

# "Ja" für einen Ausstieg des Landes aus der Finanzierung von Stuttgart 21



## Die zehn wichtigsten Argumente

### 1. Zeitplan: Für einen Stopp ist es nicht zu spät

Der für Stuttgart 21 verkündete Baustart hat bisher nur Arbeiten für eine sowieso notwendige Generalmodernisierung nach sich gezogen. Angesichts drastischer Unterfinanzierung erscheint die gemeinsame zeitgleiche Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm mit Stuttgart 21 vor 2025 fragwürdiger denn je. Bereits jetzt notwendige Ausnahmegenehmigungen und schon eingetretene Pannen wecken erhebliche Zweifel an der Sorgfalt der Planungen zu Stuttgart 21. Zudem lauern in noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüssen weitere Bau- und Kostenrisiken. Deshalb wäre es fatal, die Unumkehrbarkeit des Projekts jetzt willkürlich zu erzwingen.

### 2. Kosten: Stuttgart 21 ist schlecht kalkuliert und zu teuer

Seit Beginn der Planungen kam es zu enormen Kostensteigerungen, scheinbar kommt die wahre Dimension ans Licht. Die für Frühjahr 2010 zugesagten Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsüberprüfung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm - und damit aktuelle und realistischere Baukosten - liegen immer noch nicht vor. Statt 6,5 Milliarden Euro werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm mindestens 10 Milliarden Euro kosten und zum weit überwiegenden Teil aus öffentlichen Kassen finanziert. Über die Finanzierung dieser Mehrkosten wurde kein Einvernehmen hergestellt. Sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass ein Ausstieg unmöglich ist, werden den Steuerzahlern die weiteren Kosten aufgebürdet.

### 3. Öffentliche Haushalte: Rekordverschuldung

Bund, Länder und Kommunen weisen Rekordverschuldungen auf, die Regierung hat einen harten Sparkurs ausgerufen. Bereits vorher war der Verkehrsetat drastisch unterfinanziert. Wichtige Verkehrsprojekte werden dem Rotstift zum Opfer fallen. Die knapper werdenden Gelder müssen Projekten mit einem hohen verkehrlichen Nutzen, den weder Stuttgart 21 noch die Neubaustrecke aufweisen, zufließen. Jetzt gilt erst recht: Stuttgart 21 ist nicht zeitgemäß.

### 4. Bauzeit: Verlängerungen bereits programmiert

Es ist völlig illusorisch, davon auszugehen, dass die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm jährlich ein Viertel der insgesamt bundesweit zur Verfügung stehenden Verkehrsinvestitionsmittel erhalten werden. Geringere jährliche Mittel bedeuten aber eine Verlängerung der Bauzeit. Ein gravierender Nachteil der Projekte ist, dass sie erst dann einen Nutzen entfalten, wenn sie vollständig fertig gestellt sind - voraussichtlich nicht vor 2025. Weil Stuttgart 21

ohne die Neubaustrecke "auf dem Acker" endet, wird der Tiefbahnhof auch nicht vorher fertiggestellt.

Die Leidensjahre für die Stadt Stuttgart mit der "größten Baustelle Europas" mitten in der City erhöhen sich auf 15 - 20 Jahre.

### 5. Kannibalisierung: Schaden für das große Ganze

Werden Stuttgart 21 und Neubaustrecke weiter verfolgt, bleiben sinnvolle Projekte für die Schiene - wie die Rheintalbahn, die als eine der wichtigsten europäischen Frachtrouten Nordseehäfen und Mittelmeer verbindet ! - auf der Strecke. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße wird so weiter vorangetrieben. Transnationale Trassen werden vernachlässigt und viele kleine Projekte mit großer Wirkung weiter verschoben. Zum Nachteil für Bürger, Wirtschaft und Klima.

