



22. Oktober 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

anlässlich der Schlichtungsgespräche übersenden wir Ihnen anbei einige Argumente und Informationen zum Infrastrukturprojekt Stuttgart 21. Zur besseren Übersichtlichkeit haben wir der Kritik der Projektgegner die Argumente für Stuttgart 21 in einer Tabelle gegenübergestellt.

Kritik/Argumente der Stuttgart 21-Gegner	Argumente für Stuttgart 21
Stuttgart 21 nicht demokratisch legitimiert, da die Entscheidungen in den Parlamenten nur deshalb zustande kamen, weil insbesondere die Kosten vertuscht und der Nutzen schön geredet wurden.	Die Entscheidung für Stuttgart 21 beruht auf breiter demokratischer Basis. Über 15 Jahre hinweg haben Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Stuttgarter Gemeinderat mit jeweils 75 Prozent Mehrheit dem Projekt mehrfach zugestimmt. Das ist das übliche Verfahren in einer parlamentarischen Demokratie: Parlamente entscheiden stellvertretend für die Bürgerinnen und Bürger, die deren Zusammensetzung in freien und demokratischen Wahlen bestimmen. Zudem hatten betroffene Bürger bei der Planfeststellung die Möglichkeit, ihre Einwände vorzubringen. Es wurden 10.000 Einwendungen bearbeitet und zahlreichen Verbesserungsvorschläge berücksichtigt.
Die Kosten für Stuttgart 21 wurden nicht realistisch dargelegt.	Bei Stuttgart 21 wurde die Kalkulation laufend aktualisiert auf der Basis einer weit vorangeschrittenen Planung. Stuttgart 21 kostet – bei Preisstand 2010 – rund 4,1 Milliarden Euro. Darin enthalten sind bereits 328 Millionen für eventuelle Risiken und Kostensteigerungen. Erstmals bei einem Projekt in Deutschland wurde ein Risikofonds für eventuelle Kostensteigerungen gebildet. Aus diesem Fonds stehen rund 400 Millionen Euro noch zur Verfügung, bis die vereinbarte maximale Gesamtsumme von 4,5 Milliarden Euro erreicht ist.
Die Alternative K21 ist kostengünstiger.	Es gibt keine aktuelle Kostenplanung für K21, allein der Ausstieg aus S21 kostet bis zu 1,4 Milliarden Euro, zusätzlich der Schadenersatzforderungen. 2004 wurden für K21 2,5 Milliarden Euro veranschlagt, bei einer Preissteigerung, die bei S21 bereits eingerechnet wurde, lägen die Kosten heute bei rund 3 bis 3,5 Milliarden Euro, da auch das gesamte mittlerweile bis zu 100 Jahre alte Gleisvorfeld nahezu komplett ausgetauscht werden müsste. Außerdem müsste die Bahn dieses Projekt alleine finanzieren, da die bisherigen Partner ihre Zusagen an die Realisierung von S21 gekoppelt haben. Es gibt keine Baupläne, kein Raumordnungsverfahren und auch keinen einzigen Planfeststellungsbeschluss. Aus den Erfahrungen mit S21 ist hierfür ein Zeitraum von insgesamt 15 Jahren realistisch, bevor überhaupt die Bauarbeiten beginnen könnten.
In Gutachten der Projektgegner wurden die Kosten der Bahn für den Tunnelbau als zu niedrig angesetzt be-	Die Gutachter der Projektgegner waren nicht an der Planung von Stuttgart 21 beteiligt. Die Datenbasis ist ungenügend und die Ergebnisse nicht belastbar. Die Bahn hat Ende Juli 2010 eine aktualisierte Kostenrechnung vorgestellt. Dazu wurden von Fachleuten die einzelnen Bauabschnitte und Gewerke konkretisiert und die zu erwartenden Bau- und

