



**Entgegnung zu Äußerungen der DB AG
und von Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin
zu Aussagen der VIIEGG-RÖSSLER GmbH
bezüglich Stuttgart 21**

Auftraggeber:

Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Gemeinderat der Stadt Stuttgart

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.,
Landesverband Baden-Württemberg

München, 2. Oktober 2008

**Entgegnung zur Pressemitteilung Nr. 218/2008 vom 19. August 2008
Ministerpräsident Günther H. Oettinger und Innenminister Heribert
Rech: "Baden-Württemberg 21 ist zentrale Investition in die Zukunft
des Landes"**

"Die im Zahlenwerk der so genannten Experten angesetzten Baupreissteigerungen von vier Prozent im Zeitraum 1993 bis 2006 seien vierfach so hoch wie die im Baupreisindex des Landes ausgewiesene Steigerung von einem Prozent. Die somit errechneten Mehrkosten von 1,65 Milliarden Euro seien somit nicht plausibel."

Als Grundlage für die Kostenermittlung zu Stuttgart 21 wurden erst kürzlich realisierte Tunnelprojekte in aktuellen Preisen herangezogen. Bei der Ermittlung der Kosten von Stuttgart 21 in Höhe von 5,6 Mrd EUR zum Preisstand 2006 sind deshalb überhaupt keine Baupreissteigerungen unterstellt.

Zusätzlich zur eigentlichen Ermittlung der Kosten von Stuttgart 21 haben wir jedoch geprüft, ob unsere für 2006 ermittelten Projektkosten, gemessen an den im Jahre 1994 veröffentlichten Baukosten (4,8 Mrd DM zum Preisstand 1993), plausibel sind. Wir haben also eine Validisierung des Ergebnisses unserer zuvor selbst durchgeführten Kostenermittlung vorgenommen. Hierbei nahmen wir an, daß der genannte Betrag von 4,8 Mrd DM aus dem Jahr 1993 korrekt ist. Diesen Betrag rechneten wir sodann mit einer jährlichen Preissteigerungsrate von 4% auf den Preisstand 2006 hoch. Die hierbei zugrunde gelegte Preissteigerungsrate bezieht sich keineswegs auf die allgemeinen Preissteigerungen im Baubereich, sondern es handelt sich hierbei um einen Index speziell für den Tunnelbau, der anhand der tatsächlichen Baukosten-Entwicklung bei der U-Bahn in München ermittelt wurde.

"Die Tunnelstrecken hätten sich nicht verdoppelt; aus zweigleisigen Tunneln seien zwei eingleisige geworden. Die Gesamtkosten veränderten sich nur geringfügig."

Ob sich die Tunnellängen gegenüber dem Planungsstand 1994 verändert haben oder nicht und ob aus einem ursprünglich zweigleisig geplanten Tunnel nun zwei eingleisige Tunnelröhren wurden, spielte für unsere Kostenermittlung überhaupt keine Rolle. Erst im späteren Schritt der Validisierung unserer eigenen Rechenergebnisse haben wir die ursprüngliche mit der aktuellen Planung der Tunnels verglichen. Die hierbei erfaßten Veränderungen an Tunnellängen von 2006 gegenüber 1994 (102% mehr bergmännische Tunnelstrecken, 28% mehr Tunnelstrecken insgesamt) beziehen

sich auf die Länge der unterirdischen Gleise, nicht auf die Länge der Tunnels. Das heißt, es wurde in dieser Betrachtung kein Unterschied gemacht, ob für zwei Gleise ein großer zweigleisiger Tunnel oder aber zwei separate Tunnelröhren mit je einem Gleis errichtet werden. Im übrigen ist der Querschnitt von zwei eingleisigen Tunnels in der Regel deutlich größer als der Querschnitt eines zweigleisigen Tunnels.

"Die Ableitung der Kosten aus den bisher angefallenen Planungskosten gehe von falschen Zahlen aus. Bisher seien nicht 300 Millionen an Planungskosten für Baden-Württemberg 21, sondern lediglich rund 170 Millionen angefallen. Setze man die bis dato tatsächlich angefallenen Planungskosten an, so ergäben sich Gesamtkosten in Höhe von rund drei Milliarden Euro."

Auch eine Ableitung aus den bisher angefallenen Planungskosten von Stuttgart 21 haben wir zur Ermittlung der tatsächlichen Projektkosten nicht vorgenommen. Vielmehr diene dieser Rechengang ebenfalls der Validisierung der zuvor schon - unabhängig von der Höhe der Planungskosten - errechneten Projektkosten.

In einem Interview mit der STUTTGARTER ZEITUNG vom 6.12.2007 nannte Oberbürgermeister Wolfgang Schuster selbst den Betrag von über 300 Mio EUR an bereits aufgelaufenen Planungskosten bzgl. des Projekts Stuttgart 21: "Im übrigen hat die Bahn bereits über 300 Millionen Euro in die Planung investiert."

"Ein Vergleich mit den Kosten für das S-Bahn-Projekt in München sei nicht möglich, da es sich um zwei unterschiedliche Projekte handelt. Insbesondere der unterstellte Tunnelanteil beim S-Bahn-Tunnel in München sei deutlich geringer als von dem Gutachterbüro unterstellt."

Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH hat parallel zur Ermittlung der Projektkosten von Stuttgart 21 auch an einer Ermittlung der Kosten des geplanten Zweiten S-Bahn-Tunnels in München gearbeitet und hierfür wie für das Stuttgarter Projekt ebenfalls die gesamten Planfeststellungsunterlagen gesichtet. Anhand dieser Unterlagen sind exakte Angaben bezüglich des Tunnelanteils der geplanten S-Bahn-Strecke in München möglich und das Tunnelausbruchsvolumen wurde auf den Kubikmeter genau ermittelt.

Entgegnung zur Stellungnahme von Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin vom 29.8.2008 [Stellungnahme zu den Artikeln in der Stuttgarter Zeitung vom 15. August 2008, Seite 23 ("Gutachter lassen kein gutes Haar an den Bahn-Plänen") und in den Stuttgarter Nachrichten vom 15. August 2008, Seite 21 ("Fülle von Mängeln für Bahnbetrieb")]

In der 5-seitigen Entgegnung von Prof. Martin wird nicht nur auf Aussagen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bzgl. betrieblicher Aspekte von Stuttgart 21, sondern auch auf Äußerungen anderer Fachkollegen eingegangen. So wird die Aussage von Dresdner Eisenbahnfachleuten Jörn Pachl und Günter Hertel, daß die Kapazität des neuen Hauptbahnhofs gegenüber dem Durchgangsbahnhof nicht erhöht würde, von Prof. Martin in Frage gestellt und die von den genannten Fachleuten angezweifelte mögliche Anzahl von 72 Zügen pro Stunde für den Durchgangsbahnhof verteidigt. Pikanterweise wird das Rechenverfahren, das Prof. Martin bei seiner Kapazitätsberechnung verwendet hat, als "Dresdner Schule" bezeichnet. Jörn Pachl ist Autor mehrerer Fachbücher genau zu diesem Rechenverfahren und gilt somit als "Gralshüter" der Dresdner Schule. Alle drei Fachleute Martin, Pachl und Hertel haben in Dresden studiert.

Bzgl. der gegen die VIEREGG-RÖSSLER gerichteten Argumente setzt Prof. Martin geschickt qualitative Aussagen sowie suggestive Fragen, die vom Kern des Problems, z. B. zu lange Fahrtstrecken auf der unterirdischen "Karussellfahrt" zwischen Abstellbahnhof Untertürkheim und Hauptbahn, nur ablenken:

"Nur durch Unkenntnis oder fortgesetzte Ignoranz der vorstehenden Fakten läßt sich erklären, wenn nun die genehmigten Planungen für den neuen Durchgangsbahnhof ausgerechnet mit Kopfbahnhof-Elementen 'optimiert' werden sollen. Warum wird die fehlende Berücksichtigung von Bahnsteigwenden (sog. 'Kopf-machen' der Züge) als betrieblicher Mangel dargestellt, wenn eben genau dies mit dem entstehenden Ringsystem zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Wartungsbahnhof Untertürkheim nicht mehr notwendig ist? Wozu soll es bahnsteignahe Abstellgleise geben, wenn die verbleibenden endenden und neu einzusetzenden Züge aus und in alle Fahrtrichtungen ohne Richtungswechsel im neuen Wartungsbahnhof Untertürkheim bereitgestellt werden können?"

Die fehlende Möglichkeit von sog. Bahnsteigwenden sowie von bahnhofs-nahen Abstellmöglichkeiten ist sehr wohl ein Mangel des Durchgangsbahnhofs. Denn es wird auch beim Durchgangsbahnhof vorkommen, daß Züge nach Erreichen des Hauptbahnhofs zum Ausgangsort wieder zurückfahren,

z.B. die Gäubahn-ICEs mit dem Linienweg Zürich - Stuttgart. Diese Zugfahrten enden heute im Kopfbahnhof und nach nur 8 Minuten beginnt vom selben Gleis aus die Rückfahrt nach Zürich (sog. Bahnsteigwende). Bei Stuttgart 21 läßt ein von Zürich kommender Gäubahn-ICE am Durchgangsbahnhof die Fahrgäste aussteigen, fährt leer zum Abstellbahnhof Untertürkheim und nach einer bestimmten Zeitspanne als neuer Zuglauf leer wieder zum Durchgangsbahnhof, läßt die neuen Fahrgäste einsteigen und setzt seine Fahrt fort zurück nach Zürich. Liegt zwischen der Ankunft des Zuges und der Abfahrt zurück zum Ausgangsort nur eine kurze Zeitspanne von ca. 5 bis 15 Minuten, so ist die Zeitspanne zu lang für eine Bahnsteigwende, weil eine derart lange Belegung von einem der nur 8 Bahnsteiggleise des Durchgangsbahnhofes den Verkehr der sonstigen Züge behindert. Gleichzeitig ist der Zeitraum jedoch zu kurz, um den Zug leer nach Untertürkheim zu fahren, die Fahrtrichtung zu wechseln und als neuer Zuglauf wieder zum Durchgangsbahnhof zurückzufahren. In diesem Fall muß ein weiterer Zug vorgehalten und ein weiterer Lokführer einsatzbereit sein. Der große betriebswirtschaftliche Vorteil des Durchgangsbahnhofs, nämlich das Einsparen von Zügen samt Lokführer aufgrund der schnelleren Betriebsabwicklung, verkehrt sich so ins Gegenteil.

"Völlig haltlos ist auch die Behauptung hinsichtlich fehlender Überwerfungsbauwerke an den Bahnhofsköpfen des neuen Durchgangsbahnhofs. Beide Bahnhofsköpfe des neuen Durchgangsbahnhofs sind höhenfrei (also mit Überwerfungsbauwerken) geplant, so daß aus jeder der vier Einfahrtrichtungen im neuen Durchgangsbahnhof vier Bahnsteiggleise zur Verfügung stehen, wovon jeweils zwei Bahnsteiggleise wechselseitig angefahren werden können. Damit kann aus allen vier Richtungen gleichzeitig eingefahren werden."

Daß beide Bahnhofsköpfe mit Überwerfungsbauwerken versehen sind, stimmt nur insoweit, als sich die Züge der Fahrtrichtung Nord-Süd nicht mit der Fahrtrichtung Süd-Nord in die Quere kommen, sondern sich in separaten übereinander liegenden Tunnels kreuzen. Es gibt jedoch auch Fahrstraßenkonflikte innerhalb einer Fahrtrichtung, die immer dann auftreten, wenn Züge von einem Richtungsgleis auf das andere wechseln: In beiden Richtungen von Nord nach Süd bzw. von Süd nach Nord verlaufen zwei Streckengleise parallel nebeneinander: Feuerbach - Flughafen und Bad Cannstatt - Unter-/Obertürkheim. Solange alle Züge im Bereich des Durchgangsbahnhofes entweder von Feuerbach zum Flughafen oder von Bad Cannstatt nach Unter/Obertürkheim verkehren und umgekehrt, gibt es keine Probleme. Eine annähernd gleichzeitige Zugfahrt "überkreuz", also von Feuerbach nach Bad Cannstatt und von Bad Cannstatt zum Flughafen, führt jedoch zu einem gravierenden Fahrstraßenkonflikt. Um diesen Fahrstraßenkonflikt aufzuheben, muß pro Fahrtrichtung mindestens entweder an der Bahnhofs-einfahrt oder an der -ausfahrt, idealerweise sogar an beiden Bahnhofsköp-

fen, ein kurzer 3-gleisiger Abschnitt incl. eines Überwerfungsbauwerks vorhanden sein (siehe Abb. 4 unserer Studie "Darstellung der betrieblichen Mängel des Projektes Stuttgart 21, Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V., Landesverband Baden-Württemberg, August 2008).

Derartige auf den ersten Blick vermeintlich "unnötigen" Überwerfungsbauwerke für die Vermeidung von Fahrstraßenkreuzungen von Zügen derselben Fahrtrichtung mit kurzzeitig sechsgleisiger Streckenführung plant die DB AG in Süddeutschland an zwei Stellen selbst:

- (1) im Rahmen der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel (Rheintalstrecke) bei Kenzingen sowie bei Buggingen
- (2) bei der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München östlich des S-Bahnhofs Laim.

Zumindest im ersten Beispiel liegen die Zugzahlen gegenüber Stuttgart 21 deutlich niedriger, und trotzdem wird diese aufwendige Gleisanordnung für nötig erachtet.

"Unsachlich und lediglich der Verunsicherung der Öffentlichkeit dienend ist es auch, die abschnittsweise Längsneigung der Bahnsteige von bis zu 1,5% als einen Mangel darzustellen. Dieser Wert gibt keinen Anlaß zur Aufregung, ist zulässig und wurde demzufolge regelgerecht genehmigt."

In der DB-Richtlinie "Personenbahnhöfe planen" 813.0201/3 Absatz 3 ist festgelegt: "Die Längsneigung der Bahnsteige sollte 0 Promille betragen." Diese Richtlinie wird beim Hauptbahnhof von Stuttgart 21 nicht eingehalten. Da es sich hier jedoch um eine "Soll-Vorschrift" handelt, ist die Verletzung zulässig, aber sie muß eigens genehmigt werden. Wenn die Verletzung der Richtlinie kein Mangel wäre, gäbe es die Richtlinie gar nicht.

"Weiterhin ist die Behauptung einer generellen Einfahrgeschwindigkeit von nur 60 km/h nicht haltbar. Die Einfahrgeschwindigkeiten zu allen Bahnsteiggleisen betragen - im Gegensatz zu den 30 km/h beim Kopfbahnhof - vielmehr flexibel nutzbar zwischen 60 und 100 km/h. Die für die Einfahrgeschwindigkeit maßgebenden Durchrutschwege (freizuhaltende Abschnitte hinter dem Zielsignal) werden bei moderner Signaltechnik dynamisch aus den jeweiligen Gegebenheiten der Betriebsabwicklung definiert."

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat im Zusammenhang mit der Durchrutsch-Problematik niemals von einer "generellen" Geschwindigkeitsbeschränkung gesprochen. Doch wegen der hohen Zahl an Zügen, die beim geplanten nur 8-gleisigen Durchgangsbahnhof in einer Fahrtrichtung am einen Bahnhofskopf ein- und am anderen ausfahren, ist die Wahrscheinlichkeit groß, daß diese Zugfahrten gleichzeitig erfolgen, so daß ein einfahrender Zug durchaus auf einen in derselben Fahrtrichtung ausfahrenden Zug "Rücksicht nehmen muß", also seine Geschwindigkeit an den am anderen Bahnhofskopf vorhandenen Durchrutschweg anzupassen ist. Die daraus resultierenden Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken sich im übrigen nicht nur negativ auf die Fahrzeiten der Züge, sondern auch negativ auf die Kapazitäten der Zulaufstrecken aus.

"Der Hinweis auf den vermeintlich bedenklich geringen Abstand der Fahrtreppen von Bahnsteig- bzw. Sicherheitskanten dient einzig der Verunsicherung einer dringend auf sachliche Informationen angewiesenen Öffentlichkeit. Die Abstände entsprechen dem einschlägigen Regelwerk der Deutschen Bahn, sind keinesfalls eine Stuttgarter Besonderheit und wurden vom Eisenbahn-Bundesamt nach kritischer Prüfung der Planfeststellungsunterlagen auf gesetzlicher Grundlage so zur Ausführung freigegeben."

In der DB-Richtlinie "Personenbahnhöfe planen" 813.0201/2 wird der Abstand zwischen den Fahrtreppen von der Bahnsteigkante für den oben genannten konkreten Fall mit 2,05 Metern festgelegt. Diese Angabe stellt einen Mindestwert dar, bei deren Unterschreitung das EBA die Genehmigung verweigern muß. Dieser Mindestwert ist beim Hauptbahnhof von Stuttgart 21 praktisch zentimetergenau eingehalten. Die Richtlinie berücksichtigt im Zusammenhang mit diesem Wert jedoch nicht das zu erwartende Fahrgastaufkommen, sondern sie gilt allgemein, auch bei einem kleinen Bahnhof mit nur geringem Fahrgastwechsel. Es ist die Aufgabe des vorausschauenden Planers, in Erwartung eines überdurchschnittlich hohen Fahrgastaufkommens - gerade bei einem Großstadtbahnhof wie in Stuttgart - die verkehrlichen Anlagen über die in den Richtlinien angegebenen Mindestwerte hinaus großzügiger zu gestalten.

"Belanglos und ausschließlich dramatisierend ist das Adjektiv 'extrem' in Bezug auf das Gefälle bzw. die Steigung des neuen Fildertunnels. 2,8% sind für heutige Reisezüge keine Herausforderung. Zum Vergleich: Der Hasenberg Tunnel der S-Bahn zwischen Haltestelle Schwabstraße und Universität hat sogar eine Längsneigung von 3,5% und mehr. Bergwärts fahren S-Bahnen bis zu 100 km/h und erreichen diese Geschwindigkeit ohne Probleme; talwärts fahren S-Bahnen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h."

Es ist richtig, daß Eisenbahnzüge Steigungen bzw. Gefällestrrecken von 2,8% bewältigen können und Fahrgeschwindigkeiten von 80 km/h selbst im Hasenberg Tunnel bei 3,5% Gefälle zulässig sind. Doch genau diese Einschränkungen an der Geislinger Steige - hier ist aufgrund der Kurvenradien nur eine Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h möglich und die Steigung bzw. das Gefälle beträgt 2,5% - liefern einen wichtigen Grund für den großräumigen Neubau der Strecke. Im Fildertunnel sollen nun bei Stuttgart 21 Eisenbahnstrecken für 80 km/h und 2,8% Steigung neu gebaut werden, obwohl die hier künftig verkehrenden Züge für wesentlich höhere Geschwindigkeiten ausgelegt sind.

"Wie schon heute werden 'stinkende Bremsen' die Ausnahme bleiben, da die Bremsung von elektrischen Triebfahrzeugen im Regelbetrieb überwiegend generatorisch mit den Antriebsmotoren erfolgt."

Starke Steigungen bzw. Gefällestrrecken sind bei Eisenbahnstrecken immer dann problematisch, wenn sie nicht mit Schwung befahren werden können. Die ICE-Strecke Köln - Rhein/Main enthält sogar Steigungs- und Gefälleabschnitte von 4%, aber hier werden die Steigungen mit großem "Anlauf" befahren und umgekehrt schließen sich an die Gefällestrrecken längere Ausrollabschnitte an. Dies ist jedoch im ICE-Streckennetz nicht überall der Fall. So befinden sich auf den ICE-Strecken nördlich Ingolstadt, südlich Fulda sowie südlich Göttingen Gefälleabschnitte mit Bahnhöfen am Ende der Gefällestrrecke. Ist ein Zug nur leicht verspätet, kommen die Scheibenbremsen zum Einsatz, weil dann zur Einsparung von Fahrzeit erst spät und dann umso stärker gebremst wird. Die Gefälleabschnitte betragen in allen genannten Fällen weniger als 2%, also weniger als bei Stuttgart 21 vorgesehen ist. In den genannten Bahnhöfen können die "stinkenden Bremsen" immer wieder gerochen werden. Da im Tunnel die Belüftung schlechter ist als in einem oberirdischen Bahnhof - die bislang von den stinkenden Bremsen betroffenen Bahnhöfe haben nicht einmal eine geschlossene Bahnsteighalle - dürfte die Geruchsbelästigung beim Tunnelbahnhof in Stuttgart ein ernsthaftes Problem werden.



