

## Neubauprojekt Stuttgart – Ulm Zukunft gestalten für Baden-Württemberg



**Wolfgang Drexler MdL**  
**Erster Stellv. Landtagspräsident**

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Warum ein neuer Bahnhof?

- Aufgrund seiner wirtschaftlichen Stärke wächst die Bevölkerung laut Statistischem Landesamt in BW gegenläufig zum demographischen Wandel in Deutschland in den nächsten Jahren weiter an
- Daher ist die Leistungsfähigkeit des alten Bahnhofs mit seinen nur fünf Zulaufstrecken in den nächsten Jahren voll ausgeschöpft
- Außerdem sind die Gleisvorbauten und Überwerfungsbauwerke des Hauptbahnhofs ca. hundert Jahre alt und marode. Daher müssen sie saniert werden
- Der Hauptbahnhof selber ist ebenfalls ca. hundert Jahre alt und muss ebenfalls saniert werden
- Ein neuer Bahnhof und die Neubaustrecke nach Ulm machen die Bahn gegenüber Auto und Flugzeug attraktiver

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Was ist das Problem in Stuttgart?

- Stuttgart liegt im Gegensatz zu anderen Städten, wie z. B. München oder Frankfurt in einem Kessel
- Daher ist der Bau von Gleisstrecken extrem kompliziert
- Das Problem ist nicht der Bahnhof mit seinen 16 Gleisen sondern die zu geringe Zahl der Zulaufstrecken (fünf). Nötig sind mindestens sieben

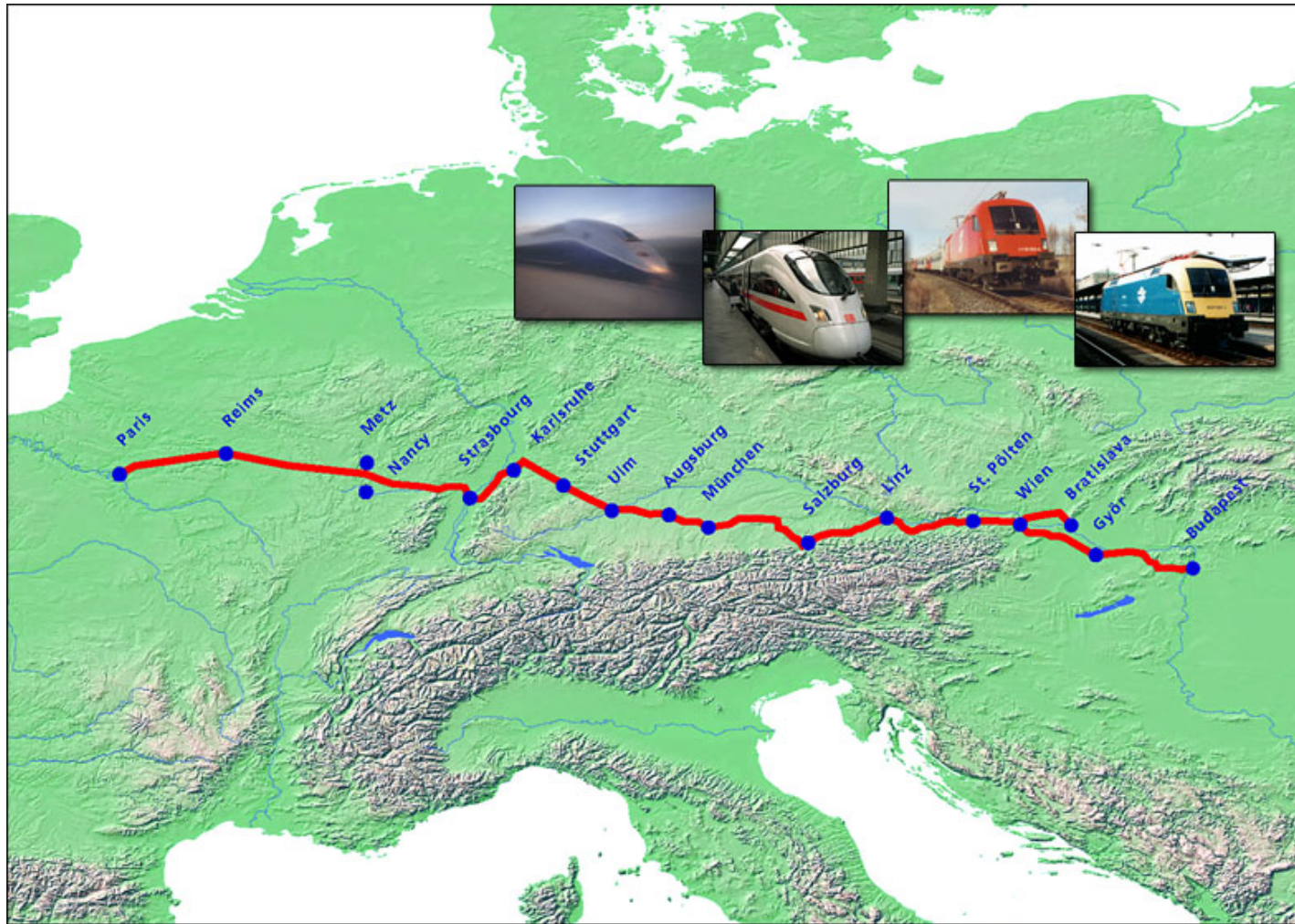
Landtags-  
Fraktion



Baden-  
Württemberg

**SPD**

# Die Magistrale für Europa: Paris-Straßburg-Stuttgart-Bratislava



Wenn nicht anders vermerkt: Graphiken und Schaubilder DB AG

Die Strecke Stuttgart-Ulm ist Teil der Magistrale für Europa No. 17, die durch die EU gefördert wird

