

26.11.2011

Kommen Sie zahlreich zu unserer nächsten Großdemonstration gegen Stuttgart 21.

#### Kein Märchen vom Job-Wunder

Der angebliche Job-Motor S21 erweist sich als Phantom

■ Seite 03

#### Aufgedeckt:

Die 1,5 Milliardenlüge – eine arglistige Täuschung

■ Seite 03



Ja zur Zukunft mit Vernunft!

## Stuttgart 21 oder Kopfbahnhof 21: Fortschritt für wen?



Hannes Rockenbauch (SÖS),  
Fraktionsvorsitzender der  
Fraktionsgemeinschaft  
SÖS und LINKE und  
Sprecher des  
Aktionsbündnisses

„Ich bin für S21, weil ich für den Fortschritt bin!“ - nicht wenige denken so. An sich ok, aber: auch Atomkraftwerke galten mal als Fortschritt! Fortschritt für wen? Mal ganz ehrlich: Wenn Stuttgart 21 wirklich ein Jahrhundertprojekt wäre, dann käme es tatsächlich auf 100 Millionen Euro nicht an. Es ist aber ein Mega-Profitprojekt aus dem letzten Jahrhundert, erdacht nach dem neoliberalen Dogma, Wachstum, Märkte und hohe Renditen würden alle Probleme lösen. Aus diesem Geist heraus wurde S21 geplant, Umweltfragen spielten damals keine Rolle. Wer heute plant, ohne die Klimakatastrophe, den Flächenfraß und das Artensterben im Auge zu haben, handelt unverantwortlich. In der Logik der Banken und

Baukonzerne aber ist S21 ein geniales Projekt: Milliardenaufträge mit hohen Profiten, abgesichert durch den Steuerzahler. Daran denken sie und nicht weiter, das zeigt die Finanzkrise. Die Abstimmung am 27.11. ist also auch eine Richtungsentscheidung.

Das Unheil, das die Zocker der Banken in diesem Geist weltweit anrichten, zeigt dramatisch: dieser „Fortschritt“ ist zerstörerisch. S21 baut Gleiskapazitäten zurück und zementiert den Vorrang des PKW- und LKW-Verkehrs. Auch die Neubaustrecke nach Ulm ist nicht umweltfreundlich, sie ist zu steil für den Güterverkehr. Sollen wir uns also mit noch mehr Feinstaub und CO2-Anstieg abfinden?

**„Wer heute plant, ohne die Klimakatastrophe, den Flächenfraß und das Artensterben im Auge zu haben, handelt unverantwortlich.“**

Nichts wird wirklich schneller und besser mit dem Tiefbahnhof, das wies das geheim gehaltene SMA-Gutachten nach. Durch den Rückbau auf acht Gleise (so

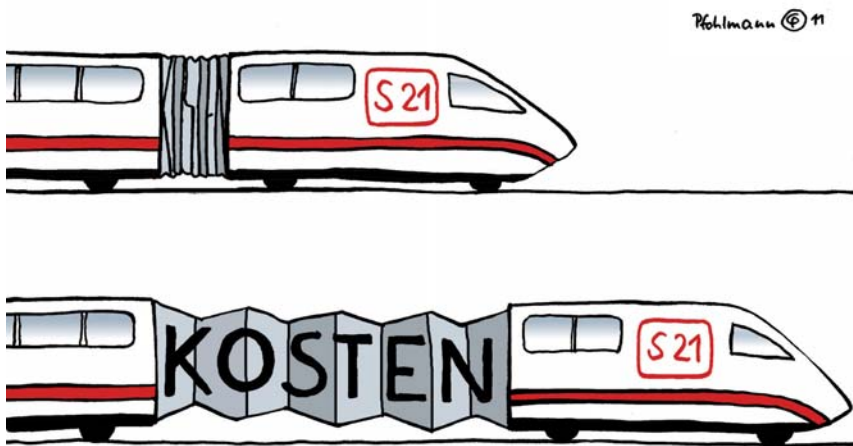
viele wie in Ulm!!) und den Zwang zur Durchfahrt im Nadelöhr Tiefbahnhof können Anschlusszüge nicht mehr warten. S21 ist der Bahnhof der verpassten Anschlüsse, das zeigte der Stresstest. Und jetzt deckt auch noch die Stuttgarter Zeitung (30.10.2011) auf: Weil der Tiefbahnhof eine Steigung von über 15 Promille hat, müssten die Züge mit weniger als 20 km/h einfahren, langsamer als beim Kopfbahnhof. Nichts ist intelligent und modern an S21.

Unser Projekt, der modernisierte Kopfbahnhof (K21) bringt den Fortschritt, weil er ihn „modern“ definiert - klimafreundlich, Ausbau des Schienen Fern- und Nahverkehrs, Sparsamkeit, Achtung vor der Natur, und er bringt allen Menschen Vorteile:

- Bei den Reisezeitverkürzungen ist K21 besser – das beweist das SMA-Gutachten
- Nur K21 ermöglicht den integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild – und damit bessere Verbindungen im **ganzen** Land. Innerhalb von 10 Minuten kann man mit Anschlusszügen und -Bussen das ganze Land bereisen. | Seite 21

- **I von Seite 11** K21 setzt Gelder frei – für Streckenausbauten im ganzen Land, für den Ausbau des Bahn-Güterverkehrs. Das ist dringend erforderlich angesichts der Staus auf den Autobahnen und der Klimakatastrophe.

Am 27.11.2011 haben die Badener und Württemberger die Gelegenheit, ganz Deutschland zu zeigen: Wir stimmen gegen die Zocker der Baukonzerne und Banken, gegen das Erbe von Mappus, gegen ein Milliardengrab – für einen modernen Bahnhof und ein Verkehrskonzept, das den Menschen nützt und die Umwelt schont. ■ |hr|



Wohlmann © 11

## Ja zum Ausstieg aus dem S21-Erbe der Mappus Regierung

**Die Milliardenpleite des EnBW-Deals zog Mappus hinter dem Rücken von Volk und Parlament für seine Freunde in den Banken und Konzernen durch. Jetzt kommt heraus: Ähnliches geschah bei der Planung von Stuttgart 21.** ■ |hp|

### 1. SMA-Gutachten zu Reisezeiten wurden geheim gehalten

Beim direkten Vergleich von S21 und dem modernisierten Kopfbahnhof (K21) verbessert K21 die Reisezeiten um durchschnittlich 54 Sekunden, S21 nur um 30 Sekunden. Kein Wunder, dass die Mappus-Regierung dieses SMA-Gutachten nicht veröffentlichte: 6 Milliarden Euro für 30 Sekunden sind schwer

vermittelbar. Nun behauptete Grube letzte Woche, drei Viertel der Fahrgäste würden bei den Reisezeiten von S21 profitieren. Er vergleicht Äpfel mit Birnen. Der Trick: Die Bahn hat S21 mit dem heutigen Fahrplan des nicht voll ausgelasteten Kopfbahnhofes verglichen. Sie vergleicht nicht S21 mit dem modernisierten Kopfbahnhof (K21) und den Fahrplänen von 2020. Die Gutachter-Methode der Bahn: Stuttgart 21 ist toll, gez. Prof. Dr. Grube; Rauchen ist gesund, gez. Prof. Dr. Marlboro.

### 2. Spiegel deckt die Kostenlücke auf

Spiegel Online berichtet am 06.11.2011, dass Landesbeamte auf Grundlage von Bahn-Unterlagen S21 auf mindestens 4,9

Milliarden Euro, wahrscheinlicher aber bis zu 6,9 Milliarden Euro kalkulierten. „Auf Wunsch des Herrn MP“, so heißt es in dem Vermerk, solle derzeit von einer „neuen Kostenberechnung abgesehen werden“. Entsprechende Zahlen seien „in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar“, schrieben Oettingers Beamte. Sowohl Oettinger als auch Mappus hielten diese Zahlen geheim. Es wurde auch befürchtet „dass die SPD bei Bekanntwerden der Kostenentwicklung von dem Projekt abrücken wird“. Die mit der Bahn vereinbarte Kostengrenze für Stuttgart 21 betrug 4,5 Milliarden Euro.

**Ja zum Recht der Landesregierung, aus diesen erschlichenen Verträgen auszusteigen!**

Lieber ein Ende mit Kosten als Kosten ohne Ende



### Befürworter streuen Angstparolen

**O**hne S21 Stillstand in Stuttgart und keine Neubaustrecke???

Die Behauptung: Wird S21 nicht gebaut, würde es Jahrzehnte dauern, bis K21 angefangen werden kann. Völlig falsch! Mit dem Bau von K21 kann sofort begonnen werden, denn viele Planfeststellungen von S21 können übernommen werden. Die meisten Baumaßnahmen bei K21 sind Modernisierungen des Kopfbahnhofes, die gar keine neue Planfeststellung brauchen. Noch besser: Bei K21 kann sofort auf frei werdenden Flächen mit dem Wohnungsbau begonnen werden, ebenso mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Ihre Anbindung an den Kopfbahnhof ist unproblematisch. ■ |red|

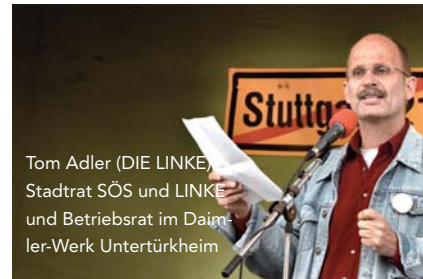
## Kein Märchen vom Job-Wunder!

Am 20.07.2011 hat das renommierte IMU-Institut eine Untersuchung zu den Arbeitsplatzeffekten von Stuttgart 21 vorgestellt. Das Ergebnis: Der angebliche Job-Motor S21 erweist sich als Phantom, war von Anfang an ein Täuschungsmanöver. Seriös gerechnet bleiben von ursprünglich behaupteten 24 000 unterm Strich weniger als 1000 dauerhafte Arbeitsplätze. Das Gutachten stellt fest:

1. Investitionen in Bauprojekte schaffen immer Arbeitsplätze – auch beim Rheintal-Schiienenausbau und: „Bei K21 haben einheimische Bauindustrie und Handwerksunternehmen vermutlich eine höhere Chance, am Auftragsvolumen beteiligt zu sein“, so die IMU-Prognose.
2. Neubaustrecke und S21 müssen getrennt betrachtet werden. Der Ba-

den-Württembergische Bauverband geht davon aus, dass höchstens ein Achtel der Bauaufträge nach Baden-Württemberg fließen würden. Damit sind von 5000 Arbeitsplätzen in der S21-Bauphase noch 350 übrig.

3. Die Befürworter von S21 versprechen, 24 000 Arbeitsplätze würden auf den neuen Gewerbeflächen entstehen. Der Flächennutzungsplan weist aber nur 13 000 aus. Von diesem werden 10 000 auf dem A1-Gelände (rund um die neue Bibliothek) entstehen können, also auch ohne S21. Somit schafft S21 nur „Platz“ für 2 500 Arbeitsplätze – „und allein durch die Flächen noch keinen einzigen neuen Arbeitsplatz.“
4. Die meisten Arbeitsplätze würden nicht zusätzlich geschaffen, sondern allenfalls aus anderen Stadtteilen



Tom Adler (DIE LINKE), Stadtrat SÖS und LINKE und Betriebsrat im Daimler-Werk Untertürkheim

oder Regionen in Baden-Württemberg abgezogen werden.

### Fazit

„Unsere Analyseergebnisse zeigen, dass durch Stuttgart 21 nicht – wie behauptet – ein wichtiger „Job-Motor für die Region“ entsteht. [...] Die Beschäftigungseffekte scheiden als Argument um die Bahnhofskonzepte in Stuttgart aus“, bilanziert das IMU-Institut. ■ |ta|

## Aufgedeckt: Die 1,5 Milliardenlüge – eine arglistige Täuschung



	Mio €	Mio €	
<b>Grundstücke</b>			
Rückabwicklung Grundstücksverkäufe von 2001 mit Zinsen → an Stuttgart!!!	743,1		
abzgl. Erstattungen für Bodenuntersuchungen und Bodenmodellierungen und Zinsen	-35,5		
Schadenersatz U-Bahn sowie erwartete Mindererlöse Baufeld A1	50,0	757,6	757,6
<b>zurückzahlende Zuschüsse <sup>1)</sup> Anden</b>			
Rückzahlung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart (erhalten 31. Juli 2008)	112,2		+
Verzinsungsanspruch des Flughafens Stuttgart seit 1. August 2008	3,0	115,2	115,2
<b>Planungs- und Baukosten</b>			
<b>Stuttgart 21</b>			
Planungskosten (incl. Planungskosten von € 185,9 Mio)	242,3		
Baukosten	159,6		
sonstige gebundene Ingenieurverträge	47,1		
	449,0		872,8
<b>ABS / NBS Stuttgart - Augsburg Neubaustrecke! Nicht S21!</b>			
Planungskosten	167,9		
Baukosten	6,8		
sonstige gebundene Ingenieurverträge	19,9		
	194,6		194,6
<b>Kosten der Projektleitung von November 2010 bis Juni 2011 zur qualifizierten</b>			
<b>Abwicklung</b>	5,6	649,2	
		1.522,0	1.067,4

Die Ausstiegskosten nach Aussagen der DB AG im Faktencheck vor einem Jahr

Mit diesem Plakat wird versucht, uns Bürger für dumm zu verkaufen. Tatsache ist: 1,5 Milliarden Euro werden nicht verschwendet, sie fallen bei einem Ausstieg weder als Kosten noch als Strafe an. Das Gegenteil ist der Fall. Die Deutsche Bahn muss z.B. der Stadt Stuttgart Geld zurückzahlen, das sie seit 2001 (ohne Gegenleistung) durch den Verkauf des Gleisfeldes zur Verfügung hatte. Das beweisen offizielle Dokumente.

### Der Ausstieg ist für uns ein Gewinn!

Die Summe von 1,5 Milliarden Euro beruht auf den Berechnungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Märkische

Revision, PricewaterhouseCoopers, Susat&Partner, vorgelegt bei dem Faktencheck mit Heiner Geißler vor einem Jahr. (siehe Originaldokument oben)

Von diesen 1,5 Milliarden Euro bekommen von der Bahn zurück:

**Stadt Stuttgart: 757,6 Mio. Euro**  
**Flughafen Stuttgart: 115,2 Mio. Euro**

Wir fragen Oberbürgermeister Dr. Schuster: Warum sagen Sie nicht, dass die Stadt Stuttgart diese Millionen bei einem Ausstieg zurück bekommt? Warum tragen Sie die Falschinformationen mit?

Weitere eingerechnete 194,9 Millionen Euro Planungskosten sind gar nicht für

den Bahnhof, sondern für die Neubaustrecke. Und um die geht es gar nicht bei der Abstimmung.

Übrigens: auch die restlichen 500 Millionen Euro sind nicht verloren. Ein großer Teil davon sind Planungskosten, die bei der Modernisierung des Kopfbahnhofes verwendet werden können. Die Landesregierung beziffert die wahren Ausstiegskosten auf 350 Millionen Euro für das Land und sagt richtig: Lieber ein Ende mit überschaubaren Kosten als Kosten ohne Ende. Mit ihren Plakaten verkaufen die Befürworter die Wähler für dumm. Das ist Stimmenfang, eine arglistige Täuschung - wie wir es von diesen Parteien vor Wahlen gewohnt sind. Aber: Wir sind nicht so blöd, wie sie uns gerne hätten! ■ |hp|

## Park statt Gleise

Mehr Informationen zu Kopfbahnhof 21  
finden Sie unter  
[www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de)



Heute: Der Abstell- und Wartungsbahnhof direkt am Stuttgarter Hauptbahnhof.



Option für die Zukunft: Der Abstell- und Wartungsbahnhof könnte bei K21 genauso wie S21 nach Untertürkheim verlagert werden und die frei werdende Fläche könnte den Rosenstein-Park erweitern.

Mit dem Slogan „Park statt Gleise“ versuchen die „Nein Sager“ verzweifelt, S21 als Ökologie-Projekt zu verkaufen. Dabei hat die Frage, ob der Rosensteinpark erweitert wird, gar nichts mit S21 zu tun. Bei K21 stehen sogar 30ha statt 20ha Fläche für eine Parkerweiterung zur Verfügung, allerdings mit dem ökologisch wichtigen Unterschied: bei K21 ist es nicht nötig, den ehemaligen Abstellbahnhof zu bebauen, um den teureren Tunnelbahnhof zu finanzieren. Bei S21 soll mit dem Rosensteinviertel ein neuer Stadtteil am Park entstehen, das schafft eine klimatisch höchst bedenkliche Wärmeinsel, im ohnehin beengten Stuttgarter Kessel. K21 ist und bleibt die ökologischere Alternative! ■ |red|

### Demokratieverständnis mangelhaft

Mit ihren Plakaten „Demokratie statt Randalen“ beleidigen die Befürworter den Widerstand von vielen Stuttgarter Bürgern, die seit 16 Jahren friedlich und kompetent das Projekt S21 kritisieren. Weder Bahn noch Regierung hatten eine Bürgerbeteiligung vorgesehen, im Gegenteil. Diejenigen, die jetzt die Parole „Demokratie statt Randalen“ plakatieren, schalteten die Demokratie aus, allen voran OB Schuster, der trotz 67 000 Unterschriften einen Bürgerentscheid verhinderte. Ihre Plakatparole ist zynisch. Wer den demokratischen Bürgerwiderstand in die Randalen-Ecke stellt, der sehnt sich zurück nach der Basta-Politik von Mappus. Er wollte die Randalen provozieren – wir aber blieben friedlich. Pech für den Oberrandalierer Mappus – er wurde jetzt nach Brasilien entsorgt und hinterlässt die Milliardengräber EnBW und Stuttgart 21. Ungestraft und hochdotiert. ■ |red|

Schwäbische Dialektik:  
I sag Ja weil I dagega beni!



Sag JA zum Ausstieg aus Stuttgart 21  
Mehr Informationen zur Volksabstimmung am 27.11.2011 finden Sie unter [www.ja-zum-ausstieg.de](http://www.ja-zum-ausstieg.de)

### Impressum

Dieser Stadt.Plan extra wird herausgegeben von Stadträten aus der Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE. Da er eine Empfehlung für die Volksabstimmung ausspricht, darf er aus rechtlichen Gründen nicht aus Fraktionsgeldern bezahlt werden.

Die Fraktionsgemeinschaft besteht aus SÖS (Stuttgart Ökologisch Sozial) und DIE LINKE. SÖS ist ein parteifreies Personenbündnis, das sich gegründet hat, um den Bürgerbewegungen in Stuttgart eine Stimme zu verleihen und ist mit drei Stadträten vertreten: Maria-Lina Kotelmann, Hannes Rockenbauch und Gangolf Stocker. DIE LINKE stellt die Stadträte Ul-

rike Küstler und Tom Adler. Um den Fraktionsstatus zu erreichen, haben SÖS und DIE LINKE nach den Kommunalwahlen 2009 eine Fraktion gebildet.

V.i.S.d.P. Hannes Rockenbauch,  
Reinsburgstr. 109A, 70197 Stuttgart

Fotos: Roland Hägele, Martin Storz  
Konzeption: Roland Ostertag / Visualisierung: pro-eleven  
Druck: UWS Papier & Druck GmbH  
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

