

Universität Regensburg

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät



International Real Estate Business School
Universität Regensburg

Masterarbeit

zur Erlangung des
Master of Business Administration (MBA)

*Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21
als Teil der Magistrale Paris - Bratislava*

—
Akzeptanz innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft und
Refinanzierung des Projektes durch freiwerdende Grundstücksflächen

Name: Rainer Reddehase FRICS

Adresse: c/o REAL ESTATE STUTTGART
Königstr. 80, 70173 Stuttgart

Eingereicht bei: Prof. Dr. Martin Wentz, Frankfurt/Main
Prof. Dr. Karl-Werner Schulte HonRICS, Wiesbaden

Abgabedatum: 1. September 2009

Veröffentlichung: November 2010 (PDF-Version)

Nachbestellung gebundene Ausgabe der Masterarbeit über Stuttgart 21
unter office@real-estate-stuttgart.de: Schutzgebühr 199,-- € zzgl. MwSt.
Vortragsanfragen / Diskussionsrunden unter Tel. 0711 222 946-35
Das nächste Property Lunch zum Thema Stuttgart 21 mit Rainer Reddehase
findet am 18.11.2010 in Stuttgart statt.

Universität Regensburg

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät

IREBS International Real Estate Business School

Masterarbeit

zur Erlangung des
Master of Business Administration (MBA)

*Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21
als Teil der Magistrale Paris - Bratislava*

—
Akzeptanz innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft und
Refinanzierung des Projektes durch freiwerdende Grundstücksflächen

Name: Rainer Reddehase FRICS

Adresse: c/o REAL ESTATE STUTTGART
Königstr. 80, 70173 Stuttgart

Eingereicht bei: Prof. Dr. Martin Wentz, Frankfurt/Main
Prof. Dr. Karl-Werner Schulte HonRICS, Wiesbaden

Abgabedatum: 1. September 2009

Vorwort

Eine Masterarbeit mal so eben „nebenberuflich“ zu schreiben ist eine besondere Herausforderung. Dies war nur möglich durch die große Unterstützung in meinem unmittelbaren Umfeld.

Als erstes möchte ich meiner Familie danken, die mich im Home-Office „erduldet“ hat.

Ganz besonderen Dank geht auch an mein Team der REAL ESTATE STUTTGART Chartered Surveyors GmbH, das mir in der Bearbeitungszeit den Rücken und Schreibtisch in der Firma freigehalten hat und „Success in Real Estate by Teamgeist“ auch gelebt hat.

Dadurch konnte ich auch meinen Verpflichtungen in den immobilienwirtschaftlichen Verbänden IWS – Immobilienwirtschaft Stuttgart e.V. und RICS - Royal Institution of Chartered Surveyors nachkommen.

Auch bei allen Mitwirkenden der Fragebogenaktion „Umfrage zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft in der Region Stuttgart“ bedanke ich mich sehr.

Für die wissenschaftliche Begleitung bedanke ich mich bei meinem betreuenden Professor Dr. Martin Wentz, Frankfurt/Main für die Anregungen bei der Erstellung dieser Arbeit. Und natürlich auch Prof. Dr. Karl-Werner Schulte HonRICS, der mit dem Studienprogramm Executive MBA Real Estate und dessen internationaler Ausrichtung an den Universitäten Hongkong, Reading (GB) und Harvard noch einen weiteren Höhepunkt in seinem wissenschaftlichen Lebensweg geschafft hat.

Rainer Reddehase FRICS

Stuttgart, 1. September 2009

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
Executive Summary	1
1 Einleitung	5
1.1 Problemstellung und Zielsetzung	5
1.2 Gang der Untersuchung.....	6
2 Bahnprojekt Stuttgart – Ulm als der Teil der Magistrale von Paris – Bratislava	
Historie und Überblick	8
2.1 Magistrale Paris – Bratislava.....	8
2.2 Bahnprojekt Stuttgart – Ulm: „Baden-Württemberg 21“ inklusive „Stuttgart 21“	12
3 Parteien Stuttgart 21 und ihre Argumentation	18
3.1 Projektgegner	18
3.2 Projektbefürworter	29
4 Umfrage zu Stuttgart 21 innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft	32
4.1 Methodik	32
4.2 Auswertung	33
5 Stadtentwicklungsprojekt von Stuttgart 21 – Immobilienwirtschaftliche	
Bedeutung	45
5.1 Städtebauliche Dimension.....	46
5.2 Teilgebiet A1 – Europaviertel	50
6 Stuttgarter Immobilienmarkt 1995 bis 2009	60
7 Refinanzierung von Stuttgart 21 aus Grundstückserlösen	68
7.1 Geplante Erlöse aus freiwerdenden Flächen	68
7.2 Abgleich der Prognosen mit der heutigen Situation.....	71
7.2.1 Teilgebiet A2 – E.....	71
7.2.2 Teilgebiet A1 – Europaviertel	75
8 Bewertung der Ergebnisse.....	81
8.1 Erlöse der Bahn durch Grundstücksverkäufe.....	81
8.2 Folgeinvestitionen durch Stuttgart 21 – Stadtentwicklung	84
8.3 Gesamtinvestitionen durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm.....	86
9 Schlussbemerkungen	89

<u>Abbildungsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
Abb. 1: TEN-T 30 Priority Projects (Vorrangige Vorhaben)	9
Abb. 2: Vorrangiges Vorhaben TEN-V Nr. 17 „Paris – Bratislava“	10
Abb. 3: Neubaustrecke (H-Trasse) Stuttgart – Ulm.....	13
Abb. 4: Stuttgart 21 – Neue Strecke HBF über Flughafen nach Wendlingen	14
Abb. 5: Durch den Durchgangsbahnhof werden mehr als 100 Hektar für die Stadtentwicklung frei	16
Abb. 6: Neue Bahnhöfe in Stuttgart.....	16
Abb. 7: Seitenflügel des Bonatzbaus	21
Abb. 8: Modell des neuen Durchgangsbahnhofes bei Wegfall der Seitenflügel	22
Abb. 9: Neuer Durchgangsbahnhof, Darstellung der unterschiedlichen Ebenen, Visualisierung: DB AG	22
Abb. 10: Durch Baulogistik soll die Behinderung des Verkehrs minimiert werden	23
Abb. 11: Mineralwasserschichten unterhalb des Stuttgarter HBF.....	24
Abb. 12: Geplante Verbesserungen der Reisezeiten der Bahn	31
Abb. 13: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Große Zustimmung innerhalb der Immobilienwirtschaft	34
Abb. 14: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Chancen durch das Projekt (Anzahl der Nennungen / Mehrfachnennungen möglich)	34
Abb. 15: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Risiken durch das Projekt (Anzahl der Nennungen / Mehrfachnennungen möglich)	35
Abb. 16: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Ein Botschafter für Stuttgart 21 wird gewünscht.....	37
Abb. 17: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Das Shoppingcenter hat keine Mehrheit	39
Abb. 18: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Bibliothek stößt auf großen Zuspruch.....	41
Abb. 19: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Gegenkonzept zu Stuttgart 21 wird innerhalb der Immobilienwirtschaft abgelehnt	41
Abb. 20: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Branchen / Teilbranchen der Teilnehmer.....	42
Abb. 21: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Altersstruktur	42

<u>Abbildungsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
Abb. 22: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Auf der Strecke Stuttgart nach München wird das Auto bevorzugt, auf der Strecke nach Frankfurt die Bahn.....	43
Abb. 23: Landeshauptstadt Stuttgart kauft Revitalisierungsflächen	45
Abb. 24: Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24.7.1997	47
Abb. 25: Stuttgart 21 - Revitalisierungsflächen A1, A2, A3, B, C1, C2, D	48
Abb. 26: Unter dem Motto „Arbeiten und Wohnen am Schlossgarten“ wird die Fläche A2 und A3 nach Fertigstellung des neuen HBF vermarktet	49
Abb. 27: Das zukünftige Rosensteinviertel –Plan von Pesch & Partner.....	50
Abb. 28: Bebauungsplan Stuttgart 21 – Teilgebiet A1	52
Abb. 29: LBBW-Gebäude (Parzellen 1,2,3) und SüdLeasing (14).....	53
Abb. 30: Vermarktungsstand . rosa: realisiert, orange: verkauft bzw. in Planung, grau: unverkauft, Parzellen 4 + 5: Verwertung erst nach U-Bahnbau	53
Abb. 31: Teilgebiet A1 – Parzelle 11 – Modell Golden Loop.....	54
Abb. 32: Teilgebiet A1 – Parzelle 13 – Modell	54
Abb. 33: Teilgebiet A1 – Parzelle 10/1 - Modell Bibliothek des 21. Jahrhunderts	54
Abb. 34: Teilgebiet A1 – Parzelle 10/2 – Modell Europe-Plaza	55
Abb. 35: Teilgebiet A1 – Parzelle 7 – Modell Hochhaus „City Tower“	55
Abb. 36: Teilgebiet A1 – Parzellen 6, 8, 9 - Modell Ex-Galeria Ventuno.....	57
Abb. 37: Teilgebiet A1 - Fotomontage - geplante und realisierte Projekte	58
Abb. 38: Stuttgart – Entwicklung der Baulandpreise in Stuttgart.....	64
Abb. 39: Auszug aus der Bodenrichtwertkarte 2009, Teilgebiet A1 von Stuttgart 21 ..	65
Abb. 40: Auszug Mietspiegel Stuttgart 2009/2010 (Datenbasis April 2008).....	66
Abb. 41: Entwicklung der Übernachtungen in Stuttgart 1998 bis 2008 sowie Wachstum von Übernachtungen & Bettenangebot	67
Abb. 42: Auszug aus der Bodenrichtwertkarte 2009, Rosensteinviertel von Stuttgart 21	72
Abb. 43: Investitionsvolumen Bahnprojekt Stuttgart – Ulm	87
Abb. 44: Einnahmeeffekte der Stadt Stuttgart im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21	88

<u>Tabellenverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
Tab. 1: Umfrage zu Stuttgart 21 – Immobilienwirtschaft Stuttgart – Teilnehmer.....	33
Tab. 2: Parkplatzkorrelation bei Einkaufszentren in Stuttgart.....	56
Tab. 3: Stuttgart – Entwicklung der Spitzenmieten (in EUR/m ²)	
Research	60
Tab. 4: Stuttgart – Büroflächenfertigstellung.....	61
Tab. 5: Stuttgart – Entwicklung des Leerstandes und der Leerstandsquoten	62
Tab. 6: Stuttgart – Entwicklung des Büroflächenumsatzes	63
Tab. 7: Erlösprognose 1995 aus Grundstücksverkäufen Stuttgart 21	69
Tab. 8: Stuttgart 21 – erwartete Verkaufserlöse aus freiwerdenden Grundstücken.....	70
Tab. 9: Herleitung der Aufwendungen für den Grundstückserwerb durch die Stadt	
Stuttgart - Kalkulatorischer Zinsansatz 3,5 %, 4 % und 4,5% p.a.	
(2 % Inflationsansatz).....	73
Tab. 10: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Übersicht / Annahmen Bodenpreise /	
Flächen	77
Tab. 11: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Übersicht / Annahmen Grundstückspreise.....	78
Tab. 12: Näherungswerte zur Bodenwertermittlung für das Teilgebiete A1	79
Tab. 13: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Bodenwertvarianten	79
Tab. 14: Mögliche Erlöse durch Grundstücksverkäufe im Vergleich mit Prognosen	
1995/1998.....	81
Tab.15: Herleitung der Aufwendungen für den Grundstückserwerb durch die Stadt	
Stuttgart – Kalkulatorischer Zinsansatz 4 % p.a. (2 % Inflationsansatz).....	82
Tab. 16: Geschossfläche von Stuttgart 21	83
Tab. 17: Szenarien der Erlösermittlung.....	83
Tab. 18: Stuttgart 21 – Teilfläche A1 – Investitionsvolumen.....	84

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BW 21	Baden-Württemberg 21
DGNB	Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
EKZ	Einkaufszentrum
ERTMS	European Rail Traffic Management System
GB	Great Britain
GFZ	Geschossflächenzahl
HBf	Hauptbahnhof
IVD Süd e.V.	Immobilienverband Deutschland IVD Süd. e.V.
IWS e.V.	Immobilienwirtschaft Stuttgart e.V. – Verband für die Metropolregion Stuttgart
IWW	Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Universität Karlsruhe
JLL	Jones Lang LaSalle
K21	Kopfbahnhof 21
LGV Est européenne	Ligne à grande vitesse Est européenne (Schnellbahnstrecke)
NBS	Neubaustrecke
OB	Oberbürgermeister
REAL ESTATE	Grundbesitz, Immobilie/n, Liegenschaft/en
RES	REAL ESTATE STUTTGART
RICS	Royal Institution of Chartered Surveyors
S21	Stuttgart 21
SFR	Fachbereich Stadt- und Regionalforschung am Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der Technischen Universität Wien
SÖS	Stuttgart Ökologisch Sozial
Tab.	Tabelle
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-T	Trans-European transport network
TEN-T EA	Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz
TEN-V	transeuropäisches Verkehrsnetzwerk
TEN-V	TEN-T
TGV	Train à grande vitesse / „Zug für große Geschwindigkeit“
VWI	Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

***Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21
als Teil der Magistrale Paris – Bratislava***

–
Akzeptanz innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft und
Refinanzierung des Projektes durch freiwerdende Grundstücksflächen

Executive Summary - Deutsche Version

Die Masterarbeit analysiert die immobilienwirtschaftliche Bedeutung des Bahn- und Städtebauprojektes Stuttgart 21. Die neue Bahnstrecke Stuttgart – Ulm ist Bestandteil der Magistrale von Europa zwischen Paris und Bratislava. Der Stuttgarter Kopfbahnhof wird zum Durchgangsbahnhof umgebaut und die Gleise an den geplanten Filderbahnhof am Stuttgarter Flughafen und der neuen Messe angebunden. Auf den ehemaligen Bahnflächen im Stuttgarter Zentrum entstehen im Rahmen der Stadtentwicklung neue Stadtquartiere am Schlossgarten, im Rosensteinviertel sowie im Europaviertel (Teilgebiet A1). Die Veräußerungserlöse der Grundstücke stellen einen wesentlichen Teil der Finanzierung des Bahnprojektes dar.

Wie jedes Großprojekt ist auch Stuttgart 21 in der Bevölkerung sehr umstritten. Daher werden die Argumente der Projektgegner und der Projektbefürworter analysiert. Im Rahmen der Arbeit wurde eine Akzeptanzanalyse innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft vorgenommen. Aufgrund des hohen Rücklaufes der Fragebogenaktion – 166 von 500 Fragebögen wurden ausgefüllt und ausgewertet – können die Ergebnisse als repräsentativ bewertet werden. Die Auswertung ergab eine überdurchschnittliche Befürworterquote innerhalb der Immobilienwirtschaft für das Gesamtprojekt Stuttgart 21 (90%). Die Befragten gehen zu 94 % davon aus, dass das Projekt Stuttgart 21 den Wirtschaftsstandort Stuttgart stärkt und dazu führt, dass Stuttgart im internationalen Vergleich weiter nach Vorne rückt. Dennoch wurden Defizite im Bereich der Projektkommunikation ausgemacht. Einzelne Teilprojekte wie z.B. das geplante Einkaufszentrum wurden von der Mehrheit der Befragten abgelehnt. 60 % der Probanden erwarten, dass sie beruflich von dem Projekt betroffen sein werden; davon positiv (83 %) und negativ (17%). Ferner wurde deutlich, dass sich nach Fertigstellung der Neubaustrecke der Verkehr von Stuttgart nach München von der Autobahn hin zur Schiene verlagern wird.

In einer Machbarkeitsstudie wurden 1995 Prognosen über die zu erzielenden Grundstückserlöse getroffen (1,08 Mrd. €). Die Annahmen wurden mit der heutigen Situation abgeglichen und es wurde untersucht, wie sich der Immobilienmarkt seit

Planungsbeginn entwickelt hat. Ferner wurde analysiert, welche Projekte sich auf dem Teilgebiet A1 (Europaviertel) zwischenzeitlich realisieren ließen. So wurden 9 von 16 Grundstücken bereits veräußert, weitere Veräußerungen sind vom Projektverlauf abhängig. Die Untersuchung ergab, dass Annahmen über die geplanten Grundstückserlöse in der Machbarkeitsstudie von 1995 ein Drittel zu hoch angesetzt wurden. Des Weiteren stellte sich heraus, dass eine modifizierte Planung aus dem Jahr 1998 die heutige Situation sehr gut widerspiegelt.

Auf dem Teilgebiet A1 ist mit Immobilieninvestitionen in Höhe von ca. 1,5 Mrd. € zu rechnen. 2,5 Mrd. € werden investiert, sobald ab 2019 der Durchgangsbahnhof fertig gestellt ist und die nicht mehr benötigten Gleisanlagen und Wartungshallen entfernt werden können. Zusätzliche 5,1 Mrd. € werden in das Bahnprojekt Stuttgart 21 (3,1 Mrd. €) und in die Neubaubahnstrecke Wendlingen – Um (2 Mrd. €) investiert.

Durch diese direkten Investitionen in Höhe von 9 Mrd. € innerhalb der nächsten 10 bis 20 Jahren wird die volkswirtschaftliche Bedeutung für die Landeshauptstadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg deutlich. Die sich daraus wiederum ergebenden Folgeinvestitionen dürften noch einmal zwischen 20 Mrd. € und 40 Mrd. € liegen.

Somit wird es Stuttgart und Baden-Württemberg gelingen, ihren Spitzenplatz innerhalb der europäischen Regionen zu behaupten. Stuttgart 21 ist daher eines der größten Bahnprojekte und städtebaulichen Projekte in Europa. Gewinner werden die jetzigen und heranwachsenden Bürger der Stadt Stuttgart und der Regionen in Baden-Württemberg sein sowie die Bahnfahrer in Deutschland und Europa.

***Railway- and City development Project 'Stuttgart 21'
as part of the main railway axis Paris-Bratislava***

-
An acceptancy study conducted among real estate professionals of Stuttgart, and an assessment of the refinancing of the project via revenues from sales of properties made available through 'Stuttgart 21'

Executive Summary – English Version

This master thesis analyzes the economic significance of the rail- and city development project 'Stuttgart 21' for the real estate sector. The new railway line Stuttgart – Ulm is part of the most important European railway axis connecting Paris and Bratislava. As part of Stuttgart 21, the former terminal station of Stuttgart is to be converted into a through station and connected with the planned Filderbahnhof at Stuttgart Airport as well as with “neue Messe”, Stuttgart’s exhibition centre. On the former railway tracks in the heart of Stuttgart’s city-center, new city districts are to be developed at Schlossgarten, Rosensteinviertel and Europaviertel (Subsection A1). Revenues from the sale of these properties constitute a significant contribution to the financing of this major railway project.

As is the case with any large-scale development project, Stuttgart 21 is heavily contested amongst the local population. Accordingly, the arguments brought forward by both the project’s opponents and the project’s supporters are analyzed. As part of the thesis project, an acceptance-survey was conducted within the real estate sector of Stuttgart. In view of the high return rate of the questionnaire, 166 returned questionnaires out of a total of 500, the findings can be taken as representative. These findings signify an above-average approval of the entire project Stuttgart 21 (90%) amongst the professional real estate actors in Stuttgart. 94% of the respondents expect Stuttgart 21 to strengthen the business location of Stuttgart and that the project will lead to Stuttgart’s advancement in international comparison. Nevertheless, deficits were identified in the context of project communication. Parts of the project, e.g. the planned shopping mall, were viewed critically by the majority of respondents (50%). 60% of the respondents expect that the project will have an impact on their professional activities, both positive (83%) and negative (17%) in kind. Furthermore, it was made apparent that traffic between Stuttgart and Munich will shift from Autobahn (highway) to railway upon completion of the newly-constructed train-track between Stuttgart and Munich.

In a feasibility-study of 1995, the attainable sales revenues from the sale of the properties were estimated (1.08 bn €). The assumptions underlying this estimation were compared with today's situation and it was analyzed how the real estate market has developed since then. Additionally, it was analyzed which projects have been realized in sub-sector A1 (Europaviertel) in the meantime. To date, 9 of 16 properties have been sold, with further sales contingent upon the ongoing course of the project. The findings show that the original assumptions regarding the attainable sales prices made in the feasibility study of 1995 overestimated these by around a third. Additionally, the findings suggest that a modified plan of 1998 represents today's situation very well.

On sub-sector A1, real estate investments are expected to amount to approx. 1.5 bn €. A further 2.5 bn € will be invested upon completion of the through station in 2019, when the then no longer required tracks and railway maintenance facilities can be removed. Another 5.1 bn € shall be invested into the railway project Stuttgart 21 (3.1 bn €) and into the newly-constructed railway line between Wendlingen and Ulm (2 bn €).

These direct investments of 9 bn € within the next 10 to 20 years will have a notable impact on the economic significance of both the Federal State Capital, Stuttgart, and the Federal State of Baden-Württemberg in its entirety. Follow-up investments are expected to amount to another 20 to 40 bn €.

With this project, Stuttgart and Baden-Württemberg will retain their leading position amongst the European regions. Stuttgart 21 is one of the largest railway- and city development projects in Europe. The beneficiaries of this project shall be both today's and the forthcoming generations of citizens of the city of Stuttgart, the regions within Baden- Württemberg and rail travellers across Germany and Europe.

1 Einleitung

1.1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Gemeinderatswahlen in der Landeshauptstadt Stuttgart vom 7. Juni 2009 haben deutlich gemacht, dass in der Stuttgarter Bevölkerung immer noch große Verunsicherungen aufgrund des Großprojektes **Stuttgart 21** bestehen. Parteien, wie die Grünen und die SÖS, die sich als Projektgegner aufstellten, konnten Stimmen gewinnen, Projektbefürworter, wie die CDU und die SPD, mussten massive Einschnitte verkraften. Erstmals sind die Grünen stärkste Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat.¹

Zuvor wurde am 2. April 2009 - nachdem im März 2009 das Gutachten „Volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21 (BW21)“ fertig gestellt wurde - zwischen Bahn, Bund, Land und Stadt eine Finanzierungsvereinbarung unterschrieben, damit das Projekt ab 2010 realisiert werden kann. Durch eine Ausstiegsklausel können die Projektbeteiligten noch bis zum 31. Dezember 2009 von dem bestehenden Vertrag zurücktreten, sofern mit einer wesentlichen Kostenüberschreitung gerechnet werden kann und keine Einigung über eine Kostendeckung erzielt wird.²

Beim Bahnprojekt Stuttgart – Ulm geht es um die Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes von einem Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof sowie um die Neubaubahnstrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Diese Eisenbahnstrecke wiederum ist Bestandteil der Magistrale für Europa zwischen Paris und Bratislava.

Bereits 1988 gab es erste Überlegungen über eine neue Bahnstrecke. 1995 wurde eine Machbarkeitsstudie vorgestellt, die die Realisierungschancen des Projektes aufzeigte. Bei der Finanzierung dieses Großprojektes gingen die Projektbefürworter davon aus, dass eine Refinanzierung durch den Verkauf der freiwerdenden ehemaligen Bahnflächen teilweise möglich sei. Hier sollten neue immobilienwirtschaftliche Projekte im Zentrum von Stuttgart entstehen.

¹ Vgl. <http://www.stuttgart.de/item/show/357112>, Abrufdatum: 07.12.2009

² Vgl. Isenberg, Michael: Stuttgart-21-Verträge sind bereits unkündbar in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2048856_0_9223_-die-wichtigsten-antworten-stuttgart-21-vertraege-sind-bereits-unkuendbar.html, Erscheinungsdatum: 08.06.2009, Abrufdatum: 22.07.2009

Diese Masterarbeit befasst sich mit der Umsetzbarkeit dieses Refinanzierungsansatzes für die bereits freigelegte Fläche „A1“ („Europaviertel“), dem ehemaligen Güterbahnhof, sowie für die künftigen freiwerdenden Flächen gemäß Rahmenplan Stuttgart 21 (Flächen A2, A3, B, C1, C2, D und E).

Dabei soll untersucht werden, welche Wertansätze seinerzeit unterstellt waren und wie sich der Stuttgarter Immobilienmarkt in der Zwischenzeit entwickelt hat. Insbesondere werden die Aspekte Bodenpreis- und Mietpreisentwicklung in Stuttgart, die Hintergründe, die zur Realisierung der Bauprojekte im ersten Bauabschnitt und die daraus erzielbaren Rückschlüsse auf die weiteren zu bebauenden Flächen untersucht.

1.2 Gang der Untersuchung

Zu Beginn der Masterarbeit wird das Gesamtprojekt „Magistrale für Europa“ vorgestellt, wobei während der weiteren Arbeit der Schwerpunkt auf dem Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21 selbst liegt.

Innerhalb dieses Projektes geht es dem Autor um den immobilienwirtschaftlichen Bezug. Dieser ergibt sich durch die freigewordenen bzw. freiwerdenden Flächen, die der Refinanzierung des Projektes dienen sollen. Hier stehen die Annahmen im Fokus, welche zu Planungsbeginn Mitte der 90er-Jahre dazu geführt haben, dass das Projekt weiterverfolgt wurde. Diese Annahmen werden mit dem aktuellen Projektverlauf abgeglichen.

So sollen neben der Auswertung von Stuttgarter Immobilienmarktberichten die Büroflächenfertigstellung, Leerstände und Leerstandsquoten, Büroflächenumsätze sowie die Spitzenmieten der Stadt zwischen 1995 und 2009 ausgewertet werden.

Der ehemalige Güterbahnhof wurde abgerissen. Auf diesem Gebiet, auch als Bauabschnitt A1 bzw. als Europaviertel bekannt, wurden noch vor Projektstart von Stuttgart 21 die ersten Neubauten erstellt. Mit der Vorstellung der geplanten Bauprojekte auf diesem Gebiet, lassen sich die damals geltenden Entwicklungsprognosen mit dem damaligen und heutigen Immobilienmarkt am besten vergleichen.

Auch wenn es sich bei Stuttgart 21 um ein Leuchtturmprojekt für die Region handelt sollte die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen. Volkswirtschaftliche Gutachten gehen unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten von jährlichen positiven Erträgen aus.

Projektgegner haben Gutachten erstellen lassen, die von dauerhaften Verlusten ausgehen. Die finanziellen Auswirkungen, welche das Projekt auf den Immobilienmarkt bereits hatte und hat, sollen aufgezeigt werden. Des Weiteren sollen Machbarkeitsstudien mit dem heutigen Projektverlauf verglichen werden.

Bereits seit über 20 Jahren – erstmalige Diskussion 1988 – wird über das Projekt Stuttgart 21 diskutiert. Daher wurde in dieser Zeit auch eine ganze Reihe von Publikationen veröffentlicht. Hier muss bei der Auswertung der Literatur darauf geachtet werden, dass mit diesen Publikationen in der Regel bestimmte Eigeninteressen verfolgt wurden, sei es von den Gegnern, sei es von Befürwortern. So wurden etliche Gutachten und Gegengutachten erstellt, Wahlprogramme auf Stuttgart 21 abgestimmt und in der Presse erheblich diskutiert.

Da es sich um ein laufendes Projekt handelt, gibt es folglich auch noch keine abschließende Projektliteratur. Daher wird die Recherche über Zeitungsauswertungen, Internetquellen, Hintergrundgespräche mit beteiligten Personen und Auswertung von (Grundstücks)-Marktberichten und Gutachten sowie Studien erfolgen. Ferner wurde eine Befragung innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft durchgeführt, um Rückschlüsse über die Akzeptanz zum Projekt Stuttgart 21 zu ziehen.

2 Bahnprojekt Stuttgart – Ulm als Teil der Magistrale von Paris – Bratislava - Historie und Überblick

2.1 Magistrale Paris – Bratislava

Als Beitrag der Europäischen Union zur Umsetzung und Entwicklung des europäischen Binnenmarktes sowie zur Steigerung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltens innerhalb der Union werden von ihr sogenannte „Transeuropäische Netze“, TEN, gefördert. Dies ergibt sich aus den Artikeln 154 bis 156 im EG-Vertrag.³ Unter Netze werden neben den Bereichen Energie und Telekommunikation auch der Bereich Verkehr, TEN-V bzw. TEN-T⁴, gesehen und hier insbesondere der Eisenbahnverkehr.⁵

Die sogenannte Van-Miert-Gruppe⁶ legte 2003 die Neuordnung der Infrastrukturpolitik im Hinblick auf die Osterweiterung fest. Am 29.04.2004 stimmte der Europäische Rat der Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments über „gemeinsame Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ zu. Für die „vorrangigen Vorhaben“ wurde ein sog. TEN-V-Haushalt aufgestellt und Mittel des Kohäsionsfonds zur Verfügung gestellt. In der Anlage 1 befindet sich eine Übersicht über die „vorrangigen Projekte“.⁷

³ Vgl. Deutsche Bahn (Hrsg.): Eisenbahnatlas Deutschland – Ausgabe 2009/2009, Schweers + Wall, Belgien 2009, S. 239

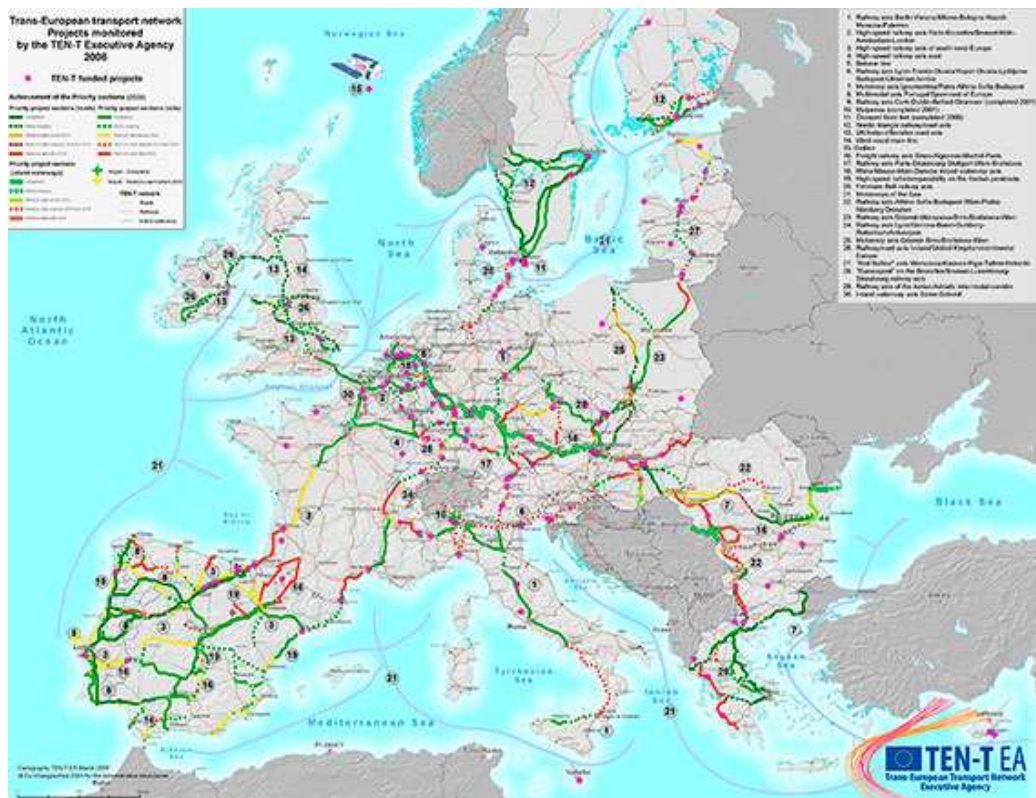
⁴ Vgl. <http://www.euractiv.com/de/verkehr/ten-v-aufbau-transeuropischen-verkehrsnetzes/article-157380>, Abrufdatum: 12.07.2009

⁵ Vgl. Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften TEN-V: Überprüfung der Politik - ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik KOM, Luxemburg 2009

⁶ Karel Van Miert ist am 22.06.2009 verstorben in: Arbeitskreis Initiative „Magistrale für Europa“, Initiative aktuell Nr. 9 –August 2009, Karlsruhe 2009, S. 1

⁷ Vgl. European Commission: Trans-European Transport Network – TEN-T priority axes and projects 2005, Luxembourg 2005

Abb. 1: TEN-T 30 Priority Projects (Vorrangige Vorhaben)



Quelle: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects, Abrufdatum: 13.07.2009⁸

Insgesamt wurden 30 „vorrangige Vorhaben“ festgelegt. Seit 2005 werden folgende sechs zentrale Projekte bevorzugt gefördert.⁹

1. Eisenbahnachse Berlin – Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina – Palermo,
3. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa (Lissabon – Madrid – Nîmes),
6. Eisenbahnachse Lyon-Triest – Divača/ Koper – Divača – Ljubljana – Budapest – ukrainische Grenze,
17. Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava,
27. Eisenbahnachse Warschau – Kaunas – Riga – Tallinn – Helsinki sowie Umsetzung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS).

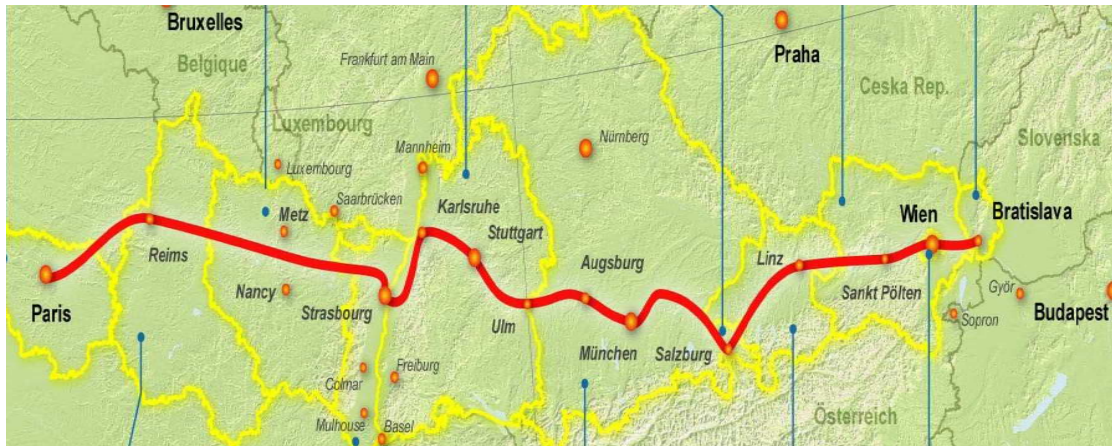
Für das vorrangige Vorhaben Nr. 17, „Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava“, ernannte die Europäische Kommission am 20.07.2005 Péter Balázs,

⁸ Vgl. http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects, Abrufdatum: 13.07.2009

⁹ Vgl. Stuppert, Sabine: Deutscher Bundestag – Wissenschaftliche Dienste – Aktueller Begriff „Das Transeuropäische Verkehrsnetz (VEN-V)“, Berlin 2006, in: http://www.bundestag.de/wissen/analysen/2006/Das_Transeuropaeische_Verkehrsnetz__TEN-V_.pdf, Abrufdatum: 13.07.2009

seit April 2009 Außenminister von Ungarn,¹⁰ als Europäischen Koordinator. Am 9.6.2006 unterzeichnete der Deutsche Verkehrsminister, Wolfgang Tiefensee, mit seinen Ministerkollegen aus Frankreich, Wien und der Slowakischen Republik eine Absichtserklärung zu den vorrangigen Vorhaben TEN-V Nr. 17 „Paris – Bratislava“.

Abb. 2: Vorrangiges Vorhaben TEN-V Nr. 17 „Paris – Bratislava“



Quelle: Balázs, Péter: Priority Project No. 17 „Rail link: Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienna – Bratislava“ – Annual Report 2006-2007, Brüssel 2007¹¹

In seinem ersten Jahresbericht (Juni 2006) ging der Europäische Koordinator von einem Gesamtprojektvolumen in Höhe von 23 Milliarden Euro für die Eisenbahnverbindung bei einer Strecke von 1.382 km aus, wovon 13,4 Milliarden Euro noch nicht finanziert waren. Die Reisezeit sollte so zwischen Paris und Bratislava von ca. 14 Stunden auf nun 8 Stunden reduziert werden.¹² Laut der Initiative „Magistrale für Europa“ werden so 35 Millionen Bewohner und 16 Millionen Beschäftigte europäübergreifend verbunden.¹³

Bei dem Projekt ist eine Intermodalität zwischen mehreren Verkehrsmitteln, ausdrücklich gewünscht. So können bei Fertigstellung der Bahnstrecke sechs bis sieben Flughäfen direkt angebunden werden. Die Anbindung an die Flughäfen sowie an die Wasserstraßen hat auch für den Güterverkehr erhebliche Vorteile.¹⁴

Die Strecke beinhaltet die grenzüberschreitenden Abschnitte Straßburg – Brücke Kehl – Appenweier, München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg sowie Wien – Bratislava.

¹⁰ Vgl. <http://www.mfa.gov.hu/kum/en/bal/>, Abrufdatum: 12.07.2009

¹¹ Vgl. Balázs, Péter: Priority Project No. 17 „Rail link: Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienna – Bratislava“ – Annual Report 2006-2007, Brüssel 2007

¹² Vgl. Balázs, Péter Vorrangiges Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava“, Jahresbericht des Europäischen Koordinators, Brüssel 2006

¹³ Vgl. <http://www.magistrale.org>, Abrufdatum: 31.07.2009

¹⁴ Vgl. Balázs, Péter: Vorrangiges Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnverbindung Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava“, Jährlicher Tätigkeitsbericht, Brüssel 2008

Zu den größten Erfolgen zählt die Fertigstellung der ersten Ausbaustufe der Schnellbahnstrecke LGV Est européenne im Jahr 2007. Auf dieser Strecke wurde eine Höchstgeschwindigkeit in Höhe von 574,8 km/h gemessen; die Reisegeschwindigkeit liegt jedoch bei 320 km/h. Seitdem verkehrt der TGV von Paris über Straßburg bis nach Stuttgart, mittlerweile auch nach München. Der französische Präsident Nicolas Sarkozy hat die Finanzierung für die zweite Ausbaustufe bereits zugesagt.¹⁵ Seit 2009 ist die Anschlussstrecke zur Rheinbrücke auf französischer Seite im Bau.¹⁶

Daneben gab es eine ganze Reihe weiterer Projektfortschritte, wie die Fertigstellung des neuen Bahnhofes Neu-Ulm (Neu-Ulm 21) im Jahr 2007. Durch Tieferlegung und Reduzierung der vormals 16 Gleise auf nun 4 Gleise konnte der Innenstadtbereich durch Wegfall der ehemaligen Gleisanlagen wesentlich wachsen. Die freiwerdenden Flächen (ca. 18 ha) im Zentrum wurden für die Landesgartenschau 2008 genutzt. Ferner sind Wohnungen und Handels- sowie Dienstleistungskonzepte vorgesehen.¹⁷

Auch bei beiden Bahnhöfen München und Wien gab es Überlegungen, die vorhandenen Kopfbahnhöfe umzugestalten. In München wird der Bahnhof München-Pasing verstärkt berücksichtigt, um den Kopfbahnhof München HBF zu entlasten.¹⁸ In Wien wurde damit begonnen, den Westbahnhof zum Bahnhof City Wien West umzugestalten. Hier geht es in erster Linie um die Generalsanierung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes sowie der Errichtung zweier angrenzender Gebäude für Büro- und Hotelnutzung. Ferner wird parallel zum Bahnhof ein weiteres Geschoss eingezogen, damit hier ein Shoppingcenter in den Bahnhof integriert werden kann.^{19, 20}

Der jährliche Tätigkeitsbericht des Europäischen Koordinators sieht bei dem Vorhaben Nr. 17 drei Engpässe: Die Strecken St. Pölten – Wien, Baudrecourt – Vendenheim sowie Stuttgart – Ulm.

