



An den Vorsitzenden, Herrn Brodda,
c/o Mieterverein Stuttgart
Moserstraße 5
70182 Stuttgart

Steffen Siegel
Vorsitzender
Panoramaweg 64-1
73765 Neuhausen
07158-5850
sksiegel@gmx.de

Dipl.-Ing. Frank Distel
Stv. Vorsitzender
Kirchsteig 5a
78343 Gaienhofen
0171-9597273
frank.distel@t-online.de

Gaienhofen, 21.07.2026

Stuttgart 21 und „Rosenstein“

Sehr geehrter Herr Brodda,

Wolfgang Kämmerer hat mir Ihr Interesse an einem Austausch mit mir signalisiert. Dem will ich nun gerne mit dem Skizzieren meiner Standpunkte nachkommen:

1. Rosenstein:

Als ehemaliger Baubürgermeister habe ich ganz erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit von 2 der 3 Bauquartiere „Rosenstein“ (Ausnahme: "Maker City", siehe unten) im Sinne bezahlbaren Wohnraums für Familien. Nehmen Sie sich bitte einfach mal den Städtebaulichen Rahmenplan zur Hand. Die triviale Anwendung der Grundrechenarten führt beim angenommenen Mittelwert von 5.200 der angestrebten Wohnungszahl eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 68 m² zutage. Die Untergrenze von 4.700 Wohnungen bleibt wegen noch deutlich geringerer Wirtschaftlichkeit mal außer Betracht. Ebenso die Maximalzahl von 5.700 Wohneinheiten. Bei Letzterer läge die mittlere Wohnfläche nämlich bei ungefähr 61 bis 62 m², erst recht indiskutabel für Familien mit Kindern, wie ich finde.

Nun lässt sich natürlich mit dem Wohnungsmix trefflich spielen. Mein Fachkollege Pätzold hat vermutlich mit der von ihm behaupteten mittleren Wohnfläche von 80 m² für Familien zahlreiche Pendlerwohnungen von 25 bis 35 m² mit einem bis max. zwei Zimmern angedacht. Ein gesunder Wohnungsmix setzt aber auch, namentlich in den Obergeschossen und Penthäusern, größere und noch viel teurere Wohnungen von 100 oder mehr m² voraus. Ich bleibe bis zum Beweis des Gegenteils mal bei meinem Durchschnittswert und komme zu folgenden Schlüssen: 68 m² taugen nicht für Familien mit Kindern. Selbst 80 m² sind bezüglich Familiengerechtigkeit grenzwertig und wären angesichts der nachfolgend umrissenen Kosten erst recht nicht bezahlbar, weder im Eigentum, noch zur Miete.

Nach meiner Auswertung der Expertise von Drees und Sommer (für die Stadt) kommen auf den Stadthaushalt für die Bereitstellung der Bauflächen (incl. Abräumen der Gleise, des Tunnelgebirges, der Beseitigung von Altlasten und Kampfmittel im Untergrund sowie der passenden Geländemodellierung), ferner der äußeren und inneren Erschließung, Kitas, Kindergärten, Schulen und öffentlichen Gebäuden, Kosten von rund 6,9 Mrd. Euro zu. Laut OB Dr. Nopper der diese Größenordnung in einem Gespräch mit mir und dem unten genannten Mitengagierten im Januar 2026 im Wesentlichen bestätigte, sollen diese Kosten



auf 20 Jahre verteilt werden, was nach aktueller Lage nichts anderes bedeutet, als eine Fertigstellung aller drei Quartiere frühestens 2052 (!!). Nach den derzeit bekannten Einwohnerprognosen wäre der Wohnungsbedarf bis dahin mehr als fraglich. Von den 6,9 Mrd. könnten für den Fall des Verkaufs der Bauflächen an die Bauträger rund 0.9 Mrd. Erlöse abgezogen werden. Es bleibt - nach meiner Überzeugung - infolge des nachhaltigen Einbruchs beim Gewerbesteueraufkommen - eine niemals tragbare Belastung für den städtischen Haushalt von rund 6 Mrd. Andere Quellen gehen von 6,4 Mrd. und mehr aus. Ich vermute stark, dass der Kämmerer das bestätigen wird. Bei der (nach aktueller Satzung) Vergabe per Erbbaupacht bliebe es bei rund 6,9 Mrd. Fördermittel sehe ich angesichts der maroden Haushalte des Bundes und der Länder höchstens für den Mietwohnungsbau. In meinem ersten Fazit ist "Rosenstein" für die Stadt und daher auch für spätere Nutzer unbezahlbar!

2. Stuttgart 21:

Als gelernter Verkehrs- und Eisenbahnfachingenieur wird der Tiefbahnhof allein, anders, als ein von Grund auf sanierter Kopfbahnhof, niemals bahnbetrieblich ausreichen. Dies nicht einmal für den heutigen und noch viel weniger für den zukünftigen Zugverkehr bei der angestrebten Verdoppelung der Bahnnachfrage ab 2030. Daran wird definitiv auch die Digitalisierung des Bahnknotens (sollte diese jemals zustandekommen!) nichts ändern.

Beweise:

- a. die geplanten, über 100 täglichen Doppelbelegungen der Bahnsteige!
- b. das völlig absurde Nahverkehrsdreieck des VM BW, bei dem alle NEU vom Land bestellten - im Übrigen dringend erforderlichen - Regio- und MEX-Züge via den Dreieckspunkten Vaihingen, Feuerbach und Bad Cannstatt am künftigen "Hauptbahnhöfchen" vorbeigeleitet werden. Ich frage mich, ob den Verantwortlichen nicht klar ist, dass ein Hauptbahnhof, der diese Bezeichnung verdient, davon "lebt", dass ALLE Züge sich für bequeme Umstiege UND vor allem für einen sinnvollen Taktfahrplan an EINER STELLE treffen müssen!
- c. Noch viel entscheidender ist aber, dass der Tiefbahnhof allein bei umfangreicheren Störfällen (Zugunglücke, Zugbrand oder Tunnelschäden infolge fachlich nicht auszuschließenden Wasserzutritts und Quellungen der kilometerlangen Anhydritzonen) mangels Ausweichgleisen am Bahnknoten über keinerlei Resilienz verfügt. Der Bahnverkehr in Stuttgart könnte in solch einem Fall monate- wenn nicht jahrelang zum Erliegen kommen.

Mehr Offenbarungseide der Untauglichkeit des Tiefbahnhofs allein sind nach gesundem Menschenverstand eigentlich nicht erforderlich!

Da der Tiefbahnhof fast fertiggestellt ist, besteht die - bahnbetrieblich! - einzig tragfähige Lösung in einer Sanierung des Kopfbahnhofs und der Panoramastrecke nach Teil-Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs, aktuell ab 2032. Dann nämlich können diese - schon jetzt wegen der neuerlichen Verzögerungen zwingenden - Sanierungen bei oben deutlich weniger Verkehr völlig problemlos unter rollendem Rad nachhaltig vollendet werden.



Im Fazit bleibt für einen wirklich zukunftstauglichen Bahnverkehr daher nur der Ausweg des Doppelbetriebs beider Bahnhöfe. Paragraph 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes weist den Weg, da der Erhalt oberirdischer Gleise geradezu zwingend ist.

Weitere Vorteile der Kombilösung:

- Der Pfaffensteigtunnel und die P-Option sind überflüssig - fast 4 Mrd. gespart!
- Die indiskutable Unterbrechung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen unterbleibt!
- Die extrem teure Volldigitalisierung wäre unnötig! Weitere Milliarden wären gespart.
- Der Deutschlandtakt funktioniert dann - UND NUR DANN! - problemlos, auch ohne Digitalisierung.
- Die Stadt Stuttgart spart 6 Mrd. und kann ihre unsäglichen Sparmaßnahmen bei Sozialem, Kultur und Sport einstellen.
- Stadtklimatisch bleibt ein so wichtiges Frischluft-(entstehungs-)gebiet (vgl. Umweltamt der Stadt!) erhalten, welches Rosenstein ansonsten fast völlig zum Opfer fiele!
- die Stadt kann dennoch (sofort!) die "Maker City" mit rund 600 Wohnungen, öffentlichen Einrichtungen und der Interimsoper realisieren.
- Die Rückabwicklung des Grunderwerbs für die Gleisflächen spült rund 459 Mio. Euro in den Stadtsäckel zurück; genug Geld fürs Erste, um die Aktivierung der 3 bis 4 innerstädtischen, direkt am Stadtbahnnetz gelegenen, Brachflächen für stadtklimaschonenden - BEZAHLBAREN UND VIEL SCHNELLER REALISIERBAREN - Wohnungsbau zu beginnen!

Sehr geehrter Herr Brodda, ich bin mir durchaus bewusst, dass all das Beschriebene das Bohren sehr dicker Bretter bedeutet. Seien Sie aber versichert, dass darin die wirklich allerletzten Chancen liegen, einen nachhaltig funktionierenden Bahnknoten Stuttgart (Bedeutender Standortfaktor!) zu retten – und, das sind Ihre Interessen! - viel schneller und auch städtebaulich und stadtklimatisch sinnvoller zu den dringend benötigten, bezahlbaren Wohnungen in Stuttgart zu kommen.

Für Rückfragen, gerne auch zu einem Gesprächstermin, zusammen mit meinem Freund und Mitstreiter Dieter Reicherter, ehemals Vorsitzender Richter am Landgericht und Sprecher des Aktionsbündnisses, stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen