

26.10.2009 K/ne

STUTTGART 21

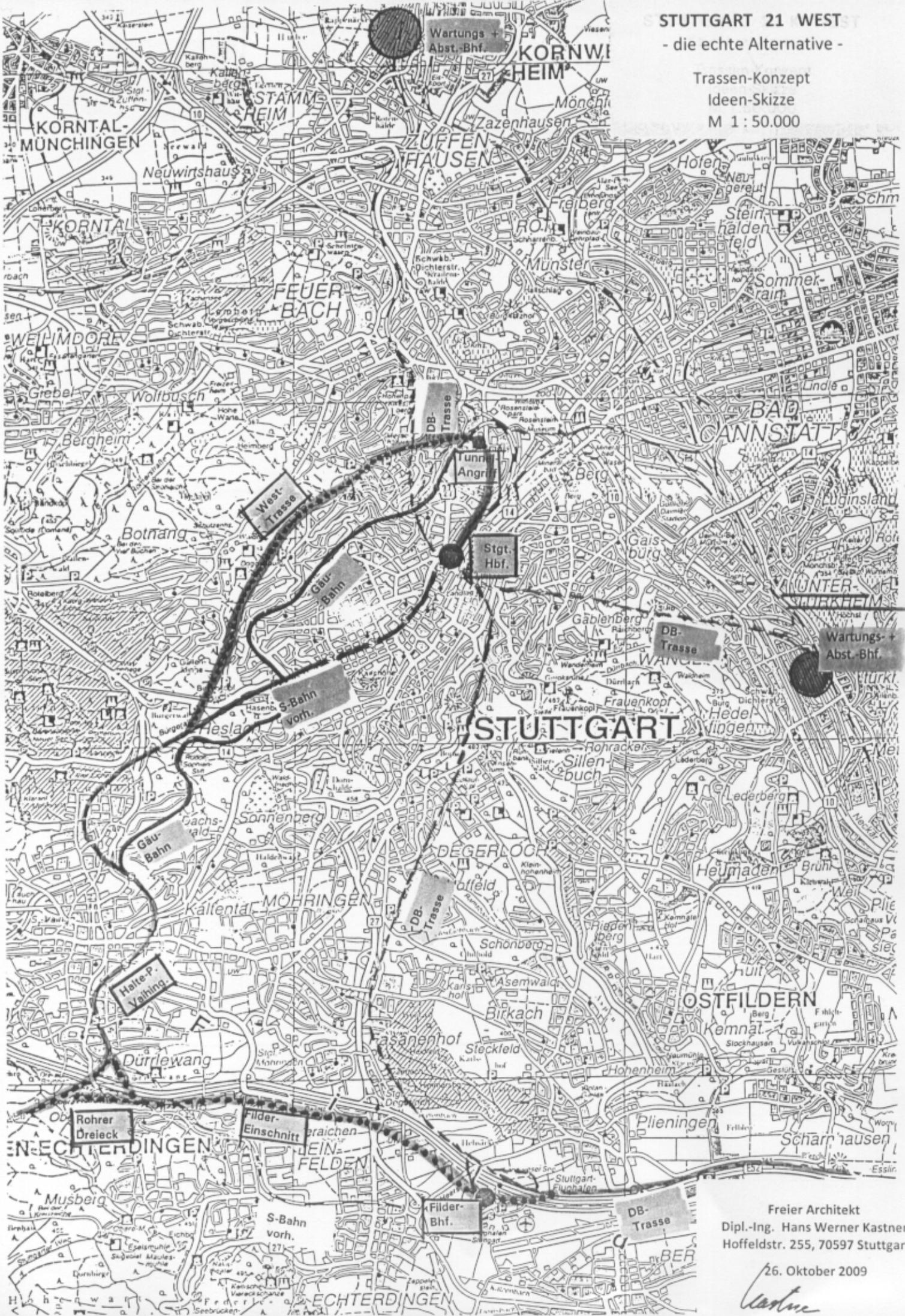
oder

STUTTGART 21 West

- die echte Alternative

STUTTGART 21 WEST
- die echte Alternative -

Trassen-Konzept
Ideen-Skizze
M 1 : 50.000



Freier Architekt
Dipl.-Ing. Hans Werner Kastner
Hoffeldstr. 255, 70597 Stuttgart

26. Oktober 2009

GLIEDERUNG

1. Begriffs-Definition
2. Generelle Bemerkungen
3. Kritik am Bahn-Projekt
4. Rechtsverbindlichkeit der Finanzierungsvereinbarungen
5. „Stuttgart 21 West - die echte Alternative“, für die die Urheberschaft des Verfassers gelten mag
6. Forderungen an Bahn und Politik.

1.0 BEGRIFFS-DEFINITION VON „STUTT GART 21“

Die Presse hat durch vielfach unterschiedliche Bezeichnungen immer wieder Irritationen über den Begriff „Stutt gart 21“ produziert.

„Stutt gart 21“ war ganz zu Anfang der Gesamtbereich Feuerbach bis Ulm. Kurzfristig wurde dafür der Begriff „Baden-Württemberg 21“ gewählt und wieder abgeschafft.

Die gemeinsame Sprachregelung sollte festlegen, dass „Stutt gart 21“ besteht aus den Strecken

- a) Feuerbach - Bahnhof Stutt gart - Flughafen - Wendlingen = **S 21 / Bhf**
- b) Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen bis Ulm = **HGS W - U**.

An diese Kurzbezeichnungen „**S 21 / Bhf.**“ bzw. „**HGS W - U**“ werde ich mich halten.

2.0 GENERELLE BEMERKUNGEN

