



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR  
DER MINISTER

## Vorläufige Bewertung der Kombinationslösung SK 2.2 („Frieden in Stuttgart“) von Dr. Heiner Geißler / SMA und Partner AG

Stuttgart, den 10. August 2011

- 
0. Gesamtschau
  1. Prüfauftrag
  2. Effekte für den Bahnverkehr
  3. Kosten und Finanzierung
  4. Zeitschiene, insbesondere Planungsrecht
  5. Weitere Aspekte (Schlossgarten, Mineralwasser, Südflügel Bonatzbau, Städtebau)

### Anlagen:

- Vertiefende Unterlage „Effekte für den Bahnverkehr“
- Vertiefende Unterlage „Kosten und Finanzierung“
- Vertiefende Unterlage „Zeitschiene, insbesondere Planungsrecht“

## 0. Gesamtschau

Die vorläufige Prüfung des Vorschlags einer Kompromisslösung von Dr. Heiner Geißler/SMA durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur führt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Kombination von neuem Tief- und verkleinertem Kopfbahnhof ist unter realen Betriebsbedingungen **deutlich leistungsfähiger** als Stuttgart 21. Sofern die Vorschläge zum Ausbau der Zulaufstrecken umgesetzt werden, können bei der Kombilösung deutlich mehr Züge abgewickelt werden. Im Gegensatz zu Stuttgart 21 werden erhebliche Kapazitätsreserven bereitgehalten. Betriebsstörungen und Notfälle können aufgrund der Flexibilitätsspielräume deutlich besser abgefangen werden, wovon die Fahrgäste profitieren. Die Entflechtung des Mischbetriebs steigert die Kapazität des Bahnknotens, die vor allem auch dem S-Bahn-System zugute kommt, das SMA bei Stuttgart 21 in einem kritischen Zustand sieht. Geringe Einschränkungen entstehen bei der Bedienung des Flughafens und bei der Anzahl der durchgebundenen Linien.
- Die Kosten der Kombilösung **sind rund 850 Mio. bis 1.280 Mio. Euro niedriger** als bei Stuttgart 21. Während die Kosten von Stuttgart 21 derzeit mit 4.088 Mio. Euro angegeben werden, sind für SK 2.2 auf vergleichbarer Basis 3.230 Mio. Euro anzusetzen. Hiervon entfallen 2.430 Mio. Euro auf die neue Infrastruktur und 800 Mio. Euro auf die Erneuerung des verkleinerten Kopfbahnhofs. Der von SMA gesehene Kostenvorteil wird klar bestätigt. Dieser nimmt auf 1.280 Mio. Euro zu, wenn **realistische Gesamtkosten** bei beiden Projektalternativen angenommen werden. **Der größte Vorzug ist darin zu sehen, dass die Kombilösung mit Gesamtkosten von 4.320 Mio. Euro gute Chancen hat, den derzeit vereinbarten Finanzrahmen von 4.526 Mio. Euro bis zum Projektende zu halten.** Für Stuttgart 21 ist dies praktisch auszuschließen. Die Kosten sind eher mit über 5.000 Mio. Euro, realistisch mit 5.600 Mio. Euro anzusetzen.
- Die **Finanzierung** der Kombilösung ist der Höhe nach **gesichert**, wenn alle Projektpartner den Kompromiss unterstützen und zu ihren Finanzierungsbeiträgen stehen.
- Auf der **Zeitschiene** ist die Kombilösung differenziert zu bewerten. Ein erneutes Raumordnungsverfahren ist nicht erforderlich. Auf den fünf bestandskräftigen Planfeststellungsabschnitten (PFA) besteht Baurecht, so dass z.B. der kürzlich vergebene Auftrag zum Bau des Fildertunnels ohne Zeitverzug wahrgenommen werden kann. **Für den Tiefbahnhof (PFA 1.1) ist ein erneutes Planfeststellungsverfahren unvermeidlich**, dessen Durchführung bei gutem Willen aller Projektpartner auf rund drei Jahre anzusetzen ist. Diese Verzögerung bedeutet jedoch **nicht**, dass sich auch die **Inbetriebnahme** des Gesamtvorhabens – auf die es letztlich ankommt – in gleichem Maße nach hinten schieben muss. Allein die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sowie die Planfeststellung des Flughafenbahn-

hofs bei S 21 sprechen gegen eine Fertigstellung zum Dez. 2019. Realistisch erscheint dagegen 2024/2025. Bis dahin ist auch die Kombilösung umsetzbar.

- Hinsichtlich der **Schutzgüter** Schlossgarten, Mineralwasser und Südflügel des Bonatzbaus ist die Kombinationslösung ebenfalls mit Eingriffen verbunden, allerdings in reduziertem Umfang.

Aus der Sicht des MVI eröffnet der Kompromissvorschlag von Dr. Geißler und SMA die Chance, nicht nur eine befriedende Wirkung zu erzielen, sondern einen besseren Bahnknoten zu erhalten als bei S 21. Die Kombilösung sollte in den nächsten Wochen vertieft analysiert werden.

## 1. Prüfauftrag

Im Rahmen der Präsentation des Stresstests am 29. Juli 2011 hat Dr. Heiner Geißler überraschend seinen zusammen mit dem Beratungsbüro SMA ausgearbeiteten Vorschlag für einen kombinierten Kopf- und Tiefbahnhof präsentiert. Die Autoren sehen diesen Vorschlag als eine bahnbetriebliche Optimierung des umstrittenen Projekts Stuttgart 21 sowie als mögliche Kompromisslösung zur Befriedung der Auseinandersetzung um Stuttgart 21 und zum Aufbrechen der verhärteten Fronten. Der Koalitionsausschuss hat am 30. Juli 2011 das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur beauftragt, auf der Basis der vorliegenden Informationen eine erste Bewertung des Vorschlags hinsichtlich der bahnbetrieblichen Belange, der Kosten sowie der planungsrechtlichen Folgen zu erarbeiten und die Ergebnisse bis zum 9. August vorzulegen.

Der Vorschlag von Dr. Geißler und SMA liegt bislang nur in Form einer Ideenskizze vor. Auf dieser Basis sowie aufgrund der Kürze der Zeit hat die vorliegende Bewertung den Charakter einer vorläufigen Einschätzung.

## 2. Effekte für den Bahnverkehr

Der Kombinationsbahnhof nach Geißler/SMA verfügt über vier Durchgangsgleise im verkleinerten Tiefbahnhof sowie zehn bis zwölf Gleise im verbleibenden, aber verkleinerten Kopfbahnhof. Per Saldo stehen insgesamt 14 bis 16 Gleise den 8 Durchgangsgleisen des Tiefbahnhofs S21 gegenüber. Nach einer vorläufigen Einschätzung mit Unterstützung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) stellt sich die verkehrliche Bewertung der Kombinationslösung wie folgt dar:

### **Leistungsfähigkeit des Bahnknotens**

Die Leistungsfähigkeit des vorgeschlagenen Bahnknotens liegt spürbar über jener des Projekts S21, insbesondere wenn die im Vorschlag enthaltenen Ausbaumaßnahmen auf den Zulaufstrecken um-

gesetzt werden. Damit bietet diese Lösung bessere Voraussetzungen für ein langfristiges Wachstum im Schienenverkehr. Rechnerisch ist eine Kapazität von bis zu 63 Zügen/Stunde erreichbar. Insbesondere der Engpass aus Richtung Vaihingen/Enz/Bietigheim, der bei S21 nicht gelöst wird, wird entschärft.

Ein Taktknoten des Integralen Taktfahrplans mit kurzen Umsteigezeiten zwischen allen Zügen kann im Kombinationsbahnhof umgesetzt werden.

### **Betriebliche Flexibilität und Notfallkonzepte**

Insgesamt bieten die beiden unabhängig voneinander anfahrbaren Bahnhofsteile mit mindestens 14 Gleisen eine größere betriebliche Flexibilität bei Störungen. Die bestehenden Störfallkonzepte für die S-Bahn können beibehalten und optimiert werden.

### **Anbindung des Flughafens**

Im Fernverkehr ergeben sich in der Hauptrelation Mannheim – Stuttgart Hbf – S-Flughafen – München keine Veränderungen gegenüber dem Konzept S21. Die Linie Zürich – Stuttgart – Nürnberg könnte nicht über den Flughafen verkehren. Im Regionalverkehr wird der Flughafen durch schnelle Verbindungen aus den Richtungen Karlsruhe/Pforzheim, Heidelberg, Heilbronn, Ulm und Tübingen erreicht. Im Vergleich zu S21 könnten die Außenäste von Horb, Aalen und Schwäbisch Hall-Hessental nicht umsteigefrei an den Flughafen angebunden werden. Allerdings ergeben sich im Gegenzug Möglichkeiten für zusätzliche RE-Halte an der ÖPNV-Schnittstelle Stuttgart-Vaihingen. Der Flughafen kann bei Bedarf problemlos ganztägig mit vier Regionalzügen je Stunde (15-Minuten-Takt) mit einer Fahrzeit von sieben Minuten an den Hauptbahnhof angebunden werden. Zu Messezeiten kann der Bahnhof noch häufiger angefahren werden, sofern die von SMA vorgeschlagene Zugwendeanlage realisiert wird.

