

Argumentationssammlung von Walter Fischer

„Pro Kopfbahnhof -21-„

Inhalt:	Seite
1. Parteitagsbeschlüsse und Behandlung durch den Landesvorstand.	2 - 4
2. Kreisverband Freudenstadt – Beschlüsse	5 - 7
3. Stellungnahmen von Fachleuten	8 -13
4. Stellungnahmen von Interessengruppen	14 -15

1. LPT 2007 und 2010

1.1 Der LPT 21/22.9.2007 in Fellbach stimmte mehrheitlich gegen Stuttgart 21.

Der Landesvorstand ignorierte diesen Beschluss. Er ist nur in Pressemeldungen dokumentiert:

Sonntag Aktuell, 23.9.2007, Fellbach (ab)..

.....Überraschend ging der Parteitag auf Distanz zum Bahnprojekt Stuttgart 21, das die Verlegung des Hauptbahnhofs unter die Erde vorsieht. Die etwa 300 Delegierten stimmten für einen Juso-Antrag, der „milliardenschwere Prestigeobjekte mit einem unklaren Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Menschen“ ablehnt.

Gäubote (=Stuttgarter Nachrichten), Mo. 24.9.07

Südwest-SPD lehnt Stuttgart 21 ab

Fellbach (ari) – Baden-Württembergs SPD hat sich erstmals gegen das Projekt Stuttgart 21 ausgesprochen. Der Landesparteitag in Fellbach stimmte am Samstag mit Knapper Mehrheit einem Antrag der Jungsozialisten (Juso) zu, der „milliardenschwere Prestigeobjekte mit einem unklaren Kosten-Nutzen-Verhältnis für Menschen“ ablehnt. Der SPD-Bundestagsabgeordnete Rainer Arnold hatte zuvor vergeblich darauf hingewiesen, dass sich der Juso-Antrag gegen das Stuttgarter Bahnprojekt richtet. Juso-Chef Roman Götzmann sagte: „Ja wir meinen damit Stuttgart 21“. Denn durch das Vorhaben gerate der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Gefahr. SPD-Chefin Ute Vogt rechtfertigte hingegen nach der Abstimmung Stuttgart 21: „Das fällt nicht unter die Rubrik Prestigeprojekt

1.2 LPT 27./28. November 2009

Die Ortsvereine Bietigheim-Bissingen, Herrenberg und Waiblingen stellten Anträge an den LPT gegen den Tiefbahnhof Stuttgart 21 (S21) und für die Erneuerung des Stuttgarter Kopfbahnhofs (K21) (Antragsbuch 8V02, 37V03, 47V04).

Nachkontroverser Diskussion erreichte der Landesvorstand den Kompromiss, T21 sei abzulehnen, wenn die Kosten 4,5 Milliarden überschreiten.

Im Dezember präsentierte Bahnchef Grube eine neue Kostenrechnung von 4,9 Milliarden. Zur Rettung der „politischen Grenze“ von 4,5 Milliarden kündigte er Einsparungen von 0,8 Mrd. an, z.B. durch „dünnere Tunnelwände“. Trotz dieser durchsichtigen Manipulation ignoriert der Landesvorstand wieder die Entscheidung der Delegierten.

1.3 LDK am 12.6.2010 in Leonberg

Herrenberg stellte einen Antrag an die LDK. (V1, Antragsbuch S. 50)Er wurde aus Zeitgründen nicht mehr beraten, sondern an den LPT im Herbst verwiesen. Votum der Antragskommission „erledigt durch Beschlusslage“

Die Beschlusslage ist entweder **pro oder gegen S21**, je nachdem, ob jemand glaubt, die 4,5 Milliarden-Grenze werde **unter-** oder **überschritten** ! Ohne Festlegung **Wer** das und **wann** feststellen soll, ist der Beschluss ein Freibrief bis vielleicht unumkehrbare Fakten geschaffen sind ! Keinesfalls erledigt ist Punkt 1 in der Begründung des Herrenberger Antrags ! (Glaubwürdigkeit)

Herrenberg, den 19.03.2010

Antrag des Ortsvereins Herrenberg zum Projekt Stuttgart 21 an die KdK am 21. Mai und den Kleinen Landesparteitag der SPD Baden-Württemberg, am 12.6. in Ehningen

Die Kosten des Projekts Stuttgart 21 (T21) überschreiten die vom SPD Landesparteitag im November 2009 als Obergrenze festgesetzten 4,5 Milliarden. Deshalb fordert die SPD Baden-Württemberg die Deutsche Bahn AG, den Bund und das Land auf, das Projekt "Stuttgart 21" einzustellen und stattdessen das

wesentlich kostengünstigere und nach Meinung fast aller projekt-unabhängiger Verkehrsexperten verkehrspolitisch wesentlich sinnvollere Projekt "Kopfbahnhof 21" zu verwirklichen.

Begründung:

1. Glaubwürdigkeit

Im September 2007 stimmte der SPD-Landesparteitag mehrheitlich gegen T21. Der Landesvorstand und die Landtagsfraktion ignorierten diesen Beschluss. Im November 2009 wurde auf dem Landesparteitag erneut heftig über Anträge gegen T21 debattiert. Der neu gewählte Landesvorstand verteidigte das Projekt und erreichte den Kompromiss, T21 sei abzulehnen, wenn die Kosten 4,5 Milliarden überschreiten. Im Dezember präsentierte Bahnchef Grube eine neue Kostenrechnung von 4,9 Milliarden. Der „Risiko-Fonds“ von 1,1 Milliarden für mögliche Kostensteigerungen war darin bereits verbraten! Zur Rettung der „politischen Grenze“ von 4,5 Milliarden kündigte Grube Einsparungen an, z.B. durch „dünnere Tunnelwände“. Stattdessen wird die Fehlplanung des Bahnhofs Flughafen die Gesamtkosten eher erhöhen. Trotz dieser durchsichtigen Manipulation ignoriert der Landesvorstand wieder die Entscheidung der Delegierten. **Glaubwürdigkeit sieht anders aus.** Es ist abzusehen: Die Parteibasis auf Landesebene wird entweder gegen diesen Führungsstil rebellieren, oder gelähmt dastehen, wenn die Grünen im Landtagswahlkampf 2011 mit einer modernen Verkehrspolitik punkten.

2. Die Kosten:

Der Tiefbahnhof kostet Geld, das dringend für den Ausbau des Schienennetzes im ganzen Land gebraucht wird. Die Bahn lässt sich auf das Projekt T21 nur ein, weil das Land BW, die Stadt und die Region Stuttgart über 2 Milliarden der Kosten übernehmen. Dieses Geld fehlt dann - auf Jahre hinaus - beim dringenden Ausbau des Schienennetzes im ganzen Land und, soweit es öffentlichen Haushalten entzogen ist, auch bei Bildung und anderem. Laut Planungsbüro Viereggs und Rößler würde T21 6 Milliarden kosten. Die Modernisierung des K21 weniger als die Hälfte. (siehe: kopfbahnhof-21.de, „Gutachten...“) Der Bundesrechnungshof bestätigte diese Berechnungen. Hinzu kommen noch als **dauernde Last** die **höheren Folgekosten** für den Betrieb des Tiefbahnhofs und 60 km Tunnelbauten, die bis jetzt verschwiegen werden.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat Bund, Land und Kommunen mit einem historisch einmalig hohen Schuldenstand belastet, und zwingt sie zu tief greifenden Sparmaßnahmen. Es ist politisch niemand zu vermitteln, dass die Haushalte des Landes und der Kommunen in der Region zusätzlich belastet werden sollten.

3 Verbaute Zukunft:

Der T21 bewältigt keinen integralen Taktverkehr nach Schweizer Muster. K21 kann dies und kann auch flexibler an künftige Veränderungen angepasst werden. Eine höhere Betriebssicherheit ist gewährleistet, als bei T21, bei dem der gesamte Verkehr durch einen Tunnel fließt.

Die Neubaustrecke nach Ulm kann auch über einen modernisierten Kopfbahnhof angeschlossen werden. Die Verknüpfung mit dem Tiefbahnhof ist nicht zwingend sondern nur vorgeschoben.

Schon in naher Zukunft ist mit einer drastischen Einschränkung des Autoverkehrs zu rechnen, weil Öl knapp und teuer wird und aus Gründen des Klimaschutzes. Dann kann nur ein dichtes Netz von Schienenwegen den notwendigen Verkehr von Personen und Gütern gewährleisten – wie seit Jahrzehnten von der SPD vertreten.

Formatiert: Rechts: -0 cm,
Tabstopps: 0 cm, Listentabstopp +
17,5 cm, Links

Die eingesparten Mittel aus dem Verkehrsetat sollten deshalb in einen breiteren Ausbau des Schienennetzes und ein verbessertes Fahrplanangebot gesteckt werden, also in ein intelligentes Projekt „Baden-Württemberg 21 statt Kürzungen und Preiserhöhungen. Beispielhaft genannt seien hier die Elektrifizierung der Südbahn, der dringend notwendige zumindest zweigleisige Ausbau der Gäubahn zwischen Horb und Tuttlingen, Projekte wie die im Kreis Calw angedachte Schaffung einer Schienenverbindung in den Großraum Böblingen/Stuttgart mit Wiedereröffnung der Verbindung Calw – Weil der Stadt, sowie die angedachte neue Verbindung Herrenberg – Nagold, das Stadtbahnkonzept der Region Neckar-Alb mit Wiederanschluss der Reutlinger Alb an das Schienennetz wie auch weitere Schienenverkehrsprojekte im Land.

Nehmen wir uns ein Vorbild an unserem Nachbarland Schweiz: dieses steckt seine Finanzmittel statt in einzelne Großprojekte primär in einen breiten Ausbau des Schienennetzes und tätigt dort Investitionen, wo ein maximaler Gewinn im Netz z. B. zum Ausbau des dort seit Jahrzehnten erfolgreich praktizierten integralen Taktfahrplan zu erwarten ist.

Verabschiedet am 19.03. 2010, Mitgliederversammlung, Klosterhof Herrenberg

2. Kreisverband Freudenstadt – Beschluss, versandt an Landesvorstand und Landtagsfraktion

Dornstetten, den 15.05.2010

**Beschluss der Kreisdelegiertenkonferenz des SPD-Kreisverbandes Freudenstadt
am 15.05.2010 in Dornstetten**

Sofortiger Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21

Angesichts der sich immer mehr abzeichnenden deutlichen Mehrkosten für das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ und angesichts der in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise bestehenden prekären Finanzsituation von Bund, Ländern und Kommunen mit einem extrem hohen, in dieser Größenordnung bisher nicht bekannten Schuldenstand der öffentlichen Hand auf allen Ebenen und dadurch notwendigen tiefgreifenden Sparmassnahmen, insbesondere auch im Sozialbereich, fordert der SPD-Kreisverband Freudenstadt die Deutsche Bahn AG, den Bund und das Land auf, das Projekt "Stuttgart 21" aufzugeben und stattdessen die wesentlich kostengünstigere und nach Aussage fast aller Projekt unabhängiger Verkehrsexperten wesentlich sinnvollere Alternativprojekt "Kopfbahnhof 21" zu verfolgen. Die geplante Neubaustrecke Stuttgart –Ulm kann nach Aussage von Verkehrsexperten wie auch der Bahn genauso gut an den bestehenden und ertüchtigten Kopfbahnhof angeschlossen werden.

Die hierdurch einzusparenden Finanzmittel brauchen wir dringend für verkehrspolitisch sinnvolle und dringliche Eisenbahnprojekte wie z. B. zur Beschleunigung des für den internationalen Güterverkehr sehr wichtigen vierspürigen, gleichwohl die berechtigten Anliegerinteressen nach effektivem Lärmschutz berücksichtigenden Ausbau der Rheinstalstrecke und für die vielen zum Ausbau und zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs in der Fläche notwendigen Schienenverkehrsvorhaben. Diese Maßnahmen schaffen auch mindestens genau so viele Arbeitsplätze wie für „Stuttgart 21“ versprochen sind.

Wir bestätigen hiermit ausdrücklich auch unsere früheren Beschlüsse vom Mai 2000 und April 2007.

Begründung:

1.) Nur die Neubaustrecke führt zu den gewünschten Fahrtzeitgewinnen zwischen Stuttgart und Ulm. Diese ist genau so gut an den bestehenden Kopfbahnhof anbindbar. Der angestrebte deutliche Fahrtzeitgewinn auf der Bahnstrecke Stuttgart – Ulm mit nahezu Halbierung der Fahrzeit wird nach Aussagen aller Fachleute allein durch die ebenfalls geplante Neubaustrecke erreicht. Diese kann jedoch auch nach Aussagen der Bahn genauso gut und vor allem wesentlich kostengünstiger an einen renovierten Kopfbahnhof angebunden werden – auch wenn von den maßgeblichen Verfechtern von Stuttgart 21 in irreführender Weise zur Durchsetzung dieses Projektes so getan wird, als wären beide Projekte zwingend miteinander verbunden. Auch die Anbindung des Flughafens wie auch die Anbindung der Region Ulm –Oberschwaben an den Flughafen ist beim Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 vorgesehen.

2.) Stuttgart 21 ist verkehrspolitisch widersinnig: Es führt zu einem später nicht mehr korrigierbaren Engpass im wichtigsten Bahnknoten Stuttgart.