Die Bahn AG wird in diesem Spätjahr die Kosten von „**S 21 / Bhf.**“ und „**HGS W - U**“ nach Überprüfung neu benennen.

Im **Memorandum of Understanding** waren angesetzt für:

- S 21 / Bhf.	→	DB-Bestandsnetz-Unterhalt	0,300 Mrd. EUR	
		Land und Partner	0,685 Mrd. EUR	
		DB-Investment	1,115 Mrd. EUR	
		Bund-Schienenetz-Ausbau	< 0,200 Mrd. EUR	
		Zuschuss Bund	<u>0,500 Mrd. EUR</u>	2,800 Mrd. EUR
		Nachtrag 2009		0,276 Mrd. EUR
- S 21 / Bhf. - Risiko	→	< 1,000 Mrd. EUR DB AG	0,220 Mrd. EUR	
		Land BW	<u>0,780 Mrd. EUR</u>	
			1,000 Mrd. EUR	
		> 1,000 Mrd. EUR DB AG	0,160 Mrd. EUR	
		Land BW	<u>0,160 Mrd. EUR</u>	1,320 Mrd. EUR
- HGS W - U	→	Bund	1,050 Mrd. EUR	
		Land Baden-Württ.	<u>0,950 Mrd. EUR</u>	<u>2,000 Mrd. EUR</u>
				<u>6,396 Mrd. EUR</u>

Diese Kosten werden schon heute erkennbar und gesamt-gerechnet auf das End-Abrechnungsjahr 2021 erheblich höher liegen als in 2004 auf der Basis 2004 mit $2,8 + 2,0 = 4,8$ Mrd. EUR angegeben; ich werde in Ziff. 3.8 darauf noch näher eingehen.

Kosten, die den Betrag von 6,396 Mrd. EUR überschreiten, berechtigen die Partner - Bahn, Bund, Land, Region, Stadt und Flughafen - zum definitiven Projekt-Ausstieg. „Stuttgart 21“ wäre gescheitert - wohl weil die Bahn AG von vornherein ungenügend kalkuliert und die Politik, statt fachkundig-kritisch zu prüfen, eher blind und blauäugig geglaubt hat.