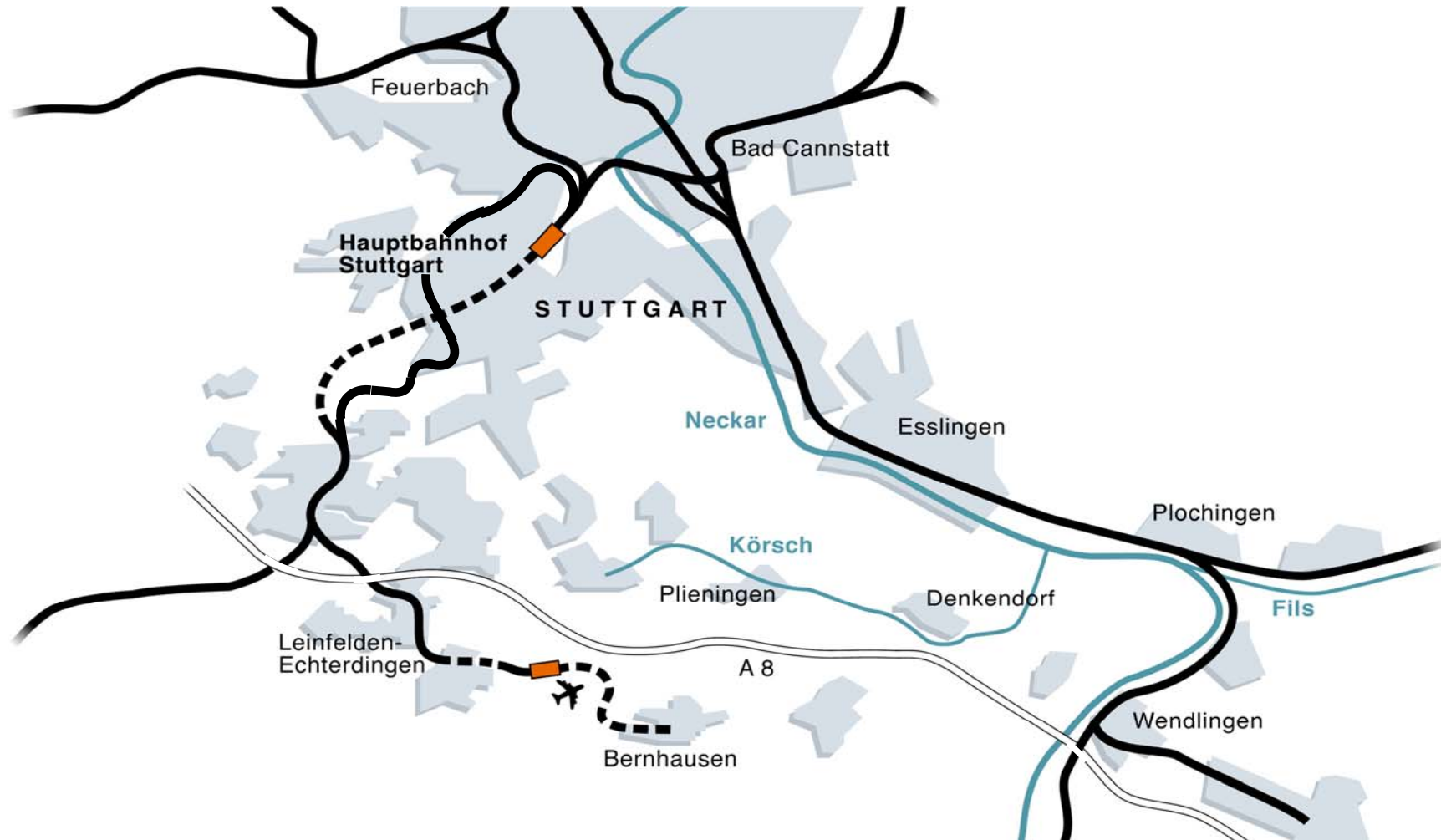
Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Der Bahnknoten Stuttgart heute



Das Problem ist nicht der Bahnhof selber,  
sondern die Gleise, die auf ihn zuführen

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Das Zulaufproblem am heutigen Hauptbahnhof



Das Bild zeigt das Problem. Fährt ein Zug auf den durch die Pfeile markierten Gleisen, blockiert er minutenlang alle gekreuzten Gleise

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Bestehende Bauwerke im Vorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs



Kompliziertes Wirrwarr. Käme K21, müssten hier noch zwei weitere Gleise hinzukommen

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Was muss der neue Bahnhof können?

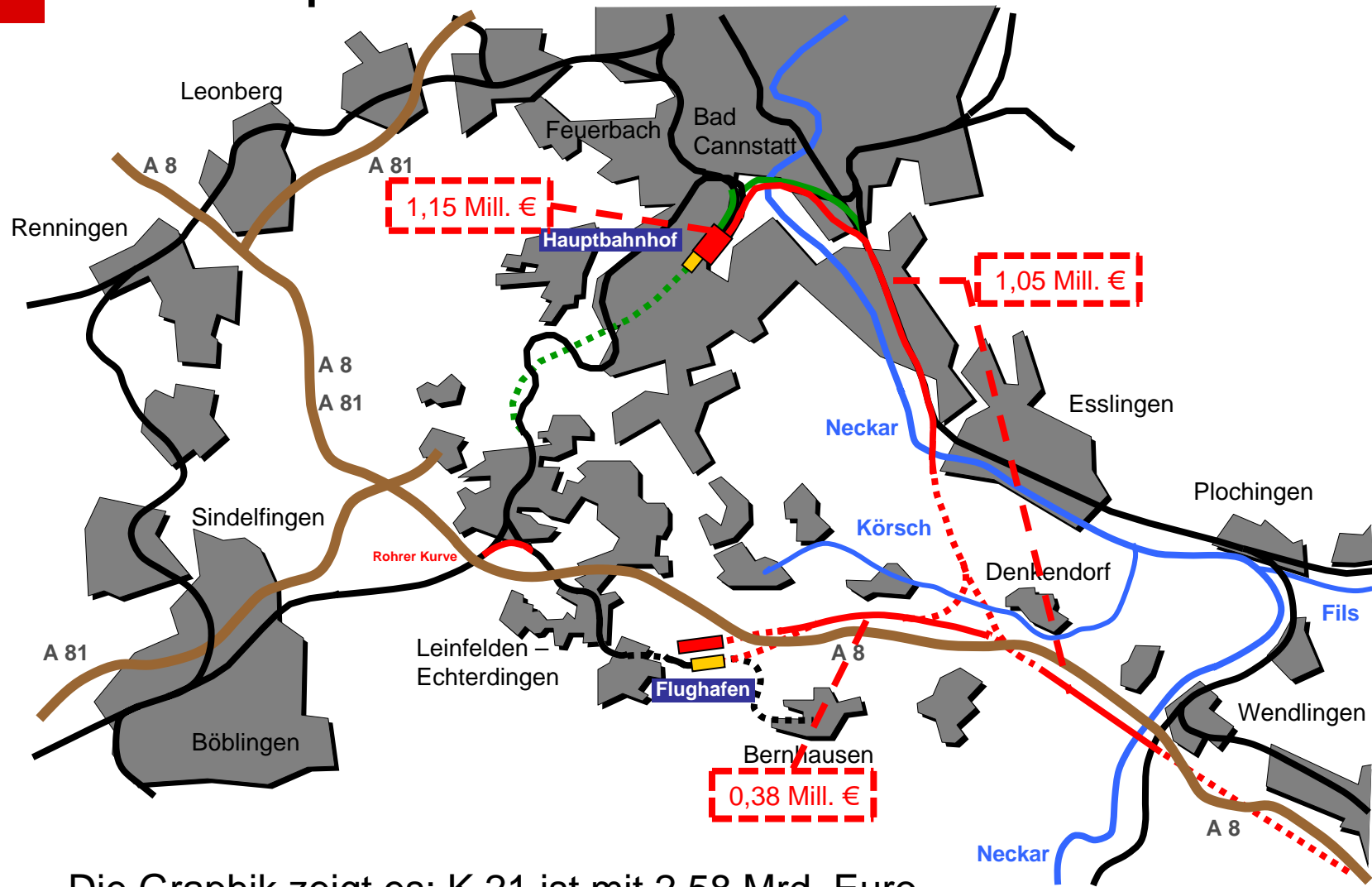
- **Mehr Kapazitäten bereitstellen**
  - S 21: bis zu 51 Züge pro Stunde
  - K 21: bis zu 38 Züge pro Stunde
- **Schnellere Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof und an die Region**
  - S 21: acht Minuten
  - K 21: 27 Minuten
- **Menschen- und umweltfreundliche Trasse**
  - S 21: aufgrund der Streckenführung durch Tunnel dort keine Lärmbelastung und kein Flächenverbrauch
  - K 21: starke Lärmbelastung durch zusätzliche Gleise, großer Flächenverbrauch durch zusätzliche Gleise, Häuser müssen abgerissen werden um Platz für die Gleise zu schaffen

