

S 21 ist tot – K 21 ist das Projekt der Vernunft.

Fazit aus dem Faktencheck? Widerstand plus!

Schlichtung und Stresstest: das Aus für Stuttgart 21.

2010 brachte endlich die Wende: Der über viele Monate anhaltende Druck zigtausender Bürgerinnen und Bürger gegen das umstrittene Projekt erzwang die Schlichtung und das Offenlegen von Zahlen und Plänen. Der „Faktencheck“ war niederschmetternd: Das zuvor als „bestgeplantes Projekt“ verkaufte Stuttgart 21 ist

- viel zu teuer,
- voller Mängel,
- ohne zusätzlichen Nutzen für die Bahnkunden.

Die Empfehlungen des Schlichters Heiner Geißler, der Stresstest und die geforderten Nachbesserungen bedeuten das Aus für das Projekt Stuttgart 21.

Faktencheck: Stuttgart 21 ist Murks – und kein Zukunfts- projekt!

Der Faktencheck hat die Behauptungen der Befürworter öffentlich widerlegt:

- **Bestgeplant?** Es ist kaum zu glauben, doch erst im Zuge des Faktenchecks machten sich die Planer daran, ein Fahrplan- und Betriebskonzept für die Stoßzeiten zu entwickeln! Ergebnis: Der geplante Tiefbahnhof kann al-

lerhöchstens so viele Züge bewältigen wie der bestehende Kopfbahnhof – im heutigen Zustand, vor einer Modernisierung. Bahnchef Rüdiger Grube musste schließlich zugeben, dass von einem „bestgeplanten Projekt“ keine Rede sein kann.

▪ **Europäische Magistrale?**

Der Bahn-Technikvorstand Volker Kefer musste einräumen: Die vielbeschworene Achse Paris–Bratislava ist in der Praxis bedeutungslos. Stuttgart 21 ist ein rein regionales Projekt.

- **Schlüsselprojekt?** Das Bahnprojekt hat nur geringe Effekte für die Wirtschaft im Land und wird nicht nennenswert Verkehr auf die Schiene

verlagern. Bei begrenzten finanziellen Ressourcen gibt es deshalb wichtigere Projekte als die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm. Setzt man auf den Ausbau wichtiger Güterzugstrecken (etwa zwischen Karlsruhe und Basel), kann mit dem gleichen Geld der dreifache ökonomische und bis zu hundertfache ökologische Nutzen erreicht werden!

- **Keine Risiken?** Das gesamte, an der Schlichtung beteiligte Expertenwissen konnte eine Gefährdung des Stuttgarter Mineralwassers und das Aufquellen des Gipskeupers nicht hundertprozentig ausschließen. Gleichzeitig kamen erhebliche Risiken für die Bahnreisenden ans Licht, z. B. im Brandfall.



K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Spendenkonto:
Konto Nr. 618 052 020
Südwestbank
BLZ 600 907 00
Kontoinhaber: BUND
Regionalverband Stuttgart
Stichwort: K 21

▪ **Ökologisch?** Das Fällen der Bäume und Beseitigen des Gleisfelds wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus. Die „Wüste“ des Gleisvorfelds ist ein einzigartiges Trockenbiotop. Tausende neu gepflanzte junge Bäume sind dafür kein Ersatz! Vom späteren Betrieb ganz zu schweigen – allein die zum Projekt Stuttgart 21 gehörenden 40 Kilometer Tunnelstrecke verursachen enorme Energiekosten.

▪ **Bestgerechnet?** Um zu verhindern, dass die politische Schallgrenze von 4,5 Milliarden Euro überschritten wird, hat man die 2009 ermittelten Kosten von 4,9 Milliarden Euro auf runde 4 Milliarden Euro schön gerechnet. Die Wirtschaftsprüfer haben beim Faktencheck bestätigt, dass nur mögliche Einsparchancen, nicht aber Kostenrisiken beziffert wurden und auch keine Nachtragskosten enthalten sind. Der Vorschlag „Stuttgart 21 plus“ heißt auch ein Plus an Kosten.

▪ **Alternativlos?** Wir konnten unter bundesweiter medialer Aufmerksamkeit beweisen, dass das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 funktioniert. **K 21 ist stufenweise umsetzbar, kostet nur die Hälfte, eröffnet städtebauliche Chancen schon heute, vermeidet alle Risiken für Geologie, Mineralwasser und Park. K 21 ist ökologischer und leistungsfähiger als S 21!**



Geißlers Schlichterspruch: eine schallende Ohrfeige für die Bahn.

Stuttgart 21, das Murksprojekt in der Mogelpackung: zu wenig Gleise, nicht genügend Sicherheit für den Betrieb, abschüssige Bahnsteige, Engpässe in den Zufahrtstunneln, nicht praktikabel in den Stoßzeiten. Der Schlichtungsprozess hat gezeigt: Stuttgart 21 besteht aus lauter Mängeln! Wird das Projekt umgesetzt, dann entsteht ein Nadelöhr, das Stuttgart auf Dauer von einem modernen und leistungsfähigen Schienenverkehr abkoppelt. Daran wird auch eine nachgeschobene und teure Flick-

schusterei nichts ändern können! Hinter dem von Heiner Geißler angedachten „Stuttgart 21 plus“ verbirgt sich lediglich:

- ein Plus an komplizierten Nachbesserungen,
 - ein Plus an zusätzlichen Kosten,
 - ein Plus an Steuergeldern.
- Und deshalb bedeutet es auch:
- ein Plus an Widerstand!

Nach Einschätzung Heiner Geißlers ist es zu spät, um das Projekt Stuttgart 21 zu stoppen. Dieser Einschätzung folgen wir nicht! Wollte Geißler den K. o.-Schlag für Mappus vermeiden? Viele

Infrastrukturergänzung zu Stuttgart 21	Kosten ca.
9. und 10. Gleis im Tiefbahnhof	200 Mio. Euro
Option P (Tunnelverbindung Einführung Feuerbach/Bad Cannstatt)	100 Mio. Euro
Sanierung Gäubahn + sinnvolle Anbindung an den Hbf	150 Mio. Euro
Zweigleisige westliche Anbindung Flughafen	30 Mio. Euro
Minimalertüchtigung Flughafen Regionalbahnhof	20 Mio. Euro
Große Wendlinger Kurve	70 Mio. Euro
	570 Mio. Euro

Zusammenstellung:
Boris Palmer, auf Basis der Empfehlungen von Dr. Heiner Geißler. Kostenwerte geschätzt.

Impressum:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
v.i.S.d.P.: Gerhard Pfeifer
Fotos: die arge lola
gedruckt auf 100% Recyclingpapier
Februar 2011

Kontakt:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
c/o BUND Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
Telefon: 0711 61970-40
E-Mail: info@kopfbahnhof-21.de
www.kopfbahnhof-21.de

Spendenkonto:

Konto Nr. 618 052 020
Südwestbank, BLZ 600 907 00
Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart
Verwendungszweck: K 21

Menschen haben den Eindruck gewonnen, dass für die verantwortlichen Politiker die Fakten nicht mehr zählen. Auch Geißler sah am Ende der Schlichtung in K 21 die bessere Lösung: Der Park bleibt erhalten, die Mineralquellen werden nicht gefährdet und Fragen der Tunnel-sicherheit stellen sich nicht. Trotzdem lautete seine Empfehlung „Stuttgart 21 plus“. Folglich funktioniert Stuttgart 21 nur mit Nachbesserungen. **16 Jahre Expertenplanung – und dann ein solcher Flop! Und jetzt sollen die gleichen Experten den Stresstest machen?**

Jahrzehntelang wurde das Projekt geplant – mit beschämendem Ergebnis: Obwohl die Bahn 16 Jahre Zeit hatte zu beweisen, dass der neue Bahnhof die versprochenen 30 Prozent Kapazität-zuwachs bringt, hieß es in der ersten Schlichtungsrunde: Fehlanzeige. Sechs Wochen später stand die Leistungsfähigkeit erneut auf dem Prüfstand – und wieder fiel die Bahn durch. Nun ist sie ein drittes Mal aufgerufen, den Sinn des neuen Bahnknotens nachzuweisen.

Aber soll die Bahn den Stresstest tatsächlich alleine machen? Und das im altbekannten Stil – also ohne der Transparenz und Offenheit, die im Laufe der Faktenschlichtung endlich Einzug hielt? **Wir warnen davor, Erkenntnisse aus der Schlichtung zu negieren und Ergebnisse des Stresstests vorweg zu nehmen. Kleinreden und Schönrechnen funktionieren nicht mehr! Wir fordern Land und Bahn auf, die Projektkritiker am Stresstest zu beteiligen. Wir verlangen einen Lenkungsreis.**

Experten aus den Reihen von Projektträgern und Projektkritikern begleiten den Test aktiv, von der Aufgabenstellung über die Durchführung bis zur Bewertung. Sonst ist der Stresstest nichts wert.

Den Stresstest ernst nehmen, heißt: Bau- und Vergabestopp!

Der Stresstest ist keine freiwillige Leistung, sondern Fortsetzung der Schlichtung. Logische Konsequenz ist, dass keine weiteren Fakten geschaffen werden dürfen, bis der Test absolviert ist.

„Stuttgart 21 plus“ erfordert neue Planungen. Es muss geklärt werden, welche Mehrkosten durch die Nachbesserung entstehen – und wer das bezahlen soll. Die Landesregierung und die Bahn haben zugesagt, die vom Moderator geforderten Nachbesserungen an Stuttgart 21 zu akzeptieren. Nun sind

sie aufgefordert, konsequent zu handeln. Auch wenn Heiner Geißler den Bau- und Vergabestopp nicht explizit formuliert hat: **Schon allein die Aufforderung, einen Stresstest durchzuführen, erzwingt den Stopp des Weiterbaus!**

Unsere Prognose: S 21 wird durchfallen. Warum?

Die geforderten 49 Züge pro Stunde sind nur mit mehr Gleisen im Tiefbahnhof und besseren Zulaufstrecken möglich. Konkret bedeutet das:

- Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein neuntes und zehntes Gleis,
- zweigleisige westliche Anbindung des Flughafen-Fernbahnhofs an die Neubaustrecke,
- zweigleisige und kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve,

Auf ein Wort, Herr Mappus:

Zeigen Sie Format – übernehmen Sie endlich Verantwortung, steigen Sie aus!

Vor dem Faktencheck hieß die Argumentation: Stuttgart 21 darf niemals teurer werden als 4,08 Milliarden Euro.

Nach dem Faktencheck heißt Ihre Linie: Wir akzeptieren jedes Ergebnis der Schlichtung, auch wenn es Mehrkosten bringt. So zu argumentieren ist billigste Täuschung. *Herr Mappus, zeigen Sie Format* und stoppen Sie das Projekt – es übersteigt die Kostengrenze.

Nach dem Untersuchungsausschuss:

Die Verantwortung für den 30.9., den Schwarzen Donnerstag von Stuttgart, geben Sie an den Polizeipräsidenten ab. *Herr Mappus, zeigen Sie Format* und übernehmen Sie als Ministerpräsident die politische Verantwortung!

Herr Mappus, zeigen Sie Format: Entschuldigen Sie sich bei den Opfern!

Auf dem letzten CDU-Parteitag:

Sie prangern die Haltung der Projektgegner als „Dagegen-Politik“ an. Der Faktencheck gab jedoch eben jenen Gegnern in der Sache recht. *Herr Mappus, zeigen Sie Format* und klammern Sie sich nicht an formale Beschlüsse, die aufgrund einer falschen Faktenlage gefasst wurden!

Vor der Wahl und nachdem Sie einen Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 abgelehnt haben:

Herr Mappus, zeigen Sie Format und nehmen Sie uns engagierte Bürgerinnen und Bürger endlich ernst! Wir sind Bürger, die mitdenken. Auch das hat der Faktencheck bewiesen.

Übrigens, Herr Mappus:

Wir gehen wählen.

Und unsere Wahl fällt auf Politiker mit Format.

- Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof,
- Ausrüstung sämtlicher Strecken von Stuttgart 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik.

