

„Faktencheck“ zum Prüfungsbericht zur Kompromiss-Lösung

1. Vorwort

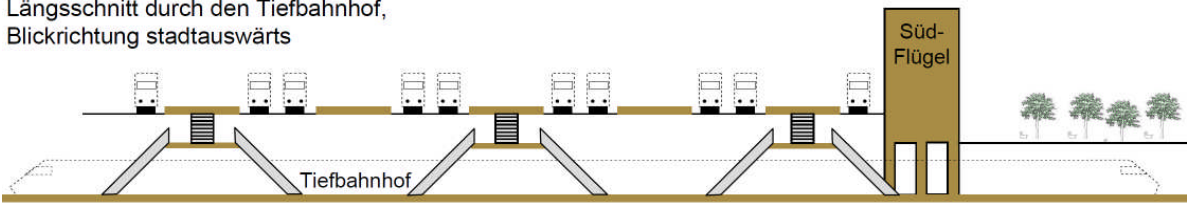
Ein Expertenteam unter Mitwirkung von Prof. Gerhard Heimerl unter Beteiligung der Stadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, dem Kommunikationsbüro Stuttgart 21 und der Stuttgarter Straßenbahnen AG hat im August 2011 ein Prüfungsbericht zur am 29. Juli von Dr. Heiner Geißler vorgeschlagenen Kompromiss-Lösung vorgelegt.

Dieser Bericht basiert auf einer Reihe von Behauptungen und enthält auch Falschaussagen, die in diesem Papier richtig gestellt werden sollen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Werner Stohler seine Rolle nicht als Partei für oder gegen eine bestimmte Bahnhofslösung, sondern im Sinne eines Fachberaters des Schlichters versteht.

2. Faktencheck zum Prüfungsbericht

Seite	Behauptung Prüfungsbericht	Richtigstellung
Titelblatt	 <p>Das Titelbild zeigt den Abstellbahnhof mit der freiwerdenden Fläche bei Stuttgart 21.</p>	 <p>Die Lage des Abstellbahnhofs ist unabhängig von der Bahnhofentscheidung. Auch bei der Kompromiss-Lösung kann der Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlegt werden. Die freiwerdende Fläche ist oben dargestellt.</p>
2	<p>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.</p>	<p>Die Höhenlage bleibt identisch. Jedoch entstehen aus dem geringeren Aushubvolumen (nur 4 Gleise, weniger Tunnel) geringere Eingriffe in den Untergrund.</p>

Seite	Behauptung Prüfungsbericht	Richtigstellung
2	Der Südflügel muss ebenso wie bei Stuttgart 21 abgerissen werden.	Dies ist vermutlich nicht der Fall. Die geringere Breite des Tiefbahnhofs lässt den Erhalt des Südflügels zu. Ein auch architektonisch besonders interessantes Detail des Kompromissvorschlags liegt gerade in der Erhaltung des Südflügels und der Unterfahrung dieses durch Gewölbepfeiler (siehe Längsschnitt durch den Tiefbahnhof).
	<p>Längsschnitt durch den Tiefbahnhof, Blickrichtung stadtauswärts</p> 	
2	Die Bäume im vorderen Bereich des Schlossgartens müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 entfernt werden.	Ja, aber deutlich weniger als bei Stuttgart 21. Der fertige Bahnhofsbau könnte vollständig unter dem Schlossgarten verschwinden, so dass sich nach der Bauzeit auch auf dem Tiefbahnhof neue Bäume pflanzen lassen.
2	Ein Grundwassermanagement ist ebenso wie bei Stuttgart 21 notwendig.	Ja, aber es kann durch die geringere Bahnhofsbreite einfacher ausfallen.
2	Tunnel zum Flughafen und nach Feuerbach müssen ebenso wie bei Stuttgart 21 gebaut werden.	Das ist der Sinn der <i>Kompromiss-Lösung</i> .
2	Es würde ein Zeitverlust von mindestens zehn Jahren entstehen, weil neue Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren notwendig sind. [...]	Das ist vorerst eine nicht bewiesene Behauptung und deshalb zu prüfen.
2	Durch den Zeitverzug, bedingt durch eine neue Planung, kann auch die Neubaustrecke nach Ulm nicht gebaut werden.	Planfeststellungsverfahren sind in sogenannte Planfeststellungsabschnitte gegliedert. Jeder Abschnitt für sich kann unabhängig von anderen gebaut werden. Die Neubaustrecke oder der Bereich des Bahnknotens Stuttgart können über die Verknüpfung in Wendlingen Übergangsweise getrennt voneinander in Betrieb genommen werden.

Seite	Behauptung Prüfungsbericht	Richtigstellung
2	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.	Im Tiefbahnhof verkehren Nah- und Fernverkehrszüge. Neue Expresslinien des Landes lassen sich durch den Tiefbahnhof führen, so z.B. Heilbronn – Ulm oder Heidelberg – Tübingen. Der Großteil der Verkehrsnachfrage mit Start / Ziel Stuttgart wird über den bestehenden Kopfbahnhof abgefertigt. Dies ist ein Vorteil, da die Mehrheit der Fahrgäste ohnehin ins Stuttgarter Zentrum möchte.
2	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. [...]	Ein größerer Umbau des Gleisvorfelds ist nicht erforderlich. Dies ist ja gerade der Sinn der Beibehaltung des Kopfbahnhofs. Die Kosten für Umbau und Erneuerung des Kopfbahnhofs sind mit ca. 0,5 Mrd. Euro in die Kostenschätzung eingegangen.
2	Die Betriebskosten für zwei Bahnhöfe sind extrem hoch. Insgesamt dürfte die Kombi-Lösung in Bau und Unterhalt damit deutlich teurer werden als Stuttgart 21.	Dies wäre zu errechnen. Alles andere ist reine Spekulation.
2	Die Finanzierung ist ungeklärt. [...] Ebenso fraglich ist, ob Fördergelder des Landes oder finanzielle Mittel der Region eingesetzt werden können, da die Variante keinen verkehrlichen Mehrwert bringt.	Die Variante bringt ggü. dem Status Quo einen erheblichen verkehrlichen Nutzen, da sich die Fahrzeitgewinne im Fern- und schnellen Nahverkehr genau wie bei Stuttgart 21 realisieren lassen. Ob die in Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde endenden Züge aus dem Tief- oder aus dem Kopfbahnhof in den Wartungsbahnhof fahren, spielt keine Rolle.
3	Da die Bahn Baurecht hat und seit mehr als einem Jahr baut, ist unklar, wer Aufwendungen in Höhe von 1,5 Mrd. Euro ersetzt.	Woher stammt diese Zahl? Diese Summe dürfte vielleicht vertraglich gebunden sein, sie ist aber sicher noch nicht verbaut.
3	[...] 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.	Das ist nicht richtig, da die Lage des Abstellbahnhofs unabhängig von der Bahnhofsentscheidung ist. Auch bei der Kompromiss-Lösung kann der Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlegt werden. Die freiwerdende Fläche kann neu genutzt werden.
4	Mehr technische Hilfen (Aufzüge und Fahrtruppen) zur Gewährleistung der Barrierefreiheit in größerem Umfang als bei Stuttgart 21 (da zusätzliche Ebene durch Beibehaltung des oberirdischen Kopfbahnhofs)	Eine zusätzliche Ebene ist nicht unbedingt erforderlich. Die Bahnsteigoberkanten oben/ unten weisen einen Höhenunterschied von etwa 10 Metern auf. Dieser sollte mit direkten Treppen oder Treppen über Zwischenpodeste überwunden werden. Eine zusätzliche Ebene ist nicht erforderlich.

Seite	Behauptung Prüfungsbericht	Richtigstellung
5	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.	Der Bahnknoten muss nicht umgebaut werden. Die bereits vollzogene Rückverlegung der Bahnsteige kann für die Kompromiss-Lösung so genutzt werden. Die Instandsetzung der älteren Tunnel- und Überwerfungsbauwerke kann etappenweise über viele Jahre hinweg erfolgen. Hierfür ist keine Totalsperrung erforderlich.
7	Genehmigungsverfahren	Beizug eines unabhängigen Fachmannes erforderlich. Stichwort „Abdeckverfahren“.
8	Ohne die zeitgleiche Realisierung der Neubaustrecke mit dem Bahnknoten Stuttgart entfaltet die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm keinen besonderen verkehrlichen Nutzen.	Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke ist von der Fertigstellung eines neuen Stuttgarter Bahnhofs unabhängig. Die Reisezeiten Stuttgart – Ulm lassen sich mit Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs zusätzlich verkürzen.
9	Verschlechterung der Durchbindungsmöglichkeiten für Regionalzüge	Neue Expresslinien des Landes lassen sich durch den Tiefbahnhof führen und bedienen auch den Flughafen, so z.B. Heilbronn – Ulm oder Heidelberg – Tübingen. Der Großteil der Verkehrsnachfrage mit Start / Ziel Stuttgart wird über den bestehenden Kopfbahnhof abgefertigt.
9	Deutlich schlechtere Flughafenanbindung im Regional- und Fernverkehr	Die im Konzept Stuttgart 21 über den Flughafen geführten Fern- und Nahverkehrszüge können unverändert verkehren. Einzig die geplante Line 4 Tübingen – Aalen ist in der Kompromiss-Lösung so nicht fahrbar.
9	Verlängerung der Reisezeiten für den Fahrgast (Umsteigebedarf, längere Umsteigewege, längere Aufenthaltszeiten für die durchfahrenden Reisenden).	Der Großteil der Verkehrsnachfrage hat einen Start / Ziel Stuttgart und kann über den bestehenden Kopfbahnhof abgefertigt werden. Wichtige Verkehrsachsen des Landes werden mit Expresslinien durch den Tiefbahnhof abgedeckt. Die bauliche Realisierung der Kompromiss-Lösung verspricht kurze Wege zwischen beiden Bahnhofsteilen.
9	Mögliche Realisierung eines Vollknotens mit einem <i>integrierten</i> Taktfahrplan in Stuttgart Hbf würde mit langen Standzeiten der Züge im Hauptbahnhof einhergehen	Dies ist fachlich falsch und steht hier ohnehin nicht zur Diskussion.