Bereits 2007 gelang den Österreichern der Tunneldurchschnitt unter dem Wienerwald. Es wird damit gerechnet, dass 2013 die Strecke zwischen Wien und St. Pölten fertig gestellt ist und sich dadurch die Fahrtzeit halbiert.^{21, 22} Der Koordinator sieht in seinem

¹⁵ Vgl. <http://www.deutschland-frankreich.diplo.de/Hochgeschwindigkeitsverbindung-TGV,1279.html>, Abrufdatum: 13.07.2009

¹⁶ Vgl. Martin, Egon: Magistrale für Europa, Initiative aktuell Nr. 8, Karlsruhe 2009, S. 2

¹⁷ Vgl. <http://zserver.neu-ulm.de/web/html/content.htm?theme=projekte&sub=3>, Abrufdatum: 13.07.2009

¹⁸ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_M%C3%BCnchen-Pasing, Abrufdatum: 13.07.2009

¹⁹ Vgl. <http://www.baudoku.at/dt/portal/content.php?navId=910&language=dt,> Abrufdatum: 13.07.2009

²⁰ Vgl. http://www.oebb.at/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/Grossraum_Wien/Umbau_Wien_Westbahnhof/index.jsp, Abrufdatum: 13.07.2009

²¹ Vgl. Balázs, Péter: Vorrangiges Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnverbindung Paris – Straßburg – Stuttgart –

Wien – Bratislava“, Jährlicher Tätigkeitsbericht, Brüssel 2008, Seite 9

²² Vgl. <http://noe.orf.at/stories/219220>, Abrufdatum: 13.07.2009

Bericht große Fortschritte bei den laufenden Tunnelprojekten und hebt die massiven Investitionen Österreichs hervor.²³

Der zweite Abschnitt der französischen Hochgeschwindigkeitstrasse "LGV Est" zwischen Baudrecourt – Vendenheim (bei Straßburg) führte aufgrund der anfangs ungeklärten Finanzierungssituation zu einem unvorhersehbaren weiteren Projektverlauf. Mittlerweile gehen die Projektbeteiligten von einer Fertigstellung bis Ende 2012 aus.²⁴

Die Engpässe der Strecke Stuttgart – Ulm werden im nächsten Unterkapitel näher erläutert.

2.2 Bahnprojekt Stuttgart – Ulm: „Baden-Württemberg 21“ inklusive „Stuttgart 21“

Die Strecke Stuttgart – Ulm ist Teil des TEN-V Priority Project No. 17 der Europäischen Union. Hinter diesem Bahnprojekt Stuttgart – Ulm stehen die Deutsche Bahn AG, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, das Land Baden-Württemberg, die Bundesrepublik Deutschland sowie die Europäische Union.²⁵

Einerseits geht es um die Erstellung der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Andererseits geht es um die Umgestaltung des Stuttgarter Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof und die Anbindung des Hochgeschwindigkeitsnetzes an den Stuttgarter Flughafen und die neue Landesmesse. Das Gesamtprojekt ist auch als „Baden-Württemberg 21“ bekannt, die „Neuordnung des gesamten Bahnknotens der Landeshauptstadt“ wird seit 1994 unter dem Namen Verkehrs- und Städtebauprojekt „Stuttgart 21“ diskutiert.²⁶

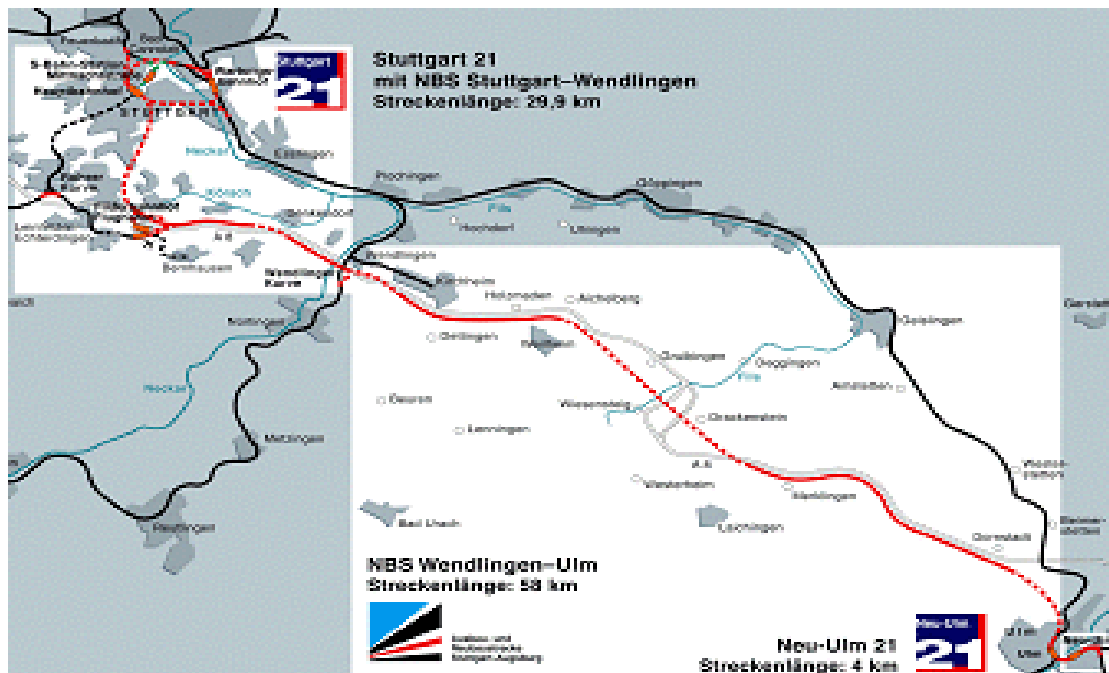
²³ Vgl. Balázs, Péter: Vorrangiges Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnverbindung Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava“, Jährlicher Tätigkeitsbericht, Brüssel 2008, S. 10

²⁴ Vgl. TEN-T EA - Trans-European Transport Network Executive Agency: New railway high speed line "LGV Est" Second phase: section Baudrecourt- Vendenheim, Brüssel 2009 in: http://tentea.ec.europa.eu/download/project_fiches/france/fichenew_2007fr17210p_final.pdf

²⁵ Vgl. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, München 2009, S. 3

²⁶ Vgl. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, München 2009, S. 5

Abb. 3: Neubaustrecke (H-Trasse) Stuttgart – Ulm



Quelle: Heimerl, Gerhard: Stadtentwicklungsimpulse durch den Ausbau der europäischen Eisenbahnmagistralen: Stuttgart 21 - Zukunftsinvestition für den Bahnknoten Stuttgart, 2002 aus: <http://www.oevg.at/archiv/veranstaltungen/20020616bregenz/56heimerl.htm>,²⁷ Abrufdatum 19.07.2009

Erste Überlegungen der besseren Anbindung Stuttgarts an das Hochgeschwindigkeitsnetz, gab es seitens der Bahn bereits in den 80er Jahren. 1988 entwickelte der Stuttgarter Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl die Idee (sog. H-Trasse) eines Durchgangsbahnhofes und eines Tunnels auf die Fildern. 1994 wurde ein Gutachten über die Rentabilität der Streckenführung über den Stuttgarter Flughafen erstellt.²⁸

Der damalige Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel stellte zusammen mit dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel sowie Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn Heinz Dürr das Projekt Stuttgart 21 vor.²⁹ Der alte, sanierungsbedürftige Kopfbahnhof sollte aufgegeben und durch einen modernen Durchgangsbahnhof ersetzt werden. Die Teil-Finanzierung sollte über die Revitalisierung nicht mehr genutzter Gleisflächen (ca. 80 ha, später 100 ha) im Stuttgarter Innenstadtbereich sichergestellt werden.³⁰

²⁷ Heimerl, Gerhard: Stadtentwicklungsimpulse durch den Ausbau der europäischen Eisenbahnmagistralen: Stuttgart 21 - Zukunftsinvestition für den Bahnknoten Stuttgart, Stuttgart 2002 in <http://www.oevg.at/archiv/veranstaltungen/20020616bregenz/56heimerl.htm>

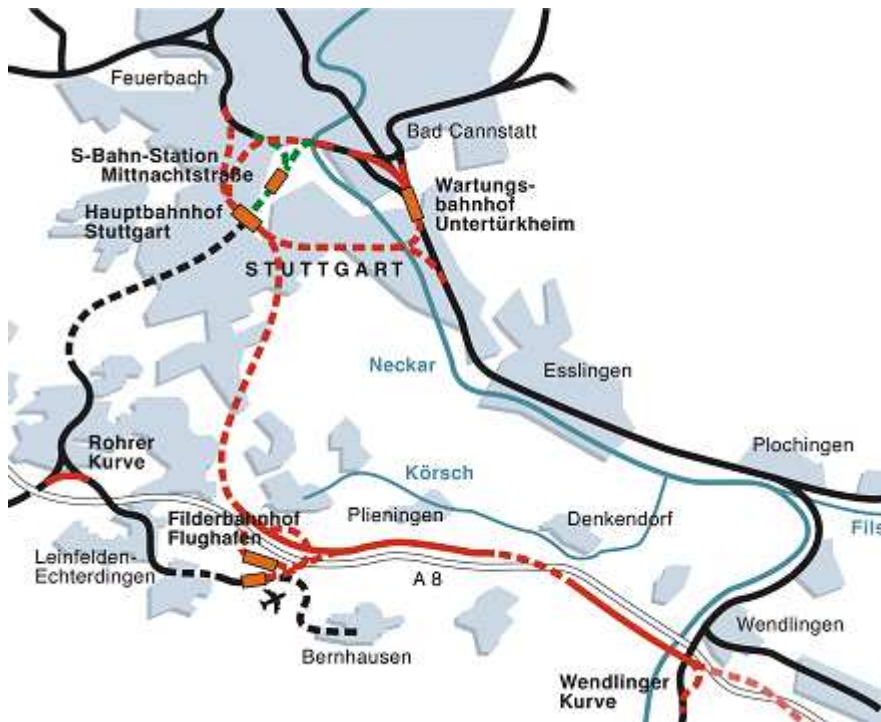
²⁸ Vgl. Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 13

²⁹ Vgl. Wolf, Winfried: „Stuttgart 21“ - Hauptbahnhof im Untergrund? Köln 1995, S. 8

³⁰ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Entwürfe für die neue Stadt, Stuttgart 1996, S. 4

Eine umfangreiche Machbarkeitsstudie, die aus 18 Bänden mit Einzelgutachten und Detailunterlagen bestand, belegte Anfang 2005, dass das Projekt Stuttgart 21 technisch machbar sei. Ferner wurden wesentliche Vorteile für die Stadtentwicklung sowie der Verkehrsplanung gesehen.³¹ Neben einem Lenkungsreis und Projekt begleitenden Arbeitsgruppen sowie der Projektleitung und Koordination unter der Drees & Sommer AG gab es 6 Fachgruppen zu Themen wie städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, verkehrliche Fragen, volkswirtschaftliche Bedeutung, Technik Bahnanlagen, Bahnhofsplanung und Rentabilitätsrechnung. Parallel dazu wurden städtebauliche Gutachten und Planungsstudien zum Hauptbahnhof und dem Bahnhof Flughafen (Filderbahnhof) durchgeführt.³²

Abb. 4: Stuttgart 21 – Neue Strecke HBF über Flughafen nach Wendlingen



Quelle: Heimerl, Gerhard: Stadtentwicklungsimpulse durch den Ausbau der europäischen Eisenbahnmagistralen: Stuttgart 21 - Zukunftsinvestition für den Bahnknoten Stuttgart, Stuttgart 2002 in: <http://www.oevg.at/archiv/veranstaltungen/20020616bregenz/56heimerl.htm>³³

Um dem Vorstand der Bahn weitere Planungssicherheit nach Vorlage der Machbarkeitsstudie zu geben, wurde 1995 in Form eines Vorprojektes untersucht, welche Planungsoptionen bestehen, wie die Kostenkontrolle effektiv erfolgen kann, welcher Projektzeitplan realistisch ist, welche hydrogeologischen Untersuchungen und

³¹ Vgl. Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995, S. 3, 40

³² Vgl. Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995, S. 39, 40

³³ Heimerl, Gerhard: Stadtentwicklungsimpulse durch den Ausbau der europäischen Eisenbahnmagistralen: Stuttgart 21 - Zukunftsinvestition für den Bahnknoten Stuttgart, Stuttgart 2002 in: <http://www.oevg.at/archiv/veranstaltungen/20020616bregenz/56heimerl.htm>

Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich sind und wie das Trassenführungsrisiko minimiert werden kann.³⁴

Nach Vorlage der Ergebnisse des Vorprojektes konnten erste Finanzierungsvorschläge erarbeitet werden.³⁵ Bereits im November 1995 wurde zwischen Bahn, Land und Stadt eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung getroffen. In den darauffolgenden Jahren liefen etliche Architektenwettbewerbe, Planfeststellungsverfahren zu Stuttgart 21, öffentliche Anhörungen, Beschlüsse des Landtags und Gemeinderatsbeschlüsse, aber auch gerichtliche Auseinandersetzungen mit Projektgegnern.³⁶

Der Rahmenplan Stuttgart 21 basiert auf dem im Juli 1997 vom Stuttgarter Gemeinderat verabschiedeten Entwurf des Büros Trojan, Trojan + Neu, Darmstadt. Vorausgegangen war ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb unter Beteiligung renommierter Büros sowie ein intensiver öffentlicher Diskussionsprozess, an dem Stuttgarts Bürger, Fachplaner, Politiker und Verbände beteiligt waren.³⁷ Im Rahmen der „Offenen Bürgerbeteiligung“ konnten sich Stuttgarter Bürger aktiv auf Basis des Rahmenplanentwurfs an der Planung beteiligen. So wurden in 15 Arbeitsgruppen, in denen sich circa 400 Bürger beteiligten, zahlreiche Vorschläge zur städtischen Planung mitentwickelt.³⁸

³⁴ Vgl. Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995, S. 38

³⁵ Vgl. Deutsche Bahn AG: Das Synergiekonzept Stuttgart 21 – Die Ergebnisse des Vorprojektes, Stuttgart 1995, S. 1, 38

³⁶ Vgl. Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 14f

³⁷ Vgl. Stadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Entwürfe für die neue Stadt, Stuttgart 1996, S. 16, S. 20 ff.

³⁸ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stadtplanungsamt: Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24.7.1997, Stuttgart 1997, S. 13

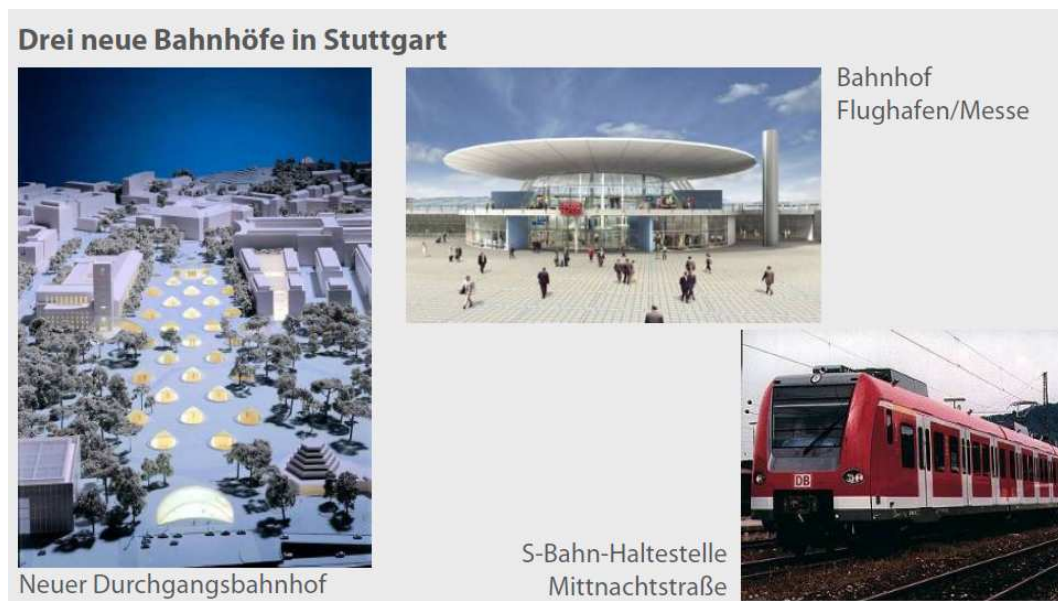
Abb. 5: Durch den Durchgangsbahnhof werden mehr als 100 Hektar für die Stadtentwicklung frei



Quelle: Schuster, Wolfgang, Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 35³⁹

Das Architekturbüro Ingenhoven gewann den Wettbewerb zur Umgestaltung des Stuttgarter HBF. Der EU-Koordinator für die Eisenbahnachse Paris – Bratislava, Péter Balázs, empfahl 2006 eine finanzielle Förderung des Teilstücks Stuttgart – Ulm.⁴⁰

Abb. 6: Neue Bahnhöfe in Stuttgart



Quelle: Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 23⁴¹

³⁹ Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 35

⁴⁰ Vgl. Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 14f.

⁴¹ Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm., Stuttgart 2008, S. 23

Im April 2009 wurde – nach 15 Jahren Vorarbeit – die Finanzierungsvereinbarung für „Das neue Herz Europas“⁴², so der neue Slogan für das Projekt, rechtswirksam von dem Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, dem Regionalpräsidenten des Verbandes Region Stuttgart, dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther H. Oettinger, dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee sowie Stefan Garbe, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG, unterschrieben. Die Bauvorbereitungen haben 2009 begonnen, so dass die Hauptbauleistungen 2010 starten können. Eine Fertigstellung des Bahnprojektes sei bis 2019 möglich.⁴³

⁴² Vgl. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, München 2009, S. 3

⁴³ Vgl. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, München 2009, S. 14

3 Parteien Stuttgart 21 und ihre Argumentation

3.1 Projektgegner

Zu Stuttgart 21 formierten sich nach dessen Vorstellung in der Öffentlichkeit eine ganze Reihe von Projektgegnern. Sie versuchten das Projekt mit juristischen Mitteln, mit der Organisation von Demonstrationen, Erstellung von Internetseiten und Broschüren, der Sammlung von Unterschriften und der Initiierung eines Bürgerbegehrens zu stoppen bzw. zu verzögern.

Dabei richtet sich heute der Protest weniger gegen die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, sondern vielmehr an die Umgestaltung des Stuttgarter HBF zu einem Durchgangsbahnhof.

Roland Ostertag, der als Herausgeber des Buches „Stuttgart 21: Das Milliardengrab - Die entzauberte Stadt“ die Proteste der Gegner in diesem Buch bündelt, sieht die Hauptziele des Aktionsbündnisses im Erhalt des Bonatzschen Hauptbahnhofes inklusive Sanierung und Modernisierung (Alternative zu Stuttgart 21: „Kopfbahnhof K21“) sowie eine „umweltfreundliche und nachhaltige Integration in die topographischen und städtebaulichen Gegebenheiten, die Berücksichtigung des Charakters der Stadt und ein behutsamer Anschluss an die beabsichtigte Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“.⁴⁴

Die Proteste konzentrieren sich im Wesentlichen auf folgende Punkte:

1. Demokratie: Das Projekt hätte keine demokratische Legitimation, da hierüber kein Bürgerbegehren abgehalten wurde.
2. Bonatzbau: Durch das Projekt müssten die Seitenflügel des bestehenden denkmalgeschützten Bonatzschen Hauptbahnhofes aus dem Jahre 1927 eingerissen werden.
3. Baustellenlogistik: Die Baustellensituation in den nächsten Jahren führt zu erheblichen Behinderungen.
4. Mineralwasserquellen: Es werden mögliche Gefahren für das Mineralwasser gesehen.
5. Kostenexplosion: Ferner wird eine Kostenexplosion befürchtet.
6. Kopfbahnhof K21: Das Alternativkonzept Kopfbahnhof K21 sei insgesamt wesentlich besser.
7. Kommunikation des Projektes Stuttgart 21 in der Öffentlichkeit.

⁴⁴ Vgl. Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 10

Das Projekt Stuttgart 21 wird in der Stuttgarter Öffentlichkeit sehr emotional diskutiert. Daher müssen diese Argumente auch bei den Projektverantwortlichen gewürdigt werden.

1. Demokratie: Das Projekt hätte keine demokratische Legitimation, da hierüber kein Bürgerbegehren abgehalten wurde.

In seiner Projektvorstellung im Dezember 2008 führte der Stuttgart OB Wolfgang Schuster aus, dass seit 1993 das Thema Stuttgart 21 mehr als 180 Mal auf der Tagesordnung des Stuttgarter Gemeinderates stand. Ferner wurden eine Vielzahl von Bürgeranhörungen und Diskussionen zum Projekt durchgeführt. So stimmte im Jahr 2007 der Stuttgarter Gemeinderat mit 75 % für das Projekt Stuttgart 21 und für dessen Finanzierung. Ferner erhielt das Projekt mit jeweils über 75 % die Zustimmung des Bundestags, des Landtages von Baden-Württemberg sowie der der Regionalversammlung.⁴⁵

Im Oktober 2007 startete ein Bündnis aus Grünen, Umweltverbänden und Bürgergruppen ein Bürgerbegehren mit folgendem Inhalt:⁴⁶

„Sind Sie dafür, dass die Stadt Stuttgart aus dem Projekt STUTTGART 21 aussteigt;

- dass sie keine Ergänzungsvereinbarung mit den Projektpartnern abschließt, die u. a. von der Stadt abzusichernde Risiken in Höhe von 206,94 Mio. Euro vorsieht;
- dass sie keine Änderung des Kaufvertrags mit der Deutschen Bahn für die Teilgebiete A2, A3, B, C und D, insbesondere nicht unter der Erklärung des Verzichts auf Verzugszinsen aus dem Grundstücksgeschäft, vornimmt;
- dass sie keine weiteren Verträge über dieses Projekt abschließt und
- dies den Vertragspartnern mit dem Ziel des Abschlusses einer Aufhebungsvereinbarung mitteilt?“⁴⁷

Grundsätzlich sind für ein Bürgerbegehren in Stuttgart 20.000 Unterschriften der ca. 590.000 Einwohner⁴⁸ erforderlich. Bei dieser Unterschriftenaktion stimmten ca. 67.000 Bewohner (davon 61.193 rechtsgültige Unterschriften) für den vorgeschlagenen Text.⁴⁹

⁴⁵ Vgl. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 100, 105

⁴⁶ Vgl. Palmer, Boris: Die letzte Ausfahrt vor dem Tunnel: Stuttgart 21, der Bürgerentscheid und die Oberbürgermeisterwahl im Herbst 2004 in: Ostertag, R. (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 71

⁴⁷ Vgl. Dolde und Partner: Gutachterliche Stellungnahme zum Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21, Stuttgart 2007

Die Stuttgarter Stadtverwaltung machte darauf aufmerksam, dass das Bürgerbegehren in der durchgeführten Form keine Aussicht auf Erfolg habe und lehnte den Antrag auf Durchführung eines Bürgerbegehrens ab. So geht aus dem Rechtsgutachten von Dolde & Partner hervor, dass sowohl die fünf Teilfragen als auch das Bürgerbegehren insgesamt unzulässig sind. Dies wird mit Verfristung, gesetzeswidrigen Zielen und inhaltlicher Unbestimmtheit begründet.⁵⁰ Ferner stellt Franz-Ludwig Knemeyer, Vorstand des kommunalwissenschaftlichen Forschungszentrums Würzburg, in seinem Gutachten fest, dass das Verschweigen der Folgen irreführend sei und dass auf das beträchtliche Kostenrisiko nicht hingewiesen wurde.⁵¹

Am 17. Juli 2009 wurde die Klage der Projektgegner vor dem Stuttgarter Verwaltungsgericht abgewiesen. In der Urteilsbegründung heißt es: „Zu Stuttgart 21 lagen bereits rechtlich bindende Ratsbeschlüsse und Verträge vor, die aus den Jahren 1995 und 2001 stammen.“ „Mit ihrem Bürgerbegehren hätten die Initiatoren keine konkreten Forderungen erhoben, sondern der Stadt den angestrebten Ausstieg überlassen wollen. Dies sei auf der Grundlage der baden-württembergischen Kommunalverfassung jedoch nicht zulässig.“⁵²

2. Bonatzbau: Durch das Projekt müssten die Seitenflügel des bestehenden denkmalgeschützten Bonatzschen Hauptbahnhofes aus dem Jahre 1927 eingerissen werden.

Nach den Plänen des Architekten Ingenhoven sollen die beiden Seitenflügel des Bahnhofes, erstellt von dem Stuttgarter Architekten Paul Bonatz, dem Durchgangsbahnhof weichen. Laut OB Schuster wurden in den zwanziger Jahren die Seitenflügel im Wesentlichen errichtet, „um die Umgebung vor dem Lärm der Dampfloks zu schützen“⁵³

⁴⁸ Einwohnerzahl Stuttgart: 591.762 am 30.6.2009, <http://www.stuttgart.de/item/show/55064>
 Abrufdatum: 24.08.2009

⁴⁹ Vgl. Pfeiffer, Gerhard: Chronik des Widerstands gegen Stuttgart 21, S. 206 in: Ostertag, Hans (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008

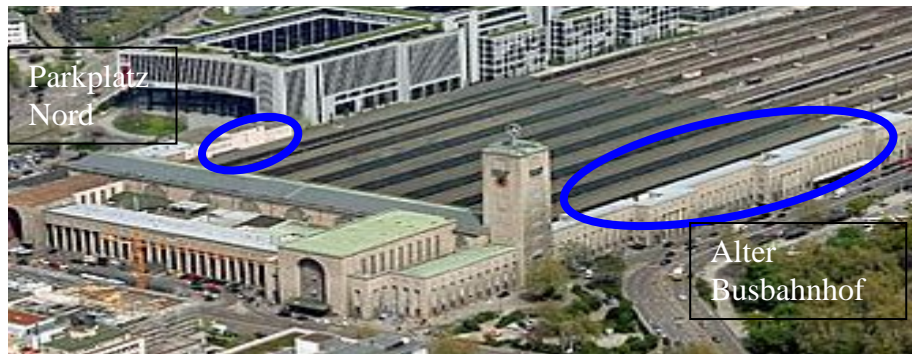
⁵⁰ Vgl. Dolde und Partner: Gutachterliche Stellungnahme zum Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21, Stuttgart 2007

⁵¹ Vgl. Knemeyer, Franz-Ludwig: Stuttgart 21 – Bürgerbegehren unzulässig, Würzburg 2007

⁵² Borgmann, Thomas: Alter Bürgerentscheid ist jetzt vom Tisch, Stuttgarter Zeitung vom 18.07.2009, S. 21

⁵³ Wörner, Achim: „Wir sollten den Hauptbahnhof nicht verklären“, Stuttgarter Zeitung am 15.10.2008

Abb. 7: Seitenflügel des Bonatzbaus



Quelle: Anlehnung an Foto DPA,⁵⁴ Lederer, Arno: Stuttgart 21 - Architekt aus dem Preisgericht übt Kritik, Stuttgarter Zeitung, 16.07.2008, in: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/2063401?lastupdate=2009-06-17_15:19:24, Abrufdatum: 14.08.2009

Auch unter Architekten hat sich ein großer Widerstand gegen den Abriss der Seitenflügel des bestehenden HBF erhoben. Sie folgten dem Aufruf des Kunstgeschichtlers Matthias Roser, der sich vehement für den Erhalt des Baudenkmals einsetzt.⁵⁵

Der Architekt Ingenhoven wurde im Juli 2009 befragt, ob er die „Aufregung“ um den Wegfall der Seitenflügel verstehe: "Teils, teils. Fakt ist aber, dass es technisch unmöglich ist, die Gebäude beim Umbau stehen zu lassen. Ohnehin sind sie - hart ausgedrückt - nur Blendbauten, die die Gleise umrahmen." Weiter: "Wir wollen dem Bonatzbau etwas Neues hinzufügen und werden dabei sehr respektvoll mit dem jetzigen Bestand umgehen."⁵⁶

⁵⁴ Lederer, Arno: Stuttgart 21 - Architekt aus dem Preisgericht übt Kritik, Stuttgarter Zeitung, 16.07.2008 in: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/2063401?lastupdate=2009-06-17_15:19:24, Abrufdatum: 14.08.2008

⁵⁵ Vgl. Nauke, Jörg: Bahnhof darf kein Torso werden, Stuttgarter Zeitung, 01.10.2008

⁵⁶ Villani, Cornelia: Architekt des neuen Hauptbahnhofes über Kosten, das Ergebnis der Gemeinderatswahl und die Flügel des Bonatzbaus, Stuttgarter Amtsblatt 02.07.2009

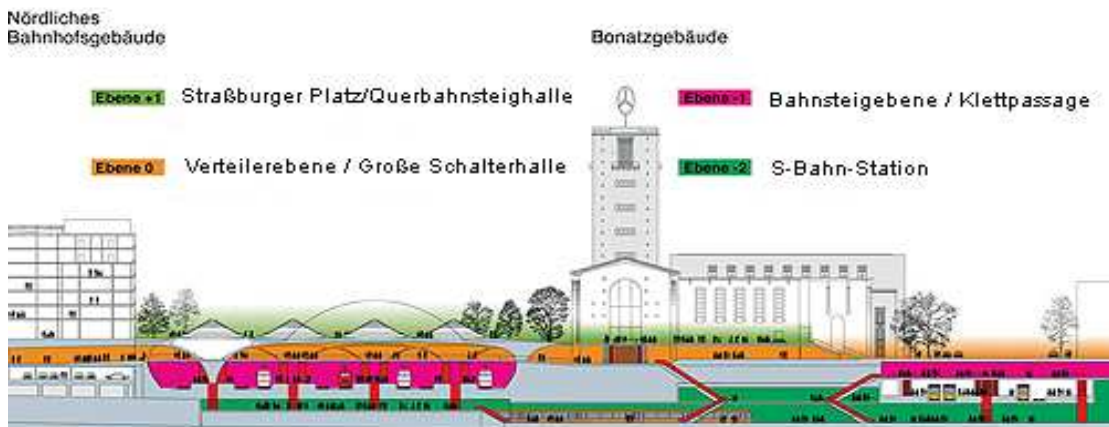
Abb. 8: Modell des neuen Durchgangsbahnhofes bei Wegfall der Seitenflügel



Quelle: http://www.stuttgart-tourist.de/DEU/ipunkt/anreise_bahn.htm⁵⁷

Neben den Seitenflügeln sind noch weitere Denkmäler betroffen. Im Planfeststellungsbeschluss vom 28.1.2005 wurden Belange des Denkmalschutzes zurückgestellt: „Das öffentliche Interesse des beantragten Vorhabens überwiegt nicht nur die Belange des Denkmalschutzes, sondern auch das städtebauliche Interesse an einem uneingeschränkten Erhalt der Gesamtanlagen.“⁵⁸ Sollte es keine technisch bessere Lösung geben,⁵⁹ so müssen die Seitenflügel weichen.

Abb. 9: Neuer Durchgangsbahnhof, Darstellung der unterschiedlichen Ebenen



Quelle: DB AG: Visualisierung in: [http://www.das-neue-herz-europas.de/FCKEditor/upload/image/klein_HBf%20in%20Zukunft_DB\(1\).png](http://www.das-neue-herz-europas.de/FCKEditor/upload/image/klein_HBf%20in%20Zukunft_DB(1).png) Abrufdatum: 22.07.2009⁶⁰

⁵⁷ http://www.stuttgart-tourist.de/DEU/ipunkt/anreise_bahn.htm

⁵⁸ Ostertag, Roland: Denkmalschutz und Stuttgart 21, Was ist die Stuttgarter Denkart?, Stuttgarter Nachrichten 2008-08-15, http://www.stuttgarterzeitung.de/stn/page/detail.php/1789197/r_article_print, Abrufdatum: 22.07.2009

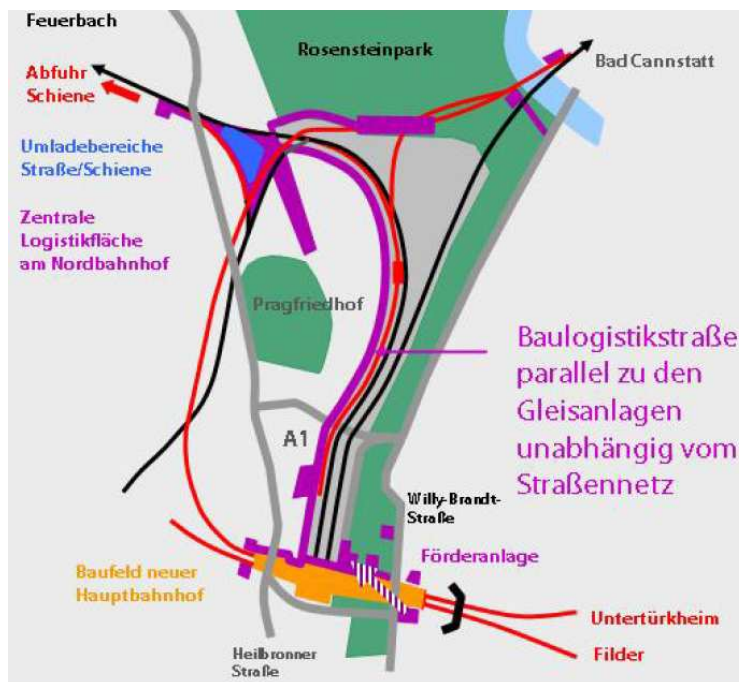
⁵⁹ Vgl. Lederer, Arno: Stuttgart 21 - Architekt aus dem Preisgericht übt Kritik, Stuttgarter Zeitung, 2008-07-16 in: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/2063401?lastupdate=2009-06-17_15:19:24, Abrufdatum: 22.07.2009

⁶⁰ Vgl. [http://www.das-neue-herz-europas.de/FCKEditor/upload/image/klein_HBf%20in%20Zukunft_DB\(1\).png](http://www.das-neue-herz-europas.de/FCKEditor/upload/image/klein_HBf%20in%20Zukunft_DB(1).png), Abrufdatum: 22.07.2009

3. Baustellenlogistik: Die Baustellensituation in den nächsten Jahren führt zu erheblichen Behinderungen.

Viele Stuttgarter befürchten, dass es während der Bauphase zu großen Verkehrsproblemen in der Stuttgarter Innenstadt kommt und die Lebensqualität über Jahre beeinträchtigt würde. Gleiches wird beim Umbau des Bahnhofes an sich befürchtet. Bereits heute ist die Stuttgarter Innenstadt, gerade während der Hauptverkehrszeiten, stark überfüllt. Da während der Bauphase die wichtigen Verkehrsachsen Heilbronner Straße (B 27) und Willy-Brandt-Allee (B 14) von den Baumaßnahmen betroffen sind, werden hier größere Behinderungen erwartet. Durch intelligente Baulogistik wird versucht, die Behinderungen soweit wie möglich zu reduzieren.⁶¹

Abb. 10: Durch Baulogistik soll die Behinderung des Verkehrs minimiert werden



Quelle: Schuster, Wolfgang, Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 117⁶²

So ist geplant für den Erdaushub des Durchgangsbahnhofes und für das Gestein aus dem Tunnelbau eine Baulogistikstraße anzulegen. Über ein Förderband erfolgt der Abtransport zur Baulogistikstraße. Über dem Nordbahnhof erfolgt der Abtransport mit

⁶¹ Vgl. [http://www.das-neue-herz-europas.de/FCKEditor/upload/image/klein_HBF%20in%20Zukunft_DB\(1\).png](http://www.das-neue-herz-europas.de/FCKEditor/upload/image/klein_HBF%20in%20Zukunft_DB(1).png), Abrufdatum: 22.07.2009

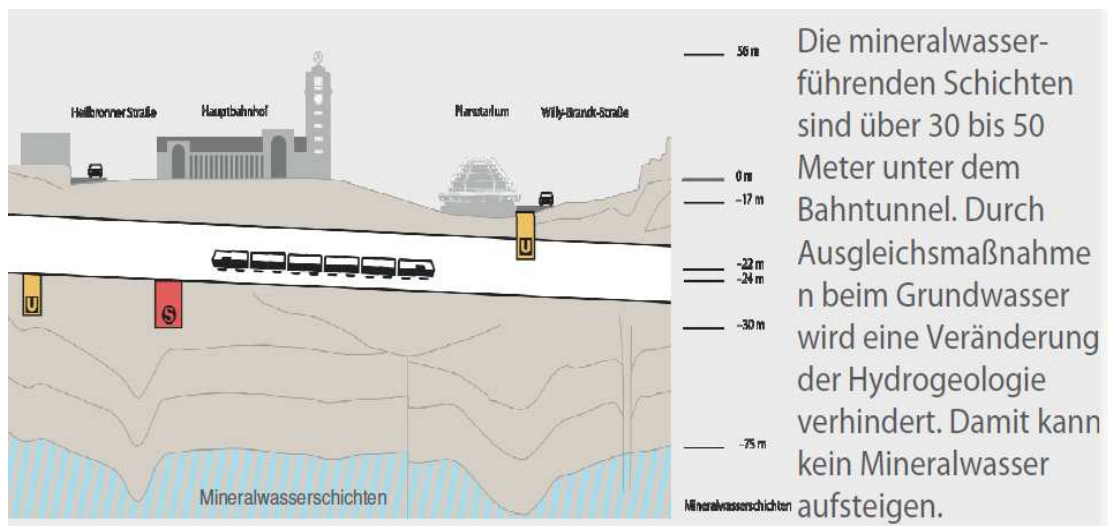
⁶² Vgl. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 117

Güterzügen. Das Baumaterial wird ebenfalls über diesen Weg zur Baustelle gebracht, so dass die Straßen rund um den Hauptbahnhof kaum belastet würden.⁶³

4. Mineralwasserquellen: Es werden mögliche Gefahren für das Mineralwasser gesehen.

Stuttgart hat nach Budapest mit täglich 44 Millionen Litern das zweitgrößte Mineralwasservorkommens in Europa. Diesen Mineralwasserschatz gilt es zu schützen.⁶⁴ Mehrere Gutachter bestätigten, dass die Mineralquellen sowohl während der Bauzeit als auch auf Dauer nicht gefährdet seien. Vorsorgliche Schutzmaßnahmen wurden im Planfeststellungsverfahren verbindlich festgelegt.⁶⁵

Abb. 11: Mineralwasserschichten unterhalb des Stuttgarter HBF



Quelle: Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 115⁶⁶

Aufgrund der Kessellage hat Stuttgart langjährige Erfahrungen mit dem Bau von Tunneln. Daher ist zu erwarten, dass auch hier die notwendigen Vorkehrungen getroffen werden, damit das Mineralwasser geschützt bleibt.

⁶³ Vgl. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 118

⁶⁴ Vgl. Kur- und Bäderamt Stuttgart: Das Stuttgarter Mineralwasser – Herkunft und Entstehung in: <http://www5.stuttgart.de/baeder/mdb/item/187533/8852.pdf>, Abrufdatum: 23.07.2009

⁶⁵ Vgl. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 115

⁶⁶ Vgl. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 115

5. Kostenexplosion: Ferner wird eine Kostenexplosion befürchtet.

Das wichtigste Argument bei Großprojekten ist immer die Gefahr der Kostenexplosion. Anfängliche Kostenschätzungen lassen sich meist erst im Projektverlauf konkretisieren. Ausschreibungen sind erst möglich, wenn die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen wurden. Gründe für Kostenänderungen liegen nach Erkenntnissen der Bundesregierung in den „Anpassungen aufgrund von Auflagen aus den Planfeststellungsbeschlüssen, Qualifizierung der Veranschlagung durch vertiefte Planung, Wirkung der allgemeinen Baupreissteigerungen und neue technisch anspruchsvolle Bauverfahren.“⁶⁷

Eine große Befürchtung der Projektgegner ist, dass das Geld der Stadt Stuttgart einseitig in diesem Großprojekt⁶⁸ gebunden wird und dafür weniger prestigeträchtige Projekte nachrangig behandelt werden bzw. gar nicht realisiert werden.

Die Anhänger der Gegenbewegung beauftragten die Vieregg-Rößler GmbH mit der Kostenschätzung,⁶⁹ Deren Kostenschätzung zum Münchner Transrapid-Projekt hatte mit dazu beigetragen, dass das Projekt (Investitionsvolumen ca. 2,00 Mrd. €) nicht realisiert wird. Diese versuchten anhand von mehreren Verfahren nachzuweisen, dass die angegebenen Kosten für das Projekt Stuttgart 21 sich von 2,80 Mrd. € auf 5,60 Mrd. € verdoppeln werden. So wurde beispielsweise angeführt, dass sich die Kosten bei der ICE-Strecken Köln – Frankfurt sowie Nürnberg – Ingolstadt von dessen Planung im Jahr 1992 bis zur Fertigstellung ebenfalls verdoppelt hätten.⁷⁰

Bei der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 gingen die Projektbeteiligten von modifizierten Kosten für Stuttgart 21 in Höhe von 3,08 Mrd. € (ohne NBS Wendlingen – Ulm) aus. Die Verteilung sieht wie folgt aus:

- **Deutsche Bahn AG:** 1.300,80 Mio. €
- **Bund:** 1.165,60 Mio. €
- **Land:** 370,20 Mio. €
- **Verband Region Stuttgart:** 100,00 Mio. €
- **Flughafen Stuttgart:** 107,80 Mio. €
- **Landeshauptstadt Stuttgart:** 31,60 Mio. €

⁶⁷ Bundesregierung: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage – Drucksache 16/10135 – Kosten des Bahnprojektes Stuttgart 21, Berlin 16.09.2008, S. 7

⁶⁸ Vgl. Albers, Meike: Kulturelle Großprojekte im Quartier, Saarbrücken 2008, S. 9

⁶⁹ Vgl. Vieregg, Martin: Kosten des Projekts Stuttgart 21 in: Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 101

⁷⁰ Vgl. Vieregg Rössler GmbH: Stuttgart 21: Kostenfalle? Konjunkturpaket? Kopfloses Großprojekt? Stuttgart 2009

Dabei muss beachtet werden, dass Stuttgart neben dem direkten Anteil in Höhe von 31,60 Mio. € bereits 459,00 Mio. € an die DeutscheBahn AG geleistet hat.⁷¹ Davon 424,40 Mio. €⁷² für die nach Abbau der Gleisanlagen freiwerdenden Grundstücke A2, A3, B, C und D mit 117,7 Hektar (Kaufpreisfälligkeit 31.12.2001). Deren Verwertung kann allerdings zum Großteil erst nach Fertigstellung erfolgen,⁷³ so dass hier mit kalkulatorischen Zwischenfinanzierungskosten gerechnet werden muss. Ferner ist die Stadt Stuttgart zu 35 % am Flughafen Stuttgart beteiligt.⁷⁴ Daher trifft dessen Beitrag indirekt auch die Stadt Stuttgart.

