



Stadtplanungsforum
Stuttgart e.V.

Der Vorsitzende

Hans Werner Kastner
Dipl.-Ing. Freier Architekt
Hoffeldstr. 255
70597 Stuttgart
Tel 0711 - 72 22 007
Fax 0711 - 72 88 432

STUTTGART 21 K - die echte Alternative

09.09.2008 K/ne

Kopie: Akte

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Auseinandersetzung um **Stuttgart 21 / Teilstück S-Feuerbach bis Wendlingen** - wollen wir erneut mit einem konstruktiven Beitrag in die Diskussion eingreifen mit dem **Ziel**, Stuttgart in die Euro-Schnellbahntrasse einzubinden **und** den Kopfbahnhof zu modernisieren und zu erhalten.

Die Trasse der Bahn AG ist nach dem Verlassen des Tiefbahnhofs eine sogenannte **Ost-Trasse**. Auch "Stuttgart K 21" des Aktionsbündnisses von BUND u. a. ist eine **Ost-Trasse** unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs.

Stuttgart 21 K - die echte Alternative ist eine völlig neue **West-Trasse**.

Sie modernisiert den Kopfbahnhof und das Gleisvorfeld und behält den Kopfbahnhof.

Sie fährt Flughafen und Messe flüssig über das Rohrer Dreieck an und führt weiter nach Ulm.

Sie bietet die Option, den Wirtschaftsraum Stuttgart mit dem Wirtschaftsraum Zürich über das Rohrer Dreieck flüssig zu verbinden.

Sie reduziert die gestiegenen und noch steigenden Kosten durch projekt-vereinfachende Spar-Ideen (ca. EUR 1,11 Mrd.) erkennbar.

Bei vorsichtigen Teuerungs-Ansätzen von 1,5 % p. a. haben wir die Kosten ermittelt für

- S-Feuerbach - Wendlingen	ca. EUR 4,44 Mrd.
- Wendlingen - Ulm	<u>ca. EUR 2,60 Mrd.</u>
Gesamt	ca. EUR 7,04 Mrd.

Die vorgeschlagene Einsparung bei **Stuttgart 21 K - die echte Alternative** - in Höhe von EUR 1,11 Mrd. ist hier nicht berücksichtigt.

Damit ist neben den Kostenschätzungen des Büros Viereggs & Rössler und von Prof. Ostertag eine dritte Kostenschätzung auf dem Tisch, die den jahrelang behaupteten Betrag von insgesamt EUR 4,8 Mrd. deutlich überschreitet.

Die verschiedenen und isolierten Einzelgänge der Gegner des Tiefbahnhofs nützen keinesfalls dem Denkmalschutz, dem Park und den Menschen. Deswegen erwägen wir, im Spätjahr Befürworter und Gegner an einen gemeinsamen Tisch einzuladen.

Einzelheiten zu **Stuttgart 21 K - die echte Alternative** entnehmen Sie bitte dem nachfolgenden Beitrag. Für Rückfragen steht der Unterzeichner ab 01.10. des Jahres wieder zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Hans Werner Kastner



Stadtplanungsforum
Stuttgart e.V.

Der Vorsitzende

Hans Werner Kastner
Dipl.-Ing. Freier Architekt
Hoffeldstr. 255
70597 Stuttgart
Tel 0711 - 72 22 007
Fax 0711 - 72 88 432

STUTTGART 21 K - DIE ECHTE ALTERNATIVE

Darunter wird der lokale Abschnitt von **Stuttgart-Feuerbach bis Wendlingen** der transeuropäischen Schnellbahn-Trasse verstanden.

Der Abschnitt **Wendlingen bis Ulm** des Gesamtprojekts Stuttgart 21 ist **nicht** Gegenstand nachfolgender Überlegungen.

Das Gesamtprojekt Stuttgart 21 - der Abschnitt von **Stuttgart-Feuerbach bis Ulm** - ist unverzichtbarer Teil der transeuropäischen West-Ost-Schnellbahn-Trasse.

Diese wäre Teil eines gesamteuropäischen Schnellbahn-Netzes mit z. B. zwei Nord-Süd-Linien und drei Ost-West-Linien.

Das Projekt Stuttgart 21 K ist ein persönlicher Vorschlag des SPF-Vorsitzenden und der Versuch, für Befürworter und Gegner gesichts-wahrend neu vorzudenken.

"K" steht hier für **Kopfbahnhof** und **Kosten**, wie dies bereits Inhalt der Denkschrift vom 01 März 2007 war, die Bahn und Politik ignoriert haben.

