

Presseerklärung vom 26. Februar 2011

Stuttgart 21-Gegner übergeben in Offenburg Milliarden-Scheck

Offenburg, 26. Februar 2011: Eine Delegation von Stuttgarter 21-Gegnern überbringt den Anwohnern der Rheintalstrecke heute einen Scheck in Höhe von 1.000.000.000 €. Das Geld ist bislang für das Prestigeprojekt Stuttgart 21 eingeplant. Dringend gebraucht würde es jedoch im Rheintal für den Ausbau und vor allem für den Lärmschutz entlang der viel befahrenen und wirtschaftlich bedeutenden Güterverkehrsstrecke. Hierfür übergeben die Stuttgarter Bürger heute in Offenburg den symbolischen Milliarden-Scheck.

Mit dieser Aktion machen die Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger darauf aufmerksam, dass die derzeit für das Milliardengrab Stuttgart 21 eingeplanten Mittel in anderen Regionen Baden-Württembergs dringend gebraucht werden. „Während Bundesverkehrsminister Ramsauer in Stuttgart ein für Bahnfahrer sinnloses Projekt vorantreibt, vernachlässigt er in zahlreichen Regionen in Baden-Württemberg die dringend erforderlichen Bahnausbau- und Bahnrenovierungsmaßnahmen“, sagt Klaus Gebhard, Teilnehmer der Stuttgarter Delegation. Und er erklärt: „Über Investitionen in Schieneninfrastruktur entscheidet alleine der Bundesverkehrsminister. Ramsauer darf sich jetzt nicht länger wegducken, er muss endlich seiner Verantwortung als zuständiger Minister nachkommen, er muss Stuttgart 21 zugunsten des Schienenverkehrs im ganzen Land jetzt stoppen!“

Die Rheintalschiene ist eine wichtige internationale Verkehrsader. Deutschland hat den Ausbau vertraglich zugesichert, sowohl der Schweiz als auch der Europäischen Union. Trotzdem ist der Bundesverkehrsminister hier knauserig. Vor allem, wenn es darum geht, diese hoch belastete Strecke für die Anwohner erträglich zu gestalten, fehlt das Geld. Verträglichere Streckenführung und Lärmschutz gibt es bestenfalls in Sonntagsreden. Die Finanzierung scheitert, weil das wirtschaftlich und bahntechnisch nutzlose Prestigeprojekt Stuttgart 21 bei den Politikern Vorrang hat.

Beim Projekt Stuttgart 21 soll ein funktionierender Kopfbahnhof mit 17 Gleisen durch einen Tiefbahnhof mit nur noch 8 Gleisen ersetzt werden. Wie der Faktencheck im Herbst 2010 belegte, kann der Tiefbahnhof noch nicht einmal die Kapazitäten des bestehenden Kopfbahnhofs erreichen. Zudem würde mit Stuttgart 21 der Regionalverkehr geschwächt, da die Trassenpreise erheblich teurer würden und der Durchgangsbahnhof durch seine Konzeption viele Leerfahrten erzwingen würde. Bahnfahrende hätten keine Vorteile und viele Nachteile durch verschlechterte Anschlüsse und erschwertes Umsteigen. Das Projekt soll gegen den Willen der Bevölkerung mit Steuermilliarden bezahlt werden.

Um diese Fehlverteilung von Geldmitteln „rückgängig“ zu machen, macht sich die Delegation Stuttgarter Bürger auf den Weg in baden-württembergische Regionen, in denen Mittel für sinnvollen Ausbau des Bahnverkehrs fehlen. Bisherige Stationen waren Tuttlingen, Heilbronn und Heidelberg.

Rückfragen an Klaus Gebhard, Tel. 0176-68855468 oder an Vera Boehmer, Tel. 0151-50384882

Presseerklärungen und Hintergrundinfos / Presseportal: www.parkschuetzer.org/presse

Internet: www.bei-abriss-aufstand.de und twitter.com/AbrissAufstand und www.parkschuetzer.org



Matthias von Herrmann
Pressesprecher
0174 - 74 97 868
presse@parkschuetzer.org
www.parkschuetzer.org/presse

Alternativkonzept K 21

Renovierung und Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs

Durch eine Renovierung und Modernisierung des bestehenden Stuttgarter Bahnhofs, das Projekt K 21, könnte eine noch höhere Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs erreicht werden. Werden die erwarteten Kosten für K 21 entsprechend eingeplant, ergeben sich Einsparungen in Höhe von ca. 6,1 Milliarden €, die für andere Bahnbaumaßnahmen in Baden-Württemberg verwendet werden könnten. Für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind den Berechnungen des Bundesrechnungshof zufolge aktuell Kosten in Höhe von 8,5 Milliarden € zu erwarten.

Selbst wenn zusätzlich zur Renovierung und Modernisierung des Kopfbahnhofs die Neubaustrecke nach Ulm gebaut wird, die auch im Zusammenhang mit dem Kopfbahnhof realisiert werden kann, ergeben sich Einsparungen in Höhe von 2,9 Milliarden €.

Vor allem aber ist durch den Bau von K 21 für Stuttgart und die Region ein moderner, zukunftsorientierter Bahnhof mit guten regionalen Anbindungen gesichert. Und es bleiben Ressourcen für die nötige Pflege und Erneuerung von Bahnanlagen in ganz Baden-Württemberg.

Bahnprojekte und Kosten

„Stuttgart 21“: Neubauabschnitt Stuttgart-Feuerbach-Wendlingen und Neubau Tiefbahnhof	Kosten lt. Bundesrechnungshof 2008 (4,1 Mrd. € / Kosten lt. DB)	5,3 Mrd. €
Neubau-Strecke Wendlingen-Ulm	Kosten lt. Bundesrechnungshof 2008 (2,89 Mrd. € / Kosten lt. DB)	3,2 Mrd. €
Renovierung „Kopfbahnhof 21“	Kosten geschätzt von Vieregg & Rössler	1,8 Mrd. €
Ausstiegskosten aus „Stuttgart 21“	Kosten geschätzt	0,6 Mrd. €

Mögliche Einsparungen

Einsparungen gegenüber S21 bei Renovierung und Modernisierung des Kopfbahnhofs	6,1 Mrd. €
Einsparungen gegenüber S21 bei Renovierung und Modernisierung des Kopfbahnhofs und Bau der Neubaustrecke nach Ulm	2,9 Mrd. €

