



Stuttgart 21 – Die neun wichtigsten Fragen und Antworten

1. Was ist die Idee des Projekts Stuttgart 21?

Bereits in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts wird darüber diskutiert, den Bahnhof in Stuttgart in einen Durchgangshalt zu verwandeln. 1988 bringt der Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl die Idee eines unterirdischen Bahnhofs ins Gespräch. Nachdem 1992 eine Grundsatzentscheidung zum Neubau eines Durchgangsbahnhofs getroffen wird, fällt 1994 die Entscheidung für den Standort: Er soll dort entstehen, wo sich der bisherige Stuttgarter Hauptbahnhof befindet. Wie viele andere Projekte der neunziger Jahre, die für das 21. Jahrhundert geplant wurden, bekommt auch dieses Projekt den Namenszusatz „21“. In vielen anderen deutschen Großstädten wurden diese Projekte wieder verworfen.

Ziel des Neubaus ist es, leistungsfähiger als der aktuelle Bahnhof zu sein und zusammen mit den Neubaustrecken die Reisezeiten zu verkürzen.

Die Entwürfe des Architekten Christoph Ingenhoven, Gewinner des europaweiten Architektenwettbewerbs für das Projekt, sehen vor, den neuen Durchgangsbahnhof unter die Erde zu legen und die Gleisanlagen um 90 Grad zu drehen. Die Anzahl der Gleise wird von 16 auf acht reduziert. Die Strecken zum Bahnhof müssen dafür in Tunnel verlegt werden. Dadurch werden Gleisflächen frei, die für die Stadtentwicklung genutzt werden sollen.

Teil der Planung ist es, den im Jahre 1928 nach einem Entwurf der Architekten Peter Bonatz und Friedrich Eugen Scholer fertig gestellten denkmalgeschützten Stuttgarter Bahnhof nur im Kern zu erhalten. Auch der Schlosspark soll durch den Neubau umgestaltet werden

Neben dem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof entsteht ein weiterer Bahnhof am Flughafen, eine neue S-Bahn-Station und der Abstellbahnhof Untertürkheim. Eng verbunden mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs ist der Neubau der Bahnstrecke von Stuttgart nach Wend-

lingen und der anschließenden ICE-Strecke Wendlingen-Ulm. Bei „Stuttgart 21“ handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG.

2. Warum soll die Strecke Wendlingen-Ulm neu gebaut werden?

Der Streckenabschnitt von Wendlingen nach Ulm ist Teil der sogenannten Magistrale für Europa. Sie verläuft süd-westlich von Stuttgart und führt quer durch Europa. Sie verbindet Paris mit Budapest und Bratislava über die Schiene und soll den Schienenverkehr verbessern und beschleunigen. Die Neubaustrecke führt über die Schwäbische Alb und soll in Zukunft Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h ermöglichen. Auf der derzeitigen Fernverkehrsstrecke Filstalbahn liegt die Höchstgeschwindigkeit bei nur 160 km/h. Die neue Strecke, die auch für den Güterverkehr geeignet sein soll, soll die Fahrzeiten von Stuttgart nach Ulm und nach München verkürzen.

Der Neubau der Strecke Wendlingen-Ulm ist nötig, um die geplante Leistungssteigerung und Verkürzung der Reisezeiten durch das Projekt Stuttgart 21 auch tatsächlich erreichen zu können. Die Kosten der Einbindung der Neubaustrecke in den Knoten Stuttgart belaufen sich auf € 563,8 Mio. (Festbetrag des Bundes). Die Kosten der Neubaustrecke Wendlingen Ulm (inklusive dem Ausbau der Donaubrücke) betragen € 2,928 Mrd. Die Europäische Union fördert den Verkehrsträger Schiene im Rahmen der Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze (TEN-Mittel). Die TEN-Fördermittel im Rahmen des Mehrjahresprogramms für Studien und Bau der Strecke Stuttgart Wendlingen betragen € 114,47 Mio. und sind damit der höchste Einzelposten innerhalb des deutschen Streckennetzes.

3. Welche Partner sind an der Planung und Finanzierung von Stuttgart 21 beteiligt?

Bauherr für das Großprojekt Stuttgart 21 ist die Deutsche Bahn AG. An der Planung und Finanzierung sind aber von Beginn an weitere Partner beteiligt. 2009 wird eine Finanzierungsvereinbarung mit folgenden Beteiligten getroffen: Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Flughafen Stuttgart und der Verband

Region Stuttgart. (Dieser Verband besteht aus einer direkt gewählten Regionalversammlung und ist einer von zwölf Regionalverbänden in Baden-Württemberg.)

Im Zuge der Finanzierungsvereinbarung wurde ein Lenkungskreis für Stuttgart 21 einberufen, der unter anderem die Einhaltung der Kostenentwicklung überwachen soll. Im Lenkungskreis ist das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (kurz „EIU“, bestehend aus: DB Netz Aktiengesellschaft, DB Station&Service Aktiengesellschaft, DB Energie GmbH, Deutsche Bahn AG, vertreten). Kurz: „Die Projektpartner“. Zu den Aufgaben des Lenkungskreises gehört u.a.: Die Kostenauditierung zu Mehrkostenbegrenzung sowie die Zustimmung zur Freigabe von Mitteln aus dem Risikobudget.

Der Lenkungskreis wird durch den „Arbeitskreis Baden Württemberg 21“ auf Fachebene vorbereitet. Aufgaben des Arbeitskreises sind: Informationsaustausch zu aktuellem Projektstand, Abstimmung mit dem Ziel zeitnaher Erwirkung im Lenkungskreis, Abstimmung von Gegensteuerungsmaßnahmen.

4. Was kostet Stuttgart 21?

Nach aktuellen Berechnungen schätzt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Gesamtkosten für den Neubau des Stuttgarter Durchgangsbahnhofs auf deutlich über 4,5 Mrd. Euro. Das Projekt Stuttgart 21 wird danach fast doppelt so teuer, als ursprünglich geplant. Als die Rahmenvereinbarung für Stuttgart 21 im Jahr 1995 getroffen wird, liegt die Kostenschätzung bei 5 Mrd. DM (etwa 2,5 Mrd. Euro).

Am 2. April 2009 unterzeichnen die beteiligten Partner die Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 3,076 Mrd. Euro – mit ihr fällt der Startschuss für die Umsetzung des Neubaus.

Der Finanzierungsanteil des Landes steigt infolge der Kostensteigerung von 12,04 Prozent auf 20,56 Prozent und beträgt aktuell 930,6 Mio. Euro. Da sich der Bund nicht an der Finanzierung der Kostensteigerungen beteiligt, wird diese von den anderen Partnern getragen.

5. Welche Risiken gibt es durch die besonderen Gesteinsschichten rund um Stuttgart beim Tunnelbau?

Der Bau von Schienenstrecken durch Tunnel wird vom Eisenbahnbundesamt (EBA) überwacht. Sowohl die Sicherheit der Fahrgäste als auch die Auswirkungen auf die Umwelt und angrenzende Wohngebiete sollen dabei berücksichtigt werden. Der Tunnelbau in Stuttgart und Umgebung stellt die Deutsche Bahn AG vor große Herausforderungen, denn das Gestein weist dort einen hohen Anteil von so genanntem Quellgips auf: Ein hoher Anteil des Minerals Anhydrit führt dazu, dass der Untergrund bei Kontakt mit Wasser aufquillt. Weil sich in diesem Fall der Boden hebt, muss das Eintreten von Wasser aus den Mineralquellen und aus dem Grundwasser in das Gestein verhindert werden.

Diese besonderen geologischen Bedingungen müssen bei der Konzeption und dem Bau des Bahnhofs berücksichtigt werden, denn im Zuge seiner Verlegung unter die Erde werden viele Kilometer untertunnelt.

6. Was bedeutet der Bahnhofsbau für das Stuttgarter Grundwasser und die Mineralquellen?

Um die Baustelle des neuen unterirdischen Bahnhofs trocken zu halten, muss Grundwasser abgepumpt werden. Dafür erstellt die Deutsche Bahn AG einen Plan für das Grundwassermanagement. Im Juni 2011 zeigt sich, dass wahrscheinlich mehr als doppelt so viel Grundwasser abgepumpt werden muss, als ursprünglich angenommen: bis zu 6,3 Mio. Kubikmeter.

Stuttgart verfügt über Europas zweitgrößtes Mineralwasservorkommen. Es muss gewährleistet sein, dass dieses vom Abpumpen des Grundwassers nicht in Mitleidenschaft gezogen wird und nicht durch das durchlässige Gestein nach oben steigt.

7. Wie kam es zur Schlichtung Stuttgart 21 und wer war dran beteiligt?

Schon seit mehreren Wochen protestieren Bürgerinnen und Bürger gegen den Bahnhofsneubau, als am 30. September 2010 die Situation eskaliert. Im Schlosspark kommt es zu zahlreichen Verletzten. Tags darauf demonstrieren über 100.000 Menschen friedlich gegen das Projekt Stuttgart 21. Es ist eine der größten Demonstrationen die die Stadt je erlebt hat. Um den Hergang dieser Geschehnisse des 30.09.2010 zu klären, wird Ende Oktober desselben Jahres ein Untersuchungsausschuss im Baden-Württembergischen Landtag eingesetzt.

Gegner und Befürworter stehen sich scheinbar unversöhnlich gegenüber. Die größten Streitpunkte sind vor allem die Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs, sowie die geringe Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Um einen Dialog zwischen den Beteiligten zu ermöglichen, wird eine Schlichtung (Faktencheck) vorgeschlagen. Am 15. Oktober gibt es erste Gespräche zwischen Gegnern und Befürwortern mit Heiner Geißler als Schlichter. Man einigt sich, in einer Sachschlichtung alle Fakten (im weiteren Verlauf auch „Faktencheck“ genannt) auf den Tisch zu bringen und auf Augenhöhe zu diskutieren. Ziel ist es, eine Lösung zu finden, der alle Seiten zustimmen können.

Die Kernpunkte der Schlichtung sind die Kosten und die Finanzierung des Projektes, sowie die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des neuen unterirdischen Bahnhofs.

An den Schlichtungsgesprächen, die vom 22. Oktober bis 30. November 2010 stattfinden, nehmen teil: Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn AG und der damaligen Landesregierung, der Oberbürgermeister von Stuttgart, Stadträte und Mitglieder des Landtags, sowie Vertreter des Aktionsbündnisses K21. Ein nicht unerheblicher Teil des Aktionsbündnisses – die Parkschützer – verabschiedete sich nach dem ersten Termin.

8. Zu welchen Ergebnissen kam das Schlichtungsverfahren?

Am 30. November 2010 verkündet Heiner Geißler zum Abschluss dieses Verfahrens seinen Schlichterspruch. In Abstimmung mit Gegnern und Befürwortern schlägt er ein Projekt Stutt-

gart 21 Plus vor. Es sieht vor, den Bahnhof in Stuttgart tatsächlich neu zu bauen, stellt dafür allerdings einige Bedingungen.

Im Zentrum steht die Durchführung eines so genannten Stresstests. In Punkt 12 des Schlichterspruchs heißt es hierzu: „Die Deutsche Bahn AG 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.“ Im Rahmen der Schlichtung einigten sich die Parteien auf die Basiszahl von 37 Zügen. Diese Zahl hat keinen Zusammenhang mit der eventuellen Leistungsfähigkeit des bestehenden Kopfbahnhofs.

Darüber hinaus muss die Deutsche Bahn AG beim Brandschutz nachbessern und die Barrierefreiheit der Zugänge gemäß moderner Standards gestalten.

Entgegen der ursprünglichen Planung soll die Gäubahn, eine Schienenstrecke zwischen Stuttgart und Singen, erhalten bleiben und weiterhin für den Fernverkehr genutzt werden. Die Gäubahn ist in ihrer Sachgesamtheit nicht nur ein Kulturdenkmal, sie ist auch zwingend für Notfall- und Rettungsszenarien.

Wenn Stuttgart 21 gebaut wird, werden innerhalb der Stadt große Flächen frei, durch die heute die Gleise führen. Diese Flächen müssen der Spekulation durch Investoren entzogen werden. Eine Stiftung soll die Flächen verwalten und sicherstellen, dass große Bereiche als Frischluftschneisen frei bleiben. Neubauten dürfen nur nach höchsten ökologischen Standards entstehen und müssen familienfreundlich und bezahlbar sein.

Von den Bäumen im Schlosspark dürfen nur diejenigen gefällt werden, die alt und krank sind. Alle anderen, die für die Baustelle Platz machen sollen, müssen umgepflanzt werden.

9. Was passiert beim Stresstest? (siehe auch „Bewertung des Stresstests S21“)

Die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs ist ein großer Streitpunkt zwischen Gegnern und Befürwortern von Stuttgart 21. Während die einen Verbesserungen des Betriebs ankündigen

und kürzere Reisezeiten versprechen, zweifelt die Gegenseite daran, dass sich für die Reisenden tatsächlich Verbesserungen ergeben. Sie befürchten außerdem mehr Störungen im Ablauf.

Um hier Klarheit zu schaffen, muss die Deutsche Bahn AG als Ergebnis der Schlichtung einen Stresstest für den neuen Bahnhof durchführen. Die Deutsche Bahn AG 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. Der neue Bahnhof müsste demnach bis zu 49 Züge pro Stunde schaffen. Der Begriff Leistungsfähigkeit umfasst auch den im Faktencheck explizit genannten Fachbegriff der „guten Betriebsqualität“, d.h. es muss „Verspätungsabbau“ bewirkt werden. Die Haltezeiten der Züge und die damit verbundenen Umstiegszeiten der Fahrgäste müssen so gestaltet werden, dass die Reisequalität nicht leidet. Anschlusszüge müssen aufeinander abgestimmt werden und die Zeiten zum Umsteigen dürfen nicht zu kurz sein – ein abgestimmter Fahrplan ist demnach zentraler Bestandteil des Stresstests.

Mit Hilfe einer Computersimulation testet die Deutsche Bahn AG den Betrieb des Bahnhofs virtuell. Im Anschluss überprüft die Schweizer Firma SMA die Ergebnisse der Deutschen Bahn AG und erstellt ein Gutachten. Danach bekommen alle Beteiligten, unter anderem die Landesregierung, das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und der Schlichter Heiner Geißler Zeit, die Ergebnisse des Stresstests zu prüfen und sich mit Hilfe des Gutachtens ein Urteil zu bilden.