Diese Lösung treibt die Kosten in die Höhe. Gemäß bestehenden Kalkulationen werden die erforderlichen Nachbesserungen insgesamt rund 570 Millionen Euro kosten (die Kostenfaktoren im Einzelnen sind in Tabelle 1 aufgelistet). Hinzu kommen die von der Bahn herausgerechneten Kosten und die von den Wirtschaftsprüfern als „zu optimistisch“ gewerteten Einsparungen (siehe Tabelle 2). Stuttgart 21 wird demnach rund 5,5 Milliarden Euro teuer! Und damit ist auch die von den Projektbefürwortern selbst genannte Schallgrenze überschritten. Die Bahn müsste von sich aus aussteigen. Jedenfalls gilt: Stuttgart 21 darf nicht gebaut werden!

Wir wollten Demokratie und bekamen die Schlichtung.

Heiner Geißler forderte in seinen Empfehlungen zurecht mehr Beteiligung der Bürger an Großprojekten. Er zeigte Sympathie für das Alternativkonzept K 21. Leider hat er hieraus nicht die entsprechenden Konsequenzen für Stuttgart 21 gezogen.



Kosten von Stuttgart 21 laut DB: 4.088 Mio. Euro

Ausgeklammerte Kosten:

Zinsverzicht Grundstücke durch Stadt Stuttgart	212 Mio. Euro
Nicht berücksichtigte Planungskosten	176 Mio. Euro
Abstellbahnhöfe an Außenbahnhöfen (TÜ, HN, ...)	44 Mio. Euro
Kosten Grundstücksgeschäfte	28 Mio. Euro
doppelt gebuchte Einsparungen (laut Wirtschaftsprüfer)	45 Mio. Euro
Ausstattung doppelte Signaltechnik	30 Mio. Euro

4.623 Mio. Euro

Nicht realisierbare Einsparungen (Wirtschaftsprüfer: „optimistisch“) 300 Mio. Euro

Heutige Kosten für Stuttgart 21 laut DB: 4.923 Mio. Euro

Fazit: „Stuttgart 21 plus“ = 5 Milliarden plus x Euro

Zusammenstellung: Boris Palmer, basierend auf Aussagen der Wirtschaftsprüfer

Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass bei Stuttgart 21 noch gar nichts „zu spät“ ist. Die Bürger sind nun bestens über das Projekt informiert (manche können sogar Trassenführungen und Gleisbelegungspläne interpretieren), sie sind in der Lage, eine fundierte Entscheidung zu treffen. Doch sie dürfen es nicht.

Das „Demokratieexperiment“, wie die Schlichtung fälschlicherweise genannt wurde, darf nicht bloß ein neues Modell für künftige Projekte sein. Es muss auch Konsequenzen für die hier und heute gelebte Demokratie haben. **Die Bürgerinnen und Bürger müssen über Stuttgart 21 entscheiden können!**

Der Widerstand geht weiter. Oben bleiben!

Der Protest gegen Stuttgart 21 geht weiter. Jeden Montag treffen wir uns zur Montagsdemo, landauf landab rufen wir Punkt 19 Uhr zum Schwabenstreich. Die nächsten Großdemos sind am 19. Februar und 19. März. Am 5. März ist landesweit „Kein Stuttgart 21“-Tag. Wir demonstrieren weiterhin friedlich für den Ausstieg aus dem Projekt und einen Bau- und Vergabestopp. Es dürfen keine weiteren Tatsachen vor Abschluss des Stresstests geschaffen werden! Wir wollen die zutage kommenden Fakten ins Land tragen und mit Sachverstand Mitstreiter gewinnen – für K 21: leistungsfähiger, ökologischer, halb so teuer.

Die Projektträger müssen erkennen, dass jede Bauphase von Protesten begleitet wird. Niemand hält das durch. **Es ist illusionär zu glauben, die 15-jährige Operation am offenen Herzen der Stadt könnte gegen den Willen der Bürger durchgeführt werden.**

Bundeskanzlerin Angela Merkel will die Landtagswahl für eine Abstimmung über Stuttgart 21 missbrauchen. Wir wollten eine Bürgerbefragung und bekamen sie nicht. Nun steht die Politik also am 27. März auf dem Prüfstand. **Nutzen wir diese Chance!**