

## **UWA-Fraktion - Dr. Rudolf Weiß**

### **Stellungnahme und Antrag bei TOP Verschiedenes in der GR-Sitzung vom 27.9.2010 zu Stuttgart 21.**

Bereits vor knapp zwei Jahren hatte ich im Auftrag der UWA-Fraktion in der GR-Sitzung vom 19.11.2008 einen schriftlichen Antrag zu Stuttgart 21 eingebracht. Neben der noch unklaren Kostenbeteiligung der Kommunen in der Region Stuttgart – also auch unserer Gemeinde – wurden bereits damals **Zweifel** an der

- Zweckmäßigkeit dieses Jahrhundertprojekts, an der
- prognostizierten Kostenentwicklung für dieses Projekt und an den
- angeblichen Vorteilen für unsere ländliche Region vorgetragen.

Was damals seitens Bgm. Ostfalks unternommen wurde, war eine Auskunft vom Regionalverband einzuholen, die in einer der darauf folgenden GR-Sitzungen vorgetragen wurde, nämlich dass das mit der Kostenbeteiligung der Kommunen der Region Stuttgart, also auch Auenwalds, zutreffe (im Rahmen einer Zwangsumlage der Region, die in der Gemeinde nie diskutiert wurde). Dazu erhielten wir die Antwort, dass man über die genaue Höhe aber noch nichts sagen könne. Und die eher lakonische Antwort des Vorsitzenden, so sei es halt und da können wir nichts machen.

Damals lagen die **Baukosten** noch bei 3,1 Milliarden € (2008), heute sind wir bei 4,1 Milliarden + 400 Millionen Reserve, die aber schon fest einkalkuliert sind, also **1,4 Milliarden mehr**. Und wir zahlen über die Region mit (100 Millionen = Regionalverband Stuttgart). Vor kurzem konnten wir nun in Erfahrung bringen, dass sich diese Zwangsumlage für unsere Gemeinde auf **28.400.- €** beläuft, und das 10 Jahre lang. So kommen fast 300.000.- € zusammen. Während Stuttgart seine Beteiligung durch Steuern und andere wirtschaftliche Einnahmen durch dieses Großprojekt praktisch wieder hereinbekommt, geht unsere Gemeinde dabei leer aus.

Inzwischen ist auch nachgewiesen, dass es keine nennenswerten Vorteile für Bürger aus unserer ländlichen Region gibt. Es wird teilweise sogar umständlicher, von Backnang aus den Flughafen Stuttgart zu erreichen, denn die bisher direkt zum Flughafen fahrende S-Bahn-Linie S3 wird nicht mehr direkt durchfahren, man kann zunächst nur bis Stuttgart Vaihingen und dann nur noch bis zum Hauptbahnhof fahren und muss dann relativ umständlich umsteigen (Bericht in der BKZ von Anfang August 2010). Durch die dann zwar direkt zum Flughafen fahrenden Nahverkehrszüge wird kein ausreichender Ersatz geschaffen, da diese wesentlich seltener verkehren. Bei einem Kopfbahnhofkonzept wie K21 wären diese Nachteile nicht gegeben. Für Ältere, Behinderte oder auch Personen mit Kinderwagen ist es deshalb eine besondere Erschwernis, wenn S21 realisiert würde.

Eine **Reihe von Fragen ist weiterhin ungeklärt** oder gibt zu Zweifeln Anlass:

- Wie passgenau können die Anschlüsse erreicht werden oder
- müssen auch Fahrgäste (insbesondere Pendler), die mit der S-Bahn zur Stadtmitte, zur Schwabstraße oder anderweitig über den Hbf. hinausfahren wollen, in Zukunft umsteigen?

Erst nach 2008, als der zuständige Bundestagsausschuss im November 2008 das Projekt ohne weitere Diskussion einfach „durchwinkte“, kamen weitere Gutachten zur **Kostenentwicklung**, zu den **Baurisiken** (extrem problematischer Untergrund), zu den Problemen, die bei der **Regelung der Verkehrsströme** für unterschiedliche

Bahn-Verkehrsmittel (S-Bahn, Nahverkehr mit Zielbahnhof Stuttgart, Durchgangsverkehr) mit Sicherheit entstehen werden und zu weiterhin offenen **Sicherheitsfragen** in den unterirdischen Röhren an die Öffentlichkeit (zum Teil waren sie unter Verschluss!).

Es ist daher zu befürchten, dass es zu einer weiteren Kostensteigerung kommt. Dabei ist auch zu befürchten, dass der anderweitige Schienenverkehr in unserer Region weiter ausblutet, und dass die Kommunen zusätzlich mit zur Kasse gebeten werden. Eine hundertprozentige Sicherheit zur Deckelung der Kostenbeteiligung der Region gibt es u.E. bis heute nicht.

Solange solche Fragen nicht geklärt sind und solange auch kein realistischer und seriöser funktionaler und kostenmäßiger Vergleich mit dem Alternativkonzept K21 vorgenommen wurde, sollten die Bauarbeiten eingestellt werden, auch damit der noch stehende und denkmalgeschützte Südflügel des Hbf. und die 283 wertvollen und Jahrhunderte alten Bäume (vor allem Platanen) im Schlossgarten nicht unwiederbringlich verloren sind.