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



## Das Konzept K 21 – Stand 2004



Die Graphik zeigt es: K 21 ist mit 2,58 Mrd. Euro (Stand 2004) nur unwesentlich billiger als S 21 (2,8 Mrd. Euro Stand 2004)

Landtags-Fraktion

Baden-Württemberg



## Probleme bei K 21 – benötigte Baumaßnahmen

- **Benötigte Baumaßnahmen zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt:**
  - der Bau eines neuen Rosensteintunnels und der Anschluss an den S-Bahn-Tunnel zur Stadtmitte (wird derzeit favorisiert)
  - alternativ oberirdische Gleise im Rosensteinpark
  - der Bau einer zweiten Neckarbrücke nach Bad Cannstatt (wird derzeit favorisiert)
- **Benötigte Baumaßnahmen im Neckartal:**
  - Zwei neue Gleise
- **Benötigte Baumaßnahmen zwischen Hafen Stuttgart und Wendlingen:**
  - Zwei Tunnel
  - Zwei Neckarbrücken
  - Zwei Körschtalbrücken
  - Alternativ zu den Körschtalbrücken ein 9,5 km langer Tunnel (wird derzeit favorisiert)

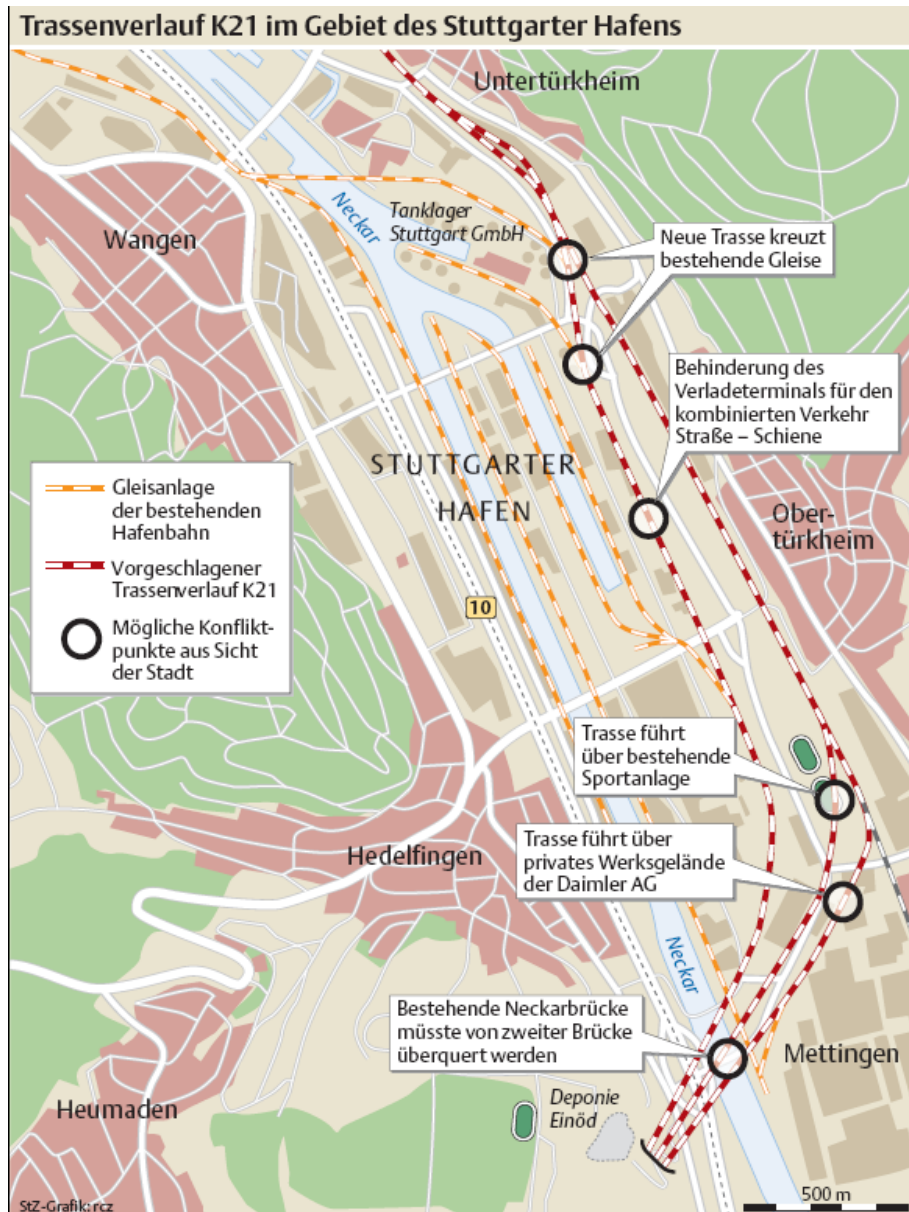
Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Probleme bei K 21 – Beispiel Hafen Stuttgart (Mettingen)



Die Brückenbauwerke über den Neckar müssten so hoch sein, dass eine sehr breit gestreute Verlärmung der umliegenden Ortschaften die logische Folge wäre. Auch die zusätzlichen Gleise durchs Neckartal sorgen für zusätzlichen Lärm für die Anwohner.