Das Projekt darf aber nicht scheitern, weil die Einbindung der Landeshauptstadt und der Region Stuttgart in die südliche Euro-West-/Ost-Schnellbahntrasse für die wirtschaftliche und sozial-leistungsfähige Zukunft von Stadt, Region und Land unverzichtbar ist.

Vielmehr werden die Partner an den Verträgen nachverhandeln, es sei denn, projekt-interessierten Technokraten und erlebnis-begierigen Politokraten gelingt es, im Herbst des Jahres wesentliche Dinge erneut zu verschleiern.

Die breite Bürger-Ablehnung wird durch die bunten Bilder und niedlichen Modelle nicht zur Bürger-Überzeugung.

Dem von der Bahn AG angeheuerten klugen und geachteten SPD-Mann Wolfgang Drexler wird es nicht gelingen, die breiter werdende Front der Ablehnung in Bürger-Zustimmung umzuwandeln.

Um aus diesem Dilemma zu einem konsens-fähigen Ausweg zu kommen, stelle ich heute in Ziff. 5.0 meinen geringfügig modifizierten Trassen-Vorschlag „Stuttgart 21 West - die echte Alternative“ erneut zur öffentlichen Diskussion.

3.0 KRITIK AM BAHN-PROJEKT

3.1 Der Kardinalfehler der Bahn AG: München liegt nach allseitiger Kenntnis und Gewöhnung östlich von Stuttgart. Deswegen sind sowohl die Trasse der Bahn AG als auch die Trasse von „Stuttgart K 21“ (Aktionsbündnis BUND u. a.) nach Osten orientierte Ost-Trassen. Der Kardinalfehler der Bahn AG war die unbedachte Übernahme dieser Trassenrichtung aus dem zweigleisigen Tiefbahnsteig nach Prof. Heimerl und die unbedachte Ausweitung auf den achtgleisigen Tiefbahnhof. Strukturell andere Trassen wurden weder vorgedacht noch wurden deren Chancen vertiefend untersucht.

Selbst im Bahnhofs-Wettbewerb waren auf Anfragen Alternativen nicht erwünscht (Wilfried Beck-Erlang).

Der Ingenhoven-Tiefbahnhof ist lediglich die Konsequenz aus diesem Kardinalfehler der Bahn AG.

3.2 Die Alternative „Stuttgart K 21“ des Aktionsbündnisses BUND u. a. zielt auf den Erhalt des Kopfbahnhofes ab. Oberbürgermeister Dr. Schuster hat als Schwachstellen dieser Ost-Trasse vor allem die Einzwängung im Bereich Untertürkheim/Obertürkheim und den Brückenschlag über Sport- und Daimler-Gelände zum Filder-Aufstieg aufgezeigt. Diese Fakten sprechen gegen eine Realisierung von „Stuttgart K 21“, auch wenn die meisten anderen Argumente dieser Alternative nicht falsch sind.

3.3 Der **Denkmalschutz** ist eine der Ablehnungsgründe und wurde gesetzwidrig ignoriert. Es geht nicht allein um den Abriss der Seitenflügel und die letztendliche Sinnentleerung des Bahnhofsgebäudes.

Vielmehr wird die unter dem Schirm des Denkmalschutzgesetzes stehende und das Stadtbild Stuttgarts dauerhaft prägende **Sachgesamtheit Bahnhofsgebäude + Gleisvorfeld + Überwerfungsbauwerke** einschl. des **Naturdenkmals Schlossgarten** zerstört.

In einem Referat im Rahmen der Berliner Jahrestagung der „Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik“ im Juni 1997 wurde berichtet, dass bei der „Abwägung der konkurrierenden Belange“ die Unwiderruflichkeit der zerstörenden Eingriffe in den Denkmalbestand unberücksichtigt geblieben ist und dass das LDA seinerzeit „grundsätzliche und erhebliche Bedenken“ gegen „Stuttgart 21 / Tiefbahnhof“ vorgebracht hat.

Gleichwohl wurde **in der Abwägung gegen diese Bedenken** und damit **gegen die eigenen Gesetze verstoßen**.

Postuliert wurde im Referat, dass mit den Zielen des LDA vereinbar nur „Stuttgart 21“ **mit** Kopfbahnhof sei, weil nur dies die **irreparablen Eingriffe** in die Sachgesamtheit Hauptbahnhof und die Kultur- und Stadtlandschaft verhindere.

Die anschließend geplante Publizierung des Referats wurde von Unbekannt verhindert - dem LDA also ein Maulkorb verpasst.

3.4 Der Städtebau-Aspekt

Im Wettbewerb um die Gestaltung des Tiefbahnhofs hatten die Teilnehmer die Aufgabe, den **Bahnhof** zu gestalten. Die Fläche über dem Bahnhof ist beim ersten Preisträger ein Dach, leicht gewölbt, gegen Wasser isoliert und an der Oberfläche wahrscheinlich mit Betonplatten, Pflaster oder Asphalt belegt, weil man sparen muss.

Unklar ist, wie die mehr als 4 m hohen Oberlicht-Warzen und deren Einbindung detailgestaltet werden.

Die **Dachfläche** des Bahnhofs ist damit kein **Stadt-Platz**, sondern eine animationsgeschönte, in ihren Abmessungen unproportionierte Wüstenei, die sich wie ein toter Walfisch mindestens zweigeschossig in den Schlossgarten hineinlegt.

Die Animations-Bäumchen können auf einem halben Meter Erdschüttung nicht wurzeln.

3.5 Die Missachtung des Bürger-Willens

Es mag sein, dass die Ablehnung eines Bürgerentscheids durch den Stuttgarter Gemeinderat rechtlich abgesichert war.

Es mag sein, dass eine Befragung von 350.000 Bürgerinnen und Bürger am 27.09.2009 rund eine Mio. EUR teuer geworden wäre.

Es kann aber nicht sein, dass jede/r dieser 350.000 Bürgerinnen und Bürger weniger als 3 EUR wert ist, um die persönliche Meinung zu „Stuttgart 21“ äußern zu können.

Die Bahn AG gehört zu 100 % dem Bund und damit dem Steuerzahler und letztendlich den Bürgerinnen und Bürgern. Bei den für Planung und Außenvertretung Verantwortlichen war dies bisher eine hinterletzte Sichtweise. Und diese Sichtweise zeigt sich insbesondere in der Äußerung von Herrn Klingberg: *„Wir ziehen das durch, da kann die Stadt machen, was sie will.“* Für die Stadt - das sind die Bürgerinnen und Bürger - bedeutet dieses Klingberg-Zitat Respektlosigkeit.

3.6 Allgemeine Kritikpunkte

Arbeitsplätze schafft nach Darstellungsart der Politik ausschließlich „Stuttgart 21“. Die Politik informiert falsch und führt die Bürgerinnen und Bürger in die Irre. Richtig ist vielmehr, dass auch bei Alternativen Arbeitsplätze während der Bauzeit geschaffen werden. Ob und inwieweit Arbeitsplätze anderweitig entstehen, entscheidet nicht das Projekt, sondern die Wirtschaft.

Irreführend ist auch die Behauptung der Politik, wonach nur beim Tiefbahnhof 100 Hektar Gleisfläche in **Baufläche** umgewandelt werden können. Dies ist insoweit falsch, als schon jetzt 50 Hektar schwer vermarktbar, aber überbaubar sind. Die beim Verbleib des Kopfbahnhofs restlichen 50 Hektar sind 2,4 Promille der Stuttgarter Markungsfläche.

3.7 Konkrete Ablehnungsgründe, auf die nur beispielhaft eingegangen wird, sind

- die Zerstörung von mehr als 250 alten, gewachsenen Bäumen im Schlossgarten als Zeugnis der Technokraten-Arroganz gegenüber der Schöpfung und der Natur, die auch nicht wettgemacht werden kann durch Neupflanzung von ca. 4.200 Klein-Bäumchen
- die nicht ausgeräumten Risiken für die Mineralquellen - Vitalitäts-Bodenschatz Stuttgarts und Bad Cannstatts - deren Beschädigung und die daraus resultierenden Folgen zumindest mit einer unbegrenzten Haftpflichtversicherung abgedeckt werden müssten
- die Risiken aus den erforderlichen Grundwasser-Absenkungen, die zu erheblichen Schäden an Gebäuden führen werden und deren daraus resultierende Folgen zumindest mit einer unbegrenzten Haftpflichtversicherung abgedeckt werden müssten
- die Risiken für das Planetarium, dessen Beschädigung und die daraus resultierenden Folgen, die zumindest mit einer unbegrenzten Haftpflichtversicherung abgedeckt werden müssten, wobei dieses Denkmal exakt an dieser Stelle nicht nur als zentraler Erlebnispunkt, sondern als Architektur-Denkmal bleiben muss und nicht stadtfern nach Bad Cannstatt verlegen werden darf
- die sonstigen geologischen Risiken, die sich aus den unterschiedlichen Formationen des Stuttgarter Hang-Gebirges ergeben werden, die zu Lasten der Bahn gehen
- die unsinnige und fahrgast-unfreundliche Trennung von Haupt- und Busbahnhof, wobei man aus den Chancen der Zentralität von Bus und Stadtbahn in Stgt.-Degerloch nichts gelernt hat
- die Alltags-Belästigungen der Menschen aus der 10-Jahres-Baustelle z. B. in Stgt.-Wangen und Stgt.-Degerloch und im Bahnhof selbst
- und letztendlich die fehlende öffentliche Transparenz und Präzision der Gesamtkosten.

3.8 Die Kosten haben ebenfalls durch unpräzise Presse-Angaben zu Irritationen geführt.

- a) Für Kostenermittlungen der öffentlichen Hände - dazu gehört die Bahn AG - gelten DIN-Normen. Hier entsprechen den Planungsschritten

Vorplanung	→	die Kostenschätzung
Entwurfsplanung	→	die Kostenberechnung
Genehmigungsplanung (= Planfeststellung)	→	die Kostenberechnung
Ausführungsplanung	→	der Kostenanschlag
Abnahme	→	die Kostenfeststellung.

Mit zunehmender Planungsgenauigkeit muss die Genauigkeit der Kosten zunehmen. Vor Baubeginn, d. h. nach Abschluss der Ausführungsplanung, muss der Kostenanschlag für das Gesamtprojekt vorliegen, um dem Steuerzahler Kostensicherheit zu garantieren.

Es sind aber heute noch nicht alle Abschnitte plan-festgestellt, d. h. genehmigt und daher nicht abschließend kalkulierbar.

Der **Kostengenauigkeitsgrad** entspricht daher allenfalls der **Kostenschätzung** aus dem Jahre 2004 und der seinerzeitigen Kostenbasis.

- b) Praxiserfahrung lehrt, dass **Kosten der öffentlichen Hand** von projekt-initiiierenden Technokraten und erlebnis-interessierten Politokraten erheblich gesteuert und geschönt werden können. Die Kosten haben sich bei zwei vergleichbaren Bauvorhaben z. B. entwickelt bei

- S-Bahn-Linie S 60, Böblingen - Renningen
von 90 Mio. auf 150 Mio. EUR = 166 % (StN 31.07.2009)
- Alaufstieg A 8, Mühlhausen - Hohenstadt
gemäß IHK bei 60.000 Kfz./Jahr
von 405 Mio. auf 700 Mio. EUR = 173 % (StZ)

- c) Zu den Kosten von „S 21 / Bhf.“ + „HGS W - U“ haben sich u. a. geäußert

- Bündnis 90 / Die Grünen durch die Gutachter Vieregg - Rössler,
die Endkosten prognostizieren für

. S 21 / Bhf.	6,9 Mrd.		
. HGS W - U	<u>2,0 Mrd.</u>	8,9 Mrd.	= 185 %
- Prof. Roland Ostertag (StZ 20.06.2008), der prognostiziert		7,5 Mrd.	= 156 %
- Bundesrechnungshof (StN 11.02.2009), der prognostiziert für			
. S 21 / Bhf. nicht 3,076 Mrd., sondern	5,3 Mrd.		
. HGS W - U nicht 2,000 Mrd., sondern	<u>3,2 Mrd.</u>	8,5 Mrd.	= 177 %

- d) Die Bahn AG hat die Kosten **nie umfassend dargelegt** und nie bestätigt, dass die Kosten auf den Projekt-Endabrechnungstermin ca. 2021 kalkuliert sind.
Die Bahn AG hat auch nie dargelegt, ob im aktualisierten Kostenstand die Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 % auf 19 % berücksichtigt ist.

Vielmehr hat die Bahn AG die Kosten - Basis 2004 - bisher wie folgt behauptet:

Datum	S 21 / Bhf.	HGS W - U	Risiko-Zuschlag	Gesamt	%
2004	2,8 Mrd.	2,0 Mrd.	-	4,800 Mrd.	100
2008	2,8 + 0,276 Mrd.	2,0 Mrd.	-	5,076 Mrd.	106
2009	2,8 + 0,276 Mrd.	2,0 Mrd.	1,320 Mrd.	6,396 Mrd.	133

Stand 01.10.2009 konzidieren Bahn und Politik eine Steigerung von 33 % bereits vor Baubeginn.

- e) Die Bahn AG hat bisher jede öffentliche Detailaufstellung der Kosten-Zusammensetzung abgelehnt, was sie nach meiner Überzeugung den Steuerzahlern schuldet. Begründet wurde dies mit der nicht überzeugenden Behauptung, dass damit der Wettbewerb bei späteren Ausschreibungen gefährdet sei. Das Innenministerium hat sich dem angeschlossen.

Bei Kommunen und Land ist es mehr als üblich, dass vor Projekt-Freigabe, d. h. vor Ausschreibung, die Kostenberechnung als Entscheidungsgrundlage vorliegt.

Dies alles belegt die übergroße Kostenunsicherheit.

- f) Eine realistische Kostenentwicklung sieht nach meiner Auffassung und aufgrund der mir vorliegenden Zahlen wie folgt aus:

- S 21 / Bhf.	Basis 2004	2,800 Mrd.	
	Nachtrag Bahn AG	<u>0,276 Mrd.</u>	
		3,076 Mrd.	
	Risiko-Zuschlag	<u>1,320 Mrd.</u>	→ 4,376 Mrd.

- HGS W - U	Basis 2004	2,000 Mrd.	
	geologisch-technischer Risiko-Zuschlag wie Alb-Aufstieg A 8 = 73 % aus 2,000 Mrd.	<u>1,460 Mrd.</u>	→ <u>3,460 Mrd.</u>
			7,836 Mrd.

- Kostensteigerungen 2004 - 2021 seien angeblich und ungeprüft mit 1,5 % p. a. eingestellt.

Bei Projekten mit hohem Tunnel- und Brücken-Anteil sollte diese Steigerung aber mit 2,0 % angesetzt werden.

Daher erfolgt ein weiterer Zuschlag:

7,836 Mrd. x 0,5 % x 17 Jahre	<u>0,666 Mrd.</u>
	<u>8,502 Mrd.</u>

Sollte sich ergeben, dass die Kostensteigerungen gegenüber 2004 bisher überhaupt nicht enthalten sind,

wären noch hinzuzurechnen für die fehlenden 1,5 %

der Betrag von 7,836 Mrd. x 1,5 % x 17 Jahre

1,998 Mrd.

