

Behauptungen und Wahrheit über Stuttgart 21

(widerlegt werden nur die Hauptargumente)



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Behauptung 1:

Die Verträge zu S 21 könnten noch gekündigt werden.

Wahr ist, ...

... dass ein Ausstieg nur bis zum 31. Dezember 2009 möglich ist und dies auch nur, wenn zu erwarten ist, dass die Kosten von 3,076 Milliarden Euro zuzüglich Risikofonds in Höhe von 1,45 Milliarden Euro überschritten werden und die Vertragsparteien keine Einigung über die weitere Finanzierung erzielen.

Behauptung 2:

Stuttgart sei über die Neubaustrecke nach Mannheim bereits an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen.

Mit seinem Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm über Obertürkheim und Denkendorf wäre K 21 genauso schnell in Ulm.

Wahr ist, ...

... dass S 21 Stuttgart in Richtung München an das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anbindet.

... dass Baden-Württemberg mit K 21 vom europäischen Schienennetz abgehängt wird, weil sich der Verkehr bis zur Realisierung von K 21 in zwei bis drei Jahrzehnten andere Wege suchen würde. (z.B. Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - München).

... dass K 21 das Neckartal mit mindestens zwei zusätzlichen Gleisen belastet und zudem ein 9,5 km langer Tunnel durch das Körtschtal gebaut werden muss.

... dass K 21 den Bahnanschluss des Stuttgarter Hafens – die wichtigste Schnittstelle für Schifffahrt, Schienen- und Güterverkehr – zerstört. Jährlich 3 Millionen Tonnen Güter müssten statt auf der Schiene über die Straße transportiert werden. Dies bedeutet: zusätzlich 1.500 Lkw täglich durch die Stadt.

... dass man mit S 21 schneller in Ulm ist als mit K 21

Behauptung 3:

Ein ICE-Halt am Flughafen wäre nicht notwendig.

Die K 21-Verbindung biete kürzere Fahrzeiten zum Flughafen.

Wahr ist, ...

... dass ein ICE-Halt am Flughafen notwendig ist, damit die gesamte Filderegion mit ihren rund 250.000 Einwohnern und rund 14 Millionen Fluggästen und Messebesucher angebunden wird.

... dass durch S 21 im Regionalverkehr Direktverbindungen zum Flughafen aus dem ganzen Land entstehen, z.B. aus Singen und Ulm – Friedrichshafen. Dies zeigt, dass nur S 21 auch die Verkehrsinteressen des gesamten Landes im Blick hat.

... dass S 21 immer schneller sein wird als K 21, weil die Streckenführung durch den Fildertunnel kürzer ist.

Gemeinsam für das neue Herz Europas.



Behauptung 4:

S 21 bringe Nachteile für den Taktfahrplan und reduziere den Komfort der Bahnbenutzer durch die geringere Zahl der Bahnsteige.

S 21 binde 650 Millionen Euro für öffentliche Nahverkehrsmittel, verhindere damit den Ausbau des bestehenden Nahverkehrs und erhöhe die Preise.

Wahr ist, ...

... dass auch mit K 21 kein vollständiger integraler Taktfahrplan in Stuttgart möglich wäre, da Stuttgart zwischen den bestimmenden Bahnknoten Mannheim und München liegt und sich nach diesen richten muss.

... dass mit S 21 ein verbessertes Angebot im Nahverkehr erreicht wird und damit ein optimierter Taktfahrplan möglich wird.

... dass S 21 mehr Züge und kürzere Fahrzeiten bringt.

... ... dass das Land sich mit Nahverkehrsmitteln in Höhe von 286 Mio. Euro über 11 Jahre an der Finanzierung von S 21 beteiligt. Dies bedeutet im Schnitt etwa 26 Mio. Euro pro Jahr - bezogen auf das Jahr 2009 – entspricht dies einem Anteil von 12 Prozent der Nahverkehrsmittel des Landes. Dazu kommen Bundesmittel für den Nahverkehr in Höhe von 365 Mio. Euro, die in dieser Höhe sonst nicht für Nahverkehrsprojekte in Baden-Württemberg zur Verfügung gestanden hätten.

Behauptung 5:

Bei K 21 würden ebenfalls in erheblichem Umfang Flächen frei.

Bei S 21 müssten die freiwerdenden Gleisflächen aufgrund des Vermarktungsdrucks hoch und dicht mit Büros, Hotels und Einkaufszentren bebaut werden.

Wahr ist, ...

...dass bei S 21 rund 60 Hektar tote Gleisfelder als Park- und Wohnflächen für die Bürger attraktiv gemacht werden.

... dass K 21 diese Gleisflächen erhalten will und damit städtebauliche Chancen verschenkt.

... dass die Stadt die Grundstücke im Europaviertel (mit Ausnahme des Bahngeländes A1) und im Rosensteinviertel frühzeitig gekauft hat, um neue Stadtquartiere unabhängig von Investoreninteressen entwickeln zu können. Dort sollen sozial ausgewogene, familienfreundliche und ökologische Stadtteile entstehen.

...dass aus dem Flächennutzungsplan der Stadt bereits 60 Hektar Bauland auf der grünen Wiese gestrichen werden konnten, weil in der Innenstadt Flächen frei werden.

Behauptung 6:

S 21 gefährde die Mineralquellen und führe wegen massiver Bebauung zur Verschlechterung des Stadtklimas.

S 21 zerstöre den Schlossgarten – 250 Großbäume würden nur durch Jungbäume ersetzt. Die Parkerweiterung habe nur Alibifunktion.

Wahr ist, ...

... dass seit Jahrzehnten im Quellgebiet gebaut wird und die Erfahrungen in das Projekt S 21 einfließen.

... dass die S-Bahn schon heute tiefer liegt als der Bahntunnel und dies keine negativen Auswirkungen auf das Mineralwasservorkommen hat.

... dass zahlreiche Vorkehrungen in der Planfeststellung getroffen sind, - z.B. die Überwachung des Grundwassers während der gesamten Bauzeit -, so dass die Mineralquellen während und nach der Bauzeit nicht gefährdet werden.

... dass durch S 21 der Rosensteinpark und der Schlossgarten um 20 Hektar größer werden – das entspricht 30 Fußballfeldern. Hinzu kommen zehn Hektar Grünflächen, Parks und Straßengrün in den neuen Stadtteilen sowie 5.000 Parkbäume, darunter Großbäume, die bis zu zwölf Meter hoch sind.

Behauptung 7:

S 21 sei unwirtschaftlich.

Wahr ist, ...

... dass die Gutachten, die S 21 Unwirtschaftlichkeit nachweisen sollen, weder unabhängig noch sachlich richtig sind, insbesondere die Kostenaufstellung für die Tunnel. Die angeführten Kostenrisiken müssen auch für die Tunnelbauten der K 21-Variante gelten.

... dass die Kosten für K 21 ähnlich hoch sind wie die für S 21 bei vergleichbaren Kostenrisiken und wesentlich geringerem verkehrlichen Nutzen.

... dass durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit ein dauerhafter Wertschöpfungszuwachs von rd. 500 Mio. Euro pro Jahr allein in Baden-Württemberg prognostiziert wird. Gleichzeitig ist gutachterlich belegt, dass rund 10.000 Dauerarbeitsplätze in Baden-Württemberg geschaffen werden. Dazu kommt ein immenser Investitionsschub während der Bauzeit. Deswegen ist das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm ein Zukunftsprojekt und ein Konjunkturprogramm für den Standort Baden-Württemberg.

... dass niemand K 21 finanzieren wird.

Behauptung 8:

Der Bonatzbau würde zum Torso und drohe durch Absenkung des Grundwasserspiegels wie in Köln einzustürzen.

Wahr ist, ...

... dass die geologischen und wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen bekannt und in die Planungen eingeflossen sind. Mit rund 90 Messstellen und rund 320 Bohrlöchern wurde der Untergrund sorgfältig erkundet. Die Standfestigkeit des Bonatzbaus ist nicht gefährdet.

... dass der Bonatzbau als Eingangsgebäude des neuen S 21-Bahnhofs erhalten bleibt.

Behauptung 9:

S 21 würde über zehn Jahre für Lärm- und Staubbelaestungen sowie Staus sorgen, auch weil die Bahn viele Transporte per Lkw statt über die Schiene abwickeln will.

Der Schlossgarten würde über zehn Jahre kaum mehr nutzbar sein.

Wahr ist, ...

... dass die Transporte bei S 21 auf bahneigenen Baustraßen zur zentralen Logistikfläche am Nordbahnhof erfolgen und dort auf die Schiene verladen werden. Zudem dauern die Baumaßnahmen mit Massentransporten für den Tunnelbau nur einen Teil der Bauzeit.

... dass K 21 ca. 16 Jahre überwiegend bei Nacht eine oberirdische Großbaustelle unter laufendem Bahnbetrieb wäre – und zwar vom Hauptbahnhof bis ins Neckartal.

... dass K 21 zu massiven Beeinträchtigungen im Bahnverkehr über die gesamte Bauzeit von 16 Jahren führen würde.

... dass es nur im Mittleren Schlossgarten partielle Einschränkungen gibt. Oberer und Unterer Schlossgarten bleiben als Park uneingeschränkt nutzbar.

Behauptung 10:

S 21 schade anderen Bahnprojekten und könne später nicht mehr verändert werden.

Bei S 21 kämen in der Regel ausländische Großunternehmen zum Zug, die regionale Wirtschaft profitiere weniger als bei K 21.

Die Bürger durften nicht über das Projekt abstimmen.

Wahr ist, ...

... dass andere Nahverkehrsprojekte im Land nicht unter S 21 leiden werden.

... dass die Mittel des Bundes und der EU in andere Bundesländer fließen, wenn S 21 nicht gebaut würde.

... dass sich die Partner vertraglich verpflichtet haben, bei der Vergabe von Leistungen für S 21 die mittelständischen Interessen angemessen zu berücksichtigen.

... dass mit S 21 weitere 4 Mrd. Euro in die städtebauliche Entwicklung investiert werden, von denen vorrangig die regionale Wirtschaft profitieren wird. Das schafft Arbeitsplätze und erhöht die Steuereinnahmen.

... dass S 21 seit 15 Jahren auf Basis breiter demokratischer Mehrheiten vorangetrieben wird. Mit jeweils 75 Prozent haben sich die demokratisch gewählten Gremien von EU, Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Gemeinderat dem Projekt zugestimmt.

Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V.

Büro des Sprechers Wolfgang Drexler

Jägerstraße 2

70174 Stuttgart

Tel. (0711) 21 3 21 – 211

Fax (0711) 21 3 21 – 223

Gemeinsam für das neue Herz Europas.