Direkt ist die Stadt Stuttgart mit ca. 1 % an den Projektkosten beteiligt. Die Risikobeteiligung bei Kostenüberschreitung liegt für die Stadt bei maximal 131,00 Mio. €. Bereits 2007 bildete die Stadt aus Mehreinnahmen aus der Gewerbesteuer eine Rücklage in Höhe von 162,00 Mio. €. Somit ist das Projekt durch die Stadt Stuttgart finanziert. Durch den Erwerb der freiwerdenden Gleisanlagen vereinfachen sich für die Stadt Stuttgart die Abstimmungsprozesse. Nach Erschließung der Flächen dürfte die Stadt einen wesentlich höheren Betrag einnehmen, als sie an die Bahn geleistet hat. Zusätzlich wird sie von den Investitionen in diese Grundstücke profitieren.

Ein höheres Risiko tragen Bund, Land und Bahn. Diese haben sich verpflichtet insgesamt bis zu 1,45 Mrd. € (Risikovorsorge) zusätzlich zu leisten.⁷⁵ Der Bundesrechnungshof geht im Worst Case – aufgrund des hohen Tunnelanteils sowie des hohen Kupfer- und Stahlanteils – sogar von Kosten in Höhe von 5,30 Mrd. € aus.⁷⁶ Da das Projekt von der EU gefördert wird, verringert sich noch der tatsächliche Beitrag vom Bund für die gesamte Strecke Stuttgart – Ulm.

⁷¹ Vgl. Guratzsch, Dankwart: Stuttgart kauft sich eine Innenstadt, Die Welt vom 10.2.2002, http://www.welt.de/print-welt/article367704/Stuttgart_kauft_sich_eine_Innenstadt.html, Abrufdatum: 28.07.2009

⁷² Vgl. Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, Stuttgart 2007, S. 46.

⁷³ <http://stuttgart.de/item/show/319022/1>, Abrufdatum: 28.07.2009

⁷⁴ Seit dem 25.06.2008 ist die Stadt Stuttgart mit 35 % am Stuttgarter Flughafen beteiligt und das Land Baden-Württemberg mit 65 %. Vorher waren es je 50 % in: Flughafen Stuttgart, Geschäftsbericht 2008, Stuttgart 2009, S. 22

⁷⁵ Vgl. Landtag von Baden-Württemberg: Stellungnahme des Innenministerium vom 26.4.2009, Nr. 77-3824.1-0/408.1 (Drucksache 14/4327), Stuttgart 2009

⁷⁶ Vgl. Wirtschaftswoche: Großes Minusgeschäft, Ausgabe 30, 20.07.2009, S. 47, Köln 2009

Einerseits freuen sich die Projektgegner darüber, dass sie das Projekt durch ihre juristischen Aktionen verzögern konnten und führen andererseits die durch die Verzögerungen entstandenen Mehrkosten als weiteren „Dealbreaker“ auf.⁷⁷

Sollte das Projekt tatsächlich nicht realisiert werden, gehen Stuttgart allein projektbezogene Investitionen in Höhe von ca. 3,00 Mrd. € verloren, da die Beiträge der Partner zweckgebunden waren. Ferner müssten 15 Jahre Planungsarbeit abgeschrieben werden. Zusätzlich fallen Immobilieninvestitionen im Milliardenbereich weg. In Zeiten der aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise für die nächsten Jahre erwarteten sinkenden Gewerbesteuereinnahmen würde ein Scheitern des Projektes die Lage im Land weiter verschlechtern. Für das Jahr 2009 erwartet das Statistische Landesamt für Baden-Württemberg ein negatives Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) in Höhe von minus 8 %. Damit befindet sich das Land akut in der schlimmsten Wirtschaftskrise seiner Geschichte.⁷⁸ Somit kann Stuttgart 21 als ein „Konjunkturprogramm für die ganze Region“⁷⁹ gesehen werden.

6. Kopfbahnhof K21: Das Alternativkonzept Kopfbahnhof K21 sei insgesamt wesentlich besser.

Seitens der Projektgegner wird als Alternative von Stuttgart 21 angeführt, dass der bisherige Kopfbahnhof saniert werden könnte. Dies wäre einerseits kostengünstiger, andererseits würde es zu ähnlichen Fahrzeitverkürzungen wie bei Stuttgart 21 kommen. Dazu wurde seitens Klaus Arnoldi ein Alternativkonzept vorgelegt mit dem Namen Kopfbahnhof K21. Beim bestehenden Bahnhof sollten die Bahnanlagen im Dreieck Nordbahnhof, Hauptbahnhof und Bad Cannstatt modernisiert werden und die Anbindung an den Flughafen über das regionale Schienennetz erfolgen.⁸⁰

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim stellt in seinem Urteil vom April 2006 fest: „Der Senat hält es für zweifelhaft, dass K21 überhaupt eine Alternative zu S21 ist.“ K21 impliziert die Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofes, die Generalsanierung des Gleisfeldes und der bestehenden Tunnel sowie den Bau weiterer Gleise bis zum Neckar und einer neuen Neckarbrücke. Ferner müsste eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse

⁷⁷ Vgl. Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 10, 199

⁷⁸ Vgl. SWR: Bislang schwerste Wirtschaftskrise des Landes - Bruttoinlandsprodukt schrumpft um acht Prozent, Stuttgart 10.08.2009 in: <http://www.swr.de/bw-aktuell/video-uebersicht/-/id=4836448/did=5062908/pv=video/gp1=5232300/nid=4836448/1r5a99g/index.html>, Abrufdatum: 17.08.2009

⁷⁹ Brenner, Peter: Immobilienbranche fordert: Stuttgart 21 muss kommen – IWS Immobilienwirtschaft Stuttgart betont Chancen für die Stadtentwicklung in: Unterreiner, Frank Peter (Hrsg.): Immobilienbrief Stuttgart, Ausgabe 36, 23.06.2009, Stuttgart 2009, S. 9

⁸⁰ Vgl. Arnoldi, Klaus: Kein Museumsstück, in: Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008, S. 78

durch Bad Cannstatt, Untertürkheim und Obertürkheim bis Wendlingen erfolgen.⁸¹ Als wesentlicher Nachteil wird am K21-Konzept gesehen, dass eine städtebauliche Entwicklung nur begrenzt möglich sei. So wären keine Erweiterungen des Rosensteinparks und des Schlossgartens möglich. Ferner fehlen für das K21-Projekt die Finanzierungsmittel.⁸²

7. Kommunikation des Projektes Stuttgart 21 in der Öffentlichkeit

Ferner wurde in der Öffentlichkeit angeführt, dass das Projekt Stuttgart 21 der Bevölkerung schlecht kommuniziert wurde.

Die Bahn und die Stadt haben bereits vor einigen Jahren am Stuttgarter HBF eine Ausstellung im TurmForum Stuttgart 21 etabliert.⁸³ Regelmäßig finden hier Führungen und Rundfahrten zu Stuttgart 21 statt.⁸⁴ Seit einigen Monaten befindet sich im Stuttgarter Rathaus eine Ausstellung zum Projekt. In der Stuttgarter Presse wird das Projekt seit Jahren kontrovers diskutiert. Regelmäßig finden Veranstaltungen zum Thema statt. So wurde beispielsweise der Architekt Ingenhoven am 30.6.2009 von den Stuttgarter Nachrichten zur Podiumsdiskussion eingeladen.⁸⁵

Obwohl eine Vielzahl von Kommunikationsmöglichkeiten angeboten wird, fühlen sich viele Stuttgarter nicht ausreichend über das Projekt informiert und lehnen es daher ab. Um die Aufklärungs- und Informationsarbeit zu verstärken hat Rüdiger Grube, neuer Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG zusammen mit Ministerpräsident Günther H. Oettinger (CDU) am 24.7.2009 verkündet, dass der baden-württembergische Landtags-Vizepräsident Wolfgang Drexler (SPD) künftig als ehrenamtlicher Sprecher und „Botschafter Stuttgart 21“ (Mister Stuttgart 21) das Bahnprojekt Stuttgart 21 vertreten wird.⁸⁶ Zusätzlich wird seitens der Landeshauptstadt Stuttgart ein Ombudsmann für die Bürger eingesetzt.

⁸¹ Vgl. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008, S. 54, 65

⁸² Vgl. Weeber, Rudolf: Ist der von den Gegnern von Stuttgart 21 vorgeschlagene „Kopfbahnhof 21“ eine vernünftige Alternative? in: <http://www.stuttgart21-ja-bitte.de/k21>, Abrufdatum: 24.07.2009

⁸³ Vgl. TurmForum Stuttgart 21 e.V.: TurmForum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, Das Informationszentrum zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm im Bahnhofsturm, Stuttgart 2008, S. 5

⁸⁴ Vgl. Stuttgart-Marketing GmbH: Stuttgart baut, Heft 6, Stuttgart 2008, Seite 1, 10

⁸⁵ Vgl. Isenberg, Michael: Forum Stuttgart 21 - Der Bahnhof als verheißungsvoller Ort, Stuttgarter Nachrichten, 30.06.2009 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2110189_0_9223_-forum-stuttgart-21-der-bahnhof-als-verheissungsvoller-ort.html, Abrufdatum: 23.07.2009

⁸⁶ Vgl. SWR: Drexler wird Stuttgart-21-Beauftragter, Stuttgart 24.07.2009 in: <http://www.swr.de/nachrichten/bw/-/id=1622/nid=1622/did=5167924/19350op/#Drucken>, Abrufdatum: 24.07.2009

3.2 Projektbefürworter

Ein Großprojekt kann nur dann gelingen, solange ein „Projektfenster“ offen ist, bei dem die wesentlichen Rahmenbedingungen zueinander passen.⁸⁷ Zu Beginn des Projektes sprach man von „Schwaben-Connection“, die das Projekt Mitte der neunziger Jahre auf den Weg brachte. Die Hauptakteure, Manfred Rommel (Stuttgarter Oberbürgermeister), Erwin Teufel (Ministerpräsident Baden-Württemberg), Matthias Wissmann (Bundesverkehrsminister) und Heinz Dürr (Deutsche Bahn Vorstandsvorsitzender) waren alle sehr eng mit der Region Stuttgart verbunden. Unter den Kommunalpolitikern gab es 1994 eine große Zustimmung für das „Jahrhundertprojekt“.⁸⁸

Ähnlich wie bei den Projektgegnern, hat sich auf der Befürworterseite auch eine ganze Reihe von Gruppierungen gebildet. Meist haben deren Initiatoren einen politischen oder einen wirtschaftlichen Hintergrund.

Die Arbeitsgruppe „Stuttgart21 – Ja bitte!“ beispielsweise beantwortet die Frage nach der Notwendigkeit von Stuttgart 21 anhand der Bereiche 1) Vorteile für Städtebau und Landschaft, 2) besseres Verkehrsangebot auf der Schiene und 3) der zukünftige Hauptbahnhof. Die Argumente wurden in die Anlage 4 übernommen.⁸⁹ Der Verein „ProStuttgart21“ setzt sich in der Öffentlichkeit mit bekannten Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Sport für das Projekt Stuttgart 21 ein.⁹⁰ Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Stuttgart haben „21 gute Gründe für Stuttgart 21“ gefunden, die in der Anlage 5 aufgeführt werden.⁹¹

In der Bundesrepublik Deutschland müssen die öffentlichen Körperschaften Wirtschaftlichkeitsberechnungen⁹² erstellen, bevor einzelne Maßnahmen beschlossen werden können. Hier sollen im Rahmen von Kosten-Nutzen-Analysen die Kosten im Verhältnis zum Nutzen errechnet werden.⁹³ Der Quotient aus Nutzen und Kosten muss positiv sein, d. h. größer 1 um zu erkennen, ob eine Maßnahme wirtschaftlich ist.

⁸⁷ Vgl. Stuttgarter Nachrichten: Gönner setzt auf Stuttgart 21, Stuttgart 20.07.2009 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/detail.php/2132989/r_article_print, Abrufdatum: 10.08.2009

⁸⁸ Vgl. Stuttgarter Zeitung: Kommunalpolitiker zu den Plänen der Deutschen Bahn AG: Vielstimmiger Jubel für das „Jahrhundertprojekt“, Stuttgart 19.04.1994

⁸⁹ Vgl. Arbeitsgruppe Stuttgart21-ja-bitte in: <http://stuttgart21-ja-bitte.de/gewichtige-gruende-fuer-stuttgart-21>, Abrufdatum: 24.07.2009

⁹⁰ Vgl. ProStuttgart21: Für Stuttgart 21, Stuttgart in: <http://www.prostuttgart21.de/start>, Abrufdatum: 24.07.2009

⁹¹ Vgl. TURMFORUM Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.: 21 gute Gründe für Stuttgart 21 in: <http://www.das-neue-herz-europas.de/ueberblick/21gruende/default.aspx>, Abrufdatum: 24.07.2009

⁹² Vgl. § 7 Bundeshaushaltsordnung

⁹³ Vgl. Wikipedia: Kosten-Nutzen-Analyse in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Kosten-Nutzen-Analyse>, Abrufdatum: 16.08.2009

Der volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Faktor wurde 1999 für das Gesamtprojekt (Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm) ohne städtebauliche Vorhaben nach Berechnungen der Deutschen Bahn AG mit 2,7 angegeben.⁹⁴ Im Synergiekonzept Stuttgart 21 wurde im Jahre 1995 aufgrund der Berechnung des verkehrswissenschaftlichen Institutes an der Universität Stuttgart der Nutzen-Kosten-Quotient mit 2,6 angegeben. Dies entsprach einem volkswirtschaftlichen Nutzen in Höhe von 314 Mio. DM pro Jahr. Die Berechnung konnte nicht eingesehen werden. Dennoch handelt es sich um einen positiven Wert.⁹⁵ Somit können die Befürworter den volkswirtschaftlichen Nutzen des Gesamtprojektes herausstellen.

Das Innenministerium von Baden-Württemberg hat ein Gutachten über die „Volkswirtschaftliche Bedeutung des Projekts Baden-Württemberg 21“ durch die Institute IWW (Karlsruhe), SFR (Wien) und VWI (Stuttgart) erstellen lassen. Danach wurde festgestellt, dass durch das Gesamtprojekt ca. 1 Mrd. Pkw-km je Jahr eingespart werden können. Demnach werden sich die CO₂-Emissionen um 177 Tonnen jährlich reduzieren. Ferner werden in dem Gutachten positive Effekte innerhalb der Bauzeit sowie Dauereffekte nach Fertigstellung durch die verbesserte Erreichbarkeit ausgemacht. Die Städtebauprojekte und die Beschäftigungseffekte werden sehr positiv gesehen.⁹⁶

Die Amortisationszeit der öffentlichen Investitionen des Landes Baden-Württemberg wurde bei einer statischen Betrachtung (ohne Zinsen) mit 13 Jahren berechnet. Bei einer dynamischen Betrachtung unter Berücksichtigung von Zinsen in Höhe von 3,5 % p.a. beträgt die Amortisationszeit 20 Jahre. Das bedeutet, dass innerhalb von 20 Jahren die öffentlich investierten Gelder an das Land zurückfließen. Damit ist die Amortisationszeit im Vergleich zu anderen internationalen Großprojekten vergleichsweise niedrig.⁹⁷

Zwischenfazit: Das „Projektfenster“ Stuttgart 21 hat sich durch die Finanzierungsvereinbarung vom April 2009⁹⁸ geöffnet: „Die Zeit ist reif!“ stellte der

⁹⁴ Vgl. Landtag von Baden-Württemberg: Stuttgart 21 – Bedeutung und Finanzierbarkeit des Projekts, Drucksache 12 / 4061 vom 19. 05. 99, in: http://www.landtag-bw.de/wp12/drucksachen/4000/12_4061_d.pdf, Abrufdatum: 16.08.2009

⁹⁵ Vgl. Deutsche Bahn AG: Das Synergiekonzept Stuttgart 21 – Die Ergebnisse des Vorprojekts, Stuttgart 1995, S. 38

⁹⁶ Vgl. IWW, SRF, VWI: Volkswirtschaftliche Bewertung des Projektes Baden-Württemberg (BW) 21 – Endbericht, Karlsruhe/Wien/Stuttgart 2009, S. 99.

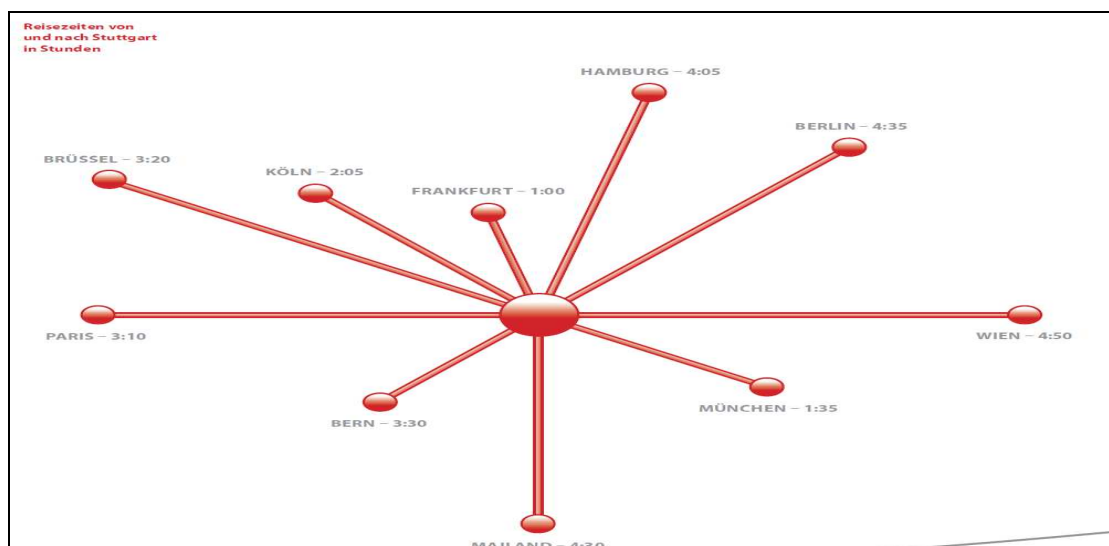
⁹⁷ Vgl. IWW, SRF, VWI: Volkswirtschaftliche Bewertung des Projektes Baden-Württemberg (BW) 21 – Endbericht, Karlsruhe/Wien/Stuttgart 2009, S. 93 f.

⁹⁸ Vor der Finanzierungsvereinbarung gab es das Memorandum of Understanding vom 19.7.2007 „zur Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und des Projekts Stuttgart 21“

Ulmer Oberbürgermeister Ivo Gönner fest.⁹⁹ Die Planungen sind weitgehend abgeschlossen, 2010 kann der Baubeginn erfolgen. Den Hauptnutzen werden hier die heranwachsenden Generationen haben. Während der knapp zehnjährigen Bauzeit werden die Stuttgarter mit Einschränkungen umgehen müssen. Bis alle freiwerdenden Flächen einer neuen Nutzung übergeben sind, werden 20 Jahre vergehen. Dennoch werden mehrere Generationen von dem „Jahrhundertprojekt“ profitieren können.

Der Geschwindigkeitsvorteil für Bahnreisende in Deutschland und Europa ist enorm. München wird von Stuttgart in 1 h 35 Minuten (heute 2 h 18 Minuten) erreichbar sein, Wien in 4 h 50 Minuten. Für die Strecke von Stuttgart nach Paris werden nur noch 3 h 10 Minuten benötigt. Die Bahn wird Marktanteile gewinnen, der Flug- und Autoverkehr werden Marktanteile verlieren.

Abb. 12: Geplante Verbesserungen der Reisezeiten der Bahn



Quelle: Deutsche Bahn AG, Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, München 2009, S. 18¹⁰⁰

Unter Abwägung aller Interessen und Belange hat die Realisierung des Projektes deutliche Vorteile für den Standort Stuttgart sowie für die Region und das Land. Die Projektdurchführung wird für die Menschen in Europa, Deutschland, Baden-Württemberg und Stuttgart weitreichende Verbesserungen bringen. Und das über Generationen.

⁹⁹ Stuttgarter Nachrichten: Gönner setzt auf Stuttgart 21, Stuttgart 20.07.2009 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/detail.php/2132989/r_article_print, Abrufdatum: 10.08.2009

¹⁰⁰ Vgl. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, München 2009, S. 18

4 Umfrage zu Stuttgart 21 innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft

In den letzten Jahren gab es mehrere Umfragen zum Projekt Stuttgart 21. So wurde beispielsweise im März 2008 seitens der Universität Stuttgart die „Akzeptanzstudie Stuttgart 21 - Die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger“ im Auftrag der Stuttgarter Nachrichten erstellt. Der Studie nach halten sich die Befürworter und Gegner die Waage.¹⁰¹ So wurden von den Befragten die Folgen für den Wirtschaftsstandort Stuttgart, Veränderungen im Fern- und Regionalverkehr sowie die Gestaltung neuer Stadtteile überwiegend als positiv angesehen. Negativ wurden die Folgen für die Umwelt sowie die Finanzierung von Stuttgart 21 empfunden.¹⁰²

Aus der Bürgerumfrage 2009 des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart geht hervor, dass die Zustimmung zum Projekt Stuttgart 21 tendenziell eher gesunken ist. Hier gab es allerdings altersspezifische Unterschiede. So hatten in den Altersgruppen 18 bis unter 25 sowie 25 bis unter 35 eine schlechte bzw. sehr schlechte Meinung 39 bzw. 36 %. Die größte Ablehnung gab es in der Altersgruppe 45 bis unter 55. Hier hatten 56 % eine schlechte bzw. sehr schlechte Meinung (Mittelwert 47). Auch gab es Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Probanden. Während 51 % der weiblichen Befragten eine schlechte bzw. sehr schlechte Meinung vom Projekt hatten, waren es bei den Männern nur 44 %.¹⁰³

4.1 Methodik

Für diese Arbeit wurden circa 500 Personen aus der Immobilienwirtschaft der Region Stuttgart gebeten, an einer Fragebogenaktion (siehe Anlage 6) teilzunehmen. Die Umfrage wurde zwischen dem 8.7.2009 und 24.7.2009 durchgeführt. Per Email wurden Mitglieder der Royal Institution of Chartered Surveyors Regionalgruppe Stuttgart (RICS RG Stuttgart) sowie des Vereins Immobilienwirtschaft Stuttgart e.V. - Verband für die Metropolregion Stuttgart (IWS e.V.) kontaktiert und gebeten, den Fragebogen zu beantworten. Ferner wurde der Fragebogen beim Stuttgarter Immobiliendialog am 14.7.2009 im Stuttgarter Rathaus ausgelegt sowie bei einer Gemeinschaftsveranstaltung der RICS Regionalgruppe Stuttgart und des IWS am 21.7.2009 bei der Industrie- und

¹⁰¹ Vgl. Stuttgarter Nachrichten: Die Umfrage im Detail, Stuttgart 29.10.2008 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1684410_0_2147_pdf-download-die-umfrage-im-detail.html, Abrufdatum: 10.08.2009

¹⁰² Vgl. Universität Stuttgart, Institut für Sozialwissenschaften 1: Akzeptanzstudie Stuttgart 21 – Die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger, Stuttgart 2008, S. 28

¹⁰³ Vgl. Stuttgarter Zeitung: Mehr Bürger gegen Stuttgart 21, Stuttgart 12.08.2009, in: http://www.stuttgarter-zeitung.de/media_fast/1203/stuttgart21.pdf, Tabelle 3

Handelskammer der Region Stuttgart. Insgesamt wurden 700 Bögen¹⁰⁴ versandt bzw. verteilt. Da hier teilweise Mehrfachmitgliedschaften vorlagen, mussten die Zahlen bereinigt werden, so dass von 500 angesprochenen Kontakten aus der Immobilienwirtschaft aus der Region Stuttgart auszugehen ist. Ein Drittel (166 Stück) der Befragten haben den Fragebogen ausgefüllt und rechtzeitig eingereicht. Dies ist ein sehr hoher Rücklauf bei Fragebogenaktionen. Die 500 angesprochenen Kontakte dürften mehr als 50 % der Stuttgarter Immobilienwirtschaft vertreten. Daher können die Ergebnisse als sehr repräsentativ für die Immobilienwirtschaft in der Region Stuttgart angesehen werden. Zu Beginn des Fragebogens wurde der Erhebungszweck erläutert und das Projekt kurz vorgestellt. Insgesamt gab es 16 Fragen. Die Auswertung erfolgte anonym.

Tab. 1: Umfrage zu Stuttgart 21 – Immobilienwirtschaft Stuttgart - Teilnehmer

<u>Umfrage innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft</u>		
RICS Regionalgruppe Stuttgart	ca. 300 Fragebögen	
IWS e.V.	ca. 100 Fragebögen	
Immobilienialog Stuttgart	ca. 300 Fragebögen	

Gesamt	ca. 700 Fragebögen	
=====		
Teilnehmer bereinigt um Doppelmitgliedschaften	ca. 500 Fragebögen	100%
Fragebögen eingegangen / gesamt	175 Fragebögen	35%
=====		
Fragebögen fristgerecht / gültig / ausgewertet	166 Fragebögen	33 % (1/3)

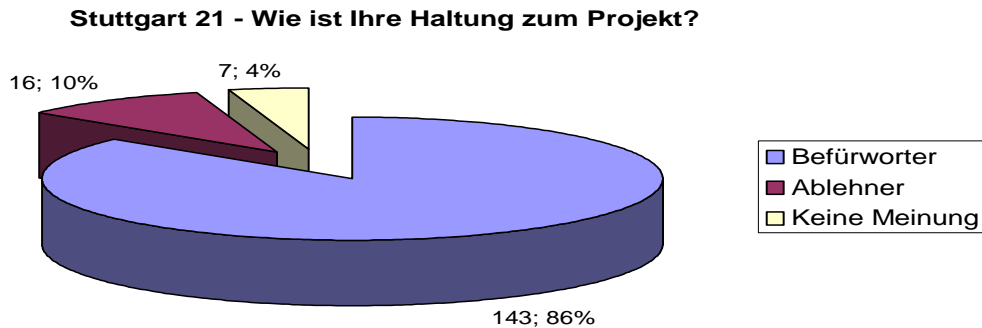
4.2 Auswertung

Frage 1 – Grundsätzliche Meinung zum Projekt

Bemerkenswert war die Eindeutigkeit der ersten Frage: „Wie ist Ihre Haltung zum Projekt?“ 86 % bzw. 143 der Befragten aus der Immobilienwirtschaft stehen hinter dem Projekt Stuttgart 21. Abgelehnt wurde es lediglich von 10 %. 4 % hatten keine Meinung. Bereinigt um die Antworten „keine Meinung“ lag die Zustimmung zum Projekt Stuttgart 21 sogar bei 90 %.

¹⁰⁴ Die Mitglieder des Immobilienverband Deutschland Süd (IVD Süd e.V.) aus dem PLZ-Gebieten 70173-73765 wurden durch den IVD per Email kontaktiert. Da von den ca. 250 Angeschriebenen nur ein Teilnehmer innerhalb der gesetzten Frist den ausgefüllten Fragebogen einreichte, wurde hier auf die weitere Auswertung verzichtet.

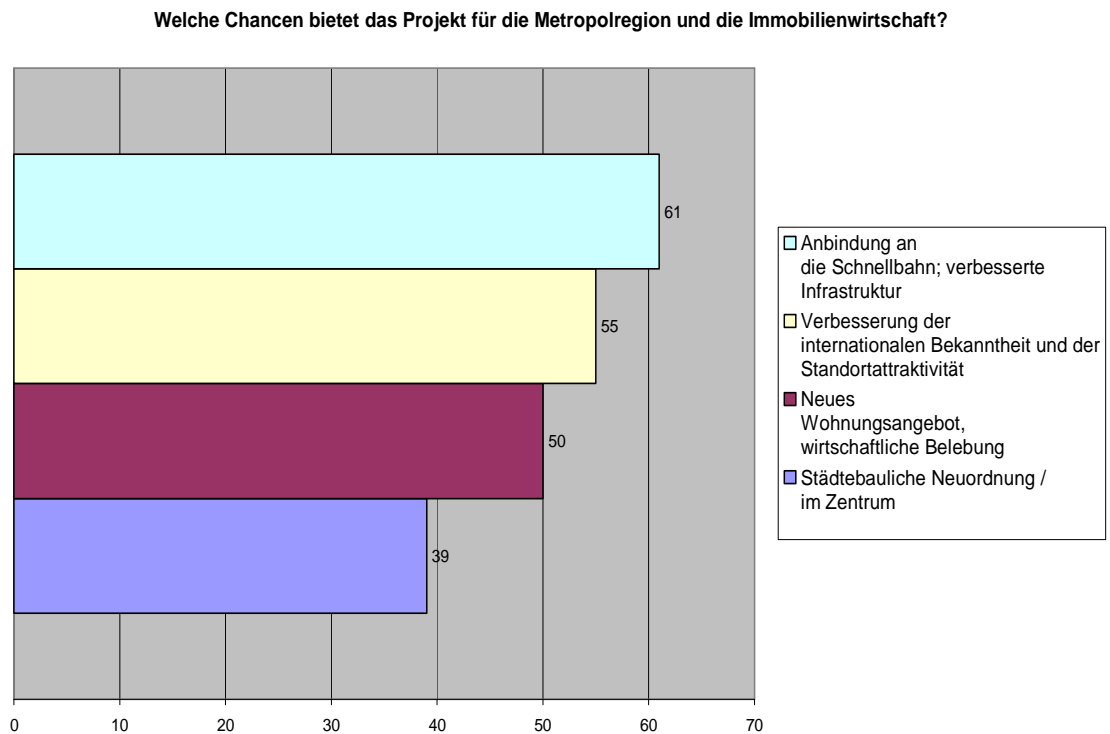
Abb. 13: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft /
Große Zustimmung innerhalb der Immobilienwirtschaft



Frage 2 – Chancen durch das Projekt

Die zweite Frage nach den Chancen des Projektes für die Metropolregion Stuttgart und die Immobilienwirtschaft Stuttgart wurde bewusst offen gehalten. Neben einer ganzen Reihe individueller Antworten wurden vier Themenschwerpunkte (siehe Abbildung) immer wieder genannt (205 Nennungen):

Abb. 14: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft /
Chancen durch das Projekt (Anzahl der Nennungen / Mehrfachnennungen möglich)



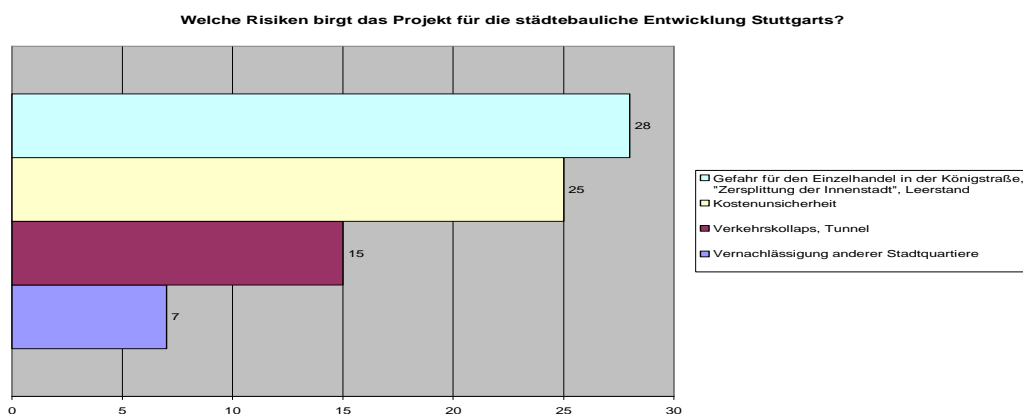
Exemplarisch folgen einige individuelle Aussagen:

1. „viele Aufträge für immobilienwirtschaftliche Unternehmen“ (Fragebogen 2)
2. „Leuchtturmwirkung“ (10)
3. „generiert hochwertige Nachfrage, verringert die Lärmimmission“ (18)
4. „neue Flächen in einer topographisch begrenzten Stadt“ (22)
5. „neue Arbeitsplätze - Bildung von Wertschöpfungsprozessen“ (32)
6. „Anbindung an Flughafen und Messe wichtig für die regionale Entwicklung“ (71)
7. „Wachstum der Bauindustrie, Stärkung des Immobilienstandortes“ (86)
8. „einmaliger Standort in Europa: Messe, Airport, HBF“ (92)
9. „kann das Fehlen des "Millionen-Einwohner-Status" kompensieren“ (113)
10. „zukunftsfähige Aufstellung und Positionierung der Stadt“ (129)
11. „bessere Auslastung für Hotels in der Innenstadt durch die bessere Anbindung an das internationale Schienennetz“ (Fragebogen 137)
12. „etwas Einmaliges, über die Landesgrenzen bekanntes herzustellen“ (139)
13. „Sonderkonjunktur“ (143)
14. „europäischer Gedanke“ (148)
15. „Prestigeobjekt in Europa, Aufwertung von Stuttgart Nord“ (150)
16. „Bahnhof wird attraktiver, neue Wohnungen, Aufwertung einer sozialschwachen Siedlung“ (154)
17. „Stärkung der Zukunftsfähigkeit, Stuttgart wird endlich zur Großstadt“ (163)

Frage 3 – Risiken für städtebauliche Entwicklung

Auch die Frage Nr. 3 nach den Risiken für die städtebauliche Entwicklung Stuttgarts wurde offen gestellt. Folgende vier Themenkomplexe erhielten gesamt 75 Nennungen.

Abb.15: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Risiken durch das Projekt (Anzahl der Nennungen / Mehrfachnennungen möglich)



Auch hier folgen einige individuelle Aussagen:

1. „Interessen Einzelner, können sich negativ auf die städtebauliche Entwicklung auswirken“ (Fragebogen 3)
2. „Monostruktur der Bebauung, zu teure Grundstücke“ (4)
3. „zu starke Verdichtung der Innenstadt“ (5)
4. „städtebauliche Vorstellungen korrelieren mit der Realität des Marktes“ (20)
5. "Überangebot an Gewerbeflächen/ 1-B-Standorte leiden" (29)
6. „'Kessel'-Charme geht verloren, Abzug aus historischem City-Bereich“ (36)
7. „in der Bauphase massive Umsatzeinbrüche der Händler“ (45)
8. „zuviel auf einmal, da weitere städtische Projekte geplant sind“ (57)
9. „'normale' Risiken eines Großprojektes“ (65)
10. „operative politische Aspekte verhindern, dass das Potenzial langfristig ausgeschöpft werden kann“ (97)
11. „Stadtbild wird nachhaltig zerstört, dient nur zur Profilierung einzelner Politiker“ (106)
12. „zu lange Entscheidungswege für das Projekt, Brachen werden nicht zielführend vermarktet, mit der Folge der schleppenden Entwicklung“ (111)
13. „Der Torso des Bonatzgebäudes verhindert eine echte Verbindung zwischen Innenstadt und A1“ (127)
14. „Akzeptanzproblematik bei der leider zu wenig aufgeklärten Bevölkerung“ (128)
15. „Überproduktion von nicht vermarktbar Flächen, Spagat zwischen Imageprodukt und vom Markt benötigten Flächen“ (136)
16. „zu lange Diskussionen verunsichert mögliche Investoren, Kostensteigerungen, öffentliches Bild der Jahrhundertaufgabe wird kaputt geredet“ (137)
17. „Teilung der Innenstadt durch Erhalt des Bonatzbaus“ (142)
18. „der reale Bedarf an Büro, Wohn- und Dienstleistungsflächen ist unbekannt“ (152)
19. „unsensibler Umgang mit den Strukturen“ (168)
20. „Stuttgart muss sich städtebaulich mit den Teilorten und den Nachbargemeinden verzahnen. Dies geschieht durch Ausbau des Nahverkehrs und nicht der ICE-Verbindung.“ (161)

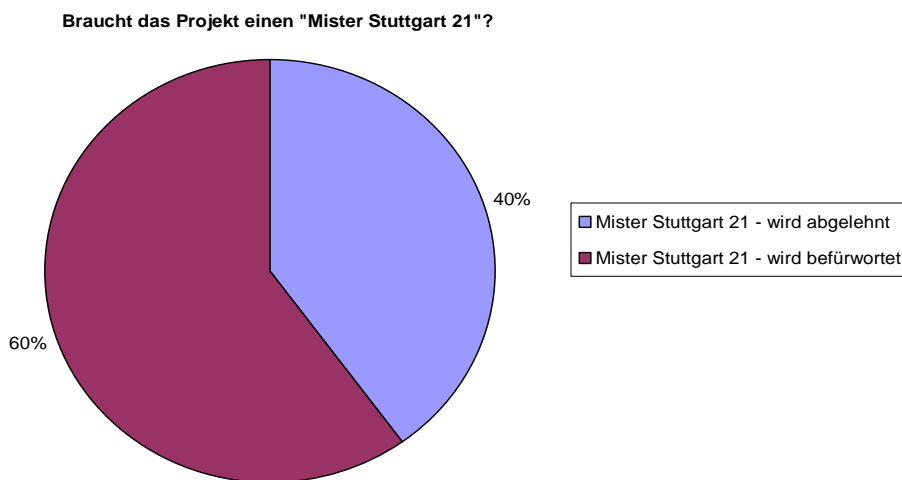
Frage 4 – Kommunikation

Die Aufklärung der betroffenen Bevölkerung zu den geplanten Maßnahmen und den entstehenden Kosten hielten 77 % der Befragten nicht für ausreichend.

Frage 5 – Mister Stuttgart 21

Zu dem vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG ins Gespräch gebrachten „Mister Stuttgart 21“ hatten 28 % noch keine Meinung. Von denjenigen, die eine Meinung hatten, sprachen sich 60 % für einen „Mister Stuttgart 21“ bzw. einen Botschafter für Stuttgart 21 aus.

Abb. 16: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Ein Botschafter für Stuttgart 21 wird gewünscht.



Frage 6 – persönliche Betroffenheit durch Stuttgart 21

Überrascht hat die Auswertung der Frage Nr. 6, ob sich das Projekt auf die Tätigkeit der Befragten auswirkt. Hier gehen 61 % (98 Nennungen) davon aus, dass sie direkt von Stuttgart 21 beruflich betroffen sein werden, 39 % sind nicht betroffen. Von den Betroffenen gehen 83 % davon aus, dass sie „positiv“ betroffen sind, 17 % erwarten das sie eher „negativ“ betroffen sind.

Chancen wurden hier gesehen im Bereich der Finanzierung und Vermarktung. Teilweise lagen schon konkrete Aufträge vor. Andere sahen hier weitere berufliche Perspektiven. Risiken wurden gesehen aufgrund der zusätzlichen Flächenkonkurrenz und der Befürchtung von weiterem Leerstand.

Frage 7 – Einsatzbereitschaft für bzw. gegen das Projekt

Immerhin 62 % würden sich aktiv für bzw. gegen das Projekt einsetzen, 38 % verhalten sich lieber passiv.

Frage 8 – Verbesserungsvorschläge um Akzeptanz zu erhöhen

Auf die Frage 8 nach Verbesserungsvorschlägen, um die Akzeptanz des Projektes bei den Stuttgarter Bürgern zu verbessern, wurde eine ganze Reihe von Vorschlägen eingereicht:

1. „Initiativen, welche Befürworter des Projektes zu Wort kommen lassen, keine Politiker“ (Fragebogen 2)
2. „bessere Informationspolitik, der Bürgermeister sollte nicht als Projekttreiber auftreten“ (4)
3. „Flyer/ Beilage in Stuttgarter Zeitung mit allen Details“ (8)
4. „Mehr Pressearbeit und Begehungen“ (11)
5. „Vorteile plastisch darstellen“ (14)
6. „einmal im Monat Bürgertreffen zur Aufklärung der Bevölkerung“ (16)
7. "Informationsbroschüre, Bedenken ernst nehmen, objektive Führer" (18)
8. „Darstellung der volkswirtschaftlichen Erträge“ (19)
9. „Verkehrsszenarien für Nicht-Bahnfahrer darstellen" (38)
10. „bessere Aufklärungsnotwendigkeiten des Projektes hervorheben" (61)
11. „Vergleich mit Großprojekten in München“(66)
12. „Chancen für Bürger und Wirtschaft in den Vordergrund stellen, offener Dialog“ (71)
13. „Den ökologischen Aspekt stärken“ (79)
14. „Informationscontainer am Schlossplatz“ (85)
15. „Ständige Online-Plattform mit aktuellem Planungs- und Kostenstand“ (112)
16. „Turnusmäßige Information im Internet und WebCam¹⁰⁵ auf allen Baustellen“ (121)
17. „Umgrenzung des Gebietes mit Informationstafeln bestücken“ (147)
18. „neutrale Darstellung, genaue Kostenplanung, Pfusch und Fehler müssen hoch bestraft werden“ (160)

Frage 9 – Auswirkungen Wirtschaftsstandort Stuttgart

Eindeutig mit 94 % gingen die Befragten (hier 161 Nennungen) davon aus, dass die Umsetzung des Projektes den Wirtschaftsstandort Stuttgart fördern wird und dazu verhelfen wird, die Stadt im internationalen Vergleich zu stärken (Frage 9). Lediglich 6 % konnten sich das nicht vorstellen.

¹⁰⁵ Hinweis: Eine WebCam für die „Bibliothek des 21. Jahrhundert“ besteht bereits, in: <http://www.stuttgart.de/external/show/webcamgross>, Abrufdatum: 13.08.2009

Frage 10 – prognostizierter Projektstart und Fertigstellungsjahr

Von den 166 Befragten machten 134 Angaben zum Projektstart (Frage 10/1). In der Summe geht die Mehrheit von einem Projektstart in 2010 (Durchschnittszahl September 2010) aus. 2010 entspricht auch dem offiziell angegebenen Projektstart. Die Bandbreite der Angaben lag zwischen 2009 und 2015.

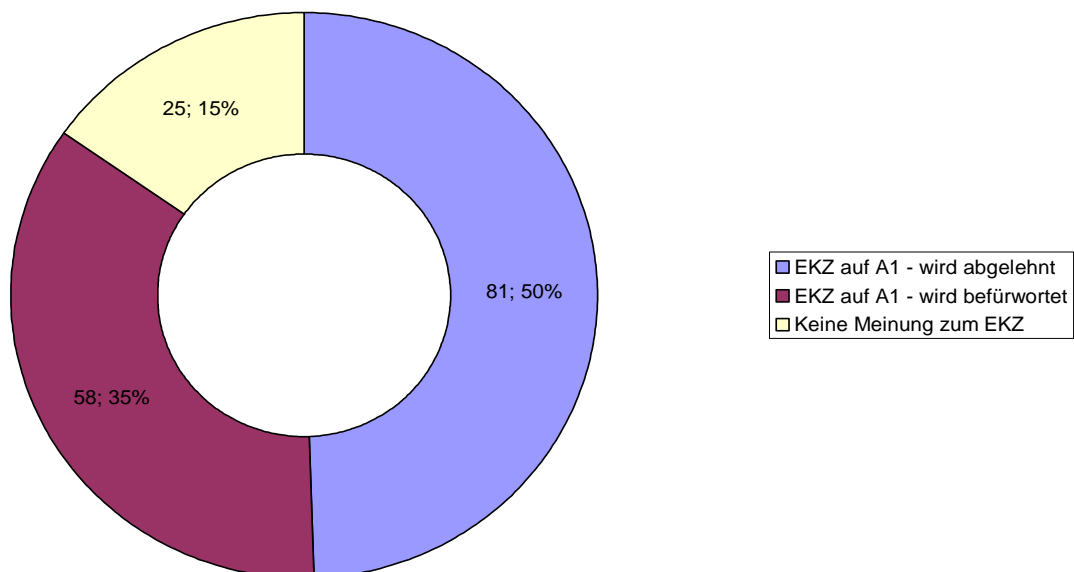
Die Fertigstellung des Durchgangsbahnhofes ist auf 2019 projiziert. Von den 166 Befragten gaben 116 eine Prognose über die Fertigstellung des Durchgangsbahnhofes (Frage 10/2) an und kamen auf ein durchschnittliches Fertigstellungsjahr 2019. Überraschend ist hierbei die Bandbreite zwischen 2013 und 2035.

Frage 11 – Einkaufszentrum auf Teilfläche A1

Auf der Teilfläche A1 darf gemäß Bebauungsplan ein Einkaufszentrum errichtet werden. Innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft wird das Projekt zu 50 % abgelehnt, lediglich 35 % sprachen sich dafür aus.

Abb. 17: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Das Shoppingcenter hat keine Mehrheit.

Shoppingcenter auf A1 - Ablehnung überwiegt innerhalb Immobilienwirtschaft



Nachfolgend einige Kommentare zum EKZ:

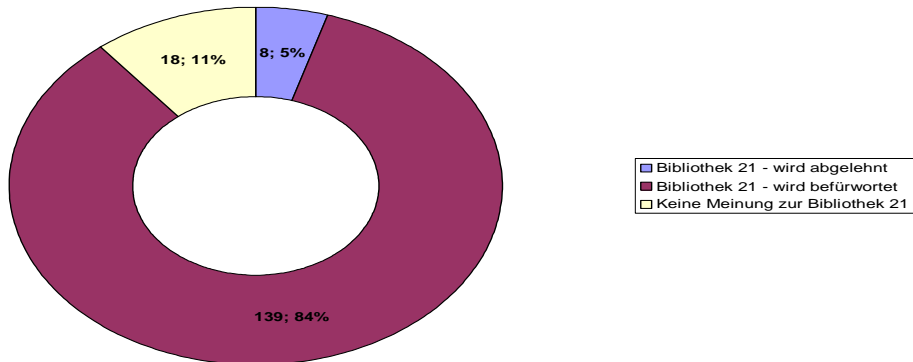
1. „Realisierung der Handelsfläche wird sich langfristig auszahlen“ (Fragebogen 3)
2. „Konzept so wählen, dass nicht zuviel Kaufkraft aus der mittleren Königstraße abgezogen wird“ (6)
3. „es sind genügend Einkaufsfazilitäten vorhanden“ (8)
4. „schon jetzt schlechte Parkplatzsituation“ (14)
5. „Absoluter Irrsinn, die City wird ausbluten, ohne dass das neue Center in die Payback-Phase käme“ (18)
6. „wird nicht die Königstraße schwächen, sondern das Umland stärken“ (22)
7. „Magnetwirkung“ (38)
8. „Konkurrenz belebt das Geschäft“ (77)
9. „Zersplitterung des Einzelhandels in der Innenstadt“ (79)
10. „Ablehnung in geplanter Größe, negative Auswirkung auf den restlichen Handel“ (96)
11. „durch eine einzigartige Architektur soll der Konflikt zu den bestehenden Einkaufsmöglichkeiten vermieden werden“ (113)
12. „erfolgreiche attraktive Verbindung zur Königstraße, Vermeidung einer City-Splittung unbedingt notwendig“ (123)
13. „stärkt die Zentralität von Stuttgart“ (125)
14. „mit dem Auto nicht erreichbar; jetzt schon Staumeile“ (126)
15. „grundsätzlich gibt die Kaufkraft in Stuttgart die Verträglichkeit eines solchen Centers her“ (141)

Frage 12 – Bibliothek des 21 Jahrhunderts auf Teilfläche A1

Demgegenüber wird die sich bereits im Bau befindliche „Bibliothek des 21 Jahrhunderts“ zu 84 % befürwortet.

Abb. 18: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Bibliothek stößt auf großen Zuspruch

Bibliothek des 21. Jahrhunderts - Eindeutige Zustimmung innerhalb der Immobilienwirtschaft

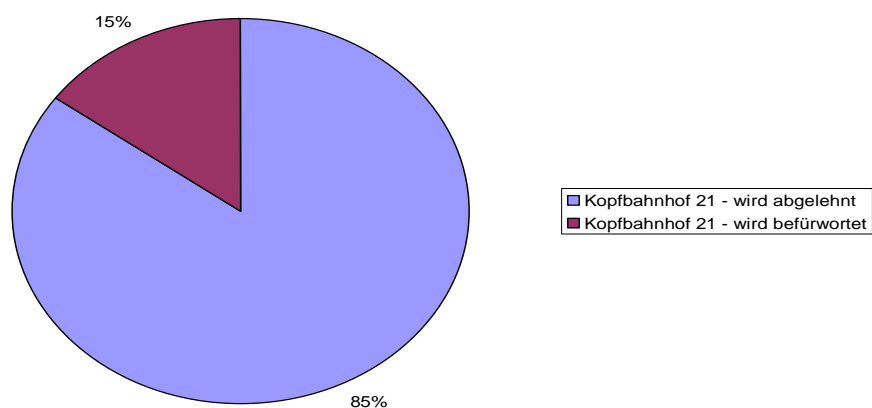


Frage 13 – Gegenkonzept „Kopfbahnhof 21“

Nur 113 Befragte hatten eine Meinung zu dem Gegenkonzept „Kopfbahnhof 21“. Dabei wurde dieses von 85 % abgelehnt, 15 % sprachen sich dafür aus.

Abb. 19: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Gegenkonzept zu Stuttgart 21 wird innerhalb der Immobilienwirtschaft abgelehnt

Das Alternativkonzept "Kopfbahnhof 21" wird von der Stuttgarter Immobilienwirtschaft abgelehnt

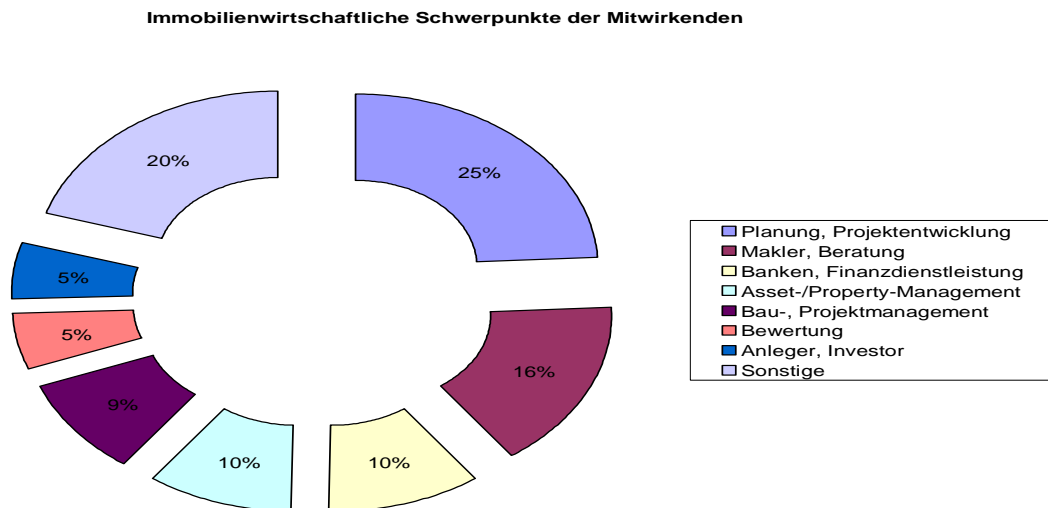


Frage 14 – Branchen

Die Befragung wurde bewusst an Personen gerichtet, die einen immobilienwirtschaftlichen Hintergrund haben. 153 der 166 Teilnehmer machten Angaben, aus welchem Bereich der Immobilienwirtschaft sie kommen. Der

Schwerpunkt lag im Bereich Planung und Projektentwicklung sowie Makler und Berater (41 %). Bank- und Finanzdienstleistungen, Asset-/Property-Management sowie Bau- und Projektmanagement machten weitere 29 % aus. Die restlichen Teilnehmer kamen aus den Bereichen Bewertung, Anleger und Investoren sowie Sonstige.

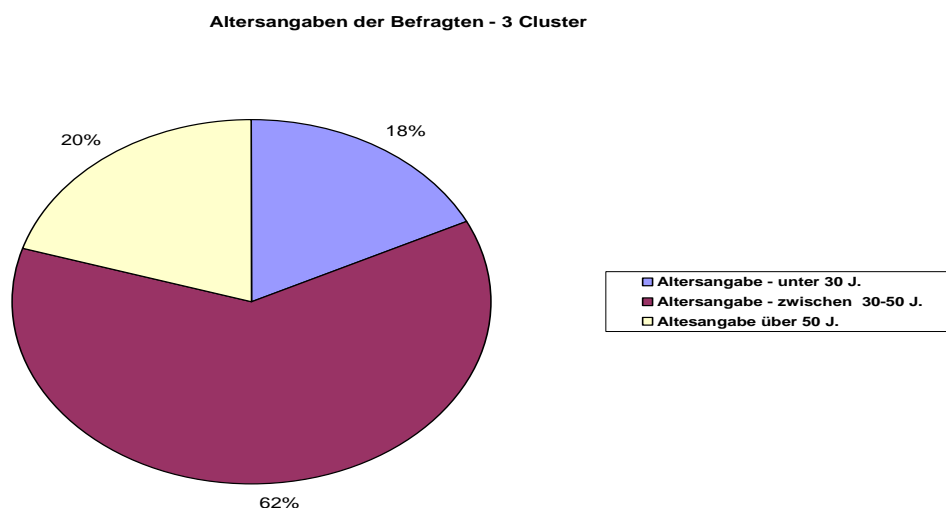
Abb. 20: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Branchen / Teilbranchen der Teilnehmer



Frage 15 – Altersklassen der Befragten

Die Teilnehmer wurden in 3 Altersklassen aufgeteilt. Eine altersbezogene Auswertung erfolgte allerdings nicht. Ebenso wenig erfolgte eine geschlechtsspezifische Differenzierung.

Abb. 21: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Altersstruktur



Frage 16 – Fahrverhalten von Stuttgart nach Frankfurt und München

Die Strecke vom Stuttgarter HBF zum Münchner HBF beträgt 228 km.

Die kürzeste ICE-Verbindung beträgt 2 h und 18 Minuten.

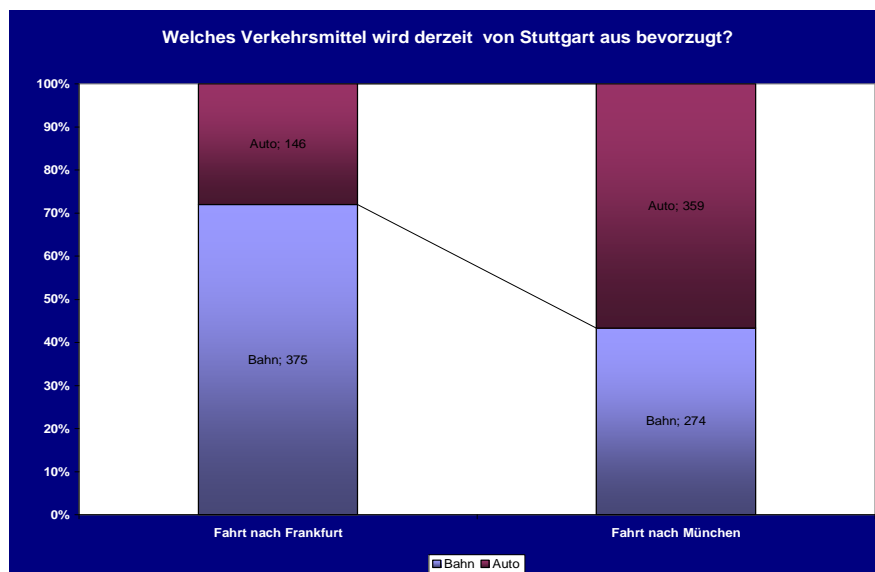
Die Strecke vom Stuttgarter HBF zum Frankfurter HBF beträgt 204 km.

Die kürzeste ICE-Verbindung beträgt 1 h und 17 Minuten.

Mit der letzten Frage wurde untersucht, wie die Teilnehmer aus der Stuttgarter Immobilienwirtschaft nach München und Frankfurt reisen. 81 Teilnehmer gaben an, dass sie in den letzten 12 Monaten 521 Fahrten von Stuttgart nach Frankfurt durchführten. Dazu wurde in der Regel (72 %) der Zug genommen. Korrelation: Auf eine Zugfahrt erfolgten 0,39 Autofahrten.

Anders sieht es aus bei den Fahrten von Stuttgart nach München. 79 Personen gaben an, innerhalb der letzten 12 Monate 633 Fahrten unternommen zu haben. Dabei wurden 57 % der Fahrten mit dem PKW durchgeführt. Korrelation: Auf eine Zugfahrt erfolgten 1,31 Autofahrten.

Abb. 22: Fragebogenaktion zu Stuttgart 21 innerhalb der Immobilienwirtschaft / Auf der Strecke Stuttgart nach München wird das Auto bevorzugt, auf der Strecke nach Frankfurt die Bahn.



Mit Fertigstellung der Strecke Stuttgart – Ulm bzw. Stuttgart – München wird sich diese Korrelation zum Vorteil der Bahn verändern.

Zwischenfazit: Aufgrund des hohen Rücklaufes und der Auswertbarkeit der Fragebögen (ein Drittel) ist von einer sehr hohen Repräsentationsfähigkeit der Ergebnisse für die Immobilienwirtschaft in der Region Stuttgart auszugehen. Bemerkenswert ist, dass innerhalb der Branche die Zustimmung zum Projekt Stuttgart 21 bei 90 % liegt. Über 60 % sehen sich durch dieses Projekt beruflich betroffen. Neben einer ganzen Reihe von Chancen wurden auch viele Risiken ausgemacht. Ein „Botschafter für Stuttgart 21“ wird aufgrund der als mangelhaft empfundenen Kommunikation von 60 % der Befragten begrüßt.

Der erwartete Projektbeginn und die erwartete Fertigstellung des Durchgangsbahnhofes entsprechen in der Durchschnittsbetrachtung den offiziellen Angaben. Die auf dem Gelände geplante „Bibliothek des 21. Jahrhunderts“ wird sehr akzeptiert (84%), mit dem Einkaufszentrum kann sich die Hälfte der Befragten jedoch nicht anfreunden. Das von den Projektgegnern vorgeschlagene Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“ wird mit 85 % abgelehnt. Mit Fertigstellung der Bahntrasse Stuttgart – Ulm ist davon auszugehen, dass sich der Verkehr Richtung München vermehrt von der Autobahn zur Schiene verlagert.

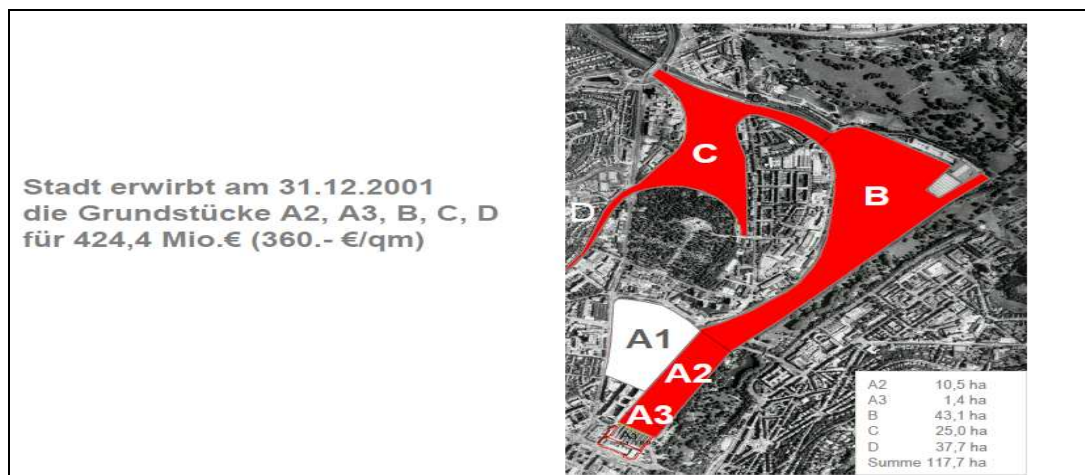
Dass das Projekt den Wirtschaftsstandort Stuttgart fördern wird, wurde von 94 % der Befragten erkannt.

5 Stadtentwicklungsprojekt von Stuttgart 21 - Immobilienwirtschaftliche Bedeutung

Stuttgart 21 ist neben dem Eisenbahnprojekt ein Stadtentwicklungsprojekt. Nicht mehr benötigte Gleisanlagen sollten für immobilienwirtschaftliche Nutzungen revitalisiert werden sowie zur Erweiterung von Park- und Grünanlagen genutzt werden.

Wie in der Einleitung erwähnt, befasst sich diese Masterarbeit mit der Umsetzbarkeit dieses Refinanzierungsansatzes für die bereits teilrealisierte Fläche „A1“ („Europaviertel“), dem ehemaligen Güterbahnhof, sowie für die künftigen freiwerdenden Flächen gemäß Rahmenplan Stuttgart 21 (Flächen A2, B, C1, C2 und D). Die Stadt Stuttgart hat im Dezember 2001 diese Flächen – außer A1 - von der Deutschen Bahn erworben.¹⁰⁶

Abb. 23: Landeshauptstadt Stuttgart kauft Revitalisierungsflächen.



Quelle: Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, S. 46¹⁰⁷

¹⁰⁶ Vgl. Guratzsch, Dankwart: Stuttgart kauft sich eine Innenstadt, Die Welt vom 10.02.2002 in: http://www.welt.de/print-welt/article367704/Stuttgart_kauft_sich_eine_Innenstadt.html, Abrufdatum: 28.07.2009

¹⁰⁷ Vgl. Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, S. 46.

5.1 Städtebauliche Dimension

Es handelt es sich um folgende Teilgebiete:¹⁰⁸

- **Gebiet A1:** Ehemaliger Güterbahnhof zwischen Heilbronner Straße und Wolframstraße (Erschließung seit 1999) (16 ha)
- **Gebiet A2:** Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs (Erschließung erst nach Fertigstellung möglich) (10,5 ha)
- **Gebiet A3:** erstes Baufeld unmittelbar nördlich des neuen Hauptbahnhofs (Erschließung erst nach Fertigstellung möglich) (1,4 ha)
- **Gebiet B:** Abstell- und Wartungsbahnhof am Rosenstein (43,1 ha)
- **Post:** Grundstück des ehemaligen Paketpostamts, angrenzend an die nordöstliche Ecke des Teilgebiets B
- **Gebiet C1:** Innerer Nordbahnhof – Südteil (heute bereits teilweise bebaubar) (C1 + C2 = 25 ha)
- **Gebiet C2:** Innerer Nordbahnhof – Nordteil
- **Gebiet D:** Gäubahntrasse zwischen Teilgebiet C1 und dem Stadtbezirk Stuttgart-Vaihingen (37,7 ha)
- **Gebiet E:** Westbahnhof

Die Stadt Stuttgart veranlasste 1994 unter Einbindung mehrerer Planungsbüros ein städtebauliches Entwicklungskonzept über die Revitalisierung der freiwerdenden Schienenflächen. Daraus abgeleitet entstand 1996 unter Einbindung des Architekturbüros Trojan, Trojan + Neu der „Rahmenplan Stuttgart 21“, der am 24.7.1997 durch den Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart beschlossen wurde.¹⁰⁹

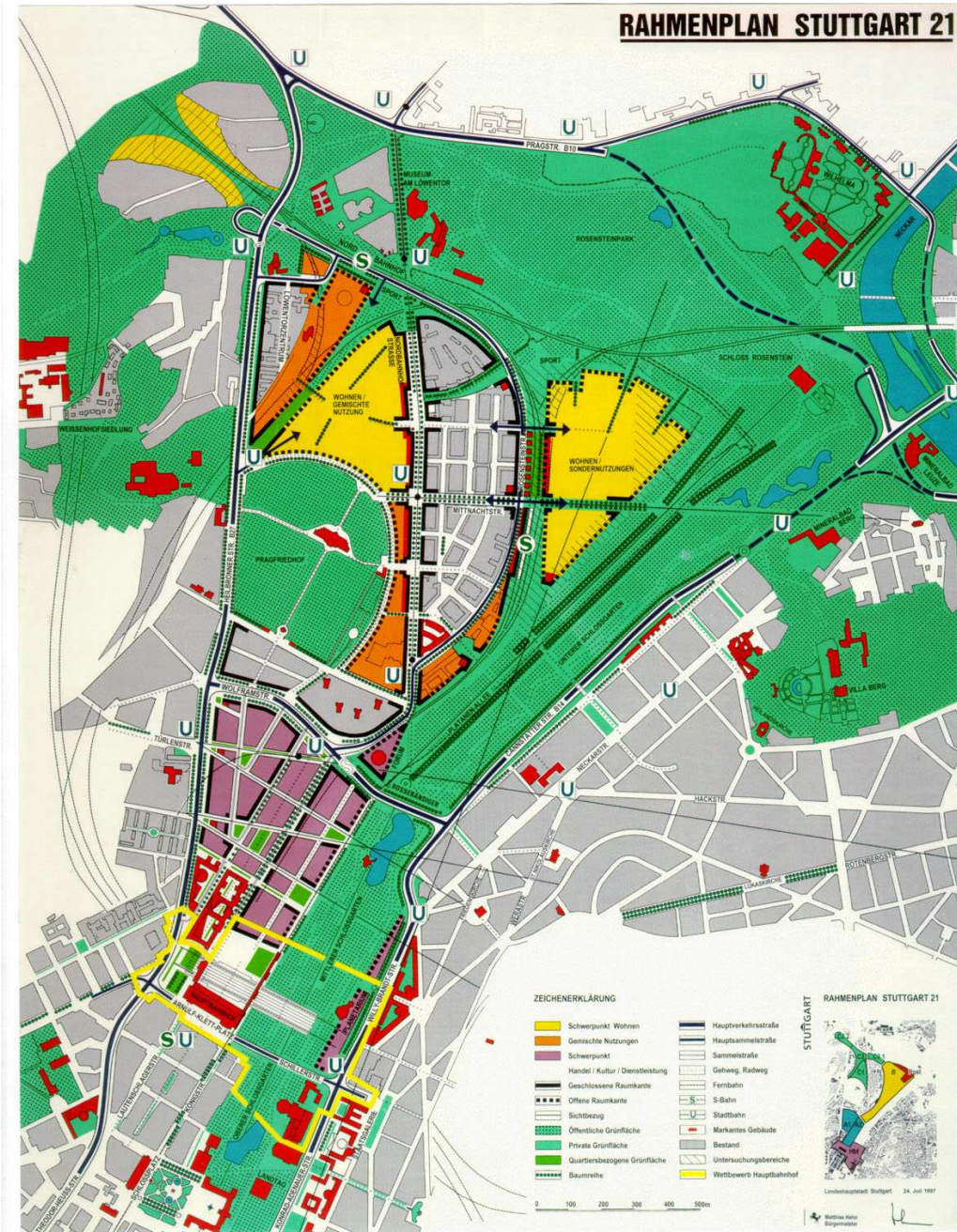
Der Rahmenplan verdeutlicht die Dimensionen für die Stadtentwicklung. So hat Stuttgart die Chance, von innen heraus zu wachsen und kann so die Ausweisung weiterer Flächen am Stadtrand verhindern. Neben den Flächen für Stuttgart 21 stehen kaum unbebaute Grundstücke in der Stuttgarter Innenstadt zur Verfügung. Durch den Rahmenplan können neben Büros, Kultureinrichtungen, Shoppingmöglichkeiten und Grünanlagen auch über 11.000 Wohnungen in der Innenstadt von Stuttgart erstellt

¹⁰⁸ Vgl. Deutsche Bahn AG: Weiterer Meilenstein beim Neubauprojekt Stuttgart–Ulm. Presseinformation vom 13. Juni 2007 in: http://de.wikipedia.org/wiki/Stuttgart_21#cite_note-db-2007-07-19-2, Abrufdatum: 29.07.2009

¹⁰⁹ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt: Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24. Juli 1997, S. 12

werden. Von der Größenordnung ist das Projekt vergleichbar mit der Hafencity in Hamburg.^{110, 111}

Abb. 24: Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24.7.1997



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart: Stadtplanungsamt, Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24. Juli 1997, S. 77¹¹²

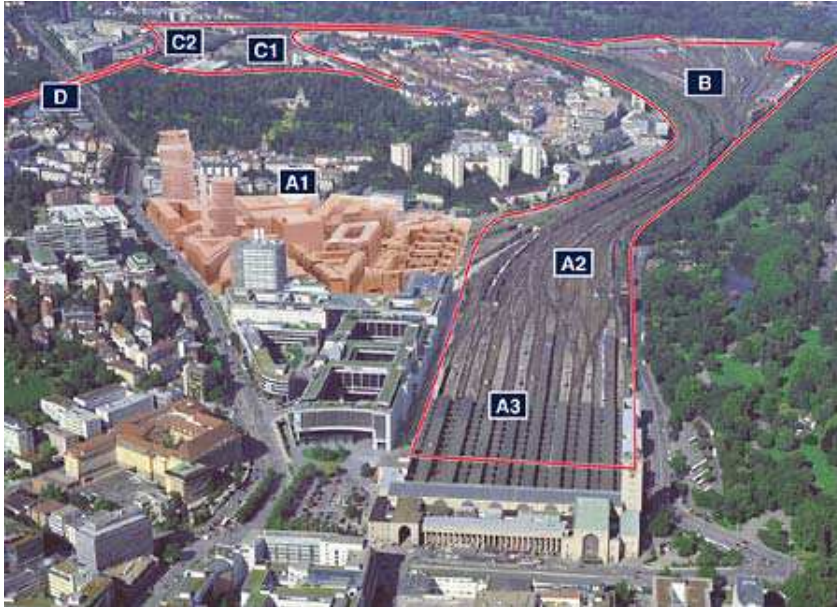
¹¹⁰ Vgl. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen, Stuttgart 2009, S. 28

¹¹¹ Vgl. Albers, Meike: Kulturelle Großprojekte im Quartier, Saarbrücken 2008, S. 8 f.

¹¹² Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stadtplanungsamt: Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24. Juli 1997, S. 77

Die folgende Übersicht verdeutlicht die einzelnen Flächen:

Abb. 25: Stuttgart 21 - Revitalisierungsflächen A1, A2, A3, B, C1, C2, D



Quelle: DB AG/ Storck, Manfred in: <http://stuttgart.de/item/show/319022/1>, Abrufdatum: 28.07.2009¹¹³

Das Teilgebiet A1 – der ehemalige Güterbahnhof – konnte zuerst von Gleisanlagen befreit werden. Mit der Vermarktung und Bebauung wurde bereits begonnen. Das Gebiet A1 wird unter dem Namen Europaviertel bzw. Cityquartier geführt und im Bebauungsplan als Kerngebiet nach § 7 BauNVO ausgewiesen.¹¹⁴

Die Teilgebiete A2 und A3, B, C und D lassen sich erst nach Fertigstellung des Durchgangsbahnhofes und der Schließung des bisherigen Kopfbahnhofes revitalisieren. Daher ist hier nicht von einem Baubeginn vor 2020 zu rechnen. Die städtebauliche Planung ist weitgehend abgeschlossen. Sobald Stuttgart 21 unwiderruflich gestartet ist, wird auch hier seitens der Stadt die Vermarktung beginnen.

Auf dem heutigen Gleisvorfeld (A2 und A3), welches direkt am Schlossgarten liegt, sollen nach Fertigstellung des neuen HBF 12 Hektar für Wohnraum, Dienstleistungsflächen und Handel zur Verfügung stehen.¹¹⁵

¹¹³ <http://stuttgart.de/item/show/319022/1>, Abrufdatum: 28.07.2009

¹¹⁴ http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/default.aspx, Abrufdatum: 28.07.2009

¹¹⁵ Vgl. Deutsche Bahn AG: Arbeiten und Wohnen am Schlossgarten, Stuttgart 2009, http://www.das-neue-herzeuropas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/arbeiten_und_wohnen_am_schlossgarten/default.aspx, Abrufdatum: 28.07.2009

Abb. 26: Unter dem Motto „Arbeiten und Wohnen am Schlossgarten“ wird die Fläche A2 und A3 nach Fertigstellung des neuen HBF vermarktet.



Quelle: Deutsche Bahn AG: Zukünftiger Salucci-Platz, Visualisierung DB AG, in: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/arbeiten_und_wohnen_am_schlossgarten/default.aspx, Abrufdatum: 28.07.2009¹¹⁶

Das bereits bestehende Rosensteinviertel wird um die Teilflächen B und C vergrößert. Neben der Erweiterung der Parkanlagen ist vorgesehen hier ca. 60 Hektar Neubauf Flächen zu entwickeln. Dazu wird der bestehende Wartungs- und Abstellbahnhof (Teilfläche B) nach Stuttgart-Bad Cannstatt verlegt. Auf der Teilfläche C ist überwiegend Wohnen und Arbeiten vorgesehen. Mit dem ersten Preis wurde der „städtebauliche Masterplan“ von der Arbeitsgemeinschaft Büro Prof. Pesch & Partner und Prof. Bava ausgezeichnet.¹¹⁷

¹¹⁶ Deutsche Bahn AG: Zukünftiger Salucci-Platz, Visualisierung DB AG in: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/arbeiten_und_wohnen_am_schlossgarten/default.aspx, Abrufdatum: 28.07.2009

¹¹⁷ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Das Rosensteinviertel in: <http://www.stuttgart.de/rosensteinviertel>, Abrufdatum: 28.07.2009

Abb. 27: Das zukünftige Rosensteinviertel – Plan von Pesch & Partner



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_rosensteinviertel/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009¹¹⁸

Beim Teilbereich D handelt es sich um die bisherige Gäubahn. Diese soll nicht, genau wie Teilbereich E, der Westbahnhof, Gegenstand der Untersuchung sein.

5.2 Teilgebiet A1 - Europaviertel

Parallel zum Gleisbett des bestehenden Stuttgarter HBF liegt im Stuttgarter Stadtzentrum das Teilgebiet A1. Früher befand sich darauf der Güterbahnhof. Seit 1999 wird das Gebiet, heute bekannt als Europaviertel bzw. Cityquartier, erschlossen.¹¹⁹ Auf dem 16 Hektar großen Grundstück ist eine realisierbare Geschossfläche von ca. 465.000 m² planungsrechtlich möglich.¹²⁰ Die GFZ liegt laut Bebauungsplan zwischen 4,0 und 10,5. Das Areal ist in 15 Parzellen eingeteilt; wobei die Parzelle 10 in zwei Grundstücke aufgeteilt wurde. Von den 16 Grundstücken sind 9 verkauft.

¹¹⁸ Vgl. http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_rosensteinviertel/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009

¹¹⁹ Vgl. Deutsche Bahn AG: Weiterer Meilenstein beim Neubauprojekt Stuttgart–Ulm. Presseinformation vom 13. Juni 2007 in: http://de.wikipedia.org/wiki/Stuttgart_21#cite_note-db-2007-07-19-2, Abrufdatum: 29.07.2009

¹²⁰ Vgl. http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/fuer_investoren/default.aspx, Abrufdatum: 11.08.2009

Laut Bebauungsplan ist hier ein Kerngebiet nach § 7 BauNVO (MK1, MK2 und MK3) ausgewiesen.¹²¹ Somit können hier neben einer Bürobebauung auch ein Einkaufszentrum zugelassen werden. Die Grundstückseigentümer werden im MK3-Gebiet verpflichtet, mindestens 50% (Ausnahmen möglich) der zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden.¹²²

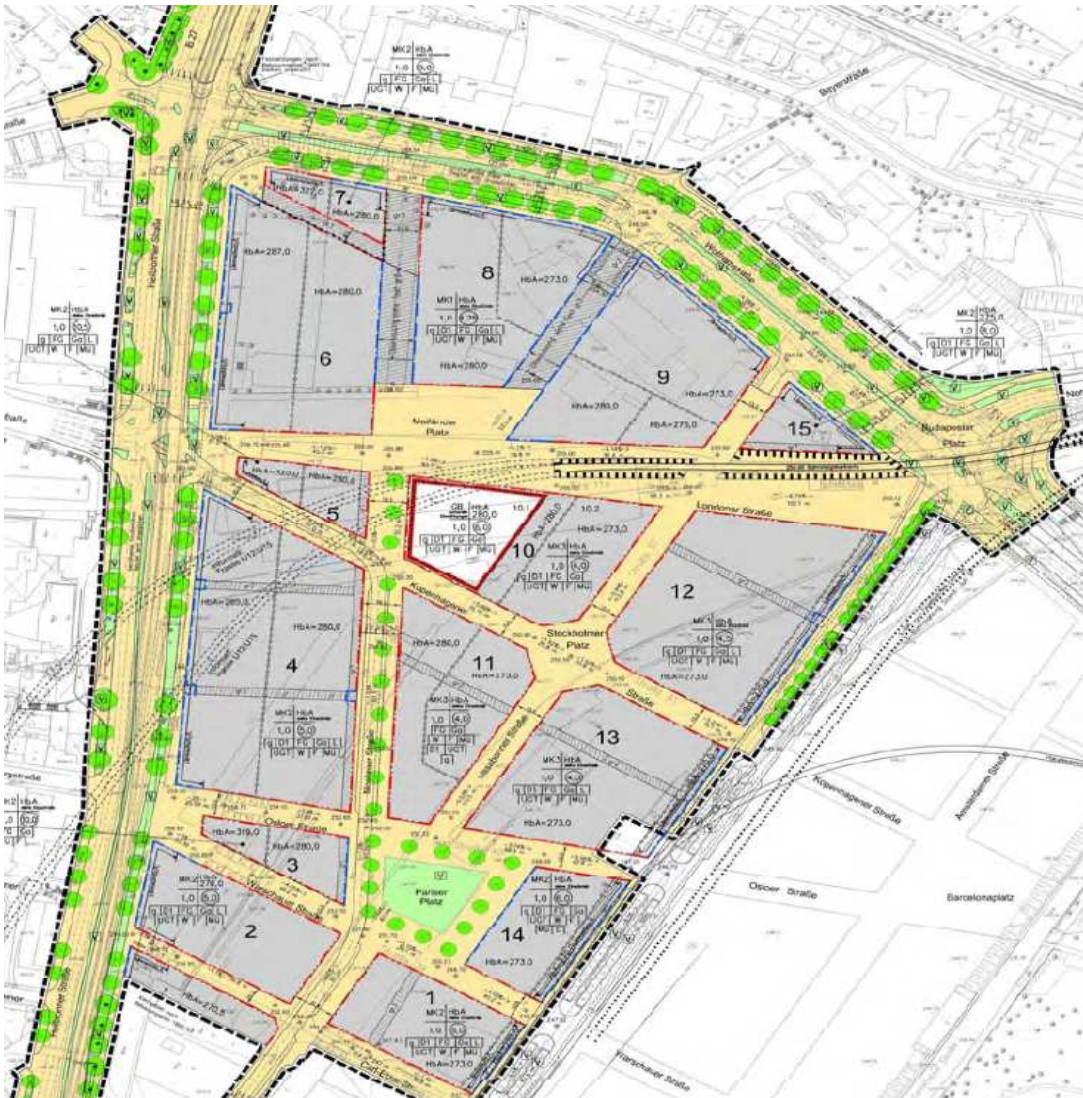
Neben Regional- und Fernverkehr halten sämtliche Stuttgarter S-Bahnen am HBF. Die Verbindung zum Flughafen mit der S-Bahn dauert derzeit noch 27 Minuten und soll auf 8 Minuten (ICE) reduziert werden. Der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen ist ebenfalls sehr ausreichend vorhanden. Weitere U-Bahn-Stationen sind auf dem Quartier geplant. Die wichtigsten Stuttgarter Verkehrsachsen führen am Areal vorbei bzw. sind von dort schnell zu erreichen. Geschäfte des täglichen Bedarfs befinden sich in der Arnulf-Klett-Passage vor dem HBF. Die fußläufig erreichbare Königstraße gehört zu den längsten Einkaufsstraßen Europas. Die Grünanlagen des nahegelegenen Schlossgartens gelten als grüne Lunge Stuttgarts. Im Zentrum des A1-Gebietes entsteht als kultureller Anziehungspunkt die Bibliothek des 21. Jahrhunderts. Die Lage bzw. Mikrolage ist somit als sehr gut zu bezeichnen. Allerdings ist davon auszugehen, dass auf dem Gebiet A 1 sowie später auch auf den Nachbargebieten A2 und A3 in den nächsten 10 bzw. 20 Jahre gebaut wird.¹²³ Aufgrund der exponierten Lage von A1 ist davon auszugehen, dass das Gebiet mit Projektdurchführung von Stuttgart 21 sich zum 1A-Gebiet entwickelt. Bei den realisierten Flächen 1, 2, 3 und 14 neben dem Hauptquartier der LBBW ist das bereits der Fall. Daher kann der Investor bei diesem Gebiet von hohen Bodenpreisen sowie hohen Büro- und Wohnungsmieten ausgehen.