# "Ja" für einen Ausstieg des Landes aus der Finanzierung von Stuttgart 21



## 6. Planung: Qualität mangelhaft

Die Planungen für Stuttgart 21 wie auch für die Neubaustrecke weisen extreme Defizite auf, von den Grundannahmen bis zu den Details:

Der bestehende Kopfbahnhof weist eine höhere Leistungsfähigkeit auf als der geplante Tiefbahnhof. Zudem sind bei diesem nachträgliche Kapazitätsausweitungen ausgeschlossen - ein milliardenteures Nadelöhr.

Die Neubaustrecke wird mit Planzahlen begründet, die durch die Realität längst überholt sind: Berechnet wurde die Strecke mit doppelt so vielen Zügen wie heute - bei weiter sinkender Tendenz - tatsächlich fahren. "Leichte, schnelle Güterverkehrszüge", die weiter zur Notwendigkeit der Strecke angeführt wurden, existieren nirgends. Statt dessen geht der Trend im Güterverkehr zu langen, schweren Zügen, die aber die Steigungen der Neubaustrecke - größere Steigungen als die Geislinger Steige - nicht bewältigen könnten.

Am Flughafen werden in einem Abstand von ca. 250 m zwei Bahnhöfe entstehen - ein Schwabenstreich. Auf den Fildern soll aus Kostengründen das S-Bahn-Netz mit genutzt werden. Sicherheitsbedenken des Eisenbahnbundesamtes werden durch befristete Sondererlaubnis des Verkehrsministers umgangen. Zudem müssten die Züge im künftigen Hochgeschwindigkeitsnetz langsam fahren. Und viele Fahrzeuge, wie sie heute in Deutschland, der Schweiz oder Italien üblich sind, wären künftig auf der Strecke nicht mehr zugelassen.

## 7. Folgen spürbar: Reisen per Bahn wird stressiger, langsamer, teurer

Die Menschen und ihre Bedürfnisse standen bei den Planungen alles andere als im Mittelpunkt. Heute gehört der Stuttgarter Hauptbahnhof zu den pünktlichsten Großbahnhöfen Deutschlands - zukünftig soll ein integraler Taktfahrplan im zentralen Verkehrsknotenpunkt des Landes nicht mehr möglich sein. Stuttgart 21 bedeutet: längere Reisezeiten, teurere Tickets, umständliches Umsteigen, fehlende Verbindungen. Vor allem Berufspendler und die Reisenden im Nahverkehr werden mit einem verminderten Zugangebot und/oder mit höheren Fahrpreisen für das Prestigeprojekt bezahlen.

## 8. Bonatzbahnhof: Meisterwerk der Architektur, Kulturdenkmal

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist ein architektur- und geistesgeschichtliches Kulturzeugnis ersten Ranges. Die Gefahr besteht, dass die DB noch vor Genehmigung aller Teilabschnitte von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke voreilig Fakten schafft, nur um die "Unumkehrbarkeit" von Stuttgart 21 vordergründig zu demonstrieren: durch den Teilabbruch dieses Meisterwerks!

## 9. Procedere: Bürgerwille und Bürgerbeteiligung bleiben außen vor

Das bisherige Geschehen um Stuttgart 21 hat bewiesen: Bei diesem Prestigeprojekt bleibt der Bürgerwille auf der Strecke und Bürgerbeteiligung wird zur Farce. Der weit überwiegende Teil der Stuttgarterinnen und Stuttgarter lehnt das Projekt ab. Woche für Woche demonstrieren Tausende vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof gegen das Prestigeprojekt. Mehr als 15.000 "Parkschützer" wollen den Stuttgarter Schlossgarten nicht zerstören lassen.

## 10. Die Alternative: Kopfbahnhof 21

Bereits als bloßes Denkkonstrukt besticht das Alternativmodell "Kopfbahnhof 21" seit vielen Jahren durch zahlreiche Vorteile - von den im Vergleich zu Stuttgart 21 deutlich niedrigeren Kosten ganz zu schweigen. Höchste Zeit, dieses Modell ernsthaft zu planen!