
Sachschlichtung Stuttgart 21

Warum wir „oben bleiben“ wollen

Boris Palmer, Tübingen

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Ein historisches Ereignis in dieser Woche: Der Durchstich des Gotthard-Basistunnels

Das größte Bauprojekt Europas ...

**Die wichtigste Güterstrecke
auf dem Kontinent ...**

**Im Vertrag von Lugano hat sich
Deutschland verpflichtet, bis 2020 die
Rheintalbahn viergleisig auszubauen**

... ist nicht Stuttgart 21 !

**... und kein einziger Güterzug
profitiert von S 21**

... zu S 21 verpflichtet uns niemand

Rheintalbahn: Kosten 5,7 Mrd. Euro – bis 2020 sind nur 2,3 Mrd. Euro finanziert.

NBS Frankfurt – Mannheim: Kosten 1,3 Mrd. Euro - bis 2020 sind 0 Mrd. Euro finanziert.

Fazit: Stuttgart 21 ist die falsche Priorität

„Stuttgart 21 ist entscheidend für eine gute wirtschaftliche Entwicklung in Baden-Württemberg“

Ernst Pfister, Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg

Durch S 21 sollen 370 Mio. und durch die Neubaustrecke 630 Mio Pkw-Kilometer auf die Schiene verlagert werden (zusammen 1,0 Mrd.) .

Gutachten Volkswirtschaftliche Bewertung S 21 Prof. Rothengatter

Verkehrsleistung Baden-Württemberg 2010: 70 Mrd. Pkw-Kilometer

S 21 bringt eine Verlagerung von 0,5 %, die Neubaustrecke 0,8 % (zusammen eralso 1,3%) der Pkw-Kilometer und 0 % im Güterverkehr

Fazit:

Davon kann die wirtschaftliche Zukunft des Landes nicht abhängen

„Stuttgart 21 ist ein wichtiges Verkehrsprojekt für Europa“

Angela Merkel, Bundeskanzlerin

**Die EU beteiligt sich bewusst nicht am Bahnhofprojekt S21,
sondern nur an der Neubaustrecke nach Ulm**

***Jahresbericht Balazs 2006/2007, zuletzt bestätigt durch EU-Kommissar
Kallas am 15.10.2010***

**„Die Entscheidung über die Art und Größe von Bahnhöfen ist eine
Angelegenheit der Mitgliedsstaaten“**

Es gibt keine vertragliche Verpflichtung zur Umsetzung von S 21

Fazit:

Die EU hat ausschließlich Interesse an der Neubaustrecke

„Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21, um nicht verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt zu werden.“

Angela Merkel, Bundeskanzlerin

Durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sinkt die Fahrzeit Paris – Bratislava um 4 Prozent auf 12,5 Std.

Die Fahrzeit über Stuttgart wird immer schneller sein:

Paris – Stuttgart – München mit TGV: 6'15 Std. (ab 2016: 5.30 Std.)

Paris – Nürnberg – München: mindestens 7'00 Std.

„Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21, um nicht verkehrllich und wirtschaftlich abgehängt zu werden.“

Angela Merkel, Bundeskanzlerin

ICE- Züge über Stuttgart werden dennoch angeboten, weil eine hohe Nachfrage von und nach Stuttgart und Ulm besteht.

Der Stuttgarter Bahnhof mit einem Einzugsbereich von rund 5 Mio Einwohnern ist einer der 10 wichtigsten Bahnhöfe in Deutschland.

Fazit:

Stuttgart bleibt in jedem Fall ein wichtiger ICE- und TGV-Bahnhof

„Kopfbahnhöfe sind ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert“

Hartmut Mehdorn

München und Frankfurt am Main haben ihre 21er-Projekte schnell verworfen und werten ihre Kopfbahnhöfe auf

Der modernisierte Kopfbahnhof Zürich ist einer der leistungsfähigsten Bahnhöfe Europas

Paris hat 4 Kopfbahnhöfe mit TGV-Anschluss Niemand plant, diese umzubauen

Durch S21 sinkt die Fahrzeit im Fernverkehr um 2 Minuten

Kopfbahnhöfe sind für die Kunden viel bequemer

Fazit:

Der Glaube, Kopfbahnhöfe seien veraltet, ist ein Relikt aus dem 20. Jahrhundert, als noch ein Lokwechsel notwendig war

„Die Anbindung des Flughafens an das Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine zentrale Investition in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes“

Infoblatt der CDU Baden-Württemberg

Der Flughafen Stuttgart hatte im Rekordjahr 2007: 10,3 Mio. Passagiere

Der Verkehrsverbund Stuttgart VVS hatte im Jahr 2009: 326 Mio. Fahrgäste

Selbst wenn niemand mehr mit den Auto zum Flughafen kommt, geht es nur um 3 Prozent aller Fahrgäste des ÖPNV

Zusätzliche Fluggäste können in Stuttgart nicht abheben ohne zweite Startbahn

Es sind allerdings auch keine zu erwarten, weil die ICE nur alle 2 Stunden am Flughafen halten sollen (!). .

Kein Fluggast wird dadurch Stuttgart statt Frankfurt oder München nutzen.

**„Das ist ein Geschenk an die Stadt Stuttgart.
Andere Bundesländer, andere Städte würden sich die Finger
danach lecken.“**

Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

**Bau und Unterhalt des DB-Netzes sind ausschließlich Bundesaufgabe
(Grundgesetz)**

**Trotzdem zahlen das Land 1,8 Mrd. Euro und Stadt, Region und Flughafen
Stuttgart zusammen 700 Mio Euro für die beiden Projekte**

Fazit:

**Das Geschenk kostet uns in Stadt und Land fast 2,5 Milliarden eigene,
frei verwendbare Steuermittel**

Bei Kostensteigerungen wird man uns wieder in die Taschen greifen

Zwei Strategien für den Ausbau des Schienenverkehrs:

Modell Deutschland:

Schnelle Strecken zwischen den Zentren

Jedem Bundesland sein Projekt, daher ein Torso

Zuwachs der Schiene im Personenverkehr 2000 - 2009:

12 Prozent

Modell Schweiz:

Netzweiter Ausbau der Bahn Verzicht auf Prestigeprojekte

Taktdichte, Qualität, Vernetzung statt Hochgeschwindigkeit

Zuwachs der Schiene im Personenverkehr 2000 - 2009:

45 Prozent

Fazit:

Stuttgart 21 ist das alte deutsche Modell

Prestigeprojekte statt netzweitem Ausbau und integralem Taktfahrplan

Stuttgart 21 schadet dem Schienenverkehr in Baden-Württemberg, weil

- o **ein umfassender integraler Taktfahrplan unmöglich gemacht wird**
- o **es einen Rückbau von Infrastruktur bedeutet**
- o **Zuwächse im Schienenverkehr auf Dauer verhindert werden**
- o **viele Engpässe ständig zu Verspätungen führen**
- o **es viel mehr kostet und weniger leistet als ein ertüchtigter Kopfbahnhof**
- o **man das Geld nur einmal ausgeben kann**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