Die Kosten würden dann anwachsen auf

10,500 Mrd.

Realistisch sind auf den Termin der Endfertigstellung Gesamtkosten in Höhe von mindestens 8,502 Mrd. EUR zu erwarten.

4.0 Rechtsverbindlichkeit der Finanzierungsvereinbarungen

Die Rechtsverbindlichkeit der Finanzierungsvereinbarungen wird - die Ausstiegsbedingungen ausgenommen - bisher so dargestellt, dass die Verträge von keinem Partner kündbar seien.

Dem steht entgegen, dass

- ein Teil der Planfeststellungs-Abschnitte noch nicht plan-festgestellt und genehmigt ist
- damit die Kosten nicht ordnungsgemäß präzise ermittelt werden konnten
- der Vertragsgegenstand „Kosten“ daher nicht hinreichend bestimmt und derzeit als substanzieller Vertragsinhalt auch gar nicht bestimmbar ist
- nach vielseitiger Erkenntnis die Endkosten exorbitant höher liegen werden als derzeit von der Bahn AG mit 6,396 Mrd. EUR incl. Risikozuschlag benannt
- dadurch die Geschäftsgrundlage für die abgeschlossenen Verträge entfällt.

Allein durch den **Wegfall der Geschäftsgrundlage** sind die Verträge **null und nichtig**.

5.0 Stuttgart 21 West - die echte Alternative

geht einen **völlig neuen Weg**, belässt den Kopfbahnhof und besteht im wesentlichen aus:

- Zufahrt von Feuerbach und Cannstatt wie bisher
- Abbruch der nicht erforderlichen alten Gepäckbahnsteige
- Anlage von insgesamt 9 Bahnsteigen (bisher 8) = 18 Gleise (bisher 16), davon
 - . Gleis 1 + 2 / Bahnsteig A für den ICE-Schnellverkehr
 - . Gleis 3 - 18 / Bahnsteige B - I für den übrigen insbesondere Regionalverkehr mit der Möglichkeit des Taktfahrplans
 - . Modernisierung des jahrzehntelang unterhalts-vernachlässigten Gleisvorfeldes
- Funktions- und Nutzungserhalt des Bonatz-Baus
- Erstellung einer neuen Glashalle über den Gleisen (z. B. nach Vorschlag Roland Ostertag)
- die Regional-Linien über Cannstatt und Stuttgart-Nord bleiben
- ICE-Verkehr ausschließlich von Gleis 1 und 2 (notfalls Gleis 3)
 - . in Richtung Frankfurt und Nürnberg wie bisher
 - . in Richtung Ulm - München über
 - Nordbahnhof-Brache
 - Tunnel unter Killesberg und Kräherwald
 - eingehaute Brücke über Botnanger Sattel
 - Bündelung mit der viergleisigen S-Bahn-/Bahnstrecke etwa ab Univ. Vaihingen
- ICE-Halt in Stgt.-Vaihingen zur Andienung des dortigen Wirtschaftsraums und der Universität, ähnlich wie München-Pasing
- Weiterführung zum Rohrer Dreieck mit der Option des Schnellbahn-Ausbaus nach Singen und Zürich und der Weiterführung nach Mailand bzw. Genf als Verbindung der Wirtschaftsräume und Finanzplätze
- vom Rohrer Dreieck im offenen Einschnitt zum Filderbahnhof am Flughafen / Messe
- von dort wie geplant weiter nach Wendlingen - Ulm
- Führung des Regionalverkehrs im wesentlichen wie bisher
- Wartungsbahnhof z. B. in Untertürkheim oder Obertürkheim (ohne Neckar-Unterfahrung) oder auf vorhandenen, ungenutzten Gleisgeländen in Kornwestheim oder Plochingen.

