

## Liebe Leserinnen und Leser,

kaum ein anderes Thema beherrscht derzeit die Nachrichten und erhitzt die Gemüter wie Stuttgart 21 – und das massiv seit Beginn der Abrissarbeiten am Nordbahnhof. Der offizielle Baustart war bereits am 2. Februar 2010. Warum starten die S 21-Gegner erst in den letzten Wochen verstärkt Protestaktionen, obwohl dieses Projekt seit 1985 in der Entwicklung ist? Nach über zwei Jahrzehnten Planungen, Finanzierungsdiskussionen und Untersuchungen stimmte im Juli 2007 der Landtag dem Memorandum zwischen Bund, Bahn, Land, der Stadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart zu. Damit starteten die Entwurfsplanungen und Vertragsverhandlungen zur Finanzierung des Jahrhundertprojektes. Wo waren die 60.000 Gegner, die jetzt demonstrieren in den letzten 15 Jahren? Was sind ihre Argumente gegen das Projekt? Ich finde, es wird Zeit, dass auch die zahlreichen Stimmen der Befürworter gehört werden und eine sachliche Diskussion und Argumentation nicht im allgemeinen Tumult untergeht.

## Ich bin für Stuttgart 21!

Das Projekt stärkt den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg, weil es die Einbindung des gesamten Landes in das europäische Schienennetz der Zukunft sichert. Dadurch wird unser Land von Kehl bis Ulm zu einem zentralen Teil der europäischen Magistrale Paris-Bratislava. Stuttgart 21 schafft und sichert Arbeitsplätze.



# Viktoria Schmid

## Landtagskandidatin



Die Vorteile in Bezug auf Verkehr und Infrastruktur sind immens und das bei gleichzeitigem ökologischen Nutzen. Straßen- und Luftverkehr werden nachhaltig auf die Schiene verlagert und entlasten nachweislich die Umwelt durch Einsparung von über 175.000 Tonnen Co2 im Jahr. Für den Stadt- und Landkreis Enz werden sich durch die Auflösung des Knotens in Stuttgart verbesserte Anbindungen im Nah- und Regionalverkehr ergeben, da die Fahrpläne im gesamten Land besser aufeinander abgestimmt werden können. Diese Verbesserungen werden nicht nur in der Anbindung Richtung Stuttgart und Flughafen, sondern auch von Pforzheim Richtung Stuttgart wirksam werden. Ich halte es für sinnvoller, die aktuelle Debatte chancenorientiert anzugehen! Daher möchte ich mit der Beantwortung der häufigsten kritischen Fragen aufzeigen, warum es keine Alternative für dieses gigantische Projekt gibt.

(Foto der Architektenentwürfe als Bsp.)

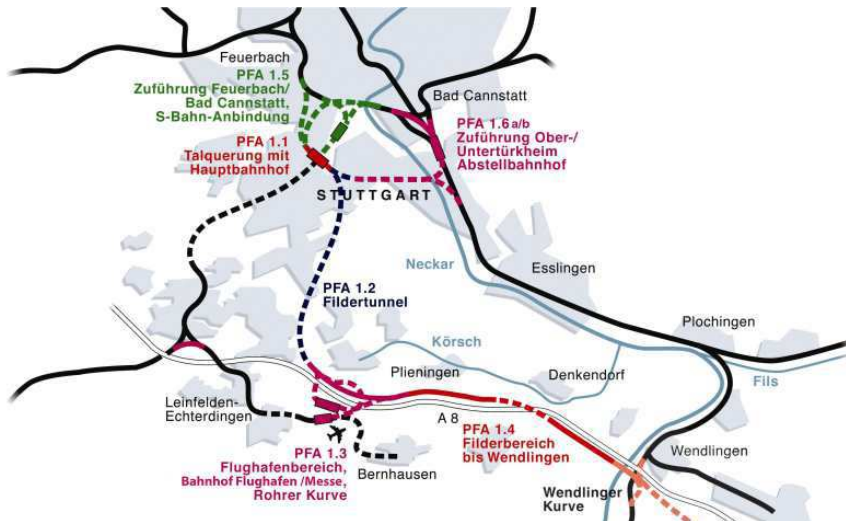


### **1. Unterstellung**

Die Kosten für Stuttgart 21 laufen aus dem Ruder.

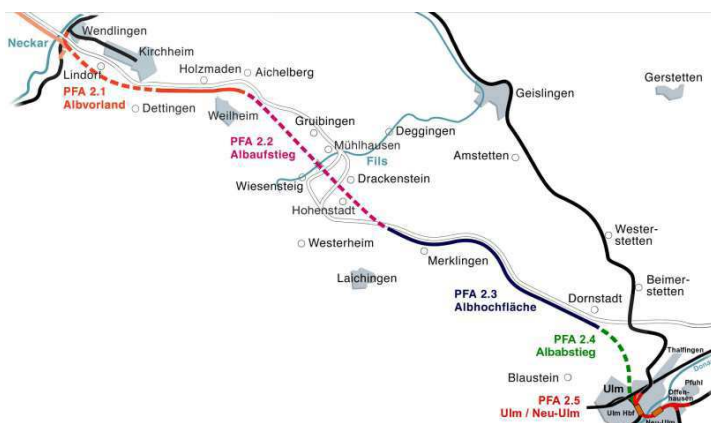
Die Kostenschätzung für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm a) belaufen sich auf 4.088 Mrd. €. Die Kosten übernehmen Deutsche Bahn (1.469 Mio. €), Bundesrepublik Deutschland inkl. EU (1.229,4 Mio. €), Baden-Württemberg (823.8 Mio. €), Stadt Stuttgart (235.58 Mio. €), Flughafen (227.2 Mio. €) und Region Stuttgart (100 Mio. €). Bei Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 wurden Kosten in Höhe von 3.076 Mrd. Euro vertraglich vereinbart. Darüber hinaus ist ein Risikofonds in Höhe von 1.45 Mrd. Euro festgeschrieben worden. Nach der Entwurfsplanung ergab sich im Dezember 2009 der Gesamtfinanzbedarf von 4.088 Mrd. € für S 21. Die Mehrkosten sind mit der Risikovorsorge gedeckelt.

a) Übersicht Gesamtpaket S 21



Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm b) ist mit 2.89 Mrd. € veranschlagt. Sie ist Bestandteil der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg und im Bedarfsplan des Bundes verzeichnet. Die Finanzierung übernimmt der Bund. Die Gesamtsumme des Projektes Stuttgart 21 beträgt 6.98 Mrd. €. Bei der Neubaustrecke ist der Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg auf 950 Mio. € „gedeckt“. Kostensteigerungen gehen zu Lasten des Bundes. Dieser sichert ebenfalls nach 2016 die Anschlussfinanzierung. Der überwiegende Teil von Mehrkosten, die bereits in der Kalkulation enthalten sind, sind der Sicherheit geschuldet. Seit Planungsbeginn vor mehr als 15 Jahren haben sich Sicherheitsvorschriften beim Bau und beim Betrieb von Schienenverkehrsanlagen verändert. Die Mittel, die für erhöhte Sicherheitsauflagen anfallen dienen den künftigen Fahrgästen und den Bürgern entlang der Strecke.

b) Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



# Viktoria Schmid Landtagskandidatin



## 2. Unterstellung

Der Kopfbahnhof ist das bessere Konzept

Der so genannte Kopfbahnhof K 21 ist keine Alternative zum Tiefbahnhof S 21. Die Befürworter haben diese Variante weder baulich bis zum Ende geplant, noch gibt es ein schlüssiges betriebliches Konzept. Letztlich ist auch die Finanzierung offen, da diese Variante keine Aussicht auf kommunale und regionale Partner hat. Alle Flächen, die heute von Gleisen belegt sind, würden dies auch künftig sein. Der Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl, der als geistiger Vater von Stuttgart 21 gilt, hat als Erster die Idee entwickelt, Stuttgart zumindest mit Fernzügen zu unterfahren und dafür einen Durchgangsbahnhof zu bauen.



### **Interview mit Gerhard Heimerl:**

*Stuttgarter Zeitung, 31.08.2010 (Auszug von Holger Gayer)*

**Die K-21-Befürworter argumentieren aber, dass ihr Konzept günstiger wäre.**

Das stimmt so nicht. Um den Kopfbahnhof so weit zu ertüchtigen, dass er ähnlich hohe Leistungen aufweist wie der jetzt geplante Durchgangsbahnhof, braucht man inklusive der Anbindung des Flughafens unterm Strich etwa 3,6 bis 3,7 Milliarden Euro. Das wäre immer noch weniger als die mindestens 4,1 Milliarden bei Stuttgart 21. Ja, aber es wäre auch nicht nur ein Drittel wie die Protestierer suggerieren. Und wenn man die Kosten und den Nutzen nach den Kriterien des Bundesverkehrswegeplans und der standardisierten Bewertung für den öffentlichen Nahverkehr abwägt, zeigt sich eindeutig, dass Stuttgart 21 besser ist.

# Viktoria Schmid

## Landtagskandidatin



### **Sie bleiben auch bei Ihrer These, dass acht Gleise im Durchgangsbahnhof leistungsfähiger sind als 16 Gleise im Kopfbahnhof?**

Absolut. Es gilt die alte Faustregel, dass ein Kopfbahnhof doppelt so viele Gleise benötigt wie ein Durchgangsbahnhof, um die gleiche Leistung zu erzielen. Entscheidend sind die Gleisverflechtungen im Vorfeld. Egal, wie Sie es anstellen: ein Zug muss bei der Ausfahrt am Anfang immer über die gleichen Weichen fahren wie bei der Einfahrt. Daher sind gegenseitige Behinderungen von Zügen nicht zu vermeiden.

### **Was empfehlen Sie jetzt den Herren Grube, Mappus und Schuster - Bauen nach dem Motto "Augen zu und durch"?**

Das klingt zwar knallhart. Aber welche neuen Erkenntnisse brächte ein Baustopp? Aus meiner Sicht keine. Wir waren vor Jahren schon so schlau wie heute.

*Stuttgarter Zeitung, 11.09.2010 (Auszug von Mathias Bury)*

### **„Auch K 21 ist ein Milliardenprojekt“**

Projektstreit

Der emeritierte Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl wirbt für Stuttgart 21 und greift die Gegner an. Nach Heimerls Rechnung wäre K 21 „unwesentlich billiger als S 21“. Für das Alternativkonzept hat er Kosten von etwa 3.7 Milliarden Euro errechnet, bei Stuttgart 21 sind es laut Bahn 4.1 Milliarden Euro. Heimerl: „Auch K 21 wäre ein Milliardenprojekt.“ Nur würde mit diesem, sagt Heimerl, nicht der gleiche Nutzen erreicht wie mit S 21 – „weder verkehrlich, betriebswirtschaftlich, ökologisch noch volkswirtschaftlich“. Eine Kosten-Nutzen-Analyse habe für den Kopfbahnhof einen Wert von 1,2 ergeben, für den Durchgangsbahnhof 2,4.

Wesentliche Vorteile eines Durchgangsbahnhofs:

- Züge können schneller ein- und ausfahren.
- Züge können besser aus dem Bahnhof ein- und ausfahren, ohne sich gegenseitig zu blockieren.
- Es entsteht kein Rangieraufwand.
- Die Umsteigewege sind kurz und übersichtlich.
- Die Unterhaltskosten sind geringer, da weniger Weichen und Gleise instandgehalten werden müssen.

Heute sind Flughafen und Landesmesse nur über die S-Bahnlinien S2 und S3 zu erreichen. Diese halten direkt am Flughafenterminal an der S-Bahnstation Flughafen/Messe. Zukünftig werden die Regional- und Fernverkehrszüge in und aus Richtung Horb ebenfalls dort halten. Dadurch wird die Gäubahn an das Bahnprojekt angeschlossen. Um Flughafen und Landesmesse optimal anzubinden, wird ein zusätzlicher neuer Bahnhof mit Hochgeschwindigkeitsanschluss gebaut.

# Viktoria Schmid

## Landtagskandidatin



Hier werden zukünftig täglich etwa 50 Fernzüge und 62 Regionalzüge einfahren. In vielen Fällen entfällt auf der Fahrt vom und zum Flughafen das Umsteigen auf die S-Bahn-

Beispielrechnungen für Zeitersparnis: (Wahlkreisscharfe Zahlen verwenden, Ulm-Beispiel ist aber sehr prägnant, sollte überall genannt werden)

Strecke Flughafen Stuttgart – Ulm: bisher 95 Minuten, künftig 24 Minuten  
**Zeitersparnis: 71 Minuten**

Strecke Stuttgart Hbf. – Ulm: bisher 54 Minuten, künftig 28 Minuten  
**Zeitersparnis: 26 Minuten**

### 3. Unterstellung

Die Verträge können noch gekündigt werden

Falsch – Ein Ausstieg wäre nur bis zum 31.12.2009 möglich gewesen und das auch nur, wenn die erwarteten Kosten nicht mit dem Risikofonds abgedeckt wären und die Vertragsparteien keine Einigung über die Finanzierung erzielt hätten.

### 4. Unterstellung

Stuttgart 21 war keine demokratische Entscheidung

Und ob das eine demokratische Entscheidung war! Über 15 Jahre hinweg haben Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Stuttgarter Gemeinderat mit jeweils 75 Prozent Mehrheit dem Projekt zugestimmt. Das ist das übliche Verfahren in einer parlamentarischen Demokratie, dass Parlamente stellvertretend für die Bürgerinnen und Bürger, die deren Zusammensetzung in freien und demokratischen Wahlen bestimmt haben, entscheiden.

Schon im Wahlprogramm 2006 hat die CDU deutlich Flagge gezeigt für Stuttgart 21:

*.....Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind von entscheidender Bedeutung für die Einbindung des Landes in das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz auf der Achse Paris-Straßburg-Karlsruhe- München. Von Stuttgart 21 profitieren nicht nur die Landeshauptstadt und der mittlere Neckarraum, sondern das ganze Land. Ein Verzicht auf dieses Projekt würde dazu führen, dass die Verkehrsströme sich neue Wege jenseits der Landesgrenzen suchen.....Die CDU steht zum Vorfinanzierungsangebot des Landes für Stuttgart 21....*

# Viktoria Schmid Landtagskandidatin



## **5. Unterstellung**

Das Geld könnte besser in Bildung und Kindergärten investiert werden

Die Mittel von Bund und Bahn sind für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zweckgebunden und würden in Verkehrsprojekte anderer Bundesländer fließen, wenn sie nicht von Baden-Württemberg beansprucht werden. Das Projekt wird finanziert, ohne andere wichtige Projekte, wie die erforderlichen Investitionen in die Bildung, zu gefährden. Kommt Stuttgart 21 nicht, fließen die Milliarden nicht nach Baden-Württemberg. Vielmehr kommen auf unser Land Schadenersatzzahlungen in Höhe von bis zu 1.5 Mrd. Euro zu. Die müssten aus den kommenden Haushalten kommen – ohne dass unser Land dafür eine Gegenleistung erhielte.

## **6. Unterstellung**

Der Schlossgarten wird zerstört



Im Gegenteil – Stuttgart 21 sorgt für Stadtentwicklungsmöglichkeiten von ungeahnten Dimensionen für eine Metropole wie Stuttgart.

Das neue Stadtquartier steht auch für einen zukunftsorientierten Städtebau, denn die Stadt Stuttgart wird dafür sorgen, dass neue Gebäude umweltfreundliche Energien nutzen. Ziel ist ein CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil. 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. Für die 280 Bäume, die im Zuge der Bauarbeiten gefällt werden müssen, werden 4200 neue Bäume gepflanzt.

## **Und zu guter Letzt:**

Nicht zuletzt entstehen mit dem Projekt S 21 17.000 neue Arbeitsplätze und 500 Millionen Euro zusätzliche Wertschöpfung in der Region Stuttgart und in Baden-Württemberg! Das

# Viktoria Schmid

## Landtagskandidatin



Projekt sichert eine Verbesserung der Infrastruktur im gesamten Ländle, von der auch der Regionalverkehr profitieren wird. Baden-Württemberg ist einer der stärksten Wirtschaftsstandorte in Deutschland und das soll auch so bleiben! Deswegen steht Stuttgart nicht auf dem Kopf – vielmehr haben alle Beteiligten über Jahrzehnte Kopfstände gemacht, um mit diesem gigantischen Projekt unser Ländle für die Zukunft fit zu machen. Ich will meinen Kindern in 20 Jahren nicht erklären müssen, warum das Land der Dichter, Denker und Erfinder zur Provinz verkommen ist, weil wir den Zeitgeist verschlafen haben! Jetzt haben wir die Chance, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Mit S 21 setzen wir europaweit Maßstäbe ob verkehrlich, ökologisch, volkswirtschaftlich und städtebaulich. Es gibt keine bessere Alternative!

Stuttgart 21 geht uns alle an! Ich wünsche mir, dass die Projektbefürworter mehr in Erscheinung treten und die Gestaltung unserer Zukunft nicht den Meinungsführern der Gegner überlassen.



**Bahnprojekt Stuttgart-Ulm**

Informieren Sie sich ausführlich über das Projekt unter folgenden Links:

[www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de)

[www.das-neue-herz-europas.de](http://www.das-neue-herz-europas.de)

[www.prostuttgart21.de](http://www.prostuttgart21.de)

[www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de)