



Infobrief ProStuttgart21

Steht die Landeshauptstadt auf dem Kopf? Hintergründe und Argumente für ein ökologisches Jahrhundertprojekt



Liebe Leserinnen und Leser,

kaum ein anderes Thema beherrscht derzeit die Nachrichten und erhitzt die Gemüter wie Stuttgart 21. Warum starten die S 21-Gegner erst in den letzten Wochen verstärkt Protestaktionen, obwohl dieses Projekt seit 1985 in der Entwicklung ist? 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.

Ihr

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. Es wird Zeit, dass das Schienennetz aus den Zeiten des Königreiches Württemberg modernisiert und für die nächsten 100 Jahre den Fernverkehrsansprüchen gerecht wird. Stuttgart 21 schafft und sichert Wachstum und Beschäftigung.

Die Vorteile in Bezug auf Verkehr und Infrastruktur sind immens und das bei gleichzeitigem ökologischen Nutzen: Straßen-, Güter- und Luftverkehr werden nachhaltig auf die Schiene verlagert.

Für den Stadt- und Landkreis Heilbronn werden sich durch die Auflösung des Knotens in Stuttgart und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm verbesserte Anbindungen im Nah- und Regionalverkehr ergeben. Auch die Fahrpläne im gesamten Land können besser aufeinander abgestimmt werden.

Das bringt eine erhebliche Verkürzung der Fahrtzeiten: Flughafen und Messe von Heilbronn in 48 min ohne Umsteigen (bisher 86 min), nach Ulm 1 Std 22 min (bisher 2 Std 22 min) und nach Tübingen 1 Std 35 min (bisher 2 Std).

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 zukunftsweisende Projekt gibt.

1. Behauptung

Die Kosten für Stuttgart 21 laufen aus dem Ruder.

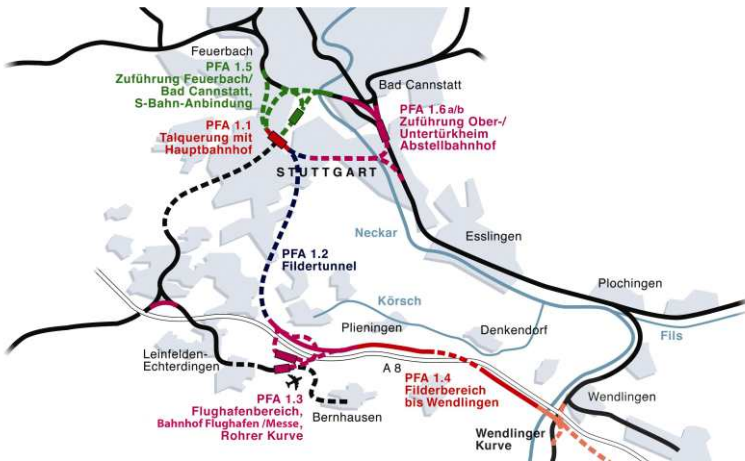
Die Kostenschätzung für das **Bahnprojekt Stuttgart-Ulm** belaufen sich auf **4,088 Mrd €**. Bei Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 wurden Kosten in Höhe von **3,076 Mrd. Euro** vertraglich vereinbart. Darüber hinaus ist ein **Risikofonds** in Höhe von **1,45 Mrd. Euro** festgeschrieben worden. Die bisherigen Mehrkosten sind mit der Risikovorsorge gedeckt.

Die Neubaustrecke **Wendlingen-Ulm** 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. **Gesamtsumme des Projektes 6,98 Mrd. €**

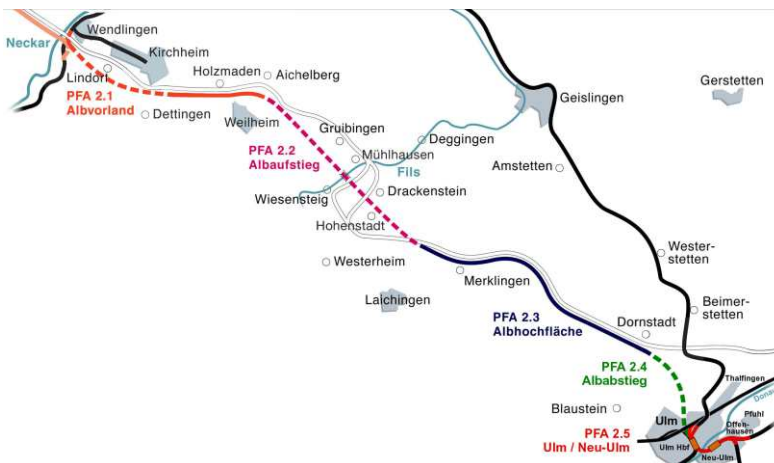
Diese Kosten sind für dieses Projekt gerechtfertigt. Baden-Württemberg übernimmt lediglich 950 Mio € für die Neubaustrecke Wndlingen-Ulm den Rest finanzieren Bund und Bahn. Die 950 Mio € sind durch Haushaltsüberschüsse der Jahre 2007/2008 voll finanziert.

Übersicht Gesamtpaket:

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm mit Stuttgart 21 und Anbindung des Flughafens und der Messe



Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



Das ist die Chance für Baden-Württemberg, vom Bund endlich etwas Geld zurück zu bekommen, welches wir jährlich mit mehr als 6 Mrd. € in den Länderfinanzausgleich und die Beiträge in die Kranken- und Rentenkassen einbezahlen, um Leistungen in anderen Bundesländern zu finanzieren.

2. Behauptung

Die Verträge zu S 21 können noch gekündigt werden.

Ein Ausstieg wäre nur bis Ende 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. Die Deutsche Bahn als Investor hat das Recht zu bauen.

Bei einem Ausstieg aus dem Projekt kämen auf das Land Konventionalstrafen in Höhe von 1,5 – 2 Mrd. € zu. Wer soll die dann für quasi „NICHTS“ bezahlen?

Die Forderung nach einem Bürgerentscheid kommt 10 Jahre zu spät. Unabhängig davon: Wer soll denn eigentlich konkret zu was befragt werden? Es handelt sich hier um ein Bundesprojekt, von dem nicht nur die Stuttgarter betroffen sind sondern vielmehr alle Bundesbürger.

3. Behauptung

Die Stuttgarter Innenstadt 10 Jahre eine Baustelle. Geologie gefährlich und Mineralquellen gefährdet.

Die Innenstadt, insbesondere die Königstraße, wird von den Baumaßnahmen nicht betroffen sein. Denn die Baustelle erstreckt sich in andere Richtungen. 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 Fildern. Durch den Ringverkehr fahren die Züge künftig unterirdisch durch die Stadt. Das heißt: Weniger Lärm, weil mehr als 30 Kilometer der Strecke in Tunneln verlaufen. Ohrenstöpsel werden nicht notwendig sein. Die Tunnel werden überwiegend unterirdisch gebaut.

Die Gegner von Stuttgart 21 weisen immer wieder auf die „Geologie“ hin. Diese ist absolut beherrschbar, wie zahlreiche Tiefbauten in Stuttgart zeigen. So liegen die unterirdischen Fahrbahnstrecken der S-, U- und Stadtbahnen tiefer und es hat bisher keine Probleme gegeben.

Auch die Mineralquellen sind sicher. Die Mineralwasserführenden Schichten liegen mindestens 30 bis 50 Meter unter dem Bahntunnel. Durch Ausgleichsmaßnahmen beim Grundwasser wird sichergestellt, dass kein Mineralwasser aufsteigen kann.

4. Behauptung

Der Schlossgarten wird zerstört.

Schlossgarten und Rosensteinpark werden sogar insgesamt um 20 Hektar (zirka 30 Fußballfelder) größer. In zentraler Lage entsteht ein neuer Stadtteil: Das Rosensteinviertel. In dem 170 Hektar großen Stadtteil am nördlichen Rand der Innenstadt werden 30.000 Menschen leben und arbeiten. Sicher müssen rund 285 Bäume gefällt werden, aber dafür werden dann rund **4200 neu gepflanzte Bäume** zusätzlich Kohlendioxid und Feinstaub aus der Luft binden.

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 CO₂-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.

5. Behauptung

Der Kopfbahnhof ist das bessere Konzept.

Der sogenannte K 21 ist keine Alternative zu S 21. „K21“ würde bedeuten: Zusätzliche Gleise und Brücken beim Rosensteinpark und im Neckartal zwischen Cannstatt und Mettingen. Eisenbahntrassen durch dicht besiedelte Wohngebiete. Nur geringfügig weniger Kosten, bei deutlich geringerem Nutzen. Die Befürworter haben diese Variante weder baulich bis zum Ende geplant, noch gibt es ein schlüssiges betriebliches Konzept. Alle Flächen, die heute von Gleisen belegt sind, würden dies auch künftig sein. Außerdem kann nicht wie in Frankfurt ein zweiter Bahnhof vorgeschaltet werden, der den Fernverkehr abwickelt. Durch die Tallage in Stuttgart ist ein Durchgangsbahnhof die bessere Möglichkeit.



Foto: Schuler, DB

I ❤️
S21

Machen Sie mit! Erheben Sie Ihre Stimme für ein modernes Stuttgart 21! Überzeugen Sie Ihre Nachbarn und Freunde mit guten Argumenten!

6. Behauptung

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 Bildungsprojekte zu gefährden. Baden-Württemberg gibt mit der Qualitätsoffensive Bildung 540 Mill. € mehr für Bildung aus und das trotz sinkender Kinderzahlen. Wir investieren in mehr Lehrer, kleinere Klassen und pädagogische Assistenten.

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 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 Jahrhundertprojekt 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 die Zukunft verschlafen haben!

Jetzt haben wir die Chance, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Es gibt keine bessere Alternative! Mit S 21 setzen wir europaweit Maßstäbe sowohl verkehrlich wie auch ökologisch, volkswirtschaftlich und städtebaulich.

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.