Auch angesichts der nur acht unterirdischen Gleisen sowie der bis auf eine zweigleisige Bypassverbindung von Stuttgart-Wangen her jeweils acht bis neun kilometerlangen, nur zweigleisigen (pro Richtung nur ein Gleis!) unterirdischen Zufahrtstrecken von Süden wie von Norden würde mit dem geplanten unterirdischen Durchgangsbahnhof in dem für Baden-Württemberg zentralen Eisenbahnknoten in Stuttgart ein später nicht mehr korrigierbarer Engpass („ein Nadelöhr“) insbesondere für den Regionalverkehr, in dem immerhin ca. 85 bis 90 % der den Stuttgarter Hauptbahnhof frequentierenden Reisenden unterwegs sind, geschaffen werden. Damit wäre der angestrebte und für die Schaffung attraktiver Umsteigezeiten besonders

auch im Regionalverkehr notwendige integrale Taktverkehr - wie er seit nahezu dreißig Jahren mit Erfolg in unserem Nachbarland Schweiz praktiziert wird - im für Baden-Württemberg zentralen Eisenbahnknotenpunkt Stuttgart nicht mehr möglich.

3.) Der Kopfbahnhof ist wesentlich benutzerfreundlich.

Angesichts der Tatsache, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof für viele Reisende der Endpunkt Ihre Reise sind, aber auch wegen den ebenerdigen Umsteigemöglichkeiten ist ein **Kopfbahnhof wesentlich benutzerfreundlich**. Beim unterirdischen Bahnhof sind aus Platzgründen nur schmale, gleichzeitig in eine Richtung abfallende Bahnsteige vorgesehen.

4.) Die Kosten: „Stuttgart 21“ wird gigantisch teuer und verhindert sinnvolle Schienenverkehrsprojekte im ganzen Land.

Immer deutlicher tritt zu Tage, dass das **Projekt Stuttgart 21 deutlich teurer** wird wie lange Zeit von seinen Verfechtern behauptet wurde. Nachdem jahrelang das Projekt von seinen Verfechtern absichtlich billig und das Alternativprojekt „Kopfbahnhof 21“ teuer gerechnet worden sind hat nun die Bahn in ihrer neueren Berechnung im Herbst 2009 als Baukosten von zunächst ca. 4,9 Mrd. Euro angegeben, dann aber unter politischem Druck „durch Einsparungen wie z. B. dünnere Tunnelwände“ die Kosten auf offiziell 4,1 Mrd. und damit unter die ursprünglich auch von Verfechtern dieses Projektes als oberste Schmerzgrenze genannte Zahl von 4,5 Mrd. Euro gedrückt. Die nun eingestandenen Kosten nähern sich aber immer mehr den im Jahr 2008 vom Bundesrechnungshof („vorsichtige Schätzung mindestens 5,3 Mrd. Euro“) und den 2009 von den renommierten Gutachtern Vieregge und Rössler (zwischen 6 und 8,6 Mrd. Euro) genannten Summen. Große Unsicherheiten bestehen hauptsächlich angesichts der bei „Stuttgart 21“ vorgesehenen ca. 66 Kilometer (!) an zu bauenden Tunnelstrecken in schwierigen geologischen Untergrund (z.B. anhydrithaltigem Gipskeuper).

Im Vergleich betragen nach Auskunft unabhängiger Experten die Kosten für den im Alternativprojekt „Kopfbahnhof 21“ vorgesehenen Umbau und die Ertüchtigung des jetzigen Kopfbahnhofs nur ein Drittel bis ein Viertel dieser Summe. Angesichts der nur ca. ein Drittel betragenden Tunnelstrecken bei dem Alternativprojekt sind dessen Kosten auch besser zu kalkulieren. Dessen Umsetzung ist zudem in Etappen möglich und jederzeit korrigierbar. Und der Stuttgarter Bevölkerung bleiben über die mit dem Bau des Tiefbahnhofs verbundenen und mindestens ein Jahrzehnt dauernden erheblichen Behinderungen und Einschränkungen erspart.

5.) Eine andere Verkehrspolitik ist notwendig: „Baden-Württemberg 21“ oder der Ausbau des Schienennetzes in der Fläche.

Statt eines extrem teuren und verkehrspolitisch fragwürdigen Großprojektes brauchen wir zum einen den für die internationale Güterverkehrsachse Nordsee – Italien/Mittelmeer dringend notwendigen beschleunigten und dabei die Anliegerinteressen nach Lärmschutz berücksichtigenden **vierspürigen Ausbau der Rheinstrecke**. Seit dessen Baubeginn Ende der achtziger Jahre ist auf der Strecke Karlsruhe – Basel gerade mal ein Drittel ausgebaut. Bei einer Fortsetzung des Ausbaus in diesem Tempo wird der Gesamtausbau nach Berechnungen des VCD noch bis 2056 (!) und insgesamt für den Gesamtausbau knapp 70 Jahre (!) benötigen.

Und nachdem die Anrainerstädte und –regionalverbände der **Gäubahn**, nach der Rheinstrecke immerhin die zweitwichtigste Zulaufstrecke zu den Schweizer Alpentransversalen wie den Gotthard-Basistunnel, nach jahrzehntelanger erfolgloser Forderung nach einem **zweigleisigen Wiederausbau zwischen Horb und Tuttlingen** die eigentlich vom Bund zu tragenden Planungskosten für einen zweigleisigen Ausbau auf einem ersten Teilstückes übernommen haben, droht dessen Realisierung an der aktuellen Finanzsituation zu scheitern.

Nicht zuletzt auch angesichts der drohenden und in ihrem Ausmaß bisher völlig unterschätzten globalen Klimaveränderung benötigen wir im Land einen **Ausbau des Schienenverkehrs** und eine **Wiedererschließung der Fläche**, also ein **intelligentes Projekt „Baden-Württemberg 21“**. Als Beispiele für dringende Maßnahmen seien hier z. B. die längst überfällige Elektrifizierung der Südbahn, Projekte wie die im Kreis Calw angedachte Schaffung einer Schienenverbindung in den Großraum Böblingen/Stuttgart mit Wiedereröffnung der Verbindung Calw – Weil der Stadt sowie der angedachten neue Verbindung Herrenberg – Nagold, das Stadtbahnkonzept der Region Neckar-

Alb mit Wiederanschluss der Reutlinger Alb an das Schienennetz (viele weitere Schienenverkehrsprojekte im Land ließen sich anführen) genannt.

Auch für den Großraum Stuttgart hat die Stuttgarter Zeitung z. B. im November 2009 über sinnvolle, jedoch derzeit nicht finanzierbare Aus- und Neubauprojekte von S-Bahn und Stadtbahn in der Region Stuttgart berichtet (Kommentar der Stuttgarter Zeitung: „Nicht alles was sinnvoll ist auch finanzierbar“).

Leider werden hier entsprechende Programme und Projekte unserer Landespartei (siehe z. B. die schon Jahre alte Broschüre „Neue Schienen für den Südwesten“ von Boris Palmer von den Grünen) **schmerzlich vermisst.**

6.) Auch bei diesen vielfältigen Projekten im Land werden Arbeitsplätze geschaffen – wahrscheinlich dauerhaft mehr wie bei Stuttgart 21.