Quelle: Stuttgarter Zeitung vom 15.07.2008

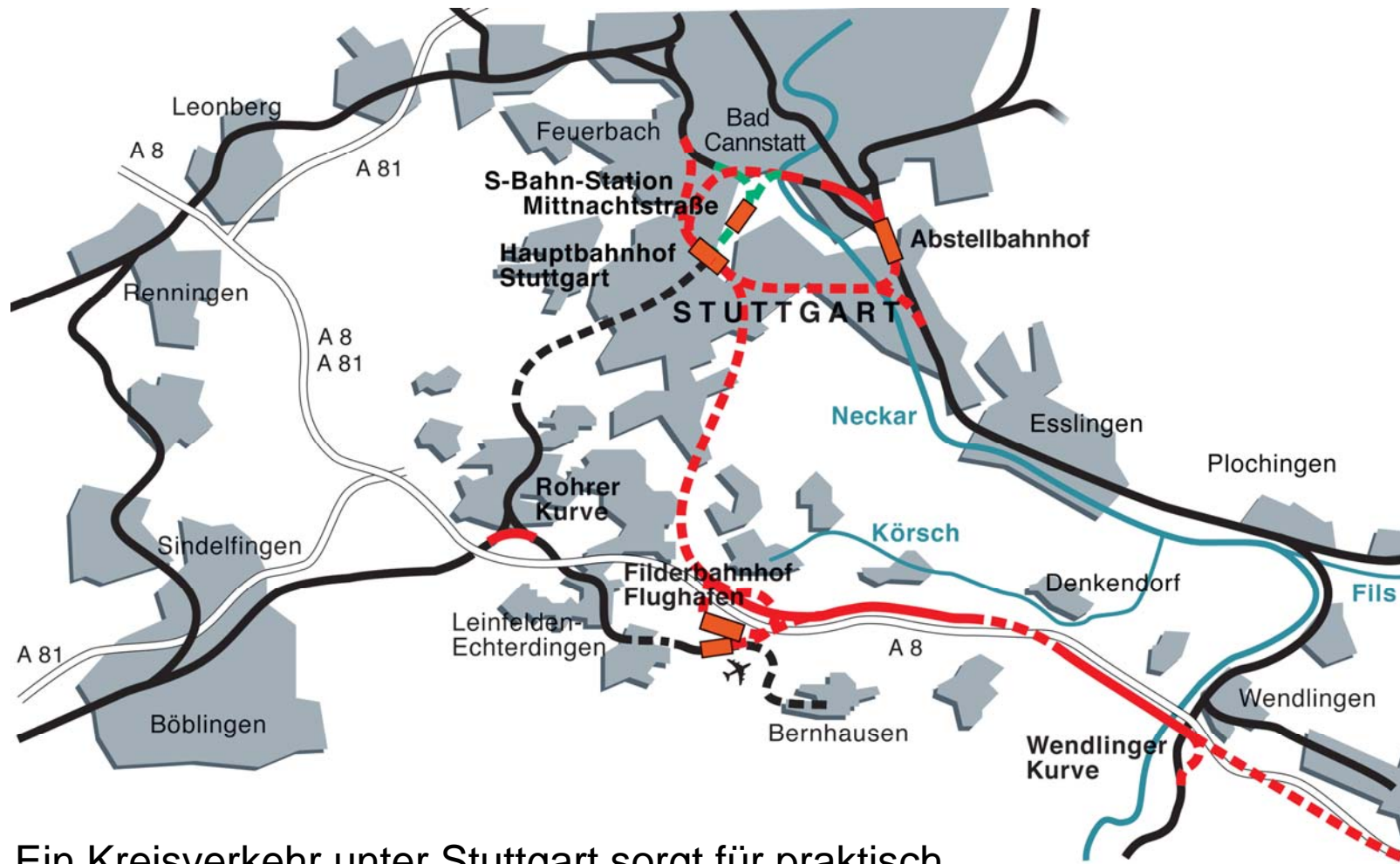
Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



SPD

## S 21 – endgültiger Zustand – Kosten 2,8 Mrd. Euro (Stand 2004)



Ein Kreisverkehr unter Stuttgart sorgt für praktisch Kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof. Das macht S 21 so effektiv und gewährleistet eine hohe Kapazität (max. 51 Züge/h)

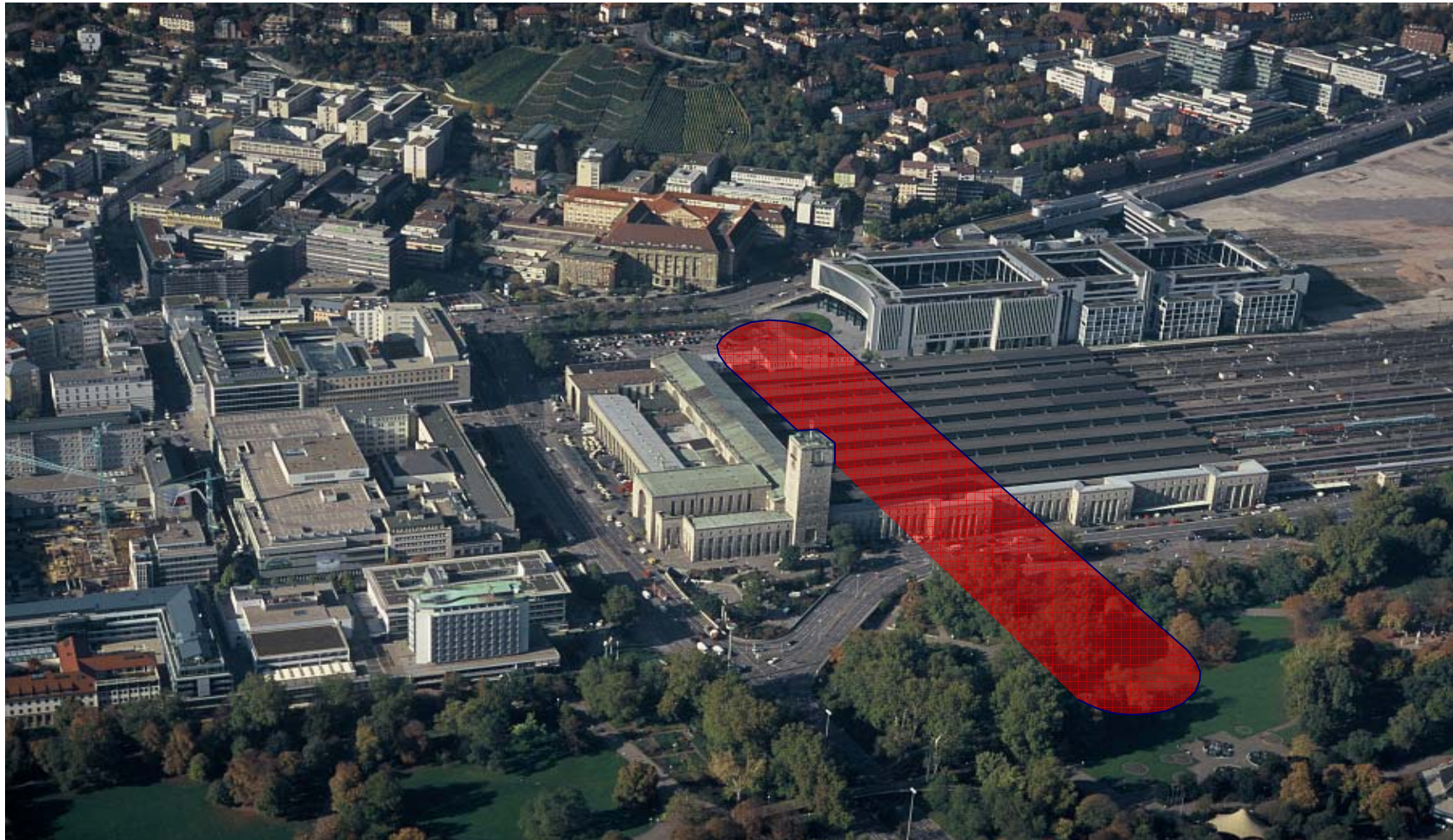
Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Bahnhofsbereich mit Trasse des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs



Die Lage des neuen Bahnhofs im Herzen von Stuttgart

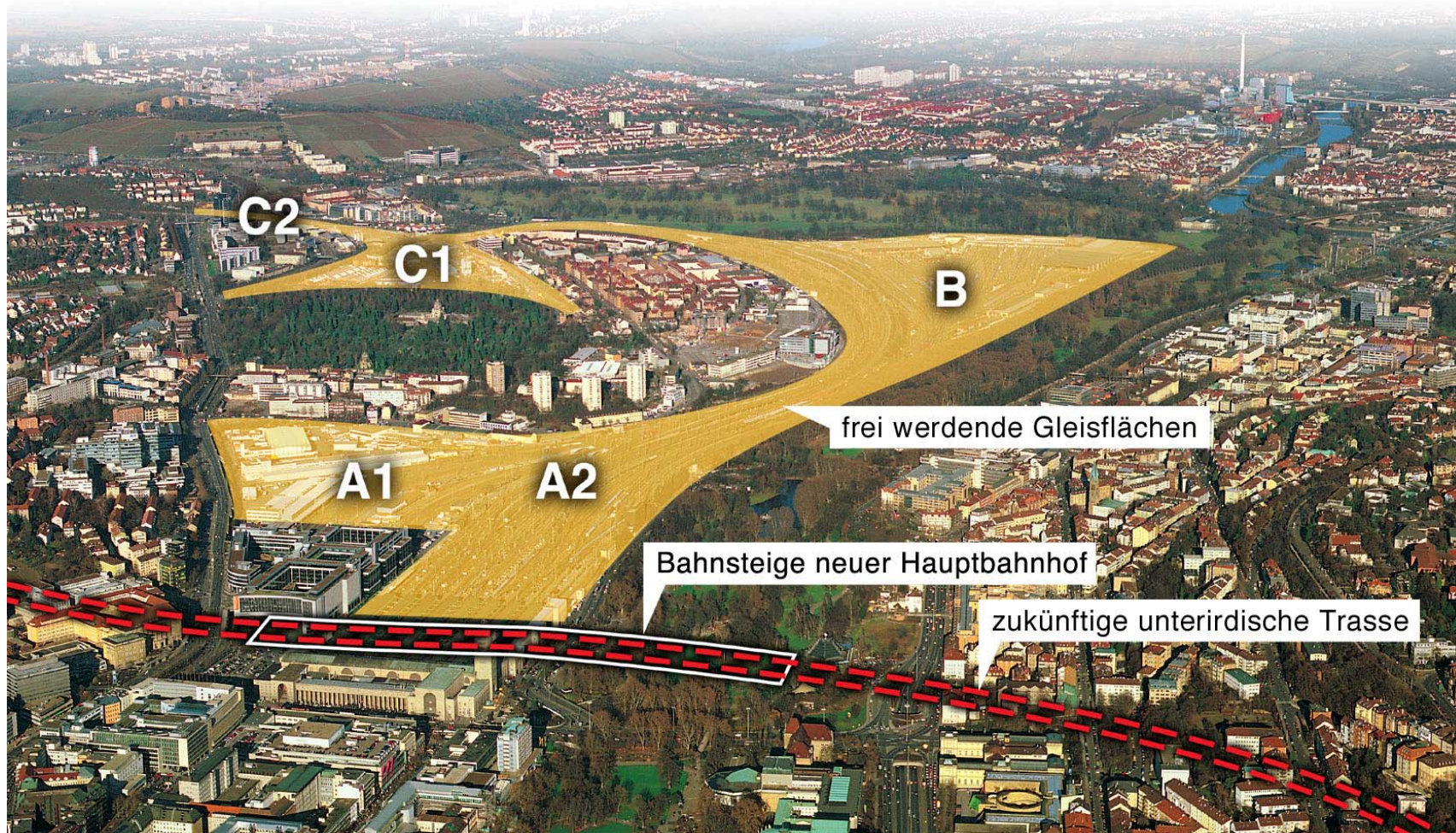
Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Bahn und Städtebau



Städtebauliche Möglichkeiten: Anstatt weiter Fläche in der Peripherie zu verbrauchen entstehen im Zentrum neue Parkanlagen, Wohnungen und Geschäfte.

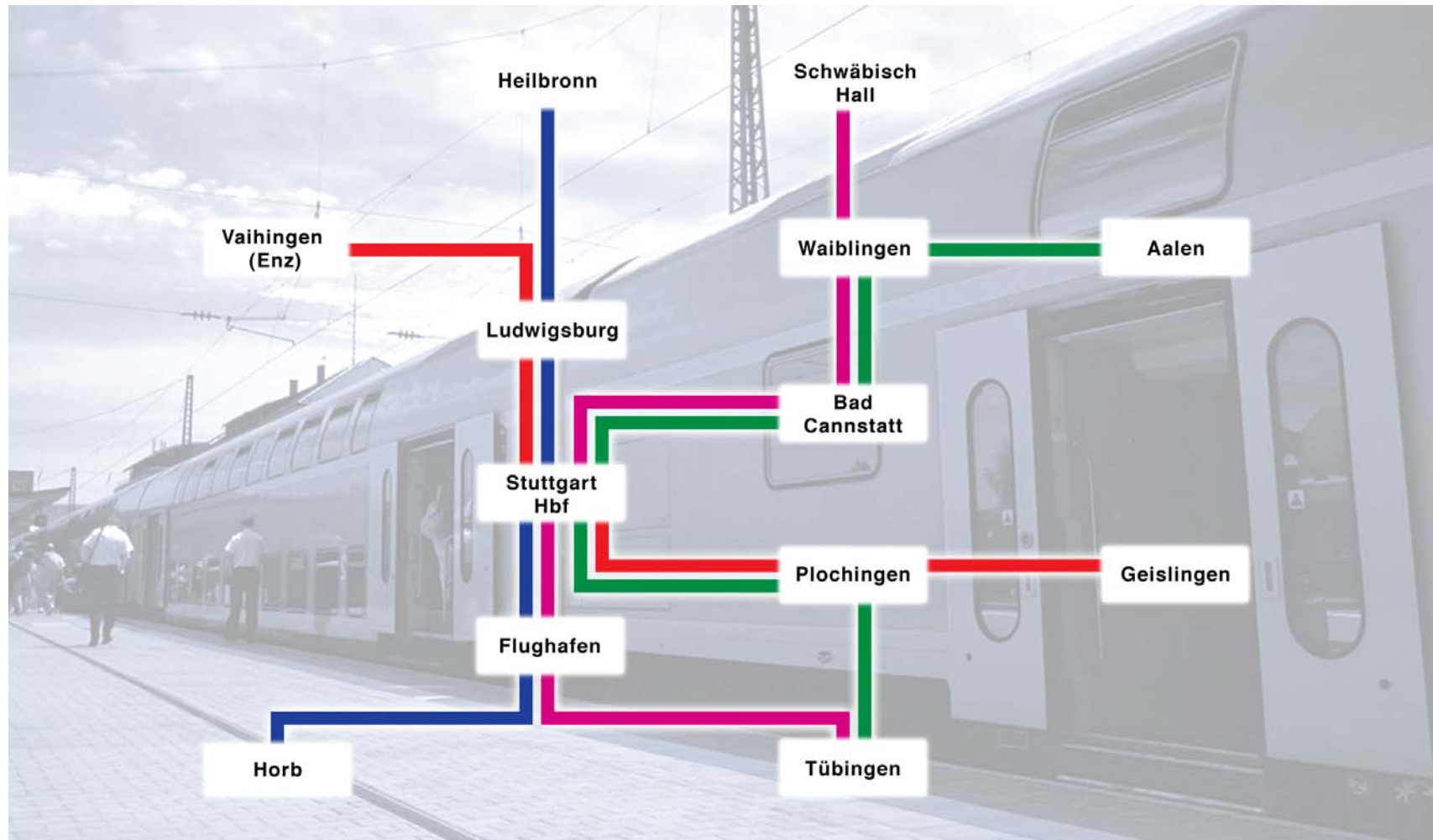
Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



