

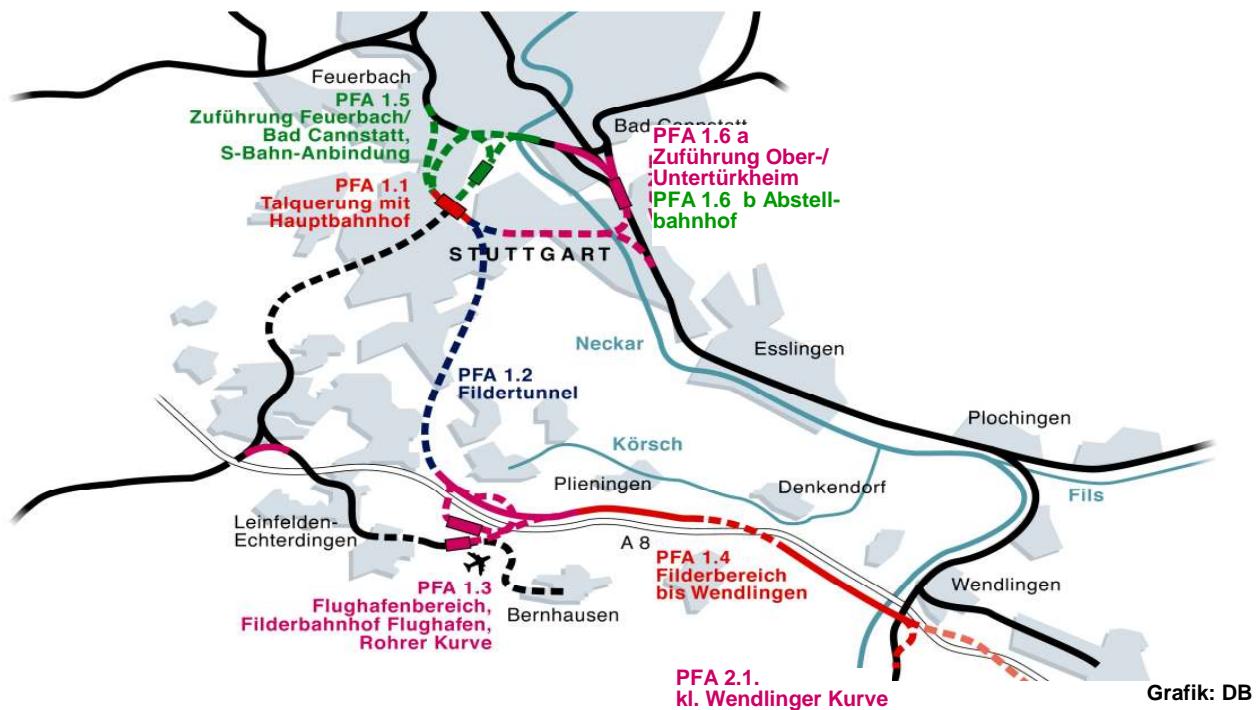
Bahnprojekt Stuttgart - Ulm

Argumentationspapier - Langfassung -

I. Allgemeines

- Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm mit den Teilprojekten Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm hat für die Zukunft des Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsstandortes Baden-Württemberg eine entscheidende strategische Bedeutung. Baden-Württemberg gehört zu den wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas. Durch seine zentrale Lage und seine Exportstärke ist das Land in hohem Maße auf leistungsfähige Verkehrswege angewiesen.
- Mit dem Bahnprojekt Stuttgart - Ulm als Teilstück der Eisenbahn-Magistrale zwischen Paris und Bratislava rückt das Land durch kürzere Reisezeiten näher an zentrale europäische Regionen heran. Die Anbindung von Flughafen und Messe schafft Synergieeffekte. Viele Regionen des Landes rücken näher an Stuttgart heran. Das Projekt verbessert daher die verkehrlichen Rahmenbedingungen am Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg elementar und sichert Wachstum und Beschäftigung.
- Die Teilprojekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke sind untrennbar miteinander verbunden und bedingen sich gegenseitig. Nur mit dieser Linienführung ist eine Anbindung des Flughafens mit einem Flughafen-Bahnhof an die Neubaustrecke nach Ulm denkbar.
- Projektpartner des Gesamtprojekts sind die Deutsche Bahn AG, das Land, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH, der Bund und die EU.

II. Stuttgart 21



1. Projektübersicht Stuttgart 21:

- Projektdaten: Gesamtstreckenlänge: 57 km; davon Tunnelstrecke: 33 km; davon Schnellfahrstrecke: 30 km (250 km/h); Anzahl Tunnel: 16, Brücken: 18.
- Stuttgart 21 beinhaltet die grundlegende Neugestaltung des - an seinen Leistungsgrenzen angekommenen - Stuttgarter Bahnknotens. Der Flughafen wird an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden und ist im Regionalverkehr aus allen Landesteilen erreichbar.
- Kernstück ist die Umwandlung der 16-gleisigen oberirdischen Kopfbahnhofsanlage des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen achtgleisigen, um 90 Grad gedrehten, unterirdischen Durchgangsbahnhof. Die Zulaufstrecken werden dabei in schnell befahrbare Tunnel verlegt. Etwa ein Quadratkilometer freiwerdende Gleisflächen werden so der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt.
- Der neue Hauptbahnhof wird durch ein Ringsystem in alle Richtungen an das regionale und überregionale Schienennetz angeschlossen. Daher entfallen die bei einem Kopfbahnhof nötigen Wechsel der Fahrtrichtung.
- Neben dem neuen Hauptbahnhof Stuttgart und dem Schienen-Ringschluss im Stadtgebiet beinhaltet Stuttgart 21 den Bau von drei weiteren Bahnhöfen: Den Filderbahnhof Flughafen mit Station Terminal und Station Neubaustrecke, die S-Bahn-Station Mittnachtstraße zur Anbindung des neuen Rosensteinviertels sowie einen Abstellbahnhof.

2. Finanzierung Stuttgart 21

- Bei Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung (FinVe) im April 2009 wurden für Stuttgart 21 Kosten in Höhe von 3,076 Mrd. € angesetzt und vertraglich vereinbart. Darüber hinaus wurde in der FinVe festgeschrieben, dass ein Risikofonds in Höhe von 1,45 Mrd. € bereitgestellt wird. Nach Abschluss der Entwurfsplanung im Dezember 2009 ergab die Kostenrechnung einen Finanzbedarf von 4,088 Mrd. €.

Hinsichtlich der einzelnen Finanzierungsanteile der Projektpartner wird auf die beigelegte Anlage verwiesen.

- **Risikofonds:** Um Bau-, Kosten- und Preisentwicklungen zu berücksichtigen, wurde mit der Finanzierungsvereinbarung ein Risikofonds von insgesamt 1,45 Mrd. € vereinbart. Trotz der Kostensteigerung auf 4,088 Mrd. € verbleibt ein ausreichender Risikopuffer, da mit Abschluss der Entwurfsplanung eine wesentlich höhere Kostensicherheit besteht. Bei der Kostenberechnung wurde zudem ein zusätzlicher Betrag von 323 Mio. € für Baupreissteigerungen während der Bauphase aufgenommen. Abzüglich der bislang berücksichtigten Mehrkosten sind noch 438 Mio. € im Risikofonds (plus die oben erwähnten 323 Mio. € Rücklagen für Baupreissteigerungen = rund 760 Mio. €). Damit sind die vorhersehbaren Risiken abgedeckt.

3. Stuttgart 21 ist ohne Alternative

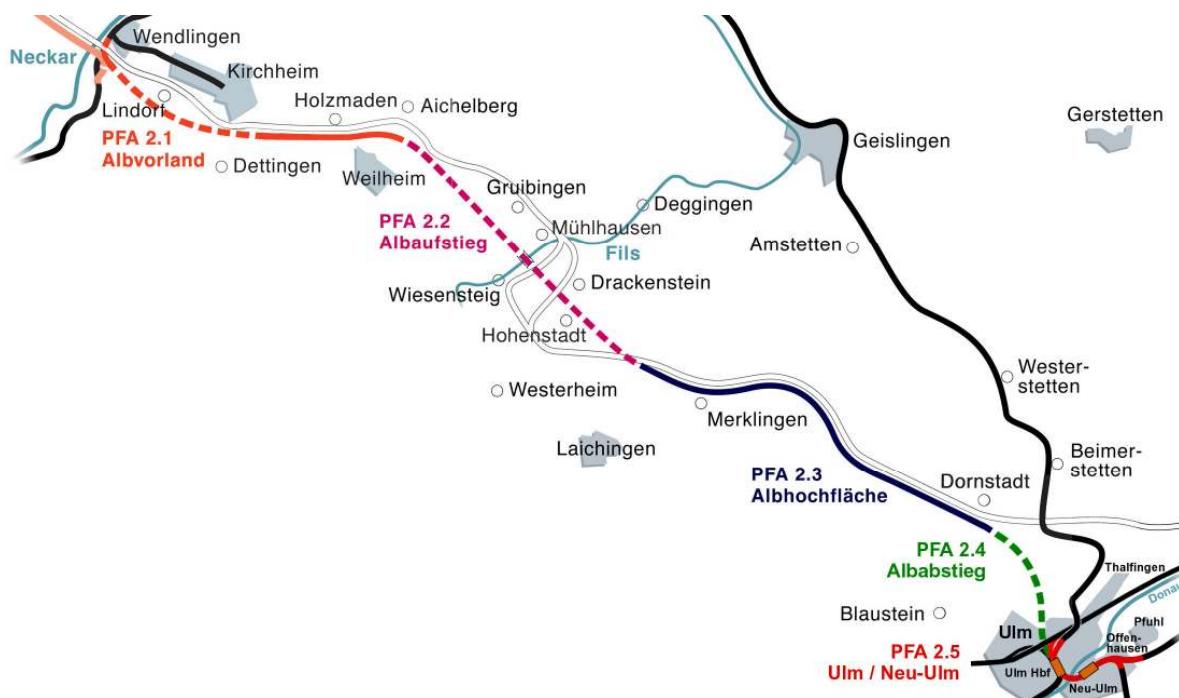
- Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm mit der Streckenführung von Stuttgart über die Filzalb nach Wendlingen und nach Ulm ist ohne Alternative. Nur mit dieser Linienführung ist eine Anbindung des Flughafens mit einem Flughafen-Bahnhof an die Neubaustrecke nach Ulm denkbar.
- Alternativvorschläge der Projektgegner würden massive Eingriffe durch neue Gleise auf der Bestandsstrecke in dicht besiedeltem Gebiet im Neckartal bedingen, dies mit der Folge neuer erheblicher Betroffenheiten und Bürgerproteste. Für eine andere Trassenführung fehlt es an jeder Planung, bislang steht nicht einmal eine Linienführung fest. Auch die Finanzierung der Kosten von K 21, wäre völlig offen. Der Zeitverlust für eine dringend erforderliche Verbesserung der Schieneninfrastruktur wäre immens. Dies mit der Folge, dass weite Teile des Landes in einen „Verkehrsschatz“ geraten, da sich die Fernverkehre durch den erheblichen Planungs- und Realisierungszeitraum bis zu zwei Jahrzehnte hinweg andere Wege suchen würden (Strecke Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - München).

- Hinsichtlich dem von Projektgegnern verfolgten K 21 (Kopfbahnhof 21) hat auch der Verwaltungsgerichtshof Mannheim in seinem Urteil vom April 2006 im Ergebnis bestätigt, dass Stuttgart 21 die bessere Variante ist.

4. Controlling und Mehrkostenbegrenzung

- Bei der Bauausführung haben Kostencontrolling und Mehrkostenbegrenzung sowie die Einhaltung der Termin-, Kosten- und Qualitätsvorgaben für das Land eine hohe Priorität. Das Land hat hierfür eigene Controller engagiert, um sich im weiteren Verfahren fachlich unterstützen zu lassen.
- Das Land geht davon aus und erwartet, dass die in der Finanzierungsvereinbarung vereinbarten Beträge auch im weiteren Verlauf der Maßnahme im Wesentlichen eingehalten werden und die Bahn dies durch eine entsprechende materielle und personelle Ausstattung der Projektsteuerung und Projektorganisation sicherstellt.

III. Neubaustrecke Wendlingen - Ulm



1. Projektübersicht Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

- Projektdaten: Gesamtstreckenlänge: 60 km; davon Tunnelstrecke: 30,4 km; Streckenhöchstgeschwindigkeit: 250 km/h; Tunnel (> 500 m): 5; Eisenbahnüberführungen: 17; Straßenbrücken: 20.

- Die Neubaustrecke (NBS) Stuttgart - Ulm ist in zwei Projekte geteilt: die NBS Wendlingen - Ulm und der Abschnitt Stuttgart - Wendlingen, der Teil des Projekts Stuttgart 21 ist. Beide Projekte sind aufeinander angewiesen, weil ohne das jeweils andere Projekt eine völlig neue verkehrliche Fortführung gefunden werden müsste.
- Die NBS wird im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter der Bezeichnung „ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg“ im Vordringlichen Bedarf unter den „laufenden und fest disponierten Vorhaben“ geführt. Dies beinhaltet als Maßnahmenumfang die „NBS Stuttgart - Ulm für 250 km/h einschließlich Einbindung in den Knoten Stuttgart“.
- Das Projekt Stuttgart 21 enthält zwar die NBS Stuttgart - Ulm bis Wendlingen, ist aber selbst kein Bedarfsplanvorhaben. Deshalb leistet der Bund für den Bedarfsplananteil an Stuttgart 21 (Strecke bis Wendlingen) lediglich einen „gedeckelten“ Finanzierungsbeitrag von rd. 563 Mio. €. Dies entspricht den Kosten, die der Bund ohne Stuttgart 21 für eine Anbindung der NBS aus dem Neckartal durch einen Tunnel von Esslingen-Mettingen Richtung Wendlingen hätte aufwenden müssen („Sowieso-Kosten“). Die NBS Wendlingen - Ulm ist dagegen ein reines Bedarfsplanvorhaben.
- Mit dem Bau der NBS wird erreicht, dass die Fahrt von Frankfurt über Stuttgart nach München wieder schneller wird als die Konkurrenzstrecke über Nürnberg.

2. Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

- Die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm ist Bestandteil des Bedarfsplans des Bundes. Dem Bund obliegt daher die Finanzierung der Maßnahme.
- Der Bund kann jedoch frühestens 2016 Bedarfsplanmittel für diese Maßnahme einsetzen. Um eine frühzeitige Realisierung der NBS und eine gleichzeitige Fertigstellung von Stuttgart 21 und der NBS im Jahre 2019 zu erreichen, wird sich das Land daher an der Finanzierung beteiligen: Das Land stellt - voraussichtlich ab Ende 2010 - für das Projekt 950 Mio. € als festen Baukostenzuschuss (BKZ) zur Verfügung. Der Bau des Projekts wird zunächst aus diesen Mitteln finanziert, ab dem Jahr 2016 stellt der Bund dann die Anschlussfinanzierung sicher.
- Im Übrigen stellt der Bund die Gesamtfinanzierung der Maßnahme sicher. Kostensteigerungen des Projekts, die sich im Laufe der Bauzeit ergeben können, werden vom Bund getragen.

- Im Juli 2010 haben die Deutsche Bahn AG und die Landesregierung eine fortgeschriebene Kostenberechnung für die Neubaustrecke auf der Grundlage der Entwurfsplanungen vorgestellt. Die einzelnen Bauabschnitte und Gewerke sind dabei konkretisiert worden, so dass die zu erwartenden Bau- und Planungskosten präziser kalkuliert werden konnten. Nach den neuen Berechnungen belaufen sich die Gesamtkosten der Neubaustrecke auf rund 2,89 Mrd. €. In der früheren Kostenschätzung aus dem Jahr 2004 war noch von Gesamtkosten von 2,025 Mrd. € ausgegangen worden.
- Der volkswirtschaftliche Nutzen des Bahnprojekts hat sich trotz der Mehrkosten bestätigt.

IV. Bahuprojekt Stuttgart - Ulm: Verkehrlicher Nutzen

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm mit der Anbindung des Flughafens und der Messe sind struktur- und verkehrspolitisch für das gesamte Land von herausragender Bedeutung. Sie sichern die Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Schienennetz der Zukunft.

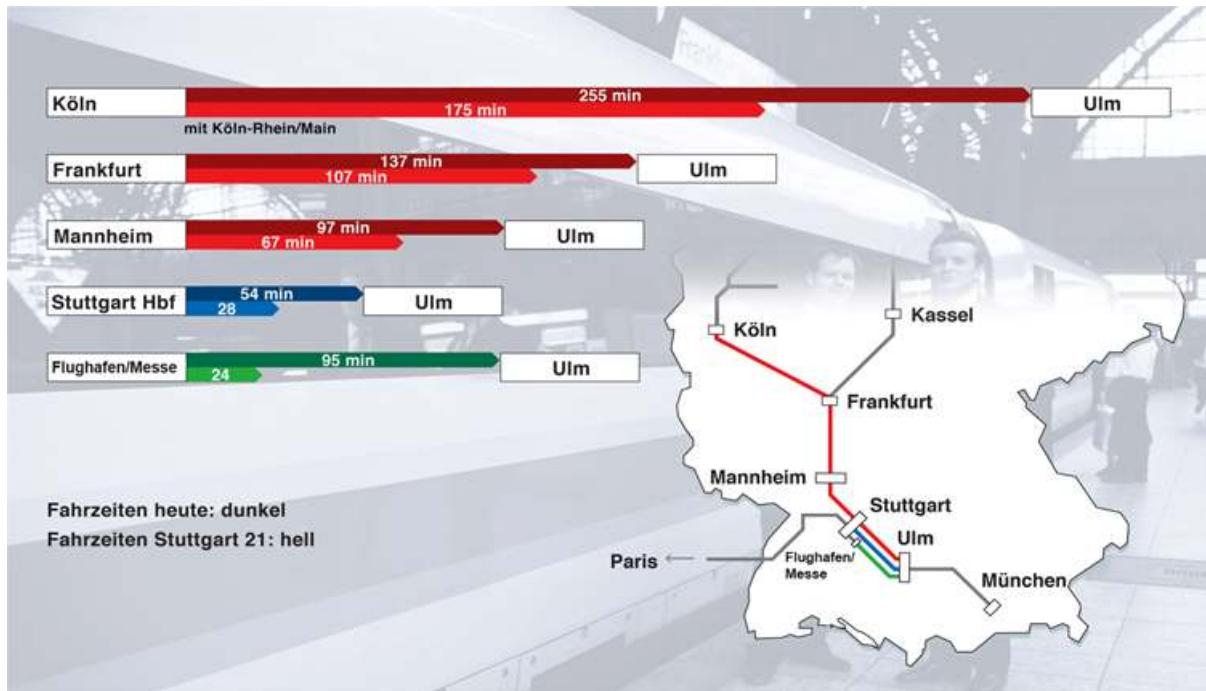
1. Höhere Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs

- Heute blockieren sich im Kopfbahnhof ein- und ausfahrende Züge häufig gegenseitig. Wenn zum Beispiel ein einfahrender Zug auf dem Weg zu seinem Bahnsteig andere Gleise queren muss, so sind diese während der Durchfahrt blockiert. Bisher rollt der gesamte Verkehr nur über fünf Zufahrtsgleise ein- und auswärts: Zwei Gleise von und nach Bad Cannstatt, zwei Gleise von und nach Feuerbach sowie eines zur Gäubahn-Strecke. Die Gleisanlage fächert sich vor den 16 Bahnhofsgleisen auf. Daraus ergibt sich eine große Anzahl von Kreuzungen, die in vielen Fällen gleichzeitige An- und Abfahrten verhindern.
- Beim künftigen achtgleisigen Durchgangsbahnhof gibt es deutlich weniger Blockaden durch kreuzende Züge. Vier zweigleisige Strecken (von und nach Feuerbach, Bad Cannstatt, Untertürkheim und Messe/Flughafen) schließen den Hauptbahnhof an. Durch die im Regelbetrieb je vier zuführenden und vier abgehenden Streckengleise können die Züge gleichzeitig aus und in allen Richtungen ein- und ausfahren. Das bedeutet eine höhere Leistungsfähigkeit:
 - Erheblich mehr Züge können - trotz nur halb so viel Gleisen - über den Tag verteilt den Hauptbahnhof (schneller) anfahren.
 - Es entsteht kein Rangieraufwand.

- Die Umsteigewege sind kurz und übersichtlich.
- Die Unterhaltskosten sind geringer, da weniger Weichen und Gleise instand gehalten werden müssen.

2. Die Vorteile für den Fernverkehr

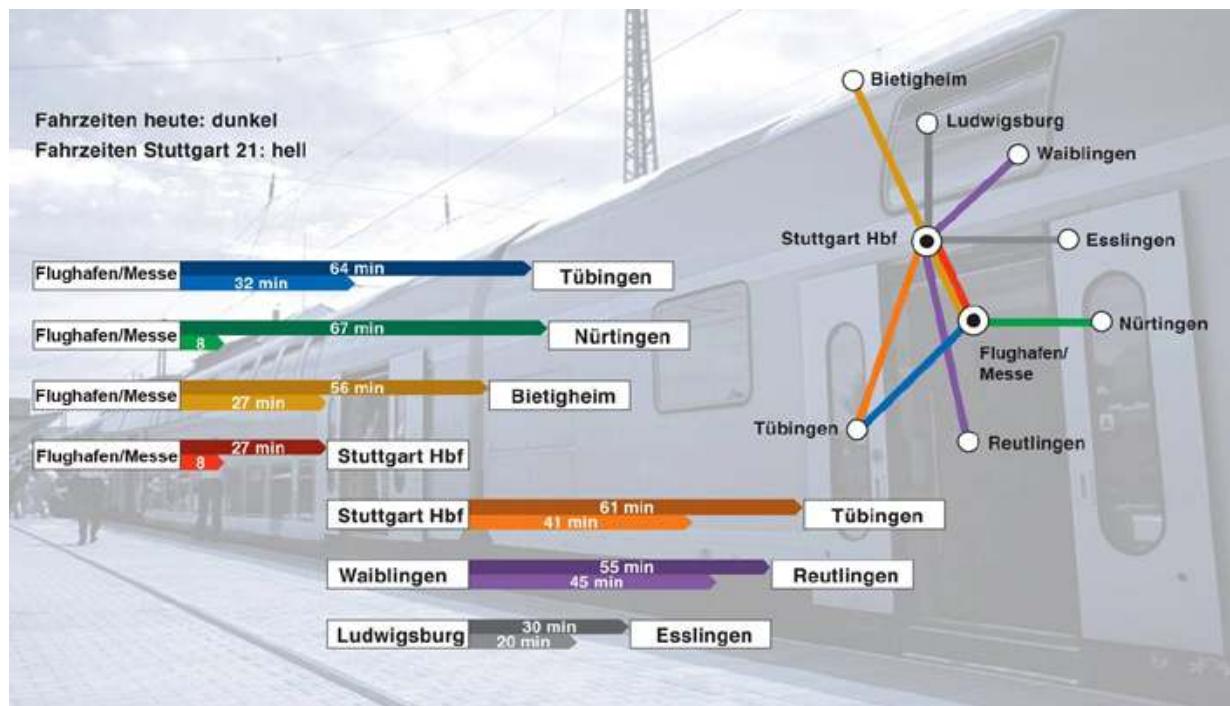
- Einbindung des Landes in die europäische Magistrale Paris - Bratislava.
- Einbindung des Flughafens und der Landesmesse in das Fernverkehrsnetz.
- Schaffung der erforderlichen Kapazitäten im Bahnknoten Stuttgart.
- Wesentliche Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr.
- Angebotssteigerungen im Fern- und Nahverkehr.



3. Neue und langfristige Chancen für den Regionalverkehr

- Deutliche Angebotssteigerung im Regionalverkehr.
- Zielgerichtete Entwicklung umsteigefreier Verbindungen über den Hauptbahnhof (sog. Durchmesserlinien) im Regionalverkehr wie es im Bereich der S-Bahn und Stadtbahn bereits vorhanden ist (Systemgedanke).
- Dadurch verbesserte zeitliche und räumliche Erschließung der Region Stuttgart und benachbarter Regionen; Verdichtungsräume werden preiswert, schnell und mit hoher lokaler Erschließungsfunktion umsteigefrei verknüpft.
- Optimierte Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr.

- Hervorragende Anbindung des Landesflughafen Stuttgart und der Neuen Messe Stuttgart sowie des Filderbereichs aus allen Landesteilen.
- Deutliche Reisezeitverkürzungen.



- Die Durchmesserlinien bringen für das ganze Land Vorteile. Besonders die Konzeption eines Integralen Taktfahrplans mit "Bedienung jedes Knotenbahnhofs zu jeder Stunde in jede Richtung" profitiert davon, indem mehr Direktverbindungen angeboten werden können.



4. Die neue Infrastruktur und der zukünftige Nahverkehr im Land

- Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), unterstützt durch die Zürcher Firma *sma + partner*, entwickelt derzeit eine neue Konzeption für den Regionalverkehr in Baden-Württemberg ab 2020. Aktueller Anlass ist das Auslaufen des Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG im Jahre 2016. Für die vorgesehene Neuvergabe von Verkehrsleistungen muss eine Fahrplankonzeption geschaffen werden. Bei den Planungen wird die neue Infrastruktur des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm ebenso berücksichtigt wie zahlreiche weitere Aus- und Neubauvorhaben.
- Der aktuelle Stand der Untersuchungen zeigt, dass das unterstellte Betriebsprogramm von Stuttgart 21 zuverlässig fahrbar ist und für die vorgesehenen Verkehre ein attraktiver Fahrplan angeboten werden kann. Nähere Informationen zu der Konzeption sind auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eingestellt.

V. Herausragender Nutzen für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg

- Die Landesregierung hat zu dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Bahnprojekts eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Sie wurde im Jahre 2009 erstellt vom Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe, Prof. Werner Rothengatter und von Prof. Dieter Bökemann, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Wien.
- Die Untersuchung belegt eindrucksvoll, dass dem finanziellen Engagement des Landes ein herausragender volkswirtschaftlicher Nutzen gegenübersteht. Das Gesamtprojekt stärkt den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg. Es sichert Wachstum und Beschäftigung und hat wichtige positive Effekte auf die Wertschöpfung im ganzen Land zur Folge:
 - Mit der Realisierung wird die Erreichbarkeit der Städte und Regionen in ganz Baden-Württemberg verbessert. Überall im Land sind die Effekte positiv. Der Wertschöpfungszuwachs ist in einigen Regionen prozentual höher als in Stuttgart selbst. Diese Regionen profitieren in hohem Maße durch das Heranrücken an den Wirtschaftsraum Stuttgart.
 - Mit dem Projekt lässt sich aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit ein dauerhafter Wertschöpfungszuwachs von rd. 500 Mio. € pro Jahr prognostizieren.
 - Gleichzeitig werden rund 10.000 Dauerarbeitsplätze geschaffen.

- Mit der Verbesserung der Erreichbarkeit steigen die Immobilienwerte in Baden-Württemberg um 2 Mrd. €.
- Hinzu kommen erhebliche positive Umwelteffekte. Insgesamt werden pro Jahr über 1 Mrd. Pkw-km vermieden. Dies entspricht einer Einsparung von über 175.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.
- Zu diesen dauerhaften Vorteilen treten enorme bauzeitliche Effekte: Mit dem Gesamtprojekt werden Investitionen in Baden-Württemberg ermöglicht, die das Vierfache des Engagements des Landes betragen.

VI. Städtebauliche Chancen für die Stadt Stuttgart

- Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm bietet der Landeshauptstadt Stuttgart eine große Chance: Die Entwicklung neuer Stadtquartiere im Herzen der City. Während in vielen Städten nur in den umliegenden Vororten weiterer Wohn- und Lebensraum geschaffen werden kann, ermöglichen die frei werdenden Gleisflächen, dass Stuttgart im Zentrum wächst. Rund 100 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung der Stuttgarter Innenstadt zur Verfügung. 50 Hektar werden für Wohnen und Arbeiten genutzt, um 20 Hektar werden die Parkanlagen erweitert und zusätzlich sind 10 Hektar für den Bau von Grünanlagen und öffentlichen Plätzen vorgesehen.
- Über die nächsten zwei Jahrzehnte entwickeln sich neue Quartiere zum Leben, Arbeiten und Wohnen. Es entstehen rund 20.000 Arbeitsplätze und 11.000 Wohnungen. Ein weiterer Vorteil: Da die Bahnstationen in Zukunft unterirdisch verlaufen, wachsen die Stadtteile im Stuttgarter Norden und Osten wieder zusammen. Der Rosensteinpark und das Rosensteinviertel gehen zukünftig direkt ineinander über. Die heute teilweise schlecht erreichbaren Stadtquartiere in der nördlichen Mitte von Stuttgart werden wieder miteinander verbunden.

