

Nach der Schlichtung erst recht:

**Stuttgart 21
geht uns alle an!**

Behauptungen

der Befürworter von S21 und deren

Widerlegung

Liebe Mitbürger, liebe Mitbürgerinnen,

bei mindestens 5,3 Mrd. Euro* Kosten für Stuttgart 21 (ohne die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm) und der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte ist eines klar: Stuttgart 21 geht uns alle an. Dabei gibt es viele widersprüchliche Aussagen. Was sind die wichtigsten Argumente der S21 Befürworter?

1) „S21 ist alternativlos, da man 60 verschiedene Bahnhofskonzepte geprüft hat“

Richtig ist jedoch: Alle von den Projektbetreibern in den 1990ern geprüften Konzepte hatten die Vorbedingung, dass die Gleisflächen vor dem jetzigen Hauptbahnhof zur Bebauung frei werden müssen, d. h. der Bahnhof musste unter die Erde. Dass ein modernisierter Kopfbahnhof (K21) eine vielfach preiswertere und leistungsfähigere Alternative ist, wurde dabei nicht berücksichtigt. Deshalb ist S21 kein wirkliches Schienen-, sondern vor allem ein Immobilienprojekt, da der Hauptgrund für S21 die Bebauung der frei werdenden Gleisflächen ist.

2) „Ohne S21 wird Stuttgart von Europa abgehängt“

Richtig ist jedoch: Zum einen wird auch ein modernisierter Kopfbahnhof (K21) in Zukunft, genauso wie heute schon, von ICEs und TGVs angefahren. Zum anderen existiert die von den S21-Befürwortern beworbene „europäische Magistrale Paris - Budapest“ überhaupt nicht und wird durch S21 auch nicht geschaffen (was Bahnvorstand Dr. Kefer am 04.11.2010 in der Schlichtungsrunde zugegeben hat).

3) „Der neue Tiefbahnhof ist leistungsfähiger als der Kopfbahnhof“

Richtig ist jedoch: Der geplante Tiefbahnhof ist nur acht-gleisig und hat jeweils vier Zu- und Ablaufgleise. Ein modernisierter Kopfbahnhof (K21) jedoch ist 16-gleisig und hat je fünf bis sechs Zu- und Ablaufgleise. Das bedeutet, dass K21 sowohl zu jedem Zeitpunkt mehr Züge in den Bahnhof ein- und ausfahren lassen, als auch mehr Züge gleichzeitig im Bahnhof aufnehmen kann als S21. Mit einer sinnvollen „Vertaktung“ der Züge (durch den in der Schweiz erfolgreich umgesetzten „Integralen Taktfahrplan“) ermöglicht K21 deshalb ein angenehmes Umsteigen zwischen vielen verschiedenen Zügen, was die Reisezeiten insgesamt stark verkürzt. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen im Regionalverkehr, der den Großteil der über Stuttgart fahrenden Züge ausmacht.

* Laut Bundesrechnungshof 5,3 Mrd. Euro, laut Gutachtern Viereggs & Rössler sogar geschätzte 6,9 Mrd. Euro

** ITF = Integraler Taktfahrplan, regelmäßig stattfindende Fahrten in bestimmten Intervallen, Umsteigen in verschiedene Richtungen ohne Zeitverlust, zuverlässige Anschlüsse ohne lästige Wartezeiten.

4) „S21 bringt große Fahrzeitgewinne, dadurch wächst Baden-Württemberg zusammen“

Richtig ist jedoch: Die Fahrzeitgewinne zwischen Ulm und Stuttgart kommen allein durch die geplante Neubaustrecke Ulm - Wendlingen, nicht durch den Tiefbahnhof, zustande. Diese ist ein selbstständiges Projekt und kann auch ohne S21 gebaut werden. Darüber hinaus bringt S21 gravierende Verschlechterungen im Regionalverkehr (es gibt z.B. keinen Notfallplan bei Betriebsstörungen bei der S-Bahn).

5) „S21 ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt für das Land“

Richtig ist jedoch: Der mindestens 5,3 Mrd. Euro* teure, unsinnige Tiefbahnhof zieht Mittel für sinnvolle Infrastrukturprojekte ab, wie bspw. den Ausbau der Rheintalstrecke und verhindert deren Umsetzung für Jahrzehnte.

6) „S21 ist unumkehrbar – zum einen sind die Verträge bindend, zum anderen sind die Ausstiegskosten viel zu hoch“

Richtig ist jedoch: Das Land Baden-Württemberg kann problemlos aus den Verträgen zu S21 aussteigen, insbesondere nachdem sich herausgestellt hat, dass die Finanzierung von S21 verfassungswidrig ist. Und auch die Ausstiegskosten sind bei Weitem nicht so hoch, wie von den Projektbetreibern behauptet wird. Wie Bahnvorstand Dr. Kefer in der Schlichtungsrunde vom 12.11.2010 zugegeben hat, belaufen sich die Ausstiegskosten auf maximal 600 Mio. Euro. Nachdem die Finanzierungsstruktur von S21 verfassungswidrig ist, werden die Ausstiegskosten außerdem nicht vom Land Baden-Württemberg, sondern von der Bahn bzw. vom Bund zu tragen sein.

7) „S21 schafft 10.000 Dauerarbeitsplätze“

Richtig ist jedoch: Auf den frei werdenden Gleisflächen werden zwar neue Versicherungsgebäude, Banken und große Einkaufszentren gebaut, doch deshalb entstehen noch keine neuen Arbeitsplätze! Nur weil bspw. ein neues Einkaufszentrum entsteht, wird nicht automatisch mehr eingekauft. Vielmehr ist mit einer Verlagerung von Arbeitsplätzen von den bisherigen Einkaufszentren (vor allem von der Königstraße) in die neu entstehenden zu rechnen. Wo sollen also die 10.000 neuen Arbeitsplätze geschaffen werden?

Es gibt keine „guten Gründe“, S21 zu bauen. Wenn S21 gestoppt wird, wird Baden-Württemberg nicht abgehängt. S21 wird so vehement vorangetrieben, weil es bei dem Projekt für die Deutsche Bahn AG (und wegen der Bonuszahlungen auch für das Bahn-Management) um viel Geld geht: Wird S21 gestoppt, ist die Bahn u. a. vertraglich dazu verpflichtet, einen 2001 abgeschlossenen Grundstücksverkauf an die Stadt Stuttgart rückgängig zu machen. Die Bahn bekommt das Grundstück auf dem Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes zurück und muss der Stadt ca. 740 Mio. Euro zurückzahlen. Den Erlös aus dem Grundstücksverkauf hat die Bahn jedoch schon 2009 in ihrer Bilanz als Gewinn ausgewiesen und käme somit in Erklärungsnot. Im Gegensatz zu den mind. 5,3 Mrd. Euro* für S21 kostet die Modernisierung des Kopfbahnhofs lediglich etwa ein Drittel von S21 und kann außerdem in verschiedenen Phasen umgesetzt werden. Anders als bei S21 kommt es bei K21 nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen innerhalb der nächsten 10-15 Jahre auf den Straßen im Großraum Stuttgart!

Mehr Informationen finden Sie unter www.kopfbahnhof-21.de, www.infooffensive.de

* Laut Bundesrechnungshof 5,3 Mrd. Euro, laut Gutachtern Viereggs & Rössler sogar geschätzte 6,9 Mrd. Euro