SPD

## Neue Streckenführung durch Stuttgart 21



Direktverbindungen sorgen für bequemere Verbindungen

Landtags-  
Fraktion

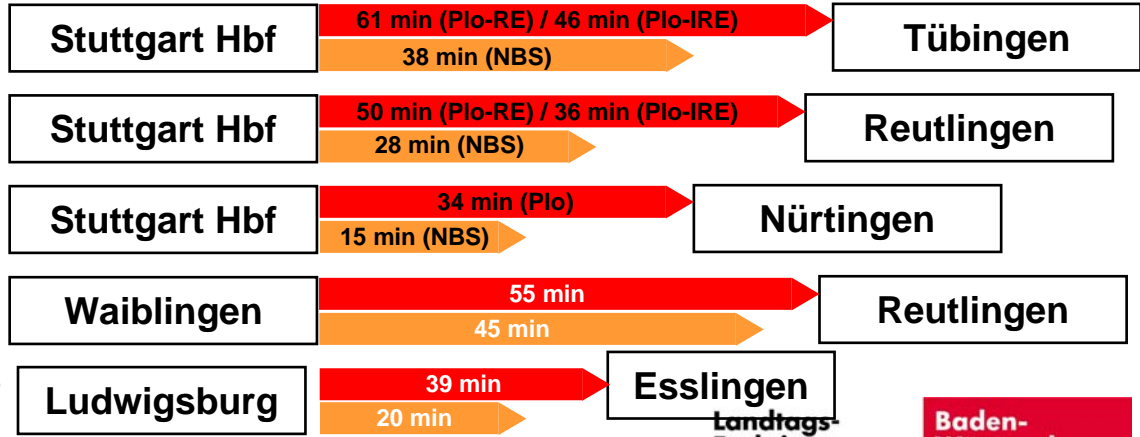
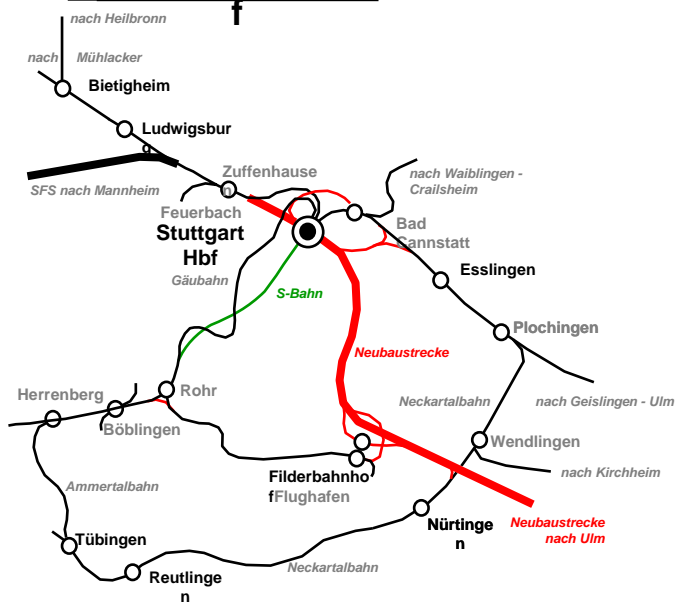
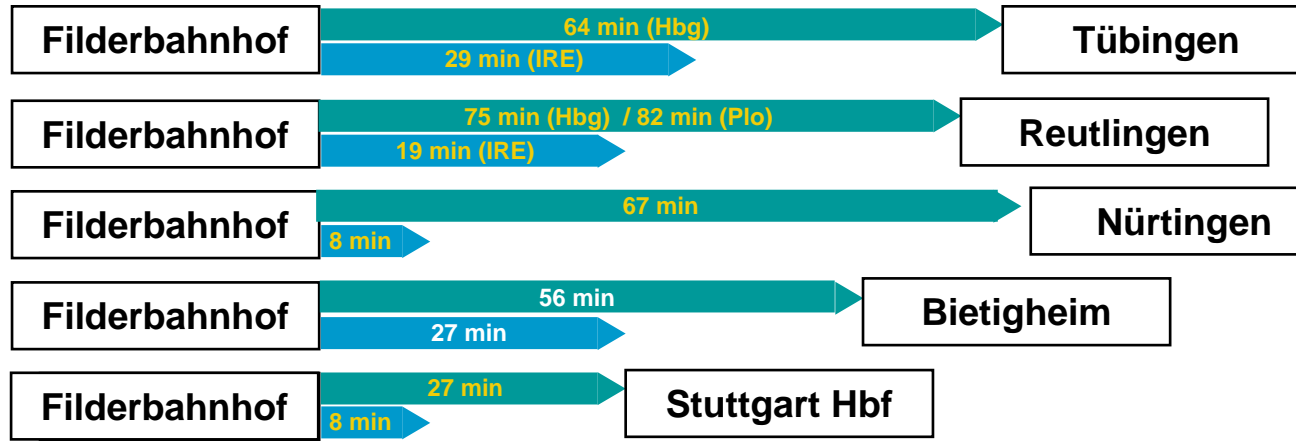
Baden-  
Württemberg



**SPD**



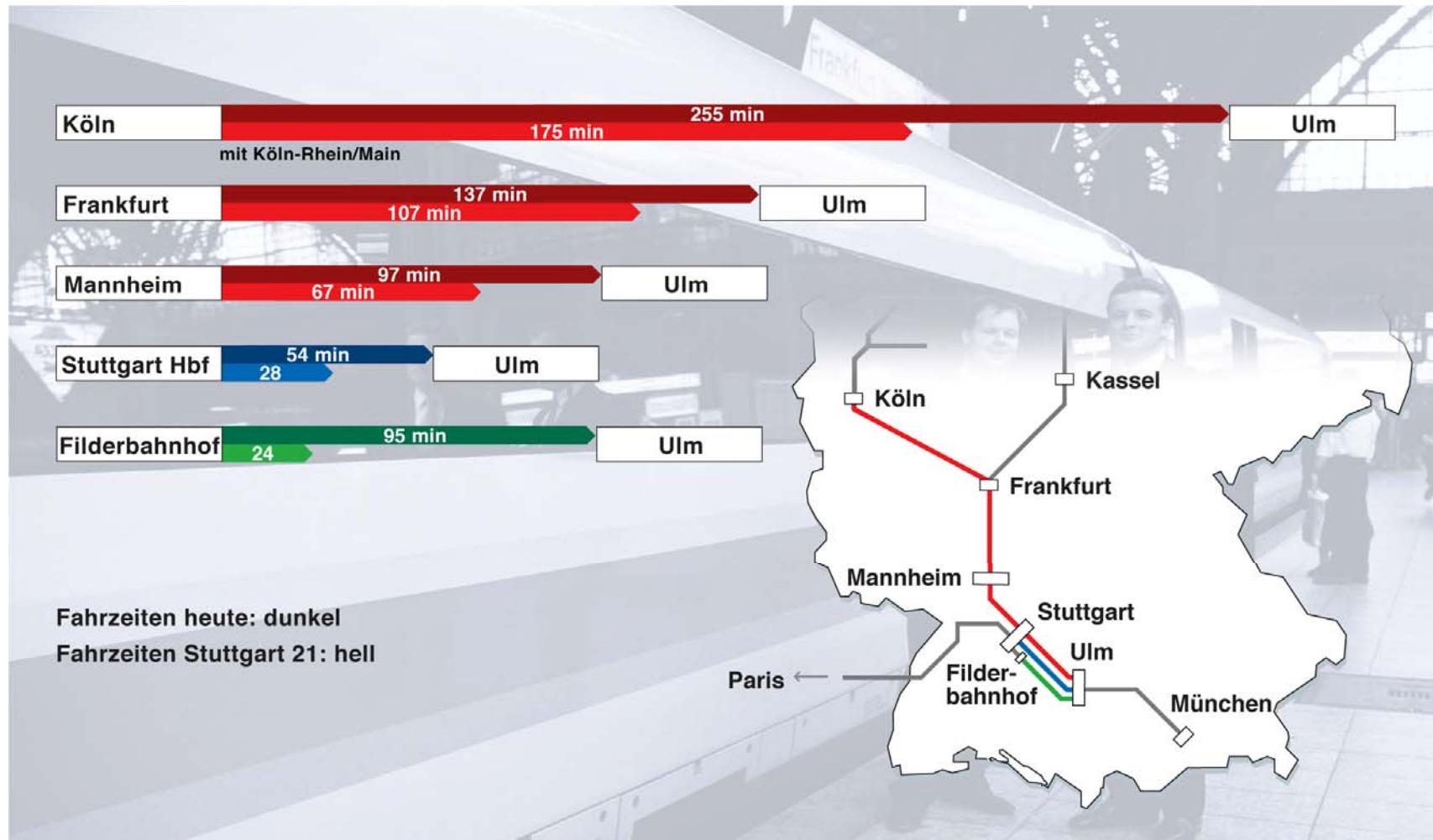
# S 21 - Fahrzeitverkürzungen in der Region



**Plo:** über Plochingen, **Hbg:** über Herrenberg, **NBS:** über NBS Flughafen, **IRE:** InterRegioExpress



# S 21 und NBS - Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr



Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Die Kritik von Vieregg-Rössler – und ihre Stichhaltigkeit

- Vieregg-Rössler (VR) haben 63 Maßnahmen in die Bewertung von S 21 einfließen lassen, die DB AG 10.000
- Die Berechnungen der DB AG wurden u. a. vom Eisenbahnbundesamt (EBA) und einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft überprüft
- Bei der Inflation der Baukostenpreise rechnet die Bahn mit 1,5 Prozent p. a. der Mittelwert seit 1994 lag bei 1 Prozent. VR rechnet hingegen mit 4 Prozent
- VR rechnet die Preise von 1994 hoch. Tatsächlich wurde S21 aber 2004 komplett neu berechnet. Daher ist auch dieses Jahr der Ausgangspunkt aller Berechnungen
- Normalerweise veranschlagt man für ein Projekt wie S 21 fünf Prozent Planungskosten. VR hatten 300 Millionen Euro an Planungskosten für Stuttgart 21 veranschlagt, und somit Gesamtkosten von mindestens sechs Mrd. Euro für S 21 gerechnet. Bis dato sind für Stuttgart 21 aber lediglich 170 Millionen angefallen, der Rest ist für die Planung der ICE-Trasse nach Ulm ausgegeben worden: "Wenn das stimmt, wäre diese Annahme tatsächlich obsolet", hat Martin Vieregg eingeräumt. Die Höhe der Planungskosten hat er einer Pressemitteilung von Stuttgarts OB Wolfgang Schuster entnommen. Dieses Beispiel ist natürlich bezeichnend für die Art und Weise, wie dieses Gutachten zustande gekommen ist.

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



**SPD**

## Die Kritik des Rechnungshofes– und ihre Stichhaltigkeit

- Der Bundesrechnungshof behauptet, die Risikoabsicherung betrüge 1.320 Mio. Euro. Tatsächlich sind es 1.450 Mio. Euro.
- Die vertragliche Finanzierung geht von Gesamtkosten von 3.076 Mio. Euro aus (nicht von 3.078 Mio. Euro wie vom BRH behauptet). Dabei wurde bereits eine allgemeine Kostensteigerung unterstellt. Es handelt sich nicht um eine „Anhebung auf ein wahrscheinliches Niveau 2008“ wie der BRH vermutet, sondern um eine Indizierung der zum Preis und Planungsstand 01. 01. 2004 ermittelten Kosten von 2.810,4 Mio. Euro (nicht von 2.800 Mio. Euro) bis zum Jahr 2016 um 1,5 Prozent p.a.
- Der BRH redet mal von 41.320 Mrd. Euro (Einundvierzig Milliarden Euro!) für S 21 dann wieder von 4.320 Mrd. Euro.
- Die vertragliche Risikoabsicherung beläuft sich auf 4.526 Mio. Euro (3.076 + 1.450 Mio. Euro) und nicht wie vom BRH vermutet auf 4.130 Mio. Euro (2.810 + 1.320 Mio. Euro). Damit sind, bezogen auf die Ausgangsbasis von 2.810 Mrd. Euro, rund 60 Prozent Kostenerhöhung abgesichert.
- Planung des Flughafenbahnhofes: Die DB AG bewertet ein Kostenrisiko der aktuellen Planungsvariante des Flughafenbahnhofs mit rd. 10 Mio. Euro. Der BRH zitiert Planungsvarianten (Mehrkosten zwischen 58 Mio. Euro und 130 Mio. Euro), die schon seit geraumer Zeit nicht mehr weiter verfolgt werden.
- Baukosten für die „Plochinger Kurve“: Von Plochingen wird die NBS nach Ulm über eine Kurve angeschlossen. Dies ist unzweifelhaft durch die NBS veranlasst. Der BRH verwechselt offensichtlich die Plochinger Kurve mit der Wendlinger Kurve, die durch S 21 veranlasst ist und mit der Züge von Tübingen die NBS Richtung Flughafen erreichen können. Diese „Wendlinger Kurve“ ist in der Kostenermittlung von 2.810,4 Mio. Euro enthalten. Das Missverständnis entsteht wahrscheinlich dadurch, dass die „Wendlinger Kurve“ im Planfeststellungsabschnitt 2.1. der NBS Wendlingen - Ulm planfestgestellt wurde.
- Kosten für Abstellanlagen sind im Planfeststellungsabschnitt 1.6b („Abstellbahnhof“) enthalten. Darüber hinaus hat die DB AG Kosten für Abstellanlagen außerhalb von Stuttgart in ihre Wirtschaftlichkeitsrechnung sowohl in den Planfall S 21 als auch im Weiterführungsfall (ohne S 21) eingestellt. Die Kosten von Abstellanlagen sind damit vollständig erfasst.