Seite	Behauptung Prüfungsbericht	Richtigstellung																				
9	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	Dies haben die Autoren des Papiers auch nie behauptet. Es geht vielmehr um die Trennung von schnelleren (unten) und langsameren (oben) Verkehren. Schnelle Verkehre können Züge des Fern- <u>und</u> Nahverkehrs sein.																				
9	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.	Ob drei Stationen wie bei Stuttgart 21 oder drei bis vier bei einer Kombination aus Tief- und Kopfbahnhof, die räumlich als eine Einheit wahrgenommen werden, macht keinen Unterschied. Die bauliche Realisierung der Kompromiss-Lösung verspricht Blickbeziehungen und kurze Wege zwischen beiden Bahnhofsteilen.																				
10	<table border="0"> <tr> <td>Kostenschätzung SK2.2 lt. SMA (Mittelwert)</td> <td>2,75 Mrd. EUR</td> </tr> <tr> <td>Sanierung Bestand</td> <td>1,30 Mrd. EUR</td> </tr> <tr> <td>Entfall Grundstückserlöse</td> <td>0,80 Mrd. EUR</td> </tr> <tr> <td>Verlorene Planungs- und Baukosten</td> <td>0,35 Mrd. EUR</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>5,20 Mrd. EUR</td> </tr> </table>	Kostenschätzung SK2.2 lt. SMA (Mittelwert)	2,75 Mrd. EUR	Sanierung Bestand	1,30 Mrd. EUR	Entfall Grundstückserlöse	0,80 Mrd. EUR	Verlorene Planungs- und Baukosten	0,35 Mrd. EUR	Summe	5,20 Mrd. EUR	<table border="0"> <tr> <td>Kostenschätzung Neubau Tunnel und Tiefbahnhof</td> <td>2,1 - 2,4 Mrd. EUR</td> </tr> <tr> <td>Sanierung Bestand</td> <td>0,4 - 0,6 Mrd. EUR</td> </tr> <tr> <td>Entfall Grundstückserlöse</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Verlorene Planungs- und Baukosten</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>...</td> </tr> </table> <p>Die genannte Kostenschätzung von 2,5 - 3,0 Mrd. Euro enthalten Kosten für die Sanierung des Bestands. Der Wert von 1,3 Mrd. Euro für die Sanierung erscheint sehr hoch. Die Grundstückserlöse sind nach einer neuen Flächenbilanz (Verlagerung Abstellbahnhof auch in SK2.2 möglich) neu zu ermitteln.</p>	Kostenschätzung Neubau Tunnel und Tiefbahnhof	2,1 - 2,4 Mrd. EUR	Sanierung Bestand	0,4 - 0,6 Mrd. EUR	Entfall Grundstückserlöse	...	Verlorene Planungs- und Baukosten	...	Summe	...
Kostenschätzung SK2.2 lt. SMA (Mittelwert)	2,75 Mrd. EUR																					
Sanierung Bestand	1,30 Mrd. EUR																					
Entfall Grundstückserlöse	0,80 Mrd. EUR																					
Verlorene Planungs- und Baukosten	0,35 Mrd. EUR																					
Summe	5,20 Mrd. EUR																					
Kostenschätzung Neubau Tunnel und Tiefbahnhof	2,1 - 2,4 Mrd. EUR																					
Sanierung Bestand	0,4 - 0,6 Mrd. EUR																					
Entfall Grundstückserlöse	...																					
Verlorene Planungs- und Baukosten	...																					
Summe	...																					
11	<p>Darüber hinaus ist nach Beschlusslage beim Verband Region Stuttgart (VRS) die Grundlage für eine Mitfinanzierung des Bahnprojekts nicht mehr gegeben, da die</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung der Gäubahn an den Flughafen (Rohrer Kurve) und – der S-Bahn-Haltestelle Mitnachtstraße entfallen würden. 	<p>Die Verkehrsbeziehungen von der Gäubahn zum Flughafen können über einen neu zu errichtenden Halt Stuttgart-Vaihingen bedient werden.</p> <p>Die S-Bahn-Haltestelle Mitnachtstraße kann bei Verlagerung des Abstellbahnhofs unverändert gebaut werden. Dies ist von der Entscheidung Stuttgart 21 oder Kompromiss-Lösung unabhängig.</p>																				
12	Die Lärmgrenzwerte für Wohnbebauung könnten wenn überhaupt nur mit aufwändigen Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden.	Eine Kombination aus Gewerbe zur Gleisseite und Wohnen zur abgewandten Seite erscheint im Bereich des Möglichen.																				

19.08.2011 | Version 0-03 | WSt

T:\1698-NVBW, Stresstest S21\L10 Alternative Lösung\Faktencheck Prüfungsbericht Kombi-Lösung_0-03.doc