7.) „Stuttgart 21“ zerstört den als Kulturerbe gehandelten Bonatzbau.

Das **Bahnhofsgebäude des Stuttgarter Kopfbahnhof** stellt **eine der letzten Verkehrskathedralen der Moderne** dar. Für den Erhalt haben sich seit Jahren eine Vielzahl renommierter internationaler Architekten eingesetzt. Nun ist eine **Aufnahme** dieses alten, gleichwohl immer noch jungen und lebendigen und voll funktionsfähigen Bahnhofsgebäudes **in das Unesco-Weltkulturerbe** gefordert.

8.) Die Negierung der Ablehnung in der Bevölkerung widerspricht demokratischen Regeln.

Die innerhalb kurzer Zeit gesammelte Zahl an Unterschriften beim Bürgerbegehren, die Ergebnisse von Umfragen in den letzten Jahren in der Stuttgarter Presse wie auch die für unserer Partei sehr schmerzhaften vergangenen Wahlen haben sehr deutlich gezeigt, dass auch eine große Mehrheit der Stuttgarter Bevölkerung das Projekt Stuttgart 21 ablehnt. Unabhängige Umfragen zeigen eine konstante ablehnende Mehrheit sowohl in Stuttgart wie im ganzen Land. Es widerspricht dem emanzipatorischen Grundverständnis der Sozialdemokratie, wenn die SPD-Führung in Stuttgart trotz über 60 000 Stimmen beim Bürgerbegehren einen Bürgerentscheid mit abgelehnt hat.

9.) Thema Reisekultur

Gemessen an dem Landschaftsgenuss der jetzigen Einfahrt in den Talkessel, sei es von Süden über Cannstatt kommend, aber insbesondere auch von Norden oder der Gäubahn, ist die viele kilometerlange Fahrt durch unterirdische Tunnel eine extrem öde Angelegenheit. Hinsichtlich dem Fahr- oder Reiseerlebnis ist fast kein größerer Gegensatz denkbar. Für mich unverständlich ist, dass es in der doch nicht ganz unberechtigt ob ihrer Reize stolzen Stadt Stuttgart Entscheidungsträger geben kann, die Reisende und Gäste unter der Stadt durchschicken möchten, ohne dass diese auch nur einen blassen Eindruck von dieser Stadt erhalten.

Wir fordern deshalb den Bund, das Land, die Stadt Stuttgart und die Bahn auf, endlich das widersinnige Großprojekt „Stuttgart 21“ aufzugeben. Gleichzeitig fordern wir die SPD-Landtagsfraktion wie auch den Landesvorstand auf, ihre bisher mehrheitlich dieses Projekt unterstützende Haltung zu ändern und den Kontakt mit den Vertretern des Alternativkonzeptes mit Erhalt und Modernisierung des Kopfbahnhofes zu suchen. Es ist schlichtweg unverständlich, wenn Frankfurt und München aus guten Gründen ihre weniger leistungsfähigeren Kopfbahnhöfe behalten und entsprechende Planungen zu unterirdischen Bahnhöfen rasch verworfen haben, Stuttgart aber immer noch stur an diesen unsinnigen Tiefbahnhofsplänen festhält.

Nehmen wir uns ein Vorbild an unserem Nachbarland Schweiz: dieses steckt seine Finanzmittel statt in einzelne Großprojekte primär in einen breiten Ausbau des Schienennetzes und tätigt dort Investitionen, wo ein maximaler Gewinn im Netz z. B. zum Ausbau des dort seit Jahrzehnten erfolgreich praktizierten integralen Taktfahrplan zu erwarten ist.

SPD-Kreisverband Freudenstadt, Reichsstraße 25, 72250 Freudenstadt

3 Stellungnahmen von Fachleuten

3.1 Empfohlen: kopfbahnhof-21.de, die Netzseite des Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21.

Ganz unten: Gutachten von Verkehrsexperten, u.a. zwei Gutachten von Vieregg und Rößler GmbH. Ihre Schätzung von über 6 Mrd. für S21 wurde vom Bundesrechnungshof bestätigt.

3.2 Karl-Dieter Bodack

Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe – Welche sind die ausschlaggebenden?

Liebe Stuttgarter, als gebürtiger Stuttgarter, im bayerischen Exil lebend, freue ich mich über alle Ihre Aktivitäten zur Rettung unseres schönen Stuttgarts!

Als Beitrag zu Ihren Aktivitäten sende ich Ihnen eine aktuelle Stellungnahme von mir...die auch der Sendung von frontal 21 am kommenden Dienstag zu Grunde liegt ! Ich habe sie an OB Schuster und alle Stadträte gesandt ...die, wie erwartet, bislang mit Schweigen reagierten!

Alles Gute für alle Ihre Aktivitäten *karl-dieter bodack** (28.2.2010)

* Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S., geboren in Stuttgart, Studium in Essen, Stuttgart und Berkeley/USA, arbeitete fast drei Jahrzehnte in Stabs- und Führungspositionen bei der DB und DB AG und berät freiberuflich Bahngesellschaften, Unternehmen und Initiativen.
Stand: 28. 2. 2010 . Kontakt: kd.bodack@gmx.de, 08142-53477.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell Tel: 08142-53477, Fax: -593426

Die verantwortlichen Politiker und der große Kreis der Befürworter freuen sich, dass nun nach fast zwei Jahrzehnten der Planungen und Diskussionen die Bauarbeiten beginnen sollen. Die Promotoren haben viele Gründe, denn der heruntergekommene Bahnhof bedarf dringender Verbesserungen. Da es eine Reihe von Alternativen zu der beschlossenen Planung gibt, die offensichtlich nur einen Bruchteil der jetzt geplanten öffentlichen Mittel erfordern würden, stellt sich die Frage nach den Gründen für die Entscheidung, mehr Geld als notwendig auszugeben. Dabei sei hier ausgeblendet, dass die aktuelle Planung eine Reihe unerwünschter Nachteile gegenüber dem Ist-Zustand schafft, u.a. werden die wesentlich höheren Stations- und Trassenkosten Bund und Land zu höheren, jährlich wiederkehrenden Ausgaben zwingen werden – es sei denn, die Zugleistungen würden eingeschränkt. Welche, vordergründig bislang nicht diskutierten Gründe liegen der Entscheidung für das Großprojekt zu Grunde? Warum wurden die Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten würden, gar nicht ernsthaft untersucht?

