

Antrag des Ortsvereins Herrenberg zum Projekt Stuttgart 21
an den Kleinen Landesparteitag der SPD Baden-Württemberg, am 12.6.2010

Die Kosten des Projekts Stuttgart 21 (T21) überschreiten die vom SPD Landesparteitags im November 2009 als Obergrenze festgesetzten 4,5 Milliarden Euro.

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 projektunabhängiger 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.

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