

Antrag

Gerhard Stolz u.a. Bündnis 90/Die Grünen

vom 30.09.1996

Drs. 12/457

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

### **Änderungen beim Projekt Stuttgart 21 und damit verbundene Zusatzkosten**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Änderungen in der Trassierung der Neubaustrecken von Stuttgart 21 gegenüber den Planungen des Vorprojekts vorgesehen sind oder diskutiert werden (zum Beispiel Neckarquerung im Bereich Stuttgart-Wangen/Untertürkheim; Westumfahrung Plieningen; Änderungen im Bereich der Filder-S-Bahn);

2. mit welchen Zusatzkosten durch diese Änderungen jeweils zu rechnen ist;

3. welche Zusagen diesbezüglich inzwischen gemacht wurden;

4. a) wie die zusätzlichen Baukosten finanziert werden,

b) inwieweit hierzu Nahverkehrsmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), den Regionalisierungsmitteln der Bahnreform oder Mittel für Nahverkehrsinvestitionen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) über den Umfang der Rahmenvereinbarung vom 7. November 1995 hinaus verwendet werden sollen.

29. 09. 96

Stolz, Stephanie Günther, Birgitt Bender, Kuhn, Walter Bündnis 90/Die Grünen

### **Stellungnahme**

Mit Schreiben vom 28. Oktober 1996 Nr. 33 3824.5 0/53 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Grundlage für die Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren zur Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofes und für den Streckenabschnitt Stuttgart Wendlingen sind die im Vorprojekt ausgearbeiteten Varianten S 4/F 3. Diese Varianten wurden wie folgt modifiziert:

Im Bereich Unter- und Obertürkheim wurde die Untertürkheimer Kurve, die bisher in Form einer Brücke über Neckar und Benzplatz führt, abgewandelt, so daß zwar weiterhin der Neckar mit einer Brücke überquert wird, die Strecke im weiteren Verlauf jedoch abtaucht und den Benzplatz unterquert. Die Obertürkheimer Kurve wurde ebenfalls mit einer Überführung des Neckars und anschließend abtauchender Strecke und Unterführung der vorhandenen Bahngleise überarbeitet. Diese Planungen beziehen die Überlegungen der Landeshauptstadt Stuttgart zur Neuordnung des Ölhafens mit ein.

Im nördlichen Zulauf der Strecke aus Richtung Zuffenhausen Feuerbach konnte die Trassenführung soweit optimiert werden, daß erst ab dem Bereich Bahnhof Feuerbach die Trasse aus dem bestehenden Gleisfeld in einen Tunnel in Richtung Hauptbahnhof geführt wird.

Für den Bereich Plieningen wurde eine Reihe von Varianten erarbeitet. Neben verschiedenen Varianten zur Körschtalüberquerung und Varianten mit oberflächennahen Tunneln für die Weiterführung in Richtung Flughafen bzw. Wendlingen wurde eine Körschtalunterführung und eine Westumfahrung Plieningens mit Durchgangsbahnhof am Flughafen untersucht.

In jüngster Zeit wurde noch eine neue Variante (Variante D 4) einer Westumfahrung Plieningens entwickelt. Hierbei kommt die Trasse östlich des Echterdinger Eies erstmals an die Oberfläche. Danach wird sie oberflächennah parallel zur BAB A 8 auf der Nordseite der Autobahn Richtung Ulm geführt. Unter Verzicht auf den vorgesehenen Kopfbahnhof beim Flughafen soll ebenfalls nördlich der BAB A 8 ein Durchgangsbahnhof für die Relation Stuttgart Ulm/Tübingen entstehen, der bei dieser Variante etwa 800 m vom Flughafenterminal entfernt liegt.

Zu 2.:

Die Veränderung der Trassenführung im Bereich Unter- und Obertürkheim einschließlich der Veränderung der Trassenführung im Bereich des Ölhafens verursacht Mehrkosten in Höhe von 55 Millionen DM. Würde stattdessen eine vollständige unterirdische Führung zwischen Hauptbahnhof und Unter-/Obertürkheim einschließlich einer Neckarunterquerung in die Planung aufgenommen, müßte mit Mehrkosten in Höhe von ca. 100 Millionen DM für diese Variante gegenüber der bisherigen Planung gerechnet werden. Die Realisierbarkeit dieser Variante ist jedoch infolge der Mineralwasserproblematik noch nicht abschließend bewertbar.