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



SPD

## S-Bahn und Stadtbahn

- Die S-Bahn und Stadtbahn wurde seit den 70er Jahren gebaut
- Zu Beginn der Bauarbeiten in den 70ern gab es heftige Proteste
- Im Gegensatz zu S 21 waren die Stadt und besonders die Königstraße über Jahre vom Baulärm betroffen
- Die Kosten für beide Projekte: 4,3 Mrd. Euro
- Möchten Sie heute auf S-Bahn und Stadtbahn verzichten?

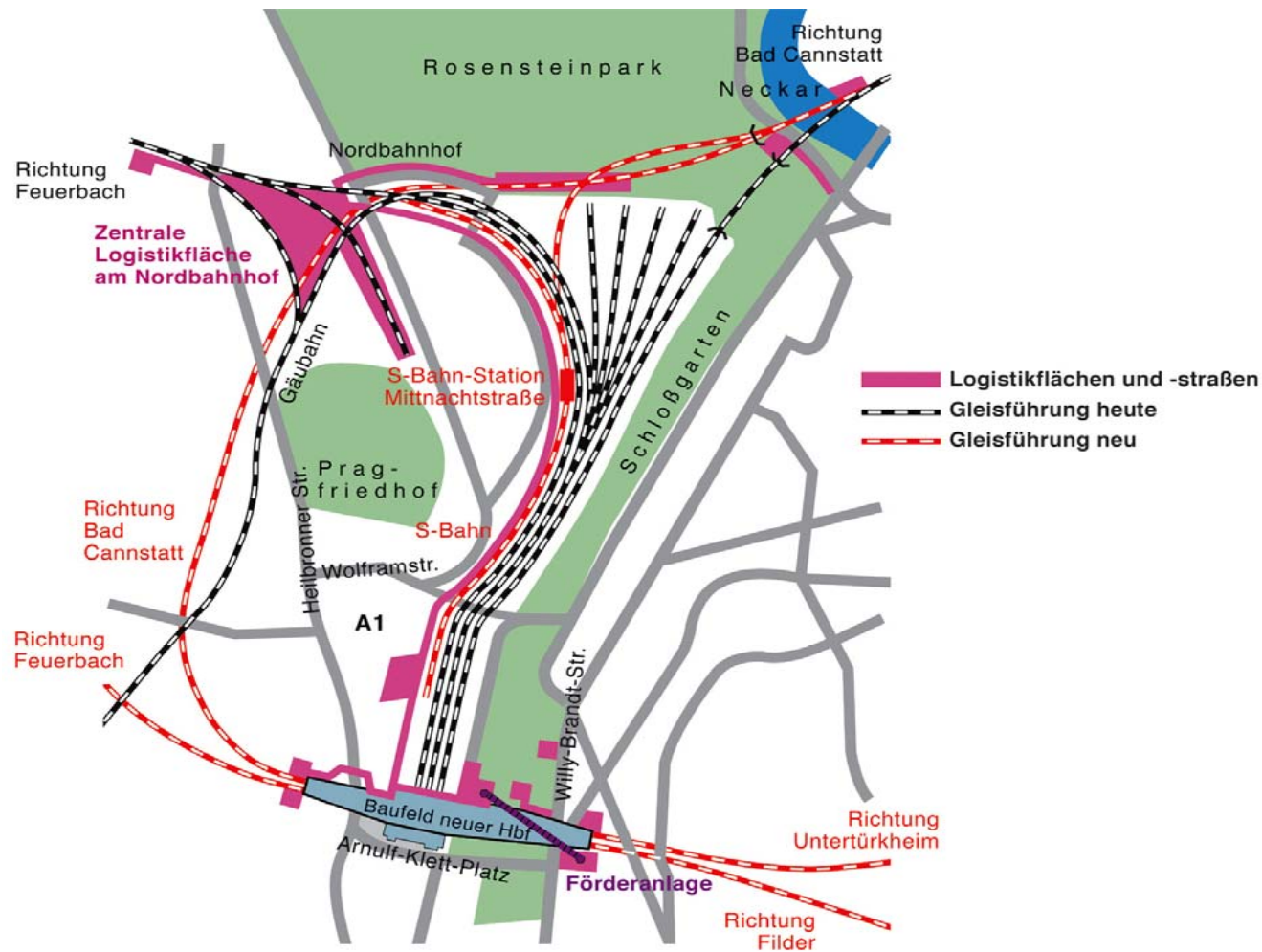
Landtags-  
Fraktion



Baden-  
Württemberg

**SPD**

# Logistikbereich für Stuttgart 21



Die Belastung für die Bevölkerung wird so gering wie möglich gehalten. Ein großer Vorteil gegenüber K 21

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



SPD

## Fazit

- **Mit Stuttgart 21 wird der Bahnknoten Stuttgart menschen- und umweltfreundlich.** Der Bahnknoten Stuttgart muss dringend umgestaltet werden - spätestens, wenn die von allen befürwortete Neubaustrecke Stuttgart-Ulm kommt, stehen so oder so große Investitionen an. Bei Stuttgart 21 werden viele Menschen durch Tunnelstrecken vom Lärm befreit. Durch den Bau von S 21 gewinnt die Stadt wertvolle Grünflächen, das Neckartal bleibt unangetastet.
- **Stuttgart 21 ist alternativlos.** Die von den Grünen und einigen Verbänden geforderte Renovierung des Kopfbahnhofs beinhaltet neben neuen Zulaufstrecken und Neckarbrücken auch neue Gleise durchs Neckartal. Viele Häuser müssten abgerissen werden. Außerdem soll ein Tunnel vom Neckartal auf die Fildern führen, um den Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zu gewährleisten. Diese Variante kostet 2,6 Mrd. Euro, da unter Vollbetrieb renoviert werden muss. Zudem belastet die K 21 die Menschen des Neckartals erheblich und führt zu deutlich mehr Flächenverbrauch.
- **Neubaustrecke und Stuttgart 21 schaffen und sichern Arbeitsplätze.** Der Bau von S 21 und der NBS Wendlingen-Ulm sichert eine große Anzahl von Arbeitsplätzen. Zusätzlich werden durch die frei werdenden Gleisflächen in der Stuttgarter Innenstadt Investitionen von ca. fünf Mrd. Euro angeschoben. Das schafft Arbeitsplätze und sorgt für sprudelnde Steuereinnahmen.
- **Neubaustrecke und Stuttgart 21 sind für ganz Baden-Württemberg ein Gewinn.** Durch S 21 und die Neubaustrecke verkürzen sich die Fahrzeiten aus vielen Regionen in die Landeshauptstadt (z. B. Ulm-Stuttgart heute 54 Min., mit S 21 und NBS nur noch 28 Min.). Zudem werden die jährlich 14 Millionen Besucher und Nutzer von Messe und Flughafen optimal an die Schiene angeschlossen (z. B. Tübingen-Flughafen heute 64 Min., mit S 21 32 Min.). Aber auch die Verkehre zwischen den Regionen werden schneller (z. B. Waiblingen-Reutlingen heute 55 Min., mit S 21 45 Min.). Mit der Neubaustrecke und dem modernisierten Bahnknoten Stuttgart profitieren über fünf Millionen Menschen aus der Ortenau, aus der Region Heilbronn-Franken, aus Mannheim, aus Karlsruhe, aus der Region Stuttgart und aus Ulm.

Landtags-  
Fraktion

Baden-  
Württemberg



SPD