"Wir bauen das, da kann die Stadt machen, was sie will".

Die aggressive Panzer-Mentalität von Herrn Mehdorn - durch Statthalter Klingenberg übermittelt - wird von der Politik in Bund, Land, Region und Kommune toleriert und mitgetragen.

Und diese aggressive Panzer-Mentalität verhindert, dass intelligente Alternativen zum Tiefbahnhof kreativ entwickelt werden.

Man beharrt auf einer weit mehr als 10 Jahre alten Erst-Idee von Professor Heimerl - dem zweigleisigen ICE-Tief- Haltepunkt unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs - geistlos, ideenlos.

Die Politik billigt Denkmal-Beschädigung, Mineralwasser-Gefährdung und Parkzerstörung.

Dies ist kein Beleg für Verantwortung gegenüber Baukultur, Bodenschätzen, Natur und dem wählenden Steuer-Bürger.

DIE STREITPUNKTE

zwischen Befürwortern und Gegnern des Tiefbahnhofs sind im Wesentlichen

- der Denkmalschutz für den Bonatz-Hauptbahnhof einschließlich der Seitenflügel als Sachgesamtheit

- das Fällen von ca. 250 Bäumen und die Teil-Zerstörung des Parkes

- die Kapazitäten und die Fahrgast-Freundlichkeit des Kopfbahnhofs im Vergleich mit dem Tiefbahnhof, der Aufzüge und Rollsteige benötigt

- die Kosten der Strecke zwischen S-Feuerbach - Hauptbahnhof - Wendlingen.

Ministerpräsident Oettinger hat am 01. April 2008 im Haus der Wirtschaft auf Anfrage zugesagt, die detaillierte Aufschlüsselung der Kosten über seinen persönlichen Referenten, Herrn Dr. Pröfrock, bekommen zu können.

Das zuständige Innenministerium hat vier Wochen später beschieden, dass die Herausgabe einer detaillierten Kostenaufstellung nicht möglich sei, weil "... weder die DB AG noch das Land ein Interesse daran haben können, dass durch das Bekanntwerden der genauen Kalkulationen der DB AG die Ausschreibungen für die Bauleistungen negativ beeinflusst werden."

Seitens der Bahn wurde eine Anfrage nach detaillierten Kosten vorher ebenfalls abgelehnt.

Bahn und Politik verweigern dem wählenden Steuer-Bürger Informationen über die Verwendung der Steuergelder. Erst jetzt und unter dem Druck von verschiedenen Seiten wird zugestanden, dass man sich bei den Kosten vertan hat.

DIE WEITERENTWICKLUNG

der **Erst-Idee** von Professor Heimerl, dessen Trasse quer zu den 16 verbleibenden Gleisen des Kopfbahnhofs als unterirdischer, zweigleisiger ICE-Halt gedacht war, brachte - neben einigen privaten Ideen (z. B. Schurr-Trasse oder Hochbahnhof) - aus finanziellen Überlegungen des seinerzeitigen Bahn-Chefs Dürr u. a. die vordergründig bestechende Idee, den ganzen Bahnhof tiefzulegen mit 8 Gleisen und die Gleisflächen zu verscherbeln.

Damit wäre der Staatsbetrieb Bahn alle Kosten einer gründlichen Sanierung und Neustrukturierung der jahrzehntelang vernachlässigten Gleisanlagen elegant losgeworden.

Überdies hätte die Bahn aus dem Verkauf der Gleisflächen beachtliche Grundstücks-Erlöse erzielt: ein Geschäft zugunsten der Bahn und letztendlich zu Lasten des Steuerbürgers.

Auch wenn diese Stuttgart 21-Version Vorteile in städtebaulicher und landschafts-gestalterischer Hinsicht und materiellen Gewinn für die Bahn bringt, kann dies nicht alleiniger Punkt für eine Entscheidung sein.

DAS AKTIONS-BÜNDNIS BUND U.A.

hat mit seiner Alternative Stuttgart K 21 nichts anderes als Professor Heimerl entwickelt, nämlich eine **Ost-Trasse** in Anlehnung an bisher gewohnte Streckenführung in östlicher Richtung.

Oberbürgermeister Dr. Schuster hat die Schwachstellen dieser Variante aufgezeigt, die in erster Linie auf den Erhalt des Kopfbahnhofs abzielt und wegen der Schwachstellen nicht realisiert werden sollte.

Über strukturell andere Trassen wurden weder Geist noch Gedanken verschwendet.

DIE KOSTEN

hat die Bahn mit felsenfester Überzeugung und als absolut sicher mit EUR 2,8 Mrd. für den Bereich S-Feuerbach bis Wendlingen angegeben.

In blindem Vertrauen und ungeprüft hat die Politik offensichtlich die Kosten übernommen - von einer unabhängigen Prüfung der Bahn-Kosten durch die Politik ist jedenfalls nichts bekannt.

Es ist das Verdienst von Bündnis 90 / Die Grünen in Land und Kommune und des Aktionsbündnisses von BUND u. a., dass der Streitpunkt **Kosten** jetzt endlich thematisiert wird und über den in der Schweiz die Steuer-Bürger entscheiden würden.

Und es ist auch das Verdienst der eben Genannten, dass Bahn und Politik jetzt klein beigeben müssen und immer noch lediglich weniger als die halbe Wahrheit eingestehen.

Es ist unerheblich, ob die von Gutachtern angenommenen Beträge zutreffen, unter- oder übersetzt sind: Fakt ist, dass in den vergangenen Jahren die durchschnittliche jährliche Steigerungsrate von Baukosten verschiedener Baugruppen und Lebenshaltungskosten in Baden-Württemberg über den Zeitraum von 20 Jahren mindestens 1,6 % p. a. betragen.

Baukosten und Lebenshaltungskosten zusammenzunehmen ist in gesamt-wirtschaftlicher Hinsicht ohne Zweifel zulässig und führt zu einem realitätsnahen, einheitlichen Mittel.

Ob für die Folgejahre - ab 2008 - diese Mittel stabil bleiben bis zum Endabfluss aller Projektmittel etwa in 2023 wird angenommen.

Stand 2004 ist die Baumaßnahme veranschlagt mit **EUR 2.800 Mio.**

Hinzu kommen in jedem Fall nachgewiesene Fehlbeträge bei der Kalkulation des 9,5 km langen Fildertunnels in Höhe von mindestens

EUR 900 Mio.

(StZ 16.08.2008).

Stand 2004 wären dies dann **EUR 3.700 Mio.**

Eine ermittelte Steigerungsrate der letzten 20 Jahre beträgt 1,5 % p. a.

Für die Zeit von 2004 wird für die nächsten 20 Jahre diese Steigerungsrate fortgeschrieben.

Dies bedeutet

EUR 3.700 Mio. x 1,6 % x 20 Jahre =
EUR 1.110 Mio.

Wegen des zwischenzeitlichen Mittelabflusses werden hiervon lediglich 2/3

effektiv wirksam, d. h. **EUR 740 Mio.**

Dies ist eine Kostensteigerung gegenüber

Stand 2004 für **S-Feuerbach bis Wendlingen** um **58 %** auf **EUR 4.440 Mio.**

In Schadensersatz-Prozessen wegen Baukosten-Steigerungen werden von Gerichten im Allgemeinen als sogenannte Opfer-Grenze maximal 30 % toleriert.

Zumindest was darüber hinausgeht, ist zivilrechtlich schadensersatzpflichtig.

Für die Veranstalter von Stuttgart 21 bedeutet dies, dass sie von vornherein dem Steuerbürger gegenüber schadensersatzpflichtig sind.

Die exorbitante Steigerung von 58 % bedeutet den Wegfall der Geschäftsgrundlage für alle Vereinbarungen.

Für die Politik sollte dies die Einsicht und Erkenntnis bringen, andere Wege zu suchen, die die Realisierung von Stuttgart 21 als Teil der transeuropäischen Schnellbahntrasse dennoch möglich machen.

STUTTGART 21 K

- DIE ECHTE ALTERNATIVE

geht mit einer völlig neuen West-Trasse einen wesentlich anderen Weg.

Die West-Trasse besteht im Wesentlichen aus folgenden Bausteinen:

- Zufahrt von Feuerbach und Cannstatt wie bisher
- Abbruch der nicht erforderlichen alten Gepäckbahnsteige, was ermöglicht die abschnittsweise
- Anlage von insgesamt 9 Bahnsteigen (bisher 8) = 18 Gleise (bisher 16), davon
 - . Gleis 1 + 2 / Bahnsteig A für den ICE-Schnellverkehr
 - . Gleis 3 - 8 / Bahnsteige B - I für den übrigen insbesondere Regionalverkehr mit der Möglichkeit des Taktfahrplans
 - . Modernisierung des jahrzehntelang unterhaltsvernachlässigten Gleisvorfeldes
- Funktions- und Nutzungserhalt des Bonatz-Baus, der damit nicht zum kostenträchtigen und nutzlosen Museum degradiert werden muss
- Erstellung einer neuen Glashalle über den Gleisen, z. B. nach Vorschlägen von Roland Ostertag
- Abfahrt in Richtung Ulm - München nicht mehr über Cannstatt, sondern ausschließlich von Gleis 1 und 2 über
 - . Nordbahnhof-Brache
 - . Tunnel unter Killesberg und Kräherwald
 - . Bündelung mit der viergleisigen S-Bahn-/Bahnstrecke etwa ab Universität Vaihingen
- ICE-Halt in S-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 als Verbindung der Wirtschaftsräume Stuttgart und Zürich
 - . ab Rohrer Dreieck im Fildertunnel oder im offenen Einschnitt zum Filderbahnhof am Flughafen / Messe und
 - . von dort wie geplant weiter nach Wendlingen - Ulm
- Führung des ICE-Verkehrs nach Frankfurt und Nürnberg, wie bisher
- Führung des Regionalverkehrs im wesentlichen wie bisher
- Verlegung des Wartungsbahnhofs auf vorhandene Gleisgelände in Kornwestheim oder evtl. Plochingen

Stuttgart 21 K **vermeidet** z. B.

- die Zerstörung des Parks einschl. des Abholzens von etwa 250 Alt-Bäumen
- die Verlegung der Stadtbahn-Tunnels unter der Heilbronner und der Willy-Brandt-Straße
- die kostenträchtige Verlegung der Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie"
- den Abbruch des ehemaligen Reichsbahn-Geländes
- den Abbruch der Bonatz-Seitenflügel
- die Eingriffe in das Hauptgebäude des Bahnhofs
- die Funktions- und Sinn-Entleerung des Bahnhofsgebäudes
- die für Bahnreisende belästigenden Wege über die Tiefbahnhof-Baustelle zu den hunderte Meter entfernt liegenden provisorischen Bahnsteigen
- die Auflösung des Busbahnhofs
- die Kosten für den neuen Busbahnhof in S-Vaihingen
- den Wartungsbahnhof in S-Obertürkheim und dessen aufwendige Zufahrten
- die Untertunnelung des Neckars in diesem Zusammenhang
- die Belastungen und Belästigungen durch Erdtransporte, insbesondere in S-Wangen
- das Risiko der Gefährdung der Mineralwasser-Ströme

- die Wendeschleife am Flughafen / Messe

- dadurch Kosten auf der Basis 2004 von geschätzt EUR 700 Mio., das sind incl. der zu erwartenden Kostensteigerungen von 58 % = insgesamt

EUR 1.106 Mio. Einsparung

Stuttgart 21 K würde also nicht kosten EUR 4,44 Mrd., sondern EUR 3,334 Mrd.

Für Stuttgart 21 - S-Feuerbach bis Ulm - wären insgesamt Kosten zu erwarten wie folgt:

S-Feuerb. - Wendlingen:	EUR 4,440 Mrd.
Wendlingen - Ulm :	EUR 2,000 Mrd.
+ 1,5 % in 20 Jahren :	<u>EUR 0,600 Mrd.</u>
	EUR 7,040 Mrd.
./. Einsparung S 21 K :	<u>EUR 1,110 Mrd.</u>
	<u>EUR 5,930 Mrd.</u>

**Ableitung der durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate
von Baukosten und Lebenshaltungskosten in Baden-Württemberg
gemäß den Daten des Statistischen Landesamts BW**

	Index 2007	Index 1988	Differenz
1. Baukosten			
Wohnbauten	113,7	78,2	35,5
Gewerbebauten	115,8	79,5	36,3
Straßenbauten	109,9	88,5	21,4
Ortskanäle	110,0	89,1	<u>20,9</u>
			114,1
2. Lebenshaltung	105,3	69,9	<u>35,4</u>
			149,5
3. Mittlere jährliche Steigerungsrate aus allen 4 Baukosten-Gruppen und der Lebenshaltung über die Zeit von 1988 - 2007 (= 20 Jahre):			149,5 : 5 = 29,9 : 20 Jahre = 1,5 %
4.			
Gesamtwirtschaftlich gesehen ist es richtig, aus allen bei Stuttgart 21 maßgeblichen Kostenarten ein einheitliches Mittel zu bilden. Für die Folgejahre wird angenommen, dass dieses Mittel stabil bleibt bis zum End-Abfluss der Projekt-Mittel in 2023.			