¹²¹ Vgl. http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/default.aspx, Abrufdatum: 11.08.2009

¹²² Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Bebauungsplan Stuttgart 21 Teilgebiet A1 im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte Stgt. 977.1 vom 02.07.2001

¹²³ Vgl. http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009

Abb. 28: Bebauungsplan Stuttgart 21 – Teilgebiet A1



Quelle: http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/immobilien/projekte/stuttgart_21/gebiet_a1/bebauungsplan/gebiet_a1_bebauungsplan.html, Abrufdatum: 04.08.2009¹²⁴

Die ersten 3 Parzellen (1, 2, 3) erwarb die Landesbank Baden-Württemberg. So konnte die LBBW direkt neben ihrem Hauptquartier am Stuttgarter HBF weitere Flächen nutzen. Zuvor waren die Mitarbeiter der LBBW-Gruppe auf 15 Standorte in Stuttgart verteilt.¹²⁵ Die vierte Parzelle wurde von einem Stuttgarter Fonds erworben und das Gebäude nach Fertigstellung an die SüdLeasing (Hauptmieter), Tochtergesellschaft der LBBW, vermietet (Parzelle 14). 2004 bzw. 2005 erfolgten die ersten Einzüge.

¹²⁴ Vgl. http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/immobilien/projekte/Stuttgart_21/gebiet_a1/bebauungsplan/gebiet_a1_bebauungsplan.html, Abrufdatum: 04.08.2009

¹²⁵ Vgl. LBBW: Neubauten der Landesbank Baden-Württemberg, Stuttgart 2004, S.4

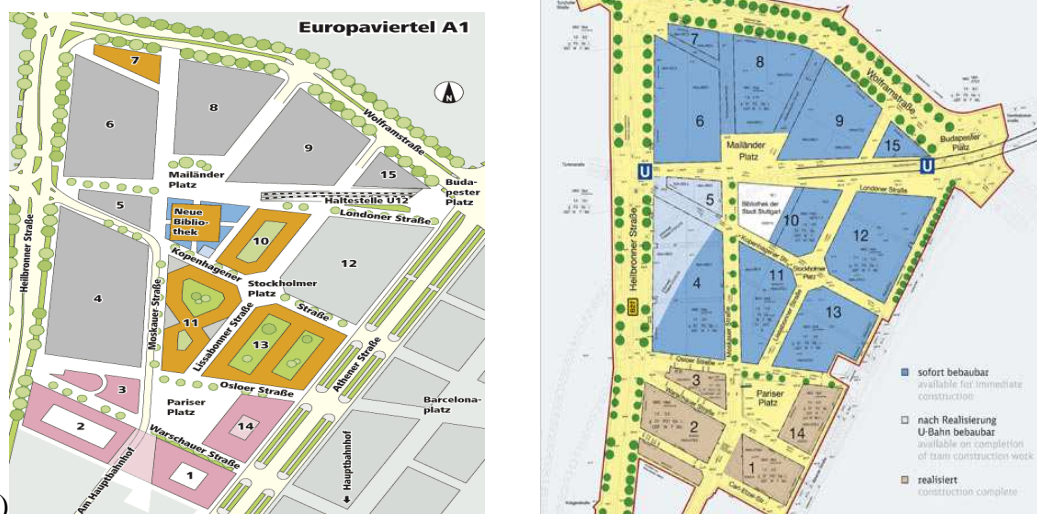
Abb. 29: LBBW-Gebäude (Parzellen 1,2,3) und SüdLeasing (14)



Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/default.aspx,
 Abrufdatum: 04.08.2009¹²⁶, <http://www.suedleasing.de/de/file/download/mediendb/1/id/54/name/20051130-001-300.jpg>,
 Abrufdatum: 04.08.2009¹²⁷

Derzeit sieht der Vermarktungsstand wie folgt aus:

Abb. 30: Vermarktungsstand rosa: realisiert, orange: verkauft bzw. in Planung, grau: unverkauft, Parzellen 4 + 5: Verwertung erst nach U-Bahnbau



Quelle: http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/immobilien/projekte/stuttgart__21/gebiet__a1/bebauungsplan/gebiet__a1__bebauungsplan,variant=imgPopup,imgId=196866,siteProxyId=225622.html^{128, 129}

¹²⁶ http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/default.aspx, Abrufdatum: 04.08.2009

¹²⁷ <http://www.suedleasing.de/de/file/download/mediendb/1/id/54/name/20051130-001-300.jpg>,
 Abrufdatum: 04.08.2009

¹²⁸ <http://stuttgart.de/item/show/319024>

¹²⁹ http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/immobilien/projekte/stuttgart__21/gebiet__a1/bebauungsplan/gebiet__a1__bebauungsplan,variant=imgPopup,imgId=196866,siteProxyId=225622.html

Abb. 31: Teilgebiet A 1 – Parzelle 11 – Modell Golden Loop



Auf der Parzelle 11 soll das neue LBBW Immobilien Hauptquartier (Projektname: Golden Loop) entstehen. Ggf. muss der geringe Wohnanteil (MK3-Gebiet) auf einem anderen Grundstück kompensiert werden.¹³⁰

Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/lbbw_immobilien_firmenzentrale/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009

Abb. 32: Teilgebiet A1 – Parzelle 13 – Modell



Quelle: www.pariser-hoefe.de, Abrufdatum: 29.07.2009

Die Firma Reiß & Co. plant auf Parzelle 13 die „Pariser Höfe“ zu errichten. Hierbei sollen überwiegend Wohnungen (250 Wohnungen) und Büros entstehen.¹³¹

Abb. 33: Teilgebiet A1 – Parzelle 10/1 - Modell Bibliothek des 21. Jahrhunderts



Die Parzelle 10 wurde geteilt. Auf dem Gelände 10/1 entsteht die kulturelle Einrichtung: Bibliothek des 21. Jahrhunderts vom Architekten Eun Young Yi. Baubeginn war bereits 2008, die Baufertigstellung wird für 2011 erwartet.¹³²

Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/die_neue_bibliothek/default.aspx¹³³

¹³⁰ http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/lbbw_immobilien_firmenzentrale/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009

¹³¹ www.pariser-hoefe.de, Abrufdatum: 29.07.2009

¹³² http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/die_neue_bibliothek/default.aspx

¹³³ http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/die_neue_bibliothek/default.aspx

Abb. 34: Teilgebiet A1 – Parzelle 10/2 – Modell Europe-Plaza



Auf dem Teilstück 10/2 plant die Fay Gruppe das Europe-Plaza (Büros, Geschäfte, Restaurants). Das Gebäude hatte bereits vor Baubeginn ein DGNB-Vorzertifikat in Gold.¹³⁴

Quelle: <http://www.fay.de/path/424invorbereitung/default.aspx?link=true&uid=185>¹³⁵

Abb. 35: Teilgebiet A 1 – Parzelle 7 – Modell Hochhaus „City Tower“



Das Bankhaus Wölbarn plant zusammen mit der Schwäbische Wohnungs-AG die Parzelle 7 mit dem Hochhaus "City Tower" zu bebauen.¹³⁶

Quelle: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/hochhaus_an_der_ecke_heilbronner_und_wolframstrasse/default.aspx¹³⁷

Einkaufszentrum auf den Parzellen 6, 8 und 9

Für die Parzellen 6, 8 und 9 gab es schon einen Kaufvertrag mit der Düsseldorfer Mediconsult AG,¹³⁸ jedoch ist die Kaufpreissumme für das Grundstück nicht gezahlt worden. Ursprünglich wollte der Käufer das Einkaufszentrum „Galeria Ventuno“ erstellen. Ein seitens der Bahn angestrebter Bieterwettbewerb wurde Ende 2008 vorzeitig beendet. Derzeit wird verhandelt zwischen der Deutschen Bahn und Quartier 21 GmbH & Co. KG, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft von ECE Projektmanagement und der Strabag Real Estate. Eine Bauvoranfrage wurde im

¹³⁴ Vgl. <http://www.fay.de/path/424invorbereitung/default.aspx?link=true&uid=185>

¹³⁵ Vgl. <http://www.fay.de/path/424invorbereitung/default.aspx?link=true&uid=185>

¹³⁶ Vgl. http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/hochhaus_an_der_ecke_heilbronner_und_wolframstrasse/default.aspx

¹³⁷ http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/das_europaviertel/geplante_bauprojekte/hochhaus_an_der_ecke_heilbronner_und_wolframstrasse/default.aspx

¹³⁸ Vgl. Dieterle, Hans: Stuttgart 21 – Ein Jahrhundertprojekt auf dem Weg zur Realisierung, in: Tiefbau 9/1998, München 1998, S. 620

Oktober 2008 gestellt.¹³⁹ MFI Management für Immobilien AG, Essen wurde ebenfalls noch als Investor in der Presse geführt.¹⁴⁰

Derzeit sind im „Quartier 21“ 1.200 Parkplätze zulässig. Damit beträgt die Korrelation zwischen Verkaufsfläche (47.500 m²) und Parkplätze den Wert 39,6. Eine wesentlich bessere Korrelation weisen die Einkaufszentren in Vaihingen und Bad Cannstatt aus. So kann das Cannstatter Carré mit einer Korrelation in Höhe von 18,4 am meisten Parkplätze für die Kunden anbieten. Nur die Königsbau-Passagen am Stuttgarter Schlossplatz bzw. Königstraße haben noch weniger Parkraum. Für die 2.200 gewünschten Parkplätze zeichnet sich derzeit keine Mehrheit im Gemeinderat ab.¹⁴¹

Tab. 2: Parkplatzkorrelation bei Einkaufszentren in Stuttgart

Bezeichnung	Teilgebiet A1 Parzelle 6, 8, 9 (Ex-Galeria Ventuno) Quartier 21	Teilgebiet A1 Parzelle 6, 8, 9 (Ex-Galeria Ventuno) Quartier 21	Schwaben- Galerie	Cannstatter Carré	Königsbau- Passagen
	Parkplätze Bebauungsplan	Parkplätze gewünscht			
Ortsteil von Stuttgart	Zentrum	Zentrum	Vaihingen	Bad Cannstatt	Zentrum
Verkaufsfläche in m ²	47.500	47.500	22.000	23.000	27.000
Parkplätze	1.200	2.200	750	1.250	420
Korrelation Verkaufsfläche zu Parkplätze	39,6	21,6	29,3	18,4	64,3
Entwickler/Investor	ECE / Strabag	ECE / Strabag	Brune	ING Real Estate	DECM
Eröffnung	2011?	2011?	2004	2005	2006

Quelle: SPD-Gemeinderatsfraktion: Einkaufszentrum auf A1. Früher Galeria Ventuno, jetzt Quartier 21 genannt, Antrag vom 20.04.2009

In der politischen Diskussion hat sich in Stuttgart ein heftiger Widerstand gegen ein großes Einkaufszentrum gebildet. Nachdem sich die IHK und die City-Initiative gegen das Projekt ausgesprochen haben,¹⁴² zeichnen sich nun auch im Gemeinderat keine Mehrheit für die Genehmigung weiterer Parkplätze ab. Insgesamt wird das Projekt für

¹³⁹ Vgl. Prognos AG: Kurzexpertise zur Bewertung der Tragfähigkeit des geplanten ECE-Einkaufszentrums Wolframstraße auf dem Areal Stuttgart-21 A-1, Zwischenbericht, Stuttgart, Bremen, 26.05.2009

¹⁴⁰ Vgl. Isenberg, Michael: Kein Investor für Einkaufszentrum Galeria Ventuno - Bahn stoppt Bieterverfahren in: Stuttgarter Nachrichten vom 2008-12-22 in: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/detail.php/1905782>, Abrufdatum: 05.08.2009

¹⁴¹ SPD-Gemeinderatsfraktion: Einkaufszentrum auf A1. Früher Galeria Ventuno, jetzt Quartier 21 genannt, Antrag vom 20.04.2009

¹⁴² Vgl. Bock, Jürgen: "Quartier S" ja, Galeria Ventuno nein - 300 Experten diskutieren über innerstädtische Einkaufszentren in Stuttgarter Nachrichten vom 2008-10-27, http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1858349_0_2147_stadtplanung-quartier-s-ja-galeria-ventuno-nein.html, Abrufdatum: 05.08.2009

überdimensioniert gehalten.¹⁴³ Das Research- und Prognoseunternehmen Prognos AG revidierte seine vorerst positive Meinung zu diesem Standort. Nachdem sie vor einigen Jahren noch den Standort für ein Einkaufszentrum für ideal hielten, so schreiben sie u.a. in ihrem jüngsten Gutachten, dass im Vergleich zum letzten Bericht der Bestand an Einkaufszentren und Einzelhandelsflächen in Stuttgart zugenommen habe. Aufgrund der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung würde ein neues Center starke Umsatzrückgänge in anderen Bereichen verursachen.¹⁴⁴

Abb. 36: Teilgebiet A1 – Parzellen 6, 8, 9 - Modell Ex-Galeria Ventuno



Quelle: Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, S. 46¹⁴⁵

Erstaunlich ist der jetzige Widerstand dahingehend, dass spätestens seit Beschluss des gültigen Bebauungsplanes (1.10.2003) bekannt ist, dass an dieser Stelle ein Shoppingcenter gebaut werden kann. Unabhängig davon wurden in anderen Stadtteilen Einkaufszentren (z.B. Cannstatter Carré in Bad Cannstatt, Schwaben-Galerie in Vaihingen, Königsbau-Passagen in Mitte) realisiert. Bei den Genehmigungen dieser Center in den letzten Jahren gab es seitens des Gemeinderates offenbar weniger Bedenken. Jede Immobilie steht natürlich in wirtschaftlicher Konkurrenz mit andern Standorten. Hier ist zu hinterfragen, ob es in einer sozialen Marktwirtschaft einen Bestandsschutz vor Konkurrenz geben kann und soll. Ab dem 2.10.2010 kann der bestehende Bebauungsplan, der großflächigen Einzelhandel an dieser Stelle zulässt (MK-Gebiet), ohne Planungsschaden seitens des Gemeinderates geändert werden.¹⁴⁶

¹⁴³ Unterreiner, Frank Peter: Immobilienstandort Stuttgart – Wirtschaftsstark, stabil, schwäbisch in: FAZ.net vom 19.08.2009 in: <http://www.faz.net/s/Rub3E00EA1DD23648FD935E8008AA708467/Doc~EFEDF74058F4A4118851973DB74FE0E32~ATpl~Ecommon~Scontent.html>, Abrufdatum: 20.08.2009

¹⁴⁴ Vgl. Prognos AG: Kurzexpertise zur Bewertung der Tragfähigkeit des geplanten ECE-Einkaufszentrums Wolframstraße auf dem Areal Stuttgart-21 A-1, Zwischenbericht, Stuttgart, Bremen, 26.05.2009, S. 47

¹⁴⁵ Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, S. 46.

¹⁴⁶ Vgl. Prognos AG: Kurzexpertise zur Bewertung der Tragfähigkeit des geplanten ECE-Einkaufszentrums Wolframstraße auf dem Areal Stuttgart-21 A-1. Zwischenbericht, Stuttgart, Bremen 26.05.2009, S. 4

Der Bodenpreis für die drei Parzellen müsste bei den derzeit gültigen Bebauungsmöglichkeiten gemäß Bebauungsplan in einer Bandbreite zwischen 90 Mio. € und 110 Mio. € liegen. Sofern die GFZ nicht erhöht wird, hätte eine Änderung negative Auswirkungen auf die möglichen Bodenerträge für die Deutsche Bahn AG.

Die weiteren Parzellen werden zwar von der Deutsche Bahn Service GmbH angeboten, sind jedoch größtenteils nur eingeschränkt nutzbar. So wird die Fläche 12 für die Baulogistik für den Umbau des Stuttgarter HBF benötigt.¹⁴⁷

Die Parzellen 5 und 4 werden durch die geplante U-Bahntrasse durchquert, so dass erst bei Fertigstellung die vollständige Bebauung möglich ist. Bei der Parzelle 4 könnte allerdings schon die Hälfte sofort bebaut werden.¹⁴⁸

Das einzige vollständig zur Verfügung stehende Grundstück (Parzelle 15) ist das Hochhauseckgrundstück an der Wolframstraße / Ecke Athener Straße. Auch an diesem Grundstück wird die neue U-Bahntrasse entlang führen. Potenzielle Nachfrager werden hier beobachten, was auf den Grundstücken 6, 8 und 9 passiert. Auch der Projektstart zu Stuttgart 21 selbst wird die Vermarktung beschleunigen.¹⁴⁹

Abb. 37: Teilgebiet A1 - Fotomontage - geplante und realisierte Projekte



Quelle: Esser, Ralf Günter: Präsentation Europe-Plaza – vorbildlich nachhaltig - Immobilien Dialog Region Stuttgart, Stuttgart 14.07.2009, S. 8¹⁵⁰

¹⁴⁷ Vgl. Immobilienbrief Stuttgart: Stuttgart 21 – Teilareal A1 – Vermarktung läuft bestens! Ausgabe 8, Stuttgart 2008-4-22, S. 4

¹⁴⁸ Vgl. http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/immobilien/projekte/stuttgart__21/gebiet__a1/bebauungsplan/gebiet__a1__bebauungsplan,variant=imgPopup,imgId=196866,siteProxyId=225622.html#

¹⁴⁹ Vgl. Immobilienbrief Stuttgart: Stuttgart 21 – Teilareal A1 – Vermarktung läuft bestens! Ausgabe 8, Stuttgart 2008-4-22, S. 2

¹⁵⁰ Esser, Ralf Günter: Präsentation Europe-Plaza – vorbildlich nachhaltig - Immobilien Dialog Region Stuttgart, Stuttgart 14.07.2009, S. 8

Zwischenfazit:

Beim Blick auf das Teilgebiet A1 fällt auf, dass die Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) einerseits Vorreiter bei der Erschließung des Standortes ist, andererseits aber auch größter Grundstücksbesitzer. Hier ergriff die LBBW die Chance, ihre vorher über die ganze Stadt verteilten Standorte zu bündeln und nutzte den verkehrsgünstigen Standort am Stuttgarter Hauptbahnhof.¹⁵¹ Nachdem es politisch nicht durchsetzbar war, das Regierungsviertel von Baden-Württemberg ins Europaviertel zu holen, hatte die Vorreiterfunktion der LBBW dennoch auch Signalwirkung für andere Investoren.

Da sich 2007 die Realisierung von Stuttgart 21 abzeichnete („Memorandum of Understanding“¹⁵²), könnten die Parzellen 7, 10, 11 und 13 vermarktet werden. Der Baubeginn ist für 2009 und 2010 vorgesehen. Die Bibliothek des 21. Jahrhunderts befindet sich bereits im Bau. Die anderen Flächen stehen nur bedingt zur Verfügung (U-Bahn-Trasse), weitere Investoren warten die Entscheidung über das Einkaufszentrum ab und andere den Baubeginn von Stuttgart 21.

Soweit bereits vor Baubeginn Nutzer feststehen, haben Investoren bzw. Projektentwickler eine höhere Planungssicherheit und ein geringeres Investitionsrisiko. Aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise werden finanzierende Banken auf eine höhere Vorvermietungsquote und einen höheren Eigenkapitalanteil bestehen.¹⁵³ Dennoch dürfte es nur eine Frage der Zeit sein, bis das Gebiet A1 vollständig belegt ist.

¹⁵¹ Vgl. LBBW: Neubauten der Landesbank Baden-Württemberg – Baudokumentation, Stuttgart 2004, S.4

¹⁵² Memorandum of Understanding zur Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und des Projekts Stuttgart 21, Berlin 19.07.2007

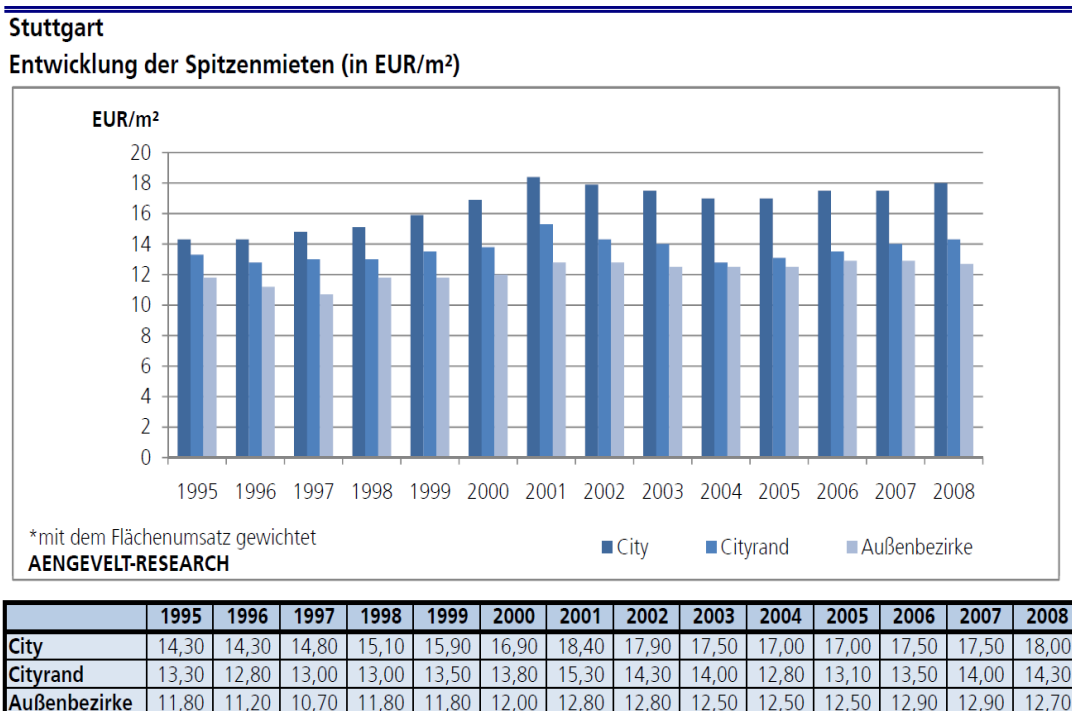
¹⁵³ Vgl. Stuttgarter Immobilienbrief: Kreditklemme? Schwere Rahmenbedingungen – Deals scheitern, Marktanteile unter Banken verschieben sich, Ausgabe 39 vom 11.08.2009, Stuttgart 2009, S. 2

6 Stuttgarter Immobilienmarkt 1995 bis 2009

Bevor nun diese Zahlen verifiziert werden können, soll untersucht werden, wie sich seit Planungsbeginn der Stuttgarter Immobilienmarkt verändert hat. Wie hat sich dieser zwischen 1995 und 2009 entwickelt?

Im Bereich der Büros Spitzenmieten in der Stuttgarter City sieht Aengevelt-Research eine Steigerung zwischen 1995 und 2008 von 14,40 €/m² auf 18,00 €/m². Dies entspricht einer jährlichen durchschnittlichen Steigerung von 2 %.

Tab. 3: Stuttgart – Entwicklung der Spitzenmieten (in EUR/m²)



Quelle: Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Spitzenmieten für Stuttgart, Berlin 2009¹⁵⁴

Die ermittelte Spitzenmiete deckt sich auch mit den Ergebnissen vom DIP für das erste Halbjahr 2009. Auch hier wird für Stuttgart eine gewichtete Spitzenmiete in Höhe von 18,00 €/m² angegeben.¹⁵⁵ Nach Untersuchungen von Jones Lang LaSalle (JLL) liegt die

¹⁵⁴ Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Spitzenmieten für Stuttgart, Berlin 2009

¹⁵⁵ Vgl. DIP: Markt und Fakten, Entwicklungen und Trends am Immobilienmarkt, Halbjahresbericht 2009, S.6

Stuttgarter Spitzenmiete in Höhe von 18,00 €/m² am niedrigsten im Vergleich zu 33 untersuchten europäischen Städten. Dennoch wird Stuttgart als sehr stabil angesehen.¹⁵⁶

Die mittleren Mieten sind inzwischen 1995 und 2008 von 11,20 €/m² auf 12,00 €/m² gestiegen. Dies entspricht einer jährlichen durchschnittlichen Steigerung von nur 0,5%.

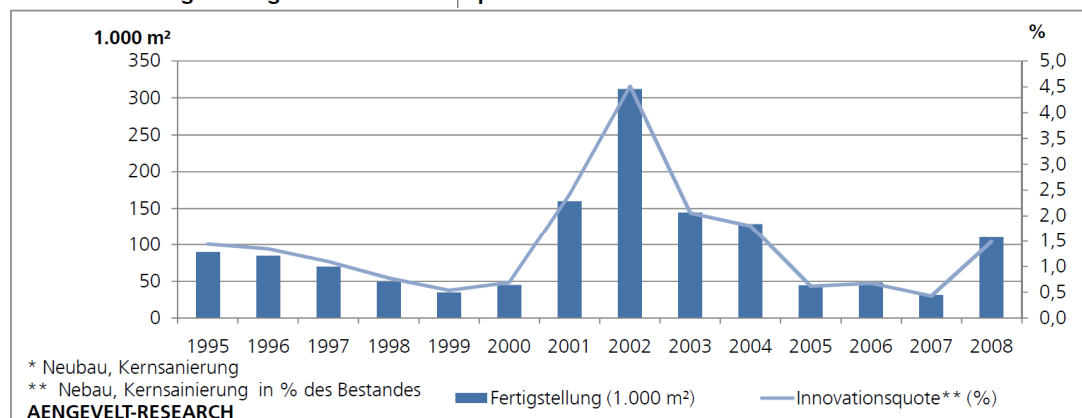
Da auf dem A1-Gebiet neue, moderne Büros entstehen, ist davon auszugehen, dass die erzielbaren Mieten im oberen Bereich zwischen 16,00 €/m² und 18,00 €/m² einzuordnen sind.

Die Büroflächenfertigstellungen verliefen in den letzten Jahren sehr schwankend. 1995 wurden 90.000 m² fertig gestellt, 2008 waren es 110.000 m². Das Jahr mit der höchsten Fertigstellung mit 312.000 m² war 2002, das Jahr mit der niedrigsten Fertigstellung mit 31.000 m² war 2007. Im Schnitt wurden im Beobachtungszeitraum jedes Jahr knapp 100.000 m² fertig gestellt.

Tab. 4: Stuttgart – Büroflächenfertigstellung

Stuttgart

Büroflächenfertigstellung* und Innovationsquote**



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Fertigstellung (1.000 m²)	90	85	70	50	35	45	160	312	145	129	45	49	31	110
Innovationsquote** (%)	1,4	1,3	1,1	0,8	0,5	0,7	2,4	4,5	2,1	1,8	0,6	0,7	0,4	1,5

Quelle: Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Büroflächenfertigstellung und Innovationsquote, Berlin 2009¹⁵⁷

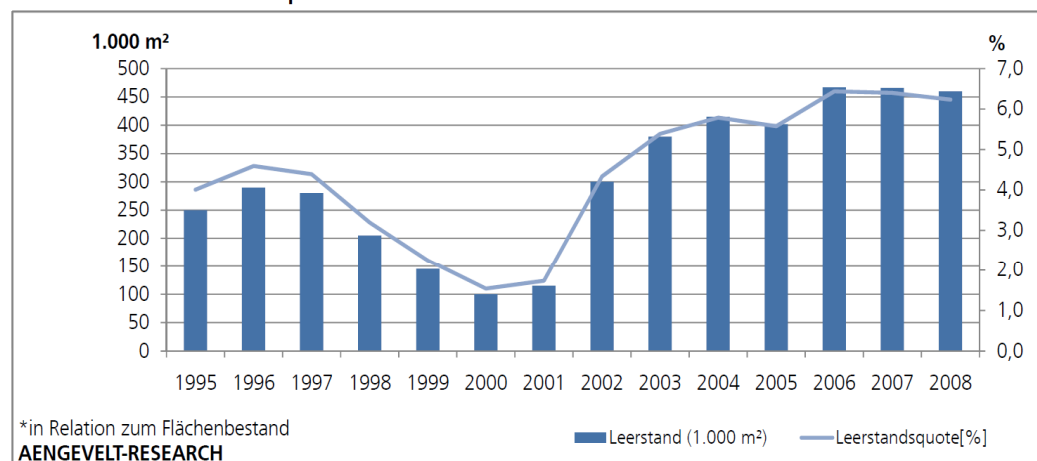
¹⁵⁶ Vgl. Stuttgarter Immobilienbrief: Europäische Büro-Immobilienuhr 2. Quartal 2009 – Spitzenmieten in Stuttgart zugelegt, Ausgabe 39 vom 11.08.2009, Stuttgart 2009, S. 12

¹⁵⁷ Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Büroflächenfertigstellung und Innovationsquote, Berlin 2009

Tab. 5: Stuttgart – Entwicklung des Leerstandes und der Leerstandsquoten

Stuttgart

Leerstand und Leerstandsquote



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Leerstand (1.000 m²)	250	290	280	205	145	100	115	300	380	415	402	467	466	460
Leerstandsquote [%]	4,0	4,6	4,4	3,2	2,2	1,5	1,7	4,3	5,4	5,8	5,6	6,4	6,4	6,2

Quelle: Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Leerstand und Leerstandsquote, Berlin 2009¹⁵⁸

Im Beobachtungszeitraum ist der Leerstand im Bereich des Bürobestandes von 4,0 % (1995) auf 6,2 % (2008) gestiegen. Das entspricht einer Entwicklung der Leerstandsflächen von 250.000 m² (1995) auf nun 460.000 m² (2008). Von den 460.000 m² werden seitens DIP allerdings nur 266.000 m² als aktiver marktwirksamer Leerstand angesehen.¹⁵⁹

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten liegt Stuttgart bei der Leerstandsquote mit 6,2 % noch im unteren Bereich: Berlin (8,2 %), Hamburg (7,5 %), München (9,1 %), Frankfurt (14,1 %), Düsseldorf (10,2 %), Köln (8,8 %).¹⁶⁰

Der Büroflächenumsatz ist von 1995 bis 2008 von 120.000 m² auf 180.000 m² gestiegen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 3,4 %. Aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise können auch hier Rückschläge erwartet werden. So ist auch in Stuttgart der Büroflächenumsatz im ersten Halbjahr 2009 im

¹⁵⁸ Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Leerstand und Leerstandsquote, Berlin 2009

¹⁵⁹ Vgl. DIP: Markt und Fakten, Entwicklungen und Trends am Immobilienmarkt, Halbjahresbericht 2009, S.9

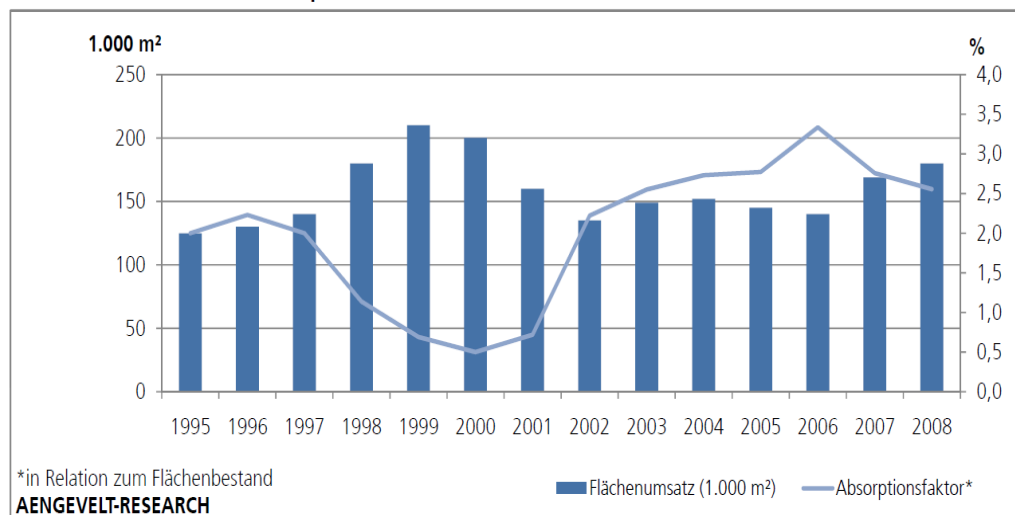
¹⁶⁰ Vgl. DIP: Markt und Fakten, Entwicklungen und Trends am Immobilienmarkt, Halbjahresbericht 2009, S.9

Vergleich zum Vorjahr von 105.000 m² auf 84.000 m² um ca. 20 % zurückgegangen.¹⁶¹
Im Schnitt wurden im Beobachtungszeitraum knapp 160.000 m² pro Jahr absorbiert.

Tab. 6: Stuttgart – Entwicklung des Büroflächenumsatzes

Stuttgart

Büroflächenumsatz und Absorptionsfaktor*



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flächenumsatz (1.000 m ²)	125	130	140	180	210	200	160	135	149	152	145	140	169	180
Absorptionsfaktor*	2,0	2,2	2,0	1,1	0,7	0,5	0,7	2,2	2,6	2,7	2,8	3,3	2,8	2,6

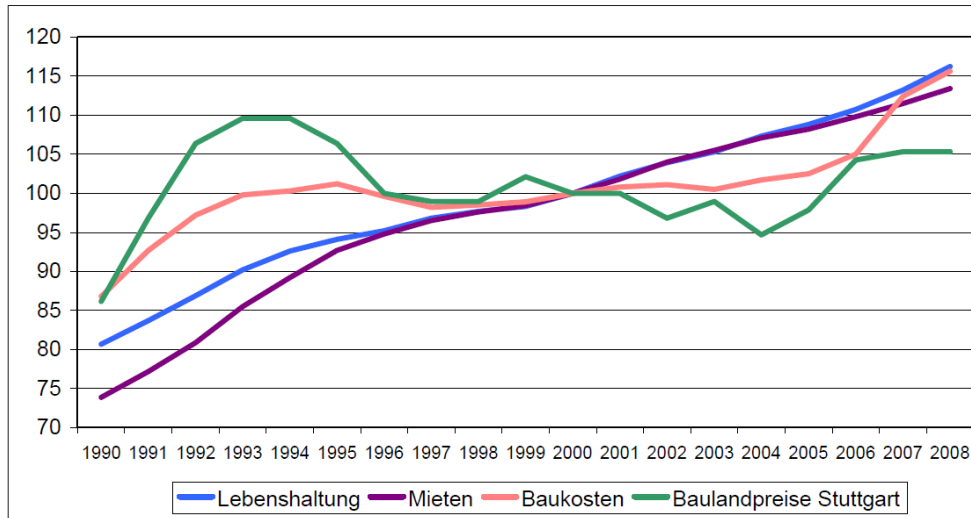
Quelle: Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Büroflächenumsatz und Absorptionsfaktor, Berlin 2009¹⁶²

Die Baulandpreise in Stuttgart liegen jetzt im Durchschnitt wieder auf dem Niveau von 1995. In den Jahren dazwischen waren die Preise rückläufig, seit 2004 steigen sie wieder.

¹⁶¹ Vgl. DIP: Markt und Fakten, Entwicklungen und Trends am Immobilienmarkt, Halbjahresbericht 2009, S.6

¹⁶² Aengevelt-Research: Zahlenreihen: Büroflächenumsatz und Absorptionsfaktor, Berlin 2009

Abb. 38: Stuttgart – Entwicklung der Baulandpreise in Stuttgart



Quelle für Lebenshaltung, Mieten, Baukosten: Statistisches Landesamt

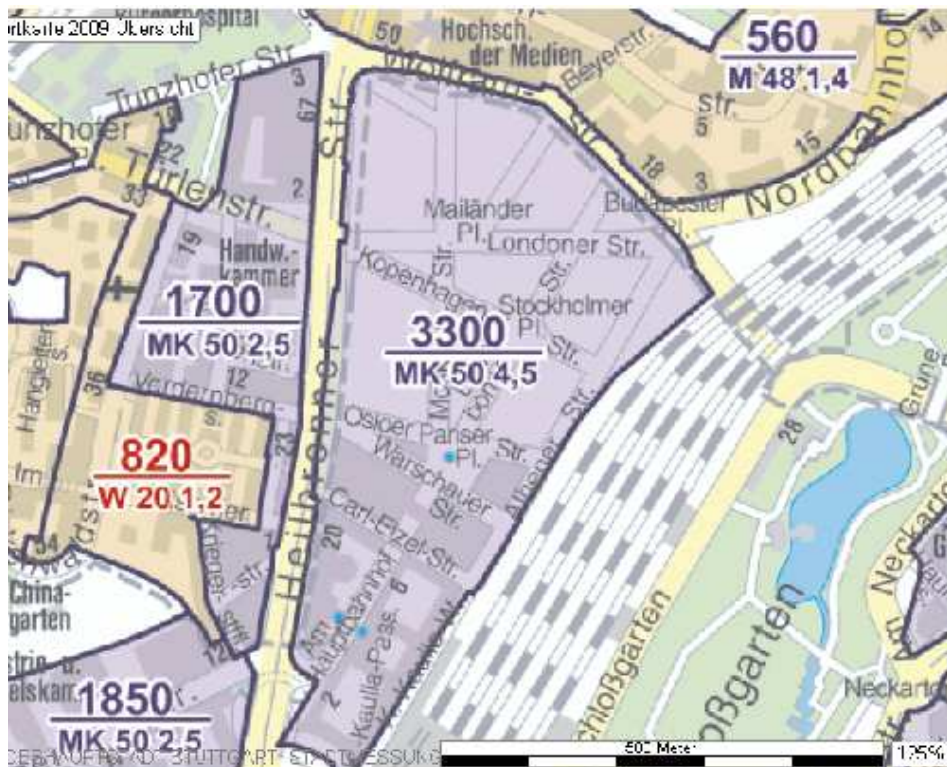
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg in: Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten, Grundstücksmarktbericht 2009, Stuttgart 2009 ¹⁶³

Aufgrund der im Jahr 2007 durchgeführten Transaktionen auf dem Gebiet A1 von Stuttgart 21 wurde erstmals seitens des Gutachterausschusses Stuttgart ein Bodenrichtwert veröffentlicht. In der Bodenrichtwertkarte 2009, basierend auf Zahlen bis zum 31.12.2008, wird für das Gebiet ein Bodenrichtwert in Höhe von 3.300 € je m² (GFZ 4,5) angegeben.¹⁶⁴ Je nach zulässiger GFZ ist eine entsprechende Umrechnung erforderlich.

¹⁶³ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg in: Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten, Grundstücksmarktbericht 2009, Stuttgart 2009, S. 8

¹⁶⁴ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Bericht des Gutachterausschusses zum Immobilienmarkt, Umsatzrekord am Stuttgarter Immobilienmarkt, Stuttgart 10.06.2008 in: <http://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/280858?>, Abrufdatum: 05.08.2009

Abb. 39: Auszug aus der Bodenrichtwertkarte 2009, Teilgebiet A1 von Stuttgart 21



Quelle: Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten in Stuttgart: Boden-Richtwerte 2009 zum Stichtag 31.12.2008, DVD, Stuttgart 2009¹⁶⁵

Der Markt für **Wohnimmobilien** gilt in Stuttgart immer noch als sehr angespannt. Aufgrund fehlender Grundstücke konnten nur für 1.445 Wohnungen im vergangenen Jahr Baugenehmigungen erteilt werden.¹⁶⁶ Daher kann erwartet werden, dass in guten Lagen auch Verträge mit Mieten über 12,50 € je m² im Neubaubereich abgeschlossen werden können. So führt Plötz Immobilienführer Deutschland 2009 für Stuttgart Mieten in guten Lagen zwischen 9 € und 12,50 €/m² auf.¹⁶⁷ Aktuelle Recherchen in den Immobilienportalen ergaben für Neubau auch Preise über 15 €/m² in Stuttgart. Aufgrund der erwarteten Dauerbaustelle auf dem Teilgebiet A1 von Stuttgart 21 muss sich zeigen, ob genügend Firstmover bereit sind, Spitzenmieten und Baustellenlärm gleichzeitig zu akzeptieren. Wie in anderen Neubaugebieten wird aber auch hier die Vermietung nach Erreichen einer kritischen Masse zunehmen.^{168, 169}

¹⁶⁵ Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten in Stuttgart: Boden-Richtwerte 2009 zum Stichtag 31.12.2008, DVD, Stuttgart 2009

¹⁶⁶ Vgl. Plötz: Immobilienführer Deutschland 2009, Paderborn 2009, S. 460

¹⁶⁷ Vgl. Plötz: Immobilienführer Deutschland 2009, Paderborn 2009, S. 460

¹⁶⁸ Vgl. Stuttgarter Nachrichten: Wohnungsmarkt – Bald Zweiklassengesellschaft, Stuttgart 2009-08-02 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2148994_0_9223_-wohnungsmarkt-bald-zweiklassengesellschaft-.html, Abrufdatum: 08.08.2009

¹⁶⁹ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Entwürfe für die neue Stadt, Stuttgart 1996, S. 6

Die Daten des Mietspiegels geben in der Regel Durchschnittsdaten für Bestandswohnungen an. Daher ist er im Neubaubereich nur bedingt als Indikator geeignet.