rechnet.	Planungskosten präzise kalkuliert.
Stuttgart 21 bindet finanzielle Mittel des Bundesverkehrssetats und verhindert so andere wichtige Infrastrukturprojekte.	Die Behauptung Stuttgart 21 würde große Teile des Verkehrshaushaltes binden ist schlichtweg falsch. Bei 100 Millionen pro Jahr des Bundes für S 21 und einem jährlichen Investitionsetat im Verkehrshaushalt von derzeit 9,75 Milliarden Euro kann nicht davon gesprochen werden, dass Mittel für andere Projekte nicht mehr zur Verfügung stehen.
Stuttgart 21 ist für den europäischen Schienenschnellverkehr nicht notwendig.	Die Engpasssituation im Großraum Stuttgart ist nicht nur ein regionales Thema. Auch für den europäischen Schienenverkehr ist der Engpass Stuttgart ein gravierendes Problem bspw. für die europäische Schienenmagistrale Paris-Bratislava. Diese Magistrale gehört zu den zentralen West-Ost-Achsen in Mitteleuropa. Sie verbindet Städte und Regionen mit insgesamt 34 Millionen Einwohnern und 16 Millionen Beschäftigten in Frankreich, Deutschland, Österreich und Ungarn. Der Ausbau zu einer durchgängigen Hochleistungsverbindung für den Personen- und Güterverkehr ist angesichts der EU-Erweiterung und mit Blick auf den gesamten südosteuropäischen Raum unerlässlich für die rasche ökonomische, politische und kulturelle Integration Europas. Nach Fertigstellung der Magistrale können die Reisezeiten insgesamt um wenigstens 30 Prozent, auf Teilstrecken sogar um 50 Prozent erhöht werden. Damit würde der Schienenverkehr - vor allem zwischen Großstädten ohne eigenen Hub-Flughafen wie z.B. Mannheim, Ulm, Straßburg oder Salzburg - auf Distanzen bis ca. 800 Kilometer grenzüberschreitend wettbewerbsfähig mit dem Luftverkehr.
Mit acht Gleisen ist der neue Tiefbahnhof nicht so leistungsfähig wie der derzeitige Kopfbahnhof mit 16 Gleisen.	Entscheidend für die Leistungsfähigkeit sind nicht die Anzahl der Bahnsteige, sondern die Möglichkeiten, diese schnell und flexibel anzufahren. Untersuchungen belegen, dass der neue Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit hat als der alte Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen. Bei Stuttgart 21 können zwischen 42 und 51 Züge pro Stunde abgefertigt. Im Vergleich schafft ein ertüchtigter Kopfbahnhof nur zwischen 28 und 38 Zügen pro Stunde. Bei zukünftigem Bedarf wäre ein neuntes und zehntes Gleis außen im Tiefbahnhof nachrüstbar.
Stuttgart 21 ist schlecht geplant, Alternativen wurden nicht geprüft.	Es wurden insgesamt 60 Alternativen geprüft. Die Entwurfsplanung wurde immer wieder an aktuelle Anforderungen angepasst und Forderungen der Bürgerschaft aufgenommen. Bspw. sah die ursprüngliche Planung im Bereich Stuttgart-Untertürkheim noch eine Hochtrasse vor, die aufgrund von Bürgerprotesten dagegen unter die Erde verlegt wurde. Genau diese kritisierte Hochtrasse sieht nun übrigens das Alternativkonzept K21 wieder vor.
Für Stuttgart 21 werden zu viele Bäume im Stuttgarter Schlossgarten gefällt	Es werden nur die Bäume gefällt, die für den Bauablauf unbedingt notwendig sind. Im Bereich des Hauptbahnhofes sind 282 Bäume (von insgesamt 3.880 Bäumen) betroffen, wovon rund 30 Bäume verpflanzt werden. Bis heute wurden für rund 1,5 Millionen Euro 100 größere Bäume in der Nähe des Mineralbades angepflanzt und aufgezogen, die am Ende der Baumaßnahmen dann umgepflanzt werden. Insgesamt werden rund 5000 neue Bäume gepflanzt.
Der Bahnhof steht unter Denkmalschutz und muss erhalten bleiben.	Das Hauptgebäude bleibt bestehen, es werden lediglich die Seitenflügel abgerissen, die bisher funktionslos und ungenutzt waren.
Der Tunnelbau in Stuttgart ist aufgrund der Gipskeuper-Schicht im Untergrund nicht beherrschbar und ein Si-	Ergebnisse aus einem mehrjährigen Bohr- und Erkundungsprogramm und die Erfahrungen aus dem S-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbau in Stuttgart haben gezeigt, dass bei Stuttgart auf rund 7,5 Kilometern von insgesamt 30 Kilometern Tunnelstrecke durch den Gipskeuper gebaut werden muss. Bereits bei der unterirdischen S-Bahn hat man die Bahn

cherheitsrisiko.	in diesem Gestein erfolgreich gebaut. Weder beim Bau noch im seit 30 Jahre laufenden Betrieb haben sich Probleme ergeben. Stuttgart ist eine der europäischen Großstädte mit den meisten bergmännischen Tunneln, so gibt es zahllose Tunnel in offener Bauweise und über 15 Tunnel in Stuttgart mit einer Länge von bis zu 5,5 Kilometern, die betrieben werden.
Die Anbindung des Flughafens Stuttgart bewirkt keine Verbesserung.	Rund 14.000 Fahrgäste werden täglich den ICE-Bahnhof Messe/Flughafen im Fernverkehr nutzen. Das bringt eine starke Entlastung der Straßen. Insgesamt werden am Flughafen in den Stationen (Fern- und S-Bahnverkehr) täglich rund 50.000 Fahrgäste erwartet. Attraktive Bahnverbindungen bieten der Bahn auch die Möglichkeit in den Mitteldistanzen zum Flugverkehr in echte Konkurrenz zu treten.
Die Anbindung des Nahverkehrs an den Fernverkehr funktioniert bei Stuttgart 21 nicht.	In Stuttgart ist ein Fahrplankonzept vorgesehen, das ein deutlich erhöhtes Zugangebot beinhaltet; das hat unter anderem zur Folge, dass umsteigefreie Verbindungen quer durchs Land für ein attraktives Verkehrsangebot sorgen werden. Im Regionalverkehr ist ein Halbstundentakt im Anschluss an den Fernverkehr auf vielen Linien vorgesehen. Damit entstehen attraktive Reisezeiten.
Die Bauarbeiten werden den Zugverkehr in Stuttgart auf Jahre hinweg beeinträchtigen.	Im Rahmen der Bauarbeiten werden die Gleisanlagen im bestehenden Kopfbahnhof um rund 100 Meter nach vorne verschoben. Damit entsteht der notwendige Platz für den Bau der neuen rund zehn Meter tiefer gelegten Verkehrsstation. Während dann unabhängig vom laufenden Bahnverkehr Stuttgart 21 gebaut werden kann, kann oben der Bahnverkehr wie gewohnt gefahren werden. Gerade beim Alternativkonzept K 21 müsste eine grundlegende Gesamtanierung des Kopfbahnhofes unter laufendem Bahnbetrieb erfolgen. Der Hauptbahnhof wäre bei K 21 über Jahre massiv beeinträchtigt.
In einem Gutachten für das Land Baden-Württemberg wurden Schwachstellen bei den Planungen zu Stuttgart 21 ausgemacht.	Das angebliche Gutachten ist ein zwei Jahre altes und zwischenzeitlich überholtes Arbeitspapier, das vom Planungsbüro SMA und Partner AG im Auftrag des Landes für ein Arbeitstreffen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) erstellt wurde. Zwischenzeitlich verwahrt sich SMA in Person des CEO Giuliano Montaner öffentlich dagegen, dass von SMA erstellte Arbeitspapiere sinnenstehend von Projektgegnern genutzt werden. Der Planungsprozess ist in der Zwischenzeit weiter fortgeschritten. Die auf Grundlage des veralteten Papiers erhobene Kritik ist unbegründet, weil sie nicht dem aktuellen Planungsstand entspricht. Aktuelle Simulationen zeigen, dass die Anlagen für das angestrebte Betriebskonzept die richtige Dimensionierung aufweisen.
Stuttgart 21 hat für die Stuttgarter Innenstadt zur Folge, dass sie schlechter ent- und belüftet wird, was zu einem schlechteren Stadtklima führen wird.	Stuttgart 21 bringt mehrfachen Nutzen für den Klimaschutz. So werden durch das Bahnprojekt rund 18 Millionen Personenfahrten von der Straße auf die Schiene verlagert, das entspricht rund 350 Millionen Pkw-Kilometern. Das bedeutet eine Ersparnis von rund 70.000 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr. Zudem kommt durch Stuttgart 21 mehr Grün in die Stadt und verbessert das Stadtklima. Wenn die alten Gleisanlagen weg sind, kann der Schlossgarten -die "grüne Lunge" der Stadt- um rund 20 Hektar Park und zehn Hektar städtische Grünflächen erweitert werden.
Stuttgart 21 hat keine wirtschaftlichen Vorteile.	Die verbesserte Erreichbarkeit bedeutet einen Wertschöpfungszuwachs von rund 500 Millionen Euro pro Jahr. Es entstehen bis zu 10 000 Arbeitsplätze dauerhaft. Die Steigerung der Immobilienwerte in der Stadt beträgt ca. zwei Milliarden Euro. 100 Hektar Gleisfläche werden zur Errichtung eines neuen Stadtteils verwandt, dort könnten z.B. bis zu 11 000 Wohnungen entstehen.
Stuttgart 21 kann noch	Es gibt keine Ausstiegsklausel mehr in den Verträgen zu Stuttgart 21.

gestoppt werden.	Der letzte mögliche Ausstieg war im Dezember 2009 verstrichen. Ein jetzige Projektausstieg kostet bis zu 1,4 Milliarden Euro, Schadensersatzleistungen nicht mit eingerechnet.
Die Grünen sind als einzige Partei schon immer gegen Stuttgart 21.	In der rot-grünen Regierungszeit saßen bei der Entscheidung des Bundeskabinetts zum Bundesverkehrswegeplan im Juni 2003, der Stuttgart 21 beinhaltetete, Renate Künast und Jürgen Trittin am Kabinetttisch. Der damalige grüne Bundestagsabgeordnete und verkehrspolitische Sprecher Albert Schmidt war zum Zeitpunkt der Aufsichtsratsentscheidung der DB AG über den Verkauf der Grundstücke in Stuttgart und die Fortführung der Planungen Mitglied des Aufsichtsrates. Die Entscheidung zur NBS Wendlingen –Ulm ist Juni 2005 einstimmig im Deutschen Bundestag getroffen worden und in einem gemeinsamen Antrag der Finanzierungsanteil des Bundes an Stuttgart 21 festgeschrieben worden.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Jungnickel
 Pressesprecher und Leiter der Pressestelle
 der FDP-Bundestagsfraktion
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin
 Tel.: 030/227-52388
 Fax: 030/227-56778