Die Spanne für die Mehrkosten bei den Varianten der Körschtalüberquerung mit anschließenden Tunnelstrecken liegt je nach Länge zwischen 10 und 100 Millionen DM. Die Lösung mit Mehrkosten von 10 Millionen DM enthält dabei eine kurze Tunnelstrecke vom südlichen Talrand des Körschtals bis südlich der Scharnhauser Straße (L 1292). Die Variante mit Mehrkosten von 100 Millionen DM umfaßt Tunnelabschnitte bis kurz vor Erreichen der Autobahn in Richtung Wendlingen bzw. Flughafen. Demgegenüber wäre für die Unterführung des Körschtals mit Mehrkosten von ca. 230 Millionen DM zu rechnen. Die Varianten zur Westumfahrung Plieningens mit Durchgangsbahnhof direkt am Flughafen würden 335 bis ca. 475 Millionen DM Mehrkosten verursachen, je nach dem, ob die Trasse südlich des Flughafens oberflächennah gebaut werden kann oder ob sie im Tunnel geführt werden muß.

Durch die Verkürzung der Tunnelstrecke aus Richtung Zuffenhausen Feuerbach ergeben sich beträchtliche Minderkosten gegenüber dem Vorprojekt. Mit diesen Minderkosten können die Mehrkosten im Bereich Unter- und Obertürkheim in Höhe von 55 Millionen DM und im Bereich Plieningen in Höhe von 10 Millionen DM ausgeglichen werden.

Bei der sog. abgespeckten Westumfahrung Plieningen (Variante D 4) liegen die Kosten durch die Verkürzung der Tunnellänge und die neue Lage des Bahnhofs voraussichtlich im Rahmen der Vorprojektplanungen.

Die Veränderungen der Trassenführung im Bereich des Ölhafens und im Bereich Plieningen (kurze Tunnelstrecke) sollen deshalb als Antragstrasse in das Raumordnungsverfahren aufgenommen werden. Da noch nicht alle für das Raumordnungsverfahren benötigten Untersuchungen für die Variante D 4 vorliegen, soll diese Variante im Antrag auf Durchführung des Raumordnungsverfahrens noch nicht als Antragstrasse bezeichnet werden. Die Entscheidung, ob die Variante D 4 im Laufe des Raumordnungsverfahrens als optimierte Antragstrasse aufgenommen werden wird, hängt vom Ausgang der laufenden Untersuchungen ab.

Bei einer Entscheidung für eine vollständig unterirdische Trassenführung im Bereich Hauptbahnhof bis Unter-/Obertürkheim und /oder für eine der weiteren Varianten im Bereich Hohenheim/Plieningen könnten die entstehenden Mehrkosten jedoch nicht durch Einsparungen an anderen Stellen vollständig ausgeglichen werden. Diese Varianten werden jedoch ebenfalls im Raumordnungsverfahren dargestellt.

Zu 3.:

Die Änderungen im Bereich Unter- und Obertürkheim sowie im Bereich des Ölhafens und im nördlichen Zulauf der Strecke aus Richtung Zuffenhausen Feuerbach werden voraussichtlich in die Antragstrasse aufgenommen. Die DB Projekt Stuttgart 21 GmbH hat zugesagt, die Variante D 4 als Variante in das Raumordnungsverfahren aufzunehmen. Zusage, diese oder eine andere Variante im Bereich Plieningen zu verwirklichen, liegen jedoch noch nicht vor.

Zu 4.:

Die zusätzlichen Baukosten im Bereich Unter- und Obertürkheim sowie im Bereich des Ölhafens können durch die Minderkosten im Bereich Zuffenhausen Feuerbach ausgeglichen werden. Sollten die laufenden Untersuchungen der Variante D 4 zeigen, daß diese realisierungswürdig ist, entstehen durch diese Variante ebenfalls keine Mehrkosten. Insofern werden sich für das vereinbarte Finanzierungskonzept keine Änderungen ergeben.

In Vertretung

Müller

Staatssekretär