Abb. 40: Auszug Mietspiegel Stuttgart 2009/2010 (Datenbasis April 2008)

		Wohnfläche				
Ausstattung	Lage	30 bis unter 40 m ² *	40 bis unter 50 m ²	50 bis unter 60 m ²	60 bis unter 70 m ²	70 m ² und mehr
durchschnittlich	mit Nachteilen	8,10 bis 10,60	7,70 bis 10,10	7,40 bis 9,70	7,10 bis 9,30	6,90 bis 9,00
	durchschnittlich	8,20 bis 10,80	7,90 bis 10,30	7,60 bis 9,90	7,30 bis 9,60	7,10 bis 9,30
	mit Vorteilen	8,40 bis 11,10	8,10 bis 10,60	7,80 bis 10,20	7,50 bis 9,80	7,30 bis 9,50
gut	mit Nachteilen	8,50 bis 11,10	8,10 bis 10,70	7,80 bis 10,20	7,50 bis 9,90	7,30 bis 9,60
	durchschnittlich	8,70 bis 11,40	8,30 bis 10,90	8,00 bis 10,50	7,70 bis 10,10	7,50 bis 9,80
	mit Vorteilen	8,90 bis 11,60	8,50 bis 11,20	8,20 bis 10,70	7,90 bis 10,40	7,70 bis 10,10
sehr gut	mit Nachteilen	8,90 bis 11,70	8,50 bis 11,20	8,20 bis 10,80	8,00 bis 10,40	7,70 bis 10,10
	durchschnittlich	9,10 bis 11,90	8,70 bis 11,50	8,40 bis 11,00	8,20 bis 10,70	7,90 bis 10,40
	mit Vorteilen	9,30 bis 12,20	8,90 bis 11,70	8,60 bis 11,30	8,30 bis 10,90	8,10 bis 10,60

Quelle: Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten: Grundstücksmarktbericht 2009, Stuttgart 2009, S. 64¹⁷⁰

In den letzten zehn Jahren hat sich der Stuttgarter Hotelmarkt sehr positiv entwickelt. So stiegen kontinuierlich die Übernachtungszahlen sowohl im Tourismusbereich, als auch im Geschäftsbereich. Beflügelt wurde die Nachfrage durch die Eröffnung der neuen Messe am Stuttgarter Flughafen im Herbst 2007. Über 1.000 neue Zimmer werden zwischen 2008 und 2010 in Stuttgart in den Kategorien zwei bis 4 Sterne entstehen.¹⁷¹ Durch die Finanz- und Wirtschaftskrise sind auch für den Stuttgarter Hotelmarkt 2009 und 2010 vorübergehende Performancerückgänge zu erwarten.¹⁷²

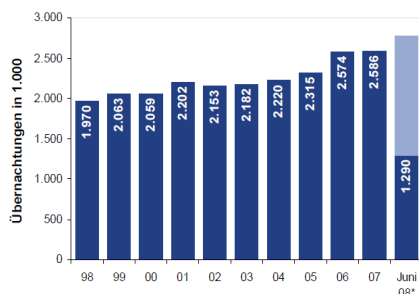
¹⁷⁰ Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten: Grundstücksmarktbericht 2009, Stuttgart 2009, S. 64

¹⁷¹ Vgl. Dr. Lübke: Hotelmarkt Stuttgart, 1. Hj. 2008, Frankfurt 2008, S. 2

¹⁷² Vgl. Dr. Lübke: Trendumfrage Hotelinvestments Deutschland 2009, Entwicklungen & Strategien, Frankfurt Juli 2009, S. 9

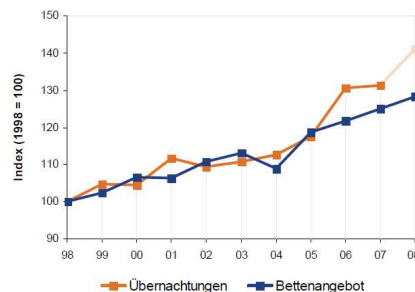
Abb. 41: Entwicklung der Übernachtungen in Stuttgart 1998 bis 2008 sowie Wachstum von Übernachtungen & Bettenangebot

Entwicklung der Übernachtungen 1998 bis 2008
(gesamtes Beherbergungsgewerbe)



* Amtl. Statistik Stand Juni 2008, eigene Hochrechnung für das Gesamtjahr

Wachstum von Übernachtungen & Bettenangebot
(Index: 1998 = 100)



* Übernachtungen 2008: eigene Hochrechnung
Bettenangebot: 1998 bis 2007 jeweils Stand Juli, 2008: Stand Juni
Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

Quelle: Grafiken & Berechnungen Dr. Lübke Hotel, Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in: Dr. Lübke, Hotelmarkt Stuttgart, 1. Hj. 2008, Frankfurt 2009¹⁷³

Zwischenfazit: Der Stuttgarter Immobilienmarkt kann insgesamt als sehr robust angesehen werden. In den letzten 15 Jahren profitierte Stuttgart von der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft. Laut DEGI Deutsche Gesellschaft für Immobilienfonds mbH gehört Stuttgart zu den Städten mit dem besten Risiko-Rendite-Profil für Immobilien-Investitionen in Deutschland. So erreichte Stuttgart beim Standort-Scoring 2009 von 67 untersuchten Städten Platz 2 nach München, 2008 lag Stuttgart sogar auf Platz 1 vor München.¹⁷⁴ So resümiert allerdings der Plötz Immobilienführer Deutschland 2009: „Die Stadt hat (leider) ein Riesenproblem: Der Standort hat einfach keinen Raum zum Wachsen. Flächen für Büro- oder Gewerbebauten sind kaum vorhanden.“¹⁷⁵ Dies dürfte sich durch die freiwerdenden Flächen von Stuttgart 21 ändern. Sicherlich wird es durch die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise auch für den Standort Stuttgart zu Rückschlägen kommen, da die Region sehr exportabhängig ist. Leidtragende der Krise sind neben den Banken die Automobilbranche sowie der Maschinenbau. Dennoch wird für die Region ein Fachkräftemangel in den nächsten Jahren erwartet. Daher ist hier wieder mit attraktiven Arbeitsplätzen und mit weiteren Zuzügen in die Region zu rechnen.¹⁷⁶

¹⁷³ Grafiken & Berechnungen Dr. Lübke Hotel, Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in: Dr. Lübke, Hotelmarkt Stuttgart, 1. Hj. 2008, Frankfurt 2009, S. 2

¹⁷⁴ Vgl. DEGI Deutsche Gesellschaft für Immobilienfonds mbH: DEGI Jahrespressekonferenz 2009, Frankfurt 17.03.2009, S. 33f in: http://www.imv-medien.at/bilder/d3/DEGI_Jahrespressekonferenz.pdf, Abrufdatum: 08.08.2009

¹⁷⁵ Plötz: Immobilienführer Deutschland 2009, Paderborn 2009, S. 460

¹⁷⁶ Vgl. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg: Wirtschaftsminister Ernst Pfister stellt Studie zum zukünftigen Qualifikationsbedarf in Baden-Württemberg vor, Stuttgart 22.07.2009 in: http://www.prognos.com/fileadmin/pdf/publikationsdatenbank/PM_Studie_Qualifikationsbedarf_Baden-Wuerttemberg_2015_und_2030.pdf, Abrufdatum: 29.07.2009

7 Refinanzierung von Stuttgart 21 aus Grundstückserlösen

Von den 3,08 Mrd. € für das Projekt Stuttgart 21¹⁷⁷ muss die Deutsche Bahn AG einen Anteil von 1,30 Mrd. € übernehmen. Von den 2,00 Mrd. € für die Strecke Wendlingen – Ulm¹⁷⁸ wird die Bahn circa die Hälfte der Kosten (Bund, EU: 1,05 Mrd. €) tragen müssen. Somit liegen die Kosten für das Projekt Baden-Württemberg 21 insgesamt für die Deutsche Bahn AG bei ca. 2,35 Mrd. €.

Zu untersuchen ist hier, ob die Bahn durch Grundstücksverkäufe das Projekt Stuttgart 21 teilweise refinanzieren kann.

Die Überprüfung der Annahmen über die Grundstückserlöse, die bei Projektstart festgelegt wurden, wird nun im Folgenden vorgenommen. Einerseits wird anhand der auswertbaren Daten analysiert, welche Erträge durch die Vermarktung der Grundstücke vom A1-Gebiet für die Bahn entstehen, aber auch welche Investitionen sich daraus für Stuttgart ableiten lassen. Andererseits stehen Einnahmen für die übrigen Grundstücke bahnsieits bereits fest, da sie diese an die Stadt Stuttgart verkauft hat. Somit hatte die Deutsche Bahn AG die erforderliche Liquidität, um Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 sowie der NBS zu starten.¹⁷⁹ Hier wird hochzurechnen sein, welche weiteren Investitionen die Stadt Stuttgart erwarten könnte.

7.1 geplante Erlöse aus freiwerdenden Flächen

Der ehemalige Wirtschaftsförderer sprach 1994 von Erlösen aus Grundstücksverkäufen des Bahnareals in Höhe von 1 Mrd. DM.¹⁸⁰

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie von 1995 wurden durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft C & L Treuarbeit Deutsche Revision (heute:

¹⁷⁷ Die 3,076 Milliarden Euro des Projekts für Stuttgart 21 teilen sich wie folgt auf: **Deutsche Bahn AG:** 1.300,8 Millionen Euro, **Bund:** 1.165,6 Millionen Euro, **Land:** 370,2 Millionen Euro, **Verband Region Stuttgart:** 100 Millionen Euro, **Flughafen Stuttgart:** 107,8 Millionen Euro, **Landeshauptstadt Stuttgart:** 31,6 Millionen Euro in: http://www.das-neue-herz-europas.de/ueberblick/daten_fakten/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009

¹⁷⁸ **Teilprojekt Neubaustrecke Wendlingen – Ulm:** Die Kosten für die ICE-Strecke Wendlingen – Ulm belaufen sich auf ca. 2 Milliarden Euro. Der Bund übernimmt 1,05 Milliarden Euro inklusive der zur Verfügung gestellten EU-Mittel. 950 Millionen Euro trägt das Land Baden-Württemberg in: http://www.das-neue-herz-europas.de/ueberblick/daten_fakten/default.aspx, Abrufdatum: 29.07.2009

¹⁷⁹ Vgl. Guratzsch, Dankwart: Stuttgart kauft sich eine Innenstadt, Die Welt vom 10.2.2002 in: http://www.welt.de/print-welt/article367704/Stuttgart_kauft_sich_eine_Innenstadt.html, Abrufdatum: 28.07.2009

¹⁸⁰ Vgl. Stuttgarter Zeitung: Kommunalpolitiker zu den Plänen der Deutschen Bahn AG: Vielstimmiger Jubel für das „Jahrhundertprojekt“, Stuttgart 19.04.1994

PricewaterhouseCoopers AG (PwC) mögliche Verkehrswerte für die freiwerdenden Grundstücke der Bahn ermittelt. Dabei wurde damals schon gesehen, dass einzelne Bauflächen erst nach Fertigstellung des Projektes dem Markt zugeführt werden können. Basis war das Vergleichswertverfahren (normiertes Verfahren) sowie die Bodenwertkarte des Gutachterausschusses 2004 (Stand 31.12.1993).¹⁸¹

Da die Grundstücke aufgrund der Überbauung von Bahnanlagen rechnerisch erst marktfähig gemacht werden mussten, wurde analog des Liquidationsverfahrens (nicht normiertes Verfahren) Abschläge vorgenommen, um dem Residuum, den Bodenwert zu erhalten. Ferner wurden Erschließungskosten berücksichtigt.

Für die Flächen der Deutschen Bahn AG wurde ein Bodenwert in Höhe von 3,029 Mrd. DM ermittelt. Aufgrund von Unwägbarkeiten wurde darauf ein Sicherheitsabschlag in Höhe von 30 % durchgeführt, so dass die Erlösprognose bei 2,120 Mrd. DM (1,084 Mrd. €) lag. Innerhalb der fünf Teilgebiete A) Hauptbahnhof, B) Wartungs- und Abstellbahnhof, C) Nordbahnhof, D) Westbahnhof und E) Gäubahntrasse schwankten die Grundstückspreise stark.¹⁸² Obwohl die Teilflächen A, B und C nur 65 % der Fläche ausmachten, lagen hier 98 % der Bodenwerte.

Tab. 7: Erlösprognose 1995 aus Grundstücksverkäufen Stuttgart 21

Teil- gebiet	Beschreibung	Flächen- verteilung	Boden- wert	Erlösprognose in DM	Erlösprognose in €
A	Hauptbahnhof	19%	61%	1.293.200.000	661.202.661
B	Wartungs- und Abstellbahnhof	30%	21%	445.200.000	227.627.146
C	Nordbahnhof	16%	16%	339.200.000	173.430.206
Zwischensumme in %		65%	98%		
D	Westbahnhof	6%	1%	21.200.000	10.839.388
E	Gäubahntrasse	29%	1%	21.200.000	10.839.388
Summe		100%	100%	2.120.000.000	1.083.938.788

Quelle: Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995, S. 34

Im auf der Machbarkeitsstudie folgendem „Synergiekonzept Stuttgart 21“ wurden 1995 die Grundstückserlöse auf 2.175 Mio. DM angepasst.¹⁸³ Hans Dieterle, Leiter Öffentlichkeitsarbeit der DB Projekt GmbH, rechnete 1998 vor, dass 30 % der Projektkosten, die er mit 4,893 Mrd. DM veranschlagte, aus den Verkaufserlösen der

¹⁸¹ Vgl. Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995, S. 34

¹⁸² Vgl. Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995, S. 34

¹⁸³ Vgl. Deutsche Bahn AG: Das Synergiekonzept Stuttgart 21 – Die Ergebnisse des Vorprojekts, Stuttgart 1995, S. 38

freiwerdenden Gleisflächen refinanziert werden können. Somit erwartete er einen Erlös in Höhe von 760 Millionen Euro.¹⁸⁴

Die nachfolgende Tabelle stellt die vier Erlöserwartungen für die durch Stuttgart 21 freiwerdenden Grundstücke gegenüber.

Tab. 8: Stuttgart 21 – erwartete Verkaufserlöse aus freiwerdenden Grundstücken

Wer	Funktion/Hintergrund	Jahr	Betrag in DM	Betrag in Euro
Wolfgang Häfele	Wirtschaftsförderer Stadt Stuttgart	1994	1.000 Mio.	510 Mio.
Deutsche Revision	Machbarkeitsstudie (31.12.1994)	1994	2.120 Mio.	1.080 Mio.
Deutsche Bahn	Synergiekonzept Stuttgart 21	1995	2.175 Mio.	1.110 Mio.
Hans Dieterle	Leiter Öffentlichkeitsarbeit der DB Projekt GmbH	1998	1.470 Mio.	750 Mio.
Mittelwert			1.690 Mio.	862 Mio.

Quelle: Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995. Vgl. Dieterle, Hans, Stuttgart 21 – Ein Jahrhundertprojekt auf dem Weg zur Realisierung, in: Tiefbau 9/1998, München 1998, S. 620

Aus den angegebenen Zahlen war nicht zu entnehmen, ob hier Barwerte zum jeweiligen Bewertungsstichtag (z.B. Bewertungsstichtag 31.12.1994 beim Gutachten der Deutschen Revision) gemeint waren oder welchen Einfluss der geplante Verkauf über mehrere Jahre auf die angegebenen Erlöse hatte. Es konnte kein Bewertungsgutachten eingesehen werden. Grundsätzlich gehen Verkehrswertgutachten für Bodenrichtwerte aber von einem Bewertungsstichtag aus.

¹⁸⁴ Vgl. Dieterle, Hans: Stuttgart 21 – Ein Jahrhundertprojekt auf dem Weg zur Realisierung, in: Tiefbau 9/1998, München 1998, S. 620

7.2 Abgleich der Prognosen mit der heutigen Situation

Wie ist heute die Erlössituation der Deutschen Bahn AG zu beurteilen? Hier kann differenziert werden zwischen den Gebieten A 2, A 3, B, C, D und E auf der einen und dem Teilgebiet A1 auf der anderen Seite.

7.2.1 Teilgebiet A2 – E

Obwohl die Gebiete A2 bis E zum größten Teil erst nach Fertigstellung des neuen Durchgangsbahnhofes und Revitalisierung der Gleisanlagen für immobilienwirtschaftliche Nutzungen möglich sind – und das dürfte erst nach 2020 der Fall sein – konnte die Bahn diese Grundstücke schon an die Stadt Stuttgart veräußern.

Insgesamt hat die Stadt Stuttgart zum 31.12.2001 459,00 Mio. € an die Deutsche Bahn AG geleistet. Somit kann die Bahn die Gleisanlagen noch in den nächsten Jahren nutzen und hatte genügend Liquidität um das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und die weiteren Planungen durchzuführen. Obwohl die Stadt die Flächen – Ausnahmen bestehen teilweise im Bereich C – auf absehbare Zeit nicht nutzen kann, hat sie durch das alleinige Eigentum wesentliche Vorteile. So kann sie die Planung und das Baurecht in die Wege leiten und muss sich nicht mit anderen Grundstücksbesitzern auseinandersetzen. Zwar verliert sie in den Jahren kalkulatorische Zinsen. Aufgrund des relativ niedrigen Bodenpreises von 360 €/m² ist davon auszugehen, dass nach Erschließung und Veräußerung in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren ein Mehrerlös erwirtschaftet werden kann.^{185, 186, 187}

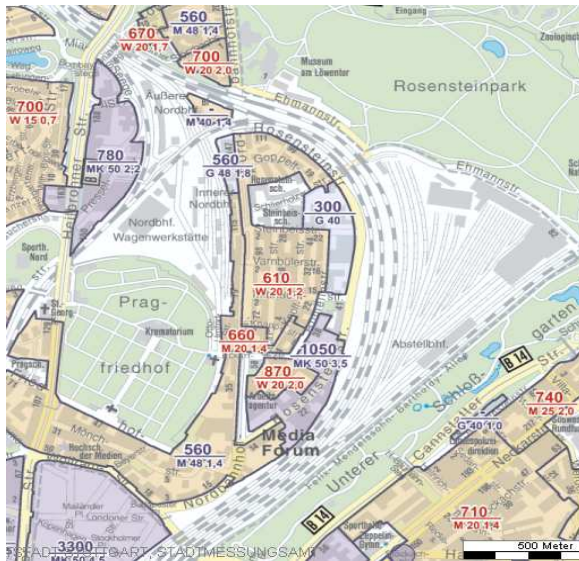
So liegen bereits heute die Bodenrichtwerte im Gebiet vom künftigen Rosensteinviertel für Wohnnutzung zwischen 610,00 und 870,00 €/m² für erschlossenes Land.

¹⁸⁵ Vgl. Guratzsch, Dankwart: Stuttgart kauft sich eine Innenstadt, Die Welt vom 10.2.2002 in: http://www.welt.de/print-welt/article367704/Stuttgart_kauft_sich_eine_Innenstadt.html, Abrufdatum: 28.07.2008

¹⁸⁶ Vgl. Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, S. 46.

¹⁸⁷ Vgl. Stadt Stuttgart in: <http://stuttgart.de/item/show/319022/1>, Abrufdatum: 28.07.2009

Abb. 42: Auszug aus der Bodenrichtwertkarte 2009, Rosensteinviertel von Stuttgart 21



Quelle: Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten in Stuttgart: Boden-Richtwerte 2009 zum Stichtag 31.12.2008, DVD, Stuttgart 2009¹⁸⁸

Durch die Überweisung des Kaufpreises in Höhe von 459 Mio. € (424.372.261,40 € wurden für die Grundstücke A2, A3, B, C, D gezahlt) am 31.12.2001 ging die Stadt Stuttgart in Vorleistung und verschaffte der Deutschen Bahn liquide Mittel um die Planung für Stuttgart 21 zu ermöglichen.¹⁸⁹

Durch diesen Vorgang ging die Stadt Stuttgart mehrere Risiken ein. Die Stadt kann zwar auf den erworbenen Grundstücken planen, eine Verwertung ist allerdings – bis auf das Gebiet von C1 (98.000 m² - Neubau der beruflichen Schulen für Gesundheit und Pflege sowie Hauswirtschaft und Entwicklung des Wohngebiets) – erst nach Fertigstellung des Projektes Stuttgart 21 und Auflassung der Grundstücke möglich.¹⁹⁰

In dem Kaufvertrag vom 21.12.2001 mit der DB Immobilien & Services AG und DB Netz AG war geregelt, dass die Übergabe der Grundstücke an die Stadt Stuttgart bis zum 31.12.2010 erfolgen müsse. Nach diesem Zeitpunkt wäre die Erhebung von Verzugszinsen möglich. Aufgrund des verzögerten Baubeginns wurde vom Verwaltungsausschuss des Gemeinderates am 4.10.2007 beschlossen, dass auf

¹⁸⁸ Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten in Stuttgart: Boden-Richtwerte 2009 zum Stichtag 31.12.2008, DVD, Stuttgart 2009

¹⁸⁹ Vgl. Rockenbach, Hannes: Stuttgart 21, Rücktritt vom Kaufvertrag für die Flächen A2, A3, B, C und D, Haushaltsantrag vom 17.10.2005 (Nr. 499/2005), Stuttgart 2005

¹⁹⁰ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Ergänzungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg - Änderung des Kaufvertrages für die Teilgebiete A2, A3, B, C, D, Beschlussvorlage vom 25.09.2007, S. 3.

Verzugszinsen bis zum 31.12.2020 verzichtet wird. Im Gegenzug erhöhte die Bahn ihren Anteil am Kostensteigerungsrisiko.¹⁹¹

In der nachfolgenden Tabelle werden Annahmen getroffen, zu welchem Kostenansatz die seitens der Stadt Stuttgart von der Bahn erworbenen Grundstücke kalkulatorisch anzusetzen sind. Der Kaufpreis betrug am 31.12.2001 469 Mio. €. Bei einem kalkulatorischen Zinsansatz in Höhe von 4 % p.a. – diesen bereinigt um 2 % p.a. Inflation – ergibt sich für einen Zeitraum von 20 Jahren (31.12.2021) ein anzusetzender Wert in Höhe von 682 Mio. €. Szenarien, die eine komplette Fertigstellung in den nächsten 20 bis 30 Jahren unterstellen wurden, hier nicht weiter untersucht.

Von den 459 Mio. € wurden 424,4 Mio. € für die Grundstücke A2, A3, B, C und D mit 117,7 Hektar (1.177.000 m²) geleistet. Dies entspricht einem Preis je m² in Höhe von circa 360 €. Diesen ebenfalls hochgerechnet auf 20 Jahre (4% Zins p.a. / 2 % Inflation p.a.) ergibt einen Preis in Höhe von circa 580 € je m².

Tab. 9: Herleitung der Aufwendungen für den Grundstückserwerb durch die Stadt Stuttgart – Kalkulatorischer Zinsansatz 3,5 %, 4 % und 4,5% p.a. (2 % Inflationsansatz)

Grundstücksfläche A2 – D in m ² (Rückrechnung)	Preis je m ² (laut Abb. 23)	Anteil A2-D	Teilfläche A2 - D 2001 (laut Abb. 23) 92,5%	Zahlung 31.12.2001 100%
1.177.000	360 €	92,5%	424.400.000 €	459.000.000 €
1.177.000	360 €	92,5%	424.400.000 €	459.000.000 €
1.177.000	360 €	92,5%	424.400.000 €	459.000.000 €

Zahlung 31.12.2001	Zinssatz p.a.	Inflationsansatz p.a.	Zinssatz inflations-bereinigt	Nutzung 31.12.2021
459.000.000 €	3,50%	2%	1,50%	618.206.448 €
459.000.000 €	4,00%	2%	2,00%	682.049.855 €
459.000.000 €	4,50%	2%	2,50%	752.124.946 €

Nutzung 31.12.2021 100%	Teilfläche A2 - D 2021 92,5%	Anteil A2-D	Preis je m ²
618.206.448 €	571.605.265 €	92,5%	525 €
682.049.855 €	630.636.075 €	92,5%	579 €
752.124.946 €	695.428.817 €	92,5%	639 €

¹⁹¹ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Ergänzungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg - Änderung des Kaufvertrages für die Teilgebiete A2, A3, B, C, D, Beschlussvorlage vom 25.09.2007, S. 3.

Ferner trägt die Landeshauptstadt Stuttgart das Verwertungsrisiko für die erworbenen Grundstücke. Dieses hält sich jedoch in Grenzen, da ein Großteil der 117,7 ha bereits für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen wie die Erweiterung des Schlossgartenparks sowie des Rosensteinparks vorgesehen sind. So sind von der erworbenen Fläche (Bruttofläche 117,7 ha) circa. 30 ha für Grünflächen und 20 ha für Parkanlagen vorgesehen. Für Wohnen und Arbeiten sind circa 50 ha im städtebaulichen Rahmenplan von Stuttgart 21 eingeplant Auch kann das Gebiet C1 vorgezogen werden, da es schon teilweise bebaubar ist. Für die Grundstücke wurden Realisierungswettbewerbe durchgeführt. Die Nachfrage nach Grundstücken für Wohnnutzung ist in Stuttgart traditionell sehr hoch. Durch Stuttgart 21 sollen in den nächsten 10 bis 20 Jahren circa 11.000 Wohnungen entstehen. Da Stuttgart aufgrund des nicht ausreichenden Wohnungsangebotes Bürger in die umliegenden Gemeinden verloren hat, dürfte eine jährliche Absorption zurück nach Stuttgart bzw. Bewegungen innerhalb von Stuttgart von circa 2.000 Wohnungen möglich sein. Neben kommunalen und mit dem Land verbundenen Wohnungsgesellschaften nehmen kirchliche und freie Wohnungsunternehmen immer wieder an Wettbewerben teil, um Grundstücke zu erhalten. Die bauseitige Nachfrage ist also ebenfalls gegeben.¹⁹² Im Wohnbereich kann von einer vollständigen Absorption der Flächen ausgegangen werden.

Wie die Untersuchungen der Immobilienmarktdaten der letzten Jahre ergeben haben, wurden Büroflächen von durchschnittlich 100.000 m² pro Jahr neu erstellt. Die Nettoabsorption betrug 160.000 m² pro Jahr. Auf dem Gebiet von Stuttgart 21 sollen circa 20.000 Arbeitsplätze entstehen. Hier dürfte die Absorptionsgeschwindigkeit langsamer sein. Ferner sind hier Auswirkungen auf andere Bürostandorte – gerade an der Peripherie von Stuttgart – zu erwarten.

Ein weiteres Risiko für die Stadt besteht darin, dass sich das Projekt Stuttgart 21 weiter verzögert bzw. auf unbestimmte Zeit zurückgestellt wird. Ob es ein Rückübertragungsrecht an die Deutsche Bahn gibt und wie in diesem Zusammenhang mit den Planungskosten der Deutschen Bahn und der Stadt Stuttgart umzugehen ist, entzieht sich dieser Analyse.¹⁹³ Gemäß den bestehenden Vereinbarungen können aber ab 2021 Verzugszinsen in Rechnung gestellt werden.¹⁹⁴

¹⁹² Vgl. <http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/default.aspx>

¹⁹³ Vgl. Rockenbauch, Hannes: Stuttgart 21, Rücktritt vom Kaufvertrag für die Flächen A2, A3, B, C und D, Haushaltsantrag vom 17.10.2005 (Nr. 499/2005), Stuttgart 2005

¹⁹⁴ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Ergänzungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg - Änderung des Kaufvertrages für die Teilgebiete A2, A3, B, C, D, Beschlussvorlage vom 25.09.2007, S. 3.

7.2.2 Teilgebiet A1 - Europaviertel

Beim A1-Gebiet hat die Deutsche Bahn AG bzw. ihre Tochtergesellschaft die Vermarktung der 16 Grundstücke (15 Parzellen) selber übernommen. Die Parzellen 1, 2, 3 (LBBW) und 4 (SüdLeasing) sind bereits bebaut. Parzelle 10/1 (Bibliothek) befindet sich im Bau. Die Parzellen 10/2, 11, 13 und 7 sind verkauft. Hier können die Baustarts 2009 und 2010 erfolgen. Die Parzellen 6, 8 und 9 (Einkaufszentrumsgrundstück) sind wieder am Markt. Parzelle 12 wird für die Baulogistik für Stuttgart 21 benötigt. Unter den Parzellen 4 und 5 wird noch die neue U-Bahn-Linie gebaut, so dass derzeit nur teilweise eine Bebauung möglich ist. Das Hochhausgrundstück 15 kann bebaut werden und steht zur Vermarktung.

Wie sahen bzw. sehen nun die Erlöse aus den Grundstücksverkäufen für das Gebiet A1 für die Deutsche Bahn aus? Bahnseits wurden bisher keine Zahlen veröffentlicht. Auch die Käufer machten keine Angaben zu den Grundstückskosten. Methodisch wurde folgendermaßen vorgegangen: Anhand mehrerer Näherungsrechnungen wurde versucht, Daten über die Bodenpreise, Mietansätze, Bruttogeschossflächen, Bruttogrundflächen (BGF) sowie Investitionsvolumen zu eruieren. Dabei wurden der Bebauungsplan ausgewertet, Präsentationen der Grundstückseigentümer bzw. Interessenten analysiert, Zeitungsmeldungen sowie Internetrecherchen durchgeführt, Daten aus der Bodenrichtwertkarte 2009 verwendet und auf die jeweilige Grundstückssituation umgerechnet und mit Marktteilnehmern Plausibilisierungsgespräche geführt. Durch eine vereinfachte Developerrechnung wurden verschiedene Szenarien und Bandbreiten berechnet.¹⁹⁵ Seitens des Gutachterausschusses gibt es für das Gebiet A1 einen Bodenrichtwert bei einer GFZ in Höhe von 4,5 von 3.300,00 €/m². Aufgrund der unterschiedlichen GFZ mussten hier je Parzelle Anpassungen vorgenommen werden. Wichtige Hinweise konnten dem Artikel „Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Vermarktung läuft bestens!“ von Frank Peter Unterreiner im Immobilienbrief Stuttgart vom 22. April 2008 entnommen werden.¹⁹⁶ Demnach wurden Grundstücke in Abhängigkeit der möglichen BGF (ohne Untergeschoss bzw. Stellplatzflächen) angeboten. Die Erwartungen lagen in der oberen Bandbreite bei 850,00 €/m². Akzeptiert wurden Preise zwischen 600,00 und 800,00 €/m². Firstmover und Entwickler von Wohnungen konnten eher in der unteren Bandbreite Käufe realisieren.

Zur besseren Darstellung wurden absolute Werte dargestellt. Da hier unterschiedliche Realisierungszeitpunkte vorliegen bzw. erwartet werden, wäre es methodisch noch

¹⁹⁵ Vgl. Schulte, Karl-Werner/Bone-Winkel, Stephan (Hrsg.): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung, Rentabilitätsanalysen für Immobilienprojekte, Köln 2008. 3. Auflage, S. 255 f

¹⁹⁶ Vgl. Unterreiner, Frank Peter: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Vermarktung läuft bestens! in: Immobilienbrief Stuttgart Nr. 8 vom 22. April 2008, Stuttgart 2008, S. 2 - 5

sauberer, einen Bewertungsstichtag festzulegen und den jeweiligen Barwert durch Auf- bzw. Abzinsung zu ermitteln. Da aber keine Informationen zur ursprünglichen Erlösplanung vorliegen, wie mit diesem Thema umgegangen wurde, wird hier ein direkter Vergleich durchgeführt. Ein Grundstück, welches erst 2020 zur Verfügung steht, hat natürlich heute nicht den gleichen Wert, wie ein vergleichbares Grundstück, welches sofort bebaubar ist. Eine weitere Einschränkung muss hinsichtlich der jeweiligen Datenquellen gegeben werden. Teilweise werden Datenmengen wie beispielsweise die BGF angegeben, ohne zu erläutern, ob beispielsweise Tiefgaragenflächen ebenfalls integriert sind oder nicht. Angaben über vermietbare Flächen waren kaum zu finden. Dadurch war die Vergleichbarkeit etwas eingeschränkt. Aufgrund der verschiedenen Plausibilisierungen kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse in einer vertretbaren Range von +/- 10 % (Ausnahmen +/-20%) zu einander stehen.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Daten je Parzelle zusammengestellt. Hier noch einmal der Hinweis, dass die Daten der Tabellen auf Annahmen und Schätzungen beruhen und keine offiziellen Zahlen der Deutschen Bahn bzw. der jeweiligen Eigentümer oder Nutzer darstellen.

In der folgenden Tabelle werden Annahmen über mögliche linear ermittelte Bodenrichtwerte sowie über Grundstückskaufpreise in Abhängigkeit der BGF getroffen.

Tab. 10: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Übersicht / Annahmen Bodenpreise / Flächen

Parzelle	Eigen- tümer/ Nutzer	Name	Bau- beginn	Grund- stücks- fläche m ²	Boden- richt- wert	GFZ	Brutto- geschoss- fläche	Grund- stücks- kaufpreis je BGF (Schätzung)
1	LBBW	LBBW- Gebäude	2002	4.176	3.700 €	5,00	20.880	750 €
2	LBBW	LBBW- Gebäude	2002	4.926	3.700 €	5,00	24.630	750 €
3	LBBW	LBBW- Gebäude	2002	1.948	7.300 €	10,00	19.480	750 €
4	Deutsche Bahn AG	Parzelle 4	offen	13.772	3.700 €	5,00	68.860	760 €
5	Deutsche Bahn AG	Parzelle 5	offen	1.767	7.700 €	10,50	18.554	760 €
6,8,9	Deutsche Bahn AG	Ex- Galeria Ventuno	offen	29.777 ²	3.500 €	4,75	141.441	730 €
7	Bankhaus Wölbern/ Schwäbische Wohnungs- AG	Hotelurm "City Tower"	2010 (abhän- gig von 6, 8, 9)	1.949	5.900 €	8,00	15.592	800 €
10.1	Stadt Stuttgart, Bibliothek	Bibliothek des 21. Jahrhunde- rts	2008	4.159		6,00	24.954	100 €
10.2	Fay-Gruppe, Frankfurt / GeRo	Europe- Plaza ("Library Square")	Herbst 2009	4.159	2.900 €	4,00	16.636	750 €
11	LBBW Immobilien	Goldene Acht	2010	6.200	2.900 €	4,00	24.800	700 €
12	Deutsche Bahn AG	Parzelle 12	offen	10.216	3.300 €	4,50	45.972	700 €
13	Reiß & Co. Real Estate	Pariser Höfe	2010	7.500	2.900 €	4,00	30.000	550 €
14	SüdLeasing (LBBW)	SüdLeasin- g	2003	3.500	3.700 €	5,00	17.500	700 €
15	Deutsche Bahn AG	Parzelle 15	offen	1.476	5.900 €	8,00	11.808	800 €
				95.525 m²	4.390 € (gewichtet: 3.450 €)	5,98	481.106	686 €

In der folgenden Tabelle werden potenzielle Grundstückskaufpreise je Parzelle an Hand von zwei vereinfachten Methoden ermittelt.

Tab. 11: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Übersicht / Annahmen Grundstückspreise

Parzelle	Eigentümer/ Nutzer	Name	Grundstücks- kaufpreis / Fläche x Bodenrichtwert	Grundstücks- kaufpreis / BGF x BGF- Faktor	Grundstücks- kaufpreis (Mittel)
1	LBBW	LBBW- Gebäude	15.500.000 €	15.700.000 €	15.600.000 €
2	LBBW	LBBW- Gebäude	18.200.000 €	18.500.000 €	18.350.000 €
3	LBBW	LBBW- Gebäude	14.200.000 €	14.600.000 €	14.400.000 €
4	Deutsche Bahn AG	Parzelle 4	51.000.000 €	52.300.000 €	51.650.000 €
5	Deutsche Bahn AG	Parzelle 5	13.600.000 €	14.100.000 €	13.850.000 €
6,8,9	Deutsche Bahn AG	Ex- Galeria Ventuno	104.200.000 €	103.300.000 €	103.750.000 €
7	Bankhaus Wölbern/ Schwäbische Wohnungs-AG	Hotelurm "City Tower"	11.500.000 €	12.500.000 €	12.000.000 €
10.1	Stadt Stuttgart, Bibliothek	Bibliothek des 21. Jahrhunde rts	2.500.000 €	2500.000 €	2.500.000 €
10.2	Fay-Gruppe, Frankfurt / GeRo Real Estate	Europe- Plaza ("Library Square")	12.100.000 €	12.500.000 €	12.300.000 €
11	LBBW Immobilien	Golden Loop / Goldene Acht	18.000.000 €	17.400.000 €	17.700.000 €
12	Deutsche Bahn AG	Parzelle 12	33.700.000 €	32.200.000 €	32.950.000 €
13	Reiß & Co. Real Estate	Pariser Höfe	21.800.000 €	16.500.000 €	19.150.000 €
14	SüdLeasing (LBBW) (Fondsstruktur)	SüdLeasin g	13.000.000 €	12.300.000 €	12.650.000 €
15	Deutsche Bahn AG	Parzelle 15	8.700.000 €	9.400.000 €	9.050.000 €
			353.800.000 €	333.800.000 €	343.800.000 €

Demnach liegt der Bodenwert für das A1-Teilgebiet gerundet zwischen 330 Mio. € und 350 Mio. €.

Bei einer weiteren vereinfachten Näherungsrechnung wird eine rechnerisch ermittelte BGF mehreren BGF-Faktoren gegenübergestellt.

In einem Korridor der angesetzten BGF von +/- 2,5 % liegt der gerundete Bodenwert zwischen 300 Mio. € und 370 Mio. €. Aufgrund der obigen Werte und dieser Auswertung wird ein Bodenwert für die Flächen auf dem A1-Gebiet in Höhe von **330.000.000,- €** als äußerst wahrscheinlich angesehen (+/- 10 %).

Tab. 12: Näherungswerte zur Bodenwertermittlung für das Teilgebiete A1

Abweichungen	BGF für Faktor	600 € je BGF	650 € je BGF	700 € je BGF	750 € je BGF	800 € je BGF
-5,0%	456.000	274 Mio. €	296 Mio. €	319 Mio. €	342 Mio. €	365 Mio. €
-2,5%	468.000	281 Mio. €	304 Mio. €	328 Mio. €	351 Mio. €	374 Mio. €
	480.000	288 Mio. €	312 Mio. €	336 Mio. €	360 Mio. €	384 Mio. €
2,5%	492.000	295 Mio. €	320 Mio. €	344 Mio. €	369 Mio. €	394 Mio. €
5,0%	504.000	302 Mio. €	328 Mio. €	353 Mio. €	378 Mio. €	403 Mio. €

Tab. 13: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Bodenwertvarianten (Ergebnisse gerundet)

Ansatz	Bodenwert Teilgebiet A1	Grundstücksfläche	je m ²
90%	297.000.000 €	95.525	3.110 €
100%	330.000.000 €	95.525	3.450 €
110%	363.000.000 €	95.525	3.800 €
Bodenrichtwert laut Bodenrichtwertkarte 2009 (GFZ 4,5)	315.000.000 €	95.525	3.300 €
ungewichtet		95.525	4.390 €

Somit ergibt sich auf dem Teilgebiet A1 ein durchschnittlicher Bodenpreis in Höhe von 3.450 € je m². Die möglichen Geschossflächenzahlen liegen zwischen 4,0 und 10,5. Somit wird eine Preisspanne (+/- 10 %) zwischen 2.900 m² und 7.700 m² gesehen.

Das Grundstück der „Bibliothek 21“ (Parzelle 10/2) ist als kulturelle Einrichtung ausgewiesen. Daher wurde seitens der Stadt für die Grundstücksfläche nur ein Kaufpreis

in Höhe von ca. 600 € je m² (2,5 Mio. €) im Jahr 203 geleistet. Dieser Preis ist für das Gebiet A1 weder marktgängig noch repräsentativ.¹⁹⁷

Aus den Ausführungen ergibt sich ein möglicher Verkaufserlös für die Flächen auf dem

- a) Teilgebiet A1 in Höhe von ca. 330 Mio. €
- b) und dem restlichen Gebiet A 2, A, 3, B, C1, C2, D, E, welches die Stadt erworben hat, in Höhe von 459 Mio. €,
- c) also gesamt 789 Mio. €.

Wie sich ferner gezeigt hat, sind die seitens der Stadt bezahlten 459 Mio. € (31.12.2001) inflationsbereinigt mit 682 Mio. € anzusetzen, da die Flächen zum größten Teil erst nach 2020 zur Verfügung stehen.

