



Volksabstimmung zum S 21-Kündigungsgesetz: Klares „NEIN“ sichert Realisierung des Projekts

Die Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 ist im Interesse des ganzen Landes. Ich bitte Sie, zur Volksabstimmung zu gehen und bei der Frage der Zustimmung zum S 21-Kündigungsgesetz mit „NEIN“ zu stimmen.

NEIN, weil S 21 ein Zukunftsprojekt mit Verbesserungen für ganz Baden-Württemberg ist. Es ist mehr als ein Tiefbahnhof in Stuttgart, nämlich die Neuordnung des Verkehrsknotens Stuttgart mit Ringschluss und Voraussetzung für eine hervorragende Anbindung des Flughafens und bessere Anbindungen für den Nah- und Fernverkehr. Baden-Württemberg rückt näher zusammen;

NEIN, weil das Land Baden-Württemberg bei einer Kündigung mit erheblichen Schadenersatzansprüchen (laut Ministerpräsident Kretschmann in der Ludwigsburger Kreiszeitung vom 3. September 2011 stehen zwischen 500 Mio. Euro und 2 Mrd. Euro im Raum) zu rechnen hätte und das für „Nichts“ und jahrelangen Stillstand;

NEIN, weil bei der Kündigung der Finanzierungsvereinbarung durch das Land die Bahn dennoch bauen könnte und die Realisierung für das Land viel teurer käme als bei planmäßigem Bau;

NEIN, weil ohne S 21 die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm nicht mehr wirtschaftlich ist;

NEIN, weil ohne S 21 die Gefahr besteht, dass attraktive ICE-Linien an Baden-Württemberg vorbeigeführt werden und das Land damit abgehängt wird;

NEIN, weil S 21 das Resultat eines Entwicklungsprozesses ist, bei dem 60 Varianten geprüft wurden, auch die Überlegungen K 21 und Kombibahnhof (SK 2.2);



Jochen Haußmann MdL, stv. Vorsitzender der FDP/DVP-Landtagsfraktion und Sprecher für Verkehrspolitik

NEIN, weil S 21 alle verkehrlichen Anforderungen erfüllt. Das hat der so genannte Stresstest bewiesen;

NEIN, weil das Land für seine Kostenbeteiligung in Höhe von 823 Mio. Euro, mit Risikopuffer 931 Mio. Euro, eine hoch leistungsfähige Infrastruktur erhält;

NEIN, weil S 21 einmalige städtebauliche Entwicklungsperspektiven bietet – für Wohnen, Dienstleistung und Grünanlagen;

NEIN, weil S 21 im Vergleich zu K 21 oder Kombibahnhof erheblich den Bahnlärm reduziert;

NEIN, weil S 21 Autoverkehr von der Straße auf die Schiene verlegt;

NEIN, weil es Unfug ist, zu behaupten, dass S 21 die Finanzierung anderer Bahnvorhaben im Land blockieren würde. Die Projektkritiker übersehen bei ihrer Argumentation völlig, dass das dann auch auf die von ihnen propagierten Alternativen K 21 und Kombibahnhof zuträfe. Jedes Vorhaben muss einzeln geplant und finanziert werden;

NEIN, weil für uns nicht nur ein gegebenes Wort etwas gilt, sondern wir erst recht an dem Grundsatz des Einhaltens von geschlossenen Verträgen festhalten. Der Finanzierungsvertrag vom 2. April 2009 muss eingehalten werden;

NEIN, weil das Land ein verlässlicher Vertragspartner bleiben muss. Ein Scheitern des Projekts würde das Vertrauen in- und ausländischer Investoren in die Vertragstreue des Landes auf Jahrzehnte erschüttern. Der Schaden für das Land wäre unermesslich;

NEIN, weil das S 21-Kündigungsgesetz Blendwerk ist. Die Risiken von S 21 werden dramatisiert, die Vorteile unter den Tisch fallen gelassen und die Nachteile der vermeintlichen Alternativen marginalisiert. Die in der Gesetzesbegründung dargelegten Kündigungsrechte gibt es nicht. Der Finanzierungsvertrag schließt eindeutig ein Kündigungsrecht aus. Das Berufen auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage (§ 60 Landesverwaltungsverfahrensgesetz) geht fehl, weil die Rechtsfolge Anpassung des Vertrages, nicht Kündigung ist. Auch der Kostenrahmen von 4,526 Mrd. Euro hat sich seit Vertragsschluss nicht geändert;

NEIN, weil es unverantwortlich ist, die Bürgerinnen und Bürger über die Kostenfolgen bei der beabsichtigten Vertragskündigung durch das Land im Unklaren zu lassen und diesbezüglich den Koalitionsvertrag zu brechen, der eine Benennung ausdrücklich vorsieht;

NEIN, weil wenn S 21 scheitert, die hierfür vorgesehenen Finanzierungsmittel verfallen und eben gerade nicht automatisch für eine Alternativplanung bereitstehen. Das Geld fließt voraussichtlich in Projekte anderer Bundesländer;

NEIN, weil die vermeintlichen Alternativen modernisierter Kopfbahnhof (K 21) und Kombibahnhof (SK 2.2.) bereits vor Jahren als weniger sinnvolle Varianten verworfen wurden (so genannter iterativer Prozess);

NEIN, weil bei S 21 der markante Bahnhofsturm und das Hauptgebäude erhalten bleiben;

NEIN, weil auch die Umsetzung von K 21 oder des Kombibahnhofs (SK 2.2.) keine endgültige Kostensicherheit bieten würde;

NEIN, weil diejenigen, die für K 21 waren, nun plötzlich den Kombibahnhof (SK 2.2.) unterstützen und damit selbst eingestehen, dass der alleinige Kopfbahnhof keine guten Zukunftsperspektiven hat. Wir gehen zwei Schritte weiter und unterstützen S21;

NEIN, weil bereits seit 2. Februar 2010 gebaut wird und bis Jahresende voraussichtlich 50 Prozent der Aufträge vergeben sein werden;

NEIN, weil bei einem Scheitern des Projekts S 21 ein Stillstand von wahrscheinlich 10-20 Jahren droht;

NEIN, weil Baden-Württemberg als starkes Herz in Europa starke Adern in Gestalt einer hervorragenden Verkehrsinfrastruktur benötigt.

AM 27. NOVEMBER 2011

 **NEIN**
ZUM KÜNDIGUNGSGESETZ

Weitere Informationen auch unter:

www.das-neue-herz-europas.de