„Stuttgart 21 West“ vermeidet:

- die Zerstörung des Parks einschließlich des Abholzens von etwa 250 Alt-Bäumen
- die Verlegung der Stadtbahn-Tunnels unter der Heilbronner und der Willy-Brandt-Straße
- die Verlegung der Stadtbahn-Haltestelle „Staatsgalerie“
- den Abbruch des ehemaligen Reichsbahn-Gebäudes
- den Abbruch der Bonatz-Seitenflügel
- die Eingriffe in das Hauptgebäude des Bahnhofs und dessen Funktions- und Sinn-Entleerung
- die Gefährdung, möglicherweise Verlegung des Planetariums
- die aufwendigen Zufahrten zum Wartungsbahnhof in Obertürkheim mit der kostspieligen Untertunnelung des Neckars
- das Risiko der Gefährdung der Mineralwasser-Ströme
- die Wendeschleife am Flughafen
- den erforderlichen Neubau der Neckar-Realschule
- die Auflösung des Busbahnhofs
- die Kosten für den neuen Busbahnhof in Stgt.-Vaihingen
- die Belastungen und Belästigungen durch Erdtransporte z. B. in S-Wangen und S-Degerloch
- die für Bahnreisende belästigenden Wege über die Tiefbahnhof-Baustelle zu den mehr als hundert Meter entfernt liegenden provisorischen Bauzeit-Bahnsteigen.

Der Ausbau der Stadtbahn vom Flughafen in direkter Linie nach Tübingen wäre außerhalb des Projekts zu erwägen.

„Stuttgart 21 West“ nimmt hin

- dass ca. 50 Hektar Gleisfeld = 2,4 Promille der Markungsfläche als Bauland nicht nutzbar sind und dies wegen der weitgehenden Sättigung des Bedarfs an Dienstleistungsflächen akzeptabel ist
- den Höhengsprung zwischen Gleisfeld und Parkebene, der durch Aufhebung der Straße „Am Schloßgarten“ durch eine begrünte Terrassierung wesentlich gemildert werden kann
- im Vergleich zum Bahn-Projekt eine ca. 4 Minuten längere Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm

„Stuttgart 21 West“ spart - bezogen auf die Endkosten 2021 unter Berücksichtigung

- der zusätzlichen Planungskosten von ca. 0,2 Mrd. EUR
- der Sanierung des Kopfbahnhofs und Gleisvorfeldes
- vor allem der vermeidbaren Baumaßnahmen

schätzungsweise die Summe von 0,8 - 1,0 Mrd. EUR.

6.0 Forderungen an Bahn und Politik

Um auf der Strecke Paris - Budapest 4 Minuten schneller zu sein, ist es nicht gerechtfertigt, in ein nicht hinreichend kalkuliertes Objekt einzusteigen.

Vielmehr ist von der **Bahn AG vor jeglichem Baubeginn** zu fordern

- die Weiterentwicklung der Idee „Stuttgart 21 West“ zum Projekt „Stuttgart 21 West“ zu betreiben
- die Kosten von „S 21 / Bhf.“ und „HGS W - U“ objektiv zu vergleichen mit der Alternative „Stuttgart 21 West“
- die Gesamtkosten beider Projekte der Öffentlichkeit vergleichend zu präsentieren, was den späteren Vergabe-Wettbewerb nicht beeinflussen wird.

Von der **Stadt Stuttgart** ist überdies zu fordern, dass für beide Projekte die sich ergebenden zusätzlichen stadtbezogenen Folgekosten bzw. mögliche Kostenreduzierungen sachgerecht aufgelistet werden.

Im Bemühen um einen Ausgleich zwischen Bahn AG, Politik und großen Teilen der Bürgerschaft wird eine ergebnis-offene Gesprächsrunde Anfang 2010 nicht nur für wünschenswert, sondern für erforderlich gehalten.

Das Stadtplanungsforum wird dazu die Bahn AG, Vertreter der Politik und Stuttgart 21-Gegner einladen.

Das Vorhaben sollte vorläufig ausgesetzt werden.