VII. Historie zu Stuttgart 21

- | | |
|-------------------|---|
| 2. Februar 2010 | Offizieller Baustart im Stuttgarter Hauptbahnhof. |
| 10. Dezember 2009 | Projektpartner sind sich einig: Stuttgart 21 kommt.
Beschluss des Lenkungskreises zur aktuellen Kostenüberprüfung. |
| 2. April 2009 | Abschluss aller Finanzierungsvereinbarungen. |

25. Juli 2007 Zustimmung des Landtags zum Memorandum of Understanding. Fortsetzung der Planfeststellungsverfahren und Beginn der Entwurfsplanung. Vertragsverhandlungen.
19. Juli 2007 Memorandum of Understanding zwischen Bund, Bahn, Land, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart.
12. Oktober 2006 Grundsatzbeschluss des Landtags für die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm und Stuttgart 21.
- Juli 2001 Land, Stadt und Region schließen mit der Bahn die Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm. Verhandlungen über Wirtschaftlichkeit der Projekte mit der Bahn.
- Februar 2001 Der Bund stimmt dem Vorfinanzierungsangebot des Landes zu und erklärt seine Bereitschaft, ab 2011 in die Finanzierung einzutreten.
15. Juli 1999 Der Landtag ersucht die Landesregierung, sich bei der Bundesregierung und bei der Bahn weiterhin mit Nachdruck für die Realisierung der beiden Vorhaben Stuttgart 21 und Neubaustrecke Stuttgart - Ulm einzusetzen.
- 1998/1999 Die Planungen geraten ins Stocken auf Grund von Nachverhandlungen zu Änderungen der verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.
7. November 1995 Rahmenvereinbarung. Land, Stadt und Region einigen sich mit der Bahn und dem Bund über die zeitgleiche Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm.
18. April 1994 Gemeinsame Vorstellung von Stuttgart 21 durch Bahn, Bund, Land und Stadt, verbunden mit dem Auftrag, in einer Machbarkeitsstudie die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart mit einem neuen Durchgangsbahnhof in Tieflage für den Gesamtverkehr am Standort des bestehenden Hauptbahnhofs zu untersuchen.
- November 1993 Aufnahme des Ausbaus der Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg in das Bundesschienenwegeausbaugesetz.

