

Prüfungsbericht zur Kompromiss-Lösung

Dr. Heiner Geißler und SMA und Partner AG

erarbeitet von einem Expertenteam unter maßgeblicher Mitwirkung von
Professor Gerhard Heimerl
unter Beteiligung von
Stadt Stuttgart,
Verband Region Stuttgart,
Kommunikationsbüro Stuttgart 21
und Stuttgarter Straßenbahnen AG



STUTTGART



Verband Region
Stuttgart



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

SSB

August 2011

Ergebnisse	1
Neuer Durchgangsbahnhof bei Kombi-Lösung	4
Umbau und Sanierung des bestehenden Bahnknotens	5
Genehmigungsverfahren	7
Verkehrlicher Nutzen und Kosten	9
Städtebauliche Wirkungen	12

Herausgeberin: Landeshauptstadt Stuttgart, Abteilung Kommunikation,
Autoren: Expertenteam unter maßgeblicher Mitwirkung von Professor
Gerhard Heimerl unter Beteiligung von Stadt Stuttgart, Verband Region
Stuttgart, Kommunikationsbüro Stuttgart 21 und Stuttgarter Straßenbahnen AG

ERGEBNISSE

Die Expertengruppe unter Leitung von Prof. Heimerl hat den von Dr. Heiner Geißler vorgestellten Vorschlag einer kombinierten Lösung aus dem bestehenden Kopfbahnhof und dem geplanten Tiefbahnhof (kurz SK 2.2) in den vergangenen Tagen geprüft.

Fazit: Weder aus verkehrlicher, noch aus finanzieller und planungsrechtlicher Hinsicht bringt dieser Vorschlag im Vergleich mit Stuttgart 21 einen Vorteil.

Bei der Prüfung konnte auf umfangreiche Unterlagen aus dem 1997 durchgeführten Raumordnungsverfahren zurückgegriffen werden. Der Geißler-Vorschlag basiert auf einer älteren Überlegung des Stuttgarter Verkehrswissenschaftlers Prof. Gerhard Heimerl, die bereits 1988 und 1992 von der Bahn geprüft wurde.

Planung ist ein iterativer Prozess. Diesen Prozess hat auch Stuttgart 21 unter Beachtung aller rechtsstaatlichen Spielregeln und Formalien, der fachlichen Planungsschritte, technischen und administrativen Normen und planungsrechtlichen Vorschriften durchlaufen.

Dabei muss für jede Lösungsalternative auf dem Weg vom ersten Vorschlag bis zum endgültigen Lösungskonzept für die Neugestaltung des Bahnknotens Stuttgart im Abwägungsprozess

- nach Nutzen und Kosten, Vorteilen und Nachteilen,
- nach verkehrlichen und bahnbetrieblichen Wirkungen,
- nach städtebaulichen Gesichtspunkten,
- betriebswirtschaftlich aus der Sicht der Infrastrukturträger,
- gesamtwirtschaftlich unter Nutzen-Kosten-Aspekten

beurteilt und entschieden werden, ob sie in dem schrittweise zu vertiefenden Planungsprozess weiterverfolgt werden soll.

Auf diesem Wege wurde eine kombinierte Kopf- und Durchgangsbahnhoflösung, wie sie prinzipiell mit SK 2.2 vorgeschlagen wird, intensiv geprüft und im Vergleich zu anderen Varianten als schlechter bewertet.

Im Raumordnungsverfahren, bei dem alle Varianten in der Öffentlichkeit mit den Bürgern diskutiert wurden, hat man die Komi-Variante nach einem Vergleich mit anderen Alternativen verworfen.

Die Expertengruppe hat die Prüfung aktualisiert, den Abwägungsprozess vor dem Hintergrund der aktuellen Situation wiederholt.





Warum der Vorschlag des Stuttgart-21-Schlichters Heiner Geißler nach einem Abwägungsprozess keine Alternative zum Projekt Stuttgart 21 ist, hat die Expertengruppe in zwölf Punkten zusammengefasst:

1. *Die Höhenlage der Gleise des Durchgangsbahnhofs ist aufgrund zahlreicher Zwangspunkte (Querung S-Bahn, Stadtbahn, Geländeverlauf und Mineralwasserhorizont) fixiert. Hinsichtlich der notwendigen Eingriffe in den Untergrund ergeben sich keine Vorteile.*
2. *Der Südflügel muss ebenso wie bei Stuttgart 21 abgerissen werden.*
3. *Die Bäume im vorderen Bereich des Schlossgartens müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 entfernt werden.*
4. *Ein Grundwassermanagement ist ebenso wie bei Stuttgart 21 notwendig.*
5. *Tunnel zum Flughafen und nach Feuerbach müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 gebaut werden.*
6. *Es würde ein Zeitverlust von mindestens zehn Jahren entstehen, weil neue Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren notwendig sind. Ob die Planungen jemals rechtskräftig werden, ist völlig offen, da die Gerichte den Abwägungsprozess überprüfen und sie die Kombi-Lösung bereits vor mehr als zehn Jahren als schlechtere Variante ausgeschieden haben.*
7. *Durch den Zeitverzug, bedingt durch eine neue Planung, kann auch die Neubaustrecke nach Ulm nicht gebaut werden.*
8. *Ein verkehrlicher Nutzen für den regionalen Zugverkehr ist nicht gegeben. Züge müssen ebenso wie heute in den Kopfbahnhof hinein und wieder hinausfahren, Reisezeiten werden dadurch länger.*
9. *Das Gleisvorfeld müsste erheblich umgebaut werden. In der von Heiner Geißler geschätzten Investitionssumme von 3 Mrd. Euro sind die Kosten für Umbau und Erneuerung des Kopfbahnhofs einschließlich Gleisvorfeld und Zulaufstrecken bis Bad Cannstatt und Feuerbach nicht enthalten. Wie hoch die realen Kosten sind, lässt sich nur grob hochrechnen. Aus den Kostenschätzungen von 1997 ergibt sich, dass die Baukosten für die Kombi-Lösung insgesamt nicht günstiger sind als Stuttgart 21. Die Betriebskosten für zwei Bahnhöfe sind extrem hoch. Insgesamt dürfte die Kombi-Lösung in Bau und Unterhalt damit deutlich teurer werden als Stuttgart 21.*
10. *Die Finanzierung ist ungeklärt. Ob Mittel der EU und des Bundes zur Verfügung stehen ist fraglich. Ebenso fraglich ist, ob Fördergelder des Landes oder finanzielle Mittel der Region eingesetzt werden können, da die Variante keinen verkehrlichen Mehrwert bringt. Grundstückserlöse stehen ebenfalls nicht zur Verfügung, da nur geringe Flächen zur Bebauung bereit stehen.*

11. *Da die Bahn Baurecht hat und seit mehr als einem Jahr baut, ist unklar, wer Aufwendungen in Höhe von 1,5 Mrd. Euro ersetzt.*

12. *Vor rund 100 Jahren hat die Eisenbahn gegen erhebliche Proteste der Stadt Stuttgart 100 Hektar Fläche genommen, um die Gleise für den Stuttgarter Hauptbahnhof in den Talkessel zu treiben. Das sind umgerechnet eine Million Quadratmeter Fläche. Die Grünanlagen und Parks mussten Gleisen und Bahnanlagen weichen. Mit Stuttgart 21 besteht die historische Chance, diese Fläche der Stadt zurückzugeben. Die Idee ist, den Schlossgarten um 200.000 Quadratmeter Park zu erweitern. Auf der restlichen Fläche soll ein neuer Stadtteil gebaut werden. Diese Planungen lassen sich mit der Kombi-Lösung nicht realisieren.*

Im Folgenden wird im Detail auf einzelne Aspekte des Geißler-Vorschlags, kurz SK 2.2 genannt, eingegangen.

