

## Schlichtung S 21

### Abschlussstatement von Frau Ministerin Tanja Gönner

#### Ergebnisse der Schlichtung

##### 1. Stuttgart 21

- Die Schlichtung hat gezeigt:
- S 21 ist leistungsfähig
- Mit S 21 werden **pro Tag** 37 % mehr Züge fahren als heute.
- Dieses Angebot wäre mit heutigem Kopfbahnhof nicht fahrbar.
- Wir können einen 30-Minuten-Takt im Fernverkehr realisieren.
- Für den Fall, dass in der Zukunft darüber hinaus nochmals weiterer Verkehrsbedarf entstünde, gibt es verschiedene Ausbauoptionen im Projekt.

##### 2. K 21

- K 21 ist technisch grundsätzlich machbar, aber kein besseres Verkehrskonzept
- ohne Neubaustrecke Wendlingen – Ulm umfasst K 21 lediglich eine Sanierung des Hauptbahnhofs und Erweiterung, der innerstädtischen und die Parkanlagen durchschneidenden Gleisfelder mit der kapazitätssteigernde Maßnahmen verbunden werden können. Wesentliche Reisezeitgewinne können damit nicht realisiert werden.
- Wir erkennen an, dass nun ein Betriebskonzept K21 vorliegt. Dieses ist aber nicht geprüft. Es setzt außerdem voraus, dass eine Erweiterung der Zulaufgleise von bisher fünf bzw. sechs auf neun erfolgt. Damit verbunden ist das Eingeständnis, dass der heutige Kopfbahnhof in absehbarer Zeit an seine Leistungsgrenze kommt.
- Um annähernd vergleichbare positive verkehrliche und städtebauliche Effekte wie Stuttgart 21 erzielen zu können, werden neben der umfassenden Sanierung des Gleisvorfeldes und des Hauptbahnhofes erhebliche zusätzliche Infrastrukturausbauten zwingend notwendig.
- Konkrete Planungen fehlen aber vollständig. Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren bedingen lange Planungszeiträume, u.a. weil auch bei K21 die Beteiligungsrechte der Bürger nicht ausgehebelt werden dürfen. Allein das notwendige Raumordnungsverfahren, das dem Projekt zwingend vorangestellt werden müsste, würde zwei Jahre beanspruchen. Insgesamt ist eine Planungszeit von 10 bis 15 Jahre zu erwarten.

- K21 ist als Baukastenmodell konzipiert. Was als Vorteil vermittelt werden soll, ist ein großes Risiko. Man muss - so sagen es die K21-Verfechter - nicht alles auf einmal bauen, sondern nur dann, wenn auch das Geld zur Verfügung steht. Im Klartext bedeutet dies eine unkalkulierbar lange Bauzeit. Der volle verkehrliche Nutzen entsteht aber erst, wenn alle fünf Module in dann vielleicht 30 Jahren(?) gebaut sind. Das heißt aber auch: der ökologische und wirtschaftliche Nutzen der Erweiterungen wird erst dann eintreten.
- K21 bedeutet außerdem Bauen unter rollendem Rad für mindestens 10 bis 15 Jahre - oder vielleicht auch eine viel längere Zeit
- Es würden bei K21 außerdem erhebliche Probleme auftreten: große bautechnische Schwierigkeiten und massive Beeinträchtigungen von Anwohnern und angrenzender Bebauung
- Die Kosten für K 21 werden hoch sein. Die Entwickler von K21 gehen selbst von 2,5 Milliarden Euro an Kosten aus - ohne dass darin die zahlreichen zusätzlichen Infrastrukturausbauten berücksichtigt wären. Prof. Heimerl hat überzeugend dargelegt, dass die Kosten bei ca. 3,5 Milliarden Euro liegen werden. Eine Finanzierung dafür gibt es nicht.
- K21 bedeutet: Stillstand statt Fortschritt

### 3. NBS

- Die Neubahnstrecke Wendlingen – Ulm ist für das Land ohne Alternative.
- Wir brauchen die Neubaustrecke, um im Fern- und Nahverkehr ein attraktives Angebot bieten zu können.  
Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Ulm von 54 auf 28 Minuten.
- Wer heute auf die Realisierung von Stuttgart 21 und damit auch der NBS verzichtet, der verhindert auf Jahre hinaus eine schnelle Verbindung an Ulm und München oder auf der Südbahn nach Friedrichshafen.
- Die gerade vom Bund erst durchgeführte Kosten-Nutzen Untersuchung zeigt, dass sich die Investition in jeder Hinsicht lohnt.
- Alle Vorschläge für andere Trassenführungen sind für die Umwelt und die Bevölkerung wesentlich belastender.
- Ganz zu schweigen von der ungewissen Finanzierung und den Kostenrisiken, wenn an anderer Stelle neue Brücken und Tunnel gebaut werden müssen.
- Insbesondere der Ausbau der Filstalstrecke würde die dort lebende Bevölkerung stark beeinträchtigen.
- Dagegen bietet die Bündelung mit der Autobahn eine ökologisch und raumordnerisch gute Lösung

- Wer auf die Realisierung von S21 und der NBS verzichtet, verschenkt Investitionsmittel des Bundes in Milliardenhöhe, die in anderen Ländern hochwillkommen sind
- Wer heute auf die Realisierung von Stuttgart 21 und der NBS verzichtet, der schadet dem Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg
- Wir sind uns sicher: dieses Projekt wird sich für Baden-Württemberg auszahlen und eine hohe Akzeptanz erfahren

#### **4. Geologie/Mineralquellen**

- Die Schichtung hat auch gezeigt:
- Zum Schutz der Mineralquellen wurde alles getan
- Hier wird mit Gürtel und Hosenträger gearbeitet, weil uns allen bewusst ist, dass wir mit wertvollen Gütern umgehen
- Seit etwa 20 Jahren begleitet ein Arbeitskreis Wasserwirtschaft die Planungen, um sicherzustellen, dass keine Gefahren für die Mineralquellen entstehen.
- Herr Prof. Wittke hat eindrucksvoll geschildert, wie die geologischen Besonderheiten in der Planung berücksichtigt sind
- Das Sicherheitskonzept ist geprüft und bestätigt

#### **5. Kosten/Fazit**

- Die Wirtschaftsprüfer haben bestätigt, dass nach derzeitigem Stand die Kostenkalkulation der DB innerhalb unseres Finanzierungsrahmens bleibt.
- Auch der Bund steht zu Stuttgart 21 und der NBS
- Nach alledem bin und bleibe ich überzeugt davon:
- Stuttgart 21 und die NBS sind richtig für Baden-Württemberg
- Unser hohes finanzielles Engagement wird sich rechnen
- Die Bürger Baden-Württembergs werden von den besseren Verkehrsverbindungen profitieren
- Die Bürger Stuttgarts erhalten eine einmalige städtebauliche Chance
- Lassen Sie uns diese Chancen gemeinsam entwickeln und nutzen.

