

Stuttgart 21 nach der Schlichtung



Schlichterspruch Dr. Geißler



„Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn entscheidende Verbesserungen an dem ursprünglichen Projekt vorgenommen werden, also aus Stuttgart 21 ein Stuttgart 21 PLUS wird.“

Schlichterspruch Dr. Geißler



„Die Gegner von Stuttgart 21 haben in den Schlichtungsgesprächen deutlich machen können, dass es mit dem Kopfbahnhof 21 eine durchaus attraktive Alternative gibt, es gibt jedoch ganz konkrete Nachteile. Der am schwersten wiegende Nachteil liegt darin, dass aus heutiger Sicht eine Verwirklichung des Kopfbahnhofs 21 nicht als gesichert angenommen werden kann.“

- 1 Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative**
- 2 Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?**
- 3 Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart**
- 4 Stresstest für Stuttgart 21**
- 5 Stresstest für die Landeskasse**
- 6 Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt ?**

1

Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative

Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?

Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart

Stresstest für Stuttgart 21

Stresstest für die Landeskasse

Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt?





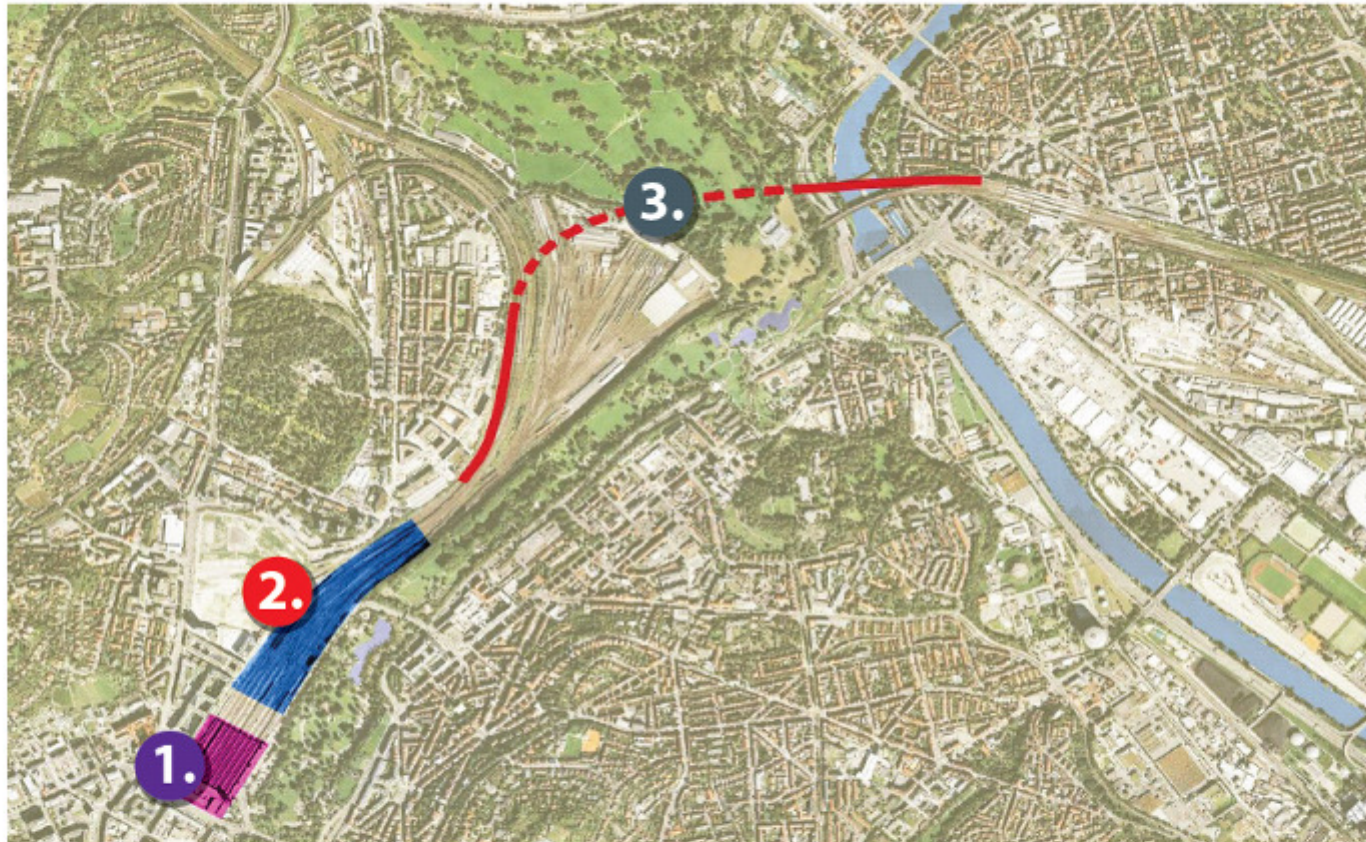
Renovierung/Modernisierung der Bahnsteighalle

- Helle und übersichtliche Bahnsteige
- Barrierefreies Ein- und Aus- und Umsteigen
- Hohe Aufenthaltsqualität und Service im Bahnhof





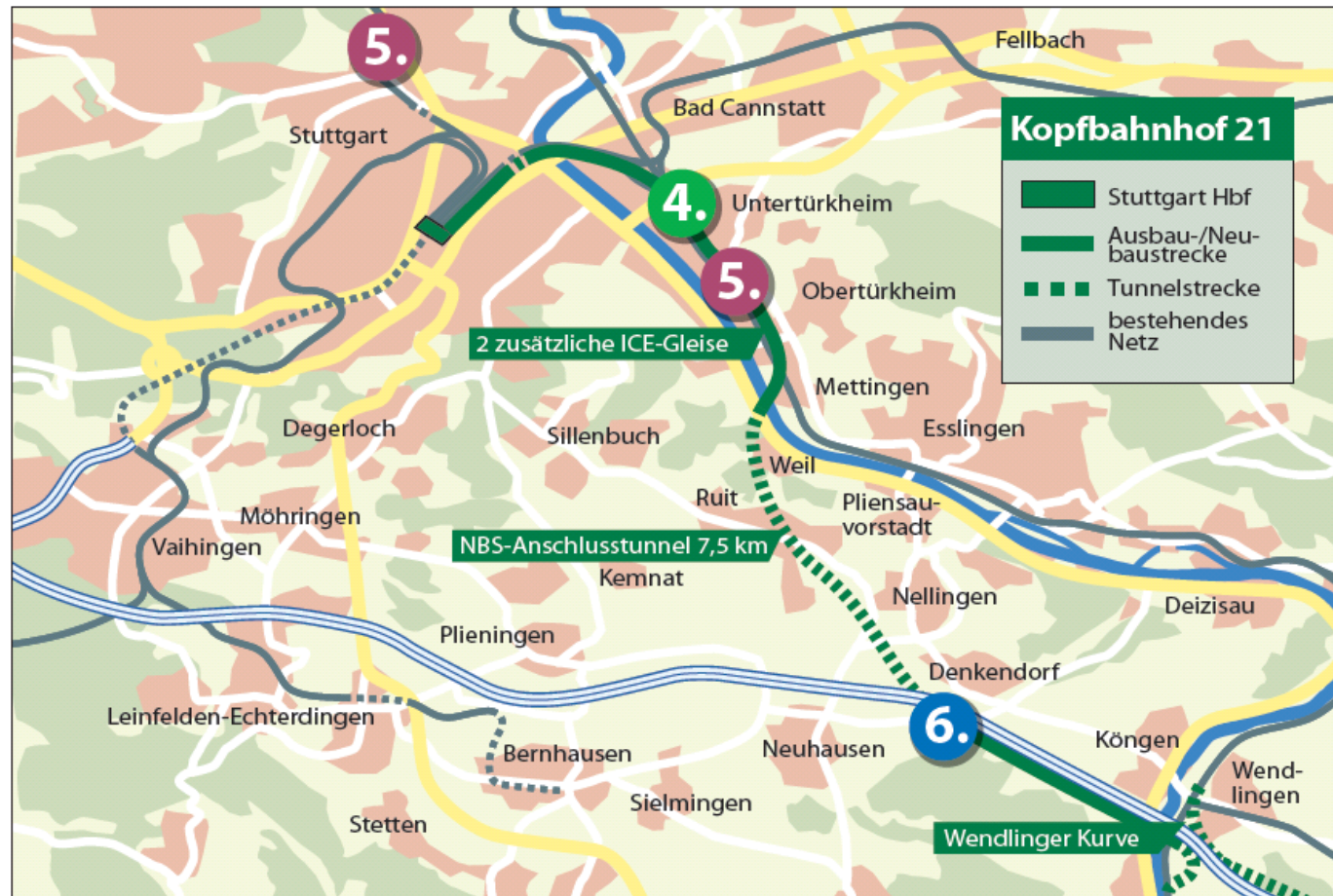
Ausbaumaßnahmen beim Kopfbahnhof



- 1.** Renovierung/Modernisierung der Bahnsteige und Bahnhofshalle
- 2.** Sanierung/Optimierung des Gleisvorfeldes
- 3.** Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Cannstatt und Hauptbahnhof (neuer Rosensteintunnel)

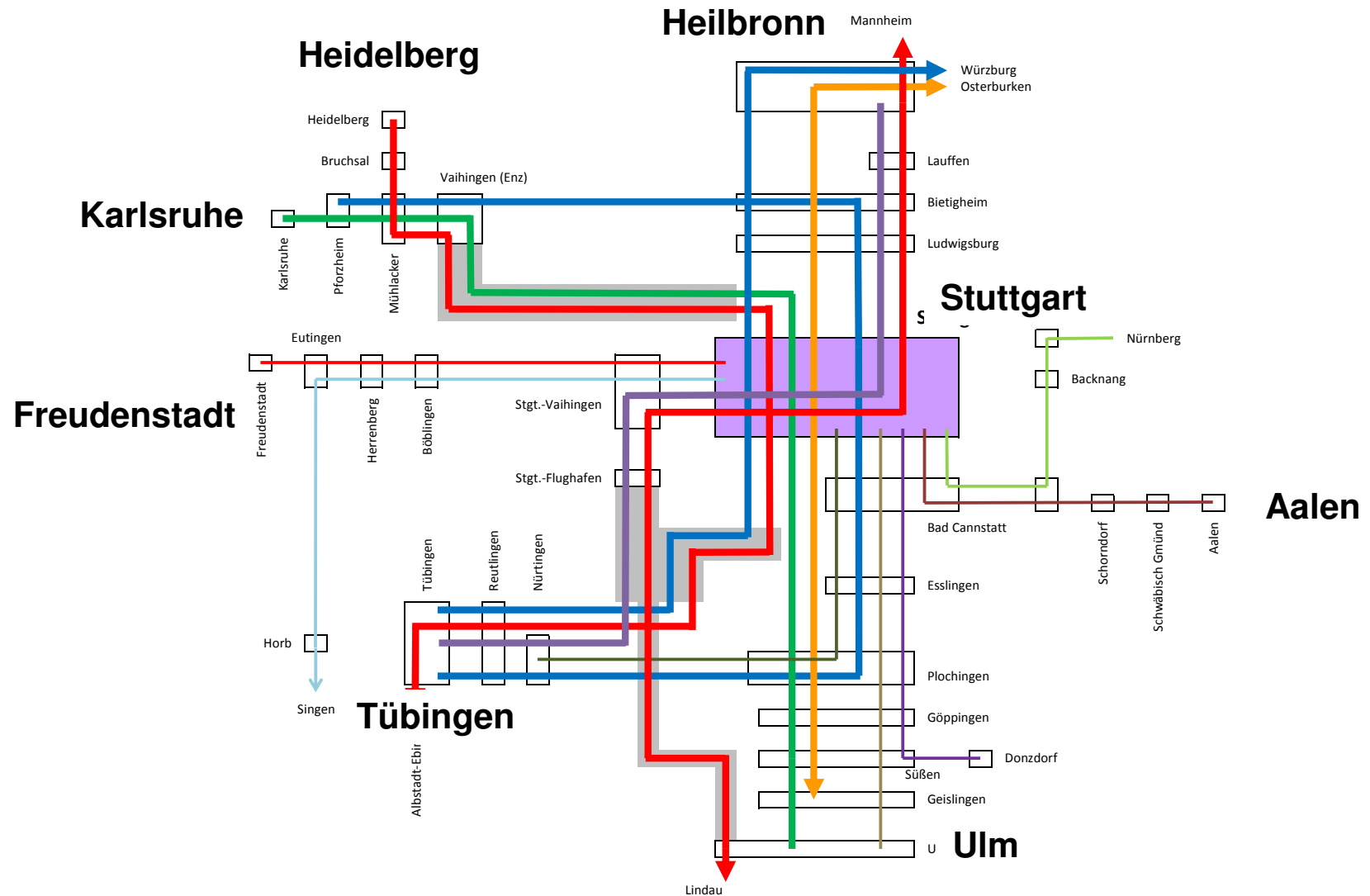


Mögliche Erweiterungen von K21



- 4.** Abstellbahnhof kann nach Untertürkheim verlegt werden
- 5.** Ausbau der Zulaufstrecken nach Zuffenhausen und Obertürkheim
- 6.** Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm

Liniendurchbindungen auch mit K 21



K21: Kürzere Reisezeiten durch bessere Anschlüsse

Grün überwiegt = Kürzere Reisezeiten bei K 21 gegenüber S 21

	Stuttgart Flughafen	Stgt.-Bad Cannstatt	Stuttgart-Vaihingen	Schwäbisch Hall-Ht.	Aalen	Göppingen	Ulm Hbf	Tübingen Hbf	Balingen	Horb	Pforzheim Hbf	Karlsruhe Hbf	Bretten	Heilbronn Hbf	Würzburg Hbf	Nürnberg Hbf	München Hbf	Zürich HB	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf
Stuttgart Hbf	-9	0	2	-1	5	-2	-1	3	2	3	-2	-3	1	2	12	-4	0	3	-4	-8
Stuttgart Flughafen		11	5	1	-1	-10	1	-2	2	-23	-23	-13	-18	-22	-12	-11	6	-32	-19	-17
Stgt.-Bad Cannstatt			5	4	5	5	28	6	7	6	-4	-1	0	2	25	3	-1	12	-2	-7
Stuttgart-Vaihingen				2	1	0	12	2	12	-1	-5	-3	-2	-4	13	-1	9	-2	-1	-3
Schwäbisch Hall-Ht.					-14	-7	6	13	31	15	-17	5	2	-5				29	3	-20
Aalen						7	8	13	12	-3	4	22	3	9				0	-1	-5
Göppingen							-6	8	18	6	-2	-10	-1	7	7	4	-7	7	-1	0
Ulm Hbf								7	6	10	2	-9	20	1	16				-10	-11
Tübingen Hbf											-4	2	3	16	26	11	10		-3	-4
Balingen											-1	6	14	19	41	45	14		0	0
Horb												-1	-31	17	25	13	4		-7	-8
Pforzheim Hbf														-14	-1	-6	1			
Bretten															-17	-24	25	27		
Heilbronn Hbf															13		13	15		

Farblich markiert sind Abweichungen ab 5 Minuten. Je dunkler die Farbe, desto größer die Differenz.

Positive Werte: Fahrzeitvorteil von K21 gegenüber S21 in Minuten
 Negative Werte: Fahrzeitnachteil von K21 gegenüber S21 in Minuten

	Summe der Vorteile
K21	58
S21	30



Vergleich Stuttgart 21 – Kopfbahnhof 21

	STUTTGART 21	Kopfbahnhof 21
Neu zu bauende Bahnhöfe	drei* 	null
Tunnelstrecken	ca. 33 km 	ca. 13 km 
Integrativer Taktfahrplan	ausgeschlossen	ideal 
Fahrzeit (Stuttgart-Ulm)	28 min 	ca. 28 min 
Kostenvergleich		
Flächenvergleich	100 ha	75 ha 
Realisierung	nur komplett	stufenweise 

* Hauptbahnhof, Mitnachtstraße, Flughafen



K21

**Kopfbahnhof 21 ist das bessere Projekt,
Nur leider nicht das von Land und Bahn**



K21 →

Das Alternativkonzept 12.11.2010

01

-
- Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative
 - 2** **Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?**
 - Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart
 - Stresstest für Stuttgart 21
 - Stresstest für die Landeskasse
 - Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt ?

Nach Untersuchungen der Uni Stuttgart wird der Personenverkehr in erheblichem Umfang von der Straße auf die Schiene verlagert

Verlagerung des Verkehrs von Straße auf Schiene

**Verlagerung von 18 Millionen Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene
mit einer Reduzierung von 350 Millionen Pkw-Kilometer**



Stuttgart 21 hat für das Land Baden-Württemberg eine wirtschaftlich hohe Bedeutung

Wirkung auf Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt



- **Stärkung der gesamtwirtschaftlichen Leistung in Baden-Württemberg um rund 500 Mio. Euro**
- **Zusätzliche Investitionen in städtebauliche Entwicklung von weiteren 4 Mrd. Euro**
- **Schaffung und Sicherung von 10.000 Dauerarbeitsplätzen**
- **Zusätzliche 7.000 Arbeitsplätze während der Bauphase**

Viel oder wenig ?



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm |

- 17 Mio. Pkw-Fahrten werden auf die Bahn verlagert
- 370 Mio. Pkw-Kilometer werden eingespart
- 500 Mio. Wirtschaftsleistung



= Nachfrage des Stadtbus
Tübingen
= 0,5 % der Pkw-Kilometer in
Baden-Württemberg
= 0,17% des BIP in Baden-
Württemberg

„Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21, um nicht verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt zu werden.“

Angela Merkel, Bundeskanzlerin

Stuttgart wird nicht abgehängt,

- **weil die Fahrzeit über Stuttgart immer kürzer ist:**

Paris – Stuttgart – München mit TGV: 6'15 Std. (ab 2016: 5.30 Std.)

Paris – Nürnberg – München: mindestens 7'00 Std.

- **weil eine hohe Nachfrage von und nach Stuttgart und Ulm besteht**
- **weil der Stuttgarter Bahnhof mit einem Einzugsbereich von rund 5 Mio. Einwohnern einer der 10 wichtigsten Bahnhöfe in Deutschland ist**

Fazit:

Stuttgart bleibt in jedem Fall ein wichtiger ICE- und TGV-Bahnhof

„Kopfbahnhöfe sind ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert“

Hartmut Mehdorn

München und Frankfurt am Main haben ihre 21er-Projekte schnell verworfen und werten ihre Kopfbahnhöfe auf

Der modernisierte Kopfbahnhof Zürich ist einer der leistungsfähigsten Bahnhöfe Europas

Paris hat 4 Kopfbahnhöfe mit TGV-Anschluss Niemand plant, diese umzubauen

Durch S21 sinkt die Fahrzeit im Fernverkehr um 2 Minuten

Kopfbahnhöfe sind für die Kunden viel bequemer

Fazit:

Der Glaube, Kopfbahnhöfe seien veraltet, ist ein Relikt aus dem 20. Jahrhundert, als noch ein Lokwechsel notwendig war

**„Das ist ein Geschenk an die Stadt Stuttgart.
Andere Bundesländer, andere Städte würden sich die Finger
danach lecken.“**

Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

**Das Geschenk ist Pflicht: Bau und Unterhalt des DB-Netzes sind ausschließlich
Bundesaufgabe (Grundgesetz)**

**Trotzdem zahlen das Land 1,7 Mrd. Euro und Stadt, Region und Flughafen
Stuttgart zusammen 800 Mio. Euro für die beiden Projekte**

Fazit:

**Das Geschenk kostet uns in Stadt und Land fast 2,5 Milliarden eigene,
frei verwendbare Steuermittel**

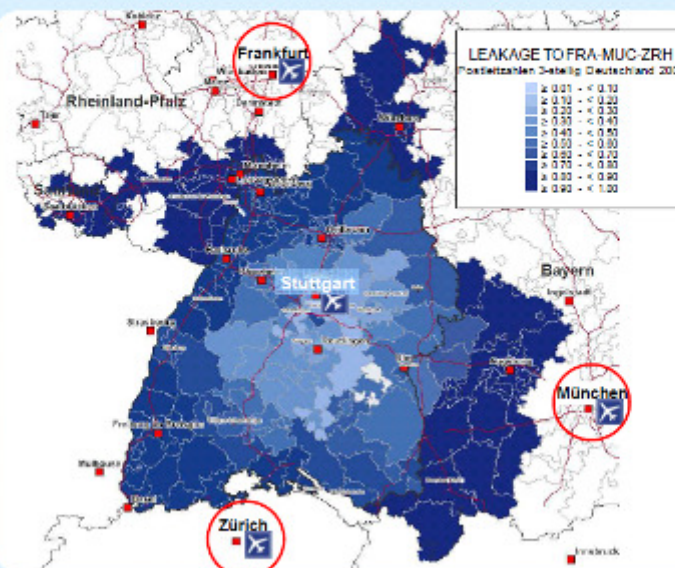
Bei Kostensteigerungen wird man uns wieder in die Taschen greifen

„Die Anbindung des Flughafens an das Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine zentrale Investition in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes

Infoblatt der CDU Baden-Württemberg



Nur 60% der Baden-Württemberger fliegen ab STR



→ 39,34% aller im Einzugsgebiet getätigten Buchungen nach Europa fliegen entweder von MUC/FRA oder ZRH ab.



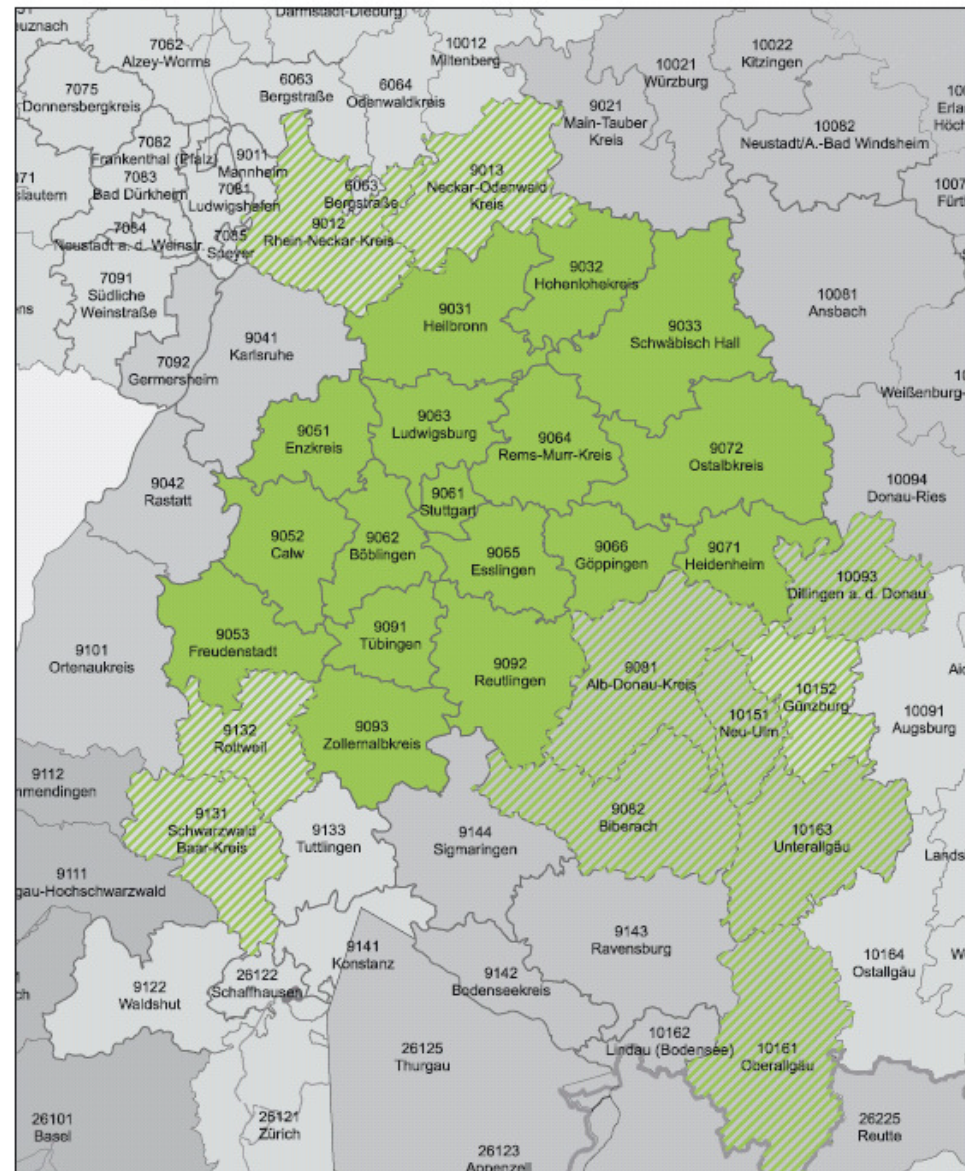
Export von 6.000 Arbeitsplätzen

Einzugsgebiet heute über Schiene



Nach Realisierung S21 & Neubaustrecke:

➡ + 1,2 Mio. Passagiere



„Die Anbindung des Flughafens an das Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine zentrale Investition in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes

Infoblatt der CDU Baden-Württemberg

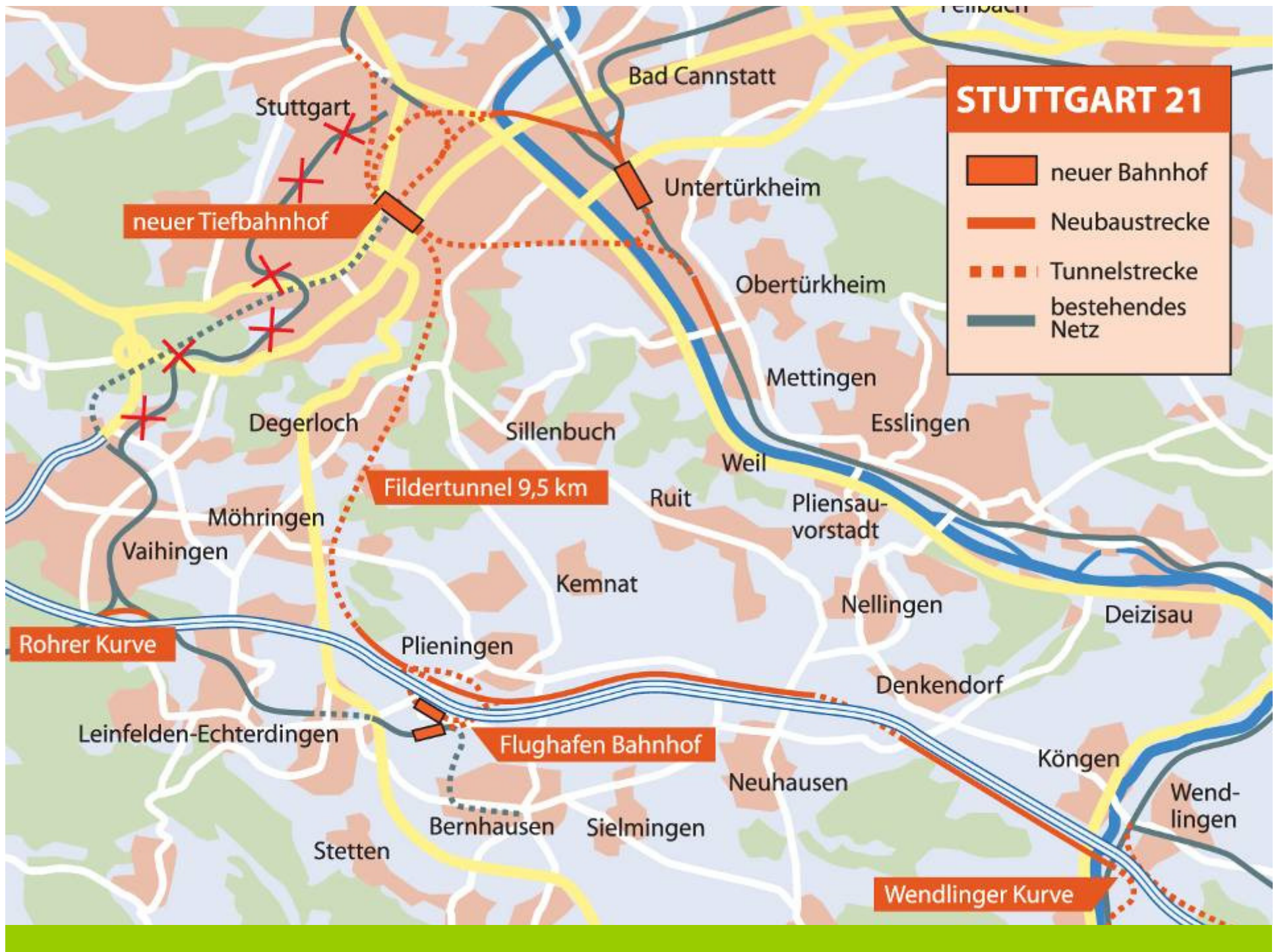
Der Flughafen ist ein Flughäfele:

- **Der Flughafen Stuttgart hatte im Rekordjahr 2007: 10,3 Mio. Passagiere.**
- **Der Verkehrsverbund Stuttgart VVS hatte im Jahr 2009: 326 Mio. Fahrgäste**
- **Selbst wenn niemand mehr mit dem Auto zum Flughafen kommt, geht es nur um 3 Prozent aller Fahrgäste des ÖPNV in der Region Stuttgart**
- **Der Fernverkehrsanschluss existiert nur in der Werbung, weil die ICE nur alle 2 Stunden am Flughafen halten sollen (!)**

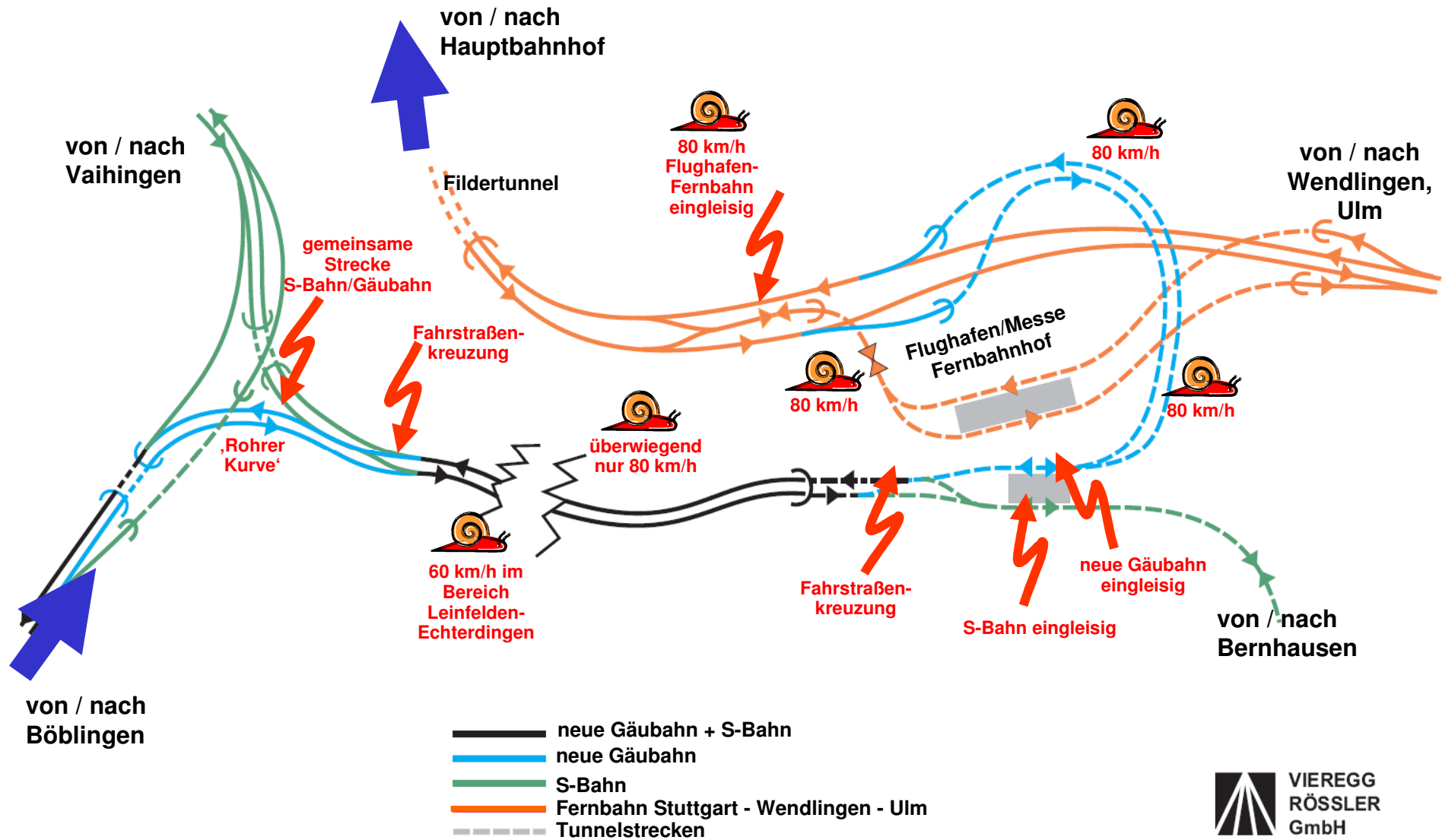
Zusätzliche Fluggäste können in Stuttgart nicht abheben ohne zweite Startbahn

Fazit: Für die Bahn ist die Flughafenbindung nahezu bedeutungslos.

-
- Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative
 - Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?
 - 3** **Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart**
 - Stresstest für Stuttgart 21
 - Stresstest für die Landeskasse
 - Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt ?



Fahrt eines ICE von Zürich in den Bahnknoten S 21



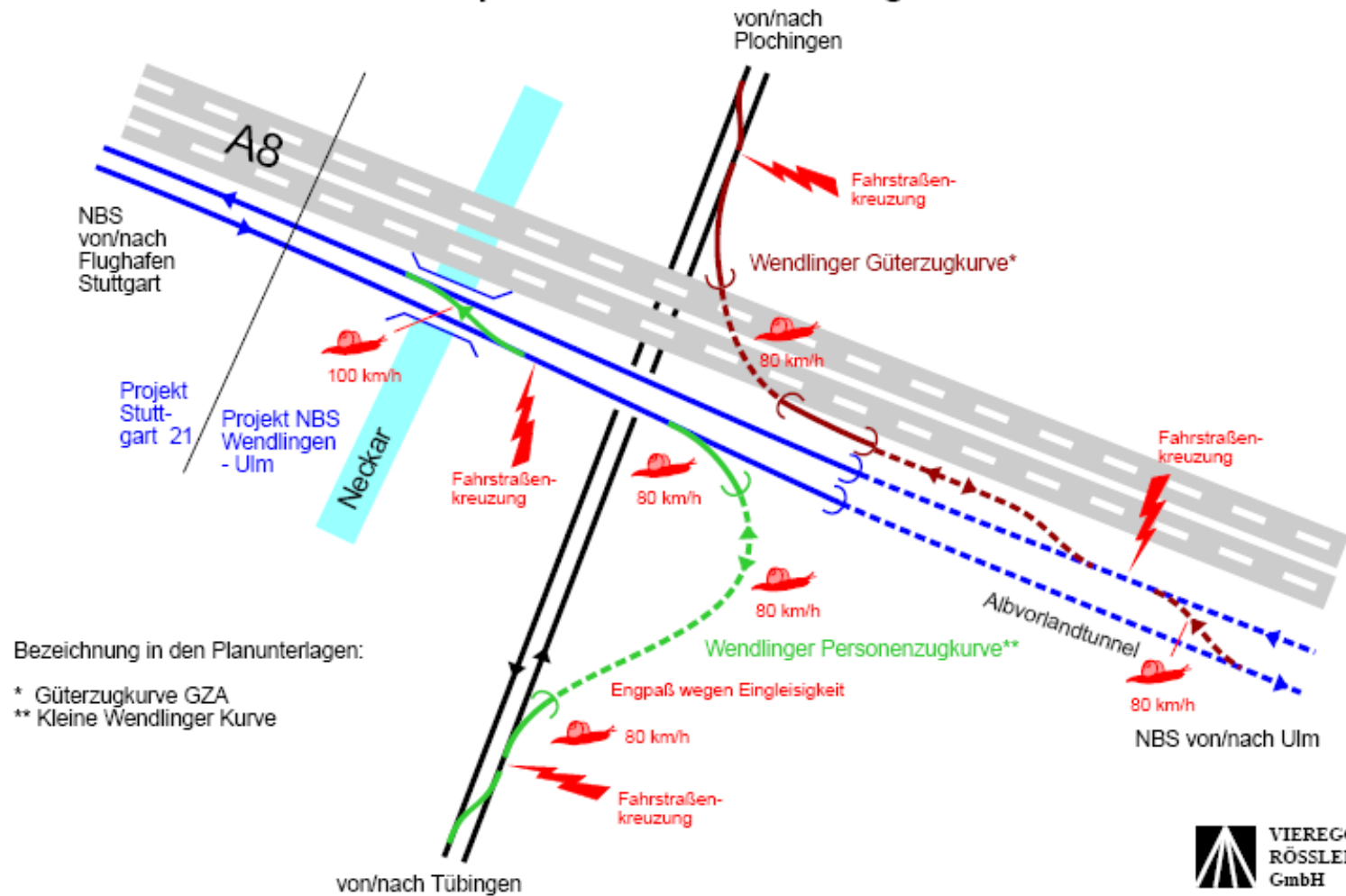
Schienenengpass Stuttgart 21:

Fallbeispiel

**Die nur eingleisige und nicht kreuzungsfrei
angebundene Wendlinger Kurve**

Die nur eingleisige Wendlinger Kurve sorgt für Probleme

Abb. 7: Neubaustrecke Wendlingen - Ulm
Schematischer Gleisplan im Bereich Wendlingen



**Verspätungsübertragung
durch die eingleisige Wendlinger Kurve:
Die Fahrgäste haben das Nachsehen.**

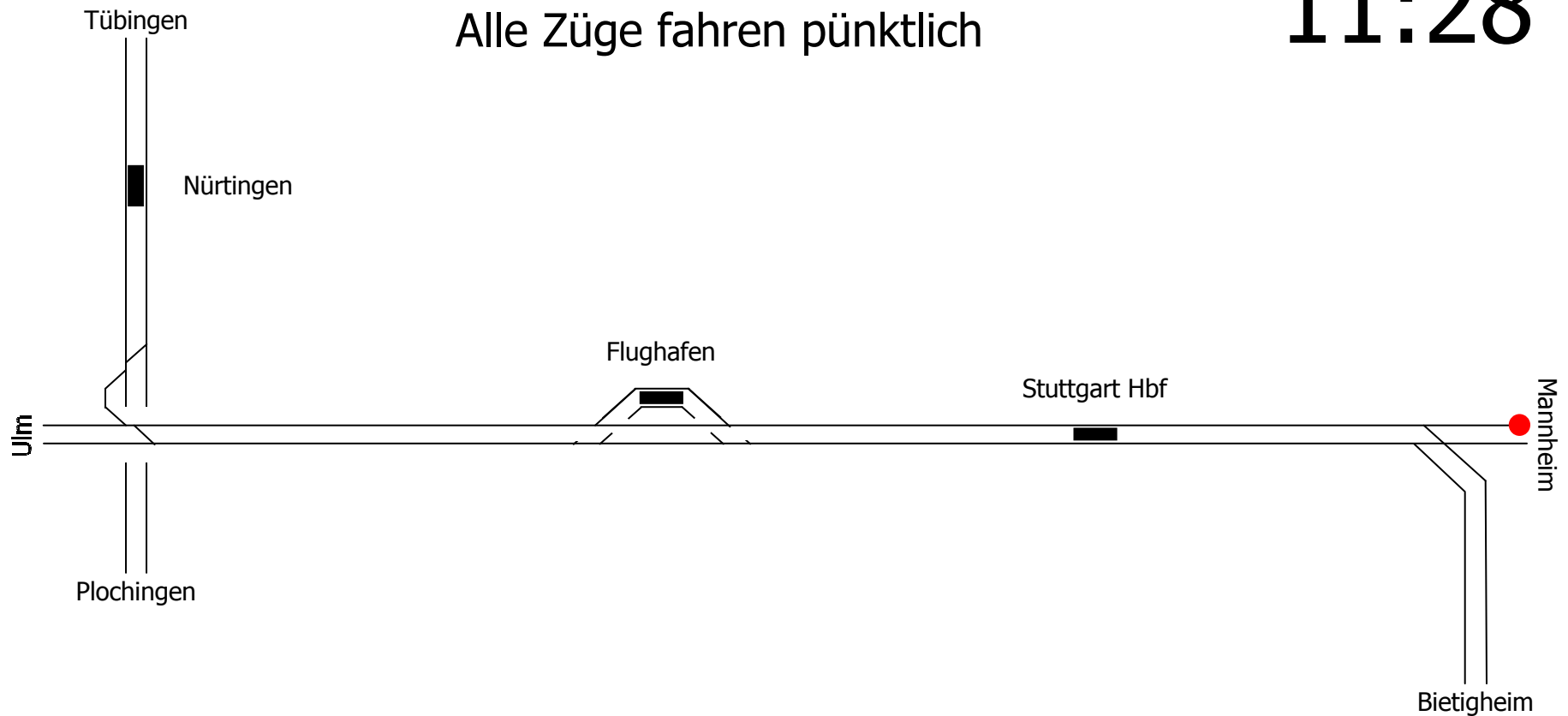
Ein Fallbeispiel (Film).



Verspätungsfalle Stuttgart 21

Variante 1:
Alle Züge fahren pünktlich

11:28



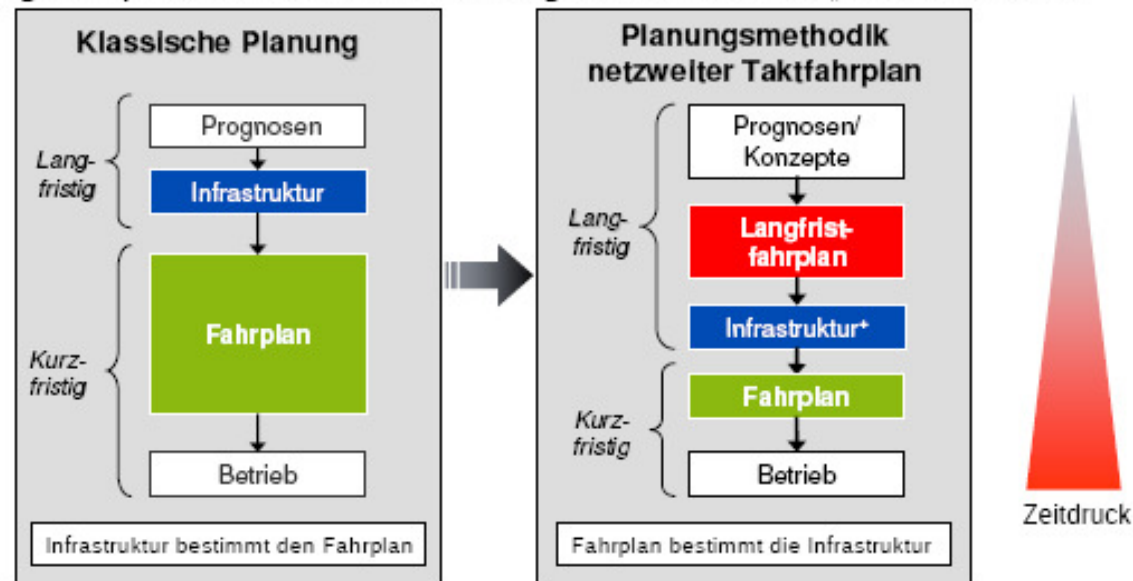
- = ICE
- = RE

Erst bauen, dann denken ?

Bei der Infrastrukturplanung müssen die Wünsche der Kunden im Personen- und Güterverkehr langfristig berücksichtigt werden



Der Langfristfahrplan setzt auf eine Umkehr der Planungsmethodik – Grundsatz: „form follows function“



Nur die Einbeziehung des Fahrplans in die Investitionsplanung ermöglicht eine optimierte Entwicklung der Infrastruktur.

Geplantes Fahrplanangebot:

1-Std.-Takt zwischen A-Stadt und B-Burg



1 Zug pendelt zwischen den beiden Endpunkten.

Kein Ausweichgleis nötig.

Geplantes Fahrplanangebot:

30-Min-Takt zwischen A-Stadt und B-Burg

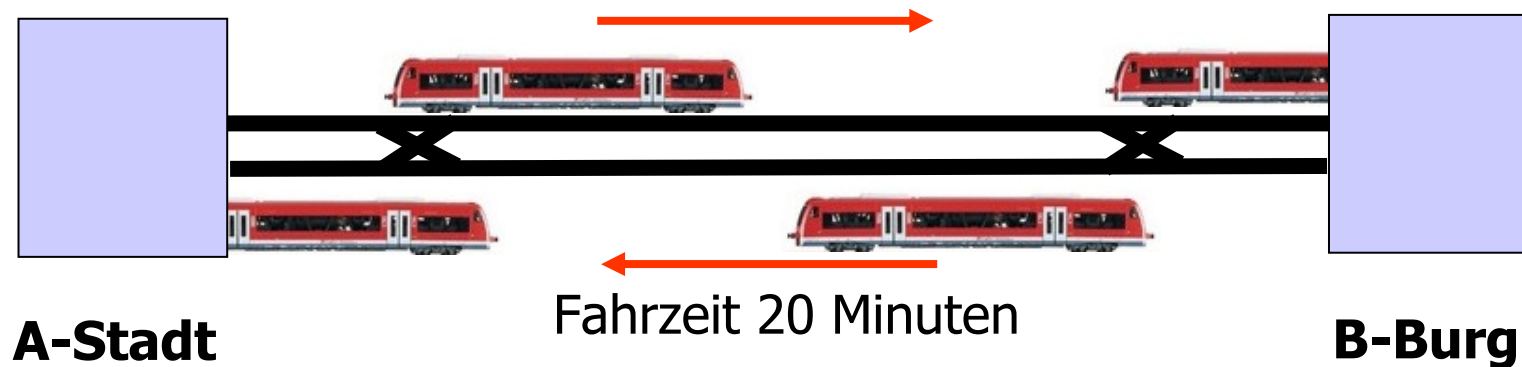


2 Züge pendeln zwischen den beiden Endpunkten.

In der Mitte ist ein Ausweichgleis nötig.

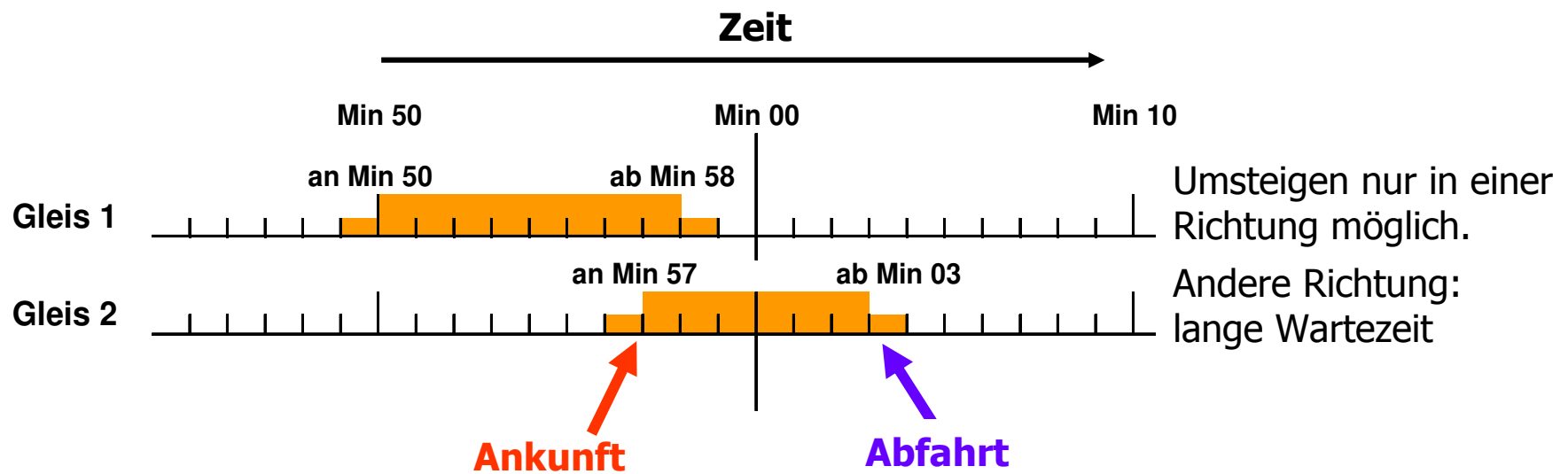
Geplantes Fahrplanangebot:

15-Min-Takt zwischen A-Stadt und B-Burg



**Beim 15 Minuten-Takt
wird die Strecke zweigleisig ausgebaut.**

Wie liest man einen Gleisbelegungsplan?



Notfahrplan im Tiefbahnhof



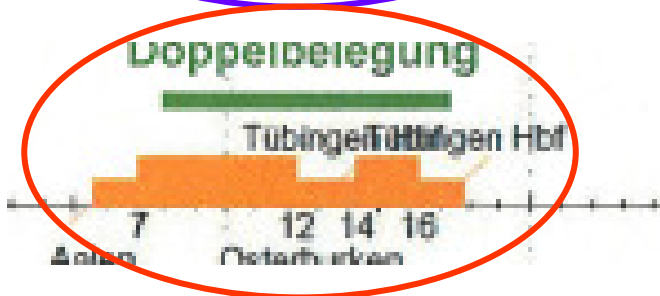
Dichte Zugfolge:

Neubelegung des Gleises
innerhalb weniger Minuten:
Verspätungen übertragen sich



Zugfolge Null Minuten:

Verspätungen werden planmäßig
produziert



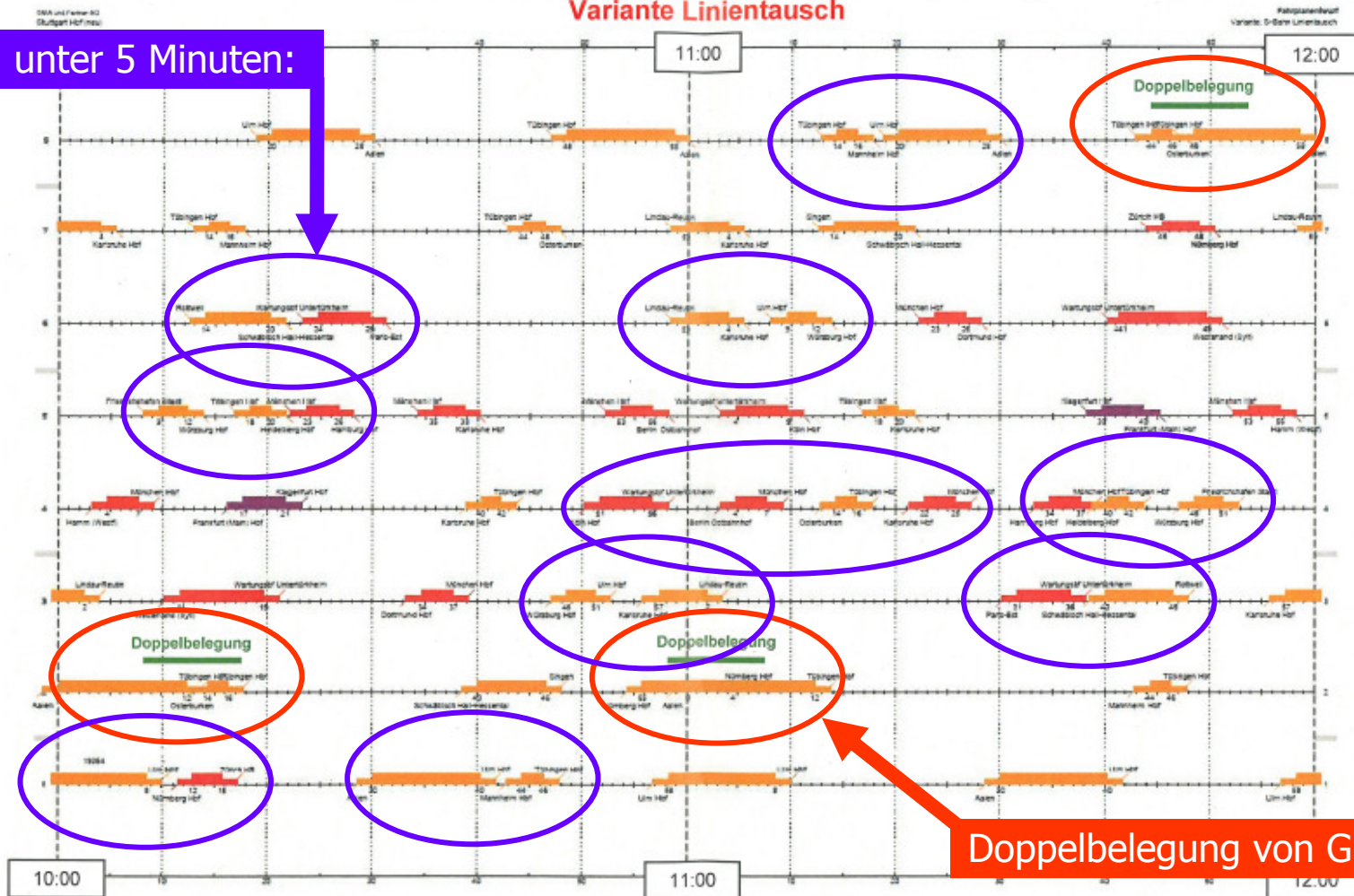
Doppelbelegung der Gleise:

zwei Züge stehen gleichzeitig im
Gleis. Verspätungen führen zu großen
Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr

Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 (Grundtakt)

Verdichteter Grundtakt in der HVZ (ARBEITSSTAND)
Variante Linientausch

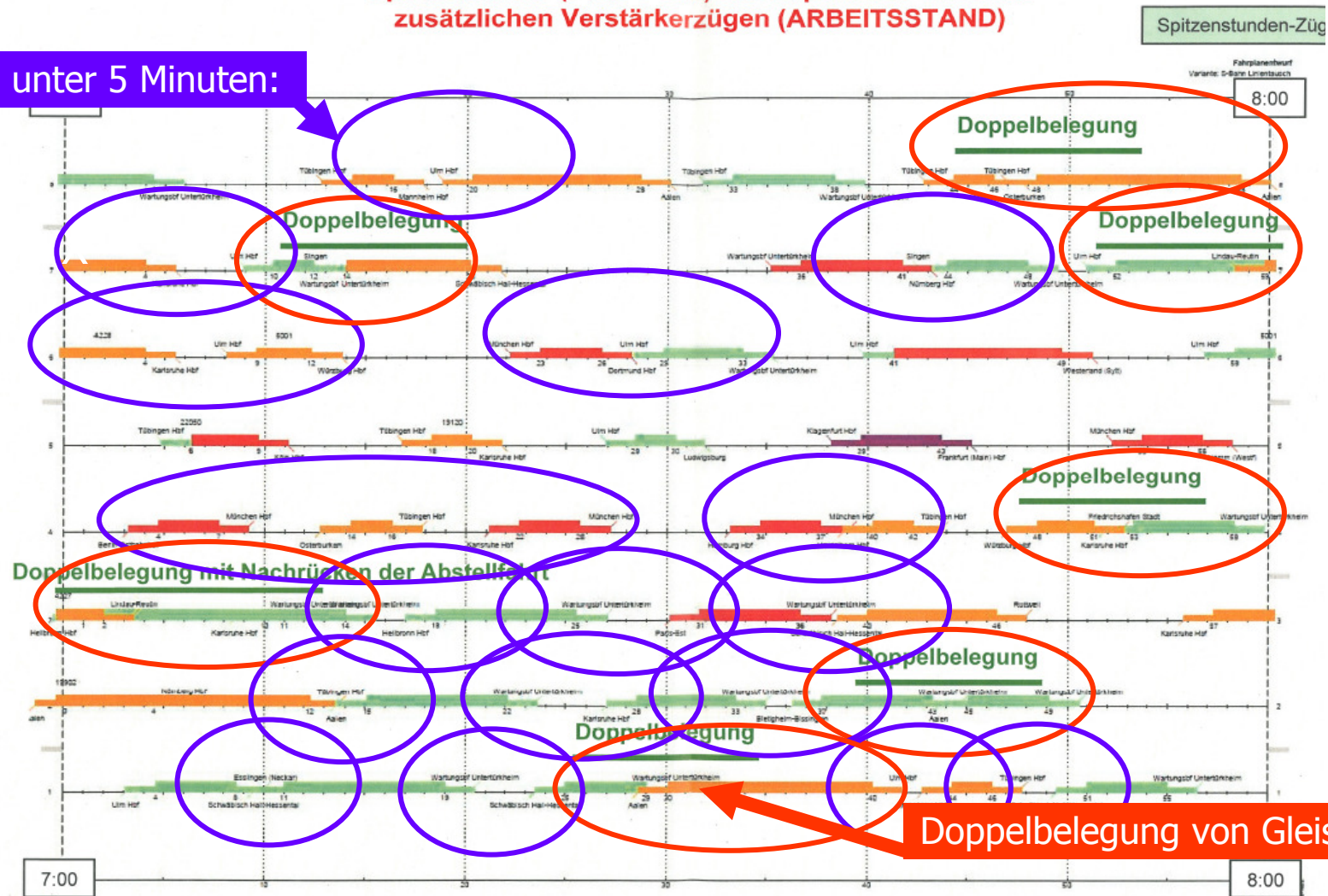
Zugfolgen unter 5 Minuten:



Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 (Spitzenstunde: 44 Züge/h)

**Spitzenstunde (7 bis 8 Uhr) aus kapazitiver Sicht mit
zusätzlichen Verstärkerzügen (ARBEITSSTAND)**

Zugfolgen unter 5 Minuten:



Verpasste Anschlüsse: Warten im Tunnelbahnhof



Der Zug aus Würzburg erreicht Stuttgart zur Minute 48.

Der Zug nach Singen ist bereits zur Minute 46 abgefahren.

Rüdiger Grube exklusiv in BILD

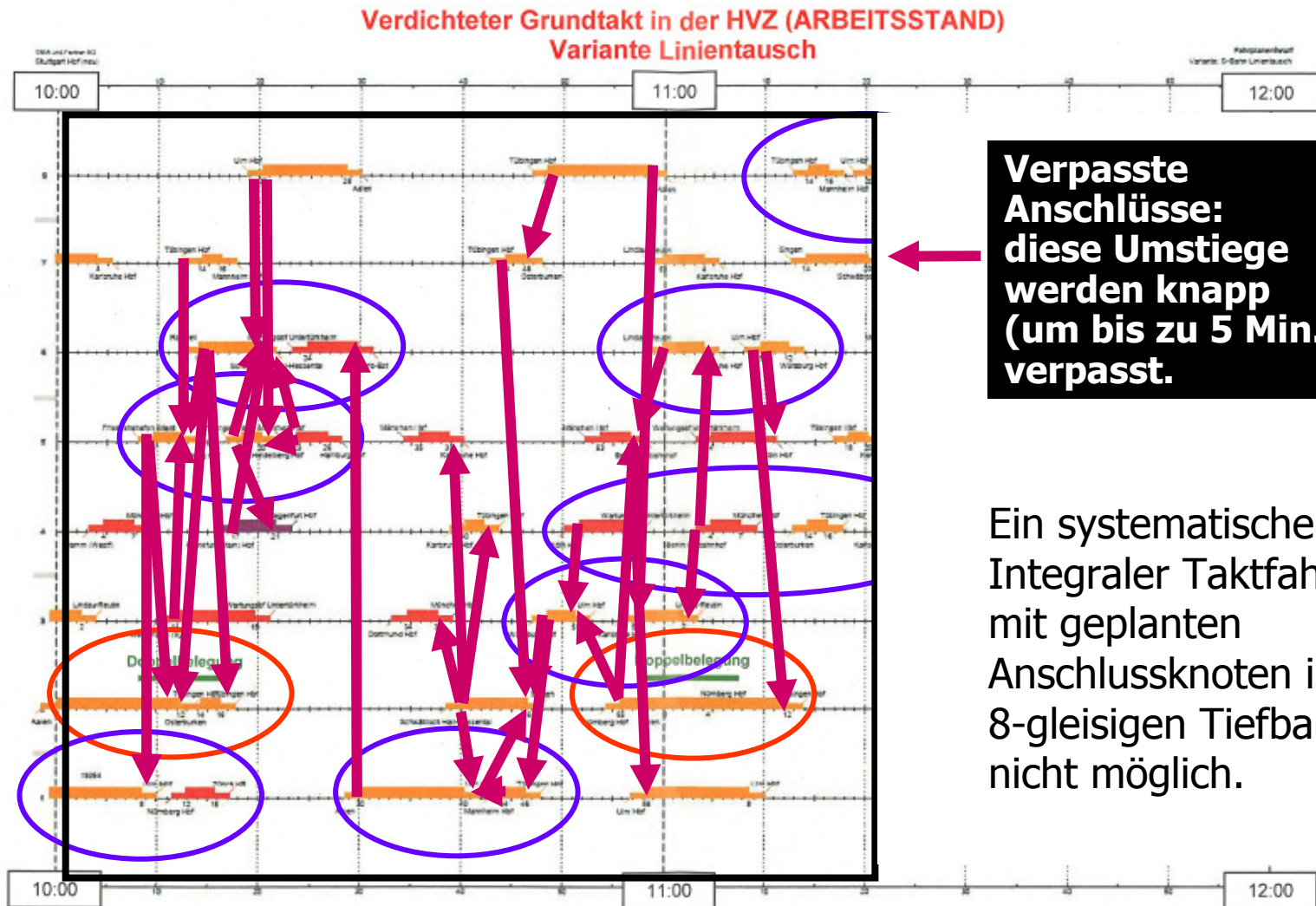
Wir bauen besten Bahnhof der Welt

Von

Andreas



Verpasste Anschlüsse im Tiefbahnhof S 21 (Grundtakt)



Integraler Taktfahrplan: Gleisbelegung im Kopfbahnhof 21



Bahnsteigbelegung Stuttgart Hbf (Variante mit NBS Wendlingen – Ulm)

Grundangebot Tagsüber																									
Gl.	Minute 15				gerade Stunde		Minute 45																		
1a																									
1	S. Hall	04		RE	26	S. Hall	S. Hall	34		RE	56	Nürnb.													
2		Aalen	08		RE	22	Aalen		Aalen	38		RE	52	Aalen											
3	é	04	S		Tübingen	12		RE	20	Biet.-PF	S	26	é	34	S		Nürtingen	42		RE			S	56	é
4	Lindau-		06		RE	16	Heilbronn-Mannheim		Tübingen-	36		RE	46	Heilbronn											
5					Heilbronn	14		RE	24	-Tübingen			Mannheim-Heilbronn	44		RE	54		-Lindau						
6							18	Nürtingen		Pforzheim-Bietigheim	38		RE	48	Tübingen										
7					Dortmund	09		ICE																	
8					Freudenstadt	10		RE	20	Singen				Singen	40		RE	50	Freudenstadt						
9									Tübingen	11		IRE	24	Würzburg					Albstadt	41		IRE	54	Heidelberg	
10					Ulm	08			IRE		27	Karlsruhe													
11									München	14		ICE	21	BerlinMünchen	28	IC	33	Frankfurt		München	44	ICE	48	Karlsruhe-Paris	
12									Nürnberg	11		ICE	18	Zürich									ICE	51	Dortmund
13					Ulm	05			RE		25	Donzdorf	Donzdorf	35			RE		55	Ulm					
14									Karlsruhe	12	ICE	16	München	Dortm.-Mainz	27	IC			Berlin	39		ICE	46	München	
15					Heidelberg	06			IRE		19	Albstadt						Würzburg	36		IRE	49	Tübingen		
16																		Karlsruhe	33			IRE		52	Lindau

35 Züge



- = Zug einer Linie des Grundangebotes Fernverkehr
- = Zug einer Linie des Grundangebotes Nahverkehr
- = Zug einer Linie des Grundangebotes S-Bahn

Alle Züge treffen sich im Kopfbahnhof
Umsteigen zwischen allen Zügen

Fazit der Schlichtung:

Im Bahnknoten Stuttgart 21 können 44 Züge in der Spitzenstunde nur in einem „Notfahrplan“ eingezwängt werden.



Heiner Geißler: "Wenn das stimmt, was Sie sagen, dann ist ja die Konsequenz aus der Überlegung, dass diese Seite hier offensichtlich nur Quatsch plant."



Volker Kefer: „Herr Palmer, ich zolle Ihnen meinen Respekt. Hätten Sie nicht Lust, bei uns als Planer anzufangen?"

-
- Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative
 - Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?
 - Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart
 - 4** **Stresstest für Stuttgart 21**
 - Stresstest für die Landeskasse
 - Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt ?

Schlichterspruch Dr. Geißler



- „Die Deutsche Bahn verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen.
- Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist.
- Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen.
- Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen.“

Wie Simulationsrechnungen zeigen, werden auch in Stuttgart erhebliche Verbesserungen durch die Umwandlung des Bahnhofs eintreten

Simulation Verbesserungen in Stuttgart

Der Durchgangsbahnhof

- vermeidet täglich 300 systembedingte Kreuzungen im Gleisvorfeld (potentielle Störstellen)
- verringert die mittlere Gleisbelegungszeit von 10 auf 5 Minuten¹
- ermöglicht vollständige Durchbindung des Regionalverkehrs mit Reduzierung von unnötigen Zugfahrten

Derzeit erwarteter Kapazitätsgewinn:

**Über 200 Züge² mehr pro Tag
bei gleichzeitiger Halbierung der Gleise,
ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit**

1) Im Nahverkehr
2) Basis: Tagsüber 17 Stunden



Was bedeutet 30 Prozent mehr?

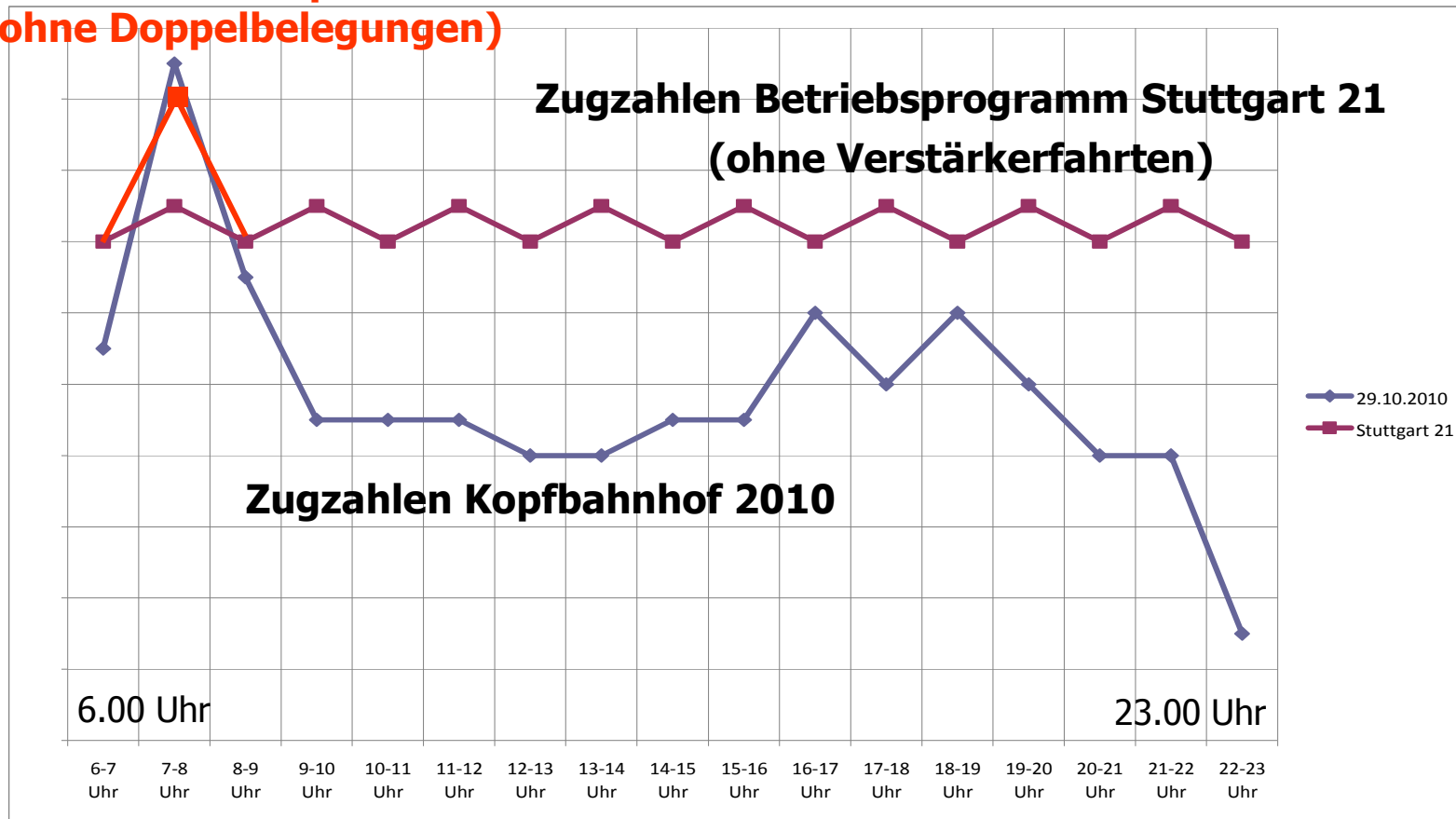
„Im Übrigen das wichtige ist, dass wir nicht die Leistungsfähigkeit 30 Prozent über den Tag verteilt nachweisen müssen - das war das, was wir immer gesagt haben, es ist möglich, und entgegen der Behauptungen der Gegner haben sie nicht nachgewiesen, dass dies über den Tag nicht möglich ist -, sondern wir sind den Kritikern entgegengekommen und haben gesagt, wir sind bereit, diese 30 Prozent mehr auch während der Spitzenstunde anzubieten, obwohl die Verkehrsprognosen und die demografische Entwicklung dagegen sprechen, dass es tatsächlich in diesem Bereich notwendig ist, aber wir waren bereit zu sagen, wir werden auch das nachweisen.“

Tanja Gönner

**Der Stresstest bedeutet also:
49 Züge (heute 37) in der Spitzenstunde**

Warum fahren bei S21 mehr Züge als heute ?

**Verstärkerfahrten Spitzenstunde
(ohne Doppelbelegungen)**



Anforderung jetzt: 49 Züge (heute 37) in der Spitzenstunde Wie soll das gehen und was kostet das?

„Das Schweizer Unternehmen, das das untersuchen soll, hat bereits gesagt, sie sehen nicht das 9. und 10. Gleis als notwendig an.“

Tanja Gönner

Aussage SMA:

„Im Rahmen der Untersuchung hat sich der Tiefbahnhof Stuttgart nicht als limitierender Faktor erwiesen.“

**Die Aussage SMA bezieht sich auf Grundtakt mit 30 Zügen/Std.
aber: 49 Züge sind mehr als 30 Züge !**

Plausibilitätsprüfung

Gutachten Prof. Martin, Universität Stuttgart:

Maximale Kapazität des 8-gleisigen Tiefbahnhofs: **51 Züge/Std.**

Unter Laborbedingungen und mit minimalen Haltezeiten 1-2 Minuten!

Die Realität:

- Haltezeiten 2 Min (Regionalverkehr) – 4 Min (Fernverkehr) erforderlich
 - Restriktionen durch die Zulaufstrecke
 - Restriktionen durch Gleisverteilung

**49 Züge/Std. sind nur mit mehr Gleisen im Tiefbahnhof
und besseren Zulaufstrecken möglich**

-
- Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative
 - Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?
 - Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart
 - Stresstest für Stuttgart 21
 - 5** **Stresstest für die Landeskasse**
 - Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt ?



„Dass Stuttgart 21 nicht funktioniert, halte ich für sehr unwahrscheinlich. Und selbst wenn alle Veränderungen, die Geißler für diesen Fall vorgeschlagen hat, nötig werden sollten, was ich nicht glaube, wären es Kosten in Höhe von 150 oder 160 Millionen Euro. Die Grünen sprechen von 500 Millionen Euro, ja sogar einer Milliarde Euro, wie sie dazu kommen, ist mir schleierhaft.“

Stefan Mappus, FAZ 3.12.2010

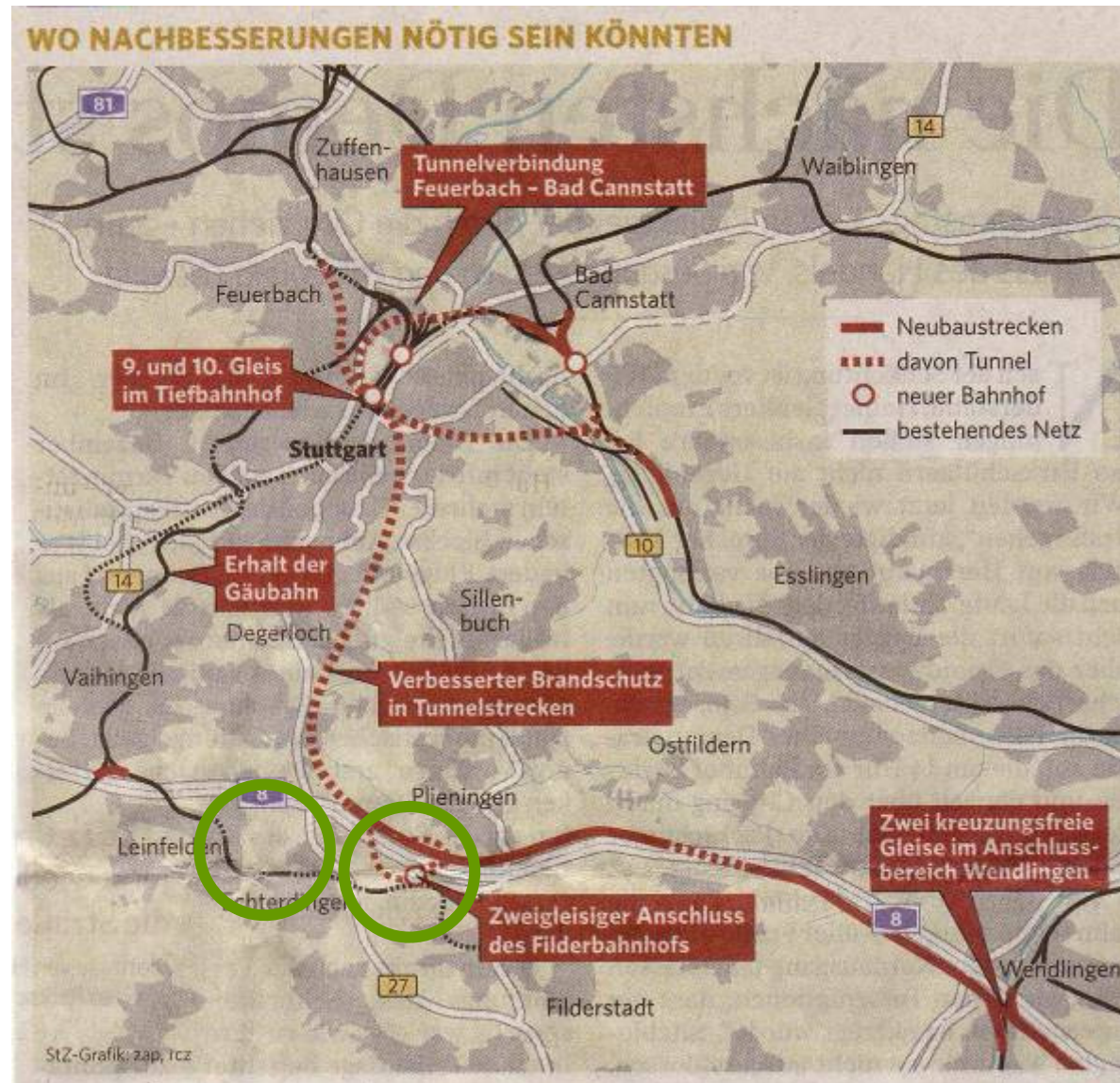
Nachbesserungen für den Bahnknoten für S 21

Netzergänzungen zur Herstellung der Funktionsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21

Maßnahmen aus dem Schlichterspruch Geißler

Zusätzlich erforderlich:

- Ausbau Flughafen Regionalbahnhof
- Verbesserung Sicherheit Filder S-Bahn



Infrastrukturergänzung zu S21	Kosten ca.
9. und 10. Gleis im Tiefbahnhof	200 Mio.
Option P (Tunnelverbindung Einführung Feuerbach/Bad Cannstatt)	100 Mio.
Sanierung Gäubahn + sinnvolle Anbindung an den Hbf	150 Mio.
Zweigleisige westliche Anbindung Flughafen	30 Mio.
Minimalertüchtigung Flughafen Regionalbahnhof	20 Mio.
Große Wendlinger Kurve	70 Mio.
Summe	570 Mio.

Kosten S21 laut DB	4.088 Mio.
Ausgeklammerte Kosten:	
Zinsverzicht Grundstücke durch Stadt Stuttgart	212 Mio.
Nicht berücksichtigte Planungskosten	176 Mio.
Abstellbahnhöfe an Außenbahnhöfen (TÜ, HN...)	44 Mio.
Kosten Grundstücksgeschäfte	28 Mio.
doppelt gebuchte Einsparungen (laut WP)	45 Mio.
Ausstattung doppelte Signaltechnik	30 Mio.
Zwischensumme	4.623 Mio.
Nicht realisierbare Einsparungen (WP: „optimistisch“)	300 Mio.
Heutige Kosten für S21 nach den Zahlen der DB	4.923 Mio.

Fazit: Stuttgart 21 Plus = 5 Mrd. + X Euro

Kosten für den Ausstieg aus S 21 – die Rechnung der DB (1)

Bei einem Projektausstieg aus S21/ NBS Wendlingen – Ulm entstehen Kosten für die Bahn von nahezu 2,9 Mrd. EUR ...



Ausstiegskosten und Ersatzinvestitionen

▪ Kosten im Zusammenhang mit Projektabbruch	1.522
▪ Ersatzinvestitionen	1.346
Summe	2.868

... davon wären analog S21 lediglich ca. 500 Mio. EUR aus der LuFV¹⁾ finanziert, da keine Mehreinnahmen aus Zusatzverkehren entstehen

1) Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Kosten für den Ausstieg aus S 21 – die Rechnung der DB (2)

Bei einem Projektabbruch von Stuttgart 21/ NBS Wendlingen – Ulm entstehen für die Bahn ergebniswirksame Kosten von mehr als 1,5 Mrd. EUR



Ausstiegskosten in Mio. EUR

▪ Rückabwicklung Grundstücksverkäufe von 2001 ¹⁾	743,0
- Erstattung aus geleisteten Zahlungen an Stadt Stuttgart	-35,0
▪ Schadensersatz U-Bahn sowie Mindererlöse A1-Feld	50,0
▪ Rückzahlung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart ¹⁾	115,3
▪ Verlorene Planungs- und Baukosten	
- Stuttgart 21	308,2
- NBS Wendlingen – Ulm	162,2
▪ Schadensersatz für bestellte Leistungen	
- Stuttgart 21	140,8
- NBS Wendlingen – Ulm	32,4
▪ Kosten der Projektleitung	5,6
Summe	1.522,5

Verlorene
Kosten:
650 Mio

nur S 21:
455 Mio

1) Mit Zinsen

Kosten für den Ausstieg aus S 21 – die Rechnung der DB (3)

Bei Abbruch von S21 fallen erforderliche Ersatzinvestitionen in den Kopfbahnhof in Höhe von ca. 1,3 Mrd. EUR an, davon ca. 488 Mio. EUR bis 2020



Ersatzinvestitionen – Grobkostenschätzung in Mio. EUR, Kostenstand 2008 (Realwerte)

▪ Tunnel	54
▪ Eisenbahnbrücken	410
▪ Signal- und Fernmeldeanlagen	111
▪ Gleisanlagen und Bahnkörper	188
▪ Planungskosten Netz (13%)	99
▪ Bahnhof	99
▪ Abstell- und Behandlungsanlagen	209
▪ Risikozuschlag (15%)	176
Summe	1.346¹⁾

1) Entspricht einem über die Laufzeit nominalisierten Wert von 1.809 Mio. EUR

Die Kosten für den Ausstieg aus Stuttgart 21

(Ausstiegskosten incl. Abbruch Neubaustrecke Wendlingen – Ulm)

Deutsche Bahn AG	2.868 Mio. Euro
Wirtschaftsprüfer der Schlichtung (Incl. Ersatzinvestitionen bis 2020)	1.000 - 1.500 Mio. Euro
Echte verlorene Kosten mit NBS	650 Mio. Euro
Echte verlorene Kosten nur S21	455 Mio. Euro

Der Ausstieg ist billiger als Weiterbauen !

-
- Kopfbahnhof 21: Die nie geprüfte Alternative
 - Stuttgart 21: Was bleibt nach dem Faktencheck ?
 - Engpass 21: eingleisig nach Stuttgart
 - Stresstest für Stuttgart 21
 - Stresstest für die Landeskasse
 - 6** **Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt ?**

Was ist billiger: weitermachen oder umsteigen?



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Offizielle Kosten S 21:
ca. 4,1 Mrd. € ● Reale Kosten S 21:
mindestens 4,9 Mrd. € ● Kosten Stuttgart 21 plus:
ca. 500 Mio. € ● Gesamtkosten:
ca. 5,4 Mrd. € | <ul style="list-style-type: none"> ● Kosten K 21:
ca. 3 Mrd. € ● Ausstiegskosten:
ca. 1 Mrd. € ● Gesamtkosten:
ca. 4 Mrd. € |
|--|--|

Fazit: K 21 ist billiger und besser als S 21!

Dauert eine Realisierung von K 21 bis zum Jahr 2035?

Raumordnungsverfahren	2 Jahre
Planfeststellungsverfahren (teilw. Anpassungen)	2 Jahre
Bauzeiten der Module	8-10 Jahre

Fertigstellung bis 2025 möglich



„Pacta sunt servanda“

aber: Verträge kann man ändern!

- **Wegfall der Geschäftsgrundlage nach Stresstest**
 - **Täuschung des Parlaments**
 - **Verfassungsfrage der Finanzierung**
- 

Wird Stuttgart 21 gebaut oder gestoppt?



**Wählen gehen und
Oben bleiben !**



Backup



„Topographie der Probleme“ (SMA 2008)

