetzt werden!

- ✓ 16 Bahnhofsgleise erfordern logisch zwingend 8 Personenbahnsteige. Diese 8 vorhandenen Bahnsteige sind bereits heute bis zu 10 Meter breit und dank der genialen Kopfbahnhofskonstruktion der württembergischen Eisenbahningenieure völlig tragepfeiler- und treppenfrei – sprich: hindernisfrei! Durch Zuschlagen der zusätzlich vorhandenen, seit langem nicht mehr genutzten 8 Gepäckbahnsteige kann der modernisierte UMSTIEG21-Kopfbahnhof gar mit 8 je 12 m breiten völlig hindernisfreien Personenbahnsteigen aufwarten, siehe Folie 12! Und das ohne das hochgefährliche, im Stuttgart21-Tiefbahnhof entgegen allen Sicherheitsregeln in Kauf genommene Bahnsteigegefälle!



Demgegenüber halbiert sich mit der Halbierung der Gleisezahl im S21-Tiefbahnhof von 16 auf nur noch 8 Gleise logisch zwingend auch die Zahl der Personenbahnsteige auf nur noch 4! Die Zahl der Fahrgäste will freilich niemand halbieren, was zwangsläufig ein abschreckendes Gedränge als Dauerzustand im Stuttgart 21-Tiefbahnhof erwarten lässt! Zumal die nur noch 4 Bahnsteige auch noch zusätzlich durch 28 Ingenhoven'sche Kelchstützen und zahlreiche Treppenanlagen eingeengt werden! Ein absolutes K.O.-Kriterium für die unbedingt erforderliche Attraktivitätssteigerung des Bahnverkehrs!

- ✓ Jeder Kopfbahnhof glänzt zudem durch absolute Barrierefreiheit bei den Zugängen zu allen vorhandenen Bahnsteigen
- ✓ Das bei UMSTIEG21 vorgesehene weite Glasdach wird mit halbtransparenten Photovoltaikmodulen bestückt, die auf der großen verfügbaren Fläche bis zu 12% des Strombedarfs aller Stuttgarter Stadtbahnen decken können!
- ✓ Die schier unlösbaren Brandschutz- und Evakuierungsprobleme des S21-Tiefbahnhofs mit seinen daran sich anschließenden 60 km Tunnelröhren stellen sich bei oberirdischen Kopfbahnhöfen prinzipiell nicht. Gleiches gilt für den talkessellagebedingten Sonderfall des gesteigerten Überflutungsrisikos der Gleisanlagen durch künftig immer häufigere und stärkere Starkregenereignisse. Auch hierin sticht der oberirdische Stuttgarter Kopfbahnhof den ausgerechnet am tiefsten Punkt der Stadt (!) geplanten Tiefbahnhof in jeder Hinsicht aus!

### Bereits realisierte für UMSTIEG21 unnutzbare S21-Hbf-Bauwerke:

- ✓ die bereits ausgehobene 180 x 80 Meter große und bis zu 12 m tiefe Bahnhofsrube samt Baufeldfreiräumung ist bestens geeignet für die 2 vorgesehenen Umstieg21-Gleis-Untergeschosse: eine Kurzzeit-PKW-Tiefgarage und ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) samt E-Bike-Hub
- ✓ die bereits gegossene massive Betongrundplatte samt massiver Pfahlgründung ist stabiler als während der letzten 100 Jahre Bahnbetrieb; von daher ist sie statisch bestens gegründet für die 4 UMSTIEG21-Funktionsebenen Tiefgarage, ZOB/E-Bike-Hub, 16 Bahnsteiggleise und Photovoltaik-Glasdach

- ✓ die 2 in dieser Grube bisher nur bis auf halbe Höhe gegossenen Kelchstützen können in das ja auch für UMSTIEG21 benötigte Tragwerk für das ZOB-/E-Bike-Zwischendeck integriert werden
- ✓ die bereits ausgehobene und pfahlgegründete 10 m tiefe Grube im Mittleren Schlossgarten bietet sich für einen Wiederaufbau des beliebten Landespavillons im renaturierten Park an
- ✓ die dortigen 4, bisher ebenfalls nur bis auf Halbhöhe gegossenen Kelchstützen können per UMSTIEG21-Architekturwettbewerbsvorgabe Bestandteil der Überdachung des wieder aufstehenden Landespavillons werden
- ✓ das bereits fertig gebaute unterirdische „Technikgebäude“ vor dem Bahnhofs-Nordausgang wird 1:1 für die notwendige S-Bahn-Stellwerks- und Bahnhofstechnik genutzt
- ✓ auch die S21-baubedingt verlagerten modernisierten Stadtbahn-Haltestellen und -Strecken „Staatsgalerie – Hbf – Türlenstraße – Budapester Platz“ werden 1:1 übernommen
- ✓ die derzeit auf zig Pfählen stehende unterhöhlte ehemalige Bundesbahndirektion mit allen Baugruben davor und dahinter (= der geplante Nordkopf des S21-Tiefbahnhofs) bietet sich als idealer Neu-Standort für mit Platznöten kämpfende Museen mit großen Archivbeständen an – wie z.B. das auf neuer Standortsuche befindliche völkerkundliche „Lindenmuseum“
- ✓ der direkt dahinter sich anschließende Cannstatter Tunnel könnte von diesem Museum zu einem „Time-Tunnel“ der Menschheitskulturentwicklung (um-)genutzt und so zu einer weltweit einzigartigen Touristenattraktion umgemünzt werden.

\* \* \* \* \*

## V. Ab morgen möglich: Die Beschleunigung der ÖPNV-Anbindung von Stgt.-Hbf an den Filderflughafen durch Express-S-Bahnen auf dem attraktiven Panoramabahn-Abschnitt der „Gäubahn“



Schon heute ist der Flughafen Stuttgart im internationalen Vergleich in der rekordverdächtig kurzen Zeit von 27 Minuten durch 2 S-Bahn-Linien an das Stadtzentrum angeschlossen (vergleiche dazu München-Erding–Marienplatz: 45 Min., Paris Charles de Gaulle–Notre Dame: 46 Min., London Heathrow–Piccadilly Circus: 46 Min., Berlin Schönefeld/BER–Kudamm: 1 h 00, New York JFK–Times Square: 1 h 02, [siehe Folie 13](#)).

**Umstieg21-Vorschlag:** Ohne auch nur 1 Meter neues Gleis legen zu müssen, ließe sich die Fahrzeit *ab morgen* nochmals um 7 Minuten auf 20 Minuten verkürzen: [Durch Einsatz zusätzlicher S-Bahn-Züge als Express-S-Bahn auf der oberirdischen aussichtsreichen Panoramabahnstrecke \(siehe Folie 14\)](#) mit nur einem einzigen Zwischenhalt in Stuttgart-Vaihingen, um dort Gäubahn-Fahrgäste aus dem Raum Böblingen-Horb-Rottweil-Tuttlingen mit Ziel Flughafen aufzunehmen. Der dafür notwendige zusätzliche Bahnsteig im Bf Vaihingen ist nach einer Zusatzvereinbarung der S21-Projektpartner bereits in der Ausführungsplanungsphase.

**Einziges Erfordernis:**

2 bis 4 S-Bahn-Züge (je nach gewünschtem Takt), die dafür benötigte Zahl an Lokführern und die Ausweisung der neuen Express-Verbindung im offiziellen Fahrplanangebot.

### Zusatzgewinne:

- ✓ Zeitsparende Ankunft der Flughafen-Express-S-Bahn direkt unter dem Abflugterminal – und nicht wie bei Stuttgart 21 zeitraubend einen viertel Kilometer ausserhalb in 26 Metern Tiefe
- ✓ S-Bahn-Tickets sind um ein Vielfaches günstiger (Tarife des Verkehrsverbunds Stuttgart) als die für ICEs und ICs (Tarife DB-Fernverkehr)
- ✓ Da sich der Stuttgart21-Fernbahn-Flughafenanschluss derzeit erst in der Antragsphase des Planfeststellungsverfahrens befindet, sind die dafür veranschlagten Finanzmittel von rund 1 Milliarde € (weltweit beispiellos verschwenderisch für eine ja bereits per S-Bahn in Betrieb befindliche Flughafenanbindung!) noch in vollem Umfang einsparbar!

\* \* \* \* \*



## VI. Mit UMSTIEG21 ist *sofort* eine neue Stadtteilentwicklung möglich

Die „städtebauliche Jahrhundertchance Stuttgarts“ durch Stuttgart 21 ist in Wirklichkeit OHNE S21 weitaus schneller umzusetzen, blockiert die umfangreiche S21-Baulogistik doch ausgerechnet das stadtklimatisch verträglichste Stadtentwicklungsareal am Inneren Nordbahnhof (Gelände „C1“ und „C2“, siehe Folie 15). Dieses bereits heute bestens ÖPNV-erschlossene, zentrumsnahe Gelände mit seinen 124.000 qm Stadtentwicklungsfläche kann nach einer ersten UMSTIEG21-Bebauungsstudie dringend benötigten finanziell erschwinglichen Wohnraum für ca. 3500 Neu-Bürger anbieten.

Prinzipiell kann mit Umstieg21 auch das doppelt so große „B-Areal“ durch Auslagerung des heute dort befindlichen Bahnbetriebshofs an Standorte in der Region freigeräumt und der verheissenen Wohnraumentwicklung übergeben werden.



Vor den Folgen einer Überbauung des „B-Areals“ warnt indes der vom Umweltamt der Stadt Stuttgart erarbeitete „StadtklimaAtlas“: Eine Verbauung der nächtlichen Kaltluftseen-Entstehungsgebiete über den dortigen Gleisanlagen brächte eine mess- und fühlbare Verschlechterung der ohnehin angespannten Stadtklimasituation für *alle* „Alt“-Einwohner des hitzestress- und inversionswetterlagenanfälligen Stuttgarter Talkessels!

Deshalb schlägt UMSTIEG21 dort eine stadtklimafreundliche Mischnutzung des Geländes vor: eine gegenüber S21 deutlich ausgeweitete Parkerweiterung des angrenzenden Rosensteinparks und den bahverkehrsbetrieblich wünschenswerten Beibehalt des Abstellbahnhofs, der bei Neusortierung auf halber heutiger Fläche ohne Betriebseinschränkungen unterzubringen ist, siehe Folie 16.

\* \* \* \* \*

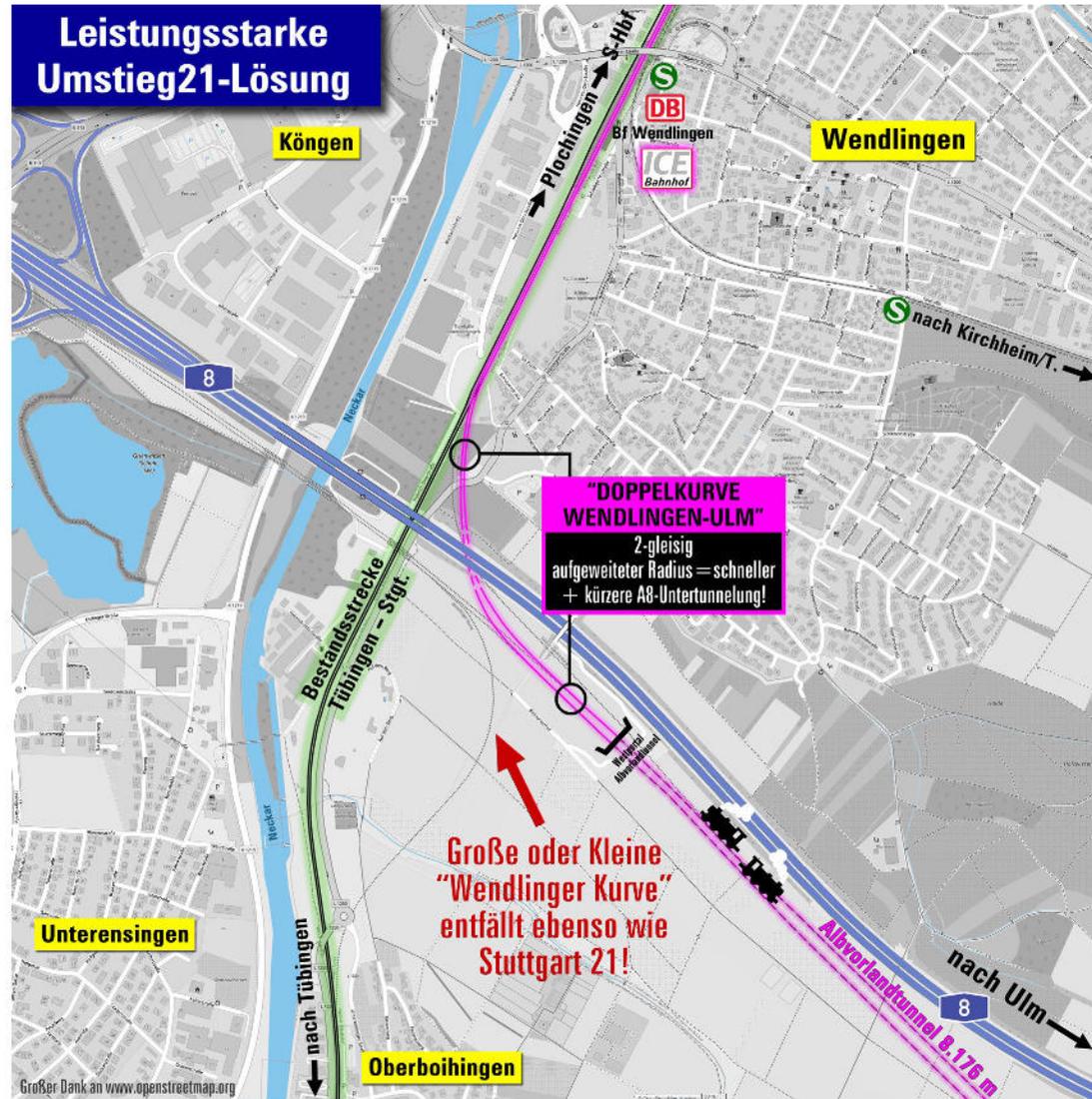
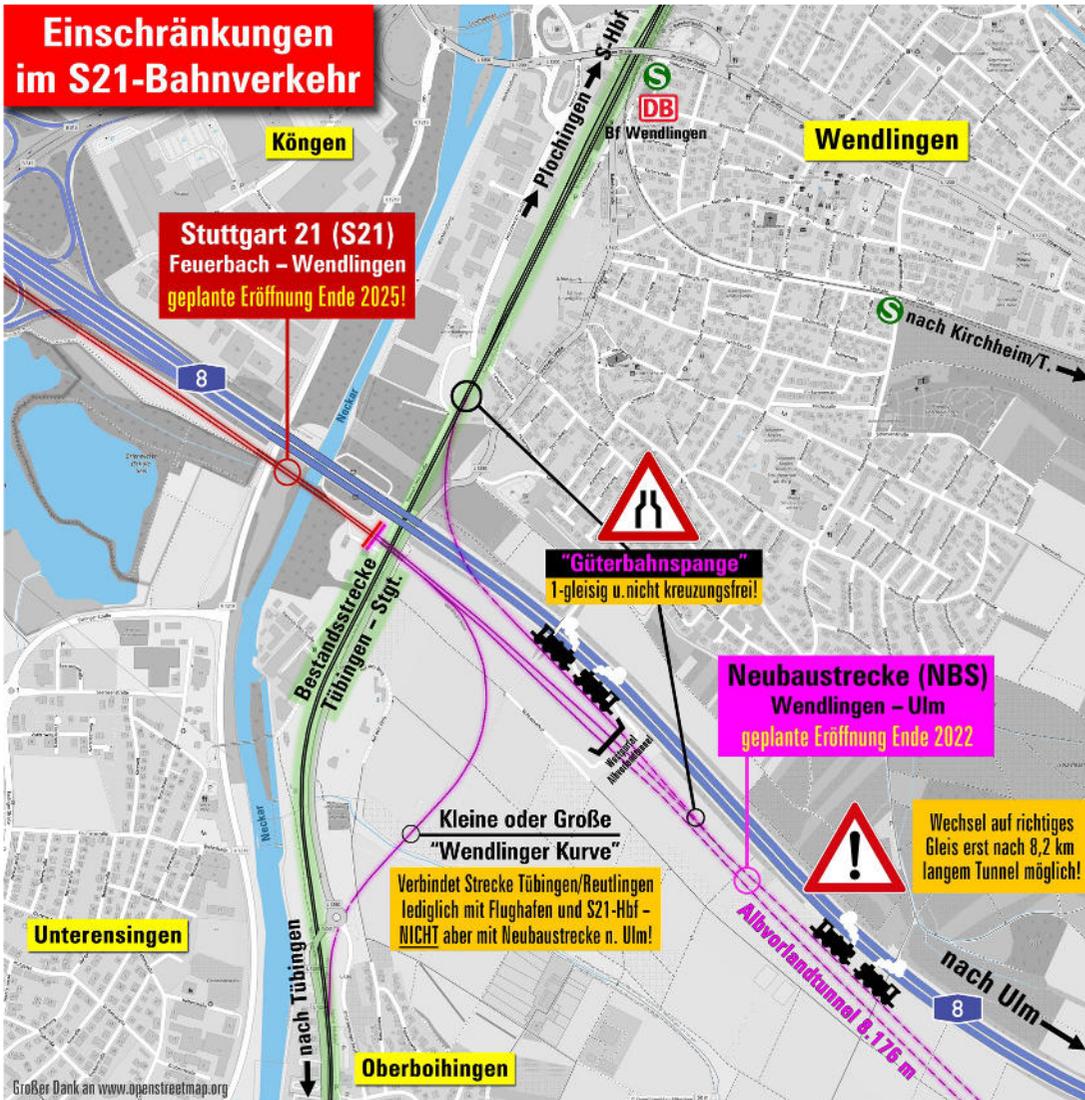


Mehr Bilder, Pläne und Graphiken zum Thema Umstieg21-Verkehrsalternativen auf

[www.umstieg-21.de/5-verkehrswende](http://www.umstieg-21.de/5-verkehrswende)

## Anhang: Folien

# Vergleich Anbindungen NBS – Neckartalbestandsstrecke



Graphik: Klaus Gebhard

365.000 Neckartäler, die nach Ulm wollen, dürfen bei "Stuttgart 21" erst einmal per PKW, Bus oder Bahn ...



Das macht 30 km (!) Umweg – bei einer zurückzulegenden Gesamtdistanz Wendlingen–Ulm von 57 km (= +52%)!

# Gleich schnell zwischen Stuttgart-Hbf und Wendlingen

## - aber höchst unterschiedlich teuer und riskant!

**Stuttgart-Hbf – Wendlingen via Bestandsstrecke**

Streckenlänge:	<b>29,6 km</b>
Fahrzeit:	<b>16 Min.</b>
Risiken:	<b>Keine, da Bestandsstrecke!</b>

Störungenanfälliges Gedränge im S21-Tunnelsbahnhof wg. halbiertem Gleise- u. Bahnsteigezahl

Stärker als Alte Geislinger Steige! | Gipskeuper!

25% Steigung

Motoren bzw. Bremsen in 9,8 km langem Stoll-Tunnel stets auf Vollast

Baugenehmigung für Flughafen-DB-Bahnhalbe wegen ökonomischer Plan-Mängel nicht absehbar

139 km langer Stolltunnel

\* Flughafen wird bereits per S-Bahn u. ab 2020 per Stadtbahn preiswert angefahren!

Extreme Baukosten und dauerhaft hohe Unterhaltskosten

**Stuttgart-Hbf – Wendlingen via "Stuttgart 21"**

Streckenlänge:	<b>27,8 km</b> (mit Flughafenhalt)
	<b>25,5 km</b> (ohne Flughafenhalt)
Fahrzeit:	<b>16 Min.</b> (mit Flughafenhalt)
	<b>12 Min.</b> (ohne Flughafenhalt)
Risiken:	Gipskeuperhebungen, Stadthangrutschungen, Mineralwasserschädigung, Kapazitätsengpässe, großes Katastrophenpotential in 62 km Tunneln, weitere Kostensteigerungen bei Bau und Betrieb

Feuerbach - Wendlingen = Stuttgart 21

**Stuttgart-Hbf – Wendlingen via Bestandsstrecke**

Streckenlänge:	<b>29,6 km</b>
Fahrzeit:	<b>16 Min.</b>
Risiken:	<b>Keine, da Bestandsstrecke!</b>

**Gleich schnell + Milliarden billiger!**

...in Kombination...

**Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm**

Streckenlänge:	<b>56,9 km</b>
Fahrzeit:	<b>20 Min.</b>
Kehrseite:	Teilweise steiler als alte Geislinger Steige, deren nicht gütigerzüglicher, 155 Höhenmeter höherer Alb-Scheitelpunkt als auf alter Trasse = unnötiger Energiemehrverbrauch = höhere Ticktpreise!

Neckartal-Bestandsstrecke

Schnellfahrstrecke Wendlingen - Ulm

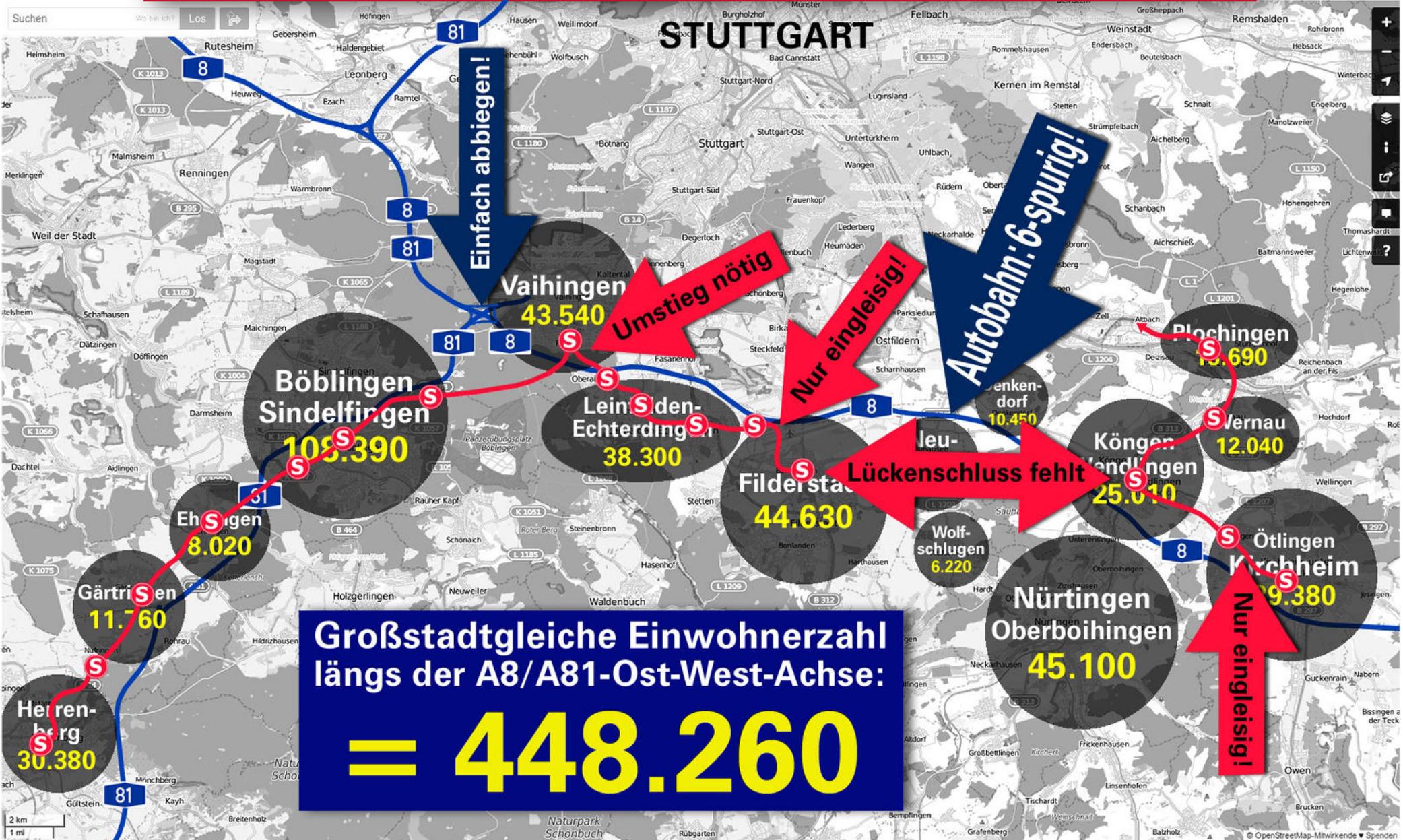
**Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm**

Streckenlänge:	<b>56,9 km</b>
Fahrzeit:	<b>20 Min.</b>
Kehrseite:	Teilweise steiler als alte Geislinger Steige, deren nicht gütigerzüglicher, 155 Höhenmeter höherer Alb-Scheitelpunkt als auf alter Trasse = unnötiger Energiemehrverbrauch = höhere Ticktpreise!

Schnellfahrstrecke Wendlingen - Ulm

**Nur die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bringt Fahrzeiterparnis**

# S-Bahn-Ausbau 1973 bis heute parallel zur dauerüberfüllten A8/A81:



Großstadtgleiche Einwohnerzahl  
längs der A8/A81-Ost-West-Achse:  
**= 448.260**

000070

# Täglicher Zeitfresser und gigantische unnötige CO<sub>2</sub>-Emissionen wegen fehlender durchgängiger Ost-West-Schienenachse



BAB 8: Donnerstag 17 Uhr, Höhe Leinfelden

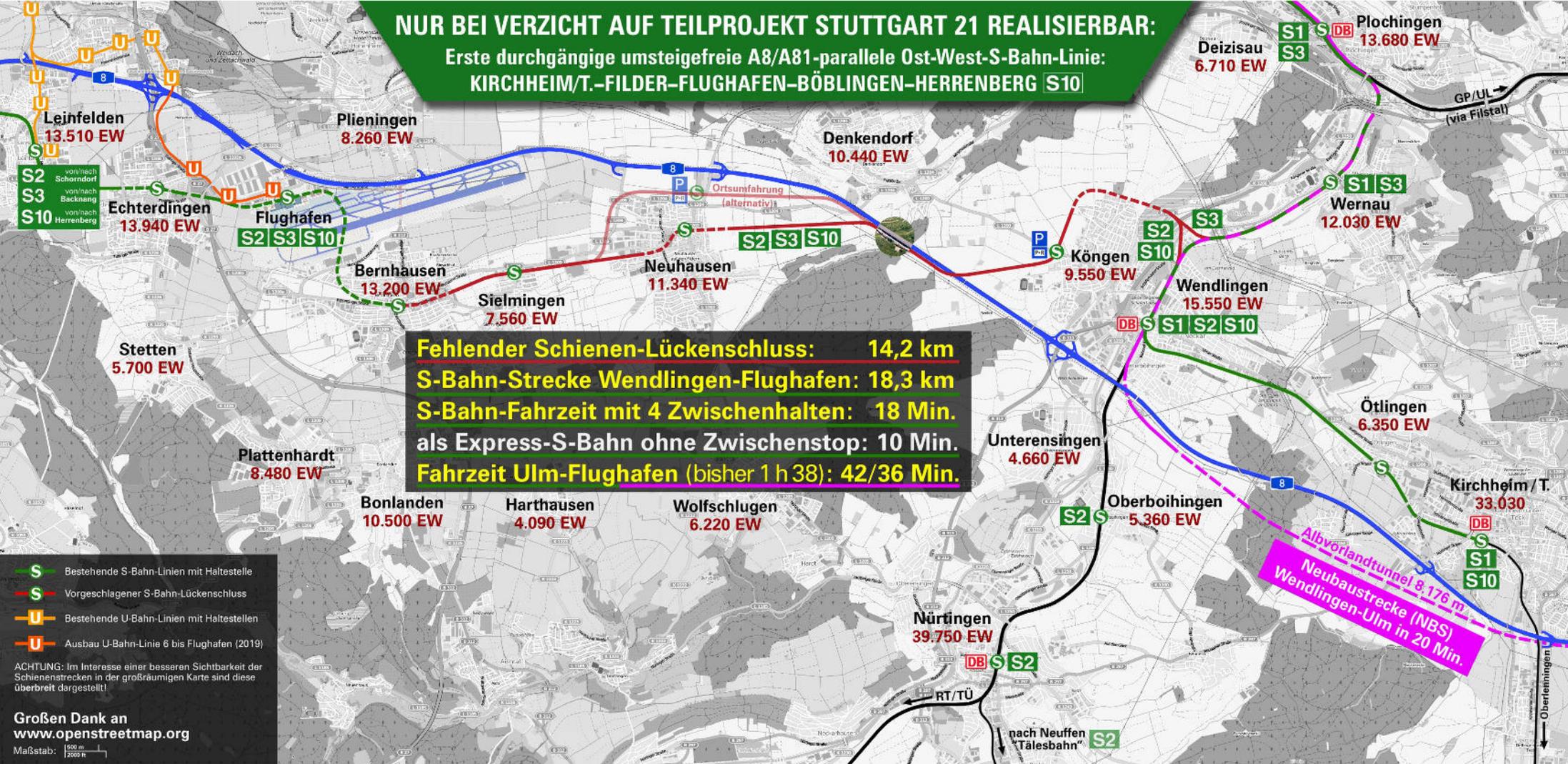
Foto: Alex Schäfer

# Neckar-Filder-Gäu-S-Bahn-Ringschluss Variante "Köngen-Turn"

**NUR BEI VERZICHT AUF TEILPROJEKT STUTTGART 21 REALISIERBAR:**

Erste durchgängige umsteigefreie A8/A81-parallele Ost-West-S-Bahn-Linie:  
KIRCHHEIM/T.-FILDER-FLUGHAFEN-BÖBLINGEN-HERRENBERG S10

**Fehlender Schienen-Lückenschluss: 14,2 km**  
**S-Bahn-Strecke Wendlingen-Flughafen: 18,3 km**  
**S-Bahn-Fahrzeit mit 4 Zwischenhalten: 18 Min.**  
**als Express-S-Bahn ohne Zwischenstop: 10 Min.**  
**Fahrzeit Ulm-Flughafen (bisher 1 h 38): 42/36 Min.**



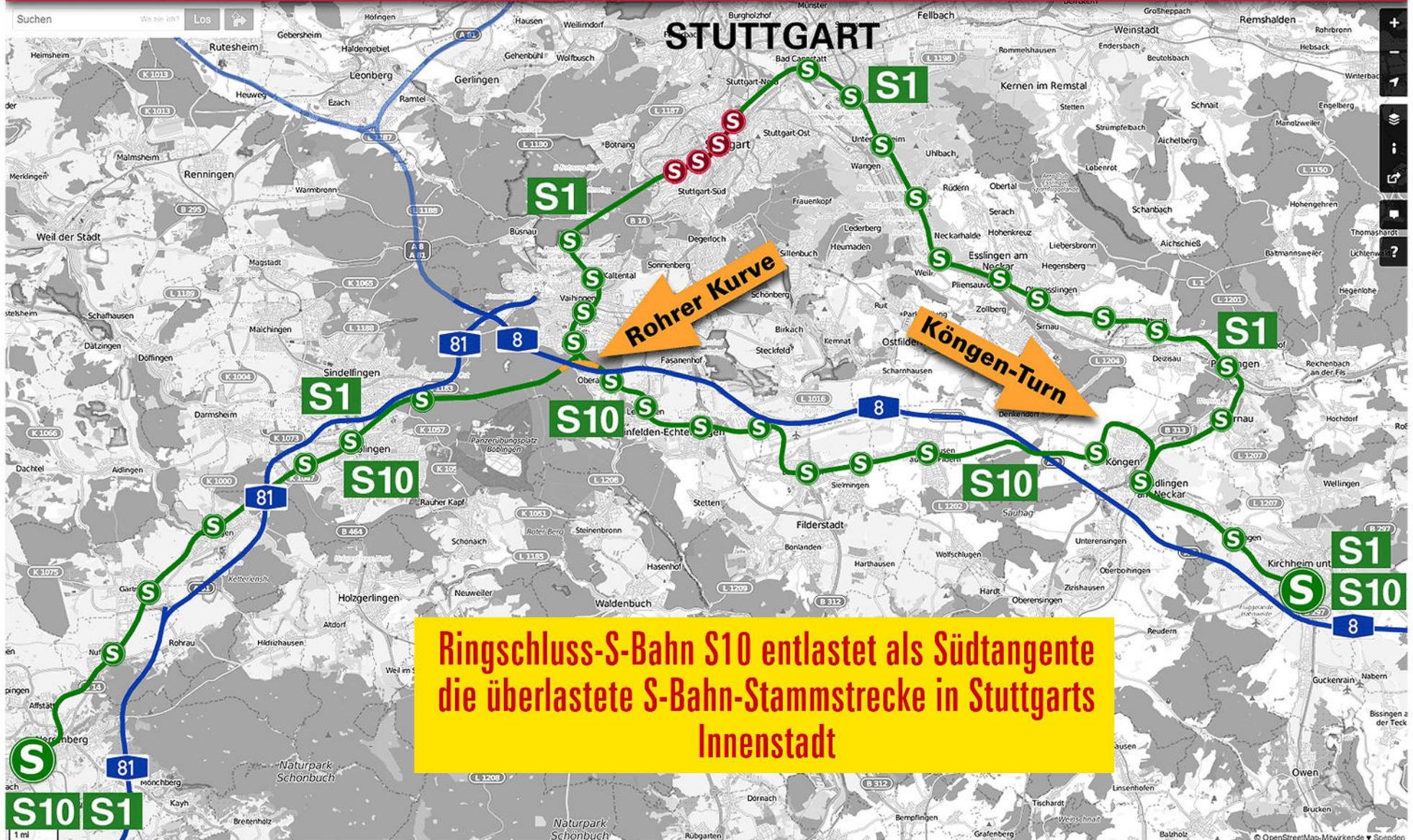
ACHTUNG: Im Interesse einer besseren Sichtbarkeit der Schienenstrecken in der großräumigen Karte sind diese überbreit dargestellt!

Großen Dank an [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)

Maßstab: 1:500 m / 1:2000 m

Graphik: Klaus Gebhard

# "Rohrer Kurve" + "Köngen-Turn" ermöglichen durchgängige A8/A81-S-Bahn-Nachbildung



Graphik: Klaus Gebhard

# Stau auf der Schiene zwischen Zuffenhausen-Nord und S-Hbf wird durch Stuttgart 21 **NICHT BEHOBEN!**

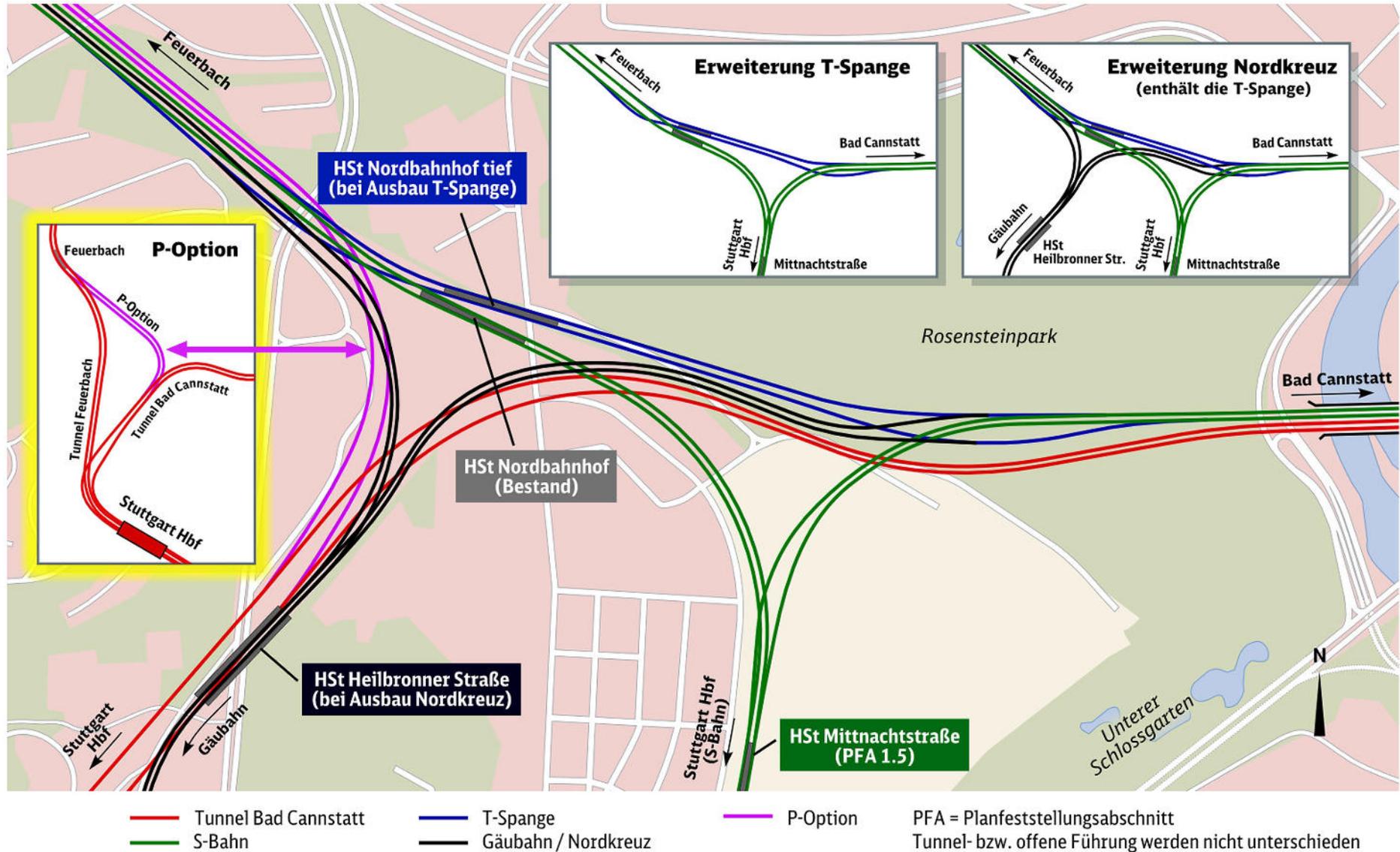


Einmündung der Schnellfahrstrecke Mannheim<sup>73</sup> in Regionalbahngleise von Ludwigsburg

Foto/Montage: Klaus Gebhard

# Heimerls 2 x 2 km "P-Option"-Tunnel macht S21 noch ruinöser

## Verkehrlich weit sinnvoller wären T-Spange und Nordkreuz – bei Verzicht auf Stuttgart21!



Die gelb markierte Insert-Graphik ist irreführend: Die P-Option bringt nur dann Entlastung für den Feuerbacher S21-Tunnel, wenn die beiden ~~hier~~ eingezeichneten Gleise bis zur Einmündung der Schnellfahrstrecke Mannheim in Zuffenhausen-Nord als 2. Ferngleispaar fortgeführt werden ...

# UMSTIEG21: Der modernisierte Kopfbahnhof mit seinen 4 Funktionsbenen und dem renaturierten Schlossgarten



Konzeption: P. Dübbers, N. Bongartz, K. Gehring - Realisierung: Kump-ai - Luftbild: M. Große

# Das seit 100 Jahren Pünktlichkeit garantierende Bauwerk der württembergischen Eisenbahningenieure



Foto: Klaus Gebhard

Die genial konzipierten kreuzungsfreien Zufahrten zum Stuttgarter Hbf sollen bei Stuttgart 21 zwei NICHT MEHR KREUZUNGSFREIEN unterirdischen Weichenfeldern vor und nach dem Tiefbahnhof weichen!

# Der Plus-Energie-Bahnhof

geräumig - barrierefrei - treppenfrei - deutschlandtaktfähig



Simulation: kunz-AV und Edgar Bayer

# Wozu noch einen 2. Flughafenbahnhof?

Stuttgarter kommen im internationalen Vergleich schon heute weltrekordverdächtig schnell zum Flughafen

## Vergleich schnellste Zugverbindungen in div. Großstädten von Stadtmitte zum Flughafen

### Hamburg Landungsbrücken > Fuhlsbüttel

### München Marienplatz > Erding

### Berlin Kurfürstendamm > Schönefeld

### Paris Notre Dame > Charles de Gaulle

### London Piccadilly Circus > Heathrow

### New York Times Square > John F. Kennedy

Stuttgart-Hbf > Flughafen per S-Bahn bereits heute in nur 27 Min. – per sofort einrichtbarer Express-S-Bahn in nur 20 Min.!

000079

# Ab morgen mit der Panorama-Express-S-Bahn in 20 Min. zum Flughafen!



<sup>79</sup>  
Herrliche Stadtaussichten gibt es gratis dazu.

Foto: Klaus Gebhard

# Stuttgart21-Baulogistik blockiert die bei UMSTIEG21 sofort mögliche Entwicklung neuen Stadt-Wohnraums auf 124.000 m<sup>2</sup> Fläche!



Rot: "B-Gelände" Bahnbetriebswerk Rosenstein, Grau: "C-Gelände" Innerer Nordbahnhof      Luftbild: Manfred Grohe, Graphik: Klaus Gebhard

# Stadtklimaverträgliche Neuordnung des Abstellbahnhofs am Rosenstein



Seit dem Ende des Zeitalters, da in Kopfbahnhöfen Lokomotiven neu vorgespannt werden mussten, ist das Stuttgarter Bahnbetriebswerk am Rosenstein-Park überdimensioniert.



Ein bahnhofsnaher Beibehalt von Abstellgleisen für überzählige Verstärkerzüge in den Stunden zwischen den Hauptverkehrszeiten ist sinnvoll und ticketkostenreduzierend. Die halbe einstige Fläche reicht dafür aber aus. Auf der anderen Hälfte erweitert Umstieg21 den Rosensteinpark.


**Deutscher Bundestag**

 Ausschuss für Verkehr  
 und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**
**19(15)37-D**

 Stellungnahme zur 11. Sitzung  
 Öffentl. Anhörung am 11.06.2018

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH • Rappellenstraße 17 • 70191 Stuttgart

 Deutscher Bundestag  
 Ausschuss für Verkehr und digitale  
 Infrastruktur  
 Sekretariat  
 Platz der Republik 1  
 11011 Berlin

 DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
 I.G.  
 Rappellenstraße 17  
 70191 Stuttgart  
 www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

 Manfred Leger  
 Telefon 0711 93319-100  
 Telefax 0711 93319-444  
 manfred.leger@deutschebahn.com  
 Zeichen I.G

08.06.2018

**Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 11. Juni 2018**
**Aufgaben der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH**

Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH besteht seit dem 01.09.2013 und ist eine für die Dauer des Projektmanagements der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gegründete Gesellschaft. Gesellschaftszweck ist gemäß dem geltenden Gesellschaftervertrag die Vorbereitung und Steuerung der Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Bauüberwachung in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturprojekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm, einschließlich der Vergabe, Koordinierung und Abwicklung aller Arbeiten, sowie die Errichtung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur, ferner die Erledigung aller damit unmittelbar oder mittelbar zusammenhängenden Geschäfte.

Als Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH bin ich im September 2013 mit dem klaren Auftrag des Bahn Vorstandes und Aufsichtsrates angetreten, das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm mit den Teilprojekten Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, wie zwischen den Projektpartnern vertraglich vereinbart, zu realisieren.

**Sachstand zur Termin- und Kostensituation**

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind weit fortgeschritten: Von den rund 59 Kilometer Tunnelröhren für Stuttgart 21 sind inzwischen mehr als 40 Kilometer und somit über zwei Drittel erfolgreich vorgetrieben. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind es rund 47 von 61 Kilometern und somit über drei Viertel der Tunnelröhren.

Die vertraglich gebundenen Leistungen betragen für Stuttgart 21 zum Ende des 4. Quartals 2017 3,794 Milliarden Euro. Die vertraglich gebundenen Leistungen betragen für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zum Ende des 4. Quartals 2017 2,281 Milliarden Euro.

**Demokratischer Auftrag und rechtliche Grundlage**

Das Gemeinschaftsprojekt wurde 2009 mit dem Finanzierungsvertrag von Bund, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und der Deutschen Bahn sowie mit der Zusatzvereinbarung zur Gäubahnanbindung des Flug-

...

 DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
 Sitz: Stuttgart  
 Amtsgericht: Stuttgart  
 HRB 745 715  
 USt-IdNr. DE 290 377 510

 Geschäftsführer:  
 Manfred Leger (Vorsitzender)  
 Olaf Drescher  
 Harald Klein  
 Peter Sturm

 Kontoverbindung:  
 Postbank Berlin  
 BLZ 100 100 10  
 Konto-Nr. 0567 765 103  
 IBAN DE 5510 0100 1005 6776 5103  
 BIC PBNKDEFFXXX



hafens im Jahr 2015 beschlossen. 58,9 Prozent der Bürger Baden-Württembergs stimmten in der Volksabstimmung im Jahr 2011 für eine weitere finanzielle Beteiligung des Landes am Projekt. Für das Projekt hat stets eine breite Mehrheit in allen parlamentarischen Gremien vom Gemeinderat bis hin zum Bundestag gestimmt.

Für Ausstiegs- und Umstiegsszenarien gibt es keinerlei demokratische Legitimation und zudem auch keine Rechtsgrundlage.

### **Nutzen von Stuttgart 21**

Stuttgart 21 umfasst weit mehr als den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof. Stuttgart 21 ist die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart mit insgesamt vier neuen Bahnhöfen, 16 Tunneln und Durchlässen sowie 18 Brücken.

Stuttgart 21 trägt dazu bei, die Reisezeiten im Fern- und im Regionalverkehr erheblich zu verkürzen, schließt den Flughafen an die Fernbahn an und verlagert so Verkehr von der Straße auf die Schiene. Beispiele:

- Ulm-Flughafen: 30 Minuten statt heute 1:35 Stunden
- Rottweil-Flughafen: 59 Minuten statt heute 2:02 Stunden
- Stuttgart Hbf-Flughafen: 8 Minuten statt heute 27 Minuten

Der künftige Durchgangsbahnhof ermöglicht viele neue umsteigefreie Verbindungen im Regionalverkehr und entlastet so die an der Belastungsgrenze fahrende S-Bahn.

Der Durchgangsbahnhof mit acht zuführenden Gleisen kann deutlich mehr Zugverkehr abwickeln als der heutige Kopfbahnhof mit nur fünf zuführenden Gleisen und vielen Kreuzungskonflikten im Gleisvorfeld. Die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs wurde 2011 in einem testierten und von allen Projektpartnern anerkannten Stresstest nachgewiesen.

Über zehn Millionen Fahrgäste in ganz Deutschland sollen jährlich vom Ausbau des Bahnknotens Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm profitieren; erwartet wird eine Nachfragesteigerung von rund zwei Millionen Reisenden. 75 Prozent der elf Millionen Einwohner von Baden-Württemberg leben in Stadt- und Landkreisen, die vom Bahnprojekt Stuttgart-Ulm verkehrliche Vorteile haben werden.

Stuttgart 21 bietet zudem Raum für zwei neue Viertel mitten in der Stadt, 100 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Im Rosensteinviertel sind 50 Hektar für Wohnen und Arbeiten geplant, um 20 Hektar wird der Park erweitert und zudem sind zehn Hektar für den Bau von Grünanlagen und öffentlichen Plätzen vorgesehen. Das Europaviertel ist 20 Hektar groß.

### **Sicherheit und Brandschutz**

Die Bahn hat aus der Planfeststellung ein genehmigtes Sicherheitskonzept. Dazu hat die Bahn seit 2011 Expertisen von zahlreichen Gutachtern zum Brandschutz, zur Entrauchung und zur Tunnelsicherheit eingeholt und diese in die Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes eingespeist. Parallel wurde von der Bahn zusammen mit der Feuerwehr ein Arbeitskreis Brandschutz unter Federführung des Regierungspräsidiums Stuttgart aufgesetzt, in dem offene Themen konstruktiv und vertrauensvoll behandelt und abgearbeitet wurden.



3/3

Das von der Bahn an die neuesten Brandschutzrichtlinien angepasste Entrauchungsmanagement für Stuttgart 21 hat das Eisenbahn-Bundesamt im März 2018 im Zuge der 18. Planänderung genehmigt und damit auch der Verschiebung der Fluchttreppenhäuser des künftigen Hauptbahnhofs von den Bahnsteigen in den Nordkopf und in den Südkopf des künftigen Hauptbahnhofs zugestimmt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof ein Maximum an Sicherheit für die Reisenden bietet.