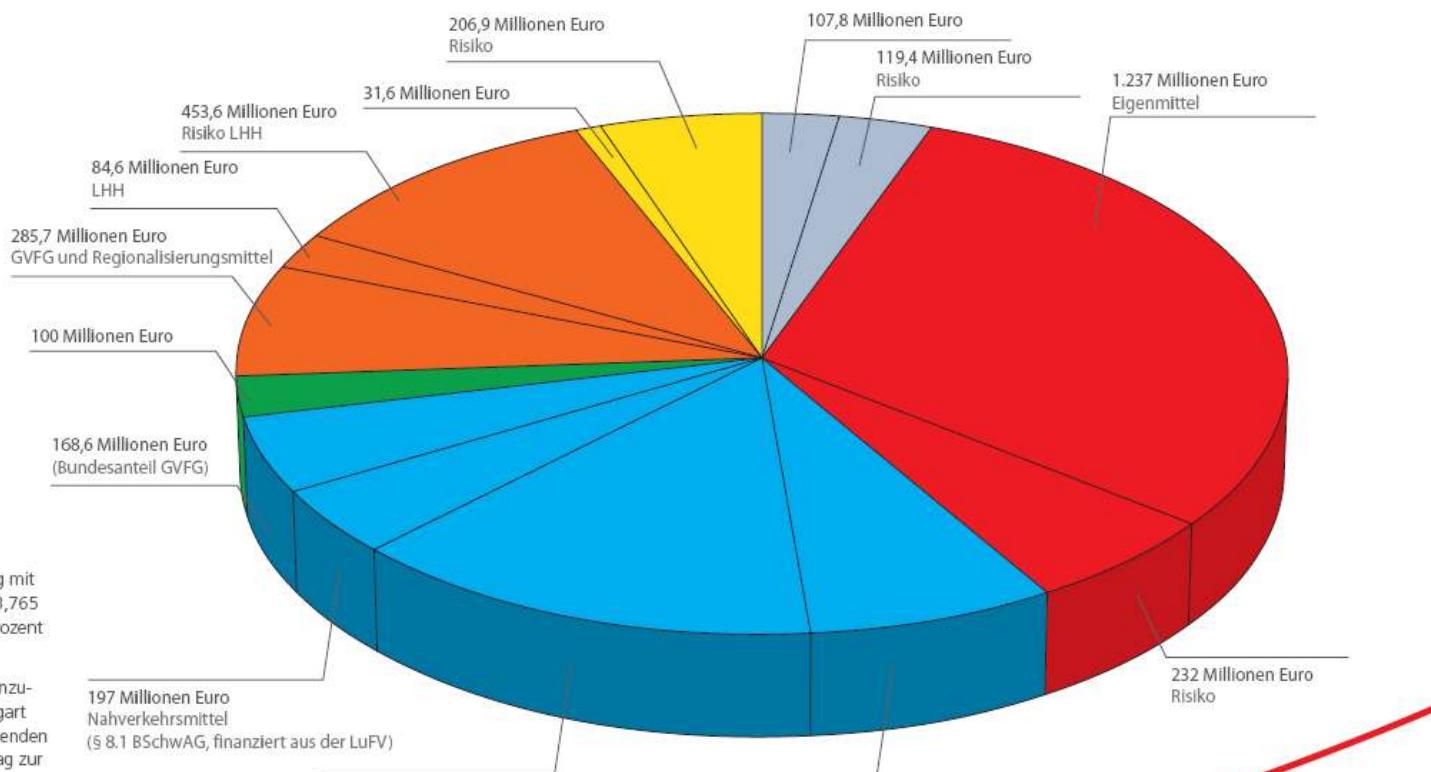
Dezember 1992	Bahnvorstand trifft Grundsatzbeschluss. Wahl der autobahnähnlichen H-Trasse, jedoch zunächst anstelle des Fernbahntunnels unter Hauptbahnhof Streckenführung Stuttgart - Bad Cannstatt - Mettingen und weiter in einem Tunnel nach Neuhausen. Zusätzliche Überlegungen zur Einrichtung eines neuen Fernbahnhofs als Durchgangsbahnhof am Rande des Rosensteinparks.
Oktober 1992	Bewertung verschiedener Varianten zur NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg im Auftrag des Bundes; höchstes Nutzen-Kosten-Verhältnis hat die Variante 2 nach Heimerl.
September 1992	Kabinettsbeschluss der Landesregierung. Befürwortung der Trassenvariante H mit voller Einbindung des Hauptbahnhofs Stuttgart in das Hochgeschwindigkeitsnetz in Form eines Durchgangsbahnhofs.
Oktober 1991	Bahn-Bericht zur Variantenuntersuchung für den Abschnitt Stuttgart - Ulm mit Heimerl- und K-Trasse.
1990	Präferenz der Bahn für Heimerl-Variante.
1988	Heimerl-Trasse (Professor Heimerl, Uni Stuttgart). Durchgängige Neubaustrecke Stuttgart - Ulm entlang der Autobahn mit Unterfahrung des Hauptbahnhofs Stuttgart, dabei Trennung schneller Reiseverkehr und Güter- sowie Regionalverkehr. In der Folgezeit alternativ dazu Untersuchung der K(Krittian)-Trasse, die Unterfahrung des Hauptbahnhofs Stuttgart, Gleisführung im Tunnel bis Plochingen und Ausbau der Filstalstrecke vorsieht.
1986	Untersuchung verschiedener Trassenvarianten.
1985	Im Bundesverkehrswegeplan 1985 wird die Aus- und Neubaustrecke Plochingen - Günzburg als Fortsetzung der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs aufgenommen.

FINANZIERUNGSANTEILE STUTTGART 21

4,088 Milliarden Euro

Preisstand Dezember 2009, nominalisiert*

Deutsche Bahn AG 1.469 Millionen Euro
Bund inklusive EU-Mittel 1.229,4 Millionen Euro
Land Baden-Württemberg 823,8 Millionen Euro
Landeshauptstadt Stuttgart 238,58 Millionen Euro **
Flughafen Stuttgart 227,2 Millionen Euro ***
Verband Region Stuttgart 100 Millionen Euro



* Dem Projekt liegt eine Kostenberechnung mit Preisstand Dezember 2009 in Höhe von 3.765 Milliarden Euro zu Grunde, die mit 1,5 Prozent p. a. bis Projektende indiziert wurde.

** Neben dem oben dargestellten Baukostenzuschuss hat die Landeshauptstadt Stuttgart durch den frühzeitigen Kauf der freiwerdenden Baugrundstücke einen zusätzlichen Beitrag zur Realisierung des Projekts geleistet.

*** Die Flughafen Stuttgart GmbH hat zudem zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Projekts einen Zuschuss in Höhe von 112 Millionen Euro an die DB Netz AG gezahlt.

Abkürzungen:

GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz | BSchwAG: Bundesbahnenwegeausbaugesetz
LHH: Landeshaupthalt | LuFV: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Kontakt: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e. V. Sprecherbüro, Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart
www.das-neue-herz-europas.de



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm