Professor Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Gerhard Heimerl
em. Ordinarius für Eisenbahn- und Verkehrswesen
der Universität Stuttgart

25. August 2010

Anmerkungen zur Broschüre „K21 – die Alternative zu Stuttgart 21“

der S21-Gegner (Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21)
4. aktualisierte Auflage, Juli 2010

Die Broschüre enthält überwiegend einseitige, z. T. sehr polemische, suggestive Darstellungen und eine Vielzahl von Fehlinformationen. So sind bereits auf den ersten Seiten belegbare Falschaussagen gemacht, zum Beispiel zu Kosten, zur Leistungsfähigkeit und zu Fahrzeiten.
Darüber hinaus fällt auf, dass die Schrift nicht nur „aktualisiert“ wurde sondern eine Reihe von gravierenden Abweichungen gegenüber den bisherigen Vorstellungen der S21-Gegner enthält. Hat man sich klammheimlich von einigen seither verfochtenen Positionen verabschiedet?
Auf die wichtigsten korrekturbedürftigen und kritikwürdigen Punkte wird nachstehend eingegangen.

1) Kritik an der Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministers (Seiten 5, 29)

Der BMV wird wegen der Ausnahmegenehmigung zur Mitbenutzung der S-Bahn-Strecke Flughafen – Rohr für Regional- und Fernzüge kritisiert; diese Genehmigung gehe „auf Kosten der Fahrgastsicherheit und eines reibungslosen Bahnbetriebs“. Damit wird ein erhöhtes Sicherheitsrisiko suggeriert.
Davon kann jedoch keine Rede sein. Eine Vielzahl der Tunnel im deutschen Bahnnetz hat einen Gleisabstand, der geringer ist als die für Neubauten geforderten 4,00 m. So sind auch im Stuttgarter S-Bahn-Bereich von Regional- und Fernzügen und S-Bahn befahrene Tunnel mit geringeren Gleisabständen vorhanden, deren Betrieb seit Jahrzehnten problemlos und gefahrlos läuft (Pragtunnel, Rosensteintunnel, Schwaikheimer Tunnel mit Gleisabständen von 3,75 bzw. 3,65 m). Der Gleisabstand der Tunnel am Flughafen und in Leinfelden-Echterdingen beträgt 3,80 m.
Darüber hinaus ist diese Kritik Heuchelei, denn das bisher verfochtene Bedienungskonzept K21 sieht vor, sogar mehr Fern- und Regionalzüge über diese Strecke zu führen als S21. Wird von den S21-Gegnern neuerdings auf den ICE- und Regionalbahnanschluss des Flughafens und der Messe verzichtet und diese Anbindung auf die S-Bahn beschränkt?

2) Integraler Taktfahrplan – ITF (Seiten 7, 18)

Die Einrichtung eines „ITF-Vollknotens“, bei dem die Züge aller Verkehrsrichtungen und aller Zuggattungen (ICE, IC/EC, RegionalExpress/RegionalBahn) gleichzeitig zum Umsteigen im Bahnhof bereitstehen, macht bei der Streckenstruktur im Raum Stuttgart keinen Sinn. Denn im Zulauf auf Stuttgart werden z. B. von Osten her in Plochingen die je zweigleisigen Strecken von Ulm-Geislingen und Tübingen zusammengeführt, ebenso in Waiblingen die Strecken von Aalen und Schwäbisch Hall. Von Cannstatt zum Hauptbahnhof schließlich müssen die Züge dieser vier zweigleisigen Strecken die selben Gleise benutzen. Das bedeutet, dass die ankommenden ICE, IC, RE und RB (d. s. nach derzeitigem Stand bereits 7 Züge) **alle hintereinander** in den Stuttgarter Hbf einfahren müssen. Bei einem Zugfolgeabstand von nur 3 Minuten für die Einfahrten und Ausfahrten führt dies unter Berücksichtigung der Taktsymmetrie dazu, dass Regionalzüge bis zu 38 Minuten am Bahnsteig stehen müssen, bis alle Züge dieses „ITF-Bündels“ den Bahnhof wieder verlassen haben; bei zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hbf und Cannstatt ließe sich diese Zeit auf 26 Minu-

ten reduzieren (aus/in Richtung Feuerbach sind es 32 Minuten).
Daraus wird die fatale Fehleinschätzung der ITF-Anwendung beim Kopfbahnhof im Vergleich zum Durchgangsbahnhof deutlich.

Der für S 21 geplante ITF ist gegenüber dem „totalen ITF-Vollknoten" sinnvoll reduziert und dadurch dem „Vollknoten" deutlich überlegen:

- Die Aufenthaltszeiten der zum ITF-Bündel zusammengeführten Züge sind wesentlich kürzer (max. 14 Minuten gegenüber. 38/26 bzw. 32 Minuten), was für die umsteigenden und für die durchfahrenden Reisenden deutliche Reisezeitgewinne bedeutet.

- Das Bedienungsangebot im Regionalverkehr wird auf den Strecken bis zu den 4 Zwischenknoten erheblich verbessert: von Plochingen würden bei K 21 beispielsweise beim Stundentakt beispielsweise nach Stuttgart 2 RE im Abstand von 3 Minuten hintereinander herfahren, der nächste RE dann jedoch erst 57 Minuten (beim 30-Minuten-Takt 27 Minuten) später. Die für S 21 vorgesehen Bedienungsvariante für den Regionalverkehr führt dagegen beim Stundentakt zu einer halbstündigen, beim 30-Minuten-Takt zu einer viertelstündigen Bündelung von je 4 RE und damit zu einem dichten Angebot auch im Stuttgarter Umland mit deutlich geringeren Wartezeiten als bei K 21.

3) Zahl der Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof (Seite 7)

Die Aussage zu den Zulaufstrecken in der Broschüre ist falsch.
Abgesehen von den S-Bahn-Gleisen, die bei K21 und S21 gleich bleiben, führen in den künftigen Durchgangsbahnhof **vier** zweigleisige Strecken ein (Richtung Feuerbach, Cannstatt, Wangen und Flughafen). In den derzeitigen Kopfbahnhof sind es demgegenüber nur **eine** eingleisige (Gäubahn) und **zwei** zweigleisige Strecken (Richtung Feuerbach und Cannstatt); beim Bau von zwei weiteren Gleisen zwischen Hbf und Cannstatt wären es bei K21 eine eingleisige und **drei** zweigleisige Strecken.

4) Belastung der NBS durch Fern- und Regionalzüge

Die Gegner kritisieren, dass bei S21 zwischen Hbf und Flughafen auf der Neubaustrecke Schnellverkehr und Regionalverkehr überlagert sind und bei diesem „faulen Kompromiss" dann „im betrieblichen Alltag Störungen und Behinderungen auftreten" werden (siehe bereits in „Kopfbahnhof 21", Schrift VCD u.a. 2006).
Demgegenüber ist es anscheinend problemlos, wenn bei dem über viele Jahre verfochtenen Konzept K21 vom Flughafen kommend auf der NBS zwischen Scharnhausen/Denkendorf und Obertürkheim/Mettingen auch die Fern- und Regionalzüge der Gäubahn und sogar noch eine S-Bahn-Linie – und damit also noch mehr Züge – zusätzlich zum Schnellverkehr fahren sollen.

5) Kosten der Stadtbahnverlegung (Seite 9)

Die Kosten der abschnittsweisen Stadtbahnverlegung (Hbf - Türlenstraße, Staatsgalerie) sind in der Kalkulation für Stuttgart 21 enthalten.

6) „Neubaustrecke ja, aber nicht mit dieser Planung" (Seiten 9-11, 28)

Die Alternativüberlegungen zur Trassenführung der Neubaustrecke nach Ulm wurden mit der Entscheidung zur autobahnnahen H-Trasse 1991/92 abgeschlossen. Damit wurde auch entschieden, dass diese Schnellfahrstrecke nicht für den herkömmlichen schweren Güterverkehr benutzt wird.
Die Strecke ist bekanntlich Bestandteil zweier europäischer Korridore im Rahmen des Hoch-

geschwindigkeitsnetzes der EU, nämlich der West-Ost-Magistrale Europa (Paris-Straßburg-Stuttgart-München-Wien-Bratislava/Budapest) sowie des sog. Nordwestkorridors (Brüssel/ Amsterdam/Ruhrgebiet-Köln-Mannheim-Stuttgart-München-Italien/Balkan). In den europäischen Nachbarländern sind diese Strecken in weiten Bereichen bereits in Betrieb oder im Bau. Hier von „überkommener Schnellfahrideologie“ zu sprechen ist absurd.

Wenn in der Broschüre nun die Neubaustrecke „nicht mit dieser Planung“ propagiert und eine für schwere Güterzüge taugliche Trasse verlangt wird, so würde das bedeuten, entweder für Wendlingen – Ulm einen Basistunnel unter der Alb (wie beim Gotthard) zu bauen oder zur Führung der Strecke durch das Filstal zurückzukehren – dort mit viergleisigem Ausbau, mit Streckenbegradigungen (um wenigstens mindestens 160 km/h zu erreichen), mit Abriss von mehreren zig Häusern, mit Schallschutzwänden und Einhausungen der Bahn von 5 oder mehr Metern Höhe durch die Ortschaften.
Diese Vorstellungen erscheinen wenig erfolgversprechend.

7) S 21 „als Problemfindungsprogramm“ (Seite 14)

Diese Ausführungen sind falsch und stellen die Wirklichkeit auf den Kopf.
Die Aussage, wonach beim Kopfbahnhof „bereits heute die Kapazitätsgrenze bei 51 Zügen pro Stunde“ liege, führt irre. In dieser Zahl sind die Einfahrten und die Ausfahrten jedes Zuges je extra gezählt. Die tatsächliche Zugzahl der abfahrenden Züge betrug 2009 in der Spitzenstunde 25 Züge.
Die Unterstellung „wissentlicher Falschaussagen“ ist schlichtweg eine Verleumdung.

8) Kosten und Kostenentwicklung S 21 und K 21 (Seite 16)

Die detaillierte Ermittlung der **Investitionen für Stuttgart 21** wies nach dem Planungsstand 2005/06 mit Preisstand 2004 2,81 Mrd.€ aus. Diese Zahlen der Planungsträgerin lagen dem Planfeststellungsverfahren sowie dem Verfahren beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Entscheid VGH 6.4.2006) zugrunde. Im Zusammenhang mit den Finanzierungsverhandlungen wurde 2008 der Investitionsbedarf für Stuttgart 21 in der Gesamtsumme von 2,81 Mrd. € auf 3,076 Mrd. € aktualisiert, das entspricht einer Steigerung von rd. 9,5 %. Im Dezember 2009 wurde über eine Schätzung der Preissteigerungsraten bis zum Ende der Bauzeit ein zu erwartender Investitionsbedarf für S 21 von 4,088 Mrd. € ermittelt.

Die in der Broschüre Seite 16 angegebene Schätzung der **Investitionen für K 21** in Höhe von 2,5 Mrd. € entspricht der von der DB bereits nach Preisstand 2004 ermittelten Summe von 2,57 Mrd. €, die also um knapp 10 % unter der Summe von S 21 lag. Allerdings ist auch hier eine entsprechende Anpassung der Investitionssumme an die Preisentwicklung notwendig.
Geht man von den gleichen Steigerungsraten aus wie bei S 21, so errechnen sich für den Kopfbahnhof 21 insgesamt 3,74 Mrd. € (entsprechend den 4,01 Mrd. € für S 21).

Die Erneuerung und Ertüchtigung des Kopfbahnhofes muss unter voller Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs in dem stark belasteten, vielfältig verflochtenen Knotenbereich durchgeführt werden. Das bedingt einen komplizierten Bauablauf mit vielen Interimszuständen, erheblichen Betriebserschwernissen und massiven Betriebsbehinderungen. Eine Reihe von Einzelbaustellen ist überhaupt nur mit Schienenfahrzeugen erreichbar; dafür müssten weitere Gleise gesperrt werden, die dann - neben den durch die Baustelle direkt betroffenen Gleisen – für den Eisenbahnbetrieb ebenfalls nicht nutzbar wären.
Diese Zwänge erlauben auch in weiten Bereichen keine zeitgleichen Baumaßnahmen, so dass sich die Bauzeit über viele Jahre erstrecken würde. Damit müssten deutlich längere

Erschwernisse für die Fahrgäste und Behinderungen auch im Stadtgebiet in Kauf genommen werden als bei S 21.

Daraus folgt: die oben dargestellte Hochrechnung der Investitionssumme für K 21 müsste eigentlich deutlich höheren Kostensteigerungen unterliegen als S 21, weil bei K 21 ein weit höherer Personalkostenanteil an der Gesamtsumme der Investitionen aufgrund der komplizierten Erneuerungs- und Ausbaumaßnahmen im komplexen Gleisfeld des Kopfbahnhofs anfallen würde. Diese Arbeiten sind viel weniger „automatisierbar und mechanisierbar" als die Neubaumaßnahmen bei S21, die unabhängig vom laufenden Bahnbetrieb mit dem dort möglichen und üblichen Großgeräteeinsatz erstellt werden. Da auch in Zukunft - wie in der rückliegenden Zeit - die Personalkosten mit höheren Preissteigerungsraten behaftet sein werden als die Kosten für Maschineneinsatz und Material, werden die Gesamtkosten für K21 stärker steigen als für S21.
Eine Gegenüberstellung der Investitionen für S 21 und K 21 ist als Anlage beigefügt.

Die auf Seite 48 genannten Kosten von 1,2 – 2,3 Mrd. € sowie die Behauptung, dass die Kosten von K 21 „um zwei Drittel niedriger als bei Stuttgart 21" lägen, sind also absurd und nicht haltbar.

9) Kosten der Flughafenanbindung bei K 21

Die erforderlichen Investitionen der Flughafenanbindung einschl. der neuen Strecke Flughafen – Denkendorf, dem unterirdischen Gleisdreieck Scharnhausen, der Rohrer Kurve, der notwendigen Anpassung des Flughafenbahnhofs und der Erneuerung der Gäubahn werden mit 275 Mio. € angegeben.
Schon in der Kalkulation 2005/06 (nach Kostenstand 2004) für den VGH wurden von der DB - vom Gericht unwidersprochen - dafür 365 Mio. € ermittelt. Wenn man die Aktualisierung/Hochrechnung auf den aktuellen Kostenstand gleichermaßen vornimmt wie für S 21 (von 2,8 auf 4,1 Mrd. €), so müssten es hier **531 Mio. €** sein; d. i. fast das Doppelte der VCD-Angabe.

10) „Der neue Herzinfarkt Europas" (Seite 22/23)

Diese Darstellungen zeigen in besonderer Weise, dass das Interesse der Verfasser nicht in der sachlichen Auseinandersetzung mit der Planung sondern in der Polemik und Angstmacherei beim Leser liegt. So werden hier Gleisverbindungen unterschlagen, bestehende Fakten im Bestandsnetz, die gar nicht Teil der S21-Planung sind, als „Engpässe bei S 21" ausgewiesen, Mischverkehre zwischen Regional- und S-Bahnen als kritisch dargestellt und Einfahrgeschwindigkeiten in den Flughafenbahnhof mit 80 km/h als Einschränkungen suggeriert. Mischverkehre werden auf den Außenstrecken der S-Bahn seit jeher praktiziert und sind auch Bestandteil der K21-Konzeption. Einfahrten in Bahnhöfe für dort haltende Züge sind fahrdynamisch mit 80 km/h normaler Stand der Technik; bei K21 dagegen müssten alle Züge in den Kopfbahnhof mit deutlich niedrigerer Geschwindigkeit (heute 30 km/h) einfahren.

11) Leistungsfähigkeitsvergleich S 21 / K 21 (Seiten 9, 18, 35)

Für die Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen gilt seit jeher: im Vergleich von Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof benötigt der Kopfbahnhof etwa doppelt so viele Gleise wie der Durchgangsbahnhof. Diese Faustregel hat sich auch für Stuttgart bestätigt.
Darüber hinaus zeigen alle eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Studien deutlich, dass die Gleisverflechtungen im Bahnhofsvorfeld für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes weit entscheidender sind als die Zahl der Bahnsteiggleise.

Über die Leistungsfähigkeit des geplanten **Durchgangsbahnhofs Stuttgart Hbf (S 21)** und seiner Zulaufstrecken liegen sehr detaillierte Untersuchungen vor. So weisen die Studien und Sensitivitätsrechnungen aus den neunziger Jahren eine hohe Leistungsfähigkeit und weit größere Kapazitätsreserven des Durchgangbahnhofs gegenüber dem Kopfbahnhof aus. Jüngere erneute Studien zum Leistungsverhalten des Bahnhofs aus dem Jahr 2005 bestätigen dies erneut in eindrucksvoller Weise.
Um die Leistungsgrenzen über das für S 21 geplante Betriebsprogramm hinaus auszuloten, wurde ein „Szenario erhöhtes Angebot" geprüft. Daraus zeigten sich sehr hohe Leistungsreserven beim Durchgangsbahnhof (bezogen auf den seinerzeitigen Jahresfahrplan 70 % für den Fernverkehr, >100 % für den Regionalverkehr).

Neben der Leistungsfähigkeit eines Bahnknotens ist dessen betriebliche Flexibilität wichtig. Das gilt sowohl für später erforderliche Veränderungen des Betriebsangebots als auch für kurzfristige Abweichungen vom Regelbetrieb. Diese Flexibilität ist für eine langlebige Infrastruktur von großer Bedeutung, da die langfristige Entwicklung der Verkehrsnachfrage heute noch nicht zuverlässig abschätzbar ist. Diese Flexibilität ist, unter Fachleuten international unumstritten, bei einem Durchgangsbahnhof grundsätzlich deutlich günstiger als beim Kopfbahnhof. Beim Kopfbahnhof müssen alle Züge das Bahnsteiggleis in gleicher Richtung wieder verlassen, aus der sie eingefahren sind; das hat vielfältige Fahrstraßenausschlüsse in den Gleisverflechtungen des Bahnhofsvorfeldes zur Folge.
Darüber hinaus reagiert der 8-gleisige Durchgangsbahnhof auch an der Grenze seines optimalen Leistungsbereichs (der deutlich höher liegt als derjenige des ertüchtigten 16-gleisigen Kopfbahnhofs) weit weniger empfindlich auf höhere Belastungen. Er besitzt somit eine erheblich höhere Flexibilität bei Abweichungen vom Regelbetrieb (Bauarbeiten, Verspätungen) sowie für zukünftige Betriebsplanänderungen als der Kopfbahnhof.
Darüber hinaus zeigt eine Betriebssimlation, wie sie im Rahmen von Leistungsuntersuchungen üblich ist, dass Verspätungen, die von außen in den Knoten Stuttgart hineingetragen werden, beim geplanten Betriebsprogramm im Durchgangsbahnhof S 21 spürbar reduziert werden können, was beim Kopfbahnhof K 21 nicht der Fall ist.

Auch ein entsprechend **ertüchtigter Kopfbahnhof (K 21)** ist in der Lage, die vom zukünftigen Betriebskonzept geforderte Leistung zu erbringen. Die Betonung liegt dabei allerdings auf „*Ertüchtigung",* d.h. dem leistungssteigernden Ausbau des Gleisvorfeldes des bestehenden Kopfbahnhofs mit zusätzlichen Kreuzungsbauwerken und Gleisverbindungen. Dieser Ausbau in Kombination mit der umfassenden Erneuerung der aus der Zeit des 1. Weltkriegs stammenden, veralteten Bauwerke ist sehr aufwändig – sowohl in der technischen Abwicklung als auch in den Kosten.

Aus den Erläuterungen Ziffer 8 ist ersichtlich, dass – entgegen den Behauptungen der S21-Gegner – die erforderlichen Investitionen für K 21 nur geringfügig unter denen für S 21 liegen würden. Somit war schlussendlich im Abwägungsprozess zu entscheiden, welche Variante bei Betrachtung der Vor- und Nachteile, der Nutzen und Kosten, besser abschneidet. Diese Abwägung führt zu dem eindeutigen Ergebnis, die Realisierung von Stuttgart 21 zu empfehlen.

Resümee

Den Anstoß zu Stuttgart 21 gaben zwar ursprünglich die Planungen zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz für den **Fernverkehr**. Durch die Gestaltung der Gleisanlagen und Netzanbindungen konnte aber für S 21 ein Betriebskonzept entwickelt werden, das dem **Nah- und Regionalverkehr** in noch stärkerem Umfang als dem Fernverkehr quantitative und qualitative Verbesserungen bietet und Kapazitätsausweitungen ermöglicht. Mit der

Fahrmöglichkeit der Züge in allen Relationen ohne Richtungswechsel über den neuen Hauptbahnhof und mit der Durchbindung aller Regionallinien wird eine verkehrliche Optimierung über alle Fahrgastgruppen erreicht (Minimierung des Umsteigebedarfs, günstige Umsteigeverbindungen mit kürzestmöglichen Übergangszeiten und -wegen, kurze Aufenthaltszeiten für die durchfahrenden Reisenden und damit insgesamt Minimierung der Reisezeiten).

Die Behauptung, S 21 sei „nur immobilienwirtschaftlich motiviert und aus finanzieller und verkehrspolitischer Sicht völlig verfehlt“ (Seite 28), ist völlig absurd.
Die verkehrlich-eisenbahnbetriebliche Notwendigkeit des Ausbaues des Eisenbahnknotens Stuttgart im Zusammenhang mit dem europäischen Netz steht außer Frage. Der suggerierte Eindruck, mit K 21 dafür eine gleichwertige und kostengünstigere Lösung erreichen zu können, ist falsch. Vielmehr zeigen die Ausführungen unter Punkt 8, dass K 21 Kosten in ähnlicher Höhe verursachen würde wie das bekämpfte S 21.
Man sollte daher konsequenterweise - wenn man vom „Milliardenprojekt Stuttgart 21“ spricht - auch vom „Milliardenprojekt Kopfbahnhof 21“ sprechen.

Darüber hinaus besteht für K 21 weder eine schlüssige Planung noch ist eine Finanzierung dafür in Sicht. Insgesamt fehlt ein umfassendes bauliches, verkehrlich-betriebliches und finanzierungstechnisches Konzept. Das würde langwierige Planungsschritte und Verhandlungen mit „neuen“ Betroffenen erfordern und damit zum Nachteil der Region und des Landes eine Verzögerung des Projektes von vielen Jahren bedeuten.

Demgegenüber vermag die Gesamtkonzeption Stuttgart 21 – entgegen den suggestiven Behauptungen der Broschüre - auch weit in die Zukunft gerichtete Anforderungen deutlich besser zu erfüllen als das Konzept K 21.

G.H.

Investitionsbedarf von Stuttgart 21

(Bau des tiefliegenden Durchgangsbahnhofs und der Neubaustrecke bis Wendlingen)

Bau Durchgangsbahnhof und Zulaufstrecken **1.880 Mio. €**
(Gesamtknoten incl. Strecken von Feuerbach und Cannstatt,
Tunnel vom Hbf nach Wangen – Ober-/Untertürkheim,
Ersatz des Abstellbahnhofs Rosenstein durch Wartungsbahnhof Untertürkheim,
S-Bahn-Führung über neue Haltestelle Mittnachtstraße)

Neubaustrecke Hbf – Flughafen – Wendlingen (- Ulm) **720 Mio. €**
(Tunnel vom Hbf zum Flughafen, Neubaustrecke parallel zur BAB
nach Wendlingen, Verbindungskurve Wendlingen – Tübingen)

Anbindung Flughafen/Messe (Filderbahnhof) **210 Mio. €**
(Tunnelschleifen zum neuen Fernbahnhof sowie zum bestehenden S-Bahnhof,
Anpassung des S-Bahnhofs, Verbindungskurve Rohr Richtung Böblingen – Horb)

Gesamtsumme * **2.810 Mio. €**
(Hochrechnung 2008 auf 3.076 Mio. €) **
(Schätzung 12/2009 bis Ende Bauzeit auf 4.088 Mio €) ***

Investitionsbedarf der Alternative Kopfbahnhof 21

(Beibehaltung des Kopfbahnhofs und Ausbau-/Neubaustrecke bis Wendlingen**)**

Erneuerung und Ertüchtigung des Kopfbahnhofs **1.155 Mio. €**
(incl. Sicherungs-/Betriebsleittechnik, Brückenerneuerung, Fahrstraßenergänzungen,
Abstellbahnhof Rosenstein, zwei zusätzliche Gleise nach Cannstatt)

6-gleisiger Ausbau Cannstatt - Obertürkheim (od. Mettingen), **1.050 Mio. €**
Neubaustrecke Obertürkheim (od. Mettingen) – Wendlingen
(Ausbau der bestehenden Strecke bis Obertürkheim (od. Mettingen),
Neubaustrecke Obertürkheim (od. Mettingen) – Wendlingen
mit Tunnel bis Denkendorf, Weiterführung parallel zur BAB wie H-Trasse)

Anbindung Flughafen/Messe **365 Mio. €**
(Stichstrecke zum Flughafenbahnhof mit Gleisdreieck bei Denkendorf,
Verbindungskurve bei Rohr Richtung Böblingen – Horb,
Sanierung der Gäubahn von Vaihingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof)

Gesamtsumme * **2.570 Mio. €**
(entsprechende Hochrechnung 2008 auf 2.813 Mio. €) **
(entspr. Hochrechnung der Schätzung 2009: 3.739 Mio €) ***

*) Die Angaben beziehen sich auf den Planungsstand 2005/06 mit Preisstand 2004, wie er von der Planungsträgerin dem Planfeststellungsverfahren sowie dem Verfahren beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württ. (Entscheid VGH 6.4.2006) zugrunde lag.

**) Der Investitionsbedarf für Stuttgart 21 wurde im Zusammenhang mit den Finanzierungsverhandlungen 2008 aktualisiert in der Gesamtsumme von 2,81 Mrd. € auf 3,076 Mrd. €, das entspricht einer Steigerung von rd. 9,5 %. Die entspr. Anpassung für den Kopfbahnhof 21 führt dort zu der Gesamtsumme von 2,813 Mrd. €.

***) Im Dez.2009 wurde über eine Schätzung der Preissteigerungsraten bis zum Ende der Bauzeit ein zu erwartender Investitionsbedarf für S21 von 4,088 Mrd. € ermittelt. Preissteigerung K21 analog: 3,739 Mrd. €.