"Hartnäckig hält sich auch die Behauptung, daß die S-Bahnen künftig im Gegensatz zu heute bei Störungen nicht mehr in den Hauptbahnhof einfahren können. Dies ist unwahr und sachlich falsch."

Prinzipiell können natürlich S-Bahnen im Störfall auch in den neuen Durchgangsbahnhof einfahren. Doch stellt sich hier die Frage, ob genügend Kapazitätsreserven vorhanden sind, im Störfall neben dem Regional- und Fernverkehr auch noch den S-Bahn-Verkehr aufzunehmen. Heute steht mit den Gleisen 1 bis 6 des Kopfbahnhofs eine Infrastruktur für den Störfall zur Verfügung, die im Regelbetrieb nur von wenigen Regionalzügen und schon gar nicht von Fernzügen benutzt wird.

"Tendenziell sinkt die Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems im weiteren Umfeld des Hauptbahnhofs, weil die S-Bahngleise nicht mehr von Regionalzügen mitbenutzt werden."

Heute können die Regionalzüge auf ihrer Fahrt von Ludwigsburg nach Stuttgart zwischen zwei Gleisen auswählen: Sie können je nach Fahrplanelage entweder auf den Fernbahngleisen oder auf den S-Bahn-Gleisen verkehren. Das heißt: Es kann entweder eine Parallelfahrt von Regional- und S-Bahn oder aber eine Parallelfahrt von Regional- und Fernzug stattfinden. Diese Wahlmöglichkeit entfällt bei Stuttgart 21. Daraus folgt: Die Regionalzüge müssen immer auf den Fernzug-Gleisen verkehren. Dieser objektive Nachteil von Stuttgart 21 wird von Prof. Martin als Vorteil dargestellt. Im übrigen sah das ursprüngliche Konzept von Stuttgart 21 von 1994 diese Wahlmöglichkeit für die Regionalzüge weiterhin vor.

"Im Übrigen gelten nicht wenige der angeführten 'Mängel' insbesondere im Filderbereich in vergleichbarer Form auch für eine Kopfbahnhofvariante mit einem dem Durchgangsbahnhof vergleichbaren Leistungsprofil. Hierzu nur das Beispiel Fildertunnel: Auch unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs wäre zur Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm ein Tunnel mit nahezu identischen Randbedingungen hinsichtlich Länge, Neigung und Geologie erforderlich."

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat bzgl. des Aus- und Neubaus des Bahnknotens Stuttgart bei Aufrechterhaltung des Kopfbahnhofs eigene Vorschläge, die sich nicht vollständig mit den bisherigen Vorschlägen von K21 decken, aber als Optimierung dieser Pläne angesehen werden können. In diesen Überlegungen ist eine wesentlich großzügigere Anbindung des Filderraumes ohne die bekannten betrieblichen Probleme enthalten, wie auch ein deutlich kürzerer Filder-Aufstiegstunnel in wesentlich günstigerer Geologie. Insgesamt erscheint das Konzept K21 im großen und ganzen sinnvoll und optimierbar, während Optimierungen von Stuttgart 21 zwar planerisch denkbar sind, aber angesichts der ohnehin schon hohen Kosten die für die

betriebliche Optimierung erforderlichen zusätzlichen Kosten finanzpolitisch nicht mehr darstellbar wären. Da bei einem optimierten K21 Konzept die Länge der Tunnelstrecken nur rund 11 km beträgt und die oberirdischen Streckenabschnitte im Vergleich zu Tunnelstrecken kostengünstig zu erstellen sind, ist gegenüber Stuttgart 21 mit deutlich reduzierten Projektkosten zu rechnen, die grob geschätzt in der Größenordnung eines Drittels von Stuttgart 21 liegen dürften.