Vordergründige Ziele von S21

Die vordergründig genannten Ziele sind leicht mit relativ wenig Aufwand erreichbar:

1. Der Zustand des Bahnhofs erfordert dringende Instandhaltungsmaßnahmen.

Dies ist Aufgabe der DB AG: Die DB Station und Service nimmt im Stuttgarter Hauptbahnhof etwa 5 Millionen Euro pro Jahr allein aus dem Zugverkehr ein; etwa die Hälfte stammt aus „Bestellerentgelten“, also aus Steuermitteln des Bundes. Es ist zu vermuten, dass diese jährlichen Beträge bislang weitgehend an anderen Stellen verwendet wurden – vielleicht sogar, um Speditionen und Logistikunternehmen zu finanzieren, die die DB AG u.a. in Alaska, Kuala Lumpur und Neuseeland kaufte. Nun scheint es an der Zeit, den Nachholbedarf aus Einnahmen und Erträgen aus anderen Unternehmensteilen zu finanzieren -- ohne Steuermittel!

2. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs ist wenig attraktiv.

Dies gilt vor allem für die Bahnsteige: Hier sind neue Lösungen für ein zukunftsweisendes Ambiente gefragt. Großzügige Glashallendächer, Nutzung von Solarenergie, neue Ausstattungen der Bahnsteige sollten mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, dazu sei ein Betrag von 240 Millionen Euro vorgeschlagen, doppelt so viel, wie

Glashalle des Berliner Hauptbahnhofs gekostet hat.

3. Die Haltezeiten sollten verkürzt werden

Der Durchgangsbahnhof soll die Zugfahrt- und Haltezeiten um etwa 3 Minuten verkürzen. Dies ist annähernd auch im Kopfbahnhof erreichbar, wenn die bisher unbenutzten Gepäckbahnsteige von den Bahnsteigstützen befreit und zum Aussteigen genutzt werden. Damit werden auch die gegenläufigen Fahrgastbewegungen auf den Bahnsteigen vermieden, das Geschehen wird stressfreier. Die S-Bahn München schafft selbst an hoch frequentierten Stationen mit solchen Doppelbahnsteigen Haltezeiten von nur 30 Sekunden! Die Kosten für die Ertüchtigung der derzeit ungenutzten und zu niedrigen Bahnsteige seien auf 20 Millionen Euro geschätzt.

4. Die Fahrzeiten auf der Magistrale Paris-Budapest sollen verkürzt werden.

Tatsächlich schafft S21 mit der Neubaustrecke nur Fahrzeitverkürzungen in Richtung München. Im Jahr 1995 fuhr der ICE von München nach Stuttgart mit guter Pünktlichkeit fahrplanmäßig in 2 Stunden 1 Minute; heute sind es 2 Stunden 24 Minuten! S21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm soll die Züge um 26 Minuten beschleunigen. Würden der Fahrplan und Betriebsführung von 1995 wieder eingeführt, wäre dies bis auf 3 Minuten bereits jetzt erreichbar (Am 9.2.2010 fuhr ein verspäteter ICE von Stuttgart Hbf nach München-Pasing in 1 Stunde 59 Minuten!). Würde in relativ flachem, unbebautem Gelände zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg die dort wegen der Kurven langsame Strecke begradigt, wären leicht weitere Minuten Fahrzeitverkürzung erreichbar. Dafür seien 140 Millionen Euro veranschlagt.

5. Der Güterverkehr auf der Schiene leidet unter Engpässen

Die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird gegenüber der bestehenden Strecke voraussichtlich ein um 60% höheres Trassenentgelt kosten, die Güterzüge auf eine um 10 km längere Steigungsstrecke zwingen, die statt jetzt etwa 250 zukünftig 450 m Höhendifferenz aufweist: Daher ist abzusehen, dass hier überhaupt kein Güterverkehr stattfinden wird! Zurzeit fahren im Neckartal nur noch etwa 200 Züge, darunter nur 50 Güterzüge, pro Tag; die Strecke ist gar nicht ausgelastet*. Bei Bedarf könnte leicht die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth genutzt werden: Sie hat nur minimale Steigungen, kostet geringes Trassenentgelt und erschließt sowohl den Raum Augsburg-München, wie auch die Regionen Ingolstadt und Regensburg. Mangels Bedarfs ist sie zurzeit nachts geschlossen. Für eine Streckenertüchtigung seien 100 Millionen Euro Bundesmittel veranschlagt.

6. Die Stadt braucht freie Flächen für Läden, Dienstleistungen und Büros

Tatsächlich sollte Investoren und Unternehmen jede Entwicklungsmöglichkeit geboten werden. Das ist leicht und unmittelbar jetzt möglich, wenn das Bahngelände zur Überbauung frei gegeben werden würde. In Basel, Schweizer Bahnhof, ist dies zu besichtigen: Quer über alle Gleise und Bahnsteige eine großzügige Ladenpassage mit Zugängen zu den Bahnsteigen, sowie ein Bürogebäude über den Gleisanlagen. Eine auf Stützen errichtete Platte dürfte bei den derzeitigen Grundstückspreisen von potenziellen Investoren leicht finanzierbar sein – öffentliche Mittel scheinen hier nicht erforderlich, außer für Erschließungsmaßnahmen.

7. Viele Menschen suchen Wohnung in stadtnaher Lage

Für Wohnbauten bieten sich Teilflächen des Abstellbahnhofs und des Bahnbetriebswerks an, die auch heute schon für den Bahnbetrieb entbehrlich erscheinen.

Außerdem wären die Flächen in Untertürkheim, die für S21 vorgesehen sind, für eine Wohnbebauung zu nutzen. Die DB AG wird die Flächen zur Verfügung stellen, sobald die Grundstückserlöse die Kosten für notwendige Investitionen decken.

* Dass die DB selbst keinen Bedarf für diese NBS sieht, ist ersichtlich aus: Werner Weigand: Mehr Kapazität für den Schienenverkehr....Eisenbahntechnische Rundschau, ETR Heft 12/2009

8. Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden

Direktverkehre mit Regionalexpress und IC-/ICE-Zügen werden möglich, wenn

über die Gäubahn und mit der geplanten Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen der Flughafen besser erschlossen wird. Da die geplante Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 verläuft und nur einen kurzen Tunnel erfordert, ist sie relativ kostengünstig zu bauen. Sie ist planfestgestellt, der Bau könnte begonnen werden, damit bereitstehende Bundesmittel abgerufen werden. Mit diesen Anbindungen entfällt für viele Fahrgäste das derzeitige Umsteigen in S-Bahnen. Die Kosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen seien auf 500 Millionen Euro geschätzt.

9. Steuergelder schaffen Arbeitsplätze

Das ist unstrittig – allerdings entstehen doch wohl gleich viele Arbeitsplätze, wenn die Gelder in andere Bauvorhaben investiert werden.

Die Umwidmung von Mitteln, die die DB für S21 bereitstellt, auf andere Ausbaumaßnahmen im Netz, dürfte kurzfristig möglich sein: Sie kann dies selbst tun.

Die Mittel des Landes und der Stadt werden viel notwendiger in andere Projekte investiert werden und dafür Mehrheiten in den Parlamenten finden.

Die derzeit geplanten Finanzierungsanteile des Bundes verbleiben teilweise in den geplanten Maßnahmen Gäubahn-Anschluss, Flughafenzufahrten, Neubaustrecke nach Wendlingen und müssten nur teilweise in Sanierungs- und Ausbauvorhaben im Kopfbahnhof und auf Bestandsstrecken umgewidmet werden. Dies erfordert die Zustimmung des Bundes mit dem Risiko, dass ggf. einige hundert Millionen aus dem derzeit etwa 2 Milliarden Euro Bundes-Budget dem Land B-W verloren gehen.

Milliarden Euro Differenzen

Errechnet man die Größenordnung der Kosten dieser Alternativen, so kommt auf eine Größenordnung von einer Milliarde Euro an Steuermitteln, um die notwendig erscheinenden Ziele weitgehend zu erreichen. Die DB AG wird darüber hinaus die Erstattung verlorener Planungskosten in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro geltend machen. Dazu kommt die Sanierung der Gleisanlagen aus dem „Topf“ Netzinstandhaltung der DB AG, der etwa zu zwei Dritteln als dem Bundeshaushalt gespeist wird, dafür scheinen 100 bis 200 Millionen Euro erforderlich.

Das Projekt S21 soll maximal 4,9 Milliarden, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollte nach ursprünglicher Schätzung 2,1 Milliarden Euro kosten. Dabei ist der Betrag für die Neubaustrecke nicht aktualisiert, de facto muss mit Kosten von über 5 Milliarden Euro gerechnet werden. Dieser Betrag ergibt sich, wenn man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina der schwäbischen Strecke überträgt*. Damit kosten die geplanten Bahnprojekte Stuttgart-Ulm voraussichtlich 10 Milliarden Euro.

Der Kostenvergleich möglicher Alternativen zu den geplanten Maßnahmen zeigt: Zur Schaffung ähnlicher Nutzeffekte werden mit den derzeitigen Projekten sieben bis achtfach höhere Beträge erforderlich als eigentlich, bei rationaler und wirtschaftlicher Planung, notwendig erscheinen.

Selbst wenn die Alternativen dreimal so teuer würden, als hier veranschlagt, so bliebe immer noch der Faktor zwei!

Dies sollte die drängenden Fragen aufwerfen:

Aus welchen Gründen wird ein Mehrfaches an Steuergeldern und Mitteln der DB AG bereitgestellt, als zur Erreichung der wichtigsten Ziele erforderlich sind?

⌘ Was bewegt die DB AG und die verantwortlichen Politiker dazu, sechs, sieben oder acht Mal Gelder mehr auszugeben, als zur Erreichung der materiellen Ziele notwendig erscheinen?

* Der Verfasser stellt die entsprechende Rechnung gern zur Verfügung

Grundlegende Ursache

Die Ursache dafür, dass eine Größenordnung von zehn Milliarden Euro für relativ geringe Nutzeneffekte verplant werden, liegt in der Entstehungsphase vor zwei Jahrzehnten: Da fand ein Bahnprofessor die Idee, einige Züge quer durch den Bahnhof fahren zu lassen, mit 2 oder 4 Gleisen für den Schnellverkehr und so den Flughafen anzuschließen. Es standen hier also zunächst nicht Probleme im Vordergrund, sondern

eine Idee, für die dann Probleme gesucht und gefunden wurden.

Die ursprüngliche Idee kann auch heute noch als relativ rational erscheinen, da sie mit schätzungsweise einem Viertel oder Fünftel des derzeit geplanten Aufwands binnen zehn Jahren realisierbar wäre. Sie fand allerdings zunächst keinen Widerhall und wurde erst dadurch faszinierend, vielleicht sogar betäubend, dass sie auf acht Bahnhofsgleise und aufwendige unterirdische Aus-/Zufahrtstrecken unter dem Neckar auf ein mehrfaches Bauvolumen aufgebläht wurde. Dazu kam eine Neubaustrecke in einem Gebirge, das absolute Höchstforderungen an Tunnelbauten stellt: Das Projekt geriet damit ins Gigantische, die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft gerieten in Begeisterung. Die Mehrheiten der Parlamentarier in Stadt und Land stimmten zu – auf der Basis unrealistischer Kostenwerte und offensichtlich unwissend, welche finanziellen und terminlichen Risiken zwangsläufig entstehen.

Ein nahe liegender Grund

Als erster Grund kann gesehen werden, dass Fakten ignoriert werden. Dass z.B. wirtschaftliche Güterzüge eine Lok und 1500 Tonnen Last haben und damit nicht 17 km Steigungen mit 2,5%*, wie sie von der DB geplant sind, überwinden können. Und dass es zwischen Stuttgart und Donauwörth eine nicht ausgelastete Strecke gibt, die minimale Steigungen hat und leicht für den Güterverkehr nutzbar ist. Warum werden solche unstrittigen Fakten nicht bekannt? Oder ignoriert? Oder verschwiegen? Die DB AG kennt natürlich diese Fakten: Warum bringt sie die daraus möglichen Alternativen nicht in die Diskussionen ein? Ein Grund ist leicht zu entdecken: Neubaumaßnahmen werden vom Bund und Land bestellt und bezahlt. Schätzungsweise ein Fünftel der Baukosten verbleibt im DB Konzern für Eigenleistungen. Die Wertschöpfung und damit die Gewinnchancen steigen mit wachsenden Investitionen: Je teurer ein Vorhaben, desto gewinnträchtiger ist es. Da die DB AG ein Wirtschaftsunternehmen ist und auf maximale Gewinne ausgerichtet ist, ist dies durchaus legitim. Allerdings steht dieses Streben im Gegensatz zum öffentlichen Interesse, das die Ausgaben minimiert sehen möchte.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssten die jeweiligen Geldgeber sich das entsprechende Know-How und Kontrollmöglichkeiten verschaffen – eine lohnende Aufgabe, da es sich bundesweit um Milliardenbeträge handelt, die bei Neubauvorhaben der DB AG einsparbar wären. Des Weiteren müssten Bundes- und Landesregierungen als Geldgeber die DB AG real veranlassen, möglichst kostengünstig zu planen. Konkret lässt sich dies in einem aktuellen Fall belegen. Ein 25 km Teilabschnitt der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt ist von der DB AG für 1 Milliarde Euro geplant, sehr aufwendig, da lange Tunnelstrecken erforderlich scheinen. Eine Bürgerinitiative hat bei einem kompetenten Planungsbüro eine Alternativplanung erstellen lassen: Sie vermeidet Tunnel, nutzt vorhandene Strecken und kostet daher nur rund 500 Millionen Euro. Die betroffenen Gebietskörperschaften lehnen die DB Planung ab und stimmten einhellig der Alternativplanung zu.

* Maximal sind es 3,3%, die Neubaustrecke ist im Mittel so steil wie die Nordrampe der Gotthard-Bergstrecke, die derzeit durch einen Basistunnel ersetzt wird.

5

Trotz der um 500 Millionen Euro höheren Kosten realisiert die DB AG gegen alle Widerstände ihre Planung. Der Vorstand Technik der DB AG, Herr Dr.-Ing. Kefer macht in einem Gespräch, an dem Verfasser teilnahm, dazu geltend, dass er zur Prüfung dieser Alternative keinen Auftrag der Bundesregierung habe und sich daher legitimiert sehe, die 500 Millionen Euro aufwändigere Variante zu bauen. Die Bundesregierung erteilt einen solchen Auftrag nicht – daher werden hier 500 Millionen Euro Steuermittel offensichtlich unnötig verbaut*.

Ein weiterer Grund

Weiter kann beobachtet werden, dass kostengünstige Lösungen nicht erkannt werden. Es ist doch einleuchtend, dass es nur einen Bruchteil kostet, eine Strecke in flachem, wenig besiedelten Gebiet auf 200 oder 300 km Geschwindigkeit zu ertüchtigen, als Tunnel durch die schwäbische Alb zu graben, wo Höhlen-durchsetzter Jura und extremer Wasserdruck maximale Herausforderungen auch für modernste Tunnelbautechniken darstellen.

Die Nutzung zweier Bahnsteige an einem Zug zur Beschleunigung des Aus- und

Einsteigens kostet auch nur einen Bruchteil dessen, was ein Bahnhofsneubau mit schnelleren Zufahrten erfordert.

Kosten zu sparen erfordert Kreativität! Innovationen sind oft nahe liegend, können jedoch nicht entdeckt werden, wenn man auf bestimmte Lösungen fixiert ist und andere Menschen ignoriert, die erfinderisch sind.

Ein oft zu beobachtendes Verhalten ist dann die Abwehr: Man verweigert sinnvolle Realisierungswege und erfindet Hindernisse, Schwierigkeiten und kostenintensive Details und versucht damit, kostengünstigere Lösungen zu begraben.

Ein wesentlicher Grund

Um die Politiker scharft sich ein „Freundeskreis“ aus maßgeblichen Unternehmern und deren Führungskräften, die zweifellos umso größere Gewinnchancen haben, je größer die Projekte sind. Tunnelprojekte erscheinen vor allen anderen Baugewerken deswegen lukrativ, da unvorhersehbare Baustellenereignisse zu gewinnträchtigen Mehrkosten führen. Dieser Kreis dürfte daher an Lösungen, die kostengünstiger sind – weil sie z.B. weniger Tunnelvolumina haben – nicht interessiert sein.

Ein tieferer Grund

Bei der Prellbockanhebung wurde von den Festrednern der Besucherstrom beschworen, der einsetzen wird, wenn erst einmal die Großbaustelle im Herzen der Stadt eröffnet sein wird. Gewiss: So eine Baustelle in einem Stadtzentrum, in die über eine Milliarde Euro versenkt werden soll, dürfte in Deutschland einmalig sein. Keine der oben beschriebenen Alternativen vermag hunderttausend Besucher auf Baustellen zu locken – sind damit Milliarden Euro Mehrausgaben zu rechtfertigen? Weiter war beim Festakt zu vernehmen, dass es ja doch landesüblich sei, dass bei sinnvollen und notwendigen Projekten wenig einsichtsvolle Bürger erst einmal protestierten, bevor dann bei der Fertigstellung alle, des Lobes voll, die Politiker würdigten, die gegen alle Widerstände ihre Weitsicht bewahrten. In solchen Äußerungen mag sich die Sehnsucht nach Größe und Berühmtheit, nach der Rolle als weitsichtiger (Landes-)Vater zeigen, der seine Bürger gegen deren Uneinsichtigkeit zu rechten Zielen führt – wie ein guter Schäfer seine Schafe! Derartige Erlebnisse stellen sich sicher nicht ein, wenn allgemein einsichtige Baumaßnahmen durchgeführt werden.

* Dachverband der Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“, heinz_schielein@web.de

6

Der entscheidende Grund?

In eher privaten Gesprächen vernimmt man das Wort „Faszination“: Tatsächlich: Nirgendwo in unserer Republik steht ein Projekt an, mit dem Milliarden Euro, größtenteils in einer Stadtmitte, versenkt werden sollen, nirgendwo werden so viele Millionen Kubikmeter Erde bewegt, nirgendwo gibt es schwierigeres Gestein zu durchbohren, nirgendwo gibt es so komplizierte Baustellen! Alles Superlative, mit denen Stuttgart wirklich „Metropole aller Baustellen“ werden könnte! Das zu schaffen, ist das nicht ein Lebensziel? Dass ein solches Ziel einige, ja viele Milliarden Euro mehr kostet, als simple Problemlösungen, wird bestritten. Daraus mag die Frage entstehen: Sind es die Geldflüsse, potenzielle Gewinne, bei der DB AG und anderen Unternehmen sowie die Chance für die Politiker, berühmt und bedeutend zu werden, maßgebliche, tiefere Gründe dafür, ein mehrfaches der eigentlich notwendigen Gelder zu opfern? Steuergelder, die die Verantwortlichen eigentlich dort investieren sollten, wo sie Gemeinwohl stiften, wo in weitem Konsens der Bürger wirklich dringender Bedarf besteht!

Der absehbare Fall

Dass ein solches gigantisches Projekt so bewältigt werden kann, wie es derzeit dargestellt wird, muss nach allen bisherigen Erfahrungen ausgeschlossen werden. Herr Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, hat bei der Feierstunde zum Baubeginn richtig gesagt, dass niemand die Kosten eines solchen Projekts zuverlässig vorhersagen könne. Er hätte ergänzen müssen: Auch die Bauzeit ist nicht vorhersagbar! Die DB AG hat leidvolle Erfahrungen hinter sich, indem sich die Baukosten und die Bauzeiten aller großen Neubauvorhaben massiv erhöhten, ja sogar verdoppelten! Sie macht auch aktuell solche Erfahrungen mit dem Leipziger City-Tunnel: Er sollte

572 Millionen Euro kosten und 2009 fertig sein – ein kleiner „Fisch“ gegenüber Stuttgart 21! Der vergleichsweise bescheidene Tunnel ist derzeit noch lange nicht fertig: Die DB schätzt nun die Kosten auf 900 Millionen Euro und hofft auf eine Fertigstellung kurz vor Weihnachten 2013!

Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den hier aufgezeigten Alternativlösungen und bei vielen Vorschlägen der so genannten Gegner um überschaubare Vorhaben, die nach drei Jahren Planung und sieben Jahren Bauzeit in insgesamt zehn Jahren nutzbar sein dürften – auf jeden Fall früher als das derzeitige Projekt!

Die Stuttgarter sollten daher nicht nur die Montagsdemonstrationen aus Leipzig einführen, sondern auch die dortigen Erfahrungen beim Tunnelbau beherzigen: Dann erwarten sie realistisch zwanzig Jahre Bauzeit und wiederkehrende Kostensteigerungen mit der Drohung, dass die Bauarbeiten eingestellt werden, wenn nicht weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Damit die Baugrube im Herzen der Stadt nach vielen Leidensjahren schließlich geschlossen wird und der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden kann, sollten Stadt, Land und Bund sich bereits jetzt auf weitere Opfer in schwierigen Haushaltslagen einstellen! Schaffen sie das nicht, behält die Stadt eine hässliche Wunde in ihrem Herzen, tote Riesenbullaugen im Schlossgarten, einen Torso als Bahnhof und Bahnsteigprovisorien auf Jahrzehnte, die auf Dauer sicher nicht hunderttausend Besucher nicht anziehen, sondern abstoßen werden.

4. Stellungnahmen von Interessengruppen

Landesweites Netzwerk

ArbeitnehmerInnen für eine nachhaltige Verkehrspolitik

Fassung 23. April 2010

Gute Bahn - statt Stuttgart 21 !

Es gibt viele Gründe für den Widerstand gegen Stuttgart 21, die auch für ArbeitnehmerInnen gelten. Und es gibt viele Gründe, gerade als ArbeitnehmerIn gegen dieses Projekt zu sein.

Stuttgart 21 ist ein Privatisierungsprojekt, mit dem 100 Hektar Grund und Boden in bester innerstädtischer Lage aus öffentlichem Eigentum (erst Bahn, dann Stadt Stuttgart) an Investoren und Spekulanten verkauft würden. Um diesen Coup zu ermöglichen, muss das Gleisfeld hinter dem Bahnhof frei gemacht werden, indem ein bestens funktionierender oberirdischer Kopfbahnhof durch einen vorne und hinten nicht durchdachten unterirdischen Durchgangsbahnhof und 33 km Tunnelstrecken ersetzt werden soll.

Stuttgart 21 blockiert die Zukunft der Bahn, weil die astronomischen Kosten von bis zu 11 Mrd. € (Kellerbahnhof und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) das Ende vieler Bahnprojekte bedeuten würde, die für die Regionalentwicklung und eine zukunftsfähige Bahn viel wichtiger sind, z.B.:

- Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn nach Ulm-Friedrichshafen
- Ausbau Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit wirksamem Lärmschutz
- Ausbau der Strecke zwischen Mannheim und Frankfurt
- Ausbau der Strecke Ulm-Würzburg
- Ausbau der Frankenbahn, Zabergäubahn, Bottwartalbahn und der Hohenlohebahn
- Bessere Anbindung der Strecke Stuttgart – Aalen - Nürnberg
- Wieder Zweigleisigkeit der Gäubahn zwischen Horb und Tuttlingen Richtung Singen.
- Sanierung und Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofs zu einem Drittel der Kosten von S21

Stuttgart 21 – der schlechtere Bahnhof für Pendler und Alltagsreisende: durch die geringere Kapazität des Tiefbahnhofs mit nur noch acht Bahnsteigen (vier Gleisen) ist Taktverkehr, eine Errungenschaft der siebziger Jahre, bei S 21 nicht mehr möglich. Der bisher unkomplizierte Zugang zu den Zügen würde durch etliche Rolltreppen und Aufzüge (die auch nicht immer funktionieren) in die Tiefe erschwert – eine Zumutung für die vielen ArbeitnehmerInnen, besonders Mobilitätseingeschränkte, die täglich mit der Bahn nach Stuttgart fahren.

Stuttgart 21 – ist ein riesiges Umverteilungsprojekt, weil es die öffentlichen Haushalte des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart wie auch der Kreise und Kommunen der Region auf Jahre hinaus in ohnehin angespannter Haushaltslage zusätzlich belasten würde – ohne irgendeine sinnvolle Gegenleistung! Das Geld, was hier verschwendet wird, fehlt bei unseren Schulen, beim Ausbau der Ganztagesbetreuung, fehlt für einen preiswerten und auszubauenden Öffentlichen Personennahverkehr, fehlt für eine gute allgemeine Gesundheitsversorgung, fehlt für die Sicherung krisenbedrohter Arbeitsplätze und den Umbau der Wirtschaft im Land angesichts ihrer einseitigen Abhängigkeit vom Automobilbau.

Stuttgart 21 blockiert die Entwicklung eines nachhaltigen Güterverkehrssystems in einem Land, das auf eine moderne Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist: wegen der geplanten starken Steigung auf die Schwäbische Alb wird ein wirtschaftlicher Güterverkehr noch weniger möglich sein als bisher.

Stuttgart 21 schafft weniger Arbeitsplätze als durch all diese viel sinnvolleren Investitionen möglich sind. Um die Kosten optisch niedrig zu halten, wird S 21 bereits jetzt auf der Basis von Dumpinglöhnen geplant.

Stuttgart 21 ist undemokratisch: Trotz millionenschwerer Werbung und lange Zeit einseitiger Berichterstattung gibt es eine stabile Mehrheit der Baden-Württemberger und der StuttgarterInnen gegen S 21. Das hat das Bürgerbegehren von 2008 gezeigt, das zeigen laufend Umfrageergebnisse und das zeigt sich auch indirekt darin, dass den Stuttgartern ein Bürgerentscheid über das wichtigste Projekt der jüngeren Stadtgeschichte von CDU, FDP, Freien Wählern und SPD verweigert wird. Alte Machteliten und Seilschaften versuchen ein antidemokratisches Exempel zu statuieren. Das können gerade ArbeitnehmerInnen und Gewerkschafter nicht durchgehen lassen!

Deswegen ein landesweites Netzwerk von ArbeitnehmerInnen gegen Stuttgart 21!

- Wir wollen breit über Stuttgart 21 informieren und besonders ArbeitnehmerInnen für den Widerstand gegen dieses Projekt gewinnen
- Wir wollen eine zukunftsfähige, d.h. nachhaltige und soziale Mobilität organisieren und auch „oben bleiben“ gegenüber Spekulation und der Ausplünderung öffentlicher Haushalte
- Wir wollen die Gewerkschaften im Land, die sich im DGB, in vielen Einzelgewerkschaften und Gliederungen inzwischen klar gegen S 21 positioniert haben, unterstützen und dafür sorgen, dass aus Worten und Beschlüssen auch Taten werden
- Wir wollen aktiv im Bündnis gegen Stuttgart 21 mitarbeiten
- Wir wollen uns in die kommenden Wahlkämpfe (Landtagswahl, OB-Wahl in Stuttgart) einmischen. Devise: keine Stimme für S 21 – KandidatInnen!

*Kontakt: Roland Hamm, Erster Bevollmächtigter IG Metall Aalen und Schwäbisch Gmünd
Utz Rockenbauch, Architekt, IG BAU Stuttgart
Johannes Müllerschön, Betriebsratsvorsitzender der Fiat-Tochter CNH in Heilbronn
Werner Sauerborn, Vorstandssekretär ver.di Baden-Württemberg, pp*