



## Der Info-Brief des SPD-Landtagsabgeordneten **Georg Nelius**

**Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,  
liebe Genossin, lieber Genosse,**

manchmal wäre es wünschenswert auf komplexe Sachverhalte mit einem einfachen „ja“ oder „nein“ antworten zu können. Leider ist dies in vielen Bereichen, auch der Landespolitik, nicht immer möglich. So auch bei der Volksabstimmung über das Bahnprojekt S21.

Nach langem eingehendem Befassen mit den Pro- und Contra-Argumenten, durch viele Gespräche mit Befürwortern und Gegnern sowie ungezählten kontroversen Diskussionen steht meine Meinung fest:

Ich bin **für** das Bahnprojekt Stuttgart 21!

In diesem Info-Brief möchte ich einige für mich wichtige Entscheidungsgründe darlegen.

### Verkehrlicher Nutzen:

Leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege sind die Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Und öffentlicher Verkehr ist das Rückgrat der Mobilität in Deutschland.

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm legt den Grundstein für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität der Bürger im Land.

Mit Stuttgart 21 entsteht einer der leistungsstärksten und modernsten Bahnknoten in Deutschland. Stuttgart 21 macht den Bahnbetrieb dabei schneller, leistungsfähiger und flexibler.

Stuttgart 21 verbessert den Regionalverkehr deutlich. Alleine 75 Prozent der rund 11 Mio. Einwohner von Baden-Württemberg leben in Regionen, die von neuen, durchgebundenen Regionalverkehrslinien erschlossen werden. Das heißt: Über 8 Mio. Menschen im Land profitieren von Stuttgart 21 Tag für Tag. Auch die übrigen



*An diesem schönen Anblick wird sich auch nach dem Bahnhofsneubau nichts ändern.*

25% der Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger, die nicht in den Regionen des neu geplanten Regionalnetzes leben, werden durch das Bahnprojekt keine Nachteile erleben.

Stuttgart 21 blockiert keine anderen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Land. Es macht nur einen geringen Anteil im Gesamtverkehrsetat von Bund und Land aus. Die Deutsche Bahn investiert in der Bauzeit von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Milliarden in andere Infrastrukturprojekte im Land, wie Bahnhöfe oder Schienenwege. Auch die neue Landesregierung versichert, dass Stuttgart 21 keine anderen Projekte verzögert. Im Gegenteil: Bei einem Ausstieg aus Stuttgart 21 ist das Geld verloren - es fließt nicht in andere Projekte im Land.

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm sichert die Einbindung der Region Stuttgart an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und stärkt damit den Standort im Europäischen Wirtschaftsraum.

## Stresstest:

Stuttgart 21 hat den „Stresstest“ bestanden. SMA hat mit seinem Gutachten eindeutig grünes Licht für S21 gegeben. Das Ergebnis des „Stresstestes“ hat bewiesen: Stuttgart 21 kann gebaut werden. Der Bahnknoten Stuttgart wird modern, leistungsfähig und den Anforderungen der Zukunft in vollem Maße gerecht. Die aktuellen Auseinandersetzungen um die Betriebsqualität halte ich für Wortklauberei. Gerade die, die Wirtschaftlichkeit fordern, können nicht erwarten, dass man einen überdimensionierten und damit unwirtschaftlichen Bahnhof baut.

## Regionalverkehr im Neckar-Odenwald-Kreis:

Viele Regionallinien, die heute im Kopfbahnhof enden, können künftig „durchgebunden“ werden. Fahrgäste



können im Stuttgarter Bahnhof im Zug sitzen bleiben und müssen nicht mehr umsteigen. Außerdem werden der Flughafen und die Neue Messe Stuttgart aus unterschiedlichen Richtungen mit dem Zug zu erreichen sein – und das deutlich schneller!

Auch der landesweite Taktfahrplan kann optimiert werden. Die neuen Schienenstrecken ermöglichen – nach den aktuellen Planungen des Landes – eine erhebliche Ausweitung des Angebots. Davon könnte die Region Stuttgart in starkem Maße profitieren, weil viele Regionalverkehrslinien über den Knoten Stuttgart geführt werden.

Konkret für den Neckar-Odenwald-Kreis ergeben sich dadurch große Vorteile für die Bahnhöfe Mosbach-

Neckarelz und Osterburken. Das Angebotskonzept Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Landes Baden-Württemberg sieht konkret drei neue, zusätzliche Regionalverkehrslinien vor:

*Linie 2: (Osterburken-Heilbronn-Stuttgart Hbf-Plochingen-Tübingen) – stündlich*

*Linie 3: (Mannheim-Heidelberg-Neckarelz-Heilbronn-Stuttgart Hbf-Plochingen-Tübingen) – zweistündlich*

*Linie 5: (Würzburg-Heilbronn-Stuttgart Hbf-Flughafen-Ulm- optional Friedrichshafen) – stündlich*

Dadurch ergeben sich für den Neckar-Odenwald-Kreis eine neue Direktverbindung im Regionalverkehr nach Tübingen sowie Fahrtzeitverbesserungen nach Ulm und Stuttgart einschließlich Flughafen und Messe. Mit Umstiegen in Mannheim und Stuttgart wird der Neckar-Odenwald-Kreis vom ausgedehnten Fernverkehrsangebot, das über die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm geführt wird, im Korridor zwischen München und Köln beziehungsweise Frankfurt profitieren.

Kaum ein aktuelles Großprojekt dürfte für den Neckar-Odenwald derartig viele Vorteile bieten wie die Modernisierung des Stuttgarter Hauptbahnhofs und der Neubau der Bahnlinie Stuttgart – Ulm.

## Ökologie:

Das Bahnprojekt ist ein ökologisches Vorzeigeprojekt. Untersuchungen haben ergeben, dass allein der Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke zu einer Verlagerung von rund 1 Milliarde PKW-Kilometer von der Straße auf die Schiene führen wird.

Der neue Durchgangsbahnhof schont die Umwelt. Er kommt beispielsweise ohne künstliche Heizung aus, durch die Luft aus den angrenzenden Tunneln herrschen ganzjährig angenehme Temperaturen.

Durch die Entfernung der alten Gleisanlagen werden rund 100 Hektar Fläche frei, das entspricht in etwa einem Drittel der Innenstadtfläche. Dadurch entstehen städtebauliche Chancen im Herzen der Stadt für modellhaftes ökologisches und energieeffizientes Wohnen. Auf den heutigen Gleisanlagen wird das modernste, ökologischste und energieeffizienteste Stadtquartier entwickelt, das Wohnraum für etwa 30.000 Menschen aller Altersgruppen bietet.

Schienen und Straßen zerschneiden bisher die Parkanlagen im Herzen der Stadt. Mit Stuttgart 21 besteht für den Schlossgarten die einmalige Chance, an Größe hinzu zu gewinnen. Von den rund 100 Hektar freier Fläche werden 20 Hektar - zum Vergleich etwa 30 Fußballfelder - in Parkanlagen umgewandelt. Damit verbessert sich das Klima in der Stadt spürbar.

Infolge der neu gewonnenen Flächen im Innenstadtbereich bleiben 62 Hektar Grünland im Außenbereich Stuttgarts unberührt, die sonst zu Bauland umgewandelt worden wären (s. Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Stuttgart: Flächen im Bereich der Stadtgrenze in Richtung Kornwestheim und an der B27a und der B10).

## **Kosten:**

Der Kostenrahmen, den der Lenkungskreis Stuttgart ermittelt hat, stellt sich so dar:

*Kostenschätzung: 3,765 Mrd. € (Bau und Planungskosten)*

*Kalkulierte Preissteigerung: 323 Mio. Euro*

*Zwischensumme: 4,088 Mrd. Euro*

*Risikopuffer: 438 Mio. Euro*

*Gesamtsumme: 4,526 Mrd. Euro (Basis für Finanzierungsvereinbarung)*

Die Liste der Risiken wurde ständig überarbeitet und gegebenenfalls angepasst. So wurden zum Beispiel die bereits erfolgten Vergaben aus der Risikobetrachtung herausgenommen. Noch bestehende mögliche, aber noch nicht eingetretenen Risiken in Höhe von 370 Mio. Euro (Projekt- und Vergaberisiken) steht somit der Risikopuffer in Höhe von 760 Mio. Euro - zusammen gesetzt aus kalkulierter Preissteigerung und eigentlichem Risikopuffer - gegenüber. Nach Abschluss aller Vergaben bis Ende 2011 werden rund 50 Prozent der Gesamtauftragsvergabe und 90 Prozent der besonders kostenkritischen Tunnelbauwerke für Stuttgart 21 zu Festpreisen vergeben. Das Kostenrisiko dieser Vergaben geht damit voll auf die Auftragnehmer über. Damit sinken die noch verbleibenden Vergaberisiken weiter.

## **Schlichtung:**

Von Heiner Geißler wurden im Rahmen der Schlichtung zu Stuttgart 21 im November 2010 drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften damit beauftragt, die Zahlen der Bahn zu überprüfen. Dabei kamen sie übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass keine Anhaltspunkte vorhanden

sind, die darauf hindeuten, dass die Kostenobergrenze von 4,526 Milliarden Euro überschritten werden könnte.

Während der Schlichtung haben zwei unabhängige Wirtschaftsprüfer berechnet: Der Schaden, der der Deutschen Bahn AG aufgrund eines politisch motivierten Projektabbruchs durch einen Bruch der Verträge durch die Landesregierung entstehen würde, ist auf 1,533 Milliarden Euro zu beziffern. Das war der Stand November 2010. Vermutlich wird der reale Schaden für die Deutsche Bahn AG deutlich höher sein, denn es wurden seit November 2010 viele Aufträge zum Bau von Stuttgart 21 vergeben.

In seinem Schlichterspruch vom 30. November 2010 (siehe Punkt 9, Seite 11, 2. Absatz) führt Heiner Geißler dazu Folgendes aus:

*„Die Plausibilität der Kosten von Stuttgart 21 hat zwar*



*Risiken deutlich aufgezeigt, in der Summe aber keinen wirklich überzeugenden Anhaltspunkt dafür gebracht, das Projekt aus Kostengründen zum jetzigen Zeitpunkt doch noch zu stoppen.“*

## **Stimmung im Land:**

Seit der Schlichtung haben wir eine neue Sachlichkeit. Und mit der sachlichen Auseinandersetzung um Stuttgart 21 ist auch die Akzeptanz für das Bahnprojekt gestiegen.

Die Landtagswahl hat gezeigt: 67 Prozent der Bürger haben Parteien gewählt, die für das Projekt eintreten. Diese breite Zustimmung der Bürger zum Projekt bringen jetzt auch mehrere Umfragen hervor.



Alle Umfragen zeigen: Die Bürgerinnen und Bürger im Land und in Stuttgart wollen Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm.

Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger im Land geht vom Bau von Stuttgart 21 aus und ist auch dagegen, dass das Land im jetzigen Studium aus dem Projekt aussteigt.

### Volksabstimmung:

Am 27.11.2011 können 7,8 Millionen Baden-Württembergern und Baden-Württembergern über das Ausstiegsgesetz zum Bahnprojekt S21 abstimmen. Die von der SPD im September 2010 auf den Weg gebrachte Volksabstimmung überträgt somit den Bürgerinnen und Bürgern die Entscheidung, ob das Land aus dem Bahnprojekt aussteigt, oder das Projekt wie geplant verwirklicht wird.

Die zahlreichen Diskussionen und Demonstrationen der letzten Jahre haben gezeigt, wie tief das Projekt unsere Gesellschaft spaltet. Klare Befürwortung auf der einen und grundlegende Ablehnung auf der anderen Seite stehen sich fast unversöhnlich gegenüber. Aber durch die Diskussionen und Demonstrationen lassen sich die Konflikte nicht auflösen. Nun sind die Menschen in Baden-Württemberg aufgerufen zu zeigen, wie sie zu diesen großen Verkehrs- und Infrastrukturprojekten stehen. Ich setzte große Erwartungen hinein, dass durch die Volksabstimmung der zermürende Streit im Land endet.

Die gestellte Frage bei der Volksabstimmung erscheint nur auf den ersten Blick schwierig: Wenn es bei dieser Abstimmung um die Frage ginge, ob man für oder gegen das Bahnprojekt Stuttgart sei, hätte man mit JA (pro) oder NEIN (contra) abstimmen können.

Aber das Projekt ist vom Land, mit mehreren Projektpartnern (Bahn, Bund, Stadt Stuttgart) abgeschlossen und genehmigt worden.

So geht es bei der Volksabstimmung „lediglich“ um die Frage, ob das Land aus diesem Vertragsverhältnis aussteigen solle oder nicht, mit allen seinen finanziellen Folgen für das Land.

Wer FÜR Stuttgart 21 ist muss am 27. November mit NEIN stimmen. Denn die Landesregierung lässt am 27. November nicht über den Bau des Bahnhofs Stuttgart 21 abstimmen, sondern über das „Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21“.

NEIN zum Kündigungsgesetz am 27. November heißt also:

NEIN zum Ausstieg und JA zum Bau von Stuttgart 21.

### **Amtlicher Stimmzettel**

für die Volksabstimmung über die Gesetzesvorlage  
des S 21-Kündigungsgesetzes  
am 27. November 2011  
im Stimmkreis .....

Stimmen Sie der Gesetzesvorlage „Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21 Kündigungsgesetz)*“ zu?	
<input type="radio"/> Ja	<input checked="" type="radio"/> Nein

**STIMM' AB! SCHAFF' KLARHEIT!**

Ihr / Euer



### **Impressum**

Wahlkreisbüro MdL Nelius  
Badgasse 7  
74821 Mosbach  
Telefon (0 62 61) 91 49 17  
buero@georg-nelius.de

Verantwortlich:  
Georg Nelius

Gestaltung/ Bilder:  
K. Weidlich

