

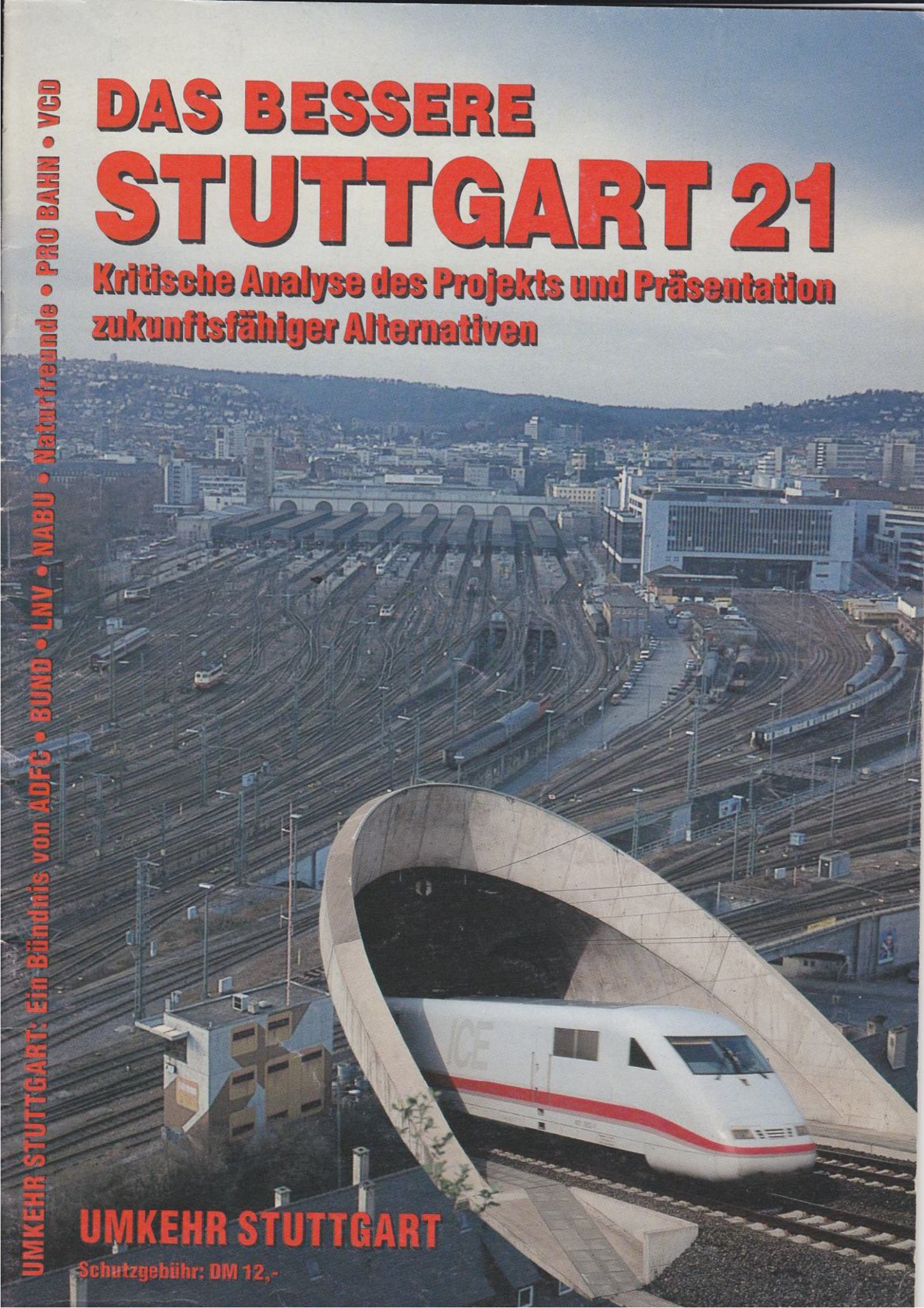
UMKEHR STUTTGART: Ein Bündnis von ADFC • BUND • LNV • NABU • NATURFREUNDE • PRO BAHN • VCD

# DAS BESSERE STUTTGART 21

Kritische Analyse des Projekts und Präsentation  
zukunftsfähiger Alternativen

**UMKEHR STUTTGART**

Schutzgebühr: DM 12,-



## Impressum

### Herausgeber:

#### UMKEHR STUTTGART

BUND-Umweltzentrum  
Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart  
Tel.: 0711/61970-40

UMKEHR STUTTGART ist ein Bündnis zum Themenbereich **UMwelt** und **VerKEHR** in der Region Stuttgart, das die folgenden Verbände mittragen:

#### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Landesverband Baden-Württemberg  
Augustenstr. 99, 70197 Stuttgart  
Tel. 0711/628999

#### Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Regionalverband Stuttgart  
Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart,  
Tel. 0711/6 19 70-40

#### Landesnatschutzverband (LNV)

Olgastr. 19, 70182 Stuttgart,  
Tel. 0711/241460

#### Naturschutzbund Deutschland (NABU)

Landesverband Baden-Württemberg  
Max-Planck-Str. 10, 70806 Kornwestheim, Tel. 07154/13 18-46

#### Naturfreunde in Württemberg

Neue Str. 150, 70186 Stuttgart  
Tel. 0711/48 10 76

#### PRO BAHN

Landesverband Baden-Württemberg  
c/o J. Schneider, Linkstr. 36, 73230 Kirchheim, Tel. 07021/71724

#### Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Landesverband Baden-Württemberg  
Rotebühlstr. 84/1, 70178 Stuttgart,  
Tel. 0711/62 88 33

### Redaktion:

Klaus Amler

### Autoren:

Klaus Amler, Felix Berschin, Maren Harnack, Christian Holl, Karsten Neuhoff, Gerhard Pfeifer

### Produktion:

#### Lektorat, Layout und Satz:

EcoText International – Fendrich,  
Kriz & Partner GmbH  
Myliusstr. 7, 71638 Ludwigsburg  
Tel. 07141/923660, Fax 901183

#### Repro und Belichtung:

Studio Pahs, Ludwigsburg

#### Druck:

Ungeheuer + Ulmer KG, Ludwigsburg

#### Unterstützung:

- Stiftung des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg/ANU eV
- ECOregio-Verlags-GmbH & Co. KG

Schutzgebühr: DM 12,-

## Inhaltsverzeichnis

	Vorbemerkungen	3
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Für ein besseres Stuttgart 21</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Grundsätzliche Überlegungen</b>	<b>5</b>
3.1	Ein verkehrsmengen- und flächenneutrales Gesamtverkehrskonzept	5
3.2	Bahnbetriebliche Betrachtung	5
3.2.1	Fernverkehr – Einbindung in das Europa der Regionen	5
3.2.2	Stuttgart – die Bahndrehscheibe für Württemberg	6
3.2.3	Der Integrale Taktfahrplan als Grundlage	6
3.2.4	CityBahn für den Großraum Stuttgart	7
<b>4</b>	<b>Kritik: Mängel der vorliegenden Planung</b>	<b>8</b>
4.1	Das fehlende Gesamtverkehrskonzept	8
4.2	Stuttgart 21 und der zunehmende Straßenverkehr	8
4.3	Bahnbetriebliche Betrachtungen	8
4.3.1	Vorurteile gegenüber dem Kopfbahnhof	8
4.3.2	Fehlende Ausbauoptionen	9
4.3.3	Wartebahnhof Stuttgart 21	10
4.3.4	Kein Nutzen für den Regionalverkehr	11
4.3.5	Flughafenbahnhof ineffizient	11
4.3.6	Mehrausgaben für neue Zugleistungen fehlen	12
4.3.7	Realistische Betrachtung der Betriebskosten	12
4.4	Ökologie	12
4.4.1	Grundsätzliches und Defizite	12
4.4.2	Arten- und Biotopschutz	12
4.4.3	Mineralwasserproblematik	13
4.4.4	Klimatologische Gesichtspunkte	14
4.5	Kritik aus städtebaulicher und regionalplanerischer Sicht	15
4.5.1	Fragwürdige Vorgaben des sogenannten Synergiekonzeptes	15
4.5.2	Fehlende Leitbilder für die Entwicklung der Stadt und der Region Stuttgart	15
4.5.3	Unsichere Prognosen	16
4.5.4	Mangelnde Bürgerbeteiligung und Planungskultur in Stuttgart	16
4.5.5	Bereits bestehende Entwicklungspotentiale	17
4.5.6	Soziale Verantwortung der Städteplanung	17
4.5.7	Gefahr der Bevorzugung von Großinvestoren	17
4.5.8	Stuttgart 21 als Hemmschuh für die Regionalentwicklung	18



Bild: I. Lehmann

## Inhaltsverzeichnis

4.5.9	Fazit: Viele Risiken und wenig Nutzen zum Preis von 5 Mrd. DM	19
4.6	Finanzierung und Wirtschaftlichkeit	19
4.6.1	Öffentliches Interesse an der Finanzierung	19
4.6.2	Angekündigte und real mögliche Arbeitsplatzeffekte	19
4.6.3	Falsche Methodik und ein negativer Kapitalwert	20
4.6.4	Kriterien für die Vergabe öffentlicher Mittel	20
4.6.5	Fehler und Mängel in der Kalkulation	20
4.6.6	Rechtswidrige Finanzierung durch Grunderlöse?	20
4.6.7	Weitere finanzielle Risiken	20
4.6.8	Die Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für Stuttgart 21	21
<b>5</b>	<b>Alternative Varianten</b>	<b>22</b>
5.1	Einführung	22
5.2	LEAN-Variante, Grundstufe	22
5.2.1	Ausbau des Bestandes	22
5.2.2	Baukonzept Grundstufe	23
5.2.3	Betriebskonzept Grundstufe	23
5.3	KOMBI-Variante, Grundstufe	25
5.3.1	Das Original der Heimerl-Trasse	25
5.3.2	Baukonzept Grundstufe	25
5.3.3	Betriebskonzept Grundstufe	27
5.4	Ausbaustufen von LEAN und KOMBI	27
5.4.1	Baukonzepte der Ausbaustufen	27
5.4.2	Betriebskonzepte der Ausbaustufen	27
5.5	Weitere Überlegungen zu LEAN und KOMBI	28
5.5.1	Filder-Konzept	28
5.5.2	Güterverkehr	28
5.5.3	Nachfrageabschätzung für KOMBI und LEAN	28
5.5.4	Betriebskosten für KOMBI und LEAN	29
5.6	Die Finanzierungskonzepte der Varianten von "Das bessere Stuttgart 21"	29
5.6.1	Unterhaltskosten	29
5.6.2	Erlöse der Grundstücksverkäufe	29
5.6.3	Mehrverkehrserlöse	30
5.6.4	Öffentliche Mittel	30
5.6.5	Mögliche Nutzung der bei S21 KOMBI und S21 LEAN freiwerdenden Flächen	30
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>30</b>

## Vorbemerkungen

### Für ein besseres Stuttgart 21

Sieben Umweltschutz- und Verkehrsverbände bilden das Bündnis **UMKEHR STUTTGART** zum Themenbereich **Umwelt** und **VerKEHR** in der Region Stuttgart: der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club ADFC, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND, der Landesnaturschutzverband LNV, der Naturschutzbund Deutschland NABU, die Naturfreunde in Württemberg, PRO BAHN, der Verkehrsclub Deutschland VCD.

Im Frühjahr 1995, nach der Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21, wurde bei **UMKEHR STUTTGART** der Arbeitskreis Stuttgart 21 gegründet, in dem sich Fachleute und Interessierte aus verschiedenen Verbänden mit den Planungen und Hintergründen des Projekts Stuttgart 21 beschäftigten. Die vorliegende Studie wurde von Mitgliedern dieses Arbeitskreises in den letzten Monaten unter Berücksichtigung der aktuellen Veröffentlichungen und Daten des "Vorprojektes Stuttgart 21" erarbeitet.

Die vorliegende Broschüre kann in einigen Bereichen, wie zum Beispiel den bahnbetrieblichen und infrastrukturellen Alternativen, aus Platzgründen nur eine Zusammenfassung ausführlicher Betrachtungen und Konzeptionen vorstellen. Diese können bei Bedarf oder Interesse in ihrer ausführlichen und detaillierten Darstellung bei **UMKEHR STUTTGART** eingesehen werden. Diese Studie soll der Suche nach dem besten Stuttgart 21 dienen und stellt damit ein Gesprächsangebot für alle an diesem Projekt interessierten gesellschaftlichen Gruppierungen und Institutionen dar.

Wir haben uns zum einen um Sachlichkeit und Seriosität, zum anderen um Konzentration auf das Wesentliche bemüht. Wegen der Kürze konnten viele Argumente und Aspekte nicht hinreichend vertieft werden. Die in **UMKEHR STUTTGART** zusammengeschlossenen Umwelt- und Verkehrsverbände sind jedoch gerne bereit, die Studie zum Projekt Stuttgart 21 bei Veranstaltungen oder Gesprächen vorzustellen und näher zu erläutern. Wenn Sie Interesse am Dialog zu Stuttgart 21 haben, können Sie mit unserer Geschäftsstelle im BUND-Umweltzentrum Stuttgart Kontakt aufnehmen.

Die Herstellung dieser Studie wurde gefördert von der Stiftung des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg/Aktionsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz e.V.



Bild: v. Gerkan, Marg u. Partner

# 1. Einleitung

Anfang 1995 gründete UMKEHR STUTTGART den Arbeitskreis (AK) Stuttgart 21, der Schritt für Schritt Bedenken und Verbesserungsvorschläge an der offiziellen Planung in der hier vorliegenden, fundierten und nachvollziehbaren Stellungnahme formuliert und in Abstimmung mit Fachleuten optimiert hat.

Grundlage für unsere gesamten Betrachtungen und Berechnungen sind die offiziellen Gutachten und Unterlagen zur bisherigen Planung von Stuttgart 21, das heißt die "Machbarkeitsstudie" (MBS) vom Januar 1995 und das "Vo-projekt" (VP) vom November 1995.

In den ersten einführenden Kapiteln beschreiben wir den verkehrlichen und bahnbetrieblichen Rahmen und die Positionen, von denen aus die sieben in UMKEHR STUTTGART zu-

sammengeschlossenen Verbände ihre Kriterien und Maßstäbe für Stuttgart 21 entwickeln und anlegen. Der folgende Teil kritisiert die bestehende Planung aus bahnbetrieblicher, ökologischer, städtebaulicher und finanzieller Sicht. Abschließend werden die beiden von UMKEHR STUTTGART erarbeiteten Alternativen LEAN und KOMBI dargestellt, die beide in Stufen zu realisieren sind.

Zuerst werden die Grundstufen beschrieben, die mit der bestehenden Planung von Stuttgart 21 vergleichbar sind; anschließend die Ausbaustufen, welche anzustrebende zukünftige Zustände des Schienenverkehrs in der Region inklusive der Infrastruktur und ihrer Kosten darstellen. Im Schlußkapitel fassen wir die Ergebnisse unserer Arbeit zusammen.

*Die Südwest LB hat den Fuß schon in der Tür ...*



Bild: Bauwelt

# 2. Für ein besseres Stuttgart 21

Die bestehende Planung von Stuttgart 21 sieht eine Schienenkapazität vor, die laut Gutachten schon am Tag der Inbetriebnahme am Rande der Belastbarkeit ist und deswegen auf viele notwendige und machbare Verbesserungen des Nah- und Regionalverkehrs verzichtet. Die von der Landesregierung für den Jahrtausendbeginn vorgesehene Zielstufe des Integralen Taktfahrplans (ITF) ist mit Stuttgart 21 nicht realisierbar. Dabei wird der Stuttgarter Hauptbahnhof derzeit täglich von deutlich über 150.000 Fahrgästen aus Stuttgart und der Region im Nah- und Regionalverkehr genutzt, jedoch nur von ca. 15.000 Fahrgästen im Fernverkehr. Wird das bisherige Konzept realisiert, wird es keine weiteren Möglichkeiten der Erweiterung des Schienenverkehrs im 21. Jahrhundert mehr geben – die Zukunft großer Teile des baden-württembergischen und vor allem des regionalen Schienenverkehrs würde mit Stuttgart 21 im wahrsten Sinne des Wortes "beerdigt".

Mit der vorgesehenen Bebauung des Bahnareals wird darüberhinaus das Stadtklima in Stuttgart massiv gefährdet. Es droht eine gefährliche Erwärmung und eine Verschlechterung der Frischluftversorgung des Kessels. Die Gefährdung des Stuttgarter Mineralwasservorkommens sowie die "Auslöschung" einer Anzahl von Tierarten der "Roten Liste", die auf dem Bahngelände ihre ökologische Nische gefunden haben, werden ebenso in Kauf genommen.

Hinzu kommt, daß die Finanzierung von Stuttgart 21 extrem unsicher ist. Die in der Öffentlichkeit genannten Erlöse des zu verkaufenden Bahngeländes von 2,175 Milliarden Mark zur Finanzierung der 5 Milliarden Mark Kosten sind weit übertrieben.

Die einzig sicheren Säulen sind öffentliche Finanzmittel – 886 Millionen Mark aus dem Bun-

desverkehrswegeplan und über 1 Milliarden Mark aus Mitteln, die dem Land zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in ganz Baden-Württemberg zur Verfügung stehen. Dieses Geld kann wesentlich sinnvoller mit weit größerem Effekt für den öffentlichen Nahverkehr und die Arbeitsplätze an vielen anderen Stellen "im Ländle" verwendet werden anstatt ein schlecht geplantes Großprojekt in der Landeshauptstadt zu subventionieren.

Mit Stuttgart 21 besteht die Chance eine vorbildhafte Verkehrswende in der Region Stuttgart einzuleiten.

Überfällige Verbesserungen im regionalen Verkehr sowie im städtebaulichen und raumplanerischen Bereich sind möglich. Ob allerdings mit der vorliegenden Planung diese Chance genutzt würde, ist zweifelhaft. Bei der bisherigen Vorgehensweise haben die Planer nur die Machbarkeit einer einzigen Variante untersucht. Hier soll offenbar ein Milliarden-Projekt ohne vergleichende Prüfung verschiedener Varianten und ihrer Auswirkungen durchgesetzt werden.

Die DB AG, das Bundesverkehrsministerium, das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart müßten ihre Planung offenlegen und mit ehrlicher Information und unter Beteiligung der Öffentlichkeit mehrere Varianten frühestmöglich vergleichend untersuchen. Da diese Kriterien bisher keine Rolle spielen, ist die Frage nach dem Demokratieverständnis und der Planungskultur der Verantwortlichen aufgeworfen. Die nachfolgenden Punkte sind in den vorliegenden Planungen unzureichend berücksichtigt, wir wollen uns damit nicht zufrieden geben. Wir wollen die Suche nach schneller realisierbaren, billigeren, einfacheren, und sachgerechteren Lösungen beginnen – "Das bessere Stuttgart 21" muß zum Nutzen aller gesucht und gefunden werden.

## Das bessere Stuttgart 21

- beseitigt die momentanen Kapazitätsengpässe in den Zu- und Ablaufstrecken des Bahnhofes, was nicht nur dem Fernverkehr nutzt, sondern auch den Ausbau des regionalen Schienenverkehrs ermöglicht,
- paßt sich in die geplante Zielstufe des Integralen Taktfahrplanes (ITF) ein und ist darüber hinaus in seinen Kapazitäten auch in Zukunft noch erweiterbar. Ein neuer Bahnhof muß den modernen Schienenverkehr des nächsten Jahrtausends bewältigen können und die Reise- und Umsteigequalität verbessern,
- ist Bestandteil eines Gesamtverkehrskonzeptes und sorgt dafür, daß insgesamt weniger Verkehr entsteht, da der Verkehrsmengenzunahme auf der Schiene eine stärkere Abnahme im Straßenverkehr gegenübersteht,
- gefährdet das Stuttgarter Mineralwasser nicht und bringt Verbesserungen durch die Altlastensanierung des Bahngeländes,
- bringt eine deutliche Erweiterung der vorhandenen Park- und Grünflächen,
- verbessert das Stadtklima, reduziert Luftschadstoffe aus dem Verkehr und sorgt für weniger Verkehrslärm,
- bringt eine verträgliche Erweiterung der City auf Teilen des jetzigen Bahngeländes und ist vorbildhaftes "Flächenrecycling",
- bringt auf dem größten Teil der frei werdenden Flächen Wohnraum und daneben öffentlichen Raum für Kultur, Bildung, Dienstleistung etc.,
- schafft keine Konkurrenz für Arbeitsplätze im Umland,
- kostet weniger und ist mit weniger Risiko zu finanzieren als die DB-Planung,
- bindet weniger staatliche Finanzmittel für den öffentlichen Verkehr (GVFG-Mittel) in Stuttgart und läßt mehr Mittel für Vorhaben in ganz Baden-Württemberg übrig,
- ist in seinen Kosten und Erlösen transparent und hängt in seiner Finanzierung nicht von der Veräußerung der gesamten Bahnanlagen ab.

## 3. Grundsätzliche Überlegungen

### 3.1 Ein verkehrsmengen- und flächenneutrales Gesamtverkehrskonzept

Verkehr, der nicht solarbetrieben, zu Fuß oder mit dem Fahrrad abgewickelt wird, verbraucht Energie und Fläche bzw. Infrastruktur und führt damit zu ökologischen Belastungen. Dies gilt natürlich vor allem für den Verkehr auf der Straße, aber auch für den Verkehr auf der Schiene. Im ICE-Verkehr bei seinem derzeitigen nahezu optimalen Auslastungsgrad benötigt die Bahn derzeit pro Kopf und 100 km umgerechnet ca. 4 l Sprit. Das heißt: Auch die Zunahme des Schienenverkehrs führt zu mehr ökologischen Belastungen, wenn sich der Straßenverkehr nicht parallel dazu verringert. UMKEHR STUTTGART plädiert deshalb für Konzepte und Maßnahmen, die die Verkehrssituation qualitativ verbessern, dabei jedoch verkehrsmengen- und flächenneutral sind.

Der Modal-Split gibt an, wie sich in einem bestimmten Raum oder auf einer bestimmten Relation das Verhältnis einzelner Verkehrsträger darstellt; wenn zum Beispiel 30 Prozent aller Fahrten in der Region Stuttgart

mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden, wäre der Modal-Split 30:70. Da der Schienenverkehr – vor allem im Nah- und Regionalverkehr – wesentlich weniger Energie und Fläche verbraucht, streben wir bei gleichbleibender oder abnehmender Verkehrsmenge eine Änderung des Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs an (50:50 oder mehr).

Hierzu bedarf es des Infrastrukturausbaus der Schiene – und insoweit stellt eine Verbesserung des zentralen Knotenbahnhofes in Stuttgart eine Chance dar. In seiner vorliegenden Form hat dieser Ausbau allerdings einen – bislang nicht öffentlich diskutierten – Effekt: Er induziert, das heißt, er erzeugt neuen Schienenverkehr.

Die prognostizierten Verlagerungen vom Autoverkehr auf die Schiene sind dagegen marginal. In dem Maße, wie die Fahrzeiten auch von Städten wie Ulm oder Tübingen nach Stuttgart kürzer werden, nimmt die Stadtfucht zu. Extrembeispiel Ulm: Nach Ausbau der gesamten Neubaustrecke benötigt der ICE noch ca. 27 Minuten zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Damit liegt der innere Bereich von Ulm mit dem ÖV näher an Stuttgart-Zentrum als Stuttgarter Stadtteile wie Riedenberg, Fasanenhof, Neugereut, Frauenkopf usw.

Die verkehrsmengensteigern-

den Effekte durch die Beschleunigung des Verkehrssystems Schiene müssen deshalb in eine Änderung des Modal-Split münden. Das kann nur durch eine Senkung der Kapazitäten des konkurrierenden Systems Straße erreicht werden ("Push- und Pull-Faktoren"). Dazu bedarf es eines Gesamtverkehrskonzeptes, das solche Effekte beschreibt, quantifiziert und in konkrete Maßnahmen umsetzt.

### 3.2 Bahnbetriebliche Betrachtung

#### 3.2.1 Fernverkehr – Einbindung in das Europa der Regionen

Ausgangspunkt von Stuttgart 21 ist die Einbeziehung des Mittleren Neckarraums in ein modernes, Europa umfassendes Eisenbahnfernverkehrssystem. Dazu gehört auch der Schnellverkehr, jedoch nicht um jeden Preis. Die Angebote des Schnellverkehrs müssen die Eisenbahnen als Systemelement in einer diffizilen Transportkette sehen. Nicht die Beschleunigung von City-zu-City-Verbindungen um jede Minute ist maßgebend, sondern die Beschleunigung des gesamten Systems Eisenbahn. Sprich: Die Tür-zu-Tür-Verbindungen der Kunden müssen verbessert werden. Hierzu ist erforderlich, daß auch der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Taktsysteme und Anschlußknoten einbezogen wird.

Fernverkehrsangebote der Zukunft müssen daher den folgen-



Bild: DB

den **Kriterien** entsprechen:

- Halbstundentakt im ICE-Verkehr,
- Stundentakt im InterRegio-Verkehr,
- Verfügbarkeit an allen Tagen von 6 bis 23 Uhr,
- optimale Einbeziehung des Fernverkehrs in Anschlußknoten.

Gerade letzteres bedeutet, daß der Fernverkehr nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig abzuwickeln ist. Da dieses System weiträumige Relationen verlangsamen kann, ist es durchaus sinnvoll, über diesen Verkehr ein weiteres Sprinter-System als Zusatzsystem zu legen, das aber nicht das Regelfernverkehrsangebot ersetzen kann. Dieses bedient dann zum Beispiel Stuttgart-Köln in zwei Stunden mit nur einem Stop in Frankfurt-Flughafen.

**3.2.2 Stuttgart – die Bahndreh-scheibe für Württemberg**

Der Hauptbahnhof Stuttgart ist schon heute Fernverkehr-Dreh-scheibe für ganz Württemberg. Die Neckar-Gäubahn, die Rems- und Murrbahn sowie Tübingen/Reutlingen erhalten hier ihren Fernverkehrsanschluß. Auch viele Verbindungen, zum Beispiel von Heilbronn und Pforzheim, von Würzburg, Nürnberg und Zürich, werden hier umgeschlagen. Schließlich ist Stuttgart auch Verknüpfungspunkt auf der Achse (Paris) Karlsruhe – München (Wien). Dies bedeutet, daß in Stuttgart der Einzugsbereich von 4,5 Millionen Einwohnern adäquat an den Fernverkehr angeschlossen wird.

Neben der Anbindung an den ICE müssen alle wichtigen Verbindungen der Mittelzentren (zum Beispiel Villingen – Schwäbisch Hall, Heilbronn – Sigmaringen, Calw – Crailsheim, Ellwangen – Rottweil usw.) über Stuttgart schnell und zügig abwickelbar sein. Daher ist es notwendig, die Fernverkehrsprodukte ICE, IC und IR mit dem schnellen Nahverkehrsprodukt RegionalExpress optimal in Stuttgart miteinander zu verzahnen. Die Studien zum Integralen Taktfahrplan (ITF) in Baden-Württemberg für

Nord- und Süd-Raum belegen diese strategische Bedeutung des Stuttgarter Hauptbahnhofs.

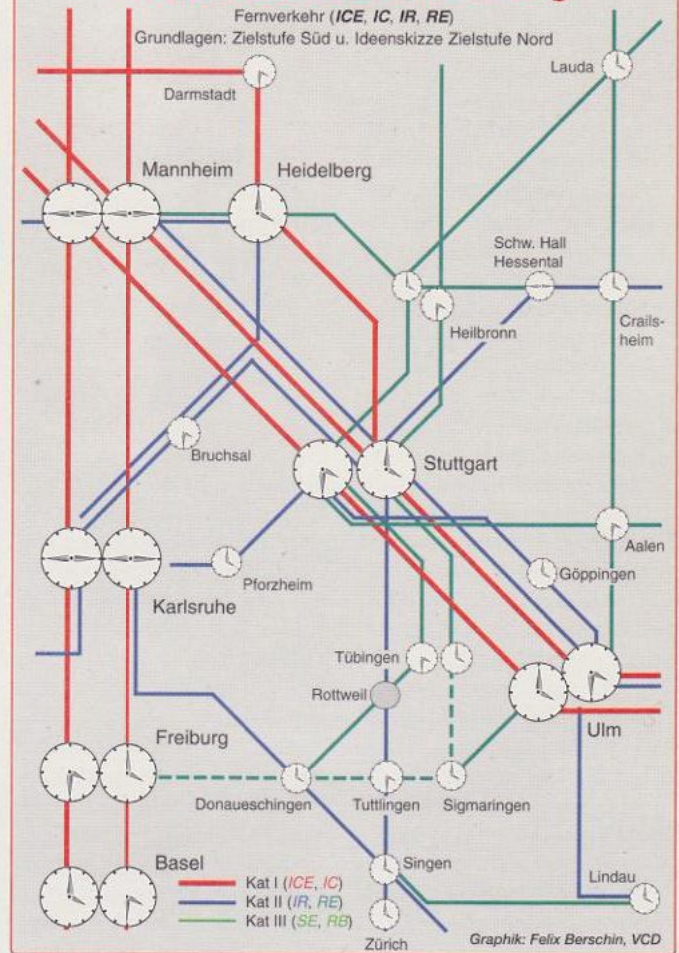
**3.2.3 Der Integrale Taktfahr-plan als Grundlage**

Beim ITF treffen sich innerhalb von wenigen Minuten möglichst viele Linien, um Anschlüsse untereinander herzustellen. Da in einen ganzen Netz von solchen Knotenbahnhöfen ein Maximum an Transportketten realisiert wird, verbessert sich die Systemgeschwindigkeit des Bahnverkehrs erheblich. Der ITF erreicht dank intelligenter Angebotsgestaltung genauso viel Reisezeitverkürzung wie schätzungsweise 1.500 km Neubaustrecken in Baden-Württemberg.

Ein weiterer großer Vorteil im integralen Taktfahrplan ist das modulare Angebotskonzept. Durch die festen Knotenpunkte bestehen bereits auch bei 2-Stunden-Takt in allen Knotenpunktbahnhöfen mit Anschlüssen zur "vollen Stunde" optimale Anschlüsse, beim Stundentakt bereits zur "halben und vollen Stunde". Hierdurch kann die Taktichte vom Aufgabenträger (Besteller SPNV) durchaus variabel gestaltet werden, ohne daß die Angebotsqualität hierunter leiden würde.

Der Integrale Taktfahrplan in einem Bahnhof wie in Stuttgart Hbf mit Fern-, Regional- und S-Bahn-Nahverkehr kann große Verbesserungen gegenüber dem Status Quo bringen, da alle drei Systeme optimiert in einem

**Systemskizze Integraler Taktfahrplan Zielstufe Baden-Württemberg**



Knoten miteinander verknüpft werden können. Eine maßgebliche Voraussetzung dafür ist, daß die drei Systeme über eigene Fahrwege (Gleispaare) verfügen. Der ITF führt im Stuttgarter Hbf zu einer Mindestanforderung von 12 Gleisen für den Regional- und Fernverkehr.

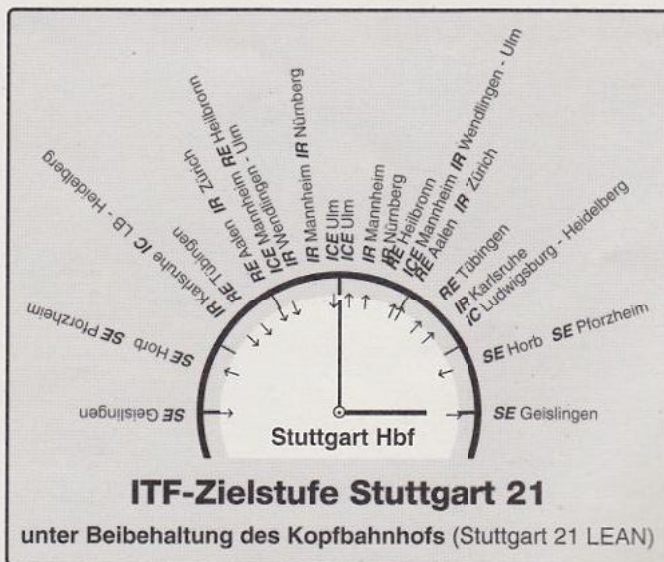
**Logik des ITF im Fernverkehr**

Die Anforderungen des ITF sind im Falle des Knoten Stuttgart

Hauptbahnhof spielerisch umzusetzen. Stuttgart zeichnet sich in seiner Netzlage durch nahezu optimale Fahrzeitabstände zu Nachbarknoten aus. Im Fernverkehr sind hier zu nennen:

- Mannheim knapp 45 Min.,
- Karlsruhe knapp 45 Min. über Bruchsal,
- Ulm knapp 30 Min. (NBS direkt, ohne Flughafen),
- Aalen knapp 60 Min.,
- Pforzheim knapp 30 Min.,
- Tübingen knapp 60 Min. (Neigetchnik),
- Würzburg knapp 120 Min. (Neigetchnik),
- Heilbronn knapp 30 Min. (mit Ausbau und Neigetchnik),
- Nürnberg knapp 120 Min. bzw. Crailsheim mit knapp 60 Min. (Neigetchnik),
- Zürich knapp 180 Min bzw. Tuttlingen mit knapp 90 Min. (Neigetchnik).

Aus diesen Städteabständen folgen auch großräumig optimale Fahrzeiten zu zentralen Knoten, wie Frankfurt (90 Min.), München (90 Min.), Köln (150 Min.), Zürich (180 Min.) und Straßburg (90 Min.).



Diese Systematik des integralen Prinzips im Fernverkehr wurde bereits in der ITF-Zielstufe südliches Baden-Württemberg zugrunde gelegt. Gerade weil es dem Fernverkehr an einem überzeugenden Bedienungskonzept fehlt, ist es wichtig, den ITF als System von Nah- und Fernverkehr zu begreifen und keine isolierten Produktplanungen zuzulassen. Daher ist das im ITF-Zielzustand unterstellte Fernverkehrsprogramm mit seiner Systematik mit einer Ausdehnung auf das gesamte Fernnetz auch für Stuttgart 21 zugrunde zu legen.

In den Planungen zum ITF, die sowohl für Nord- als auch Süd-Baden-Württemberg unter DB-Beteiligung durchgeführt wurden, wurde immer davon ausgegangen, daß in Stuttgart und anderen großen "Knoten" wie Ulm oder Mannheim eine Trennung von Fern- und Regionalverkehr vorzunehmen ist. Gründe hierfür sind:

➤ Die Zulaufstrecken sind nicht so weit ausbaubar, daß Fern- und Nahverkehr mit akzeptablen Zeiten verknüpft werden können.

➤ Der Fernverkehr ist verspätungsanfällig, dies wirkt sich insbesondere negativ für Umsteiger auf den Regionalverkehr aus, die deswegen dann eventuell andere Verkehrsmittel wählen.

➤ Im Regionalverkehr ist vor allem eine schnelle Verbindung über das Zentrum zu anderen regionalen Zentren notwendig (Durchmesser- bzw. Tangentiallinien).

**Logik des ITF im Nahverkehr**

Neben dem Fernverkehr mit seinen Zubringern aus Gesamt-Württemberg ist aber auch der CityBahn-Verkehr (auch Stadt-Express genannt; vgl. VCD-Konzept CityBahn für den Großraum Stuttgart, 1994) in Abstimmung zum ITF zu planen. Neben einer Durchbindung der Züge kann vor allem eine Korrespondenz der Züge zu den Knotenzeiten untereinander alle Verbindungen im Großraum Stuttgart deutlich beschleunigen.

Da die Kapazitäten zu den Fernverkehrszeiten erschöpft sind, ist es konsequent, diese Verknüpfungen in den Zwischen-

zeiten (zur Viertel- und Dreiviertelstunde) vorzunehmen.

**3.2.4 CityBahn für den Großraum Stuttgart**

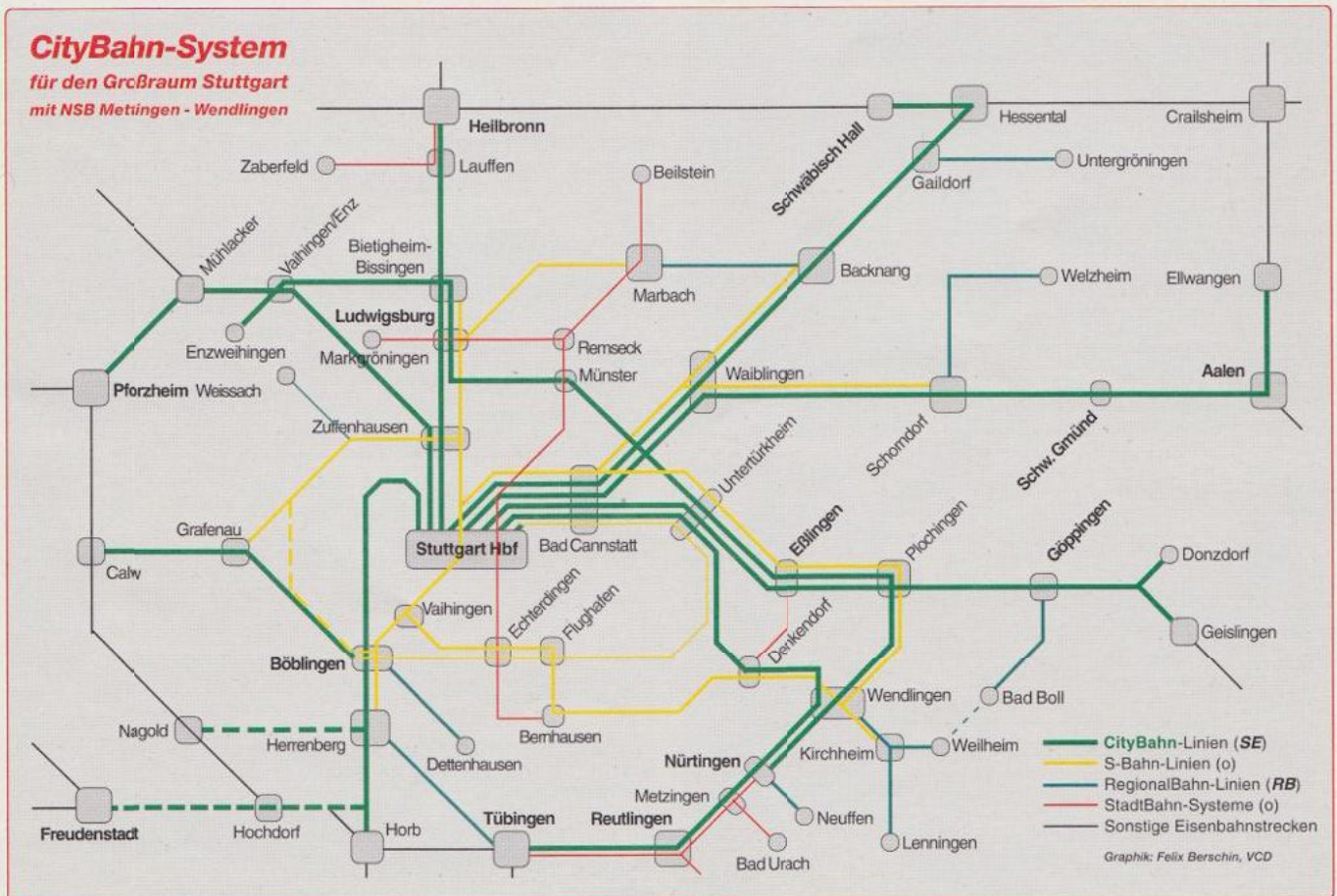
Verglichen mit dem S-Bahn-System führt der Regionalverkehr in Stuttgart einen Dornröschenschlaf. Zeitweise war man sogar der Meinung, die S-Bahn könne alle regionalen Relationen abdecken, und begann, Regionalzüge an den S-Bahn-Enden zu brechen (zum Beispiel Bietigheim-Bissingen, Herrenberg, Plochingen, Schorndorf). Aus diesem Bedienungszustand ist ein sehr unbefriedigendes "System" geworden, das erst neuerdings durch die Ausweitung des Verbundraumes wieder überdacht wird.

Die S-Bahn kann häufig nicht die Beförderungswünsche abdecken und stellt von den außenliegenden Mittelzentren Schorndorf, Backnang, Bietigheim-Bissingen, Herrenberg kein adäquates Beförderungssystem dar. Aus diesem Grund wurde unter dem Begriff CityBahn vom VCD ein System kreiert, das mit klaren Systemmerk-

malen eine gute Erschließung in der Region Stuttgart gewährleistet. Die Vorteile des Konzepts:

- Halt der Züge außerhalb der S-Bahn an allen Stationen und beschleunigte Durchführung im S-Bahn-Bereich (Halt nur an den Umsteigestationen (z. B. Zuffenhausen, Untertürkheim, Cannstatt) und den Mittelzentren.
- Taktverkehr im Ein- und Halbstundentakt.
- Verknüpfung der Linien untereinander im Hauptbahnhof, mit einer Tangentiallinie in Ludwigsburg und Plochingen, sowie mit der S-Bahn an deren Linienendpunkten.
- Durchbindung der Linien zu Durchmesserlinien.
- Einsatz moderner Doppelstockwagen und beschleunigungsstarker Triebzüge.

Die DB hat sich das CityBahn-Konzept in den Studien zum Integralen Taktfahrplan weitgehend zu eigen gemacht. Mit dem Filstalkonzept ist hier bereits ein kleiner Baustein seit 1995 realisiert.



## 4. Kritik: Mängel der vorliegenden Planung

### 4.1

#### Das fehlende Gesamtverkehrskonzept

Wie in Kapitel 3.1 dargestellt, muß ein Verkehrsprojekt mit solchen verkehrsinduzierenden Wirkungen und Potentialen zu realen Verlagerungen auf die Schiene in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden werden. Zur Zeit erarbeitet die Region Stuttgart einen Regionalverkehrsplan. Eine ideale Situation, um Stuttgart 21 noch entsprechend einzubinden. Hier kann und muß konkret beschrieben werden, welche Raumwirkungen von Stuttgart 21 regionalplanerisch erwünscht sind und in welchen Bereichen die notwendigen und umfassenden Reduzierungen im Kapazitätsbestand des Straßensystems stattfinden sollen.

Der 1995 erarbeitete Generalverkehrsplan des Landes enthält dazu noch keinerlei Hin-

weise. Ebenso ist in der vorliegenden Planung an keiner Stelle erkennbar, daß Stuttgart 21 in ein sinnvolles Gesamtkonzept eingebettet sein soll. Im Gegenteil: Es sollen vielmehr in Fortsetzung des längst überholten "Konzeptes" des Ausbaus aller Verkehrssysteme zusätzliche Straßen in der neuen Stuttgarter City entstehen.

### 4.2

#### Stuttgart 21 und der zunehmende Straßenverkehr

Mit der geplanten neuen City auf den bestehenden Bahnflächen wird zusätzlicher Straßenverkehr – Güter- und Individualverkehr – in den ohnehin stark belasteten Stuttgarter Talkessel hereingeholt. Es ist zumindest mit ca. 50.000 zusätzlichen Fahrzeugen am Tag zu rechnen. Um diese Verkehrsmenge halbwegs abwickeln zu können, werden verschiedene

Ausbauszenarien untersucht (Ausbau der Wolframstraße bis zum Umbau der Kreuzung mit der B 14 auf zwei Ebenen, Ausbau der Nordbahnhofstraße und ein Anschluß des Geländes durch einen Tunnel unter dem Rosenstein an die B 10). Unabhängig davon ist damit zu rechnen, daß alle umliegenden Straßen und die Stuttgarter Hauptverkehrsstraßen mit einigen tausend Fahrzeugen am Tag zusätzlich belastet werden. Diese Effekte sowie die geplanten Straßenausbau- und Neubauvorhaben werden bisher kaum oder gar nicht benannt, geschweige denn öffentlich diskutiert.

### 4.3

#### Bahnbetriebliche Betrachtungen

##### 4.3.1

##### Vorurteile gegenüber dem Kopfbahnhof

Der bestehende Stuttgarter Hauptbahnhof ist leistungsstark

und zukunftsfähig. Angesichts der Planungseuphorie für den Durchgangsbahnhof muß der bestehende Kopfbahnhof mit ungerechtfertigten Vorurteilen kämpfen. Die folgende Tabelle belegt, daß die meisten Nutzer des Hauptbahnhofs in Stuttgart ihre Reise beginnen oder beenden bzw. hier auf Regionalzüge, S-Bahn oder SSB umsteigen. Für sie alle bringt jedoch Stuttgart 21 – also der Durchgangsbahnhof – keine Vorteile. Nur die 10 Prozent Durchreisenden im Fernverkehr profitieren davon.

In der Statistik zur Nutzung des Hauptbahnhofs werden formal alle Fahrten über 50 km dem Fernverkehr zugerechnet. Darunter fallen zum Beispiel Fahrten aus und nach Tübingen, die ansonsten dem Nah- bzw. Regionalverkehr zugerechnet werden.

##### Kein Engpaß am Kopfbahnhof

Die Behauptung, erst mit Stuttgart 21 wäre gesichert, daß Stuttgart an den Hochgeschwindig-



Staus am Eingang und im Zentrum der Stadt



#### Heutige Nutzung des Hauptbahnhofs

Umsteiger	Pers. pro Tag
Fernverkehr untereinander	1.100
Fernverkehr - Regionalverkehr	3.300
Fernverkehr - S-Bahn	2.900
Fernverkehr - Stadtverkehr	700
Regionalzüge untereinander	1.200
Regionalzüge - S-Bahn	7.800
Regionalzüge - Stadtverkehr	4.600
S-Bahn-Umsteiger (Übereck)	15.100
S-Bahn - Stadtverkehr	29.600
Stadtverkehr - Stadtverkehr	14.700
Umsteiger gesamt	77.700
davon Fernverkehr	8.000
davon Regionalverkehr DB	55.000
<b>Aussteiger, Abbringer PKW/Taxi</b>	
Fernverkehr	6.900
Regionalzüge	4.100
<b>Durchreisende</b>	
Fernverkehr	17.600
Regionalverkehr	0
S-Bahn	ca. 60.000
<b>Nutzung des Bahnhofs im Fernverkehr</b>	
Ein-/Aussteiger/Umsteiger	22.800
Durchreisende	17.600
<b>Nutzung des Bahnhofs im Nahverkehr</b>	
Ein-/Aussteiger/Umsteiger	64.200
DB-Züge Regional/S-Bahn	60.000

(In dieser Statistik werden formal alle Fahrten über 50 km dem Fernverkehr zugerechnet. Darunter fallen z.B. Fahrten aus und nach Tübingen, die ansonsten dem Nah- bzw. Regionalverkehr zugerechnet werden. So ergeben sich leicht veränderte Zahlen gegenüber anderen Textstellen)



Bild: I. Lehmann



Kopfbahnhof bietet höhere Kapazität als achtgleisiger Tiefbahnhof

keitsverkehr angeschlossen wird, läßt sich bei genauer Prüfung nicht halten. Die DB ging immer davon aus, daß allein wegen des Fahrgastpotentials mindestens 2 ICE pro Stunde Stuttgart anfahren. Sogar die 270.000 Einwohner-Stadt Wiesbaden wird zukünftig neu mit einem Kopfbahnhof in den ICE-Verkehr eingebunden, obwohl dies Fahrzeitverluste von über 10 Minuten bedeutet. Wegen 5 bis 8 Minuten wird die DB im Grundtakt keine Züge an Stuttgart vorbeifahren lassen. Die IC/ICE-Züge füllen und leeren sich

hier stärker, als daß Kunden in Stuttgart in den Zügen sitzen bleiben (Durchreisende). Die Befürworter von Stuttgart 21 haben es bestens verstanden, den Kopfbahnhof als wenig leistungsfähig und unmodern hinzustellen. Doch die Zahlen sprechen eine andere Sprache. Stuttgart ist heute der pünktlichste Knotenbahnhof im DB-Netz. Stuttgart bewältigte vor der S-Bahn mehr als doppelt so viele Züge wie heute (1961: 672 Züge pro Tag, 1995: 296 pro Tag). Mit dem Einsatz von Wendezügen und Triebzügen braucht

zukünftig in Stuttgart kein Zug mehr Lokwechsel machen. Die hierdurch möglichen Durchbindungen aller Linien erlauben auch die Rücknahme der Rangierfahrten von heute über 600 auf gerade noch 100 Fahrten pro Tag. Dadurch bestehen im Stuttgarter Hauptbahnhof keinerlei Engpässe, auch nicht bei deutlich erweitertem Angebot. Stuttgart verfügt bereits heute über einen vorbildlich ausgestatteten Kopfbahnhof. Es ist jedoch abzusehen, daß sich die bereits bestehenden Engpässe auf den Zulaufstrecken von Bad Cannstatt und Zuffenhausen weiter zuspitzen. Doch diese Problematik blendet Stuttgart 21 aus.

**4.3.2 Fehlende Ausbauoptionen**

Stuttgart 21 wurde von Anfang an als achtgleisiger Durchgangsbahnhof in Querlage geplant. Grund dafür war der Gedanke, daß acht Gleise, wenn sie an beiden Enden angebunden sind, dasselbe leisten können, wie die bisherigen 16 Gleise des Kopfbahnhofs. Bald darauf wurde deutlich, daß acht vollwertige Gleise das Maximum bei einer Querlage des neuen Bahnhofs darstellen. Die diskutierten zwei zusätzlichen Gleise würden mit 181 Millionen Mark zu Buche schlagen, wären jedoch in der nutzbaren

Länge beschränkt und durch ihre Seitenlage nicht mehr vollwertig an die Zu- und Abfahrtswege anbindbar. Damit fehlt die Option, die Kapazität zu einem späteren Zeitpunkt noch zu erweitern.

Nachdem das "Optimum" der acht Gleise bereits formuliert war, galt es nun, ein Betriebskonzept zu finden, das einerseits die politischerforderlichen Potentialverlagerungen plausibel macht und andererseits diesem neuen Bahnhof gerecht wird. Die Randbedingungen für das Betriebskonzept von Stuttgart 21 lauten deswegen:

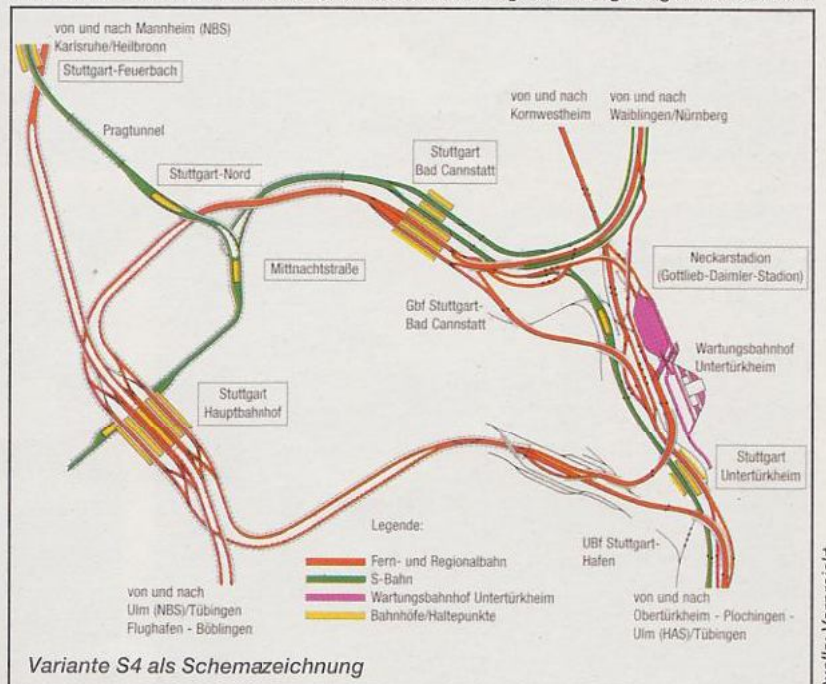
- Die Zahl der Linien muß dem politischen Anforderungen nach dichterem ICE-Verkehr (2-3 Fahrten je Stunde) und dem Verlangen nach dem CityBahn-Konzept Rechnung tragen.
  - Die Züge passieren den Bahnhof grundsätzlich mit einer Haltezeit von 2 Min.
  - Die Fahrzeiten der Züge werden aus Richtung Zuffenhausen anhand der heutigen bzw. für 1998 geplanten Vorstufe des ITF angenommen und Richtung Bad Cannstatt bzw. Filder anhand der Zugdurchläufe hieraus gefolgert.
- Dieses Betriebskonzept wurde anschließend von Prof. Schwanhäuffer aus Aachen begutachtet und folgendermaßen kritisiert:

Die Haltezeiten sind zu knapp kalkuliert



Bild: DB/Klee

Im Vorprojekt favorisierte Planung für die Gleisführung zum achtgleisigen Tiefbahnhof



Quelle: Vorprojekt

- "Es ist zu bezweifeln, ob auch in Zukunft diese ausgezeichnete Fahrplanqualität zu gewährleisten ist" (Heimerl/Schwanhäußer, MBSS.A.7).
- "Es wurde ein sehr bemessungsgünstiger Fahrplan unterstellt" (ebd., S. A 16).
- "Die Reserven betragen rechnerisch 0 bzw. 20 Prozent je Richtung" (ebd., S. A 11).
- "Bei 10 Gleisen wäre mit einer nahezu sehr guten Betriebsqualität zu rechnen" (ebd., S. A 11).
- "Eine zukunftssichere Bemessung sollte auch bei Vollauslastung der Zulaufstrecken noch eine bessere als mangelhafte Betriebsqualität aufweisen (ebd., S. A 14/16).
- "Die vorgesehenen Haltezeiten mit 2,0 Min. sind sehr knapp bemessen, bereits bei 3,0 Min. reicht die geplante Kapazität nicht mehr aus" (ebd., S. A 14/15).

Das heißt im Klartext, daß der renommierte Eisenbahnwissenschaftler die Annahmen der Fahrplaner für zu optimistisch und die acht Gleise für nicht ausreichend hält. Trotz dieser Einsicht beharrt aber Prof. Heimerl auf seiner Aussage, mit 8 Gleisen sei der Bahnhof für das unterstellte Betriebsprogramm ausreichend dimensioniert (ebd., S. 37).

Die fehlenden Kapazitätsreserven des achtgleisigen Bahnhofs werden auch bei näherer Betrachtung des unterstellten Betriebsprogramms deutlich. So wurden im Zulauf mehrfach Zugfolgezeiten von illusorischen 2 bis 3 Min. unterstellt. Der ICE hat heute Haltezeiten von 4,0 Minuten in erster Linie aufgrund der ein- und aussteigenden Zuggäste – und nicht etwa wegen des Fahrtrichtungswechsels. Selbst wenn diese Zeiten technisch eingehalten werden könnten, so führen diese zusammen mit fehlenden Bahnsteigreserven zu erheblichen Risiken im Betriebsablauf, so daß bereits das unterstellte Betriebsprogramm unsicher ist.

### 4.3.3 Wartebahnhof Stuttgart 21

Durch die beschriebene Vorgehensweise ist verständlich, daß von dem allseits angestrebten Integralen Taktfahrplan (ITF) nicht mehr viel übrig geblieben ist. Es galt die Maxime, mit möglichst wenig Zufahrtsgleisen und möglichst wenig Bahnsteigkanten ein Maximum an Zügen durch Stuttgart zu schleusen. Wie die Fahrplanlagen der Züge harmonisieren, war nebensächlich. Das wirkt sich negativ auf die Wartezeiten aus. Obwohl auf allen CityBahn-Lini-



Schneller Regionalzug mit Neigetechnik

Bild: DB/Hulbrich

en mindestens alle 30 Min. gefahren wird, betragen die durchschnittlichen Umsteigezeiten der Linien untereinander, einschließlich der durchgebundenen Linien, 14 Minuten. In Schwachlastzeiten, in denen die Linien nur stündlich gefahren werden können, erhöhen sich die Umsteigezeiten auf 25 Minuten. Zum Fernverkehr und innerhalb des Fernverkehrs betragen die mittleren Umsteigezeiten 19 Min., obwohl der ICE alle 20 Min. verkehrt. Da auch hier das Angebot zumindest teilweise dünner ist, muß voraussichtlich mit mittleren Wartezeiten von 30 bis 35 Minuten innerhalb des Fernver-

kehrs und vom Nah- zum Fernverkehr gerechnet werden. Diesen Mangel gibt inzwischen auch die DB AG zu. So schreibt sie, daß für Stuttgart gar kein integraler Takt anzustreben sei, da sowieso ständig Züge in alle Richtungen fahren würden. Aber: "Wartezeiten von bis zu einer halben Stunde ließen sich im Einzelfall nicht vermeiden" (VP, Synergiekonzept S. 13).

### Vergleich der Umsteigezeiten

Die Auswertung des Betriebsprogramms zeigt, daß die in der Nachfrageprognose angenommenen Umsteigezeiten nicht stichhaltig sind. Stuttgart 21 wird trotz eines in den Tages-

Umsteigezeiten im Hbf Stgt.	Fahrplan 1994/95	Stuttgart 21 Betriebskonzept DB/Heimerl	Stuttgart 21 LEAN Grundstufe	Stuttgart 21 KOMBI Ausbaustufe
Fernverkehr / Fernverkehr / Regionalverkehr	18,3 Minuten	18,6 Minuten	12,1 Minuten	9,9 Minuten
CityBahn / CityBahn	14,3 Minuten	13,9 Minuten	10,0 Minuten	4,2 Minuten



Bild: DB

Bild: DB

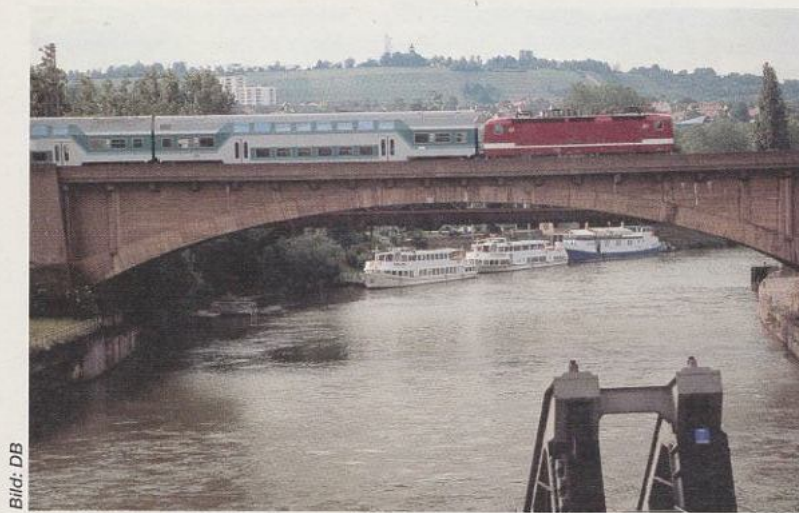


Bild: DB

StadtExpress mit DWA-Doppelstockwagen auf der Strecke Stuttgart – Göppingen

stunden doppelt so starken Nahverkehrs und eines um 50 Prozent ausgeweiteten Fernverkehrs überhaupt keine Verbesserung der durchschnittlichen Umsteigezeiten bewirken, wie die Tabelle auf S. 10 zeigt.

#### 4.3.4 Kein Nutzen für den Regionalverkehr

Großes Kapital von Stuttgart 21 sollen die halbstündlichen StadtExpress- bzw. CityBahn-Linien und deren Durchbindungen sein. In der Hauptverkehrszeit wird jedoch keinerlei Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erreicht, sondern der Halbstundentakt schließt entsprechend der Logik des integralen Taktes vor allem Bedienungslücken. Dabei ist gerade auch in der Hauptverkehrszeit ein Angebotsausbau dringend notwendig. So weist die Studie zu neuen Wohn- und Gewerbeschwerpunkten in der Region Stuttgart (Schlegel/Spie-

kermann) für die S 2 (Schorndorf) Belastungen bis 1.500 Reisende je Zug und für die S 3 (Backnang) 1.300 Reisende auf. Dies sind "unzumutbare Zustände" (S. 30 f.). Daher ist für diese Verbindungen dringend ein paralleler Ausbau des StadtExpress-Systems vorzunehmen (S. 34). Neben dem Einsatz von Doppelstockwagen muß hier gegebenenfalls auch eine weitere Taktverdichtung im StadtExpress-Bereich auf 3 bis 4 Fahrten pro Stunde vorgenommen werden. Derartige Ausbauoptionen sind in Stuttgart 21 jedoch nicht vorgesehen.

Die Reisezeitvorteile aufgrund der Durchbindungen relativieren sich in Anbetracht der schlechten Verknüpfungen untereinander. Zwar erhalten Böblingen und Herrenberg schnelle Fahrzeiten nach Ludwigsburg und Heilbronn, nicht aber nach Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und auch nicht nach Waiblingen bzw. Schorn-

dorf, Schwäbisch Gmünd oder Aalen.

#### 4.3.5 Flughafenbahnhof ineffizient

250.000 Reisende sollen am Filderbahnhof Flughafen jährlich in die ICE- und IR-Züge ein- und aussteigen. Dies sind gerade einmal 13 Fahrgäste je Zug, die Messe würde nochmals 7 Ein- und Aussteiger je Zug bringen (Marktanteil für die Bahn im Fern-

verkehr 25 Prozent). Dafür ist der ICE nach Ulm 7 Min. und der IR nach Horb 2 Min. länger unterwegs. Im Nahverkehr sollen am Flughafenbahnhof 9 Leute je Zug ein- und aussteigen. Dafür werden die Tübinger und Reutlinger Fahrgäste, die zu 92 Prozent nach Stuttgart wollen, mit 6 Minuten Fahrzeitverlängerung "belohnt". Der ursprünglich geplante Umweg zum Flughafen würde die Betriebskosten erhöhen und die Mehrheit der nicht-fliegenden Kunden "vergraulen". Geschätzte Kosten: 30 Millionen Mark pro Jahr. Die Konsequenzen wurden bereits teilweise im Vorprojekt gezogen. Vorerst soll kein ICE zum Flughafen führen. Dem damit verbundenen Einnahmenverzicht von 14,4 Millionen Mark pro Jahr stehen Erlöse von 25,0 Millionen Mark wegen kürzerer Fahrzeit nach Ulm gegenüber (Heimerl VPS. 12). Zudem verringern sich die Betriebsführungskosten um 1,6 Millionen Mark. Ein ICE-Halt am Flughafen würde nach eigenen Angaben der DB AG jährlich 12,2 Millionen Mark "Miese" einbringen.

#### Relativierte Nachfrage und Erlöse

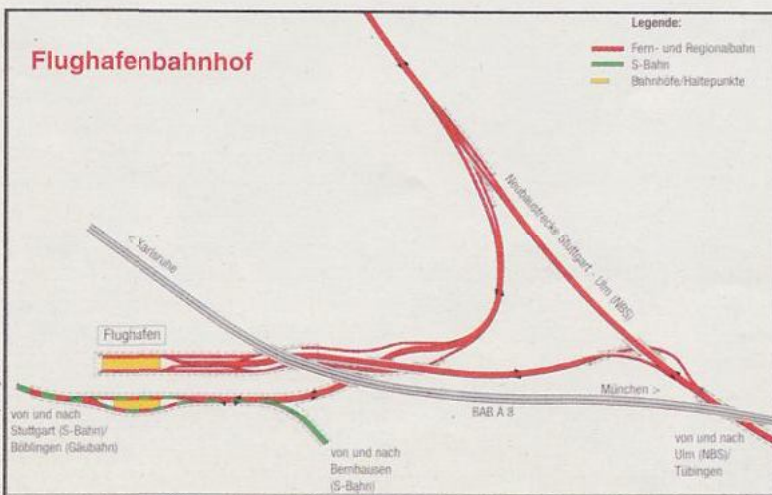
Stuttgart 21 steht und fällt mit den Erlösen für die Bahn. Neben den Immobiliengeschäften verspricht sich die DB AG Mehreinnahmen von

176 Millionen Mark im Jahr durch zusätzliche Reisende. Diese Zahl basiert jedoch auf einer nicht haltbaren Schätzung. Deutlich werden die falschen Prognosevoraussetzungen in einem Antwortschreiben der DB AG vom 10.04.1995 an uns benannt, da wir nach den Ursachen der stark veränderten Umsteigezeiten in Stuttgart Hbf gefragt hatten: "Die dort (in der MBS) ausgewiesenen Aufenthalts- und Umsteigezeiten sind im W-Fall gemittelte Werte. (...) Die Umsteigezeiten im A-Fall sind als Mindestzeiten zu verstehen, die umsteigende Reisende zur Überwindung der neuen aber kürzeren Wege voraussichtlich benötigen werden. Diese Zeiten waren u.a. Grundlage zur Ermittlung der Nachfragewirkung des Gesamtprojektes." Im Abschnitt 4.3.3 wurde bereits ausgeführt, daß Stuttgart 21 aber keine Verbesserung der Umsteigezeiten bewirkt. Für die Verkehrsprognose wurden jedoch für fast jede Relation eine Verkürzung auf 5 Minuten unterstellt (MBS, Heimerl, Anlage 5). Damit sind den auf dieser Basis erstellten Mehrerlösprognosen die Grundlagen entzogen.

UMKEHR STUTTGART hat analog zum Vorgehen von Prof. Heimerl die Nachfrageentwicklung neu geschätzt. Danach ist pro Jahr nur mit Mehreinnahmen in Höhe von 66 Millionen Mark zu rechnen. Die detaillierte und zahlenlastige Neuberechnung wird aus Platzgründen sowie zugunsten der Lesbarkeit und Verständlichkeit hier nicht im einzelnen wiedergegeben. Interessenten können jedoch bei UMKEHR STUTTGART eine Langfassung des bahnbetrieblichen Teiles inkl. der Berechnungen erhalten.

#### Mehreinnahmen fließen an die öffentliche Hand

Neben der Korrektur der angenommenen Erlöse stellt sich die Frage, wer eigentlich davon profitiert. In der Rahmenvereinbarung wird davon ausgegangen, daß die DB (Geschäftsbereich Netz) 780 Millionen Mark der Baukosten über die Mehrerlöse selbst finanziert. Diese Rechnung ist aber nicht haltbar. Be-



Quelle: Vorprojekt

reits die Beteiligung der DB an dem Zuschuß nach Bundes-schieneausbaugesetz bemißt sich nach dem unternehmerischen Interesse der DB an diesem Projekt. Danach ist die DB zu um so höheren Rückzahlungen an den Bund verpflichtet, je höher die Einnahmen sind (hier wird ein wachsendes unternehmerisches Interesse unterstellt).

Weiterhin dürften auch die Mehrerlöse im Nahverkehr nicht für die DB eingestellt werden. Da der Nahverkehr insgesamt defizitär ist, ist er seit der Regionalisierung des SPNV von Land und Region als Aufgabenträger zu bestellen. Dies heißt, daß die Differenz zwischen Erlösen und Aufwand von den Bestellern getragen wird. Hierdurch kommen etwaige Mehrerlöse Land und Region zugute, die hieraus dann weitere Angebote bestellen können. Lediglich eine unternehmerische Provision der Nahverkehrserlöse kann bei der DB verbleiben und zur Finanzierung von Stuttgart 21 dienen. Sollen die Mehrerlöse im Nahverkehr dennoch Stuttgart 21 dienen, kommen hier weitere öffentliche Subventionen mittels der Mehrverkehre diesem Bauprojekt zugute.

#### 4.3.6 Mehrausgaben für neue Zugleistungen fehlen

Insgesamt wirbt Stuttgart 21 mit 50 Prozent mehr Fernverkehr und 80 Prozent mehr Nahverkehrszugfahrten gegenüber heute. Diese Zugzahlsteigerungen werden bereits bei der Zwischenstufe des ITF erreicht, der problemlos im vorhandenen Kopfbahnhof gefahren werden kann.

Die 80 Prozent mehr Züge im Nahverkehr beziehen sich auf den ganzen Tag. In der Hauptverkehrszeit (6 bis 8 Uhr) bedeutet dies keinen einzigen Zug mehr, im Gegenteil. Es würden in dieser Zeit entfallen: 1 Zug von Pforzheim – Ludwigsburg; 1 Zug von Aalen – Schorndorf; 2 Züge von Geislingen – Göppingen. Selbst die 4 Züge nach/von Tübingen je Stunde werden heute bereits in der Hauptverkehrszeit angeboten. Damit leistet Stuttgart 21 kei-

nerlei Beitrag zur Bereitstellung eines besseren Angebotes in der Verkehrsspitze, obwohl gerade hier die größten Engpässe liegen. Die 80 Prozent mehr Züge müssen dazuhin noch vom Land Baden-Württemberg bestellt und bezahlt werden. Dasie tagsüber und abends angeboten werden, ist diese Zugzahlsteigerung auch im heutigen Kopfbahnhof machbar. So zeigen die Studien für den Integralen Taktfahrplan in der sofort zu realisierenden Vorstufe (die ja für die bestehende Infrastruktur geschrieben wurde) genau die gleiche Zugzahl im Nahverkehr. Stuttgart 21 wirbt mit dem, was auch der Integrale Taktfahrplan bei der vorhandenen Infrastruktur ab 1998 bieten wird.

#### 4.3.7 Realistische Betrachtung der Betriebskosten

Nach der Machbarkeitsstudie sollen die Betriebskosten beim Durchgangsbahnhof um jährlich 24,9 Millionen Mark gegenüber dem Kopfbahnhof sinken.

Hauptbestandteil dieser Einsparung sind die auf der Basis von Zugstundenvergleichen ermittelten Reduktionen von Zugeinheiten, Zügeinsatzstunden und Rangierfahrten. Hierbei wurde unterstellt, daß im Weiterführungs-Fall der Machbarkeitsstudie keine Rationalisierungen unternommen werden. Insbesondere steht die These im Raum, im Kopfbahnhof seien keine Durchbindungen machbar (MBS, Heimerl S. 63).

Dem ist aber nicht so. Bereits heute verkehren zwei ICE-Linien, zwei IR-Linien sowie zwei RE-Linien als Trieb- oder Wendezüge. Damit fallen bereits heute auf einem Viertel der Zugfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof keine Rangierfahrten mehr an. Nach Aussagen des Bahnchefs Heinz Dürr sollen bis 1998/99 alle Züge bei der DB als Trieb- oder Wendezüge gefahren werden – damit sind die Aussagen und Berechnungen der Gutachter der MBS schon heute mehr als überholt. Beim Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 dürfen lediglich Zeiteinsparungen und damit Betriebskostensenkungen für die schnellere Fahrzeit auf die Fil-

dern und für den entfallenden Personalwechsel bei den Lokführern angesetzt werden. Die Korrektur der Betriebsführungskosten ergibt ein Einsparpotential von maximal 17,2 Millionen und nicht etwa 24,9 Millionen Mark pro Jahr.

## 4.4 Ökologie

### 4.4.1 Grundsätzliches und Defizite

Im Vorprojekt wurden zwar diverse naturwissenschaftliche Voruntersuchungen zu ökologischen Aspekten durchgeführt, aber die vorhandenen Bahnanlagen in ihrer ökologischen Qualität und Funktion nicht untersucht und dargestellt. Es wurde nur Bekanntes zu den umliegenden, schützenswerten Parks zusammengetragen, weitere vorliegende Untersuchungen zum Bahngelände bleiben unerwähnt.

Ebenso fehlen qualifizierte Aussagen für andere Stellen entlang der geplanten Trasse wie zum Beispiel der ökologische Status quo des Körschals. Deshalb beschränkt sich UMKEHR STUTTGART hier darauf, diese Defizite anhand eigener Erkenntnisse zur Flora und vorhandener, im Auftrag der Stadt erhobener Erkenntnisse über Teile des Bahngeländes und der dort vorhandenen Fauna zu beschreiben ("Die Wildbienenfauna des IGA-Geländes 1993 und angrenzender Gebiete der Stadt Stuttgart" von 1991; "Straßenbegleitgrün im Stadtzentrum Stuttgart. Untersuchungen zur Wildbienen-, Tagfalter- und Heuschreckenfauna" von 1993).

Obige Mängel führen zusammen mit den Defiziten im klimatologischen Bereich, den Schädigungen und Belastungen durch Bebauung und Nutzung des Gebietes (zusätzliches Individualverkehrsaufkommen, Heizung, Entsorgung ...) sowie den nicht vorhandenen Zahlen über den zusätzlichen Energieverbrauch und Verkehr, die durch die Realisierung des Projektes erzeugt werden, zu einer

Situation, in der die Folgen, das heißt ökologischen Risiken und Schäden für Mensch und Umwelt absolut unklar und unbekannt sind – das Projekt wird aber fahrlässigerweise verstärkt vorangetrieben und soll unumkehrbar gemacht werden.

Daher fordert UMKEHR STUTTGART, diese Defizite zu benennen und schnellstmöglich umfassend auszugleichen und mit den neu gewonnenen Erkenntnissen das Projekt Stuttgart 21 zu verbessern. Die Gesundheit und Empfindlichkeit von Mensch und Umwelt sind als der unverrückbare Rahmen für solche Projekte zu betrachten und nicht umgekehrt.

### 4.4.2 Arten- und Biotopschutz

Ursache für das dramatische Artensterben in der Bundesrepublik ist vor allem der Verlust von "Extremstandorten". Darunter versteht man zum Beispiel Biotope mit sehr trockenen und warmen Standortverhältnissen.

Im Laufe der Evolution haben sich zahlreiche Tier- und Pflanzenarten an diese schwierigen Bedingungen angepaßt und sich dadurch ihre "ökologische Nische" gesichert. Während der Umwandlung der europäischen Urwaldlandschaft in eine Kulturlandschaft sind die natürlichen "Extremstandorte" wie zum Beispiel Schotterflächen von Flußauen und Bergrutsche durch künstliche wie zum Beispiel Steinbrüche und Bahnanlagen teilweise ersetzt worden. Die Schotterflächen von Bahnstrecken und -höfen – sofern nicht zu sehr mit Herbiziden gespritzt – sowie Böschungen von Bahnstrecken mit ihren extrem trockenen, warmen und nährstoffarmen Standorteigenschaften stellen somit ein ausgesprochen wertvolles Tier- und Pflanzenbiotop dar.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof nimmt dabei eine besondere Stellung ein. Kopfbahnhöfe wie der Stuttgarter Hauptbahnhof sind aus bahnbetrieblichen Gründen weiträumiger angelegt als Durchgangsbahnhöfe. Außerdem ist der Stuttgarter Hauptbahnhof noch stark ge-

gliedert in unterschiedliche Bereiche wie Abstellbahnhof, Güterbahnhof, Überwerfungsbauten etc., die unterschiedlich intensiv genutzt werden. Diese Weiträumigkeit (über 80 Hektar) und Strukturvielfalt bietet neben den "natürlichen" Standortvoraussetzungen einer Bahnanlage ideale Bedingungen für das Vorkommen einer Vielzahl zum Teil hoch bedrohter Pflanzenarten.

### Flora

Zwar liegt für den Stuttgarter Hauptbahnhof keine komplette floristische Kartierung vor, jedoch bestätigen zahlreiche Einzeluntersuchungen den hohen floristischen Wert.

Beispielhaft sind hier einige seltene Arten genannt, die zum Teil in der Roten Liste Baden-Württemberg stehen, genannt (G1 = vom Aussterben bedroht, G2 = stark gefährdet, G3 = gefährdet,

G4 = potentiell gefährdet, G5 = schonungsbedürftig):

Behaartes Bruchkraut (*Herniaria hirsuta*) G1, Gewöhnliche Katzenminze (*Nepeta cataria*) G2, Runzlicher Rapsdotter (*Rapistrum rugosum*) G3, Sprossende Felsenelle (*Petrorhagia prolifera*), Dichtblütige Kresse (*Lepidium densiflorum*), Grasblättrige Kresse (*Lepidium graminifolium*), Dreifingersteinbrech (*Saxifraga tridactylites*), Mäuseschwanz-Federschwingel (*Vulpia myuros*).

Eine Besonderheit sind noch die Böschungen der Gäubahn auf Stuttgarter Gemarkung, die bei Stuttgart 21 aufgelassen werden soll. Hier wurden bei einer detaillierten Kartierung Ende der achtziger Jahre zahlreiche Pflanzenarten der Roten Liste entdeckt:

Krautiger Backenklee (*Dorcyinium herbaceum*) G1, Bienenragwurz (*Ophrys apifera*) G3,

Glänzendes Labkraut (*Galium lucidum*) G4, Gemeine Akelei (*Aquilegia vulgaris*) G5, Berg-Kronwicke (*Coronilla coronata*) G5, Weidenblättriger Alant (*Inula salicina*) G5, Großes Zweiblatt (*Listera ovata*) G5, Sommer-Linde (*Tilia platyphyllos*) G5. Beim Krautigen Backenklee ist die Gäubahn-Böschung der einzige Standort in ganz Baden-Württemberg!

### Fauna

Die Anfang der 90er von der Universität Stuttgart im Auftrag der Stadt Stuttgart durchgeführten Bestandserhebungen ausgewählter Insektengruppen in den zugänglichen Randbereichen der Gleisanlagen ergaben, daß hier für eine Großstadt bemerkenswerte Wildbienen- und Heuschreckenarten vorkommen. So konnte hier die landesweit stark im Bestand gefährdete Blauflügelige Sand- schrecke (G2) festgestellt werden. Diese Population stellt eines der wenigen Vorkommen außerhalb des Rheintals dar.

Bei den Wildbienen wurde das Vorkommen von Arten der Roten Liste Baden-Württembergs festgestellt, darunter zum Beispiel die Gekerbte Löcherbiene, die Vierfleck-Pelzbiene, die Felsspalten-Wollbiene und die Wicken-Mörtelbiene. Bemerkenswert ist das Auftreten einer Kegelbienen-Art, die ebenfalls landesweit gefährdet ist. Alle diese Arten profitieren vom trockenwarmen Mikroklima, dem sandig-kiesigen Untergrund und der spezifischen Wildkräuterflora.

Über Schmetterlinge gibt es leider keine detaillierte Untersuchung. Doch aufgrund des warmen Mikroklimas und der großen Anzahl von

vorkommenden Schmetterlingssträuchern ist hier mit einer großen Arten- und Individuenanzahl zu rechnen.

Das hohe Alter und die Nutzungskontinuität der Gleisanlagen führte dazu, daß hier innerhalb der Großstadt noch ökologisch anspruchsvolle und andernorts vielfach verschwundene Tierarten ein Refugium gefunden haben.

Obwohl nur die zugänglichen Randbereiche der Gleisanlagen, also ein sehr geringer Teil des Bahngeländes bisher floristisch und faunistisch untersucht wurden, zeigte sich, daß diese Flächen eine enorme Bedeutung für den Natur- und Artenschutz besitzen. Bei einer umfassenden Kartierung dürfte noch mit einer Vielzahl von für den Naturschutz positiven Überraschungen zu rechnen sein.

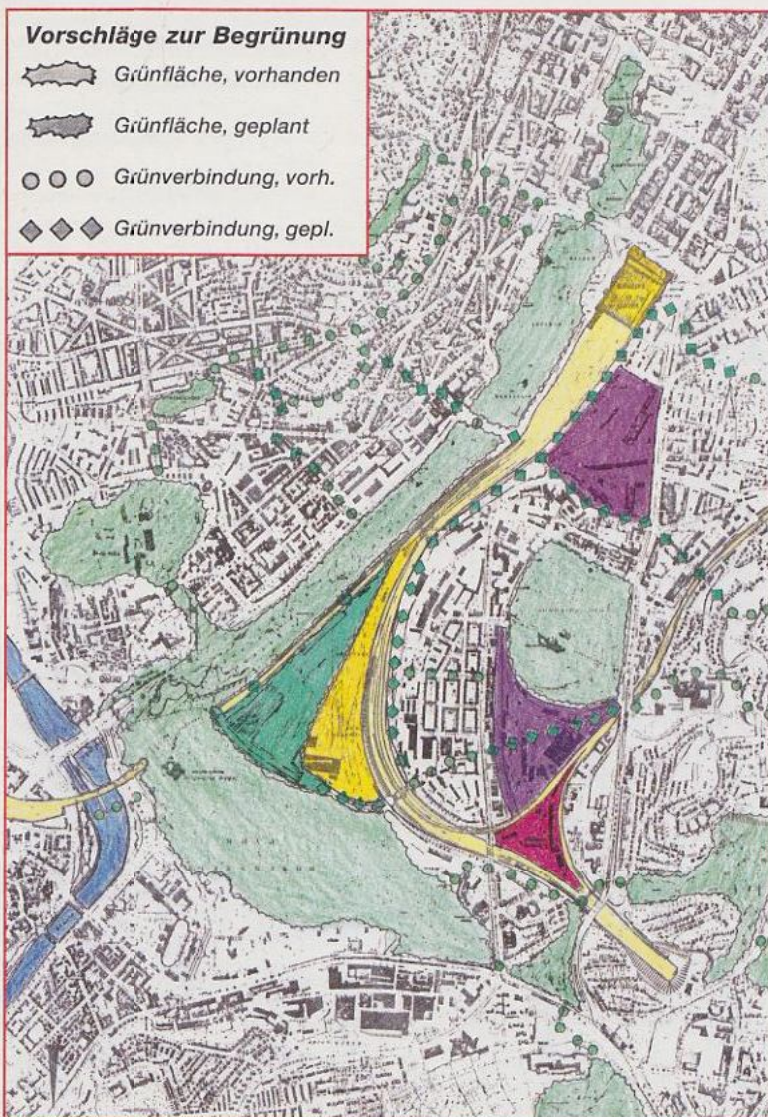
### Fazit

Aus Sicht des Naturschutzes besitzt das Gelände des Stuttgarter Hauptbahnhofes und der Gäubahn aufgrund der extremen Standorteigenschaften, der Strukturvielfalt und der Größe einen teilweise einmaligen Tier- und Pflanzenartenbestand, der hinsichtlich seiner Schutzwürdigkeit landesweite Bedeutung besitzt. Im Falle einer Realisierung von Stuttgart 21 in der geplanten Form würden die beschriebenen Extremstandorte und die darauf vorkommenden Arten verschwinden.

### 4.4.3

#### Mineralwasserproblematik

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21 hat der Arbeitskreis Wasserwirtschaft (AWW) in seinem Statement vom 12.09./07.10.94 dieses Vorhaben im Hinblick auf seine Auswirkungen auf das Stuttgarter Mineralwassersystem beurteilt. Das vom AWW erarbeitete 2. Bohr- und Erkundungsprogramm (2. EKP) zu Stuttgart 21 umfaßt insgesamt 20 Bohrungen in kritischen Trassenabschnitten sowie ein Langzeitpumpversuchsprogramm für den Trassenabschnitt Nesenbachtal, in dem der geplante unterirdische Hauptbahnhof liegen soll. Zwischenzeitlich wurde das 2. Erkundungsprogramm



seitens der DB AG bereits im Rahmen des Vorprojekts mit großem Personaleinsatz und unter hohem Zeitdruck durchgeführt. Die Prüfung der Auswertung und Beurteilung der Ergebnisse ist noch nicht abgeschlossen. Deshalb ist eine abschließende Beurteilung durch den AWW noch nicht möglich; eine Reihe von Befunden kann jedoch bereits hinreichend sicher beurteilt werden.

### Konfliktpunkte

- Unterquerung des Stuttgarter Talkessels in offener Bauweise (Nesenbachtal, hier insbesondere der östliche Bereich, wo das Bauwerk in die Gipskeuperschichten eingreift) einschließlich der anschließenden Tunnelstrecke in Richtung Flughafen und Untertürkheim, bis diese über das Druckniveau des Mineralwassers im Oberen Muschelkalk auftaucht.
- Verbindungstunnel vom Hauptbahnhof in Richtung Untertürkheim mit Anfahrung des Neckartals unter Talniveau.
- Unterfahrung des Neckars im Bereich Untertürkheim (als Alternative erwogen).
- Einführungsstrecken des Ferngleises von Bad Cannstatt nach Stuttgart.

### Vorläufige Beurteilung der Planung

Nach den bisher bekannten Befunden kann die derzeit vorgesehene Bautechnik für die Querung des Stuttgarter Talkessels in offener Bauweise und in kleinen Abschnitten so realisiert werden, daß Auswirkungen auf das Mineralwassersystem zeitlich und räumlich auf den Bereich der Baumaßnahmen begrenzt bleiben. Diese vorläufige Einschätzung setzt voraus, daß sich die Ergebnisse der abschließenden Bewertung des 2. EKP durch den AWW widerspruchsfrei in das derzeitige Bild einfügen.

Die Tunnelstrecken zwischen Hauptbahnhof und Untertürkheim müssen zunächst noch im Bereich des Trassentiefpunkts am Rand des Neckartals bei Gaisburg weiterhin als kritisch eingestuft werden, da dort die

Tunnel weit unterhalb des Mineralwasserdruckniveaus und auch erheblich unterhalb der Auslaufhöhe der Bad Cannstatter und Berger Heil- und Mineralquellen liegen. Die geologischen Befunde (Stratigraphie, Tektonik, Gipsführung) sind zwar günstig, aber zur Hydrogeologie können noch keine abschließenden Aussagen durch den AWW getroffen werden. In den Trassenbereichen Feuerbach, Stuttgart-Ost, Wangen und Untertürkheim sind Verunreinigungen in Boden und Grundwasser bekannt. Diese müssen vor allem im Hinblick auf den Schutz der Heilquellen und des Mineralwassers rechtzeitig im Vorfeld der Planungen berücksichtigt werden. Durch geeignete Sanierungs-, Sicherungs- und Bauverfahren ist zu gewährleisten, daß keine Verschleppung von Schadstoffen in das Mineralwasser erfolgt.

Durch entsprechende Bauverfahren sind die Baumaßnahmen so zu konzipieren, daß die möglichen Auswirkungen auf das Mineralwassersystem auf ein Minimum reduziert werden, das heißt räumlich und zeitlich begrenzt bleiben. Dauerhafte Beeinträchtigungen sind konsequent zu vermeiden. Aus den Ergebnissen und Erkenntnissen des Erkundungsprogramms sind Konzepte für Sicherungs-, Kompensations- und Überwachungsmaßnahmen zu entwickeln (zum Beispiel Wasserhaltung, Umläufigkeit, Abdichtung, Schutz vor Kontaminationen des Grundwassers), die Eingang in die weitere Planung finden müssen. Hierzu sind noch entsprechende Detailuntersuchungen durchzuführen.

#### 4.4.4 Klimatologische Gesichtspunkte

Die wichtigsten zu beachtenden klimarelevanten Faktoren für das Planungsgebiet sind

- die Lage am Ausgang des Stadtkessels zum Neckartal,
- die ausgeprägte Engstelle zwischen den Randhöhen Kriegsberg und Uhlandshöhe,
- die mit 2 m/s sehr geringe mittlere Windgeschwindigkeit

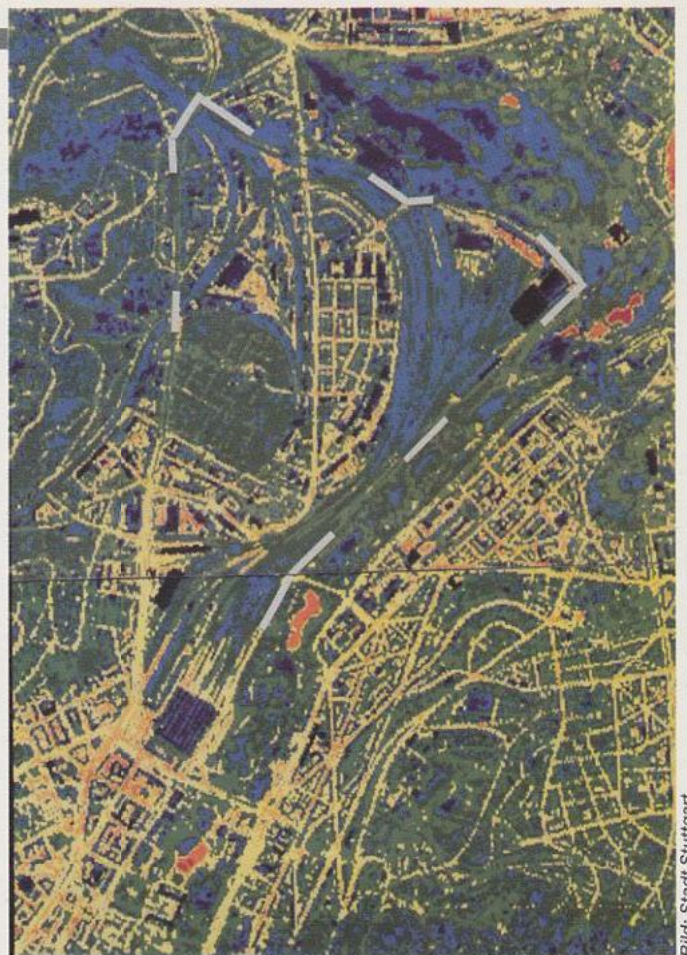


Bild: Stadt Stuttgart

Infrarotaufnahme des Bahnhofareals: Stadtklima sichtbar machen

- Reduzierung der Schadstoffemissionen und Wärmequellen gegenüber dem Status Quo;
  - Eingliederung von großen Teilflächen in die Parkanlagen, zum Beispiel des jetzigen Paketpostamtes in den Rosensteinpark;
  - Verkehrs- und Erschließungskonzepte sowie Nutzungsformen, die eine Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs ausschließen
  - Begrenzung von Bauhöhen, Dichten, Versiegelungsflächen, Vorschrift von Dachbegrünung.
- Die wichtigsten dieser Gesichtspunkte waren in der Anlage 4 der "Rahmenkonzeption Stadtentwicklung" vom 13.09.1994 noch erkennbar. Die Kurzfassung der Machbarkeitsstudie vom Januar 1995 beschränkte sich dann auf die Darstellung der "klimatisch relevanten Bereiche" ohne nähere Erläuterungen. Im sogenannten "Synergiekonzept" des Vorprojektes vom November 1995 ist schließlich eine Gefährdung des Stadtklimas durch negative Veränderung der dargestellten klimarelevanten Faktoren nicht mehr erkennbar (S. 29 und 35).

Aus der Berücksichtigung dieser für das Stadtklima relevanten Faktoren ergeben sich klare Hinweise und Kriterien für eine Nutzung des Planungsgebietes:

- klimawirksame Erhaltung der Hauptbelüftungsachsen und der lokalen Windsysteme; Unterlassung jeder störenden Bebauung;

Diese schrittweise Eliminierung von planungsrelevanten Fakten und Erkenntnissen stellt neben dem offensichtlichen Versuch des Verschweigens von Gefahren auch einen Verstoß gegen Grundsätze des geltenden Planungsrechtes dar, wonach bei Bauleitplanungen die Belange von Klima und Luft zu berücksichtigen sind (§ 1 BauGB). Insbesondere die aus Finanzierungsgründen notwendige massive Bebauung des eigentlichen Kopfbahnhoftbereiches entlang des mittleren Schloßgartens ("Filetstücke" des Projektes) ist aus klimatologischen Gründen (Abkühlungsflächen, Hauptbelüftungsachse für die Innenstadt und Cannstatt) unter keinen Umständen akzeptabel.

**Fazit**

Die geplante Bebauung der Flächen mit gravierenden Folgen für Luftqualität, Klima und damit für Menschen, Tiere und Pflanzen ist abzulehnen. Bevor also weitere städtebauliche Eckpunkte festgezurr werden, fordert UMKEHR STUTTGART umfangreiche lufthygienische und thermische Gutachten. Die weiteren städtebaulichen Pla-

nungen haben sich diesen Ergebnissen bedingungslos unterzuordnen, zum Beispiel durch eine Reduzierung der zu bebauenden Flächen und Bauhöhen.

**4.5 Kritik aus städtebaulicher und regionalplanerischer Sicht**

**4.5.1 Fragwürdige Vorgaben des sogenannten Synergiekonzeptes**

Bei der Bewertung von Stuttgart 21 ist von den Vorgaben der Planer auszugehen, nämlich daß

- das gesamte freiwerdende Bahngelände geräumt, veräußert und überbaut wird, um eine Finanzierung des Gesamtprojektes zu ermöglichen und "neue" städtebauliche Chancen zu eröffnen;
- diese Überbauung aus gleichen Gründen abschnittsweise innerhalb von 30 Jahren vollzogen wird;

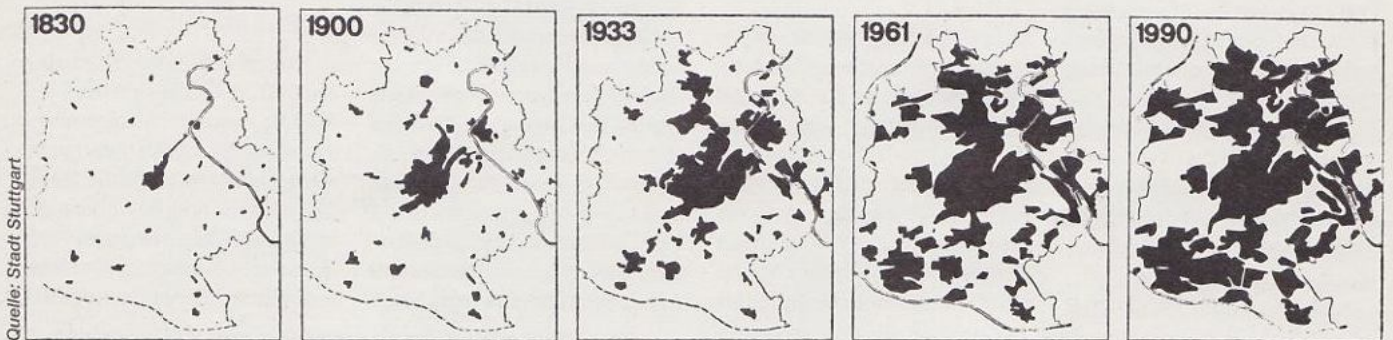
- das Gebiet von der DB AG hauptsächlich an private Investoren veräußert wird, und die öffentliche Hand aufgrund des andauernden Finanzmangels nur in sehr geringem Maße Gebietsanteile für die Stadtentwicklung aufkaufen können. Auch für die grundsätzlich vorgesehenen übergeordneten öffentlichen Einrichtungen werden private Investoren gesucht werden müssen;
- im Falle einer für das Projekt ungünstigen finanziellen Entwicklung das finanzielle Risiko nicht oder kaum von der DB AG, sondern vor allem von Stadt und Land getragen wird;
- durch "exklusive Lage" und hohe Nutzungswerte versucht wird, hohe Verkaufserlöse der Grundstücke zu erzielen, aber dementsprechend als Folge später für Nutzer auch hohe Grundstücks- und Mietpreise in Rechnung gestellt werden ("Hochpreispolitik"). Diese ist durch die in der Rahmenvereinbarung garantierten Mindestlöse für die Grundstücke von insgesamt 2,175

Milliarden Mark festgeschrieben;

- das ungefähre Verhältnis von im Gebiet arbeitenden zu dort wohnenden Menschen bei 2:1 liegt (ca. 24.000 Arbeitsplätze, ca. 11.000 Einw.).

**4.5.2 Fehlende Leitbilder für die Entwicklung der Stadt und der Region Stuttgart**

Für die Stadt Stuttgart und die Region fehlt ein Gesamtkonzept oder Leitbild für die Entwicklung; insofern läßt sich auch nicht diskutieren, ob und wie das Projekt Stuttgart 21 in ein solches Konzept eingebettet ist. Beim Projekt selbst sind die Absichten sehr schematisch formuliert: Über allgemeine Angaben zu Fläche, Dichte, Nutzungsart hinaus finden sich in den "städtebaulichen Rahmenbedingungen" keine qualitativen Vorgaben oder übergeordneten Leitbilder über Grundzüge der Stadtgestalt, der Funktion und des Charakters der neuen Stadtteile und deren Einbindung in ein größeres Ganzes. Die "Verknüpfung mit angrenzenden Stadträumen" (VPS.30) oder "Bezüge zu einzelnen



Zunehmende Bebauung der Stuttgarter Markung: Immer mehr Wohnungen bei schrumpfender Einwohnerzahl. Modell für Stuttgart-21



Bilder: MBS S 21

wichtigen Standorten im Stadtgebiet" (ebd., S. 31) werden nicht einmal beispielhaft erläutert. Ökologische Aspekte werden nur generell angesprochen (ebd., S. 34). Verschwiegen werden die stadtklimatischen Folgen der vorgesehenen Bebauung. Dabei gibt es für den Bereich Ökologie sowie für die Bereiche Bevölkerungsstruktur, Wirtschaftsentwicklung, soziale und kulturelle Infrastruktur in Stadt und Region eine große Anzahl von Untersuchungen und Materialien. Erst nach der Erarbeitung von Leitlinien und Leitbildern für die Stadt und die Region, die dem polyzentralen Charakter der Region Rechnung tragen sollten, ist es sinnvoll, danach zu fragen, ob die Stadt Stuttgart und die Region derzeit die "freiwerdenden" Flächen von ca. 100 Hektar überhaupt benötigen, ob die geplante Nutzung durchzucht und verträglich ist und ob der Wohnungs- und Büroflächenmarkt solche Mengen unbeschadet aufnimmt.

Danach könnte der Entscheidungsprozeß sehr viel transparenter und fundierter erfolgen. UMKEHR fordert, daß in Stuttgart in seiner ökologisch stark belasteten Situation auf neuen sowie auf schon erschlossenen Entwicklungsflächen eine vorbildliche, nachhaltige Stadtentwicklung betrieben wird, die auch über die Stadt und die Region hinaus Vorbildfunktion haben könnte.

Solche Stadtbauprojekte mit autofreien Bereichen, Dachbegrünung, Regenwasserrückhaltung u.ä., einer neuen Durchmischung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereichen, die durch kurze Wege dem Verkehrsproblem ebenso entgegenwirken können wie sie Urbanität dadurch fördern, daß die Straße wieder zum Ort der Begegnung, des Austausches wird, könnten in ein technisch-ökologisches Leitbild eingebunden sein, das auch in anderen Bereichen (Forschungsentwicklung, Verkehrsplanung, Energienutzung) Anwendung findet. Um auch eine sozial akzeptable Mischung zu erzielen, muß die Hochpreispolitik aufhören. Dies ist allerdings nur möglich, wenn die "frei-

werdenden" Bahnflächen nicht zu den derzeit im Synergiekonzept vorgesehenen und in der Rahmenvereinbarung festgeschriebenen Höchstpreisen veräußert werden müssen.

#### 4.5.3 Unsichere Prognosen

In Stuttgart gibt es keinen Mangel an Büroräumen und wird es auch ohne Stuttgart 21 nicht geben (vgl. FAZ vom 29.12.95). In Stuttgart gab es zum Jahreswechsel 291.000 m<sup>2</sup> leere Büroflächen, 69.000 m<sup>2</sup> im Bau befindliche und 226.000 m<sup>2</sup> geplante Flächen. Mit Stuttgart 21 wird bei mehr als ausreichendem Angebot daher noch zusätzliche Konkurrenz zu den von der Stadt selbst geförderten und geforderten Zukunftsprojekten wie Media Forum, Boschareal, Unterer Grund, Fildermesse usw. produziert. Am 5.2.1996 wurde von der Stadt wegen Stuttgart 21 schon das vorher jahrelang verfolgte und hochgelobte Projekt City Prag fallengelassen. Das heißt: Kostengünstigere und schneller zu realisierende Projekte werden zugunsten weitaus teurerer Flächen bei Stuttgart 21 fallengelassen.

Dabei sind die Risiken des "Synergiekonzeptes" riesig. Denn die öffentliche Hand ist aufgrund der angespannten Finanzlage nicht in der Lage, durch Gebietsankäufe regulierend einzuschreiten, geschweige denn, der DB AG finanzielle Garantien zuzusichern. Auch kommt eine staatliche "Gewinngarantie" für

ein privates Unternehmen aus politischen Gründen nicht in Frage. Dies ist allerdings mit der unterzeichneten Rahmenvereinbarung schon geschehen, aber nicht akzeptabel, weil sie von einer zu optimistischen Erwartung der wirtschaftlichen Entwicklung ausgeht.

Dieses Risiko einzugehen ist unverantwortlich, weil der mögliche "Gewinn" allenfalls die optimale und schnelle Verwertung der Grundstücke durch Investoren ist, die jedoch keine Garantie für eine bürgerfreundliche Stadtentwicklung bieten. Die Stadt könnte nicht einmal am Gewinn durch den Grundstücksverkauf partizipieren. Sollte der Fall eintreten, daß die Stadt Verluste ausgleichen muß, so wird dieses Geld zwangsläufig an anderer Stelle fehlen (Kindergärten, Verkehrsberuhigung usw.). Dies ist mit der Verantwortung der Stadt gegenüber ihren Bürgern nicht vereinbar.

Die durch das Synergiekonzept gegenüber anderen Varianten zusätzlich freiwerdenden Gleisanlagen (ca. 40 Hektar) müssen nach Inbetriebnahme des Tunnelbahnhofes zunächst zurückgebaut, saniert und städtebaulich nutzbar gemacht werden. Dort kann also mit dem Bau von Wohnungen und Arbeitsstätten erst nach 2010 oder 2015 begonnen werden. Die dann bestehenden Wirtschaftsbedingungen sind nicht prognostizierbar. Deshalb sind die angenommenen Langzeitszenarien keine geeignete Entscheidungsgrund-

lage für die Investition von 5 Milliarden Mark. Stuttgart 21 ist in der vorliegenden Planung nicht prozeßorientiert oder anderen Entwicklungen als der angenommenen anpassungsfähig. Das geplante Stuttgart 21 geht nur ganz oder gar nicht.

Die von UMKEHR Stuttgart vorgeschlagenen Alternativen sind verkehrlich besser und billiger (siehe Kapitel 5) und darüber hinaus sind sie schrittweise bau- und realisierbar. Die Bebauung der "freiwerdenden" Gebiete sollte unabhängig voneinander geplant und realisiert werden, um eine wechselseitige Korrektur zu ermöglichen. Nur so sind die städtebaulichen Risiken, die in der Abhängigkeit von Investoren und dem wirtschaftlichen Verwertungsdruck liegen, und die finanziellen Risiken, die in der Unvorhersehbarkeit von Preisentwicklungen (der Grundstückspreise und der Kosten des Bahnhofbaus, siehe zum Beispiel Ärmelkanaltunnel) bestehen, in den Griff zu bekommen.

#### 4.5.4 Mangelnde Bürgerbeteiligung und Planungskultur in Stuttgart

In der Rahmenvereinbarung vom 30.11.95 hat sich die Landeshauptstadt Stuttgart dazu verpflichtet, den städtebaulichen Rahmenplan für Stuttgart 21 bis spätestens 30.6.97 zu beschließen. Damit werden Verwaltung, Fraktionen, Bezirks- und Gemeinderäte unter einen

Moderne Wohnsiedlung in Neckarsulm mit großflächigen Kollektoren zur solaren Nahwärmeversorgung



Bild: M. Eisäser



nicht vertretbaren Zeitdruck gesetzt. Hinzu kommt, daß die äußerst komplexen Zusammenhänge und die zahlreichen Voruntersuchungen und Gutachten des "Synergiekonzeptes" bisher nur von ihrer positiven Seite gezeigt wurden.

Eine umfassende Information und Bürgerbeteiligung im eigentlichen Sinne, zum Beispiel über die Risiken des Projektes und andere ernsthafte Varianten fand bisher nicht statt und ist auch nicht vorgesehen. So sind schon jetzt Frorten zwischen pro und contra entstanden. Ohnehin sind die konventionellen Möglichkeiten der Beteiligung der Bevölkerung am Planungsprozeß für Projekte dieser Größenordnung unzureichend, weil sie erst an einer Stelle einsetzen, an der grundsätzliche Entscheidungen bereits getroffen sind.

UMKEHR STUTTGART fordert daher, daß nach einer öffentlichen Diskussion der Alternativen und einer Aufklärung über Chancen und Risiken mehrerer Varianten die Bevölkerung an der Grundsatzentscheidung wesentlich beteiligt wird.

#### 4.5.5 Bereits bestehende Entwicklungspotentiale

Ein weiteres Mittel zur vordergründigen "Marktwertsteigerung" der Bahnflächen ist die systematische Abwertung des Zustandes der Bahnflächen und des gesamten Stadtteils: "Ohne Stuttgart 21 wären die entsprechenden Grundstücksflächen

nur einen Bruchteil wert." (MBS, S. 8). Die positiven Entwicklungsreserven des dort aus Baugebieten, Park- und Bahnanlagen bestehenden Stadtgefüges werden in keine Abwägung einbezogen. Denn auch in diesem Bestand ruht ein Stadtentwicklungspotential. Die bereits am Media Forum vorgesehene Querung könnte den Bestand aufwerten. Die Gebiete des Güter- und Nordbahnhofs könnten auch jetzt schon erschlossen werden.

Die Barrieren durch die hochbelasteten Bundesstraßen stehen auch beim "Synergiekonzept" einer intensiven stadträumlichen Vernetzung entgegen, zumal kein Verkehrskonzept dem zu erwartenden Verkehrszuwachs begegnet. Die mit hohem Aufwand zu erschließenden Flächen des Wartungsbahnhofs und des Paketpostamtes sind für eine Nutzung durch die geplante Bebauung ungeeignet, da die nächsten größeren, gewachsenen Stadtteile relativ weit abgelegen sind. Die auch bei den hier vorgeschlagenen Varianten freiwerdenden Flächen könnten zum Beispiel als klimatisch wirksame Flächen ausgebildet werden.

In der öffentlichen Darstellung wird das Projekt Stuttgart 21 seiner außerordentlichen städtebaulichen Möglichkeiten wegen gepriesen. Dabei fällt unter den Tisch, daß auch andere Gebiete in Stuttgart ein hohes Entwicklungspotential bieten. Dieser Hinweis entfällt, weil der Stadt durch die finanzielle Be-

lastung und das hohe finanzielle Risiko des Projektes die Spielräume für andere Gebiete fehlen. Die Folge: Günstigere Angebote werden vom Markt genommen – wie zum Beispiel mit der City Prag im Februar 1996 geschehen – und die Entwicklungschancen von Stadt und Region insgesamt verringert. Auch eine Begünstigung der neuen City hinter dem Bahnhof zu Lasten der historischen Innenstadt hätte negative Folgen für Stadt und Region. Dieses "Herz der Region" lebt vom Zusammenspiel von Wirtschaft, Kultur und Verwaltung. Eine Einbuße an Wirtschaftskraft und urbanem Leben in der Innenstadt würde auch das kulturelle Gesicht der Stadt verschlechtern.

Es ist daher wichtig, auf in Stuttgart bestehende Entwicklungsflächen hinzuweisen: Das Gebiet am Pragsattel bietet als Stadteingang durch gute Anbindung an den ÖPNV die Chance zu einer Entwicklung eines gemischten Standortes. In der Diskussion sollte weiterhin das Boschareal bleiben, das in Verbindung mit Liederhalle und Erweiterung der Hochschule Chancen zu einem lebendigen Quartier bietet, wie es etwa von Wettbewerbsteilnehmern (einschließlich des Wettbewerbssiegers) vorgeschlagen wurde. Es bietet sich weiterhin das Schlachthofareal an, wo die Stadt schon eine Chance vergeben hat, "die Stadt an den Fluß zu bringen", da hier, obwohl tragfähige Konzepte für einen gemischten Standort vorlagen, Handwerk und Großhandel angesiedelt wurde/werden soll. Auch der bereits für teures Geld erschlossene "Untere Grund" in Vaihingen liegt brach.

Die Auffassung weiterer Industriegebiete in Feuerbach und im Bereich des TWS-Gebietes am Neckar ist zusätzlich zu erwarten. Eine konsequente Stadtpolitik, die Potentiale dieser Entwicklung und der intensiven Nutzung des Bestandes erkennt, kann die vorgesehene Bebauung bei Stuttgart 21 nicht zulassen. Diese wirkt kontraproduktiv und schadet der Entwicklung von Stadt und Region. Nur behutsames und korrigierbares,

das heißt fehlerfreundliches Vorgehen kann hier Positives schaffen.

#### 4.5.6 Soziale Verantwortung der Städteplanung

Wenn sich die Grundstückspreise entsprechend den geplanten Rahmenbedingungen entwickeln, wird zum Beispiel im Nordbahnhofviertel ein Gentrifizierungsprozeß vonstatten gehen: Ein von Menschen mit niedrigeren Einkommen bewohntes Gebiet wird von Besserverdienenden "erobert" oder im wahrsten Sinne des Wortes "in Besitz" genommen. Wenn Stuttgarts Baubürgermeister Prof. Bruckmann also davon spricht, daß im Rahmen von Stuttgart 21 die Bewohner des Nordbahnhofviertels besser in den Park gelangen können, so ist das purer Zynismus oder allenfalls Naivität, denn diese Bewohner werden dann nicht mehr dort wohnen können. Wenn dies als unabwendbar betrachtet wird, so muß über das Schicksal dieser Menschen, mögliche Ausgleichsmaßnahmen und deren Kosten gesprochen werden. Lebendiges und urbanes Leben läßt sich jedoch nur erreichen, wenn Einzelhandel und niedrigere Einkommensschichten die Chance bekommen, in der Stadt zu existieren. Die soziale Trennung, die durch das derzeitige Konzept für Stuttgart 21 weiter vorangetrieben wird, bewirkt stattdessen das genaue Gegenteil von Urbanität: Monopolisierung und Monostrukturen.

#### 4.5.7 Gefahr der Bevorzugung von Großinvestoren

Die Stuttgarter Stadtentwicklung wird immer stärker durch Vorabgespräche mit Investoren und Überrumpelungsstrategien bestimmt. So wurde zum Beispiel vor kurzem am Wilhelmplatz gegen die Empfehlung eines von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachtens und gegen den Beschluß des Bezirksbeirates unter Berufung auf eine dem Investor vorab gegebene Zusage ein Bürohochhaus genehmigt. Es ist zu befürchten, daß eine solche, für die rasche Realisierung sehr effektive Stra-

Preiswerter Wohnungsbau schließt architektonische Qualität nicht aus



Bild: D. Leistner

tegie bei dem unter starkem Zeitdruck stehenden "Synergiekonzept" zum Regelfall wird. Die Zeitgebundenheit und der Verwertungsdruck des Projekts können außerdem leicht zu einer Bevorzugung von Großinvestoren führen, da diese über größere finanzielle Möglichkeiten verfügen. Die architektonischen Folgen einer solchen Auslieferung sind in Stuttgart bereits allenthalben sichtbar (Heilbronner Straße, Hauptstätter Straße). Über die visuelle Verarmung hinaus besteht auch die Gefahr einer Verödung, da kleine und mittelständische Betriebe der Konkurrenz der Großkonzerne finanziell nicht gewachsen sind. Wird der Verwertungsdruck des Projekts nicht beseitigt, so besteht die Gefahr, daß Gebietsteile an Großinvestoren verkauft werden, um die Rentabilität zu sichern und die Stadt sich von ihnen Bedingungen (Stellplätze, Verkehrsanbindung, Parzellierung etc.) wird diktieren lassen müssen, um das Projekt nicht zu gefährden. Würden so zum Beispiel mehr Stellplätze genehmigt, rückt das Ziel eines hohen Modal-Split in der City in noch weitere Ferne – mit den entsprechenden Konsequenzen für Luftqualität und Straßenbau. Deswegen fordert UMKEHR STUTTGART, die Grundstücksverwertung weitgehend von der Bahnhofsfinanzierung abzukoppeln.

**Symbolträchtig: Bankenkomplex auf Tuchfühlung mit den Regionalverkehrsgleisen des Hauptbahnhofs**



Bild: I. Lehmann



Bild: I. Lehmann

**Bankenkomplex vor dem Hbf als Vorgeschmack auf Stuttgart 21: Narrenfreiheit für Großinvestoren?**

#### 4.5.8 Stuttgart 21 als Hemmschuh für die Regionalentwicklung

Für die Regionalentwicklung stellt Stuttgart 21 in der Tat eine einmalige Chance dar. Allerdings nicht durch die investorenfreundliche Umwandlung von notwendigen Bahnflächen; vielmehr muß Stuttgart 21 in ein Gesamtverkehrssystem eingebettet werden, das den Anteil des ÖPNV erhöht und den des Straßenverkehrs reduziert, also insgesamt verkehrsmengenneutral ist.

Durch eine Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs kann kostensparend ein modernes, wachsenden Ansprüchen genügendes Schienenverkehrssystem geschaffen werden. Mit

der Einführung eines landesweiten Integrierten Taktfahrplanes wird die Region besser erschlossen und mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz verknüpft. Das schafft Standort- und Erreichbarkeitsvorteile in einer völlig neuen Qualität. Dies ist bereits in den kommenden 8-10 Jahren möglich. Der Zeitvorsprung gegenüber dem sogenannten "Synergiekonzept" ist dabei doppelt wirksam. Zum einen können die Mobilitäts- und Standortvorteile schon bald wahrgenommen werden. Zum anderen kann der verkehrlich kritischen Situation im Transitland Deutschland nur mit möglichst bald wirksamen integrierten Verkehrskonzepten entgegengewirkt werden.

In der "Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen wei-

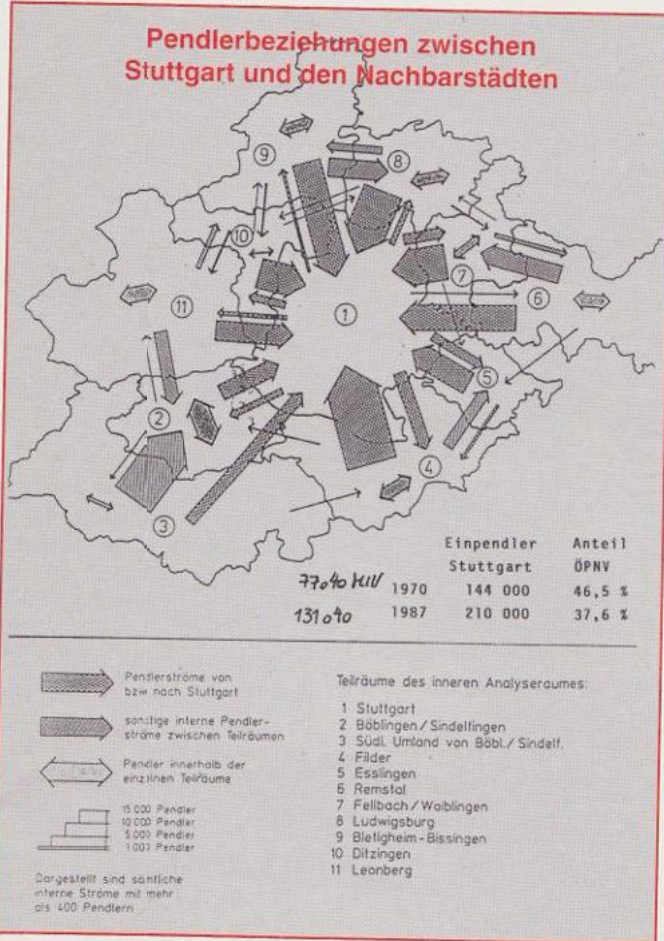
terer Siedlungsentwicklungen in der Region Stuttgart" (Schlegel, Spiekermann, Wimber, Stuttgart 1994) wird zur Verbesserung des Modal Split die Aufstockung des S-Bahn-Leistungsangebotes durch zusätzliche Eilzüge vorgeschlagen.

Von gleicher Bedeutung für eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs ist die regionweite Vertaktung und Abstimmung der Fahrpläne. Zusammen mit einer auf zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte an Schienenwegen ausgerichteten Siedlungsentwicklung ist dies der wesentliche "verkehrliche" Schlüssel zu einer umweltverträglichen und nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung.

Daneben ist noch eine besondere Problemlage der durch Stuttgart 21 zu erwartenden Effekte im Verhältnis Stadt und Region Stuttgart zu beleuchten. Auf dem zur Bebauung "freierwerdenden" Gelände sollen 24.000 Arbeitsplätze entstehen. Es wird immer der Eindruck erweckt, diese würden zumindest in Stuttgart neu entstehen.

Tatsächlich dürfte es sich doch eher um eine Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Region handeln. Es droht also ein kurz-sichtiger, zerstörerischer Streit mit Hilfe hochsubventionierter Flächen zwischen Kommunen der Region und der Stadt Stuttgart um fiktive Arbeitsplätze. Die Betriebe freuen sich über die Geschenke, und der Steuerzahler ärgert sich wegen der verschenkten Milliarden.

### Pendlerbeziehungen zwischen Stuttgart und den Nachbarstädten



Quelle: Flächennutzungsplan

Weitere Zusammenhänge zwischen Stadt- und Regionalentwicklung ergeben sich aus den demographischen Eckwerten.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat von 1992 bis 1995 pro Jahr 7500 bis 8000 Einwohner und

damit rund 11 Millionen Mark pro Jahr an Steuereinnahmen verloren. Bis zum Jahr 2000 rechnet die Landeshauptstadt Stuttgart mit einem weiteren Verlust von 20.000 Einwohnern, das sind nochmal 30 Mio. Mark an Steuereinnahmeverlusten.

Ausbau des Charottenplatzes getreu dem Leitbild der autogerechten Stadt



Bild: Landesbildstelle Württemberg

Die Ursachen für die Abwanderung von Einwohnern sind für Familien vor allem die mangelnde Lebens- und Umweltqualität gegenüber dem Umland sowie höhere Grundstückspreise und Mietkosten.

Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, daß die "Stärkung der gesamten Region im nationalen und internationalen Wettbewerb" zum Beispiel mit einer Fortsetzung der verfehlten Verkehrspolitik und der weiteren Verteuerung noch vorhandener Flächenreserven im Oberzentrum bewirkt werden soll.

Die zur Erlössteigerung im Synergiekonzept eingeschlagene Hochpreispolitik wird eher die Abwanderung in das Umland beschleunigen.

#### 4.5.9 Fazit: Viele Risiken und wenig Nutzen zum Preis von 5 Milliarden Mark

Die derzeit verfolgte Strategie zur Stadtentwicklung im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 ist aus städtebaulicher Sicht abzulehnen, da sie zu viele offensichtliche Risiken und Nachteile birgt. Diese liegen hauptsächlich im Verwertungsdruck, der engen Zeitgebundenheit und den erforderlichen hohen Grundstückspreisen.

Die in der Stadt und der Region ausgewiesenen und geplanten Flächen für Dienstleistungen, Gewerbe und Industrie finden in Stuttgart 21 eine Art "krönenden" Abschluß; dahinter steht die völlig unrealistische Vision einer boomenden Region Stuttgart mit weit über 3 Millionen Einwohnern, die so attraktiv ist, daß sie Arbeitsplätze aus Frankfurt, München, London, Paris anzieht.

Soziale Segregation, Verkehrszuwachs, Klimaverschlechterung und Gefahren für Stadtbild und Immobilienmarkt sind die absehbaren Folgen des Projektes; den Risiken wird und kann nicht durch regulierende Maßnahmen begegnet werden. Es ist stattdessen nach einer Lösung zu suchen, die eine zeitlich und preislich ungebundene Entwicklung in kleinen Schritten ermöglicht.

## 4.6 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

### 4.6.1 Öffentliches Interesse an der Finanzierung

Trotz Privatisierung bleibt die DB AG ein Monopolist. Deshalb führen Fehlkalkulationen der DB AG nicht zu einer Verschiebung der Marktanteile, sondern zu erhöhten Kosten für die Kunden. Da die Trassenpreise im Güter- und Personenfernverkehr im harten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen, kann die "DB AG Bereich Netz" nur die Trassenpreise für Regional- und Nahverkehr erhöhen.

Länder und Kommunen werden sich nicht gegen diese erhöhten Kosten wehren können und sich gezwungen sehen, überhöhte Trassenpreise für den Öffentlichen Personenverkehr bezahlen zu müssen. So ist die Kalkulation der DB nicht nur wegen der Milliarden Mark Zuschüsse der öffentlichen Hand für den Bau von Stuttgart 21 von öffentlichem Interesse. Auch aufgrund dieser Folgewirkungen darf das Projekt nur weiterverfolgt werden, wenn eine solide, von der öffentlichen Hand unabhängige Finanzierung nachgewiesen ist.

### 4.6.2 Angekündigte Arbeitsplatzeffekte

Laut Pressemeldungen hat das Statistische Landesamt im Auftrag von Ministerpräsident Teufel und Verkehrsminister Schaufler errechnet, daß durch Stuttgart 21 während der Bauzeit von 7 Jahren 4 200 Arbeitsplätze geschaffen werden. Nach dem GVFG-Bericht des Bundesverkehrsministeriums von 1994, S. 5 würden die 5 Milliarden Mark bei der Investition in "normale" Bau- und Investitionsvorhaben des öffentlichen Schienenverkehrs 10.200 Arbeitsplätze über 7 Jahre schaffen – mehr als doppelt so viele und damit eine Lösung, die sicher in größerem öffentlichem Interesse steht.

### 4.6.3 Falsche Methodik und ein negativer Kapitalwert

Die DB AG beauftragte die "C&L Treuarbeit Deutsche Revision", Rentabilitätsberechnungen für die geplante Finanzierung von Stuttgart 21 durchzuführen.

Grundlage für die Berechnungen sollte unter anderem eine zwischen Burd und DB AG am 6.4.95 abgeschlossene "Rahmenvereinbarung über Investitionen in die Schienenwege der DB AG" sein. Danach sind Wirtschaftlichkeitsrechnungen anhand der Kapitalwertmethode nach Prof. Albach vorzunehmen.

Diese Methode berechnet die Vorteilhaftigkeit von Investitionen. Vereinfacht ausgedrückt berechnet sich der Kapitalwert aus der Differenz zwischen künftigen Einnahmen und Ausgaben.

Die Gutachte: von C&L Treuarbeit kommen bei Stuttgart 21 zu dem Ergebnis, daß sich "aus dieser letztgerannten Rechnung ein signifikant hoher negativer Kapitalwert errechnen (würde)." (C&L Treuarbeit, Ergebnis. Bericht Nr. 60110013, S. 6).

Die C&L Treuarbeit hat diesen berechneten Kapitalwert zwar nicht veröffentlicht, doch er läßt sich mit Hilfe der veröffentlichten Finanzplanung berechnen: minus 1,16 Milliarden Mark bezogen auf den 1.1.93. Die unten erläuterten Korrekturen ergeben sogar ein Defizit von 1,49 Milliarden Mark.

Da die eigentlich vorgeschriebene Berechnungsmethode nach Prof. Albach also keinen volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen konnte, wählten die Projektverantwortlichen und Auftraggeber der C&L Treuarbeit eine betriebswirtschaftliche Berechnungsmethode. Während bei der Interpretation volkswirtschaftlicher Ergebnisse ein größerer Bewertungsspielraum besteht, da gesellschaftliche Interessen unterschiedlich gewichtet werden können, liefert eine betriebswirtschaftliche Berechnung formal klare Ergebnisse: eine Rentabilität ist vorhanden oder eben nicht.

### 4.6.4 Kriterien für die Vergabe öffentlicher Mittel

Während die Methode von Prof. Albach primär Kosten berücksichtigt, die volkswirtschaftliche Relevanz haben, können bei der betriebswirtschaftlichen Berechnung alle Aspekte berücksichtigt werden, die dem Unternehmen – in diesem Fall der DB AG –, aber eben nicht der Volkswirtschaft nützen: Unter dieser Voraussetzung konnten

- zinslose Darlehen der öffentlichen Hand einkalkuliert werden – sie kommen dem Privatunternehmen DB AG zugute;
- Gewinne durch Grundstückserlöse als Mehreinnahmen eingeplant werden. Sie nützen dem Unternehmen, sind jedoch volkswirtschaftlich bedeutungslos;
- die Mehreinnahmen aus den dreißig Jahren nach Bauende – nicht wie in der vereinbarten Methode nach Prof. Albach – direkt mit Bauanfang einkalkuliert werden.

Dieser letzte Punkt ist unternehmerische bzw. kalkulatorische Willkür, begründet mit der langen Bauzeit. Doch diese liegt bei allen Infrastrukturinvestitionen vor und war damit den Vertragspartnern bewußt, wie die eigentlich verbindliche Rahmenvereinbarung des Bundesverkehrsministeriums mit der DB AG vom 6. April 1995 zeigt. Die DB AG kann Gelder für das Projekt also nur beantragen, wenn sie es als betriebswirtschaftlich rentabel darstellen kann – sonst können keine öffentlichen Zuschüsse gewährt werden.

Die Entscheidungsträger müssen sich vorwerfen lassen, daß sie über Finanzmittel endgültige Entscheidungen treffen bzw. in der Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21 vom November 1995 schon positiv getroffen haben, die so nicht einkalkuliert bzw. bewertet werden dürfen. Neben der ungerichtfertigten Vergabe von öffentlichen Mitteln wird sonst auch noch ein unwirtschaftliches Projekt in Gang gebracht,

das später weiter finanziert werden muß – auf Kosten des Betriebsprogrammes und zu Lasten der ganzen Region bzw. des Landes.

### 4.6.5 Fehler und Mängel in der Kalkulation

Den Beteiligten sind noch kleine Übertragungs- oder Rechenfehler unterlaufen, die in unseren weiteren Berechnungen korrigiert werden:

- Der berechnete zeitliche Verlauf der Bodenerlöse wurde im Nachhinein auf die verkürzte Bauzeit übertragen. Dabei muß von einer Bauzeitverkürzung von mehr als einem Jahr ausgegangen worden sein. Im weiteren wird eine Verkürzung von acht auf sieben Jahre angenommen (zusätzliche öffentl. Zuschüsse 19,3 Millionen Mark).
- Die öffentlichen Zuschüsse zum Beispiel nach dem 20-Prozent-Programm des Bundes wurden nicht parallel zu den anfallenden Kosten, sondern zu früh einkalkuliert (zus. öffentl. Zuschüsse 138,9 Millionen Mark).
- Es wurden Betriebsführungskosten der falschen Variante angesetzt. So entsteht nur eine Differenz von jährlich 24,9 anstatt 25,5 Millionen Mark (zus. öffentl. Zuschüsse 5,5 Millionen Mark).
- Wenn der Restwert der Investition nach 30 Jahren zu 15/45 vereinnahmt wird, dann müssen auch die restlichen zinslosen öffentlichen Darlehen zurückbezahlt werden (zus. öffentl. Zuschüsse 9,3 Millionen Mark).
- Ablösesummen für Mietflächen sind in voller Höhe anzusetzen. Auch auf sie wurde ein 30prozentiger Abschlag vorgenommen (zus. öffentl. Zuschüsse 40,0 Millionen Mark).

### 4.6.6 Rechtswidrige Finanzierung durch Grunderlöse?

Nach den gesetzlichen Regelungen der Bahnreform gehören Erlöse aus nicht "bahnnotwendigen" Flächen der DB AG

dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) des Bundes" (Art. 1, § 20 und 26 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens, ENeuOG). Das heißt, de jure kann die DB AG nach den bisher öffentlich zugänglichen Informationen gar nicht über diese Mittel verfügen. Mit ihnen sollen Altschulden der DB aus ihrer Zeit als Behörde gedeckt werden, die bei Gründung der DB AG vollkommen vom Bundeisenbahnvermögen übernommen wurden.

Das gilt auch für die angestrebten 2,175 Milliarden Mark Erlöse aus den freiwerdenden – und dann nicht mehr bahnnotwendigen – Grundstücken bei Stuttgart 21. Sie könnten also nach Rechtslage nicht direkt zur Reinvestition veranschlagt werden. Damit ist die Finanzierung des gesamten Projektes in Frage gestellt.

### 4.6.7 Weitere finanzielle Risiken

Ein großer Teil der Finanzierung von Stuttgart 21 soll durch Grundstückserlöse gedeckt werden. Vorhandene Risiken formuliert die C&L Treuarbeit in ihrem im Auftrag der DB AG erstellten Gutachten "Projekt Stuttgart 21, Vorprojekt; Zusammenfassender Ergebnisbericht Nr. 60 110013" vom 10. Oktober 1995:

- "Nicht berücksichtigt sind eventuell zu beseitigende umweltbedingte Altlasten, da die damit zusammenhängenden Aufwendungen aus heutiger Sicht nicht abzuschätzen sind." (S. 13)
- "Eine steuerliche Belastung dieser Gewinne aus Anlagenverkäufen wurde in der Rechnung unberücksichtigt gelassen." (S. 15)
- Der Bewertungsstichtag für die Grundstückserlöse war der 31.12.1994, die Investitionen wurden zum 1.1.1993 ermittelt (S. 9) – eine Differenz von 2 Jahren, die mit der allgemeinen Inflationsrate über 2 Jahre von ca. 5 Prozent an "Positivrechnen" der Ergebnisse veranschlagt werden kann, bei insgesamt 4,9 Milliarden Mark Kosten eine Summe von ca. 250 Millionen Mark.



Bild: I. Lehmann

Verantwortlich für Stuttgart 21: Landesverkehrsminister Hermann Schauffler, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Ministerpräsident Erwin Teufel, Oberbürgermeister Manfred Rommel und DB-Vorstand Heinz Dürr

#### 4.6.8 Die Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln zu Stuttgart 21

##### Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Für den Neubau der Strecke Stuttgart-Ulm wurden im BVWP 886 Millionen Mark für den Abschnitt Stuttgart-Wendlingen veranschlagt. Diese werden zur Hälfte als Zuschuß und zur Hälfte als rückzahlbares zinsloses Darlehen für das Pro-

jekt Stuttgart 21 zur Verfügung gestellt.

Diese Rückzahlung ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAusbG) geregelt und bemißt sich nach der jährlichen Abschreibung, oder falls das Projekt nur zum Teil "im unternehmerischen Interesse" (der DB AG) ist, nach dessen Anteil. Mit der obigen Aufteilung wird das unternehmerische Interesse der DB AG mit 50 Prozent der Fernverkehrsinvestition angenommen, und diesen Teil muß

die DB AG wieder zurückzahlen. Nun sind aber die Mehrerlöse des Fernverkehrs bei Stuttgart 21 schon anderweitig, nämlich zur direkten Finanzierung durch Zins- und Schuldentilgung von Bankkrediten verplant und können somit nicht zur Rückzahlung an den Staat verwandt werden. Konsequenz daraus wäre eine Erhöhung der Nahverkehrs- und Trassenpreise der DB AG in ihrem Monopolbereich gegenüber dem Land Baden-Württemberg. Damit

müßte der Schienennah- und Regionalverkehr des gesamten Landes die Fehlkalkulation bei Stuttgart 21 bezahlen.

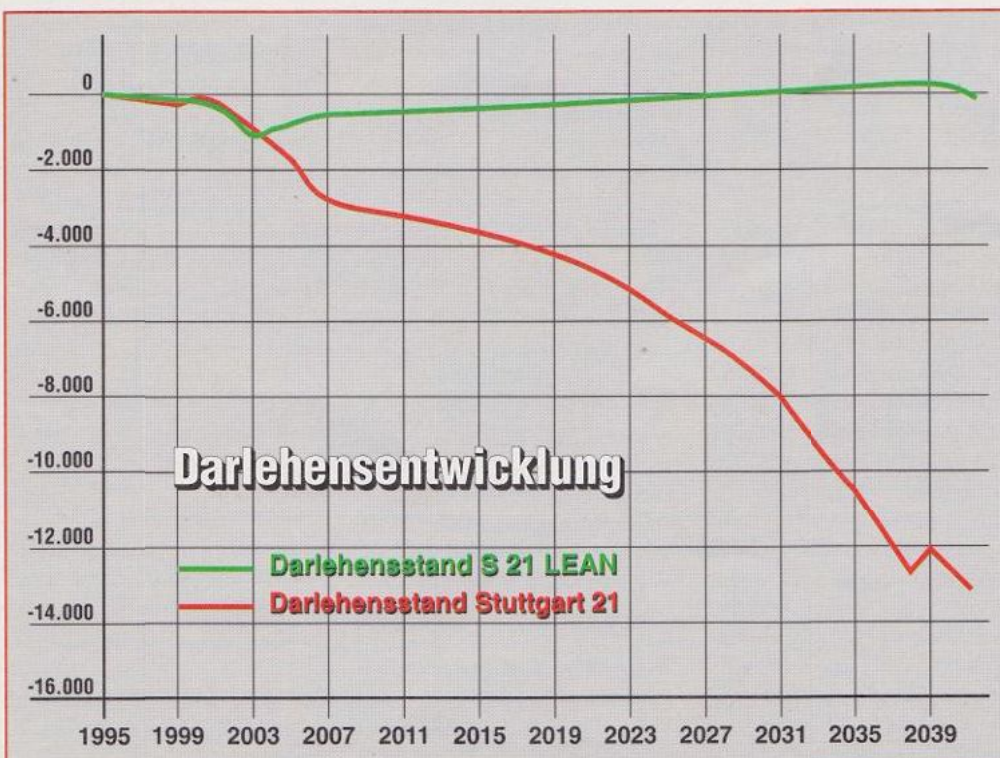
Im BVWP sind außerdem 20 Prozent der Gesamtinvestitionen für Schieneninfrastruktur für Nahverkehrsvorhaben reserviert und werden de facto nach einem bestimmten Schlüssel auf die einzelnen Bundesländer verteilt, die diese Mittel als zinslose Darlehen vergeben. Für Stuttgart 21 werden daraus 350 Millionen Mark zur Verfügung gestellt – die gesamten Mittel für Baden-Württemberg von fünf Jahren und ebenso rückzahlbar wie die Hälfte des Fernverkehrszuschusses.

##### Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Für das Projekt Stuttgart 21 sollen Nahverkehrsmittel in Höhe von insgesamt 500 Millionen Mark aus Mitteln des GVFG als Zuschuß vergeben werden (incl. Komplementärmittel, s. u.). Für Schienenprojekte über 100 Millionen Mark existiert ein Bundesprogramm, das sicherstellen soll, daß wegen derartiger Großprojekte die anderen Vorhaben in einem Bundesland nicht zurückgestellt werden müssen.

Die für die Aufnahme in dieses Programm notwendigen volkswirtschaftlichen oder politischen Kriterien werden nicht erfüllt, so daß Stuttgart 21 mit Mitteln aus dem entsprechenden Landesprogramm finanziert werden muß (siehe 4.6.2). Diese können vom Landesverkehrsministerium selbst zugeteilt werden.

Es stehen allerdings ab 1997 nur noch ca. 230 Millionen Mark GVFG-Mittel pro Jahr für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg zur Verfügung, aus denen verschiedenste Maßnahmen, vom Stuttgarter Stadtbahnausbau über große Nahverkehrsausbaumaßnahmen in Höhe von mehreren hundert Millionen Mark in Ulm, Heilbronn und Freiburg bis zur Bezuschussung beim Kauf von Omnibussen für den öffentlichen Verkehr im ganzen Land, finanziert werden müssen/sollen.



Fraglich bleibt, ob überhaupt GVFG-Mittel in dieser Höhe verwendet werden dürfen. So verbuchte zum Beispiel die C&L Treuarbeit in ihrem Gutachten für die DB AG nur 176 Millionen Mark der gesamten Investitionen als reine Investitionen für den Nahverkehr.

Insofern ist fraglich, ob das Projekt überhaupt nach § 2.2 des GVFG in der gewünschten Höhe gefördert werden darf, denn eigentlich ist das nur zulässig für den "Bau oder Ausbau von Verkehrswegen ... die dem öffentlichen Personennahverkehr dienen".

Ein weiterer Stolperstein dürfte § 3.1a sein: "Voraussetzung für die Förderung ist, daß das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist."

#### Komplementärmittel zum GVFG

Diese Komplementärmittel in Höhe von 200 Millionen Mark müssen vom Land Baden-Württemberg (125 Millionen Mark), von der Region Stuttgart (ca. 50 Millionen Mark) und von außerhalb der Region liegenden, nach Ansicht des Verkehrsministeriums von Stuttgart 21 profitierenden Kommunen (ca. 25 Millionen Mark) aus den laufenden Haushalten aufgebracht werden.

Interessant dabei ist, daß die betroffenen Kommunen bis jetzt von dem ihnen zgedachten "Glück" offiziell noch gar nichts wissen.

#### Mißbrauch von Regionalisierungsmitteln

Aus diesen Mitteln, die das Land Baden-Württemberg im Zuge der Bahnreform vom Bund erhält, sollen 200 Millionen Mark für das Projekt Stuttgart 21 verwendet werden.

Eigentlich erhält das Land diese Mittel für die Finanzierung des Ausbaus des Regional- und Nahverkehrs auf der Schiene. Die Finanzierung von Stuttgart 21 aus diesem Topf stellt damit eine weitere "Zweckentfremdung" von Finanzmitteln dar, die für den Öffentlichen Nahverkehr in ganz Baden-Württemberg vorgesehen sind.

#### Baukostenerhöhungen

Bis zu einer Höhe von 170 Millionen Mark sollen diese die Stadt Stuttgart und das Land übernehmen. Derartige Kostensteigerungen sind bereits im Laufe der Gutachten der DB AG "aufgetaucht", wurden aber durch einen "kleinen Rechen-trick" versteckt:

Während die Baukosten in der Machbarkeitsstudie zum Preisstand 31.12.93 (C&L Treuarbeit/Prämissen, Ergebnis, Bericht 40 11 876, Seite 4 Pkt. 9) angegeben wurden, werden sie in der Rahmenvereinbarung und im Vorprojekt zum Preisstand 1.1.93 festgesetzt (C&L Treuarbeit, Ergebnis, Bericht Nr. 60110013, S. 9 Pkt. 1).

Die Baukosten wurden für eine Bauzeit von acht Jahren berechnet, jedoch werden im Finanzierungskonzept nur die in sie-

ben Jahren Bauzeit anfallenden Zinsen berechnet – die notwendige aufwendigere Logistik und sonstiger Aufwand wird nicht aufsummiert. Dieser Mehraufwand wird im Vorprojekt jedoch benannt: "Eine Verkürzung der Bauzeit um ein Jahr ... führt zu eingesparten Bauzinsen in Höhe von ca. 270 Millionen Mark bis 340 Millionen Mark.

Das bedeutet allerdings auch, daß für die Verkürzung der Bauzeit in diesem Rahmen eventuelle Mehraufwendungen zu vertreten sind" (Vorprojekt, Gutachten Betriebs-/Gesamtwirtschaftliche Bewertung, Seite 41).

#### Fazit

Die bisherigen Berechnungen des Projektes Stuttgart 21 enthielten einige Fehler. Damit das

Projekt von der DB AG weiterverfolgt werden kann, sind zusätzliche – vermutlich öffentliche – Gelder in Höhe von 1 Milliarde Mark notwendig. Damit sind aber immer noch nicht die Risiken der Grundstückserlöse, Zinsentwicklung, Erlöszuordnung und Baukostensteigerung berücksichtigt bzw. gelöst. Die Entwicklung des Schuldenstandes ohne diese weiteren Gelder ist dramatischer Ausdruck dieser Situation.

Die momentane Planung von Stuttgart 21 kommt die öffentliche Hand 1,5 Milliarden teurer als die nachfolgend dargestellte Variante LEAN Grundstufe. Diese 1,5 Milliarden Mark öffentliche Gelder für das Freiräumen des Bahnhofgeländes sind die pure Verschwendung von Steuermitteln (siehe auch Graphik auf S. 21).

## 5. Alternative Varianten

### 5.1 Einführung

Als Alternative hat UMKEHR STUTTGART im wesentlichen zwei verschiedene Vorschläge erarbeitet: Das Konzept Stuttgart 21 – LEAN sieht vor, den Kopfbahnhof beizubehalten und zu modernisieren. In der Variante Stuttgart 21 – KOMBI wird nur der Fernverkehr in den Durchgangstunnel verlegt, der Regionalverkehr bleibt oberirdisch.

Die vielfältigen Interdependenzen von Stuttgart 21 zu Stadt- und Regionalentwicklung, zum Finanzmarkt und zur Verkehrsentwicklung zeigen, daß ein derartiges Großprojekt nur als Stufenkonzept betrieben werden kann. Dies heißt, daß in jeder Projektphase Korrekturen zur Anpassung an neue Entwicklungen vorgenommen werden können, aber einzelne Schritte des Konzepts für sich schon verkehrlich eine eigenständige Verbesserung darstellen (Prinzip der "lernfähigen" Infrastruktur).

Die vorgeschlagenen Alternativen LEAN und KOMBI verste-

hen sich daher als Stufenkonzepte. Beschrieben ist jeweils eine Grundstufe, die bei gleichem Betriebsplan als Vergleich zu Stuttgart 21 dient, sowie eine Ausbaustufe, die eine Zieloption für einen schrittweisen Ausbau der Grundstufe darstellt. Dieser Übergang von Grund- zu Ausbaustufen kann und soll in mehreren Einzelschritten nach verkehrlichem Bedarf, finanziellen Möglichkeiten und in Anpassung an die aktuellen Erfordernisse und Rahmenbedingungen geschehen.

Zentraler Baustein des Stufenkonzepts ist die Anbindung an die Schnellfahrstrecke nach Ulm. Weitere Ausbauten bei den Zulaufstrecken und im Gleisvorfeld können dann nach Bedarf schrittweise hinzugebaut werden. Die Alternativen sind als Grund- und Ausbaustufen entwickelt worden. Die Grundstufen beinhalten hierbei:

- Neubaustrecke Stuttgart Hbf bzw. Untertürkheim – Wendlingen mit Abzweig zum Flughafen;
- Filderkonzept mit Neckartalbahnstation Wendlingen, Neubaustrecke Bernhausen – Denkendorf und Rohrer Kurve;

- Modernisierung des Abstellbahnhofs am bisherigen Standort.

Die beiden Grundstufen müssen in der Raumordnung als gleichwertige Alternativen zu Stuttgart 21 abgewogen werden.

Die Ausbaustufen gehen hingegen darüber hinaus und beweisen, daß mit relativ geringem Mehraufwand – und immer noch wesentlich günstiger als bei Stuttgart 21 – der Stuttgarter Hauptbahnhof als leistungsfähige Drehscheibe für einen sehr guten ITF und für eine deutliche Verbesserung im Regionalverkehr ausgebaut werden kann, während Stuttgart 21 diese Möglichkeiten weitgehend verbaut.

### 5.2 LEAN-Variante, Grundstufe

#### 5.2.1 Ausbau des Bestandes

Verschiedene konkrete Planungen und Vorhaben der DB wurden zu einem LEAN-Konzept (schlanke Infrastruktur) weiterentwickelt:



Bild: H. Schleicher

- Vermarktung der freiwerdenden Flächen (Wagengutbahnhof, Nordbahnhof und Teile des Abstellbahnhofs);
- Ertüchtigung des Bahnhofs im Gleisvorfeld für noch bessere Leistungsfähigkeit;
- Einsatz eines modernen Betriebskonzepts (kein Lokwechsel, Durchbindung der Züge, strenger Taktverkehr).

### 5.2.2 Baukonzept Grundstufe

#### Verbesserungen im Hauptbahnhof

Im Hauptbahnhof werden neue alternative Ein-/Ausfahrwege geschaffen, um sicherzustellen, daß Ein-/Ausfahrten in der Relation Zuffenhausen – Cannstatt die Gleise 13 bis 16 und Cannstatt – Zuffenhausen die Gleise 8 bis 12 nutzen können. Zusätzliche Weicherverbindungen im Vorfeld sichern eine ausreichende Zahl von Parallelfahrmöglichkeiten der neuen Ein-/Ausfahrwege. Weiterhin wird Gleis 2 an die Gäubahn-Ein-/ausfahrt und Ausfahrt S-Bahn Bad Cannstatt angebunden. Die Bahnsteige selbst können unverändert belassen werden, da sie ausreichende Nutzlängen aufweisen: Durch den Umbau im Vorfeld des Hauptbahnhofs können Fahrwege für 80 km/h hergerichtet werden und die wichti-

gen Regelfahrwege mit 60 km/h-Weichen ausgestattet werden. Zusammen mit der bereits realisierten gestuften Geschwindigkeitssignalisierung (30 km/h erst ab Bahnsteigende) entstehen damit schnelle Ein- und Ausfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof.

Mit signaltechnischen Aufrüstungen kann die Fahrstraßenauflösung verbessert und die Möglichkeit der Vorwahl von Fahrstraßen geschaffen werden. Damit wird der ganze Betriebsablauf flexibler. Schließlich kann das Ankündigen von Ausfahrten zu einer schnellen Zugabfertigung und weniger "stehenden" Fahrstraßen führen.

#### Weitere Maßnahmen

Die Neubaustrecke Untertürkheim – Mettingen wird entsprechend den früheren DB-Planungen (H-MINUS) realisiert. Zur Verbesserung der Betriebsqualität und Realisierung von 3-Minuten-Zugfolgen auf den Zulaufstrecken ist die Einführung des Halbregelabstandes der Signale (alle 500 bis 600 m ein Blocksignal) notwendig. Der Abstellbahnhof kann mit denselben Funktionen, wie bei Stuttgart 21 in Untertürkheim vorgesehen, auch am bisherigen Standort realisiert werden. Es verbleiben die Anlagen entlang der Zuffenhausener und

Cannstatter Gleise, während in der Mitte eine neue Dreiecksfläche von ca. 15 Hektar frei wird. Diese kann dem Rosensteinpark zurückgegeben werden.

Der zu bauende Neckartalbahnhof Wendlingen verknüpft die Neubaustrecke (Stuttgart –) Denkendorf – Wendlingen – Ulm mit den Strecken Plochingen – Nürtingen und der S-Bahn nach Kirchheim/Teck. Er sollte nördlich der Autobahn (neue S-Bahn-Trasse) und südlich von Wendlingen angelegt werden. Der Flughafen wird über eine eingleisige Strecke, die auf der Höhe von Scharnhausen abzweigt und entlang von L 1204 und BAB 8 zum vorhandenen Flughafen-S-Bahnhof führt, angebunden.

Die geplante S-Bahn wird von Bernhausen weiter zur Neubaustrecke nach Denkendorf geführt. S-Bahn-Stationen entstehen in Sielmingen, Neuhausen und Denkendorf (Rasthof; noch vor der Einmündung).

Die Rohrer Kurve wird zweigleisig mit niveaugleicher Ausfädelung aus der Filderstrecke und niveaufreier Einfädelung in die Strecke nach Böblingen (wie bei Stuttgart 21) ausgeführt.

#### Baukosten

Die Baukosten betragen im Hauptbahnhof 124 Millionen

Mark, weiterhin 175 Millionen Mark für die Modernisierung des Abstellbahnhofs und 63 Millionen Mark für die Zulaufstrecken. Die Neubaustrecke Untertürkheim – Wendlingen mit Neckartalbahnhof Wendlingen, Abzweig Flughafen, Neubaustrecke Flughafen – Denkendorf und Rohrer Kurve erfordert Investitionen von 1,551 Milliarden Mark. Insgesamt entstehen Kosten von 1,812 Milliarden Mark für Investitionen in neue Bahnanlagen.

Nicht berechnet sind in den Baukosten die Ausstattung der Neubaustrecke Bernhausen – Denkendorf mit S-Bahn-Stationen (Sielmingen, Neuhausen, Denkendorf), die Ausrüstung der Gäubahn für NEITEC (bereits im ITF notwendig) und die S-Bahn-Station Mitternachtstraße (eigene Rentabilität notwendig). Die Planungs- und Bauzeit ist mit 7 Jahren angenommen. Damit steht die Variante LEAN fünf Jahre früher als Stuttgart 21 zur Verfügung und kann zeitgleich mit der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in Betrieb genommen werden, so daß in Wendlingen keine Provisorien notwendig sind.

### 5.2.3 Betriebskonzept Grundstufe

Das Betriebskonzept für die Grundstufe basiert auf dem Betriebsprogramm von Stuttgart 21.

#### Fernverkehr

Das Fernverkehrskonzept orientiert sich maßgeblich am heutigen Zustand. Gegenüber dem Status quo sind folgende Angebot neu:

- ICE: 3 Züge und nicht 2,5 je Stunde von Rhein-Neckar;
- ICE: 3 statt 2 Züge und Stunde nach München;
- IR: stündlich statt 2stündlich nach Zürich;
- IR: stündlich statt 2stündlich nach Bruchsal – Karlsruhe;
- IR: 2stündlich statt unregelmäßig nach Schwäbisch Hall – Nürnberg (bereits fest für 1998 vorgesehen).

Weiterer Unterschied in der Bedienungskonzeption ist die Verlegung des InterRegios nach Ulm auf die Neubaustrecke. Auf

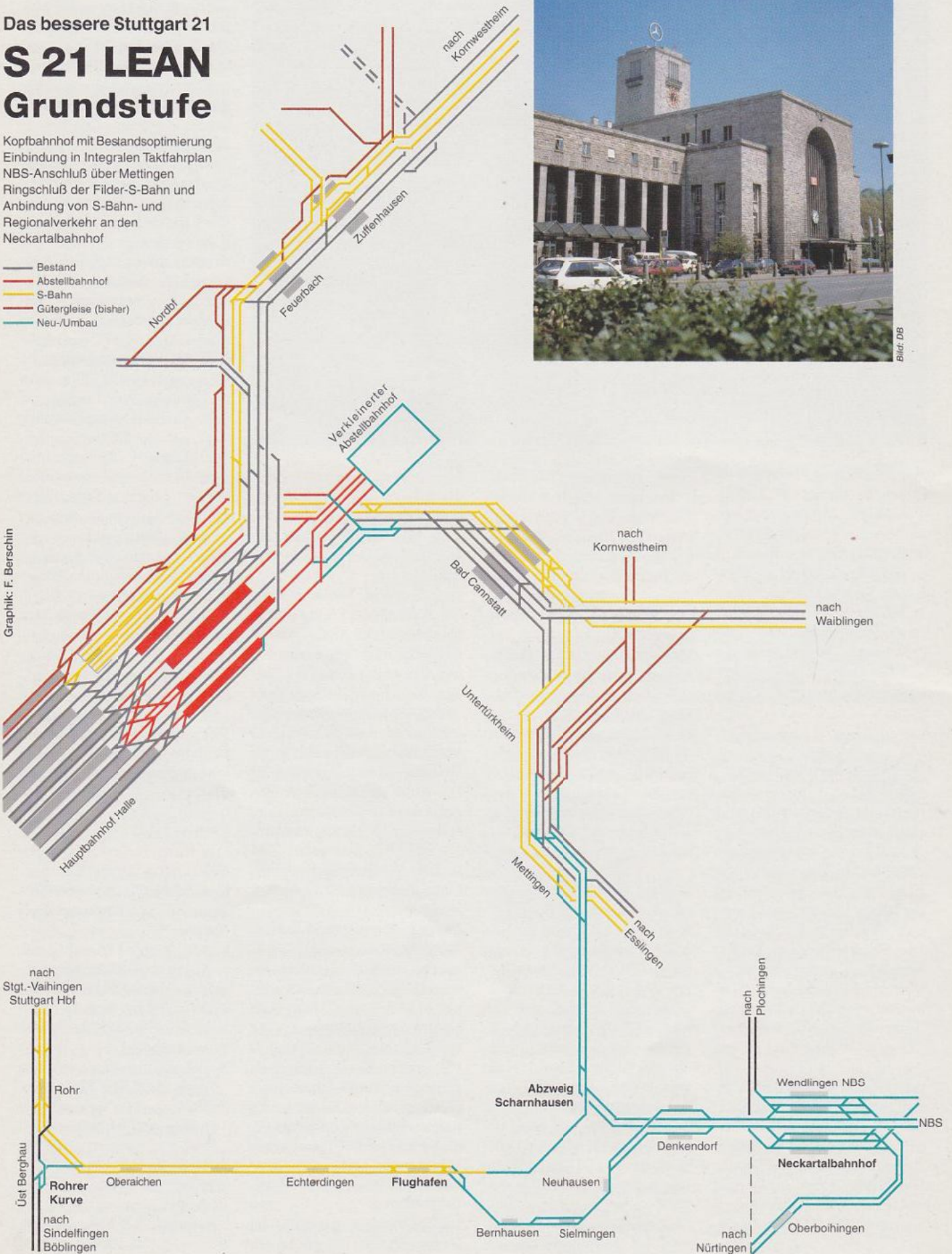
Schematischer Gleisplan

Das bessere Stuttgart 21

# S 21 LEAN Grundstufe

Kopfbahnhof mit Bestandsoptimierung  
 Einbindung in Integralen Taktfahrplan  
 NBS-Anschluß über Mettingen  
 Ringschluß der Filder-S-Bahn und  
 Anbindung von S-Bahn- und  
 Regionalverkehr an den  
 Neckartalbahnhof

- Bestand
- Abstellbahnhof
- S-Bahn
- Gütergleise (bisher)
- Neu-/Umbau



Graphik: F. Berschin

Bild: DB



diese Weise erhält der Raum Wendlingen einen Fernverkehrsanschluß, und es kann die schnelle Umsteigeverbindung Flughafen – Ulm, Esslingen-Plochingen – Ulm und Tübingen – Ulm via Wendlingen gesichert werden.

Aufgrund des stündlichen InterRegios nach Bruchsal – Karlsruhe läßt sich eine schnelle Verbindung nach Straßburg – Paris realisieren. Durch "Linientauscher" kann dann diese Verbindung nach München – Wien durchgebunden werden.

**Regionalverkehr**

Nach Tübingen verkehren 4 Züge pro Stunde statt 2 bis 3 Zügen je Stunde über die Neubaustrecke (je 2 als SE mit allen Halten ab Wendlingen und 2 als RE mit wenigen Halten und Weiterführungen zum Beispiel nach Sigmaringen). Die Züge über Plochingen nach Tübingen verkehren hingegen nicht vom Hauptbahnhof, sondern von Vaihinger/Enz – Ludwigsburg – Stgt.-Münster – Untertürkheim – Esslingen, so wie es im Integralen Taktfahrplan nördl. Baden-Württemberg vorgesehen ist. Diese Züge vermitteln in Ludwigsburg und Plochingen Korrespondenzen auf die Züge Heilbronn – Stuttgart und Stuttgart – Geislingen. Die Züge können über Wendlingen nach Kirchheim – Lenningen bzw. Weilheim und in Vaihingen/Enz nach Enzweihingen durchgebunden werden. Das Filstal besitzt mit einem stünd-

lichen RegionalExpress und einem halbstündlichen StadtExpress (bei Stuttgart 21 nur stündlich vorgesehen) nach Geislingen sehr schnelle Verbindungen.

Wichtige Durchbindungen können im Regionalverkehr realisiert werden:

- stdl. RE Karlsruhe – Stuttgart – Ulm (mit Korrespondenz zum ICE);
- 2-stdl. RE Heilbronn – Stuttgart (Fernverkehrsknoten) – Aalen;
- ½ stdl. SE Heilbronn – Stuttgart (CityBahn-Knoten) – Wendlingen – Tübingen;
- ½ stdl. SE Horb / Freudenstadt – Stuttgart (CityBahn-Knoten) – Geislingen;
- stdl. RE/SE Heilbronn – Stuttgart (CityBahn-Knoten) – Aalen.

**S-Bahn**

Der S-Bahn-Verkehr bleibt gegenüber dem Fahrplan 96/97 unverändert (also auch kein Linientausch Flughafen/Herrenberg wie bei Stuttgart 21). Allerdings werden die Zwischentaktzüge der S1 ab Mettingen über die Neubaustrecke zum Flughafen und weiter nach Böblingen geleitet, wofür ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird. Damit entsteht ein ganztägiger 15 Min.-Rhythmus Böblingen – Stuttgart. Der Ausfall der S-Bahnen zwischen Mettingen und Plochingen kann durch Züge von Plochingen nach Untertürkheim (dort Anschluß von/ zur S-Bahn) – Stgt.-Münster –

Ludwigsburg) kompensiert werden. Weiterhin erhält Esslingen durch die halbstündliche CityBahn nach Stuttgart Hbf effektiv 4 Verbindungen pro Stunde mit Stuttgart.

Vom Flughafen und Bernhausen wird die S2 und bei Bedarf auch die S3 nach Bernhausen – Denkendorf und Wendlingen verlängert, um dort die Anschlüsse nach Ulm, Plochingen-Esslingen, Tübingen und Kirchheim/Teck herzustellen. Die Verlängerung über Bernhausen nach Wendlingen bedingt je Linie einen Mehrbedarf von einem Fahrzeug.

**Integraler Takt**

Die vorgesehenen Fahrlagen orientieren sich an den auch im DB-Konzept zu Grunde gelegten Daten für die Zwischenstufe des ITF, dessen Einführung für 1998 vorgesehen ist. Aufgrund der Optimierungen im Detail können allerdings die Umsteigezeiten gegenüber den DB-Planungen deutlich verbessert werden.

Die mittleren Umsteigezeiten als Indikator der Güte der Angebotsplanung in einem Knotenbahnhof erreichen mit 10,0 Minuten im Regionalverkehr und 12,1 Minuten im Fernverkehr schon wesentlich bessere Werte als der derzeitige Zustand und vor allem das Betriebskonzept von Stuttgart 21.

**5.3 KOMBI-Variante, Grundstufe**

**5.3.1 Das Original der Heimerl-Trasse**

Die Alternative KOMBI bedeutet, daß die Idee eines querliegenden Tiefbahnhofs mit der Nutzung der vorhanden Anlagen kombiniert wird. Diese Idee entspricht damit der ursprünglichen Heimerl-Trasse Stuttgart – Ulm, die direkt von Stuttgart Hbf ausgehend, eine Neubaustrecke auf die Fildern vorsieht. Die KOMBI-Lösung geht aber davon aus, daß der Anschluß an die bestehenden Anlagen im Bereich der Überführung über die Wolframstraße erfolgt. Auf

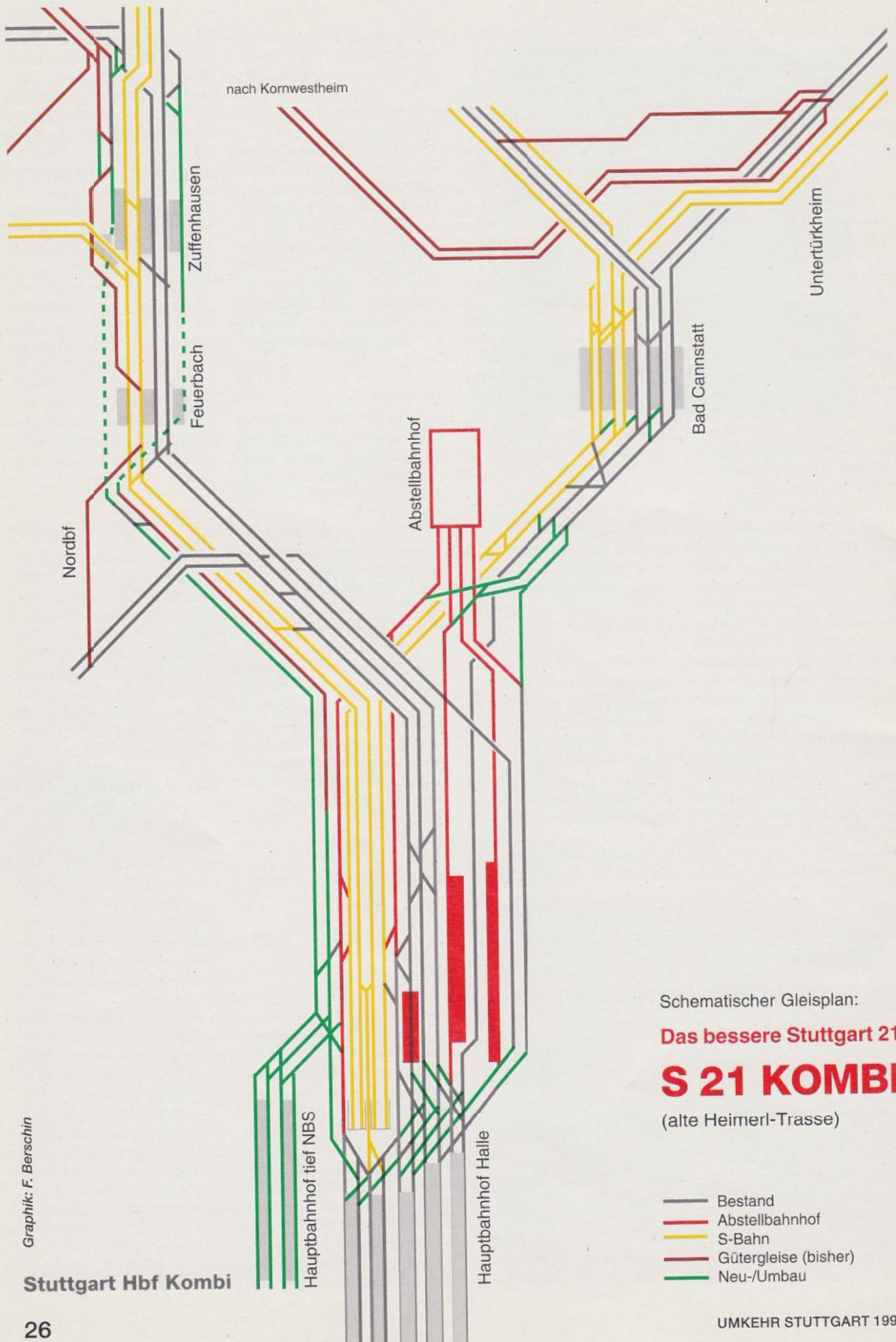
diese Weise kann Rampe und Anschluß auf bestehendem Bahngelände realisiert werden und ein Anschluß des Tiefbahnhofs an den Abstellbahnhof und später auch der Cannstatter Strecke hergestellt werden. Weiterhin wird durch den nahen Anschluß ein sechsgleisiger Ausbau der Strecke Hbf – Stammheim ermöglicht. Der Abstellbahnhof wird am vorhandenen Standort modernisiert.

Durch die geringeren Ausmaße des nur viergleisigen Tiefbahnhofs mit zwei Bahnsteigen können die Auswirkungen auf die Bebauung Heilbronner Straße und die Stadtbahnstation Staatsgalerie deutlich reduziert werden. Auch läßt sich der Bau ohne größere Beeinträchtigungen im Bestandsbahnhof realisieren.

**5.3.2 Baukonzept Grundstufe**

Der **Hauptbahnhof** erhält einen neuen viergleisigen Tiefbahnhof (12 Meter unter den vorhandenen Gleisen) mit zwei mittigen Bahnsteigen (420 Meter lang). Die Bahnanlagen liegen unter dem Schloßgarten im rechten Winkel zu den vorhandenen Anlagen. Die Bahnsteige erhalten Zugänge vom Parkzwischen geschosß, von neuen Verteilerebenen, die aus der großen und kleinen Schalterhalle (Straßenniveau) zugänglich sind, und von der Stadtbahn-Station Staatsgalerie. Im Bereich des Schloßgartens und der ggf. freigeräumten Fläche im Kopfbahnhof erhält der Tiefbahnhof Tageslichtkuppeln. Weitere Belichtungen und Belüftungen können über Schächte bei den Gepäckbahnsteigen angelegt werden. Der Anschluß des Tiefbahnhofs erfolgt über einen zweigleisigen 300-Meter-Bogen unter der Heilbronner Straße zu einer Rampe im Bereich des Wagengutbahnhofs. Prinzipiell ist es möglich, bei der Realisierung der KOMBI-Lösung sechs Bahnsteiggleise im Kopfbahnhof aufzugeben. Hierzu sind die Gleise 1-6 oder 11-16 möglich. Aus verkehrlicher Sicht wäre zu empfehlen, die Gleise 11 bis 16 abzuräumen, da bei den Gleisen 1-10 ein kurzer S-Bahn- und Stadt-

Knotensystematik				
Richtung/Zeit	00	15	30	45
Mannheim/Heidelberg	2 ICE, 2stdl. IR	-	ICE	-
München	2 ICE; IR	-	ICE	-
Karlsruhe	IR	-	RE	-
Nürnberg	IR	-	-	-
Zürich	IR	-	-	-
Pforzheim	IR	-	RE	-
Heilbronn	RE	SE	-	SE
Tübingen	RE	SE	RE	SE
Geislingen	-	SE	RE	SE
Horb	IR	SE	-	SE
Aalen	IR/RE	SE	-	SE
Schw. Hall	2stdl. IR	SE	-	SE
Flughafen	-	S-Bahn	-	S-Bahn



Schematischer Gleisplan:

**Das bessere Stuttgart 21**

**S 21 KOMBI**

(alte Heimerl-Trasse)

- Bestand
- Abstellbahnhof
- S-Bahn
- Gütergleise (bisher)
- Neu-/Umbau

Graphik: F. Berschin

**Stuttgart Hbf Kombi**

bahn-Übergang gewährleistet ist. Auf den Gleisen 1-10 sind ausreichend lange Bahnsteige vorhanden (zweimal über 400 Meter). Allerdings muß hier das Vorfeld gänzlich neu angebunden werden, während bei den Gleisen 7-16 gewisse Grundstrukturen beibehalten werden könnten.

Bei den **Zulaufstrecken** und dem **Abstellbahnhof** werden dieselben Maßnahmen wie bei der LEAN-Grundstufe (s.o.) ergriffen.

Die **Neubaustrecke** wird zweigleisig vom Tiefbahnhof aus zu den Fildern entsprechend Stuttgart 21 oder ggf. mit einer flughafenfernen Trasse realisiert. Die Trasse verläuft ab Erreichen der Autobahn parallel zu ihr nach Denkendorf und Wendlingen. Der Flughafen erhält bei Hohenheim bzw. Kemnat einen mittig ausgefädelten eingleisigen Abzweig

Die übrigen Maßnahmen werden wie bei der LEAN-Grundstufe ausgeführt.

Hauptbrocken bei den Kosten ist der Bau des viergleisigen unterirdischen Querbahnhofs. Dieser verschlingt fast 2/3 der Kosten des achtgleisigen Bahnhofs von Stuttgart 21. Allerdings fallen die Zulaufstrecken deutlich günstiger aus. Im Hauptbahnhof werden 1,022 Milliarden Mark benötigt. Zulaufstrecken, Abstellbahnhof sowie Filderkonzept entsprechen der LEAN-Variante. Die Strecke Hbf – Denkendorf erfordert Kosten von 768 Millionen Mark. Insgesamt erfordert die KOMBI-Lösung in der Grundstufe Investitionen von 2,836 Milliarden Mark.

Die Planungs- und Bauzeit ist mit 10 Jahren angenommen. Die Inbetriebnahme erfolgt somit im Sommer 2006 noch weitgehend zeitgleich zur NBS Wendlingen – Ulm. Gegebenenfalls erspart hier eine Synchronisation der beiden Abschnitte ansonsten notwendige Provisorien.

### 5.3.3 Betriebskonzept Grundstufe

Das Bedienungskonzept der KOMBI-Grundstufe entspricht weitgehend dem der LEAN-Grundstufe. Folgende Änderun-

gen mußten zur Berücksichtigung des Durchgangsbahnhofs eingearbeitet werden:

- Die Fahrzeiten von IR nach Ulm, RE und SE nach Tübingen werden dem schnelleren Fahrweg angepaßt;
- Nach Flughafen – Böblingen verkehrt nicht die S-Bahn, sondern RE-Züge, die von Heidelberg – Mühlacker bzw. Heilbronn kommen.

Durch die genannten Maßnahmen wird eine Fahrzeit Hauptbahnhof – Flughafen von 8 Minuten und ein direkter Anschluß zum InterRegio in Böblingen nach Zürich erreicht, während in LEAN hier nur Anschlüsse von der S-Bahn auf die Stadt-Express-Züge nach Horb bestehen. Die Durchbindungen können unverändert gegenüber der LEAN-Grundstufe bleiben. Durch die weitgehend gleichen Fahrlagen entsprechen auch die Umsteigezeiten überwiegend der LEAN-Grundstufe.

## 5.4 Ausbaustufen von LEAN und KOMBI

### 5.4.1 Baukonzepte der Ausbaustufen

Die Strecke **Stuttgart Hbf – Stammheim** erhält bis zum Abzweig der Neubaustrecke nach Mannheim zwei weitere Gleise, um den größten Engpaß im Netz des Großraums Stuttgart zu beseitigen. Der sechsgleisige Ausbau nach Stammheim kann kostengünstig realisiert werden (ca. 360 Millionen Mark). Zwischen **Stuttgart und Cannstatt** wird ein fünftes Gleis notwendig. Die Neckarbrücke wird nördlich um 1 Gleis erweitert. Im Zuge einer **Verbesserung des Gleisvorfeldes** entfällt das Gleis 15/16 zu Gunsten einer Verlängerung der Bahnsteige 13/14 auf 420 m. Die Gleise werden durch Schaffung weiterer Weichenstraßen vielfältiger an die Ein- und Ausfahrleise angebunden, so daß ein Maximum an konfliktfreien Fahrstraßen geschaffen wird. Die **Baukosten** betragen für die

Verbesserungen im Gleisvorfeld 152 Millionen und für zwei zusätzliche Gleise nach Stammheim 356 Millionen Mark. Das fünfte Gleis nach Bad Cannstatt und weitere Verbesserungen und weitere Verbesserungen von 287 Millionen Mark. Insgesamt kostet die Ausbaustufe von LEAN 2,607 Milliarden Mark.

Bei KOMBI erfolgt der Ausbau von **Stuttgart nach Stammheim** analog der LEAN-Ausbaustufe. Allerdings kann das neue Gleis nach Zuffenhausen unmittelbar an das Gleis vom Tiefbahnhof angebunden werden. Die **Cannstatter Gleise** werden mit Investitionskosten in Höhe von 113 Millionen Mark an den Tiefbahnhof angebunden, um Zugläufe von Aalen/Schw. Hall und Geislingen nach Flughafen – Böblingen – Horb zu ermöglichen.

Insgesamt sind für die KOMBI-Lösung 3,366 Milliarden Mark Investitionen notwendig.

### 5.4.2 Betriebskonzepte der Ausbaustufen

Durch eindeutige Fahrplanknoten und noch klarere Taktintervalle gewinnt das Angebot in der Ausbaustufe an Übersichtlichkeit und Nutzerfreundlichkeit, ohne an betrieblicher Stabilität einzubüßen.

#### Fernverkehr

Im Fernverkehr wird vor allem der ICE-Verkehr in den integralen Taktfahrplan eingebunden. Dies bedeutet, daß die Knoten in Stuttgart und dann auch Ulm exakt zu den Minuten 00 und 30 bedient werden. Weiterhin wird der exakte Halbstundentakt auf die gesamten Achsen Köln – Wiesbaden – Mannheim – Stuttgart – München und (Hamburg –) Frankfurt – Mannheim – Basel ausgedehnt. Dadurch entsteht in Mannheim ein Korrespondenz-Knoten zu den Minuten 15 und 45. Zum Ausgleich erhält Heidelberg eine IC-Linie (Neigetechnik), die von Köln über das Rheintal, Heidelberg und Ludwigsburg (neu) nach Stuttgart verkehrt. Die dritte ICE-Linie für Stuttgart ist zukünftig als Sprinter-Linie vorgesehen. Diese soll

Frankfurt-Flughafen mit Stuttgart in unter einer Stunde und Köln – Stuttgart in unter zwei Stunden bedienen und hält daher nicht im Rhein-Neckar-Raum. Von Stuttgart nach München verkehrt diese Linie ebenfalls nonstop. Diese Linie wird auch in den integralen Taktfahrplan einbezogen und vermittelt in Stuttgart Anschlüsse an den Knoten zur halben Stunde.

Im InterRegio-Verkehr wird der IR über das Remstal zugunsten einer stündlichen, schnellen IR-Verbindung über Murratal – Crailsheim nach Nürnberg (NEITEC) aufgegeben. Im Remstal verkehrt dafür halb-stündlich ein RegionalExpress, der in Crailsheim Anschluß an den IR nach Nürnberg und in Stuttgart an jeden ICE/IC/IR-Zug vermittelt.

Die RegionalExpress-Verbindungen nach Heilbronn werden in einen exakten 30-Minuten-Takt gebracht, haben in Stuttgart schlanke Anschlüsse auf alle ICE, IC und IR-Züge. Der RegionalExpress nach Pforzheim wird zugunsten einer stündlichen IR-Verbindung nach Pforzheim aufgegeben. Im Nahverkehr kommt neu eine halb-stündliche CityBahn über die Neubaustrecke nach Pforzheim hinzu. Der InterRegio nach Mannheim – Saarbrücken verkehrt zukünftig stündlich, so daß im gesamten InterRegio-Netz um Stuttgart ein Stundentakt entsteht.

Der RegionalExpress im Filstal ist in der Ausbaustufe (wieder) als InterRegio vorgesehen (Linie von Karlsruhe – Pforzheim), während der stündliche InterRegio über Wendlingen verbleibt. Der halb-stündliche RegionalExpress nach Tübingen besteht weiterhin und wird stündlich nach Sigmaringen (Diesel-NEITEC) und Horb (Anschluß an den IR nach Zürich) – Villingen – Freiburg (E-NEITEC) geführt.

#### Nahverkehr

Das Stadtexpreß (CityBahn)-Konzept der Grundstufe wird übernommen. Komplettiert wird dieses System durch einen halb-stündlichen SE auf der Strecke Pforzheim – Vaihingen – Neubaustrecke und einer wei-

teren SE-Linie Stuttgart – Bad Cannstatt – Flughafen – Böblingen. Diese Linie läßt sich dann weiter über eine Neubausstrecke nach Grafenau und weiter nach Calw und/oder Herrenberg-Nagold führen. Die Durchbindungen der SE können nochmals erweitert werden, und es kommen weitere RE-Durchbindungen hinzu. Durch Fahrplanoptimierungen kann auch der in der Grundstufe noch nicht befriedigende Anschluß des Flughafens nach Tübingen in Wendlingen auf 9 Minuten reduziert werden, hier wird dann auch immer der schnelle RE-Zug erreicht.

**S-Bahn**

Die S-Bahn-Verbindung nach Flughafen – Böblingen wird durch eine SE-Linie ersetzt. Die S-Bahn-Fahrpläne sind so verändert, daß im Bereich von Linienüberlagerungen statt des 10/20-Minuten-Taktes zukünftig ein ITF-kompatibler 15-Minuten-Takt resultiert. Hingegen werden im Berufsverkehr die Verstärkerzüge dann im 10/20-Takt gefahren, was aber aufgrund der leichten Merkbarkeit des eigenen Zuges für Pendler unproblematisch ist, während tagsüber eine gleichmäßige Taktfrequenz von höchster Wichtigkeit ist (Gelegenheitskunden!). Weiterhin werden die bisherigen Linien "kurze" S 1 und "kurze" S 6 als eigenständige Linien vorgesehen. In den Abschnitten von Ludwigsburg, Eßlingen,

Waiblingen, Renningen und Böblingen nach Stuttgart besteht damit ein zusätzlicher 15-Minuten-Takt.

Auf den Innenstrecken besteht ein 7,5-Minuten-Takt statt des bisherigen 10-Minuten-Taktes mit Zusatzzügen. Aufgrund der geänderten Systematik entstehen vor allem in den Außenknoten Schorndorf, Backnang, Wendlingen-Neckartalbahnhof und Herrenberg optimale Übergänge zu den SE-Linien.

**Integraler Takt**

Das Ausbaukonzept beinhaltet die Realisierung der Zielstufe des Integralen Taktfahrplans, die derzeit für 2005 avisiert ist. Stuttgart erhält sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr optimale Knotenfunktionen. Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Angebotsverknüpfung.

Das Angebotskonzept von S21 KOMBI entspricht weitgehend dem der LEAN-Ausbaustufe. Auch hier wird die weitere Systematisierung des Fernverkehrs vorgenommen.

Im Regionalverkehr kann durch die Einrichtung der neuen Verbindung von Bad Cannstatt zum Tiefbahnhof ein verbessertes Durchbindungs-Konzept realisiert werden.

Die SE-Linien verkehren dann wie folgt:

- Pforzheim – Tübingen; Heilbronn – Aalen;
- Geislingen – Stuttgart – Flughafen – Böblingen (– Calw/ Nagold);

- Horb/Freudenstadt – Schwäbisch Hall;
- Vaihingen/Enz – Stgt.-Münster – Eßlingen – Wendlingen.

Die mittleren Umsteigezeiten erreichen mit 4,2 Minuten im Regionalverkehr und 9,9 Minuten im Fernverkehr hervorragende Werte.

**5.5 Weitere Überlegungen zu LEAN und KOMBI**

**5.5.1 Filder-Konzept**

Das Filder-Konzept sowohl für KOMBI als auch für LEAN basiert auf dem Neckartalbahnhof Wendlingen, der geplanten Drehscheibe für den Verkehr aus Tübingen, Ulm und dem Filderraum.

Außerdem ist vorgesehen, den vorhandenen Flughafen-S-Bahnhof an die Neubausstrecke anzuschließen und in Rohr die Verbindungskurve Flughafen – Böblingen zu bauen. Auf diese Weise kann eine S-Bahn oder eine SE-Linie vom Hauptbahnhof zum Flughafen und weiter nach Böblingen verkehren.

Das Filderkonzept stellt sicher,

- daß die Züge nach Ulm und Tübingen auf direktem und schnellstem Weg verkehren und damit das maximale Fahrgastpotential ausnutzen;
- daß eine schnelle S-Bahn bzw. SE-Verbindung Hauptbahnhof – Flughafen geschaffen wird;
- daß eine Direktverbindung Böblingen – Flughafen und gesamter Filderraum gewährleistet wird;
- daß der Flughafen und Filderraum über den Neckartalbahnhof Richtung Ulm, Tübingen, Kirchheim und Plochingen angeschlossen wird;
- daß der Ostfilderraum mit den S-Bahn-Halten Sielmingen, Neuhausen und Denkendorf wesentlich besser erschlossen wird.

**5.5.2 Güterverkehr**

LEAN und KOMBI gehen nicht davon aus, daß der Güterverkehr sich selbst erledigt, wie dies offensichtlich bei Stuttgart 21 der Fall ist. Durch den Erhalt der Gäubahn bleibt die Möglichkeit, direkte Güterverbindungen von Kornwestheim/Feuerbach nach Böblingen zu erhalten (bei Stuttgart 21 ist ein Umweg über die eingleisige Strecke Renningen notwendig). Auch kann der Knotenpunktbahnhof Untertürkheim erhalten werden (zum Beispiel Logistikzentrum für den Neckartalbereich). Stuttgart 21 braucht diese Fläche für den Abstellbahnhof. Schließlich erlaubt die oberirdische Führung der Gleisanlagen am Nordbahnhof, hier ein Logistikzentrum für die Innenstadtversorgung aufzubauen. Bei Stuttgart 21 müßte die City-Logistik für die Innenstadt von Zuffenhausen oder gar von Untertürkheim aus betrieben werden.

**5.5.3 Nachfrageabschätzung für KOMBI und LEAN**

Im folgenden werden die Nachfragezuwächse der Alternativen abgeschätzt. Sie basieren auf der Systematik und den Zahlen der Studien von Prof. Heimerl. Allerdings wurden diese Angaben auf ein realistischeres Maß nach unten korrigiert.

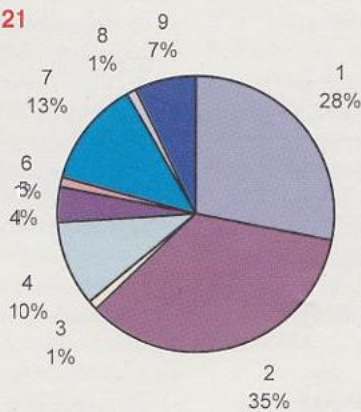
Der Flughafen wird aufgrund der S-Bahn-Verbindung Flughafen – Wendlingen-Neckartalbahnhof und der Schnellverbindung Flughafen – Hauptbahnhof gut in das Netz eingebunden. Die Fahrzeiten zum Flughafen erreichen nicht den Wert der DB-Planung, jedoch ist zu bedenken, daß durch die S-Bahn-Erschließung des gesamten Filderraums die Reisezeiten auch für Denkendorf, Neuhausen, Bernhausen, Leinfelden-Echterdingen gelten und daher insgesamt eine hohe räumliche Wirkung aufweisen.

Mit Ausnahme der Verbindung Flughafen-Tübingen kann KOMBI sogar als gleichwertig zu Stuttgart 21 gelten. Insbesondere die unkomplizierte Führung nach Ulm läßt auf dieser

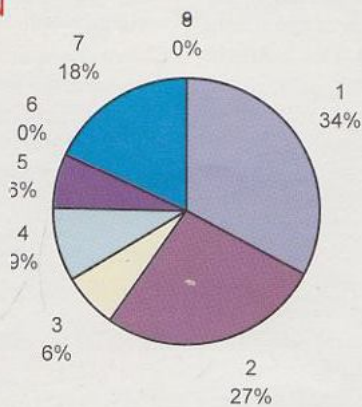
<b>Angebotsverknüpfung</b>				
<b>Richtung/Zeit</b>	<b>00</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>45</b>
Mannheim/	ICE, IR	-	ICE	-
Heidelberg	IC	-	-	-
München	ICE; IR	-	ICE	-
Karlsruhe	IR	-	IR	-
Nürnberg	IR	-	-	-
Zürich	IR	-	-	-
Pforzheim	IR/RE ust.	-	RE	IR
Heilbronn	RE	SE	RE	SE
Tübingen	RE	SE	RE	SE
Geislingen	-	SE	IR	SE
Horb	IR	SE	-	SE
Aalen	RE	SE	-	SE
Schw. Hall	IR	SE	-	SE
Flughafen	-	S-Bahn	-	SE

## Vergleich der Varianten zur Finanzierung

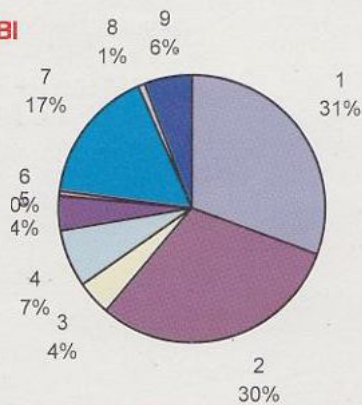
### Stuttgart 21



### S 21 LEAN



### S 21 KOMBI



Vergleich (Millionen Mark)	Stgt 21	LEAN	KOMBI
<b>Kapitalwert</b>			
1. Öffentliche Zuschüsse	1936,0	1426,0	1736,0
2. Baukosten (gg. theoret. W-Fall)	2409,1	1175,1	1730,2
3. Unterhalt	87,2	280,1	241,5
4. Grundstückserlöse	684,1	393,8	393,8
5. Mehreinnahmen Bahnverkehr	299,0	282,2	243,4
6. Red Betriebsführungskosten	76,9	2,7	22,6
7. Öffentliche Zuschüsse	866,6	782,3	938,4
8. Restwert	67,7	0,0	34,7
9. Ungedeckt	502,1	(-5,9)	338,8

Strecke 395.000 Fahrten pro Jahr erwarten. Weiterhin schafft die Verbindung Flughafen – Wendlingen – Kirchheim/Teck nochmals ein Potential von 260.000 Fahrten pro Jahr.

Sowohl bei LEAN als auch bei KOMBI werden die **Stadt-Express**-Linien durchgebunden. Alle Linien untereinander sind mit einer durchschnittlichen Aufenthalts-/Umsteigezeit von 10 Minuten gegenüber 13,9 Minuten bei Stuttgart 21 verknüpft. Damit kann mindestens der gleiche Fahrgastzuwachs wie bei Stuttgart 21 angenommen werden, wobei das System sogar noch wesentlich mehr Fahrgastpotentiale erwarten läßt. Die weitere Reduzierung dieser Verknüpfungszeiten auf 4,2 Minuten in der Ausbaustufe enthält starke Optionen für einen rasanten Fahrgastzuwachs im StadtExpress-System, das dann alle wichtigen radialen und tangentialen Verbindungen abdeckt.

Die Varianten erbringen in der Grundstufe anhand der Systematik von Stuttgart 21 vorsichtig geschätzt folgende Jahreserlöse: LEAN: 42,4 Millionen Mark und KOMBI: 46,3 Millionen Mark.

### 5.5.4 Betriebskosten für KOMBI und LEAN

Es treten lediglich Zu- und Abstellfahrten zum Abstellbahnhof auf. Da dieser über insgesamt fünf Gleise an die Bahnsteiggleise angebunden ist, kann praktisch von jedem Haltegleis unmittelbar ohne Behinderung anderer Ein- und Ausfahrten in den Abstellbahnhof gefahren werden. Damit entstehen weder bei KOMBI noch bei LEAN höhere Abstellzeiten als bei Stuttgart 21.

Bei LEAN ergeben sich nur marginale Einsparpotentiale (Stellwerk) von 0,4 Millionen Mark pro Jahr. Bei KOMBI hingegen werden im Filderbereich durch die kürzere Führung 4,3 Millionen Mark pro Jahr angenommen. Reduktionen von Zügeinheiten sind hier wie auch bei LEAN nicht unterstellt.

## 5.6 Die Finanzierungskonzepte der Varianten von "Das bessere Stuttgart 21"

Der Finanzplan wurde der Vergleichbarkeit wegen nach der von der Bahn angewandten Methodik aufgestellt. Es wurde ebenfalls ein Zinssatz von 7,5 Prozent zugrundegelegt.

### 5.6.1 Unterhaltskosten

Berücksichtigt wird bei den Unterhaltskosten die Altersstruktur der Bauwerke. Bei LEAN werden zusammen mit dem bestehenden Hauptbahnhof auch viele ältere Verkehrsbauten weitergenutzt. Dadurch steigen die relativen Unterhaltskosten. Dies wurde berücksichtigt und deshalb insgesamt die 1,5fachen Wartungs- und Unterhaltsätze für die bestehenden Werte angesetzt. Somit werden bei LEAN 760 Millionen Mark an zusätzlichen Kosten veranschlagt und einkalkuliert, und damit alle Risiken der älteren Bausubstanz berücksichtigt.

### 5.6.2 Erlöse der Grundstücksverkäufe

Im Jahr 1985 wurde eine Studie "Teilüberbauung des Stückgut- und Wagengutbahnhofs S-Mitte" erstellt. Bereits 1988 wurden die ersten 3,8 der 20 Hektar für 60 Millionen Mark verkauft. Auch wenn der Hauptbahnhof bestehen bleibt, können die restlichen 16 Hektar verkauft werden.

Zusätzlich kann das Gelände in Untertürkheim, das bei Stuttgart 21 für den Abstellbahnhof vorgesehen war, verkauft werden – weitere 20 Hektar, die mit 500 Mark pro Quadratmeter sicher vorsichtig veranschlagt sind. Die Grundstücksverkäufe werden mit 30 Prozent Abschlag als Erlöse angesetzt. Insgesamt werden so 710 Millionen Mark Erlöse erwartet. Allerdings mit dem Vorbehalt, daß diese Summe eventuell an das Bundesei-

senbahnvermögen abgegeben werden muß. Nicht berechnet wurden die 15 Hektar aus dem Gelände des Abstellbahnhofes sowie die Gleisvorfelddreuzierung bei KOMBI. Für KOMBI ist der genaue Ertrag der Grundstückserlöse für uns kaum seriös zu erfassen. Deswegen veranschlagen wir keine Mehrerlöse gegenüber LEAN.

**5.6.3 Mehrverkehrserlöse**

Gesteigerte Verkehrseinnahmen können analog zum Finanzplan von Stuttgart 21 als Mehrerlöse für LEAN und KOMBI berechnet werden. Erlöse, die nur einem ITF zuzurechnen sind, wurden nicht zur Finanzierung von LEAN herangezogen.

Sie sollen der Verbesserung des Verkehrsangebots dienen. Erlöse aus dem vom Land oder der Region Stuttgart bestellten Regional- und Nahverkehr sind ebenfalls nicht veranschlagt, da diese den bestellenden Stellen bzw. der Defizitabdeckung zufließen.

**5.6.4 Öffentliche Mittel**

Im Rahmen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sind im Bundesverkehrswegeplan für den Streckenabschnitt Wendlingen-Stuttgart 886 Millionen Mark vorgesehen. Sie stehen den Varianten LEAN und KOMBI ebenfalls zur Verfügung. In der Rahmenvereinbarung wurde Stuttgart 21 ein zinsloses Darlehen von 350 Millionen Mark nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zugesagt.

Dieses Darlehen wird auch bei LEAN neben 190 Millionen Mark aus Mitteln des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetzes (GVFG) einkalkuliert. Bei KOMBI wurde das verbesserte Verkehrsangebot mit 500 Millionen Mark GVFG-Mitteln angerechnet.

Im Gegensatz zu Stuttgart 21 werden keine Regionalisierungsmittel einkalkuliert. Somit stehen bei LEAN 510 Millionen Mark bzw. bei KOMBI 200 Millionen Mark zur Verbesserung des Angebots im weiteren Baden-Württemberg zur Verfügung.

**5.6.5 Mögliche Nutzung der bei KOMBI und LEAN freiwerdenden Flächen**

**Teilgebiet 1 – Güterbahnhof**  
Die direkte Nähe zur Innenstadt macht dieses Gebiet sowohl für kulturelle und übergeordnete öffentliche Einrichtungen als auch für Dienstleistungsunternehmen und weißes Gewerbe attraktiv. In Teilbereichen ist Wohnen möglich. Wichtig für die Qualität ist neben der freiräumlichen Gestaltung eine Mischung von Funktionen.

**Teilgebiet 2 – Innerer Nordbahnhof**  
Als Erweiterung des Wohngebiets östlich der Nordbahnstraße wird auch hier hauptsächlich Wohnen angeboten. Um Attraktivität, Vielfalt und soziale Sicherheit zu gewährleisten, sollen Ladengeschäfte zur

Deckung des täglichen Bedarfs und Kleingewerbe angesiedelt werden.

**Teilgebiet 3 – Äußerer Nordbahnhof**  
Wegen der verkehrsgünstigen Lage einerseits, der Lärm- und Emissionsbelastung andererseits, wird für dieses Gebiet eine reine Gewerbenutzung vorgeschlagen. Mögliche Konflikte mit dem südlich angrenzenden Wohngebiet (Teilgebiet 2) werden durch die Gäubahn als Grenze gemildert.

**Teilgebiet 4 – Abstell- und Lokomotivbahnhof**  
Die wichtige Funktion für das Stadtklima bleibt erhalten bzw. wird verbessert. Der westliche Teil des Geländes wird weiterhin für Wartungs- und Reinigungsarbeiten des Bahnbetriebes genutzt. Hier ist auch eine Umschlageneinrichtung möglich,

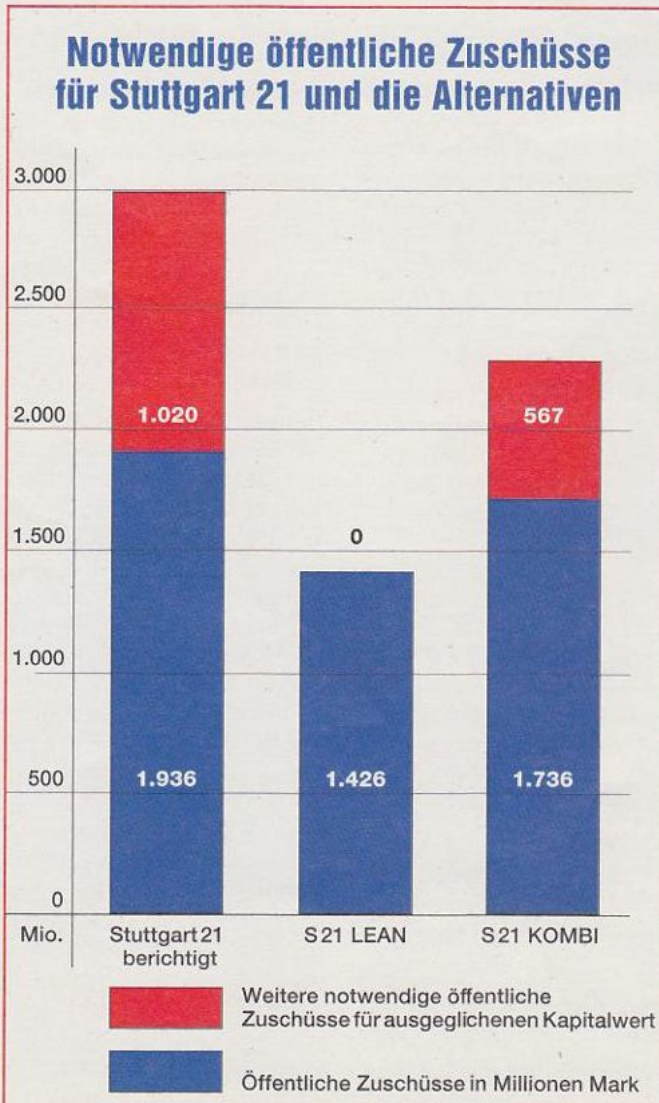
wie sie vom Verband Region Stuttgart zur Verwirklichung eines City-Logistik-Konzeptes verlangt wird.

Im östlichen Teil entsteht ein Brache-Park als Ergänzung zu Rosenstein- und Schloßpark mit hochwertigen ökologischen Nischen für Tier- und Pflanzenarten, die trockene und warme Standorte, wie sie Bahnanlagen darstellen, bevorzugen. Die vorhandenen Grünflächen und Grünverbindungen im mittelbaren Umfeld werden durch neue Flächen und Wege zu einem dichten Netz verbunden.

**Für den Wartungsbahnhof vorgesehene Gelände in Untertürkheim**  
Dieses Areal, das nicht als Wartungsbahnhof in Anspruch genommen werden muß, kann einer gemischten Nutzung entsprechend Teilgebiet 2 zugeführt werden.

**6. Zusammenfassung der Ergebnisse**

LEAN und KOMBI sind tauglich für den Schienenverkehr der Zukunft, Stuttgart 21 nicht. Stuttgart 21 ist teuer, LEAN und KOMBI nicht. Stuttgart 21 braucht Milliarden Mark öffentlicher Zuschüsse, LEAN und KOMBI nicht. Stuttgart 21 gefährdet das Stuttgarter Klima, LEAN und KOMBI nicht. Diese vergrößern die innenstädtischen Grünflächen, Stuttgart 21 nicht. LEAN und KOMBI sind fehlerfreundlich und anpassungsfähig, Stuttgart 21 nicht... Insgesamt zeigt sich, daß Stuttgart 21 teuer, unwirtschaftlich mit großen finanziellen und ökologischen Risiken verbunden und gegenüber den vorgeschlagenen Alternativen bei fairer Abwägung nicht konkurrenzfähig ist. Die riesigen Investitionen lohnen sich nicht bzw. sind schlecht investiertes Geld – es werden zum Beispiel 1,5 Milliarden Mark mehr öffentliche Mittel benötigt als bei LEAN.



Bei längerer Bauzeit werden gegenüber LEAN nominal 3,2 Milliarden mehr ausgegeben und dafür gleicher bahnbetrieblicher Nutzen und größere ökologische Schäden erzielt. Sollte Stuttgart 21 weiterverfolgt werden, muß vor den Verantwortlichen deutlich gemacht werden, woher die fehlende eine Milliarde Mark Investitionsmittel kommen soll.

Alles deutet darauf hin, daß die genannten Varianten nicht nur kostengünstiger sind, sondern auch mehr Leistung in fast allen Bereichen bringen. Beide Varianten – LEAN und KOMBI – weisen im Gegensatz zu Stuttgart 21 keine oder geringe ökologische Belastungen auf. Sie

haben kürzere Bauzeiten, positive Raumwirkungen, vermindern den Individualverkehr und sichern vorhandene städtische Strukturen – eine noch fort-schreibbare Liste von deutlichen Vorteilen. Ergänzt sind damit die wichtigen Punkte bahnbetrieblicher und finanzieller Vorteile von LEAN und KOMBI. Bei KOMBI konnten eventuelle zusätzliche Grundstückserlöse gegenüber LEAN nicht berechnet werden. Aufgrund der höheren Investitionen ergibt sich somit vorerst ein negativer Kapitalwert. Die Erweiterung der Kapazitäten gegenüber LEAN hat ihren Preis. Beim Vergleich der Grundstufen ist LEAN eindeutig vorzuziehen,

werden die Ausbaustufen betrachtet, ist KOMBI konkurrenzfähig und weist Vorteile auf. Die KOMBI-Ausbaustufe muß noch optimiert, vertieft untersucht und bewertet werden. Eine KOMBI-Variante mit in Hochlage geführten Gleisen sollte sachlich geprüft und in Betracht gezogen werden.

LEAN besitzt durch einen positiven Kapitalwert und hervorragende Leistungswerte. Der Kopfbahnhof ist fit für das nächste Jahrhundert: Technische Modernisierung, Neubaustrecke, Neckartalbahnhof sowie 760 Millionen Mark für Ersatz und Erneuerung bestehender Anlagen bieten eine hervorragende Infrastruktur für den integralen

Taktfahrplan und ein flächen-deckendes Angebot auf der Schiene. Es gibt keine Verschlechterung des Stadtklimas. Bei einer Einbettung in ein Gesamtverkehrskonzept kann der motorisierte Individualverkehr und damit auch die Luftbelastung tatsächlich reduziert werden. Das Mineralwasser wird nicht tangiert.

Die Nutzung bestehender Anlagen, die kurze Bauzeit sowie minimale Ausgaben für Kreditzinsen ermöglichen die solide Finanzierung des Projektes mit nur der Hälfte der öffentlichen Zuschüsse von Stuttgart 21. Diese Variante ist eindeutig die bessere und sollte auf jeden Fall weiter verfolgt werden.

### Vergleich der offiziellen Planung mit den Alternativen von UMKEHR STUTTGART

	Stuttgart 21	LEAN / Grundstufe	KOMBI / Grundstufe
Anzahl Gleise	8 (unten)	16 (oben)	12 (oben) + 4 (unten)
Planungs- und Bauzeit	12 Jahre, Ende 2008,	7 Jahre, Ende 2003,	10 Jahre, Ende 2006,
Energieverbrauch bei Bau	sehr hoch	verhältnismäßig gering	durchschnittlich
Erdaushub	sehr viel	gering	durchschnittlich
Baukosten	4,893 Mrd. DM,	1,812 Mrd DM,	2,836 Mrd DM,
Inanspruchnahme öffentl. Mittel	2,9 Milliarden DM	1,4 Milliarden DM	2,3 Milliarden DM
Finanzierungsrisiko	sehr hoch bis spekulativ	gering	mäßig
Preiserhöhungen für Besteller des Nahverkehrs (Land und Region)	wahrscheinlich	keine	keine
Abzug von Nahverkehrsmitteln für ganz Baden-Württemberg	sehr hoch	gering	mäßig
ITF (gleichzeitige Einfahrt)	nein	ja	ja
Erschließung der Fildern	gut	befriedigend	sehr gut
Umsteigezeiten	18,6 min.	12,1 min.	9,9 min.
Kapazitätserweiterung	nicht möglich	gut möglich (Stufenkonzept)	gut möglich (Stufenkonzept)
Stuttgart - Ulm (ICE)	27 min.	30 min.	27 min
Mannheim - Stuttgart - Ulm (ICE)	68 min.	72 min.	69 min
Güterverkehr-Verknüpfung	nicht vorhanden	problemlos, Citylogistik	problemlos, Citylogistik
Erlebniswert bei Ankunft/Abfahrt/ Durchfahrt	alles unterirdisch, ohne Ausblick	Panoramablick, Tunnel nur für den Filderaufstieg, alle Bahnsteige oberirdisch	Fernverkehr wie Stgt 21 Regionalverkehr wie LEAN
Freiwerdende Flächen	ca. 100 ha	ca. 60 ha	ca. 60 ha
Grünflächen in Stgt.	nahezu unverändert	zusätzliche Parkflächen	wie bei LEAN
Gefährdung für Stadtklima	hoch	gering	gering
Gefährdung für Grundwasser	hoch	keine	gering
Biotopveränderung	Zerstörung (Bahnanlage)	Aufwertung (Brache-Park)	Aufwertung (Brache-Park)
Wirkung auf Schloßgarten	beansprucht Mittl. Schloßgarten auf 80 m Breite	Kein Eingriff	beansprucht Mittl. Schloßgarten auf 50 m Breite.
Flexibilität der Planung	Während 10 Jahre Bauzeit plan. Anpassung unmöglich	Ausbau im Baukasten-system, kleine Bausschritte	wie LEAN
Wirkung auf Innenstadt	Hohe Grundstückspreise intensive geschäftl. Nutzung Entwertung der City	Schwerpunkt Wohnungsbau und Dienstleistungen keine Konkurrenz zur City	(2/3 der Nutzungen) wie bei LEAN wie bei LEAN
Raumwirkung	stärkere Konzentration auf Stuttgart als Zentrum	keine Schwächung der Mittelzentren um Stuttgart	
Straßenbau	neue Straßen nötig	Rückbau	Rückbau
Straßenverkehr	Zunahme	Abnahme möglich	Abnahme möglich
<b>Gesamtbewertung</b>	<b>große Mängel</b>	<b>gut, bei stärkerer Bewertung der Finanzen sehr gut</b>	<b>gut</b>