Weitere Details aus dem Raumordnungsverfahren hat die Stadt Stuttgart online in der Textsammlung „Stuttgart 21 - Diskurs“ zusammengestellt: <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/439888/68400.pdf>



Neuer Durchgangsbahnhof bei Kombi-Lösung

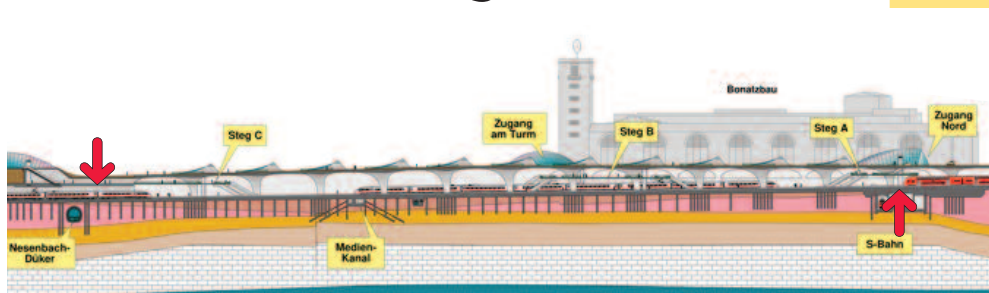


Abb. 1: Längsschnitt des Durchgangsbahnhofs bei Stuttgart 21

Die Höhenlage der Gleise des Durchgangsbahnhofs ergibt sich aus zwei wesentlichen Zwangspunkten: Der Überquerung der bestehenden S-Bahn (roter Pfeil rechts in Abb. 1) und der Unterquerung des tiefsten Punktes im Nesenbachtal (roter Pfeil links in Abb. 1), so dass bei einem Extremhochwasser das Wasser ohne Behinderung oberirdisch ablaufen könnte. Die S-Bahn kann nicht unterquert werden, da damit unzulässiger Weise der „Bochinger Horizont“ (gelb dargestellte Erdschicht) aufgegraben werden müsste, der die mineralwasserführenden Schichten nach oben hin abdichtet.

Durch diese beiden Zwangspunkte ist die Höhenlage der Bahnsteiggleise festgelegt, unabhängig davon, wie viele Gleise gebaut werden sollen. Damit kann durch den Kompromissvorschlag SK2.2 keiner der zentralen Kritikpunkte der Gegner von Stuttgart behoben werden. SK2.2 bedingt u.a.

- den Abriss des Südflügels
- Baumfällungen im Schlossgarten in kaum geringerem Umfang
- ein vergleichbares zentrales Grundwassermanagement
- die gleiche Längsneigung der Bahnsteiggleise
- mehr technische Hilfen (Aufzüge und Fahrtreppen) zur Gewährleistung der Barrierefreiheit in größerem Umfang als bei Stuttgart 21 (da zusätzliche Ebene durch Beibehaltung des oberirdischen Kopfbahnhofs)
- vergleichbare Sicherheitsmaßnahmen für den Brandschutz
- Tunnel zum Flughafen und nach Feuerbach müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 gebaut werden.

Abb. 2: Der Südflügel ist den Gleisen des Durchgangsbahnhofs im Weg



1.

Die Höhenlage der Gleise des Durchgangsbahnhofs ist aufgrund zahlreicher Zwangspunkte (Querung S-Bahn, Stadtbahn, Geländeverlauf und Mineralwasserhorizont) fixiert. Hinsichtlich der notwendigen Eingriffe in den Untergrund ergeben sich keine Vorteile.

2.

Der Südflügel muss ebenso wie bei Stuttgart 21 abgerissen werden.

3.

Die Bäume im vorderen Bereich des Schlossgartens müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 entfernt werden.

4.

Ein Grundwassermanagement ist ebenso wie bei Stuttgart 21 notwendig.

5.

Tunnel zum Flughafen und nach Feuerbach müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 gebaut werden.

Umbau und Sanierung des bestehenden Bahnknotens

Im Hinblick auf die notwendige Instandsetzung des bestehenden Bahnknotens gelten weitgehend die im Rahmen der Schlichtung in Bezug auf K21 gemachten Aussagen. Eine große Herausforderung ist das „Bauen unter rollendem Rad“ in einem derart komplexen Bahnknoten. Aktuell kann dies im Stuttgarter Hauptbahnhof beobachtet werden: Um die für den Bau von Stuttgart 21 erforderliche Rückverlegung der Prellböcke um ca. 100 m zu ermöglichen, wird derzeit das Gleisvorfeld angepasst.

Bereits für diese vergleichsweise harmlosen Maßnahmen werden weit über zwei Jahre benötigt, damit die betrieblichen Einschränkungen in einem vertretbaren Rahmen bleiben. Während beim Bau von Stuttgart 21 der laufende Bahnbetrieb anschließend weitgehend unberührt bleibt, müsste bei SK2.2 wie bei K21 der komplette Bahnknoten unter Betrieb umgebaut und instandgesetzt werden.

Bauzeit und betriebliche Einschränkungen verhalten sich dabei wie kommunizierende Röhren: Soll die Bauzeit kurz gehalten werden, sind die betrieblichen Einschränkungen erheblich. Bei Einstellung des Betriebs und Verlagerung der Verkehre z.B. nach Bad Cannstatt und anderen Bahnhöfen könnte der Bahnknoten innerhalb von etwa fünf Jahren komplett saniert werden. In dieser Zeit wäre kein Bahnbetrieb möglich. Sollen betriebliche Einschränkungen hingegen weitgehend vermieden werden, würde die Bauzeit ca. 12 bis 15 Jahre betragen. Gebaut werden müsste überwiegend nachts, was erhebliche Lärmbelästigung zur Folge hätte.

Warum die Sanierung so aufwändig wäre und mit erheblichen Auswirkungen für den laufenden Betrieb einhergehen würde, zeigen die beiden folgenden Beispiele.

Sanierung der Brücken

Zum Zeitpunkt des Baus des sog. „Tunnelgebirges“ und weiterer Überwerfungsbauwerke im Bahnknoten Stuttgart ab dem Jahr 1907 gab es noch recht wenig Erfahrung mit der Gründung solcher Brückenbauwerke, insbesondere auf angeschüttetem Boden.

Die Lösung: Das Bauwerk wurde auf dem gewachsenen (Fels-)Boden gegründet und ragt sodann bis auf die Höhe auf, in der die Gleisebenen liegen sollen. Die Bahndämme wurden aufgeschüttet. In den Folgejahren kam es zu den erwarteten Setzungen der Gleise, deren Schotterbett aber ohne Probleme nachgestopft werden konnte.



Abb. 3: Bau von Überwerfungsbauwerken im heutigen Bahnknoten Stuttgart. In der Version links ist die heutige Lage der Gleise angedeutet. Bei einer Grundsaniierung der bestehenden Bauwerke müssten diese bis zum Fundament freigelegt werden. Ein Bahnbetrieb wäre dann nur noch eingeschränkt möglich, da mehrere parallel verlaufende Gleise zeitgleich außer Betrieb genommen werden müssten. Die Sanierung dieser Eisen- und Stahlbetonkonstruktionen „der ersten Stunde“ ist überdies äußerst zeit- und kostenintensiv.

Sanierung des Rosensteintunnels

Auch Prag- und Rosensteintunnel müssten in den kommenden Jahren grundsaniert werden. Die Deutsche Bahn hat vergleichbare Sanierungen bei Tunnel ähnlichen Alters in den vergangenen Jahren bereits häufiger durchgeführt (bspw. Kaiser-Wilhelm-Tunnel [Mosel], Schlüchtener Tunnel [Fulda], Schwarzkopftunnel [Würzburg], Kriegsbergertunnel [Gäubahn]).

Der Rosensteintunnel weist nur eine sehr geringe Erdüberdeckung auf und wurde daher in offener Bauweise erstellt (siehe Abb. 5). Eine Tunnelinnenschalensanierung scheidet aus, da aufgrund des begrenzten Tunnelquerschnitts in der Folge nur noch ein Gleis pro Rohre möglich wäre. Der Tunnel müsste also aufgegraben und neu erstellt werden.

Dabei ergibt sich ein gravierendes Problem: Beide Tunnelröhren sind auf einer gemeinsamen Mittelwand gegründet. Wird eine Tunnelröhre abgetragen, muss in diese Röhre ein Schutzgerüst eingezogen werden, so dass dort nur noch ein betriebsbereites Gleis übrig bleiben würde. Während der mehrjährigen Sanierung des Tunnels würde zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart Hbf somit nur noch drei Gleise anstelle von vier Gleisen zur Verfügung stehen. Damit könnte zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart Hbf nicht einmal mehr der S-Bahn-Betrieb in der aktuellen Form aufrechterhalten werden.



Abb. 4: Rosensteinpark im Bereich von Schloss Rosenstein heute (links) und zum Zeitpunkt des Baus

6.

Es würde ein Zeitverlust von mindestens zehn Jahren entstehen, weil neue Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren notwendig sind. Ob die Planungen jemals rechtskräftig werden, ist völlig offen, da die Gerichte den Abwägungsprozess überprüfen und sie die Kombi-Lösung bereits vor mehr als zehn Jahren als schlechtere Variante ausgeschieden haben.

Genehmigungsverfahren

Die Autoren des so genannten Friedenspapiers gehen selbst davon aus, dass „das vorgeschlagene Konzept unweigerlich eine neue Planungs-, Diskussions- und Bewilligungsphase erfordert“, deren Zeitbedarf allerdings noch nicht abschätzbar sei.

Sie behaupten, dass zahlreiche Bestandteile der bestehenden Planungen unverändert, andere mit Modifikationen übernommen werden könnten. (Frieden in Stuttgart, Kap. 6, S. 15)

Stimmt das so?

Nein. Die Raumordnerische Beurteilung (ROB) von September 1997 reicht als Bewertung der vorgeschlagenen Variante nicht aus. Bereits 1997 setzte sich die ROB intensiv mit der Beurteilung der Antragstrasse (des Durchgangsbahnhofs) auseinander. Die anderen Varianten wurden auf den Seiten 78 bis 99 eher kurz beurteilt (Kapitel 3.0, Alternativen zur Infrastrukturplanung), da sowohl das Raumordnungs- sowie das Landesplanungsgesetz keine vergleichende Raumordnerische Beurteilung vorsieht. Dennoch zeigt die Tatsache, dass über 60 Trassenvarianten untersucht und bewertet wurden, dass ein breites Spektrum möglicher Lösungen in die Beurteilung einbezogen wurde.

Sollte nun eine neue Variante ins Verfahren gebracht werden, müsste diese auf ihre raumordnerischen/überregionale Auswirkungen geprüft und beurteilt werden. Für die Beurteilung müssten technische Planungen, Erläuterungsberichte neu erstellt sowie Umweltverträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden.

Die Einschätzung, ob neue Planfeststellungsverfahren notwendig sind, ist ebenfalls eindeutig. Die vermutete rechtliche Übertragbarkeit bestehender Planfeststellungsbeschlüsse -insbesondere des PFA 1.1 zum eigentlichen Hauptbahnhof - auf vergleichbare Bauvorhaben scheidet aus, da dem neuen verkehrlichen Konzept SK2.2 eine gänzlich andere Gesamtkonzeption als bei Stuttgart 21 zugrunde liegt. Denn bei dem Planfeststellungsbeschluss zu Stuttgart 21 spielten die städtebaulichen Entwicklungen und die Entlastung der innerstädtischen Bereiche vom Schienenlärm eine entscheidende Rolle. Zudem kommt hinzu, dass im Erörterungsbericht zum PFA 1.1 steht, dass den Nachteilen der Kombi-Variante – an die sich Herr Geißler und die SMA stark anlehnen – keine Vorteile gegenüber stünden, „... welche diese als vorzugswürdig erscheinen lassen. Der Vorhabenträger bewertet die Nachteile vielmehr als so schwerwiegend, dass er die Alternative aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden hat.“ (Erläuterungsbericht Anlage 1, Teil II, S. 56) Auch der VGH Mannheim bestätigt im rechtskräftigen Urteil vom 06. April 2006 abschließend die Vorzugswürdigkeit von Stuttgart 21 im Vergleich mit den anderen Varianten. Da die Variantenabwägung bereits getroffen und gerichtlich bestätigt wurde, müssten nun deutlich andere Voraussetzungen für die SK2.2-Variante in einem neuen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt werden und eine erneute Gesamtabwägung und Planrechtfertigung erfolgen.

Für die nun vorgeschlagene Kompromisslösung gibt es weder Ausführungspläne, noch ist die Finanzierung gesichert, noch liegen Raumordnerische Beurteilungen oder Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Im Rahmen des neuen Planfeststellungsverfahrens müsste eine neue Gesamtabwägung aller möglichen Varianten erfolgen. Dabei dürfte die Argumentation zur Begründung der Vorzugswürdigkeit der SK2.2-Variante schwierig werden, da bereits im Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 von 2005 die Durchgangsvariante im Variantenvergleich als vorzugswürdig erachtet wurde. Erfahrungsgemäß dauern die Genehmigungsverfahren bei einem Großprojekt wie Stuttgart 21, mit seinen verschiedenen Bauabschnitten, von der Planung bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses – selbst wenn alles optimal verläuft und keine Klagen zu Verzögerungen führen – fünf bis zehn Jahre. Da aber Klagemöglichkeiten vorhanden sind, kann mit einer Prozessdauer von mehreren Jahren gerechnet werden. Wie ein Prozess ausgeht, ist völlig offen, da der VGH Mannheim die Vorzugswürdigkeit von Stuttgart 21 bereits 2006 entschieden hat. Das bedeutet: Ob je eine Kombi-Lösung gebaut werden könnte, ist fraglich.

Diese Verzögerung hätte gravierende Auswirkungen für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, da sie vertraglich und sachlogisch mit der Realisierung von Stuttgart 21 verbunden ist. Ob Stuttgart 21, K21 oder nun SK2.2: Ohne die zeitgleiche Realisierung der Neubaustrecke mit dem Bahnknoten Stuttgart entfaltet die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm keinen besonderen verkehrlichen Nutzen. Der von einer breiten Mehrheit unterstützte und in der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung fixierte Bau der Neubaustrecke wäre gefährdet.

7.

Durch den Zeitverzug, bedingt durch eine neue Planung, kann auch die Neubaustrecke nach Ulm nicht gebaut werden.

8.

Ein verkehrlicher Nutzen für den regionalen Zugverkehr ist nicht gegeben. Züge müssen ebenso wie heute in den Kopfbahnhof hinein und wieder hinausfahren, Reisezeiten werden dadurch länger.

9.

Das Gleisvorfeld müsste erheblich umgebaut werden. In der von Heiner Geißler geschätzten Investitionssumme von 3 Mrd. Euro sind die Kosten für Umbau und Erneuerung des Kopfbahnhofs einschließlich Gleisvorfeld und Zulaufstrecken bis Bad Cannstatt und Feuerbach nicht enthalten. Wie hoch die realen Kosten sind, lässt sich nur grob hochrechnen. Aus den Kostenschätzungen von 1997 ergibt sich, dass die Baukosten für die Kombi-Lösung insgesamt nicht günstiger sind als Stuttgart 21. Die Betriebskosten für zwei Bahnhöfe sind extrem hoch. Insgesamt dürfte die Kombi-Lösung in Bau und Unterhalt damit deutlich teurer werden als Stuttgart 21.

Verkehrlicher Nutzen und Kosten

Genauso wie die Konzepte und Varianten zu K21 reduziert sich das vorgelegte Konzept zu SK2.2 weitgehend auf die Betrachtung verkehrliche Belange. Dies wird einem derart komplexen und zahlreiche andere Belange berührenden Vorhaben jedoch keinesfalls gerecht.

Zudem sind die behaupteten verkehrlichen Vorteile anzuzweifeln. Vielmehr sind die verkehrlichen Nachteile gegenüber Stuttgart 21 heute gleichermaßen einzuschätzen wie während der Prüfung in den 90er Jahren:

- Verschlechterung der Durchbindungsmöglichkeiten für Regionalzüge,
- deutlich schlechtere Flughafenanbindung im Regional- und Fernverkehr,
- Verlängerung der Reisezeiten für den Fahrgast (Umsteigebedarf, längere Umsteigewege, längere Aufenthaltszeiten für die durchfahrenden Reisenden).
- Mögliche Realisierung eines Vollknotens mit einem intergrierten Taktfahrplan in Stuttgart Hbf würde mit langen Standzeiten der Züge im Hauptbahnhof einhergehen
- Die behauptete Trennung von Fern- und Regionalverkehr kann mit SK2.2 nicht realisiert werden, da Fern- und Regionalzüge sowohl oben als auch unten verkehren sollen
- Unübersichtlichkeit der Umsteigesituation im Hauptbahnhof Stuttgart: Schienenverkehr würde künftig auf vier Ebenen stattfinden: S-Bahnstation Hbf. (tief), Stadtbahnhaltestelle Arnulf-Klett-Platz sowie zwei Bahnhöfe für den Fern- und Regionalverkehr.

Die Kosten für SK2.2 werden mit 2,5 Mrd. bis 3 Mrd. EUR angegeben. Diese grobe Schätzung ist in jedem Fall zu hinterfragen.

In dieser Summe sind die Kosten für den Umbau und die Grunderneuerung des bestehenden Bahnknotens einschließlich der Zulaufstrecken bis Bad Cannstatt und Feuerbach ausweislich nicht enthalten („Frieden in Stuttgart“, Seite 15). Die notwendigen Investitionen in den bestehenden Bahnknoten belaufen sich auf 1,3 Mrd. EUR.

Zudem stehen der Deutschen Bahn die (verzinsten) Erlöse aus den Grundstücksgeschäften mit der Landeshauptstadt Stuttgart von rd. 800 Mio. EUR zur Finanzierung der Infrastruktur nicht mehr zur Verfügung. Da dieser Wert erst durch das Freiwerden der Flächen von Gleisanlagen entsteht, ist er im direkten Vergleich entweder bei Stuttgart 21 abzuziehen oder SK2.2 anzulasten.



Abb. 5: Instandsetzungsaufwand beim bestehenden Bahnknoten

Ebenfalls bei SK2.2 zu verbuchen wären die verlorenen Planungs- und Baukosten. Weil evtl. Teile der Genehmigungsplanung für die neuerlich erforderlichen Genehmigungsverfahren wiederverwendbar wären, werden in der überschlägigen Betrachtung diese Kosten lediglich mit 350 Mio. EUR angesetzt.

Aus den Kostenschätzungen von 1997 ergibt sich, dass die Baukosten für die Kombi-Lösung insgesamt nicht günstiger sind als Stuttgart 21. Die Betriebskosten für zwei Bahnhöfe sind zudem extrem hoch.

Das tatsächliche Finanzierungsvolumen für SK2.2 würde damit bei rund 5,2 Mrd. EUR liegen. SK2.2 wäre damit nicht billiger sondern deutlich teurer als Stuttgart 21.

Kostenschätzung SK2.2 lt. SMA (Mittelwert)	2,75 Mrd. EUR
Sanierung Bestand	1,3 Mrd. EUR
Entfall der Grundstückserlöse	0,8 Mrd. EUR
Verlorene Planungs- und Baukosten	0,35 Mrd. EUR
	5,2 Mrd. EUR

Tab. 1: Vorsichtige Abschätzung des Finanzierungsvolumens für SK2.2
Hinzu kommen noch wesentlich höhere laufende Kosten für Betrieb und Unterhalt von zwei Bahnhöfen.

10.

Die Finanzierung ist ungeklärt. Ob Mittel der EU und des Bundes zur Verfügung stehen ist fraglich. Ebenso fraglich ist, ob Fördergelder des Landes oder finanzielle Mittel der Region eingesetzt werden können, da die Variante keinen verkehrlichen Mehrwert bringt. Grundstückserlöse stehen ebenfalls nicht zur Verfügung, da nur geringe Flächen zur Bebauung bereit stehen.

11.

Da die Bahn Baurecht hat und seit mehr als einem Jahr baut, ist unklar, wer Aufwendungen in Höhe von 1,5 Mrd. Euro ersetzt.

Da die Bahn Baurecht hat und seit mehr als einem Jahr baut, ist völlig unklar, wer ihr die Aufwendungen in Höhe von 1,5 Mrd. EUR ersetzt. Darüber hinaus hat die Bahn eine vertragliche Verpflichtung, Stuttgart 21 zu bauen. Sie kann nicht aus dem Vertrag aussteigen, ohne dass ihr Aufwendungen erstattet werden.