Stadt Stuttgart an Deutsche Bahn 31.12.2001	459.000.000 €
Wertansatz 31.12.2021	682.049.855 €
Vorteil der Deutschen Bahn	+ 223.049.855 €

Somit ergibt sich ein Vorteil für die Deutsche Bahn in Höhe von über 223 Mio. €.

Daher ergibt sich folgende modifizierte Rechnung für die Bahn:

- a) Teilgebiet A1 in Höhe von ca. 330 Mio. €
- b) und dem restlichen Gebiet A 2, A, 3, B, C1, C2, D, E, welches die Stadt erworben hat, in Höhe von 682 Mio. €,
- c) also gesamt 1.012 Mio. €.

Und diese Zahl entspricht wieder den Erlöserwartungen aus der Machbarkeitsstudie (1994: 1.080 Mio. €) bzw. aus dem Synergiekonzept Stuttgart 21 (1995: 1.110 Mio. €).

¹⁹⁷ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart: Neubau Bibliothek des 21. Jahrhunderts, Stuttgart 05.05.2004 in: <http://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdarchiv.nsf/dc5e48bde54b0b2941256a6f0036f408/94a82eb556a5af26c12571df0033ec05?OpenDocument>, Abrufdatum: 14.08.2009

8 Bewertung der Ergebnisse

8.1 Erlöse der Bahn durch Grundstücksverkäufe

Verglichen mit der Prognose (750.000.000 €) von Hans Dieterle (DB Projekt GmbH) aus dem Jahr 1998 kommt diese relativ nah an die 789.000.000 € heran. Im Normal Case liegen beide Ergebnisse in einem Korridor von 5 %-Abweichung. Im Worst Case liegt die Abweichung sogar unter einem Prozent. Somit kann das Fazit getroffen werden, dass vor 10 Jahren bereits bei der Einschätzung der Verkaufserlöse bahenseits sehr realistisch prognostiziert wurde.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Abbildung 38 „Entwicklung der Baulandpreise in Stuttgart“ (Kapitel 6: Stuttgarter Immobilienmarkt 1995 bis 2009) verwiesen. Aus dieser geht hervor, dass die Bodenpreise wieder auf dem gleichen Niveau wie Mitte der Neunziger Jahre liegen.

Tab. 14: Mögliche Erlöse durch Grundstücksverkäufe im Vergleich mit Prognosen 1995/1998

Verkaufsgebiet / Status	Normal Case	Best Case + 10%	Worst Case -10%
Teilgebiet A1 Realisiert/Projektierung 2001 - 2020	330.000.000 €	363.000.000 €	297.000.000 €
Teilgebiet A2, A3, C1, C2, D, E Kaufvertrag Stadt Stuttgart 31.12.2001	459.000.000 €	459.000.000 €	459.000.000 €
Mögliche Erlöse aus Grundstücksverkäufen	789.000.000 €	822.000.000 €	756.000.000 €
PROGNOSE 1998			
Hans Dieterle Leiter Öffentlichkeitsarbeit der DB Projekt GmbH 1998	750.000.000 €	750.000.000 €	750.000.000 €
Abweichung	39.000.000 €	72.000.000 €	6.000.000 €
Abweichung in %	5%	9%	0,8%
PRONOSE 1995			
Deutsche Revision Synergiekonzept basierend auf Machbarkeitsstudie (31.12.1994)	1.080.000.000 €	1.080.000.000 €	1.080.000.000 €
Abweichung	- 291.000.000 €	- 258.000.000 €	- 324.000.000 €
Abweichung in %	-37%	-31%	-43%

Als zweite Erkenntnis kann gesehen werden, dass die Prognosen aus der Machbarkeitsstudie und dem Synergiekonzept von 1995 bezogen auf die Grundstücksverwertung doch zu optimistisch waren. Hier wurde eine Abweichung im Normal Case in Höhe von 37 % errechnet. Ggf. hätte die Bahn bei einer eigenständigen Vermarktung der Grundstücke A2 bis E höhere Erlöse erzielen können als bei dem Verkauf an die Stadt. Im Gegenzug konnte sie mit der am 31.01.2001 zur Verfügung gestellten Liquidität das Gesamtprojekt planungstechnisch anstoßen. Unter dem Gesichtspunkt des Barwertes – auch aufgrund der Zinsfreiheit bis zur tatsächlichen Verwertungsmöglichkeit seitens der Stadt – müsste dies für die Bahn völlig akzeptabel sein.

So gesehen hat die Deutsche Bahn bei dem angenommenen Zinssatz einen weiteren Vorteil in Höhe von ca. 223 Mio. €.

Stadt Stuttgart an Deutsche Bahn 31.12.2001	459.000.000 €
Wertansatz 31.12.2021	682.049.855 €
Vorteil der Deutschen Bahn	+ 223.049.855 €

Es bleibt abzuwarten, ob die Stadt bei der Vermarktung der Flächen A2 bis E den ausgewiesenen Differenzbetrag als Gewinn verbuchen kann.

Anschließend an den Berechnungen vom Kapitel 7.2 soll anhand einer groben Überschlagsrechnung das Potenzial der Grundstücksverkäufe seitens der Stadt ermittelt werden. Der kalkulatorische Zinssatz wird mit 4 % festgesetzt.

Tab. 15: Herleitung der Aufwendungen für den Grundstückserwerb durch die Stadt Stuttgart – Kalkulatorischer Zinssatz 4 % p.a. (2 % Inflationsansatz)

Grundstücksfläche A2 – D in m² (Rückrechnung)	Bodenpreis je m² (laut Abb. 23)	Anteil A2-D	Teilfläche A2-D 2001 (laut Abb. 23) 90,5%	Zahlung 31.12.2001 100%
1.177.000	360 €	92,5%	424.400.000 €	459.000.000 €

Zahlung 31.12.2001	Zinssatz p.a.	Inflations- ansatz p.a.	Zinssatz inflationbereinigt	Nutzung 31.12.2021
459.000.000 €	4,00%	2%	2,00%	682.049.855 €

Nutzung 31.12.2021 100%	Teilfläche A2 - D 2021 90,5%	Anteil A2-D	Bodenpreis je m²
682.049.855 €	630.636.075 €	92,5%	579 €

Laut Rahmenplan Stuttgart 21 wird die gesamte Geschossfläche mit 1.400.000 m² angegeben. Davon die Geschossflächen vom Teilgebiet A1 abgezogen verbleibt eine verwertbare Fläche für Wohn- und Bürobauung (A2, A3, B, C) von circa 935.000 m².

Tab. 16: Geschossfläche von Stuttgart 21

Rahmenplan Stuttgart 21 – Geschoßfläche	
insgesamt	1.400.000 m²
abzüglich Geschoßfläche Teilgebiet A1 laut	
Deutsche Bahn AG	465.000 m²
Verwertbare Fläche für Wohn- und	
Bürobauung A2, A3, B, C	935.000 m²

So wurden in der folgenden Näherungsrechnung die um die Teilfläche A1 bereinigten Geschossflächen mit Bodenwertfaktoren zwischen 575-800 € je Geschossfläche multipliziert. Die Ergebnisse wurden (4% Zins, 2 % Inflation) auf das Jahr 2021 hochgerechnet. Ferner wurden weitere kalkulatorische Erlöse aus den Park- und Gartenflächen sowie potenzielle Erlöse aus der Verwertung von dem Teilgebiet D berechnet. Die vereinfachten Berechnungen beim Teilgebiet D haben sich an der Machbarkeitsstudie orientiert. Dem gegenüber gestellt wurden die kalkulatorischen Ausgaben der Stadt im Jahr 2021.

Aufgrund des Ergebnisspektrums kann die Stadt Stuttgart davon ausgehen, dass sich die Vorleistungen auch im Grundstücksbereich rentieren. Da hier überwiegend Wohnbauung folgt, sollte der BGF-Faktor zwischen 600 und 700 € liegen. Als Verwertungsstichtag wurde der 31.12.2021 gewählt. Hier wird es im Bereich C1 Vorzieheffekte geben, in anderen Bereichen Nachzügler. Aufgrund der fortgeschrittenen Planung kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Veräußerungen parallel zur Projektfertigstellung von dem Bahnprojekt Stuttgart 21 erfolgen.

Tab. 17 Szenarien der Erlösermittlung

Wert 31.12.2009	Hilfsrechnung um Bodenwert zu ermitteln (€ je BGF)	Wert 31.12.2021 -Bebauung	Wert 31.12.2021 Park- und Gartenfläche (100 €)	Wert 31.12.2021 Teilgebiet D	Summe 31.12.2021	Ausgaben Stadt Stuttgart / Wert 31.12.2021	Mehreinnahmen seitens der Stadt Stuttgart durch Grundstücksver	Steigerung
537.625.000 €	575 €	681.838.495 €	63.412.090 €	12.682.418 €	757.933.002 €	630.636.075 €	127.296.928 €	20%
561.000.000 €	600 €	711.483.647 €	63.412.090 €	12.682.418 €	787.578.154 €	630.636.075 €	156.942.080 €	25%
584.375.000 €	625 €	741.128.799 €	63.412.090 €	12.682.418 €	817.223.306 €	630.636.075 €	186.587.232 €	30%
607.750.000 €	650 €	770.773.951 €	63.412.090 €	12.682.418 €	846.868.458 €	630.636.075 €	216.232.383 €	34%
631.125.000 €	675 €	800.419.103 €	63.412.090 €	12.682.418 €	876.513.610 €	630.636.075 €	245.877.535 €	39%
654.500.000 €	700 €	830.064.255 €	63.412.090 €	12.682.418 €	906.158.762 €	630.636.075 €	275.522.687 €	44%
677.875.000 €	725 €	859.709.406 €	63.412.090 €	12.682.418 €	935.803.914 €	630.636.075 €	305.167.839 €	48%
701.250.000 €	750 €	889.354.558 €	63.412.090 €	12.682.418 €	965.449.066 €	630.636.075 €	334.812.991 €	53%
724.625.000 €	775 €	918.999.710 €	63.412.090 €	12.682.418 €	995.094.218 €	630.636.075 €	364.458.143 €	58%
748.000.000 €	800 €	948.644.862 €	63.412.090 €	12.682.418 €	1.024.739.370 €	630.636.075 €	394.103.295 €	62%

8.2 Folgeinvestitionen durch Stuttgart 21 – Stadtentwicklung

Die nachfolgende Abbildung soll einen Überblick über vollzogene, geplante und mögliche Investitionen im Teilgebiet aufzeigen. Allein auf diesem Abschnitt sollen in den nächsten Jahren Investitionen in Höhe von 1,5 Mrd. € getätigt werden.

Tab. 18: Stuttgart 21 – Teilfläche A1 – Investitionsvolumen (geschätzt)

Parzelle	Eigentümer/ Nutzer	Name	Bezeichnung, Beschreibung	Nutzung	Fertigstellung	Investitionssummen Schätzungen / Prognosen
1	LBBW	LBBW-Gebäude	LBBW, 7 Stockwerke	Büro	2004	57.000.000 €
2	LBBW	LBBW-Gebäude	LBBW, 7 Stockwerke	Büro	2004	71.000.000 €
3	LBBW	LBBW-Gebäude	LBBW, Hochhaus, 60 Meter	Büro	2004	50.000.000 €
4	Deutsche Bahn AG	Parzelle 4	Geplante U-Bahn verläuft unter Grundstück	Büro	offen	204.000.000 €
5	Deutsche Bahn AG	Parzelle 5	Baubeginn nach Fertigstellung U-Bahn. Hochhaus, U-Bahn verläuft unter Grundstück.	Büro	offen	55.800.000 €
6,8,9	Deutsche Bahn AG	Ex-Galeria Ventuno	Vertrag mit Mediconsult wurde nicht vollzogen. Neue Mischung? Bieterverfahren im Dezember 2008 gestoppt / Plan: 47.000 m² Verkaufsfläche + 40.000 m² Büro + Restaurant / ECE: Parkplatzthema / Bauvoranfrage	EKZ	offen	550.000.000 €
7	Bankhaus Wölbern/ Schwäbische Wohnungs- AG	Hotel- turm "City Tower"	18-stöckiges Hochhaus mit Fünf-Sterne-Hotel, Entscheidung nach Klarheit über Parzellen 6, 8, 9	Hotel	2012	60.000.000 €

Parzelle	Eigentümer/ Nutzer	Name	Bezeichnung, Beschreibung	Nutzung	Fertigstellung	Investitionssummen Schätzungen / Prognosen
10.1	Stadt Stuttgart, Bibliothek	Bibliothek des 21. Jahrhunderts	Bibliothek	Kultur. Einrichtung	2011	75.000.000 €
10.2	Fay-Gruppe, Frankfurt / GeRo Real Estate	Europe-Plaza ("Library Square")	Büros, Geschäfte, Restaurant, Pilotprojekte der DGNB, DGNB-Vorzertifikat in Gold.(Green Building), 6-geschossig, 16.000 m² Bürofläche, (Arbeitstitel im Wettbewerb: LIBRARY SQUARE STUTTGART), 133 Stellplätze, (da MK3-Gebiet: Befreiung Wohnen)	Büro, Handel, Gastronomie	2011	57.000.000 €
11	LBBW Immobilien	Golden Loop / Goldene Acht	"liegende Acht", "Tortenstein", (MK3-Gebiet: ggf. werden fehlende Wohnungen auf anderen MK3-Gebiet nachgewiesen)	Büro, teilweise Wohnen	2011	80.000.000 €
12	Deutsche Bahn AG	Parzelle 12	Modell analog Parzelle 13, voraussichtlich hoher Wohnanteil, vorgesehen zunächst als Logistikfläche für S21	Wohnen, Büro	offen	138.000.000 €
13	Reiß & Co. Real Estate	Pariser Höfe	Pariser Höfe, 75% Wohnen (ca. 250 Wohnungen - 23.500 m²) und 6.300 m² Büro, 330 TG-Plätze	Wohnen, Büro	2011	85.000.000 €
14	SüdLeasing (Fondsstruktur)	SüdLeasing Hauptquartier	SüdLeasing GmbH, Pariser Platz 7	Büro	2005	60.000.000 €
15	Deutsche Bahn AG	Parzelle 15	Hochhaus, "Hochhausgrundstück", bis zu 60 m hoch	Büro	offen	35.424.000 €
						1.580.000.000 € (gerundet)

Die Validität dieser Darstellung ist im Wesentlichen von den Verkäufen der Parzellen 6, 8 und 9 (Grundstück für ein Einkaufszentrum), Parzelle 4 (geplante U-Bahn-Strecke wird unter dem Grundstück geführt, daher ist derzeit nur teilweise eine Bebauung möglich) und Parzelle 12 (wird in den nächsten Jahren für die Baulogistik benötigt) abhängig.

Ein Shoppingcenterbetreiber kann – sofern für ihn die wirtschaftlich erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden (Stichwort Parkplätze) - auf den Grundstücken 6, 8, 9 über 500.000.000,-- € (davon ca. 100.000.000,-- € für den Boden) investieren. Bei der vom Baubürgermeister Matthias Hahn angesprochenen und nicht näher erläuterten „neuen Mischung“¹⁹⁸ sehen die Rahmendaten dagegen ganz anders aus.

Ab 2020 können weitere Bebauungen auf den Teilflächen A2, A3, C, D und E entstehen. Auf diesen Grundstücken sollen Investitionen in Höhe von ca. 2,5 Mrd. € erfolgen. Somit werden in die Stadtentwicklung neben den Bahnprojekten zusätzlich 4 Mrd. € investiert.¹⁹⁹

Dies kommt wiederum Stuttgart, dem Land und dem Bund zu Gute und somit auch wieder allen Bürgerinnen und Bürger in der Region Stuttgart.

8.3 Gesamtinvestitionen durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm wird laut Peter Brenner, Vorstandsvorsitzender des IWS e.V., mittlerweile auch als Konjunkturpaket für Baden-Württemberg gesehen.²⁰⁰

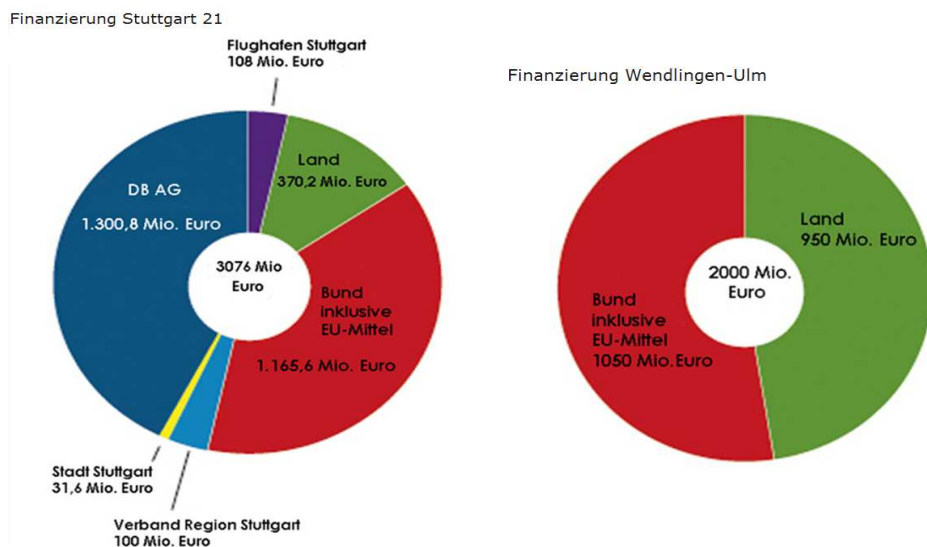
Gemäß Finanzierungsvereinbarung vom April 2009 sind direkte Investitionen in Baden-Württemberg in Höhe von 5,076 € Mrd. geplant.

¹⁹⁸ Hahn, Matthias: Vortrag auf Stuttgarter Immobiliendialog am 14.7.2009 im Stuttgarter Rathaus

¹⁹⁹ Vgl. <http://www.das-neue-herz-europas.de/mehr-wirtschaftswachstum/default.aspx>

²⁰⁰ Vgl. Immobilienbrief Stuttgart: IWS Immobilienwirtschaft Stuttgart betont Chancen für die Stadtentwicklung, Ausgabe 36 vom 23.06.2009, S. 9

Abb. 43: Investitionsvolumen Bahnprojekt Stuttgart – Ulm



Quelle: <http://www.das-neue-herz-europas.de/bahnprojekt/finanzierung/finanzierung-stuttgart21/default.aspx>, Abrufdatum: 24.08.2009

Zusätzlich werden circa 4 Mrd. € in die städtebauliche Entwicklungen investiert.²⁰¹

Somit kann insgesamt mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 9 Mrd. € für Baden-Württemberg ausgegangen werden, wobei der größte Anteil die Landeshauptstadt Stuttgart betrifft.

Die Baubranche geht davon aus, dass jede Bauinvestition Folgeinvestitionen auslöst. So berichtet Hans-Hartwig Loewenstein, Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes, dass jeder in Infrastruktur investierter Euro Folgeinvestitionen mit dem Faktor 3 bis 4 auslöst.²⁰² Wolf Wenkel, Hauptgeschäftsführer der Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg, sieht hier eine größere Spanne für Bauinvestitionen: Erfahrungsgemäß löst ein Euro Bau-Investitionen Folge-Investitionen von zwei bis fünf Euro aus.²⁰³

Die Richtigkeit dieser Aussagen unterstellt kommen in den nächsten 10 bis 20 Jahren zu den oben errechneten 9 Mrd. € weitere Investitionen zwischen 20 Mrd. € und 40 Mrd. €.

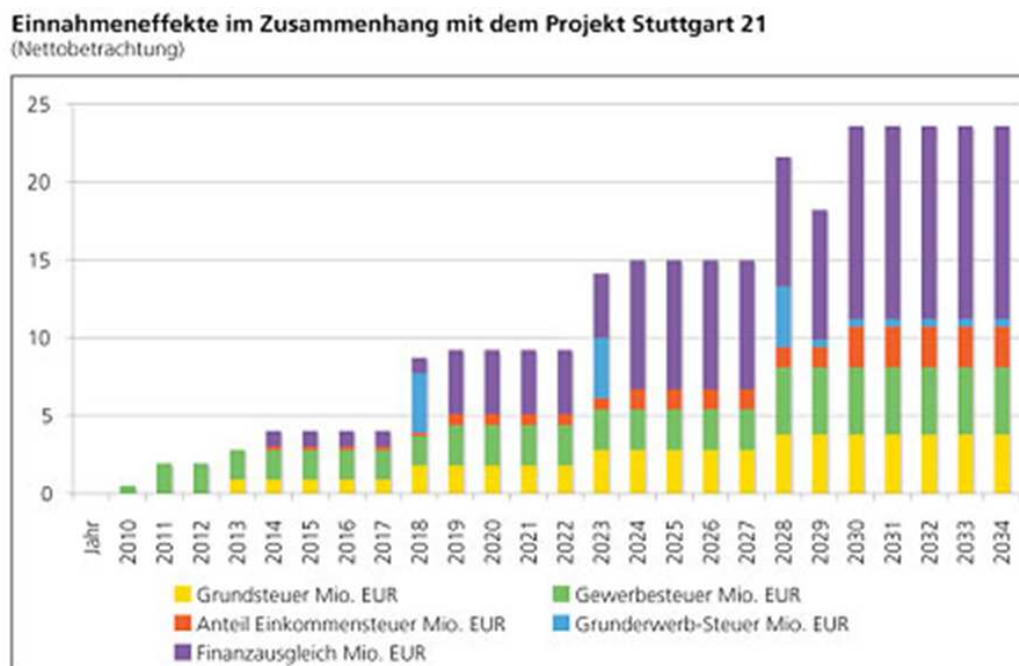
²⁰¹ Vgl. <http://www.das-neue-herz-europas.de/mehr-wirtschaftswachstum/default.aspx>

²⁰² Vgl. BAULINKS.de-BauNachrichten: Bauwirtschaft legt Forderungskatalog für kommende Legislaturperiode vor, 28.06.2009 in: <http://www.baulinks.de/webplugin/2009/1frame.htm?1061.php4>, Abrufdatum: 11.08.2009

²⁰³ Stern: Konjunkturpakete - Betriebe misstrauen der Staatshilfe, 2009-01-15 in: <http://www.stern.de/wirtschaft/news/konjunkturpakete-betriebe-misstrauen-der-staatshilfe-651546.html>, Abrufdatum: 11.08.2009

Des Weiteren rechnet die Stadt noch mit jährlichen Einnahmeffekten aus Grundsteuer, Einkommensteuer, Finanzausgleich, Gewerbesteuer und Grunderwerbsteuer. Anfangs noch relativ niedrig steigen die Einnahmeffekte ab 2018 auf ca. 8 Mio. €, 2023 werden es bereits ca. 14 Mio. € sein und ab 2030 jedes Jahr ca. 23 Mio. €.

Abb. 44: Einnahmeffekte der Stadt Stuttgart im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21



Quelle: <http://www.das-neue-herz-europas.de/mehr-wirtschaftswachstum/default.aspx>

Insgesamt geht es für Stuttgart und Baden-Württemberg um ein Investitionsvolumen, welches ein Sonderkonjunkturprogramm für die Region darstellt.

In der ursprünglichen Planung wurde davon ausgegangen, dass der Durchgangsbahnhof bereits im Jahr 2008 fertig gestellt werden könnte. Unter dieser Prämisse würden bereits heute das neue Rosensteinviertel und die Umgestaltung des Schlossgartens realisiert werden können. Neuer Projektstart für das Bahnprojekt ist jetzt 2010, die neuen Stadtteile können ab 2020 bebaut werden.²⁰⁴

²⁰⁴ Vgl. Stuttgarter Nachrichten: Gönner setzt auf Stuttgart 21, 20.07.2009 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/detail.php/2132989/r_article_print, Abrufdatum: 10.08.2009

9 Schlussbemerkungen

Parallel zu den Planungen in Stuttgart wurden in anderen Bundesländern bedeutende Bahnprojekte realisiert wie beispielsweise die Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln – Rhein/Main (2002) und Nürnberg – Ingolstadt (2006) sowie die Fertigstellung des neuen Berliner HBF (2006).²⁰⁵ Sogar die hoch umstrittene „Kanzler“-U-Bahn in Berlin wurde im August 2009 in Betrieb genommen.²⁰⁶

Auch das 2002 gestartete urbane Entwicklungsprojekt "Union Square" inklusive International Commerce Centre (ICC) in Kowloon, Hongkong wird anstatt 2007 nun 2010 fertig gestellt sein. Neben einem neuen Bahnhof, Shoppingcenter, Luxushotel und dem höchsten Gebäude von Hongkong wurden hier Arbeitsplätze und Wohnungen für 100.000 Menschen geschaffen.^{207, 208}

Erfahrungsgemäß dauert jedes Großprojekt länger, als ursprünglich geplant und aufgrund der Unwägbarkeiten eines Großprojektes kann sich die Kostenplanung erst mit fortlaufendem Projektstatus konkretisieren. Auch die Ängste der Bürger müssen ernst genommen werden, da sonst der öffentliche Druck eine sachgerechte Diskussion nicht mehr zulässt und die „vernünftigen“ Argumente in der politischen Diskussion untergehen.

Wie viele Großprojekte war und ist auch Stuttgart 21 äußerst umstritten. Befürworter betonen regelmäßig die wirtschaftliche Notwendigkeit und die Beschäftigungseffekte für die Region. Gegner treten für den Erhalt des Bestehenden ein. Eindeutig mit 94 % gingen die Befragten der Stuttgarter Immobilienwirtschaft davon aus, dass die Umsetzung des Projektes den Wirtschaftsstandort Stuttgart stärken wird. Auch wird das Projekt helfen, die Stadt im internationalen Vergleich besser zu positionieren.

Natürlich verbergen sich in jedem (Groß)-Projekt Risiken. Dennoch sind die Chancen hier höher zu bewerten. Projekte wie der Suezkanal wären unter rein ökonomischer Sicht vielleicht nie gebaut worden. Dennoch war es richtig und weitsichtig dieses

²⁰⁵ Vgl. DB Mobility Networks Logistics: Eisenbahnatlas Ausgabe 2009/2010, Belgien 2009, S. XII, 169

²⁰⁶ Vgl. Berlin.de: Berlin bekommt neue U-Bahn und neue Mauer-Gedenkstätte, Berlin 07.08.2009 in: <http://www.berlin.de/rubrik/hauptstadt/politik-aktuell/090807.html>, Abrufdatum: 09.08.2009

²⁰⁷ Vgl. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=414077>, Abrufdatum: 20.08.2009

²⁰⁸ Vgl. <http://www.whatsyourplace.de/de/places/5519/international-commerce-centre-> (Abrufdatum: 20.08.2009)

Projekt für die Zukunft zu realisieren.²⁰⁹ Der Eisenbahntunnel "Marmaray" unter dem Bosphorus wird den Schienenverkehr zwischen Asien und Europa ermöglichen und jeden Tag circa 1.000.000 Menschen bewegen.²¹⁰ Auch hier werden die geplanten Baukosten in Höhe von 2,5 Mrd. € nicht ausreichen.

Die beteiligten Partner bei Stuttgart 21 waren vorausschauend und haben eine Risikovorsorge getroffen, um Kostenüberschreitungen abzufedern. Wie die modifizierten Planungen im Immobilienbereich gezeigt haben, sind die prognostizierten Erträge verifizierbar und belastbar.

Sollten die Projektbeteiligten bis zum 31.12.2009 feststellen, dass sich die Gesamtkosten wesentlich erhöhen, so besteht die Möglichkeit der Nachverhandlung. Nur wenn diese scheitern besteht noch eine Austrittsklausel. Der neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube hat im August 2009 angekündigt, dass die Kosten daher noch einmal ganz genau geprüft werden sollen.²¹¹ Danach ist kein Ausstieg mehr möglich.

Dennoch sprechen nicht nur wirtschaftliche Gründe für das Projekt Stuttgart 21. Das öffentliche Interesse – gerade der nachfolgenden Generationen – ist so groß, dass das Projekt realisiert werden müsste. Das finanzielle Szenario bei einem Ausstieg hätte wirtschaftlich erhebliche negative Folgen. Das Hauptprojekt sollte daher 2010 starten, so dass 2019 der erste ICE-Zug durch den neuen Durchgangsbahnhof fahren kann.

Mittlerweile respektieren die Stuttgarter die vorher stark umkämpften Projekte Weißenhofsiedlung, Fernsehturm und Neue Messe. Und wer nach Projektfertigstellung mit dem ICE nach München fahrend, an den im Stau stehenden Autos auf der Autobahn A8 „vorbeirauscht“, wird das Projekt Stuttgart 21 mit ganz neuen Augen gesehen. Und wer dann tatsächlich von Stuttgart über München und Wien nach Bratislava oder Budapest „gleitet“, wird erleben, wie Europa in der Zwischenzeit zusammengewachsen ist.

Die Magistrale für Europa von Paris nach Bratislava ist ein wichtiger Beitrag, damit Stuttgart, Baden-Württemberg, Deutschland und Europa in einer globalisierten Welt bestehen können.

²⁰⁹ Sinngemäß zitiert Dürr, Heinz nach Wentz, Martin: Gespräch am 29.05.2009 in Frankfurt/Main

²¹⁰ Vgl. 3Sat: Eisenbahntunnel gegen Verkehrsinfarkt am Bosphorus, 19.12.2008 in: <http://www.3sat.de/dynamic/sitegen/bin/sitegen.php?tab=2&source=/nano/bstuecke/117125/index.html>, Abrufdatum: 13.08.2009

²¹¹ Vgl. Klimm, Leo: Teilprivatisierung: Bahn-Börsengang nicht vor 2013, FTD.de vom 10.08.2009, Hamburg 2009 in: http://www.ftd.de/unternehmen/handel_dienstleister/:Teilprivatisierung-Bahn-B%F6rsengang-nicht-vor-2013/551455.html, Abrufdatum: 11.08.2009

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: The 30 priority projects defined as being in the interests of the Community

Anlage 2: Chronologie von Stuttgart 21 - Von der Idee zur Umsetzung (SWR)

Anlage 3: Aufruf zum integralen Erhalt des Baudenkmals »Hauptbahnhof Stuttgart

Anlage 4: Warum Stuttgart 21? - Arbeitsgruppe „Stuttgart21 – Ja bitte!“

Anlage 5: 21 gute Gründe für Stuttgart 21 - Deutsche Bahn AG und Stadt Stuttgart

Anlage 6: Umfrage zu Stuttgart 21 innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft

Anlage 1: The 30 priority projects defined as being in the interests of the Community²¹²

1. Railway axis Berlin-Verona/Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo;
2. High-speed railway axis Paris-Brussels/Brussels-Cologne-Amsterdam-London;
3. High-speed railway axis of south-west Europe;
4. High-speed railway axis east (including Paris-Strasbourg-Luxembourg-Mannheim);
5. Betuwe line;
6. Railway axis Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border;
7. Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athens-Sofia-Budapest;
8. Multimodal axis Portugal-Spain-rest of Europe;
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stanraer;
10. Malpensa airport in Milan (completed in 2001);
11. Øresund fixed link (completed in 2000);
12. Railway/road axis Nordic triangle;
13. Road axis Ireland/United Kingdom/Benelux;
14. West Coast Main Line;
15. Galileo global navigation and positioning satellite system;
16. Freight railway axis Sines-Madrid-Paris;
17. Railway axis Paris-Stuttgart-Vienna-Bratislava;
18. Rhein/Meuse-Main-Danube inland waterway axis;
19. High-speed rail interoperability on the Iberian Peninsula;
20. Fehmarn Belt railway axis;
21. Motorways of the sea: Baltic Sea, Atlantic Arc, south-east Europe, western Mediterranean;
22. Railway axis Athens-Sofia-Budapest-Vienna-Prague-Nürnberg/Dresden;
23. Railway axis Gdansk-Warsaw-Brno/Bratislava-Vienna;
24. Railway axis Lyon-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp;
25. Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna;
26. Railway/road axis Ireland/UK/continental Europe;
27. Rail Baltica axis Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki;
28. Eurocaprail on the Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg railway axis;
29. Railway axis on the Ionian Sea/Adriatic intermodal corridor;
30. Inland waterway link Seine-Scheldt.

²¹² Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and the Council of 29 April 2004, Annex III in: Mario Mauro, ARBEITSDOKUMENT über die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) Haushaltsausschuss, EUROPÄISCHES PARLAMENT, Brüssel 2004 in http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dt/565/565862/565862de.pdf, Abrufdatum: 13.07.2009

Anlage 2: Chronologie von Stuttgart 21 - Von der Idee zur Umsetzung (SWR)²¹³

April 1994: Zehn Jahre nachdem die Idee eines Tunnel-Durchgangsbahnhofs in Frankfurt/Main entstand soll das Projekt in Stuttgart verwirklicht werden. Bahn, Land, Stadt und Bund stellen die ersten Pläne für Stuttgart 21 vor.

Januar 1995: Eine Studie bescheinigt die technische Machbarkeit des Tiefbahnhofs und der Tunnelstrecken. Kritik kommt von Umweltschützern und Grünen.

November 1995: Bahn, Bund, Land und Stadt unterzeichnen eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21, in der die Kosten für das Projekt auf fünf Milliarden Mark veranschlagt werden.

September 1997: Das Raumordnungsverfahren für Stuttgart 21 ist abgeschlossen.

November 1997: Entscheidung im Architektenwettbewerb für den Hauptbahnhof: Den Zuschlag erhält der "Lichtaugen-Entwurf" des Düsseldorfer Architekten Christoph Ingenhoven. Sein Konzept sieht eine oberirdische "neue City" vor, in der 11.000 Menschen angesiedelt werden sollen. 24.000 Arbeitsplätze sollen hier geschaffen werden.

April 1999: Die Stadt sagt zu, für 380 Millionen Mark einen Großteil des Bahngeländes zu übernehmen.

Juli 1999: Der damalige Bahnchef Johannes Ludewig spricht sich in einem Spitzengespräch mit Ministerpräsident Erwin Teufel und Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (beide CDU) gegen das Projekt aus.

November 1999: Die Bahn AG verhängt einen Planungsstopp.

Dezember 1999: Stabwechsel bei der Bahn: Der neue Bahnchef Hartmut Mehdorn betont jetzt, die Bahn wolle an Stuttgart 21 festhalten. Die Finanzierung ist aber weiter ungeklärt: Ein Gespräch zur Vorfinanzierung mit Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt (SPD) bleibt ergebnislos.

Februar 2000: Die Stadt sagt zu, Bauflächen für bis zu 512 Millionen Mark zu kaufen, "wenn die Bagger rollen". Auch das Land sagt projektgebundene finanzielle Mittel zu.

Februar/März 2001: Land und Bund einigen sich auf die Vorfinanzierung für den Bahnhofsumbau und die neue Schnelltrasse nach Ulm. Im März stimmt der Bahn-Aufsichtsrat der Finanzierung zu.

Juli 2001: Bahn, Stadt, Land und Region sagen in einer Ergänzungsvereinbarung zum Rahmenvertrag von 1995 weiterer finanzieller Mittel zu.

Oktober 2001: Das Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 beginnt.

Dezember 2001: Beim größten Grundstückskauf in der Geschichte Stuttgarts erwirbt die Stadt 109 Hektar Gelände, die durch den Bau des Tiefbahnhofs frei werden. Preis: 459 Millionen Euro.

Juli 2002: Bahn, Stadt, Land und Flughafen unterzeichnen den Finanzierungsvertrag für den Bau des Filderbahnhofs am Flughafen. Die Flughafengesellschaft trägt 51 Millionen Euro der Kosten (insgesamt 128 Millionen Euro).

September 2002: Das Anhörungsverfahren für den Tiefbahnhof beginnt.

²¹³ SWR: <http://www.swr.de/nachrichten/bw/-/id=1622/nid=1622/did=5167924/19350op/index.html>, Abrufdatum: 24.07.2009

2003: Im April beginnt die öffentliche Erörterung der Pläne für den ersten Planungsabschnitt. Ende des Jahres häufen sich erneut die Meldungen über Finanzierungsprobleme.

Mai 2004: Landesregierung und Bahn weisen Spekulationen zurück, wonach das Milliardenprojekt vor dem Aus stehen soll.

Februar 2005: Das Eisenbahnbundesamt genehmigt den Bau des Tiefbahnhofes.

April 2006: Das oberste Verwaltungsgericht Baden-Württembergs weist drei Klagen gegen den geplanten Umbau des Hauptbahnhofs ab.

Juni 2006: Bei einem Spitzengespräch von Bund, Bahn und Land in Berlin geht es u.a. um Kostensteigerungen in Höhe von 700 Millionen Euro. Im September soll nun die Entscheidung über die endgültige Kostenaufteilung fallen.

Oktober/November 2006: Aus Bahnkreisen verlautet, Stuttgart 21 könne wegen Baukostenrisiken um bis zu einer Milliarde teurer werden. Der Bund lässt die Kosten neuerlich prüfen. Stadt, Land, Region und Flughafen einigen sich über die Finanzierung der Mehrkosten.

Februar 2007: Beim Bauprojekt Stuttgart 21 darf auch die Verbindung zwischen dem geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof und der Filderebene gebaut werden. Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg weist alle vier Klagen gegen den so genannten Fildertunnel ab.

Juni 2007: Laut einer Umfrage des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) lehnt die Mehrheit der Baden-Württemberger das Bahnprojekt ab. 58 Prozent der Befragten sprechen sich gegen Stuttgart 21 aus.

Juli 2007: Die Bundesregierung, das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart einigen sich auf die Finanzierung des milliardenschweren Bahnprojekts.

November/Dezember 2007: 67.000 Bürger wollen laut Umfrage von Naturschützern, Bürgerinitiativen und Grünen einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21. Das lehnt der Stuttgarter Gemeinderat mit großer Mehrheit ab.

August 2008: Die Landesregierung räumt Mehrkosten ein. Das Vorhaben soll nicht mehr 2,8 Milliarden Euro kosten, sondern 3,07 Milliarden Euro.

November 2008: Der Bundestag verabschiedet den Haushalt 2009 und macht damit den Weg frei für das umstrittene Bahnprojekt. Der Bundesrechnungshof prophezeit Mehrkosten von mehr als zwei Milliarden Euro.

April 2009: Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD), Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) und Bahn-Vorstand Stefan Garber unterzeichnen die Finanzierungsvereinbarung. Zuvor hatten sich Bundesrechnungshof und Bundesverkehrsministerium geeinigt. Die Finanzkontrolleure setzen sich mit ihrer Forderung nach Kostentransparenz und Nachvollziehbarkeit der Ausgaben durch.

Juli 2009: Am 24.7.2009 verkündet Bahnvorstand Rüdiger Grube zusammen mit Ministerpräsident Oettinger (CDU), dass der baden-württembergische Landtags-Vizepräsident Wolfgang Drexler (SPD) künftig als ehrenamtlicher Sprecher und „Botschafter Stuttgart 21“ das Bahnprojekt Stuttgart 21 in der Öffentlichkeit zusammen mit einem Kommunikationsbeirates vertreten wird.

Anlage 3: Aufruf zum integralen Erhalt des Baudenkmals »Hauptbahnhof Stuttgart«²¹⁴

„Der Stuttgarter Hauptbahnhof, von 1911 bzw. 1914 bis 1928 nach Plänen von Paul Bonatz (1877-1956) und Friedrich Eugen Scholer (1874-1949) erbaut, zählt zu den bedeutendsten Bauwerken des beginnenden 20. Jahrhunderts in Deutschland und Europa. Er kann als der erste Großstadt-Bahnhof der »Moderne« bezeichnet werden und steht hinsichtlich seines architekturhistorischen Ranges in einer Reihe mit Bauwerken wie der AEG-Turbinenhalle (1908/09) in Berlin von Peter Behrens und den Fagus-Werken in Alfeld an der Leine (1911) von Walter Gropius. Mit Recht wurde er gemäß § 12 des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetzes unter Denkmalschutz gestellt.

Dieses Meisterwerk der Architektur des 20. Jahrhunderts wird allerdings nicht nur seit Jahrzehnten vernachlässigt, d.h., seine bauliche Unterhaltung erfolgt nicht seinem Rang gemäß; es ist außerdem in sehr naher Zukunft in großen Teilen seines baulichen Bestandes direkt gefährdet. Denn: Im Zuge der Realisation des seit den 1990er Jahren geplanten neuen Tiefbahnhofs, bekannt unter dem Namen »Stuttgart 21«, ist ab 2008/2009 eine Reihe gravierender Eingriffe in den denkmalgeschützten Bestand vorgesehen. Dazu gehören: Abriss des gesamten Süd-Ostflügels am Schlossgarten (Cannstatter Str.), Abriss des gesamten Nord-Westflügels (Richtung Heilbronner Str.), Abriss der Haupttreppe innerhalb der großen Schalterhalle, Abriss der Verkehrsebene in der Kopfbahnsteighalle. Das Bauwerk, das bis heute als typischer Kopfbahnhof den Gleiskörper U-förmig umfängt, wird durch die vorgesehenen »Amputations«-Maßnahmen gut die Hälfte seiner Gebäudesubstanz mit den charakteristischen Fassadengestaltungen (rohes Kalkstein-Bossenswerk) verlieren und somit zum Torso werden. Im Innern des restlichen Gebäudeflügels zum Arnulf-Klett-Platz wird es zu erheblichen Eingriffen kommen, die nur als »Verstümmelungen« bezeichnet werden können.

Besonders gravierend ist, dass der Bauherr, die bundeseigene Deutsche Bahn AG, tatkräftig vom Land Baden-Württemberg, von der Region Stuttgart und von der Stadt Stuttgart unterstützt wird. Somit setzt sich ausgerechnet die »Öffentliche Hand« über alle Gebote des Denkmalschutzes hinweg, indem sie ein herausragendes, weltbekanntes, zudem in die Denkmalliste eingetragenes Kulturdenkmal fragmentiert, beschädigt und den verbleibenden Rest zu einer baulichen Attrappe degradiert.

Gegen die geplanten Maßnahmen melden wir größte Bedenken an und fordern alle Verantwortlichen mit Nachdruck auf, Alternativen zu den bisher vorgelegten Planungen zu entwickeln. Es gilt, eine denkmalverträgliche und der Bedeutung des Bauwerks angemessene Lösung zu finden, damit der drohende Abriss wesentlicher und charakteristischer Teile des Stuttgarter Hauptbahnhofs vermieden werden kann. Für die »Arbeitsgemeinschaft Hauptbahnhof Stuttgart« April 2008. Dr. Matthias Roser, Stuttgart und Dr. Ulrich Krings, Köln“

²¹⁴ http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu/stuttgarter_hauptbahnhof_aufruf.html

Anlage 4: Warum Stuttgart 21? - Arbeitsgruppe „Stuttgart21 – Ja bitte!“²¹⁵

„Die Vorteile für Städtebau und Landschaft

1. Gewonnener Freiraum: In der Mitte von Stuttgart werden 100 Hektar - eine Million Quadratmeter - kostbarste Fläche frei!
2. Aufwertung der Wohn- und Geschäftsviertel in der nördlichen Mitte von Stuttgart: Das Nordbahnhofviertel, die Wohnquartiere um den Pragfriedhof, auch der Pragfriedhof selbst sind bislang zwischen Bahngleisen, hinter Schrott- und Altwarenlagern eingezwängt und abgehängt.
3. Neues Wohnen und Leben mitten in der Stadt - statt draußen auf Kosten der grünen Wiese: Das ist allseits wieder sehr gefragt, auch von Familien mit Kindern und älteren Leuten.
4. Wir Bürger und unser Gemeinderat haben beträchtlichen Einfluss auf das, was entsteht: Die beiden Neubauquartiere - Rosenstein und hinterm Löwentor (Planungsabschnitte B und C) - können ein besonders schöner Teil von Stuttgart werden.
5. Beim Rosensteinpark entsteht ein funktionsfähiges Stadtgebiet mit eigener Identität: Die vielen heute zerstückelten Stadtquartiere in der nördlichen Mitte von Stuttgart werden miteinander verbunden sein.
6. Direkte Fuß- und Radwegverbindungen zwischen Killesberg und den östlichen Stadtteilen: Wenn die trennende Wirkung der Bahnanlagen nicht mehr besteht, werden sich völlig neue und interessante Wegverbindungen auf tun.
7. Verminderung des Lärms: Der intensive Zugverkehr auf den hoch gelegenen Bahngleisen verursacht heute enormen Lärm, der weit in die angrenzenden Stadtgebiete ausstrahlt.
8. Aufwertung des Unteren Schlossgartens und Rosensteinparks - allerdings starke Eingriffe in den Park beim Hauptbahnhof: Erstmals seit langem werden die Schlossgartenanlagen wieder erweitert.
9. Gute Standorte für Bibliothek, Berufsschulen. :So zentral gelegene, gut erschlossene Grundstücke bieten enorme Möglichkeiten auch für die öffentliche Infrastruktur.

Besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

10. Mehr und leistungsfähigere Zufahrtsgleise zum Hauptbahnhof: Die Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs im Knoten Stuttgart wird primär durch die Zu- und Abfahrtsgleise beschränkt - nicht durch die Anzahl der Bahnsteige.
11. Größere Leistungsfähigkeit: Eine äußerst wichtige Verbesserung bringt die künftig direkte Ausfahrt aus dem Stuttgarter Hauptbahnhof nach Süden, aber auch die kürzere Anbindung von Norden.
12. Flexiblere Verteilung der Züge mit einem unterirdischen Ring: Das neu geplante unterirdische Bahn-Ringsystem im Kern der Stadt und Region Stuttgart macht es möglich, die Verkehrsbedürfnisse viel flexibler als bisher abzuwickeln.

²¹⁵ Arbeitsgruppe Stuttgart21-ja-bitte in: <http://stuttgart21-ja-bitte.de/gewichtige-gruende-fuer-stuttgart-21>, Abrufdatum: 24.07.2009

13. Der Durchgangsbahnhof ist kein Selbstzweck: Der neue Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof ist Voraussetzung, um den Bahnverkehr leistungsfähiger zu machen.
14. Praktisches Um-, Ein- und Aussteigen am neuen Filderbahnhof beim Flughafen und bei der Messe: Nicht nur die Reisenden im Fernverkehr profitieren, sondern der ganze Süden der Region Stuttgart und die Umwelt.
15. Sehr hohe Nachfrage nach Bahnfahrten durch Messe, Flughafen und die Filderregion: Sie trifft nun auf ein viel besseres umweltfreundliches Verkehrsangebot.
16. Mehr Möglichkeiten im Regionalverkehr den Takt zu verdichten und 'durchzufahren': Das bedeutet für viele: mehr Bequemlichkeit und schneller am Ziel!
17. Schnellere Verbindungen: Mit der Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm kommt eine schnelle Verkehrsverbindung hinzu.
18. Durch Zeitgewinn häufiger mit der Bahn fahren: Von kürzeren Fahrzeiten profitieren sehr viele Menschen.
19. Arbeit, Beschäftigung, kulturelles Leben profitieren von guten Verkehrsverbindungen: Sie verbessern auch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Der zukünftige Hauptbahnhof

20. Große und schwierige städtebauliche Veränderungen: Bedenken gibt es hauptsächlich gegen die tiefgreifenden Veränderungen beim Hauptbahnhof selbst.
21. Projekt insgesamt zum Wohl der Allgemeinheit vernünftig und notwendig: Bessere Alternativen haben sich nicht gezeigt.
22. Ein spannender Entwurf - praktisch und gut, und ein neuer Markstein in der Stuttgarter Ingenieurtradition: Wenn Stuttgart also einen neuen Durchgangsbahnhof braucht, dann können wir uns über den ausgewählten Entwurf von Christoph Ingenhoven nur freuen.
23. Möglichkeiten für Ideen und Projekte, auch für ungeplante Aneignungen: Bei aller Liebe zum Hergebrachten - auch den heutigen Zustand am Bahnhof muss man nicht idealisieren.“

Anlage 5: 21 gute Gründe für Stuttgart 21 - Deutsche Bahn AG und Stadt Stuttgart²¹⁶

Vorteile für uns: Als Verkehrsteilnehmer

- 1. Bahnprojekt Stuttgart-Ulm: Mit Komfort durch Europa** Mit dem Bahnknoten Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm wird das Reisen quer durch Europa schneller und bequemer. Die Züge müssen an der Geislinger Steige, dem größten Engpass des europäischen Schienennetzes, nicht mehr herunterbremsen. Von Stuttgart nach München dauert eine Zugfahrt nur noch gut eineinhalb Stunden.
- 2. Schnell in alle Richtungen** In Baden-Württemberg kreuzen sich die Ost-West-Magistrale von Paris nach Wien, Bratislava und Budapest sowie die Nord-Süd-Magistrale von Amsterdam nach Sizilien. Das Land wird zentraler Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz und rückt in Europas Mitte.
- 3. Ohne Umsteigen quer durchs Land** Fern- und Regionalverkehr werden durch den neuen Schienenring in Stuttgart schneller und besser aufeinander abgestimmt. Alle Fahrgäste werden davon profitieren – sei es von kürzeren Reisezeiten, sei es von der Anbindung an Flughafen und Messe. Und Umsteigen gibt es dann nur noch auf wenigen Strecken, weil die Züge nicht mehr im Hauptbahnhof enden und es dadurch mehr Direktverbindungen gibt.
- 4. Vernunft siegt – deutlich mehr Züge auf halb so vielen Gleisen** Die Idee, einen Durchgangsbahnhof zu bauen, ist mehr als hundert Jahre alt. Sie scheiterte damals an den technischen Möglichkeiten. Mit dem neuen Bahnknoten in Stuttgart wird diese Idee nun verwirklicht. Das heißt, mit nur halb so vielen Gleisen können hier künftig deutlich mehr Züge in den Bahnhof ein- und ausfahren, weil sie sich nicht mehr gegenseitig blockieren.
- 5. Aller guten Dinge sind drei** Stuttgart bekommt drei neue, barrierefreie Bahnhöfe: den Flughafenbahnhof, den Hauptbahnhof und die S-Bahnstation Mitnachtstraße. Der Zugang zum Bahnverkehr wird für alle Reisenden einfacher und bequemer. Der Durchgangsbahnhof verbessert auch den Regionalverkehr und ermöglicht schnellere und direkte Verbindungen. Fluggäste sind vom Hauptbahnhof in acht Minuten am Bahnhof Flughafen/Messe.
- 6. Dreh- und Angelpunkt auf den Fildern** Durch den neuen Bahnhof Flughafen/Messe rücken die Innenstadt, der Flughafen und das Messegelände näher zusammen. Gleichzeitig entsteht auf den Fildern ein vernetztes Verkehrsangebot für Auto-, Zug- und Flugverkehr. So wird der neue Bahnhof zum Dreh- und Angelpunkt für den gesamten Filderraum mit seinen rund 150.000 Einwohnern und 100.000 Arbeitsplätzen.
- 7. Schneller umsteigen** Die neue S-Bahn-Station Mitnachtstraße bindet das künftige Rosensteinviertel an das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart an. Weil dort alle S-Bahn-Linien halten, wird das Umsteigen zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt schneller und bequemer. Und der Hauptbahnhof wird entlastet.
- 8. Schneller ankommen** Mit dem Bahnprojekt Stuttgart – Ulm werden die Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr erheblich kürzer. Einige Beispiele, die für sich sprechen:

²¹⁶ TURMFORUM Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.: 21 gute Gründe für Stuttgart 21 in: <http://www.das-neue-herz-europas.de/ueberblick/21gruende/default.aspx>, Abrufdatum: 24.07.2009

Strecke	heute	künftig
Stuttgart – Flughafen	27 Minuten	8 Minuten
Stuttgart – Tübingen	61 Minuten	41 Minuten
Flughafen/Messe – Nürtingen	67 Minuten	8 Minuten
Flughafen/Messe – Bietigheim	56 Minuten	27 Minuten
Backnang – Nürtingen	84 Minuten	46 Minuten
Stuttgart – Ulm	54 Minuten	28 Minuten

Vorteile für uns: Als Umweltschützer

9. Weniger Autos, bessere Luft Der Umbau des Bahnknotens Stuttgart bringt mehr Verkehr in Stadt und Region auf die Schiene und entlastet damit den Straßenverkehr. Die bessere Vernetzung zahlt sich für die Umwelt aus: Wissenschaftler haben errechnet, dass rund 18 Millionen Pkw-Fahrten mit 350 Millionen Kilometern pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. Das erspart der Umwelt jährlich rund 70.000 Tonnen Kohlendioxid.

10. Ruhe bitte! Wegen der neuen Schnellfahrstrecke fährt der Großteil der Fernzüge nicht mehr durch das Neckartal. Die neue Trasse führt künftig vom Hauptbahnhof durch den Fildertunnel auf die Filder. Durch den Ringverkehr fahren die Züge künftig unterirdisch durch die Stadt. Das heißt: Mehr Schienenverkehr, aber weniger Lärm, weil mehr als 30 Kilometer der Strecke in Tunnels verlaufen.

11. Aus alt mach neu Die heute mit Gleisen belegten Flächen werden als Bauland optimal genutzt, um der Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden. Damit können wir Flächen auf der „grünen Wiese“ schonen. Sechzig Hektar Neubauf Flächen wurden aus dem Flächennutzungsplan gestrichen, denn Stuttgart soll auf den alten Gleisflächen wachsen.

12. Ökologisch bauen wird Standard Wenn es um die Neubebauung des Rosensteinviertels geht, gibt die Stadt den Ton an. Sie hat frühzeitig die Flächen gekauft und wird dafür sorgen, dass neue Gebäude umweltfreundliche Energien nutzen. Ziel ist ein CO₂-neutraler Stadtteil.

Vorteile für uns: Als Einwohner

13. Jahrhundertchance für die Stadtentwicklung Wo heute noch Züge fahren, werden nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 über 100 Hektar Gleisflächen frei. Die Stadt kann sich im Zentrum neu entwickeln. Die in der Innenstadt liegenden Gleisflächen verschwinden. Die Stadtteile im Stuttgarter Norden und Osten wachsen wieder zusammen.

14. Der neue Bahnhof setzt Zeichen Mit dem Entwurf des Architekten Christoph Ingenhoven setzt die Bahn ein markantes Zeichen in der Landeshauptstadt. Der Tiefbahnhof mit seiner außergewöhnlichen Form und seiner mit Tageslicht durchfluteten Bahnsteighalle ist bisher einzigartig in der Architekturgeschichte. Der weithin sichtbare Bonatzbau bleibt mit dem Bahnhof verbunden.

15. Mittendrin und doch im Grünen Das neue Europaviertel schließt direkt an den Schlossgarten an. Umgeben vom Rosensteinpark entsteht das neue Rosensteinviertel – zentral,

mit optimaler Anbindung an Schiene und Straße und mitten im Grünen. Die Stadt schafft Lebensraum in bester Lage, zum Wohnen und Arbeiten für mehr als 35.000 Menschen.

16. Mehr Grün – weniger Umweltbelastung Der Schlossgarten und der Rosensteinpark sind wichtige Naherholungsgebiete für die Stuttgarter Bürger. Mit Stuttgart 21 entstehen Parkflächen in der Größe von rund 30 Fußballfeldern, die für bessere Luft sorgen. Die Grünanlagen mit ihren rund 4200 neu gepflanzten Bäumen werden zusätzlich Kohlendioxid und Feinstaub aus der Luft binden.

Vorteile für uns: Als Arbeitnehmer

17. Mehr Wachstum in Region und Land Durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm werden Stadt, Region und Land Teil der zentralen wirtschaftlichen Entwicklungsachse im Herzen Europas. Der Wirtschaftsstandort wird in seiner Zentralität aufgewertet. Die verbesserte Verkehrsanbindung innerhalb Europas führt zu wirtschaftlichem Wachstum.

18. Mehr Arbeitsplätze In den nächsten 15 Jahren werden allein in Stuttgart drei Milliarden Euro Bauvolumen für den Umbau des Bahnknotens und vier Milliarden Euro für die städtebauliche Entwicklung investiert. Das bringt die Bauwirtschaft in Schwung und schafft rund 4000 neue Arbeitsplätze. Die verkehrsgünstige Lage des Europaviertels erleichtert die Ansiedlung von Dienstleistungen mit tausenden neuen Arbeitsplätzen.

Vorteile für uns: Als Steuerzahler

19. Starke Partner Die Deutsche Bahn, der Bund, das Land, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Region stehen als starke Partner hinter einer soliden Planung und Finanzierung des Bahnprojekts. Erstmals bei einem Projekt dieser Größenordnung wurden Kostenrisiken schon vor Projektbeginn umfassend analysiert und finanziell abgesichert.

20. Mehr Einnahmen Durch Investitionen, neue Einwohner und neue Arbeitsplätze haben das Land und die Stadt auf Dauer deutlich mehr Einnahmen aus Umsatzsteuer, Einkommenssteuer, Gewerbesteuer, Grundsteuer und Grunderwerbssteuer. Das bedeutet, dass die Stadt Stuttgart langfristig mehr Steuern einnimmt, als ihr Finanzierungsanteil am Bahnprojekt kosten wird. Die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts wird zu weiteren Arbeitsplätzen und damit zu höherem Steueraufkommen führen.

Vorteile für uns: Das neue Herz Europas

21. Mehr Zukunft Durch die europäische Hochgeschwindigkeitstrasse rücken wir in die Mitte Europas und können zum neuen Herz Europas werden. Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm ist deshalb eine einmalige Jahrhundertchance, um die uns viele Städte beneiden. Die Weichen werden neu gestellt. Das investierte Geld wird langfristig hohe Zinsen tragen: für die Zukunft von Stadt, Region und Land, für uns, unsere Kinder und die kommenden Generationen.“

Anlage 6: Umfrage zu Stuttgart 21 innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft

UMFRAGE zu Stuttgart 21
Immobilienwirtschaft in der Region Stuttgart

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge meines MBA-Studiums (Executive MBA Real Estate) an der Universität Regensburg / IREBS arbeite ich an meiner Masterarbeit zum Thema: „**Stuttgart 21**“.

Um mir ein umfassendes Bild über die Stimmung in der Immobilienwirtschaft in der Region Stuttgart und die Akzeptanz des Projektes machen zu können, habe ich einen Fragenkatalog zusammengestellt. Ich möchte Sie nun bitten, mich bei meiner Recherche zu unterstützen und sich ca. 5 Minuten Zeit zu nehmen, die nachfolgenden Fragen zu beantworten.

Selbstverständlich werden die Daten streng vertraulich behandelt und anonymisiert.

Den ausgefüllten Fragebogen können Sie mir gerne per Mail, rainer.reddehase@real-estate-stuttgart.de oder per Fax: 0711 222 946-436, oder per Post Rainer Reddehase c/o REAL ESTATE STUTTGART, Königstr. 80, 70173 Stuttgart übersenden. Telefonische Rückfragen gerne unter 0711 222 946-35.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe! Bitte senden Sie den Fragebogen innerhalb einer Woche zurück!

Freundliche Grüße Stuttgart, 13. Juli 2009

Rainer Reddehase FRICS

Fragenkatalog zu Stuttgart 21:

Das **Großprojekt Stuttgart 21** umfasst die Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens, den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof anstatt eines Kopfbahnhofes, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an den Bahnverkehr sowie die Integration Stuttgarts an die längste Hochgeschwindigkeitsstrecke Europas, die 1500 Kilometer lange "Magistrale für Europa" zwischen Paris und Bratislava. Weitere städtebauliche Konzepte werden auf den freien und frei werdenden Flächen (circa 100 ha) rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof umgesetzt.

1. Wie ist Ihre allgemeine Haltung zu diesem Projekt?

- Ich lehne es ab
- Ich befürworte es
- Ich habe keine Meinung dazu

2. Welche Chancen bietet das Projekt für die Metropolregion Stuttgart und deren Immobilienwirtschaft?

3. Welche Risiken birgt Ihrer Meinung nach dieses Projekt für die städtebauliche Entwicklung Stuttgarts?

4. Finden Sie die Aufklärung der betroffenen Bevölkerung zu den geplanten Maßnahmen und den entstehenden Kosten ist umfassend genug?

- Ja
- Nein Was ist bei der Informationsgebung zu verbessern?

5. Braucht das Projekt einen „Mister Stuttgart 21“?

- Ich lehne es ab
- Ich befürworte es
- Ich habe keine Meinung dazu

6. Wird sich das Projekt auf Ihre Tätigkeit in der Stuttgarter Immobilienwirtschaft auswirken?

- Nein, ich bin nicht betroffen
- Ja, das Projekt bietet uns folgende Chancen bzw. birgt für uns folgende Risiken:

7. Würden Sie sich aktiv für oder gegen das Projekt einsetzen?

- Ja
- Nein

8. Haben Sie Verbesserungsvorschläge, um die Akzeptanz des Projektes bei den Stuttgarter Bürgern zu verbessern?

- Nein
- Ja, ich würde folgende Maßnahmen befürworten:

9. Wird die Umsetzung des Projektes den Wirtschaftsstandort Stuttgart stärken und dazu verhelfen, die Stadt im internationalen Vergleich zu stärken?

- Ja
- Nein
- Keine Meinung

10. Im welchem Jahr erwarten Sie den Projektstart: _____ bzw. Fertigstellung Durchgangsbahnhof _____**11. Aussage zum geplanten Shoppingcenter auf dem Teilgebiet A1**

- Ich lehne es ab
- Ich befürworte es
- Ich habe keine Meinung dazu
- Kommentar:

12. Aussage zur Neuen Bibliothek

- Ich lehne es ab
- Ich befürworte es
- Ich habe keine Meinung dazu
- Kommentar

13. Wie bewerten Sie das seitens der Projektgegner vorgestellte Konzept „Kopfbahnhof 21“?

- Ich lehne es ab
- Ich befürworte es
- Ich habe keine Meinung dazu
- Kommentar

14. Aus welchem Bereich/Teilbereich der Immobilienwirtschaft kommen Sie?

15. Bitte verraten Sie mir noch ihr Alter

- unter 30 Jahre
- 30 bis 50 Jahre
- über 50 Jahre

16. Wie reisen Sie meistens nach:

Frankfurter City

- Bahn _____ Wie oft in den letzten 12 Monaten?
- Auto _____ Wie oft in den letzten 12 Monaten?

München City

- Bahn _____ Wie oft in den letzten 12 Monaten?
- Auto _____ Wie oft in den letzten 12 Monaten?

Den ausgefüllten Fragebogen können Sie mir gerne per Mail, rainer.reddehase@real-estate-stuttgart.de oder per Fax: 0711 222 946-436, oder per Post Rainer Reddehase c/o REAL ESTATE STUTTGART, Königstr. 80, 70173 Stuttgart übersenden. Telefonische Rückfragen gerne unter 0711 222 946-35.

Vielen Dank!

Rainer Reddehase FRICS

Literaturverzeichnis - allgemein

1. Aengevelt-Research: Zahlenreihen, Berlin 2009
2. Albers, Meike: Kulturelle Großprojekte im Quartier, Saarbrücken 2008
3. Arnoldi, Klaus: Kein Museumsstück, in: Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008
4. Balázs, Péter: Priority Project No. 17 „Rail link: Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienna – Bratislava“ – Annual Report 2006-2007, Brüssel 2007
5. Balázs, Péter: Vorrangiges Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava“, Jahresbericht des Europäischen Koordinators, Brüssel 2006
6. Balázs, Péter: Vorrangiges Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnverbindung Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava“, Jährlicher Tätigkeitsbericht, Brüssel 2008
7. Borgmann, Thomas: Alter Bürgerentscheid ist jetzt vom Tisch, Stuttgarter Zeitung vom 18.07.2009, Stuttgart 2009
8. Brenner, Peter: Immobilienbranche fordert: Stuttgart 21 muss kommen – IWS Immobilienwirtschaft Stuttgart betont Chancen für die Stadtentwicklung in: Immobilienbrief Stuttgart vom 23.06.2009, Ausgabe 36, Stuttgart 2009
9. Bundesregierung: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage – Drucksache 16/10135 vom 16.09.2008 – Kosten des Bahnprojektes Stuttgart 21, Berlin 2008
10. DB Mobility Networks Logistics: Eisenbahnatlas Ausgabe 2009/2010, Belgien 2009
11. Deutsche Bahn AG: Das Synergiekonzept Stuttgart 21 – Die Ergebnisse des Vorprojektes, Stuttgart 1995
12. Deutsche Bahn AG: Eisenbahnatlas Deutschland – Ausgabe 2009/2009, Schweers + Wall, Belgien 2009
13. Deutsche Bahn AG: Ideen umsetzen, Menschen verbinden, Perspektiven schaffen – Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, Stuttgart 2009
14. Deutsche Bahn AG: Projekt „Stuttgart 21“ – Die Machbarkeitsstudie, Stuttgart 1995
15. Dieterle, Hans: Stuttgart 21 – Ein Jahrhundertprojekt auf dem Weg zur Realisierung, in: Tiefbau, Ausgabe 9/1998, München 1998
16. DIP (Hrsg.): Markt und Fakten, Entwicklungen und Trends am Immobilienmarkt, Halbjahresbericht 2009, Berlin 2009
17. Dolde und Partner: Gutachterliche Stellungnahme zum Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21, Stuttgart 2007
18. Dr. Lübke (Hrsg.): Hotelmarkt Stuttgart, 1. Hj. 2008, Frankfurt am Main 2008
19. Dr. Lübke (Hrsg.): Trendumfrage Hotelinvestments Deutschland 2009, Entwicklungen & Strategien, Frankfurt am Main 2009
20. Esser, Ralf Günter: EuropePlaza – vorbildlich nachhaltig, Immobilien Dialog Region Stuttgart am 14.07.2009, Stuttgart 2009
21. European Commission: Trans-European Transport Network – TEN-T priority axes and projects 2005, Luxemburg 2005
22. Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften TEN-V: Überprüfung der Politik - ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik KOM, Luxemburg 2009

23. Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten in Stuttgart: Boden-Richtwerte 2009 zum Stichtag 31.12.2008, DVD, Stuttgart 2009
24. Gutachterausschuss für die Ermittlung von Grundstückswerten in Stuttgart: Grundstücksmarktbericht 2009, Stuttgart 2009
25. Immobilienbrief Stuttgart: Europäische Büro-Immobilienuhr 2. Quartal 2009 – Spitzenmieten in Stuttgart zugelegt, Ausgabe 39 vom 11.08.2009, Stuttgart 2009
26. Immobilienbrief Stuttgart: IWS Immobilienwirtschaft Stuttgart betont Chancen für die Stadtentwicklung, Ausgabe 36 vom 23.06.2009, Stuttgart 2009
27. Immobilienbrief Stuttgart: Kreditklemme? Schwere Rahmenbedingungen – Deals scheitern, Marktanteile unter Banken verschieben sich, Ausgabe 39 vom 11.08.2009, Stuttgart 2009
28. Immobilienbrief Stuttgart: Stuttgart 21 – Teilareal A1 – Vermarktung läuft bestens! Ausgabe 8 vom 22.04.2008, Stuttgart 2009
29. IWW, SRF, VWI: Volkswirtschaftliche Bewertung des Projektes Baden-Württemberg (BW) 21 – Endbericht, Karlsruhe/Wien/Stuttgart 2009
30. Knemeyer, Franz-Ludwig: Stuttgart 21 – Bürgerbegehren unzulässig, Würzburg 2007
31. Landeshauptstadt Stuttgart: Bebauungsplan Stuttgart 21 Teilgebiet A1 im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte Stgt. 977.1 vom 02.07.2001, Stuttgart 2001
32. Landeshauptstadt Stuttgart: Stadtplanungsamt, Rahmenplan Stuttgart 21 vom 24. Juli 1997, Stuttgart 1997
33. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Entwürfe für die neue Stadt, Stuttgart 1996
34. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Entwürfe für die neue Stadt, Stuttgart 1996
35. Landeshauptstadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Ergänzungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg - Änderung des Kaufvertrages für die Teilgebiete A2, A3, B, C, D, Beschlussvorlage vom 25.09.2007, Stuttgart 2007
36. Landtag von Baden-Württemberg: Stellungnahme des Innenministerium vom 26.4.2009 Nr. 77-3824.1-0/408.1 (Drucksache 14/4327), Stuttgart 2009
37. LBBW (Hrsg.): Neubauten der Landesbank Baden-Württemberg, Stuttgart 2004
38. Martin, Egon: Magistrale für Europa, Initiative aktuell Nr. 8, Karlsruhe 2009
39. Memorandum of Understanding zur Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und des Projekts Stuttgart 21 vom 19.07.2007, Berlin 2007
40. Nauke, Jörg: Bahnhof darf kein Torso werden, Stuttgarter Zeitung vom 01.10.2008, Stuttgart 2008
41. Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt - Plädoyer gegen die Selbstzerstörung, Stuttgart 2008
42. Palmer, Boris: Die letzte Ausfahrt vor dem Tunnel: Stuttgart 21 - der Bürgerentscheid und die Oberbürgermeisterwahl im Herbst 2004 in: Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008
43. Pfeiffer, Gerhard: Chronik des Widerstands gegen Stuttgart 21, S. 206 in: Ostertag, Hans (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008
44. Plötz (Hrsg.): Immobilienführer Deutschland 2009, Paderborn 2009
45. Prognos AG: Kurzexpertise zur Bewertung der Tragfähigkeit des geplanten ECE-Einkaufszentrums Wolframstraße auf dem Areal Stuttgart-21 A-1, Zwischenbericht vom 26.05.2009, Stuttgart, Bremen 2009
46. Rockenbauch, Hannes: Stuttgart 21, Rücktritt vom Kaufvertrag für die Flächen A2, A3, B, C und D, Haushaltsantrag vom 17.10.2005 (Nr. 499/2005), Stuttgart 2005
47. Schulte, Karl-Werner/Bone-Winkel, Stephan (Hrsg.): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung, Rentabilitätsanalysen für Immobilienprojekte, 3. Aufl., Köln 2008.

48. Schuster, Wolfgang: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart 2008
49. SPD-Gemeinderatsfraktion: Einkaufszentrum auf A1. Früher Galeria Ventuno, jetzt Quartier 21 genannt, Antrag vom 20.04.2009, Stuttgart 2009
50. Stadt Stuttgart: Stuttgart 21 – Entwürfe für die neue Stadt, Stuttgart 1996
51. Stuckenbrock, Uwe: Stuttgart 21 – Städtebauliche Perspektiven für das Stuttgart der Zukunft, Präsentation bei der IHK Region Stuttgart am 17.10.2007, Stuttgart 2007
52. Stuttgarter Zeitung: Kommunalpolitiker zu den Plänen der Deutschen Bahn AG: Vielstimmiger Jubel für das „Jahrhundertprojekt“ vom 19.04.1994, Stuttgart 1994
53. Stuttgart-Marketing GmbH: Stuttgart baut, Heft 6, Stuttgart 2008
54. TurmForum Stuttgart 21 e.V.: TurmForum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, Das Informationszentrum zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm im Bahnhofsturm, Stuttgart 2008
55. Universität Stuttgart, Institut für Sozialwissenschaften 1: Akzeptanzstudie Stuttgart 21 – Die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger, Stuttgart 2008
56. Unterreiner, Frank Peter: Stuttgart 21 – Teilgebiet A1 – Vermarktung läuft bestens! in: Immobilienbrief Stuttgart Nr. 8 vom 22. April 2008, Stuttgart 2008
57. Vieregg Rössler GmbH: Stuttgart 21: Kostenfalle? Konjunkturpaket? Kopfloses Großprojekt?, Stuttgart 2009
58. Vieregg, Martin: Kosten des Projekts Stuttgart 21, in: Ostertag, Roland (Hrsg.): Die entzauberte Stadt, Stuttgart 2008
59. Villani, Cornelia: Architekt des neuen Hauptbahnhofes über Kosten, das Ergebnis der Gemeinderatswahl und die Flügel des Bonatzbaus in: Stuttgarter Amtsblatt 02.07.2009, Stuttgart 2009
60. Wirtschaftswoche: Großes Minusgeschäft, Ausgabe 30 vom 20.07.2009, Köln 2009
61. Wolf, Winfried: „Stuttgart 21“ - Hauptbahnhof im Untergrund?, Köln 1995
62. Wörner, Achim: „Wir sollten den Hauptbahnhof nicht verklären“ – Interview mit OB Schuster in Stuttgarter Zeitung vom 15.10.2008, Stuttgart 2008

Literaturverzeichnis - Internetquellen

1. 3Sat: Eisenbahntunnel gegen Verkehrsinfarkt am Bosphorus in:<http://www.3sat.de/dynamic/sitegen/bin/sitegen.php?tab=2&source=/nano/bstuecke/117125/index.htm>
2. BAULINKS.de-BauNachrichten: Bauwirtschaft legt Forderungskatalog für kommende Legislaturperiode vor in: <http://www.baulinks.de/webplugin/2009/1frame.htm?1061.php4>
3. Berlin: Berlin bekommt neue U-Bahn und neue Mauer-Gedenkstätte, Berlin 07.08.2009 in: <http://www.berlin.de/rubrik/hauptstadt/politik-aktuell/090807.html>
4. Bock, Jürgen: "Quartier S" ja, Galeria Ventuno nein - 300 Experten diskutieren über innerstädtische Einkaufszentren in Stuttgarter Nachrichten vom 2008-10-27 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1858349_0_2147_stadtplanung-quartier-s-ja-galeria-ventuno-nein.html
5. Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and the Council of 29 April 2004: Annex III in: Mario Mauro, Arbeitsdokument über die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) Haushaltsausschuss, Europäisches Parlament, Brüssel 2004 in: http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dt/565/565862/565862de.pdf
6. DEGI Deutsche Gesellschaft für Immobilienfonds mbH: DEGI Jahrespressekonferenz 2009, Frankfurt 17.03.2009, S. 33f. in: http://www.imv-medien.at/bilder/d3/DEGI_Jahrespressekonferenz.pdf
7. Deutsche Bahn AG: Arbeiten und Wohnen am Schlossgarten, Stuttgart 2009 in: http://www.das-neue-herzeuropas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/arbeiten_und_wohnen_am_schlossgarten/default.aspx
8. Deutsche Bahn AG: Weiterer Meilenstein beim Neubauprojekt Stuttgart–Ulm. Presseinformation vom 13. Juni 2007 in: http://de.wikipedia.org/wiki/Stuttgart_21#cite_note-db-2007-07-19-2
9. Deutsche Bahn AG: Zukünftiger Salucci-Platz, Visualisierung DB AG in: http://www.das-neue-herz-europas.de/architektur/die_neuen_stadtviertel/arbeiten_und_wohnen_am_schlossgarten/default.aspx
10. Guratzsch, Dankwart: Stuttgart kauft sich eine Innenstadt, Die Welt vom 10.2.2002, http://www.welt.de/print-welt/article367704/Stuttgart_kauft_sich_eine_Innenstadt.html
11. Heimerl, Gerhard: Stadtentwicklungsimpulse durch den Ausbau der europäischen Eisenbahnmagistralen: Stuttgart 21 - Zukunftsinvestition für den Bahnknoten Stuttgart, o.O. 2002: <http://www.oevg.at/archiv/veranstaltungen/20020616bregenz/56heimerl.htm>
12. Isenberg, Michael: Forum Stuttgart 21 - Der Bahnhof als verheißungsvoller Ort, Stuttgarter Nachrichten, 30.06.2009 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2110189_0_9223_forum-stuttgart-21-der-bahnhof-als-verheissungsvoller-ort.html
13. Isenberg, Michael: Kein Investor für Einkaufszentrum Galeria Ventuno - Bahn stoppt Bieterverfahren in: Stuttgarter Nachrichten vom 2008-12-22 in: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/detail.php/1905782>
14. Isenberg, Michael: Stuttgart-21-Verträge sind bereits unkündbar in, 08.06.2009: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2048856_0_9223_-die-wichtigsten-antworten-stuttgart-21-vertraege-sind-bereits-unkuendbar.html
15. Klimm, Leo: Teilprivatisierung: Bahn-Börsengang nicht vor 2013, FTD.de vom 10.08.2009, Hamburg 2009 in: http://www.ftd.de/unternehmen/handel_dienstleister/Teilprivatisierung-Bahn-B%F6rsengang-nicht-vor-2013/551455.html

16. Kur- und Bäderamt Stuttgart: Das Stuttgarter Mineralwasser – Herkunft und Entstehung in: <http://www5.stuttgart.de/baeder/mdb/item/187533/8852.pdf>
17. Landeshauptstadt Stuttgart: Bericht des Gutachterausschusses zum Immobilienmarkt, Umsatzrekord am Stuttgarter Immobilienmarkt, 10.06.2008 in <http://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/280858?>
18. Landeshauptstadt Stuttgart: Das Rosensteinviertel in: <http://www.stuttgart.de/rosensteinviertel>
19. Landtag von Baden-Württemberg: Stuttgart 21 – Bedeutung und Finanzierbarkeit des Projekts, Drucksache 12 / 4061 vom 19. 05. 99 in http://www.landtag-bw.de/wp12/drucksachen/4000/12_4061_d.pdf
20. Lederer, Arno: Stuttgart 21 - Architekt aus dem Preisgericht übt Kritik, Stuttgarter Zeitung, 16.07.2008 in: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/2063401?lastupdate=2009-06-17_15:19:24
21. Ostertag, Roland: Denkmalschutz und Stuttgart 21, Was ist die Stuttgarter Denkart?, Stuttgarter Nachrichten vom 15.08.2008 in: <http://www.stuttgarterzeitung.de/stn/page/detail.php/1789197>
22. ProStuttgart21: Für Stuttgart 21, Stuttgart in: <http://www.prostuttgart21.de/start>
23. Stern: Konjunkturpakete - Betriebe misstrauen der Staatshilfe, 2009-01-15 in: <http://www.stern.de/wirtschaft/news/konjunkturpakete-betriebe-misstrauen-der-staatshilfe-651546.html>
24. Stuppert, Sabine: Deutscher Bundestag – Wissenschaftliche Dienste – Aktueller Begriff „Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), Berlin 2006 in: http://www.bundestag.de/wissen/analysen/2006/Das_Transeuropaeische_Verkehrsnetz__TEN-V_.pdf,
25. Stuttgarter Nachrichten: Die Umfrage im Detail, Stuttgart 29.10.2008 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1684410_0_2147_pdf-download-die-umfrage-im-detail.html
26. Stuttgarter Nachrichten: Gönner setzt auf Stuttgart 21, Stuttgart 20.07.2009 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/detail.php/2132989/r_article_print
27. Stuttgarter Nachrichten: Wohnungsmarkt – Bald Zweiklassengesellschaft, Stuttgart 2009-08-02 in: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2148994_0_9223_-wohnungsmarkt-bald-zweiklassengesellschaft-.html
28. Stuttgarter Zeitung: Mehr Bürger gegen Stuttgart 21, Stuttgart 12.08.2009 in: http://www.stuttgarter-zeitung.de/media_fast/1203/stuttgart21.pdf, Tabelle 3
29. SWR: Bislang schwerste Wirtschaftskrise des Landes - Bruttoinlandsprodukt schrumpft um acht Prozent, Stuttgart 10.08.2009 in: <http://www.swr.de/bw-aktuell/video-uebersicht/-/id=4836448/did=5062908/pv=video/gp1=5232300/nid=4836448/1r5a99g/>
30. SWR: Drexler wird Stuttgart-21-Beauftragter, Stuttgart 24.07.2009 in: <http://www.swr.de/nachrichten/bw/-/id=1622/nid=1622/did=5167924/19350op/#Drucken>
31. TEN-T EA: Trans-European Transport Network Executive Agency, New railway high speed line "LGV Est" Second phase: section Baudrecourt- Vendenheim, Brüssel 2009 in: http://tentea.ec.europa.eu/download/project_fiches/france/ficheneu_2007fr17210p_final.pdf
32. TurmForum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.: 21 gute Gründe für Stuttgart 21 in: <http://www.das-neue-herz-europas.de/ueberblick/21gruende/default.aspx>
33. Unterreiner, Frank Peter: Immobilienstandort Stuttgart – Wirtschaftsstark, stabil, schwäbisch in: FAZ.net vom 19.08.2009 in: <http://www.faz.net>
34. Weeber, Rudolf: Ist der von den Gegnern von Stuttgart 21 vorgeschlagene „Kopfbahnhof 21“ eine vernünftige Alternative? in: <http://www.stuttgart21-ja-bitte.de/k21>
35. Wikipedia: Kosten-Nutzen-Analyse in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Kosten-Nutzen-Analyse>
36. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg: Wirtschaftsminister Ernst Pfister stellt Studie zum zukünftigen Qualifikationsbedarf in Baden-Württemberg vor, Stuttgart 22.07.2009 in: <http://www.prognos.com>

Literaturverzeichnis - Homepageauswahl

- <http://stuttgart21-ja-bitte.de>
- http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects
- <http://www.das-neue-herz-europas.de>
- <http://www.deutschebahn.com>
- <http://www.deutschland-frankreich.diplo.de>
- <http://www.euractiv.com>
- <http://www.fay.de>
- <http://www.kopfbahnhof-21.de>
- <http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu>
- <http://www.immobilienwirtschaft-stuttgart.de>
- <http://www.magistrale.org>
- <http://www.mfa.gov.hu>
- <http://www.oebb.at>
- <http://www.pariser-hoefe.de>
- <http://www.real-estate-stuttgart.de>
- <http://www.rics.org>
- <http://www.stuttgart.de>
- <http://www.stuttgart21.de>
- <http://www.swr.de>
- <http://wikipedia.de>

