

Wahlaufruf



JA!

**zum Kopfbahnhof 21 und zur Neubaustrecke Stuttgart – Ulm!
zum zukunftsfähigen Schienenverkehr für ganz Baden-Württemberg!
zum Stuttgart 21-Kündigungsgesetz – Ausstieg aus dem Tiefbahnhof jetzt!**

Am 27. November 2011 sind die Bürgerinnen und Bürger des Landes Baden-Württemberg dazu aufgerufen, über die Zukunft des Projektes Stuttgart 21 und damit auch über die Zukunft des gesamten Schienenverkehrs in Baden-Württemberg zu entscheiden.

Allein die Tatsache, dass es trotz der ersten Bautätigkeiten zu dieser Volksabstimmung kommt, ist ein großer Erfolg für das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, an dem sich auch der Fahrgastverband PRO BAHN beteiligt.

Wir appellieren an alle Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger als Fachverband: Entscheiden Sie sich für die Zukunftsfähigkeit der Schiene im Ländle und stimmen Sie mit JA!

Karl-Peter Naumann, PRO BAHN Bundesvorsitzender

Matthias Oomen, PRO BAHN Bundespressesprecher

Stefan Buhl, PRO BAHN Landesvorsitzender Baden-Württemberg

Christian Petersohn, PRO BAHN Regionalverbandsvorsitzender Stuttgart

Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm ist auch ohne den Tiefbahnhof möglich!

Ganz wichtig: Die Volksabstimmung zu Stuttgart 21 ist keine Abstimmung über die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm. Diese Neubaustrecke kann – teilweise zu ähnlichen, teilweise sogar zu besseren Bedingungen – auch ohne den Tiefbahnhof realisiert werden und wird vom Fahrgastverband PRO BAHN klar befürwortet!

1. Zeitplan: Für einen Stopp ist es nicht zu spät

Der für Stuttgart 21 verkündete Baustart hat bisher nur Arbeiten für eine sowieso notwendige Generalmodernisierung nach sich gezogen. Angesichts drastischer Unterfinanzierung erscheint die gemeinsame zeitgleiche Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm mit Stuttgart 21 vor 2025 fragwürdiger denn je. Bereits jetzt notwendige Ausnahmegenehmigungen und schon eingetretene Pannen wecken erhebliche Zweifel an der Sorgfalt der Planungen zu Stuttgart 21. Zudem lauern in noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüssen weitere Bau- und Kostenrisiken. Deshalb wäre es fatal, die Unumkehrbarkeit des Projekts jetzt willkürlich zu erzwingen.

2. Kosten: Stuttgart 21 ist schlecht kalkuliert und zu teuer

Seit Beginn der Planungen kam es zu enormen Kostensteigerungen, scheinbar kommt die wahre Dimension ans Licht. Die für Frühjahr 2010 zugesagten Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsprüfung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm – und damit aktuelle und realistischere Baukosten – liegen immer noch nicht vor. Statt 6,5 Mrd. € werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm mindestens 10 Mrd. € kosten und zum weit überwiegenden Teil aus öffentlichen Kassen finanziert. Über die Finanzierung dieser Mehrkosten wurde kein Einvernehmen hergestellt. Sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass ein Ausstieg unmöglich ist, werden den Steuerzahlern die weiteren Kosten aufgebürdet.

3. Bauzeit: Verlängerungen bereits programmiert

Es ist völlig illusorisch, davon auszugehen, dass die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm jährlich ein Viertel der insgesamt bundesweit zur Verfügung stehenden Verkehrsinvestitionsmittel erhalten werden. Geringere jährliche Mittel bedeuten aber eine Verlängerung der Bauzeit. Ein gravierender Nachteil der Projekte ist, dass sie erst dann

einen Nutzen entfalten, wenn sie vollständig fertiggestellt sind – voraussichtlich nicht vor 2025. Weil Stuttgart 21 ohne die Neubaustrecke „auf dem Acker“ endet, wird der Tiefbahnhof auch nicht vorher fertiggestellt. Die Leidensjahre für die Stadt Stuttgart mit der „größten Baustelle Europas“ mitten in der City erhöhen sich auf 15–20 Jahre.

4. Kannibalisierung: Schaden für das große Ganze

Werden Stuttgart 21 und Neubaustrecke weiter verfolgt, bleiben sinnvolle Projekte für die Schiene – wie die Rheintalbahn, die als wichtigste deutsche Frachtverbindung Nordseehäfen und Mittelmeer verbindet – auf der Strecke. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße wird so weiter vorangetrieben. Transnationale Trassen werden vernachlässigt und viele kleine Projekte mit großer Wirkung weiter verschoben. Zum Nachteil für Bürger, Wirtschaft und Klima.

5. Folgen: Reisen per Bahn wird stressiger, langsamer, teurer

Die Menschen und ihre Bedürfnisse standen bei den Planungen alles andere als im Mittelpunkt. Heute gehört der Stuttgarter Hauptbahnhof zu den pünktlichsten Großbahnhöfen Deutschlands – zukünftig soll ein integraler Taktfahrplan im zentralen Verkehrsknotenpunkt des Landes nicht mehr möglich sein. Stuttgart 21 bedeutet: längere Reisezeiten, teurere Tickets, umständliches Umsteigen, fehlende Verbindungen. Vor allem Berufspendler und die Reisenden im Nahverkehr werden mit einem verminderten Zugangebot und/oder höheren Fahrpreisen für das Prestigeprojekt bezahlen.

6. Die Alternative: Kopfbahnhof 21

Bereits als bloßes Denkkonstrukt besticht das Alternativmodell „Kopfbahnhof 21“ seit vielen Jahren durch zahlreiche Vorteile – von den im Vergleich zu Stuttgart 21 deutlich niedrigeren Kosten ganz zu schweigen. Höchste Zeit, dieses Modell ernsthaft zu planen!