



GEMEINSAMER AUFRUF: JA ZUM KÜNDIGUNGSGESETZ – JA ZUM AUSSTIEG AUCH IM LANDKREIS ESSLINGEN

Am 27. November können die Bürgerinnen und Bürger von Baden-Württemberg ihren Willen in einer Volksabstimmung bekunden. Sie haben die Möglichkeit, darüber abzustimmen, ob die Landesregierung den Vertrag zu Stuttgart 21 kündigen soll oder nicht. Durch die Beendigung der Mitfinanzierung des Landes am Stuttgarter Tiefbahnhof S21 wird das Milliardenprojekt gestoppt und der Weg für eine günstigere und leistungsfähigere Alternative freigemacht.

Im Landkreis Esslingen haben sich Umwelt- und Verkehrsverbände, Gewerkschaften, Parteien und Aktionsbündnisse zu einem Bündnis zusammengeschlossen, um bei den Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam für ein „Ja zum Kündigungsgesetz“ bei der Volksabstimmung zu werben.

Es gibt viele gute Gründe, auch im Sinne der Bevölkerung des Landkreises Esslingen, der Region und von ganz Baden-Württemberg einen Schlussstrich unter den Tiefbahnhof zu ziehen und mit der Alternative eines modernisierten Kopfbahnhof K21 zu beginnen. In der Schlichtung unter Heiner Geißler wurde nachgewiesen, dass dieses Konzept eine funktionsfähige Lösung mit einem seriösen Fahrplan darstellt.

Eine Zustimmung zum Kündigungsgesetz in der Volksabstimmung fordert die Landesregierung zu einer Kündigung der Verträge auf.

KOSTENENTWICKLUNG

Es besteht die Gefahr, dass die von der grün-roten Landesregierung geforderte Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. Euro nicht zu halten sein wird. Unabhängige Gutachten bestätigen diese Befürchtung.

Der Bundesrechnungshof und andere Experten gehen von einem weiteren Anstieg der Kosten während der Bauzeit auf ca. 5,3 bis 6,3 Milliarden Euro aus. Der Bundesrechnungshof bemängelt, dass die angegebenen Kosten unvollständig seien. Einige Planungskosten sind bisher nicht oder nicht vollständig berücksichtigt.

Der Rechnungshof selbst hat dargestellt, dass „im Tunnelbau die Ausgaben zwischen Planungs- und Bauausführung stark divergieren. Eine Tunnelmaßnahme könne daher erheblich teurer werden, wenn sich die tatsächlichen Verhältnisse als grundlegend anders herausstellten als die in der Planung angenommenen (vgl. Denkschrift zur Kernstadtumgehung Neckargünd).“



Der Rechnungshof hat in seinem Bericht vom 30.10.2008 darauf verwiesen, dass mit Preissteigerungen bis zu 60 Prozent, bei Projekten mit bestimmten Risikofaktoren zu rechnen ist. Die sind bei Stuttgart 21 aufgrund des hohen Tunnelanteils und des hohen Kupfer- und Stahlanteils beim Baumaterial gegeben.

Bereits heute, noch vor Baubeginn, sind die Kosten bis knapp unter den vereinbarten Kostendeckel von 4,526 Mrd. Euro gestiegen. Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist jedoch nur bis zu diesem Betrag vertraglich geregelt.

Bei Abschluss des Vertrags im April 2009 waren die Kosten von S21 auf etwa 3 Milliarden Euro festgelegt. Schon nach wenigen Monaten mussten sie um 1 Milliarde nach oben korrigiert werden. Heute ist der bei Vertragsabschluss für notwendig erachtete Puffer von 1,5 Mrd. Euro beinahe aufgebraucht.

Es ist weiter zu befürchten, dass einige Bau- und Planungskosten nicht oder nicht vollständig berücksichtigt sind – etwa die Kostenpositionen zu Signal- und Weichentechnik, zur Kreuzungsvereinbarung Heilbronner Straße und die Planungskosten für eigenes Personal und Fremdpersonal. Noch nicht einmal die bahneigene Risikobewertung, die 121 Mehrkostenrisiken auflistet, ist vollständig in die Planungskosten eingerechnet.

Nach dem Beginn der Bauarbeiten werden die Kosten durch die schwierigen geologischen Verhältnisse Stuttgarts erst recht weiter steigen – insbesondere durch die noch nicht planfestgestellten Abschnitte, Planungsmängel und die Umsetzungen des Schlichterspruchs.

Wir sind sehr verärgert darüber, dass dem Landtag und der Öffentlichkeit bis heute keine plausiblen Unterlagen zu den fortgeschriebenen Baukosten vorliegen. Aus den vorliegenden Unterlagen kann nicht sichergestellt werden, dass der vereinbarte Kostenrahmen eingehalten wird.

Der Landesanteil von ursprünglich 370 Millionen stieg bisher auf nun 930 Millionen Euro an. Die DB AG weigert sich allerdings bis heute, die von der Landesregierung geforderte Kostentransparenz herzustellen.

Es besteht daher die begründete Befürchtung, dass der Kostendeckel nicht zu halten ist.

Sogar nach Fertigstellung des Tiefbahnhofs drohen durch Probleme mit dem quellfähigen Gipskeuper wiederkehrende Sanierungsmaßnahmen, die den Bahnverkehr behindern und viel Geld kosten.

Mit der vorhersehbaren Steigerung der Projektkosten in dieser Dimension ändern sich die Voraussetzungen, unter denen Stuttgart 21 ursprünglich seine parlamentarische Zustimmung gefunden hat und unter denen die Verträge geschlossen wurden.

Alle: die Landesregierung, die Stadt Stuttgart, die Region Stuttgart sowie der Bund haben schon jetzt erklärt, dass sie keine Mehrkosten übernehmen werden. Auch die Bahn ist nicht bereit, Kostensteigerungen alleine zu tragen.

Findet sich niemand, der die Mehrkosten trägt, kann das Projekt nicht fertig gestellt werden. Damit entfällt die Geschäftsgrundlage. Daher ist jetzt der letzte Moment,



um den Vertrag zu kündigen und finanziellen Schaden vom Steuerzahler und künftigen Generationen abzuwenden.

Die rechtliche und politische Legitimation des Projekts ist durch unvollständige Information der Parlamente über Kosten und Leistung von Stuttgart 21 fragwürdig.

Der sorgsame Umgang mit dem Geld der Bürgerinnen und Bürger gebietet es, Mehrausgaben und somit Schaden vom Land abzuwenden – daher ist das Kündigungsge- setz zulässig, gut begründet und findet unsere Zustimmung.

ETWAIGE SEKUNDÄRE ERSATZANSPRÜCHE SIND NOCH OFFEN

Ob überhaupt oder in welcher Höhe sekundäre Ersatzansprüche von Seiten der Projektpartner an das Land geltend gemacht werden können, müsste gerichtlich entschieden werden. Denn es bestehen unterschiedliche juristische Einschätzungen, wie der Finanzierungsvertrag juristisch zu bewerten ist. Diese gehen soweit, dass die Zahlungen des Landes auch ganz entfallen könnten.

Eventuell bestehende Ersatzansprüche an das Land Baden-Württemberg würden keinesfalls 350 Mio. Euro übersteigen. Die Kündigung der Verträge und auch jeder alternative Bahnhof wären auf jeden Fall kostengünstiger und sofort (modular) umsetzbar, anders als Stuttgart 21. Und die Bahn wird kaum Schadenersatzansprüche geltend machen, weil sie auch bei einem alternativen Stuttgarter Bahnhofskonzept auf finanzielle Unterstützung vom Land hofft.

STUTTGART 21 IST STÖRANFÄLLIG UND KAUM AUSBAUFÄHIG

Die Infrastruktur von Stuttgart 21 ist knapp bemessen und daher anfällig für Störungen und Verspätungen im Schienenpersonenverkehr, die weit in den Landkreis Esslingen hinein ausstrahlen.

Den Stresstest hat Stuttgart 21 nur unter Einschränkungen und nicht mit guter Betriebsqualität bestanden. Bei nur acht Gleisen müssen oftmals zwei Züge gleichzeitig hintereinander auf einem Gleis halten – das gibt es in dieser Häufigkeit in keinem anderen Bahnhof Deutschlands. Weil sich zukünftig S-Bahn und Fernverkehr auf der Filderstrecke das Gleis teilen müssen, wird es mehr Störungen geben.

Die eigentlichen Engpässe im Stuttgarter Bahnknoten, wie die Strecke Zuffenhausen-Hauptbahnhof, werden durch Stuttgart 21 nicht beseitigt. Spätere Ausbauten wären aber - anders als beim modernisierten Kopfbahnhof – nicht oder nur mit riesigem Aufwand möglich, schließlich liegt alles unter der Erde.

Der Tiefbahnhof ist de facto zu klein, um Engpässen vorzubeugen.

Zusätzlich bestehen im Bereich des Tiefbahnhofs und seiner Tunnel erhebliche Risiken und Probleme in Bezug auf Tunnel- und Brandsicherheit, Barrierefreiheit, Schutz des Mineralwassers, Geologie und Ökologie.



AUSWIRKUNGEN AUF DEN NAHVERKEHR

Rund 300.000 Fahrgäste nutzen täglich die S-Bahnen in der Region Stuttgart. Das S-Bahnnetz ist das verkehrliche Rückgrat der Region. Die S-Bahnlinien, Regionalbahnen und Regionalexpresslinien sorgen im Landkreis Esslingen für eine verlässliche Abwicklung der öffentlichen Pendlerströme.

Die Züge der Gäubahn – auch ICE – sollen über die neue Rohrer Kurve auf die bestehende S-Bahn-Strecke zum S-Bahnhof Flughafen/Messe geführt werden. Der Mischverkehr aus unterschiedlichen Zugtypen wird zu massiven betrieblichen Einschränkungen auf dieser Strecke und gravierenden Nachteilen für die S-Bahn führen. Von der S-Bahnstrecke aus Richtung Flughafen kommend, sollen die Züge der Gäubahn das Gleis der Gegenrichtung queren, um in Richtung Böblingen/Herrenberg/Horb auf ihrer angestammten Strecke weiter zu fahren. Züge aus der entgegenkommenden Richtung müssen auf Höhe der Rohrer Kurve warten, bis das Gleis frei ist. Da die Gleise in den Tunnels der S-Bahnstrecke für ICE-Züge zu dicht nebeneinander liegen, müssen viele Einschränkungen hingenommen werden: Tempolimits, verriegelte Fenster und bei Zugstop muss auch das Gegengleis gesperrt werden. Am bestehenden S-Bahnhof Flughafen/Messe muss ein Gleis für die Züge der Gäubahn umgebaut werden. Dieses soll dann den Zügen der Gäubahn im Zweirichtungsverkehr vorbehalten werden. Infolgedessen steht den S-Bahnen dann nur noch ein Gleis zur Verfügung, das ebenfalls für beide Fahrrichtungen genutzt werden muss.

Die Betriebsstabilität der S-Bahnen zum Flughafen und nach Filderstadt wird massiv eingeschränkt! Es drohen mehr Verspätungen und Ausfälle!

Wegen der zahlreichen Probleme wurde für den Filder-Abschnitt noch kein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dennoch soll in Stuttgart mit dem Bau des Tunnels auf die Filder begonnen werden!

Für die Fahrgäste im Regionalexpressverkehr nach Stuttgart wird zukünftig der wichtige Halt in Bad Cannstatt entfallen. Die Züge werden dann über den Obertürkheimer Tunnel an Bad Cannstatt vorbeigeleitet.

Das Stresstestgutachten sagt, dass sich das S-Bahn-System bei realistischen Haltezeiten „im Bereich der Stammstrecke in einem kritischen Bereich befindet“, weitere Verzögerungen bei den ohnehin knapp bemessenen Haltezeiten könnten weitere Verspätungen im S-Bahn-System bringen. Zudem droht neben Verspätungen und verpassten Anschlüssen auch eine Veränderungen der bewährten Linienführungen. Dies ist nicht im Interesse der Fahrgäste aus dem Landkreis Esslingen.

Die Zahler von Stuttgart 21 sind die Fahrgäste, die in Zukunft massive Einschnitte im Nahverkehr in Kauf nehmen müssen.

S 21 sieht einen zweiten Bahnhof für den Flughafen vor. Dort sollen einige der Züge zwischen Ulm und Stuttgart stoppen. Der Flughafen beteiligt sich mit 359 Millionen Euro an S 21, da er sich davon bis zu 1,5 Millionen zusätzliche Fluggäste verspricht. Damit wird die Kapazität der einen Start-/Landebahn früher erschöpft sein. Die Diskussion um eine zweite Piste droht die Filder wieder einzuholen – und damit mehr

Lärm, Verkehr und Flächenverluste! Der neue Fernbahnhof ist ein weiterer Schritt zur 2. Startbahn!

Immer wieder wird behauptet, dass die S-Bahn nach Neuhausen erst durch Stuttgart 21 wirtschaftlich würde, weil sich die Fahrzeiten Richtung Stuttgart-Mitte durch die Umsteigemöglichkeit am Flughafenbahnhof verbessern. Aufgrund der fahrplantechnischen Zwänge gäbe es aber voraussichtlich nur wenige schnelle Umsteigemöglichkeiten auf Regionalzüge zum Hauptbahnhof. Die Auswertung des Stresstest-Fahrplans zeigte, dass sich durch Stuttgart 21 für die S-Bahnverlängerung nach Neuhausen keine Vorteile ergeben. Im Übrigen wurde in der standardisierten Bewertung ein Szenario ohne Stuttgart 21 nicht unterstellt. Für den Fall, dass Stuttgart 21 in der bislang geplanten Form nicht realisiert würde und andere Maßnahmen für eine verbesserte und beschleunigte Anbindung des Flughafens ergriffen würden, wäre die Nutzen-Kosten-Untersuchung entsprechend anzupassen und zu aktualisieren. Eine unmittelbare Schlussfolgerung, dass aufgrund des Ergebnisses aus dem Jahr 2003 eine Förderung ohne Realisierung von Stuttgart 21 grundsätzlich ausgeschlossen wäre, ist daher nicht zulässig.

Die betrieblichen Schwierigkeiten durch eine eingleisige Wendlinger Kurve sind hinlänglich bekannt.

Auch für die Anbindung von Reichenbach und weiteren Filstalgemeinden ist ein Tiefbahnhof in Stuttgart nicht erforderlich.

Was die S-Bahn nach Kirchheim unter Teck angeht, so werden aktuell mit einer Landtagsanfrage Informationen darüber eingeholt, wie die folgenden Aussagen der SMA und Partner AG im Schlussbericht „Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart 21 – Schlussbericht“ vom 21. Juli 2011 zu beurteilen sind, wonach „die größte Abweichung bei der S 1 in Richtung Kirchheim unter Teck“ auftritt, „die Eigenkreuzung der S-Bahn von Kirchheim–Ötlingen nach Kirchheim unter Teck verlegt werden soll“ und „sich weitere Abfahrtsverspätungen im Modell beobachten lassen und zwar in Kirchheim unter Teck: 25%, Durchschnitt 2 Minuten, maximal 15 Minuten“.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT IM VERGLEICH

Bis heute werden den Bürgerinnen und Bürgern von Baden-Württemberg erhebliche verkehrliche Verbesserungen durch Stuttgart 21 versprochen.

Die angestrebten Fahrzeitsparnisse sind allerdings minimal und gehen vorwiegend auf die Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm, einen dichteren Fahrplan und durchgängige Zugverbindungen zurück. Sie sind auch mit einem modernisierten Kopfbahnhof zu erreichen.

Die Schlichtung hat ferner aufgezeigt, dass die versprochene Kapazitätserweiterung des Tiefbahnhofs um 50 Prozent nicht erfüllt werden kann. Selbst eine Steigerung um 30 Prozent konnte im Stresstest nur mit wenig realitätsnahen Parametern und ohne Notfälle wie Weichen- oder Signalstörungen simuliert werden.



Die Gutachter der SMA attestieren Stuttgart 21 zwar, dass die geforderten 49 Züge pro Stunde im Tiefbahnhof abgefertigt werden können, aber dies geht eindeutig zu Lasten eines besseren Schienenpersonennahverkehrs im Land.

Von einer guten Betriebsqualität kann keine Rede sein. Die Gutachter haben dem künftigen Tiefbahnhof nur das mittelmäßige Zeugnis „wirtschaftlich optimale Betriebsqualität“ ausgestellt. In der Praxis bedeutet dies, dass Stuttgart 21 künftig keine Verspätungen im Bahnverkehr abbauen kann, was man von einem modernen neu gebauten Bahnhof erwarten müsste.

Eine Untersuchung der Grünen vom März 2011 hatte ergeben, dass mit der vorhandenen Infrastruktur im Kopfbahnhof schon heute 49 Züge in der Spitzstunde bewältigt werden können. Im Rahmen der Schlichtung wurde nachgewiesen, dass ein modernisierter Kopfbahnhof 52 Züge in der Spitzstunde abfertigen kann. Namhafte Bahnexperten gehen sogar von 56 Zügen bei guter Betriebsqualität aus. Die Studie des Büros Vieregg und Rößler zeigt auf, dass eine Optimierung des Kopfbahnhofes möglich ist und dann in der Spitzstunde 56 Züge leistet. Damit ist er um 14 Prozent leistungsfähiger als Stuttgart 21.

Ferner ermöglicht der Kopfbahnhof für die gesamte Region höhere Pünktlichkeit, die Chance auf einen integralen Taktverkehr und bietet zukünftige Kapazitätsreserven.

Warum man einen so teuren Bahnhof bauen soll, wenn er noch nicht einmal einen pünktlicheren Zugverkehr gewährleistet, ist eine Frage, die laut gestellt werden muss!

STUTTGART 21 BRINGT DEM LAND ZU WENIG

Stuttgart 21 ist kein Jahrhundertprojekt für klima- und umweltfreundlichen Verkehr: Nach der offiziellen Prognose nimmt dadurch der Pkw-Verkehr im Land um gerade einmal ein halbes Prozent ab. Für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hat Stuttgart 21 überhaupt keine Bedeutung.

Die Umwelt- und Fahrgastverbände sagen: Mehr Attraktivität der Schiene braucht mehr Züge und mehr Zuverlässigkeit im ganzen Land, kein milliardenschweres Prestigeobjekt. Andere Verkehrsprojekte, wie der Ausbau der Rheintalbahn, der Gäubahn und vieler regionaler Schienenstrecken konkurrieren mit Stuttgart 21. Sie würden verzögert oder müssten zurückgestellt werden, wenn die Kosten aus dem Ruder laufen würden.

Der Tiefbahnhof hat keine positiven Auswirkungen auf den Güterverkehr. Da auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm für die gängigen Güterzüge nicht befahrbar ist, bliebe es auch mit Stuttgart 21 bei der bisherigen Fahrstrecke über Neckar- und Filstal.

Eine Entlastung der Anwohner von lauten, langen und nachts verkehrenden Güterzügen ist also mit Stuttgart 21 nicht möglich. Denn auf zusätzlichen Lärmschutz bestünde für die Anwohner von Neckar- und Filstal bei der Verwirklichung des Tiefbahnhofs kein Anspruch, weil es sich bei der Trasse für Güterverkehr nicht um einen Neubau handelt sondern um eine bestehende Güterverkehrsverbindung.



NEUBAUSTRECKE STUTTGART-WENDLINGEN-ULM

Die Neubaustrecke ist ein rechtlich und finanziell eigenständiges Projekt. Das S21-Kündigungsgesetz umfasst die Neubaustrecke daher nicht.

ALTERNATIVE KOPFBAHNHOF K21

Die Instandsetzung des Kopfbahnhofs wurde in den letzten Jahren vernachlässigt. Die möglichen Alternativen zu Stuttgart 21 (K21, Kombibahnhof) leisten mehr, kosten weniger und können teilweise sogar schneller umgesetzt werden. K21 hat neben Bausteinen zur Modernisierung und Kapazitätssteigerung, auch welche zur Anbindung an die Neubaustrecke, sowie zur Anbindung eines Flughafenbahnhofs über einen Filderaufstieg bei Obertürkheim. Welche dieser Bausteine verkehrlich, ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll sind, kann in einem breiten Planungsprozess mit Bürgerbeteiligung geklärt werden.

Durch den über die Hälfte geringeren Tunnelanteil wäre das Konzept deutlich kostengünstiger. Der Ausbau kann Schritt für Schritt erfolgen und führt somit schnell zu Verbesserungen.

Rund die Hälfte der bisherigen Gleisflächen wird auch ohne Tiefbahnhof frei. Der Rosensteinpark kann durch die Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim bei K21 genauso wie bei Stuttgart 21 um rund 30 Hektar erweitert werden.

FAZIT

S21 ist zum Nachteil des Landes, seiner Bürgerschaft sowie der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Esslingen, weil es weit hinter den geweckten Erwartungen zurückbleibt und die Kosten in keinem Verhältnis zum versprochenen Nutzen stehen. Wir erhalten zu wenig Bahnhof für zu viel Geld.

Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist mit seinen 16 Gleisen heute der zweitpunktlichste Großstadtbahnhof in Deutschland. Er hat weitere Leistungsreserven und kann kundenfreundlich modernisiert werden.

Mit einem modernisierten Kopfbahnhof kann ein sehr leistungsfähiger und für die Reisenden außergewöhnlicher Verkehrsknoten geschaffen werden - und das mit weit geringeren Risiken und zu erheblich geringeren Kosten.

Kopfbahnhöfe funktionieren nicht nur in Stuttgart, sondern auch in Städten wie London (Kings Cross) oder Paris (Gare du Nord) - den am meisten frequentierten Bahnhöfen Europas, wunderbar. Dort wurden Pläne, die Bahnhöfe zu Durchgangsbahnhöfen umzubauen ebenso längst beerdigt, wie beim Hauptbahnhof Frankfurt/Main.

Die zusammengeschlossenen Organisationen sind überzeugt, dass ein modernisierter Kopfbahnhof die bessere Lösung für Stuttgart, die Region und für Baden-Württemberg ist.



DESHALB: JA ZUM KÜNDIGUNGSGESETZ!

Dieser Aufruf wurde von folgenden Organisationen unterzeichnet:

Bündnis 90/Die Grünen - Kreisverband Esslingen

Die Linke - Kreisverband Esslingen

Piratenpartei im Landkreis Esslingen

Ökologisch-Demokratische Partei - Kreisverband Esslingen

AUF-Partei Arbeit, Umwelt und Familie - Kreisverband Esslingen-Göppingen

Gemeinderatsfraktion Nürtinger Liste/Grüne

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) Kreisverband Esslingen

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) - Kreisverband Esslingen

Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) - Ortsverband Kirchheim unter Teck

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Bezirksgruppe Esslingen

Bündnis Ja zum Ausstieg Filderstadt

Bürgerbündnis Kirchheim und Umgebung für K21

Aktionskreis Nürtinger für K21

VUSS - Verein für umweltfreundliche Straßenplanung und Stadtentwicklung Esslingen e.V.