Darüber hinaus ist nach Beschlusslage beim Verband Region Stuttgart (VRS) die Grundlage für eine Mitfinanzierung des Bahnprojekts nicht mehr gegeben, da die

- Anbindung der Gäubahn an den Flughafen (Rohrer Kurve) und
- der S-Bahn-Haltestelle Mittnachstraße entfallen würden.

Ohne die neu zu erschließenden städtebaulichen Potentiale dürfte auch die Stadtbahnlinie U12 nicht mehr wirtschaftlich sein. In jedem Fall wäre eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung erforderlich.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten: Für eine Alternativ-Lösung SK2.2 stehen der Bahn die Erlöse aus dem Grundstücksverkauf an die Stadt nicht zur Verfügung, die Grundlage für eine Mitfinanzierung durch die Region ist nicht mehr gegeben, Fördergelder des Landes sind nicht gesichert, Bundes- und EU-Mittel müssen neu beantragt werden, ob sie zur Verfügung stehen ist fraglich.

Städtebauliche Wirkungen

Bei Beibehaltung des bestehenden Kopfbahnhofs stehen einzig die Flächen des „Europaviertels“ sowie des inneren und äußeren Nordbahnhofs für eine städtebauliche Nutzung zur Verfügung. Bei SK2.2 kommt noch ein schmaler Streifen an der Seite des Europaviertes im Bereich der heutigen Bahnsteiggleise 1 bis 4 bzw. bis 6 hinzu (rot eingefärbte Flächen in Abb. 6). In diesem Bereich liegen heute allerdings auch die Tunnelportale und der Tunnel der S-Bahn. Eine Überbauung des bestehenden S-Bahn-Tunnels ist aus statischen und Lärmgründen nur eingeschränkt und mit erheblichem Aufwand möglich.



Abb. 6: Innerstädtischer Flächengewinn in Abhängigkeit von der realisierten Lösung

Die städtebauliche Qualität und damit der Grundstückswert dieser Flächen, insbesondere des durch SK2.2 gewonnenen Streifens sind äußerst fragwürdig. Die Lärmgrenzwerte für Wohnbebauung könnten wenn überhaupt nur mit aufwändigen Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. Leichter einzuhalten wären die Grenzwerte für eine reine gewerbliche Nutzung, welche jedoch im Widerspruch zum städtebaulichen Ziel einer gemeinsamen Nutzung von Leben, Wohnen und Arbeiten steht.

Die mit Stuttgart 21 verbundene städtebauliche Chance der Befreiung der Innenstadt von oberirdischen Gleisanlagen (grün eingefärbte Flächen in Abb. 6) wäre bei SK2.2 nicht gegeben. Die Trennwirkung der Gleisanlagen sowie die Lärmemissionen des Bahnverkehrs blieben erhalten, die großzügige Erweiterung der innerstädtischen Parkanlagen wäre nicht möglich. Mit dem Wegfall dieser Jahrhundertchance für die Landeshauptstadt Stuttgart entfielen auch die zentralen Gründe für die finanzielle Beteiligung der Stadt am Bahnprojekt.

12.

Vor rund 100 Jahren hat die Eisenbahn gegen erhebliche Proteste der Stadt Stuttgart 100 Hektar Fläche genommen, um die Gleise für den Stuttgarter Hauptbahnhof in den Talkessel zu treiben. Das sind umgerechnet eine Million Quadratmeter Fläche. Die Grünanlagen und Parks mussten Gleisen und Bahnanlagen weichen. Mit Stuttgart 21 besteht die historische Chance, diese Fläche der Stadt zurückzugeben. Die Idee ist, den Schlossgarten um 200.000 Quadratmeter Park zu erweitern. Auf der restlichen Fläche soll ein neuer Stadtteil gebaut werden. Diese Planungen lassen sich mit der Kombi-Lösung nicht realisieren.



Abb. 7: Vergleich der städtebaulichen Qualität der Geißler-Variante mit Stuttgart 21. Die Planung des neuen Stadtteils Rosenstein lassen sich mit der Kombi-Lösung nicht realisieren.