### **Umsetzung der Fernverkehrskonzeption der DB Fernverkehr AG**

Das Linienkonzept sowie das geplante Fahrplankonzepts für den Fernverkehr kann wie für S21 geplant nahezu vollständig umgesetzt werden.

### **Umsetzung der Angebotskonzeption 2020 des Landes Baden-Württemberg für den Nahverkehr**

Der Leistungsumfang der Angebotskonzeption 2020 des Landes und die Taktfolgen auf den einzelnen Außenästen können vollständig umgesetzt werden. Bei einzelnen Linien verlängert sich die Fahrzeit durch die Einfahrt in den Kopfbahnhof geringfügig um eine bis zwei Minuten.

Im Vergleich zu S21 nimmt die Zahl der durchgebundenen Linien leicht ab. Dies hat zwei Gründe: Einerseits wäre eine Durchbindung aus Richtung Aalen in Richtung Flughafen – Tübingen technisch nicht mehr möglich. Zum anderen würden Durchbindungen entfallen, die bei S21 aus vorrangig betrieblichen Gründen vorgesehen sind (Aalen – Stuttgart – Ulm).

### **Betriebsqualität / Verminderung von Störeinflüssen**

In Verbindung mit dem vorgeschlagenen Zusatzgleis im Bereich Zuffenhausen können Nahverkehr und Fernverkehr entflochten werden, was den Umfang der durch verspätete Fernzüge verursachten Folgeverspätungen bei Zügen des Nahverkehrs deutlich verringert. Dies ist bei S21 nicht vorgesehen und wäre nur mit großem Zusatzaufwand (Tunnelstrecken) umsetzbar.

Der Vorschlag vermeidet die betrieblich problematische Aneinanderreihung von zwei Mischbetriebsstrecken des Regionalverkehrs mit der S-Bahn mit unterschiedlichen Taktfolgen, wie sie S21 für die Linie Stuttgart – Horb – Singen vorsieht.

### **Umsteigewege, Sicherheit im Bahnhof, Barrierefreiheit**

Zwischen dem viergleisigen Tiefbahnhof und den verbleibenden zehn Kopfbahnhofgleisen könnten über direkte Treppenaufgänge/Aufzüge kurze Umsteigewege geschaffen werden.

Innerhalb des verbleibenden zehngleisigen Kopfbahnhofes können die Wege zwischen verschiedenen Bahnsteigen weiterhin ohne technische Hilfsmittel barrierefrei zurückgelegt werden.

Die vorgesehene größere Breite der Bahnsteige im Tiefbahnhof ist geeignet, in Verbindung mit der großen Anzahl von Treppen- und Aufzugverbindungen zum verbleibenden restlichen Kopfbahnhof Stauungen im Bereich der Treppenaufgänge zu vermeiden bzw. deren Risiko deutlich zu verringern. Damit verbunden ist auch eine spürbare Verringerung des Risikos von Haltezeitüberschreitungen bei sehr starker Fahrgastnachfrage.

Die verringerte Längenentwicklung im Tiefbahnhof (1.000 m statt 1.350 m) ermöglicht es eventuell, das Gefälle der Gleise im Tiefbahnhof zu verringern. SMA verweist allerdings darauf, dass hierzu Detailabklärungen notwendig sind.

### **Fazit**

Der Kombinationsbahnhof kann mit wenigen Einschränkungen das für S21 vorgesehene Betriebsprogramm umsetzen. Aufgrund seiner ausreichend dimensionierten Infrastruktur bietet er mehr Flexibilität im Fall von Unregelmäßigkeiten und Störfällen. Die erreichbare Gesamtkapazität liegt bei Umsetzung der vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen auf den Zulaufstrecken deutlich über jener des Konzepts S21.

## **3. Kosten und Finanzierung**

### **3.1 Kosten**

Die Kosten der Kombinationslösung setzen sich zusammen aus den Kosten für die Gewerke der neuen Infrastruktur, die baugleich mit Stuttgart 21 oder anzupassen sind (A.), den Kosten für die

Erneuerung des verkleinerten Kopfbahnhofs (B.) sowie den Kosten weiterer Ausbaumaßnahmen (C.) Darüber hinaus ist zu prüfen, wie der Kostenvergleich auf die Einpreisung von Kostenrisiken reagiert (D.). Betriebskosten werden ausgeklammert, da kein grundlegender Unterschied zu erkennen ist.

#### A. Kosten für Projektteile von Stuttgart 21, die baugleich oder anzupassen sind

Die Baukosten der Kombinationslösung SK 2.2 können auf der Basis der Entwurfsplanung von Stuttgart 21 (soweit vorliegend) ermittelt werden, dessen Gesamtwertumfang derzeit mit 4.088 Mio. Euro angegeben ist. Die Abschätzung wurde im Wesentlichen von der Fa. Techdata – dem Kostencontroller des Landes – durchgeführt. Grundlage ist die gewerkeorientierte Projektstruktur, aus der hervorgeht, welche Kostenansätze von S 21 den baugleichen Teilen der Kombinationslösung zuzuordnen sind und welche nicht. Bei Teilentwurfsheften und Gewerken, die teilweise in SK 2.2 enthalten sind, hat Techdata Abschläge plausibilisiert und in Ansatz gebracht.

Auf der Grundlage der angepassten Mengengerüste sowie der Wertansätze von Stuttgart 21 bezieht Techdata die Bau- und Planungskosten der Kombilösung einschließlich Preissteigerungen auf 2.429 Mio. Euro, wie die folgende Rechnung zeigt.

Kosten	Stuttgart 21	SK 2.2
Baukosten der neuen Infrastruktur	3.218.200.000	1.787.000.000
+ Planungskosten	547.100.000	450.000.000
= Summe Bau- und Planungskosten	3.765.300.000	2.237.000.000
+ Preissteigerungseffekt (8,6%)	322.500.000	192.382.000
<b>= Gesamtkosten</b>	<b>4.087.800.000</b>	<b>2.429.382.000</b>

In den Planungskosten der Kombilösung in Höhe von 450 Mio. Euro ist berücksichtigt, dass neben den regulären Planungskosten von 17% auf die Bausumme (302 Mio. Euro) zusätzliche Kosten der Umplanung anfallen. Diese werden mit rund 150 Mio. Euro großzügig angesetzt.

## B. Kosten für die Erneuerung des verkleinerten Kopfbahnhofes

Da der Kopfbahnhof bei SK 2.2 mit 10 Gleisen erhalten bleibt, muss die über 15 Jahre verschobene Erneuerung in absehbarer Zeit durchgeführt werden. Die Kosten der Sanierung einschließlich der Zuläufe (z.B. „Tunnelgebirge“) sind aus heutiger Sicht aufgrund stark differierender Angaben nur grob abzuschätzen, insbesondere im Hinblick auf eine faire Vergleichsrechnung mit Stuttgart 21. So ist einer Vorlage der DB AG für den Aufsichtsrat zu entnehmen, dass rund 340 Mio. Euro bis 2020 anfallen. Bis 2054 sind insgesamt 1.350 Mio. Euro anzusetzen – allerdings bei vollständiger Erneuerung des Kopfbahnhofes.

Wie diese Werte bei reduziertem Anlagenbestand eines verkleinerten Kopfbahnhofes anzupassen sind, lässt sich derzeit nicht verlässlich herleiten. So geht aus der vorgenannten Rechnung der DB AG nicht hervor, ob alle Gewerke tatsächlich nur dem Kopfbahnhof zuzurechnen sind (räumliche Abgrenzung) oder ,wie Bauzuschläge „unter rollendem Rad“ eingepreist werden (die bei der Kombilösung deutlich reduziert werden können, da der Kopfbahnhof mit Hilfe der neuen Infrastruktur sukzessive erneuert werden kann). Der laufende Umbau des Gleisvorfeldes ist auch bei SK 2.2 geboten, so dass diese Kosten kein zweites Mal anfallen.

Orientierungshilfe für den Kostenansatz bietet die Projektfinanzierung von Stuttgart 21, in der die DB AG Bestandsnetzmittel von 300 Mio. Euro gemäß § 8 Abs. 1 BSchWAG mit der Begründung einbringen muss, dass diese im Weiterführungsfall auch anfielen. Unter Einbeziehung des starken Anstiegs der Baukosten in den letzten zehn Jahren und der Notwendigkeit, die Bahnhofshalle des Kopfbahnhofs angemessen repräsentativ aufzuwerten, erscheinen Sanierungskosten von rund 800 Mio. Euro plausibel.

Im Ergebnis belaufen sich die Gesamtkosten der Kombilösung auf rund 3.230 Mio. Euro, während für S 21 Gesamtkosten von 4.088 Mio. Euro derzeit angegeben werden. **Beim aktuellen Preisstand beträgt der Kostenvorteil der Kombilösung etwa 850 Mio. Euro.** Damit bestätigt sich in der Tendenz die Aussage von SMA.

## C. Kosten für weitere Ausbaumaßnahmen

Der Kompromissvorschlag von Dr. Geißler/SMA nennt verschiedene zusätzliche Ausbaumaßnahmen, die die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens steigern, und zwar ein drittes Fernbahngleis zwischen S-Zuffenhausen und S-Feuerbach, die Große Wendlinger Kurve sowie die Grunderneuerung des verkleinerten Kopfbahnhofs (damit dürfte eine verkehrliche Optimierung und nicht nur der Ersatz der bestehenden Anlagen „neu für alt“ gemeint sein). Diese Maßnahmen können ausgeblendet werden, weil sie entweder in beiden Fällen anzusetzen sind (3. Ferngleis, Große Kurve) oder bereits berücksichtigt wurden (Erneuerung Kopfbahnhof in B.).

Bei der Kombilösung sind Einsparungen möglich, wenn im Bereich Flughafenbahnhof umgeplant würde und die S-Bahn-Station Mittnachtstraße entfiere. Diese Optionen werden hier außer acht gelassen.

## D. Realistische Gesamtkosten unter Einbeziehung von Kostenrisiken

Die aktuelle Kostenprognose für Stuttgart 21 mit einem Gesamtwertumfang von 4.088 Mio. Euro erscheint aus fachlicher Sicht nicht realistisch. Zum einen sind bereits Mehrkosten eingetreten, da die Entwurfsplanung zum Zeitpunkt des Verzichts auf den Gremienvorbehalt noch nicht vollständig war (kein Ansatz des Zugfunks GSM-Rail, zu geringe Blockteilung, unzureichende Gleisabschnittssignalisierung usw.). Darüber hinaus steht inzwischen fest, dass mehr als die doppelte Menge an Grundwasser abgepumpt werden muss, laut Stresstest die Große Wendlinger Kurve in Ausrichtung auf das vorgegebene Fahrplanprofil notwendig ist, u.ä. Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten bei S 21 auf mindestens 200 Mio. Euro, bei SK 2.2 dürften sie etwas geringer sein.

Darüber hinaus sind erhebliche Zweifel angebracht, dass Stuttgart 21 den abgesteckten Finanzrahmen von 4.526 Mio. Euro bis zum Ende der Bauzeit halten kann. Einschließlich der vorgenannten Mehrkosten schrumpft der **Risikopuffer auf unter 250 Mio. Euro**. Das Schlichtungsgutachten der Wirtschaftsprüfer zeigt auf, dass die DB AG sämtliche Chancen eingepreist hat, nicht jedoch die zahlreichen Risiken. Empirisch ist kein Bahnprojekt bekannt, dass bei Gesamtkosten von mindestens einer Milliarde Euro Einsparungen im Laufe des Vorhabens erzielen konnte, insbesondere nicht von 900 Mio. Euro. Gängige Praxis sind hingegen erhebliche Mehrkosten. Nimmt man an, dass sich die Kostenschätzung des Fachplaners Drees & Sommer bewahrheitet und zudem Kostenrisiken von 10% zu Buche schlagen (die die DB AG für „Unvorhergesehenes“ üblicherweise einkalkuliert), ist mit Baukosten für Stuttgart 21 von 5.600 Mio. Euro zu rechnen.

Auch die Kosten der Kombilösung sind mit 3.200 Mio. Euro (SMA: 2.800 Mio. Euro) bei vergleichbaren S-21-Ansätzen zu niedrig angesetzt. Unter Einbeziehung der Risikozuschläge ist stattdessen von Gesamtkosten in Höhe von 4.320 Mio. Euro auszugehen. Darin eingeschlossen sind die Sanierungskosten des Kopfbahnhofes zuzüglich 20% Preissteigerung, da die Erneuerung modular nachgeschaltet werden kann. Dies erhöht die Baukosten moderat, steigert aber auch die finanzielle Flexibilität.



In der **Gesamtschau** zeigt sich: Bei realistischen Kostenannahmen ist der Kombibahnhof nicht nur knapp 1.300 Mio. Euro kostengünstiger. **Er hat vor allem gute Chancen, den derzeit vereinbarten Finanzrahmen von 4.526 Mio. Euro zu halten.** Stuttgart 21 wird dagegen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit diese Schwelle deutlich überschreiten.

Kosten	Stuttgart 21	SK 2.2
Baukosten der neuen Infrastruktur	3.218.200.000	1.787.000.000
+ Planungskosten	547.100.000	450.000.000
+ Preissteigerungseffekt (8,6%)	322.500.000	192.382.000
<b>= Gesamtkosten (Preisstand FinVe S 21)</b>	<b>4.087.800.000</b>	<b>2.429.382.000</b>
+ bereits absehbare Mehrkosten (Ergebnis Entwurfsplanung, Ergebnis Stresstest u.a.)	mind. 200.000.000	mind. 180.000.000
+ Wegfall der Einsparungen/Optimierungen (hier: 25% der Baukosten)	805.000.000	446.750.000
= Zwischensumme	5.092.800.000	3.056.132.000
+ 10% Risikozuschlag für Unvorhergesehenes	509.280.000	305.613.200
+ Kosten der Erneuerung des Kopfbahnhofes	0	800.000.000
+ Preissteigerungseffekt Kopfbahnhof (20%)	0	160.000.000
<b>= Realistische Gesamtkosten</b>	<b>5.602.080.000</b>	<b>4.321.745.200</b>

### 3.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Kosten der Kombilösung ist auf der Grundlage der heutigen Finanzierungsvereinbarung und ihrer Struktur möglich. Voraussetzung ist der politische Wille der beteiligten Projektpartner, ohne den jeder Kompromiss obsolet wäre. Zuwendungsrechtliche Prämissen wie der Nahverkehrsbezug von GVFG-Mitteln, die für entfallende Projektteile eingesetzt werden sollen, lassen sich erfüllen, indem die neuen Elemente der Kombilösung gefördert werden.

Da die vermarktbare Grundstücksfläche bei der Kombilösung etwa die Hälfte von S 21 ausmacht, muss die Stadt Stuttgart entscheiden, inwieweit sie bereit ist, etwaige Mindererlöse (einschließlich Verzinsung) zu akzeptieren und somit die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG neutral zu stellen. Die Einwilligung in ein Stiftungsmodell anlässlich der Schlichtung setzt ein positives Signal. Auch unter Einbeziehung des Mindererlöses wäre das Kombimodell nach den vorgenannten Zahlen kostenseitig besser als Stuttgart 21.

Bei der Kombinationslösung handelt es sich um einen anderen Vertragsgegenstand als das Projekt Stuttgart 21. Insofern ist der Übergang vom Projekt Stuttgart 21 zur Kombinationslösung nicht als Projektänderung zu werten, die dem Änderungsmanagement von §§ 3, 13 der Finanzierungsvereinbarung unterfällt. Für die Durchführung und Finanzierung der Kombinationslösung wäre eine Änderungsvereinbarung des Finanzierungsvertrags erforderlich.

#### 4. Zeitschiene, insbesondere Planungsrecht

Eine weitere wichtige Frage ist dahingehend zu klären, inwieweit ein Umstieg auf die Kombilösung Änderungen auf der Zeitschiene zur Folge hätte. Zu analysieren ist zum einen, ob und welche der begonnenen Arbeiten fortgesetzt werden können oder infolge planungsrechtlichen Anpassungsbedarfes eine Bauunterbrechung eintritt.

Entscheidend für deren Bewertung und einen Vergleich mit dem Projekt Stuttgart 21 sind am Ende jedoch die möglichen Auswirkungen auf die Fertigstellung und verkehrliche Nutzbarkeit des Gesamtprojekts. Dieser Zeitpunkt wird bestimmt durch die Dauer der Planungsphase sowie von der Dauer der anschließenden Bauphase unter realistischen Annahmen. Zu prüfen ist, inwieweit ein verzögerter Baubeginn bei SK 2.2 in einzelnen Planfeststellungsabschnitten (primär des Tiefbahnhofs) kompensiert werden kann, wenn für Stuttgart 21 ein realistischer Zeitpunkt der Inbetriebnahme angesetzt wird.

##### 4.1 Raumordnungsverfahren nicht erforderlich

Nach Einschätzung der Fachbehörden (Abt. Infrastruktur und Ref. 37 des MVI sowie des Regierungspräsidiums Stuttgart) ist ein erneutes Raumordnungsverfahren nicht erforderlich, da die großräumige Gesamtkonzeption fortbesteht und die veränderte Konzeption im Bahnhofsbereich Stuttgart nicht überörtlich bedeutsam ist. Soweit der Kombinationslösung derzeit entgegensteht, dass die bei S 21 freiwerdenden Gleisflächen im Regionalplan als Schwerpunkt des Wohnungsbaus (VRG) nach Plansatz 2.4.2.1 (Ziel) ausgewiesen sind, ist dies mittels **Zielabweichungsverfahren oder Regionalplanänderung** zu bewältigen.

##### 4.2 Erneute Planfeststellungsverfahren

Die Kombinationslösung erfordert nach derzeitigem Stand **nur für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 (Tiefbahnhof) ein neues Planfeststellungsverfahren**. Bei den übrigen PFA ist die Durchführung eines **Planänderungsverfahrens** zu prüfen, wie sie auch bei Stuttgart 21 vorkommen. Der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.6a (Wangener Tunnel, der in der Kombinationslösung nicht realisiert werden soll) müsste voraussichtlich aufgehoben werden. Die Planungen für die bisher

noch nicht planfestgestellten PFA 1.3 (Flughafen/Filder) und 1.6b (Abstellbahnhof) müssten angepasst werden.

#### 4.3 Zeitbedarf für die erneuten Planungsverfahren

**Die Fachbehörden des Landes schätzen den Zeitbedarf für ein neu durchzuführendes Planfeststellungsverfahren auf etwa 5 Jahre.** Dieser setzt sich zusammen aus jeweils rund zwei Jahren für die Erarbeitung der neuen Antragsunterlagen durch den Vorhabenträger sowie das Anhörungsverfahren (Regierungspräsidium), ein weiteres Jahr ist für den Planfeststellungsbeschluss (Eisenbahnbundesamt) anzusetzen.

**Die Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung sind nach Ansicht der Fachbehörden beschränkt.** Durch die Konzentration personeller Ressourcen auf die Planungsverfahren bei Regierungspräsidium und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) könnte eine Beschleunigung um ein halbes Jahr erreicht werden.

**Abweichend von obiger Einschätzung** bleibt zu prüfen, inwieweit bei der Planung auf bereits bestehende Unterlagen zurückgegriffen werden kann, was sich bei der Erarbeitung der Antragsunterlagen beschleunigend auswirken dürfte. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass das VwVfG und das AEG für das Anhörungsverfahren Fristen vorsehen. Mit der Einführung des § 18 a AEG zum 17.12.2006 sollte gerade eine Beschleunigung der Planungsverfahren erreicht werden. **Die gesetzlichen Höchstfristen für das Anhörungsverfahren betragen in Summe gut sieben Monate.** Eine Entscheidung des EBA könnte bei einer frühzeitigen Einbindung in das Anhörungsverfahren ebenfalls zeitnäher ergehen.

Insgesamt hängt das Ausmaß der Verzögerung davon ab, ob alle Projektpartner guten Willens agieren. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass die Umplanung binnen eines Jahres zu leisten ist. Für das Anhörungsverfahren und die Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses sind rund zwei Jahre als ausreichend anzusehen. In der Summe könnte das neue Planfeststellungsverfahren binnen drei Jahren durchgezogen werden.

#### 4.4 Fortsetzung der Baumaßnahmen während der erneuten Planungsverfahren

**Trotz der Notwendigkeit von Planänderungsverfahren können nach Ansicht der Fachbehörden die Bauarbeiten fortgesetzt werden,** zumindest in jenen Bereichen, die nicht von wesentlichen Änderungen betroffen sind. Denn in rechtlicher Hinsicht gilt: Soweit für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, ist entsprechendes Baurecht gegeben. Der von Herrn Dr. Geißler unterbreitete Kompromissvorschlag erzeugt keine bau- bzw. fachplanungsrechtliche Sperre für die Umsetzung.

**Somit könnten insbesondere die Arbeiten in den überwiegenden Teilen der verbleibenden großen Tunnelbaumaßnahmen (Filderaufstiegstunnel / PFA 1.2, Feuerbacher Tunnel / PFA 1.5) in weiten Teilen fortgesetzt werden.** Auch die vorbereitenden Maßnahmen im Bereich des bestehenden Hauptbahnhofs könnten fortgesetzt werden, jedenfalls soweit und solange kein neuer Planfeststellungsantrag gestellt wurde und/oder der bisherige Planfeststellungsbeschluss nicht aufgehoben wurde.

#### 4.5 Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme

Ob und in welchem Maße ein konzeptioneller Schwenk zur Kombinationslösung den Zeitpunkt der Inbetriebnahme nach hinten verschiebt, lässt sich schwer abschätzen und hängt insbesondere von der Annahme einer Fertigstellung von Stuttgart 21 ab. Zu konstatieren ist:

- Dem Land wurde bislang von der DB AG kein aussagekräftiger Bauzeitenplan zur Verfügung gestellt, aus welchem sich ein realistischer Zeitpunkt der Gesamtfertigstellung sowie die zeitkritischen Teilmaßnahmen identifizieren lassen. Insgesamt dürfte aber der offiziell immer noch angestrebte **Fertigstellungszeitpunkt im Jahr 2019 realistischer Weise ohnehin kaum noch erreichbar** sein.
- Für den PFA 1.3 (Filder/Flughafen) wurde das Planfeststellungsverfahren **noch nicht einmal eingeleitet**, ebenso liegt das Teilentwurfsheft 307 (Station Terminal) zur Entwurfsplanung nicht vor. Hieraus erwächst ein erhebliches Risiko für die Inbetriebnahme 12/2019. Zugleich wird deutlich, dass auch Stuttgart 21 begonnen worden ist, ohne für alle kritischen Planfeststellungsabschnitte bestandskräftige Beschlüsse vorliegen zu haben.
- Der entscheidende **limitierende Faktor auf der Zeitschiene wird die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm** sein, an die Stuttgart 21 untrennbar gebunden ist. Haushaltspolitisch ist es nicht realistisch, dass der Bund im Zeitraum 2016 bis 2019 seinen Kostenanteil von mehr als 1.600 Mio. Euro stemmen kann. Dies setzte voraus, dass pro Jahr mindestens 400 Mio. Euro in dieses Projekt fließen (etwa 40% des bundesweiten Neu- und Ausbauetats). Darüber hinaus sind Zweifel an der Kostenprognose von 2.890 Mio. Euro angebracht. Mehrkosten werden zur zeitlichen Streckung des Projektes führen.
- Die durch die teilweise mögliche Fortsetzung der Arbeiten (insbes. Tunnelbau) eintretende **zeitliche Entzerrung der Baumaßnahmen wird zu einer teilweisen Kompensation des Zeitverlusts führen**, da in späteren Bauphasen die Ressourcen auf die dann zeitkritischen Maßnahmen konzentriert werden können.

Die tatsächlichen Verzögerungseffekte einer konzeptionellen Neuorientierung hin zur Kombinationslösung SK 2.2 sind aus heutiger Sicht nicht seriös abschätzbar. **Sie dürften aber bei gutem Willen der Beteiligten spürbar geringer sein, als der Zeitbedarf für ein neues Planfeststellungsverfahren für den Tiefbahnhof suggeriert.** Geht man bei Stuttgart 21 von einer Inbetriebnahme im

Zeitraum 2024/2025 aus (vor allem infolge der Verzögerungen bei der Neubaustrecke), **erscheint die Kombinationslösung zeitlich gleichwertig**. Das MVI teilt die Einschätzung von SMA, das SK 2.2 einen Großteil der zunächst eintretenden Verschiebungen bei einzelnen Abschnitten aufholen kann.

## 6. Weitere Aspekte (Städtebau, Schlossgarten, Mineralwasser, Südflügel Bonatzbau)

Da sich das Für und Wider zum Projekt Stuttgart 21 aus verschiedenen Richtungen speisen, sind für die Prognose einer politischen Befriedigung durch die Kombilösung weitere Aspekte relevant.

### Eingriffe in den Schlossgarten

Auch der verkleinerte Tiefbahnhof hat Eingriffe in den Schlossgarten wie das Fällen von Bäumen zur Folge. Durch den um 29 Meter schmaleren Trog des Tiefbahnhofs werden die Eingriffe gemindert, wenngleich nicht beseitigt.

### Schutz des Mineralwassers

Durch die insgesamt verkleinerte Baugrube für den Trog des Tiefbahnhofs verringert sich die Menge des abzapfenden Grundwassers. Die Gefährdung des Mineralwassers reduziert sich damit in gewissem Umfang. Hierzu sind detailliertere Untersuchungen erforderlich.

### Südflügel des Bonatzbaus

SMA geht in ihrem Vorschlag davon aus, dass der Südflügel des Bonatzbaus aufgrund der geringeren Breite des Tiefbahnhofs möglicherweise erhalten werden kann. Dies scheint abhängig von der endgültigen (Höhen-)Lage des Tiefbahnhofs. Hierzu sind detailliertere Untersuchungen erforderlich.

### Städtebauliche Effekte

Die Befürworter von Stuttgart 21 heben in hohem Maße auf die städtebauliche Erschließung der freiwerdenden Gleisflächen ab. Die städtebauliche Nutzbarkeit der Flächen A1, C1 und C2 bleibt beim Kombinationsvorschlag erhalten. Durch die Verkleinerung des Kopfbahnhofs stehen auch Teile der citynahen Fläche A2 für neue Nutzungen zur Verfügung. In der Summe kann beim Kombinationsvorschlag rund die Hälfte der bei S21 vorgesehenen Flächen für bauliche Nutzungen gewonnen werden.