



Information der Landesregierung
Baden-Württemberg zur Volksabstimmung
am 27. November 2011

Volksabstimmung

nach Artikel 60 Absatz 3 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg
über die Gesetzesvorlage „Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten
bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21
(S 21-Kündigungsgesetz)“



Baden-Württemberg





Gemeinsames Grußwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

bei Stuttgart 21 geht es nicht nur um ein Verkehrsprojekt. Ein großer Teil des Protests richtet sich auch gegen eine bestimmte Art von politischem Stil aus der Vergangenheit. Diesen Stil hat die neue Landesregierung geändert. Wir haben verstanden – die Menschen werden ernst genommen.

Ziel dieser Volksabstimmung ist es, zu einem abschließenden und befriedenden Urteil über Stuttgart 21 zu gelangen, um die Spaltung in unserem Land zu überwinden.

Mit der Volksabstimmung am 27. November 2011 schlagen wir ein neues Kapitel der Demokratie unseres Landes auf: Zum ersten Mal können Sie selbst über eine Gesetzesvorlage der Landesregierung entscheiden. Dabei soll es aber nicht bleiben. Die grün-rote Landesregierung möchte Baden-Württemberg zu einem Ort mit lebendiger Demokratie und reger Bürgerbeteiligung machen.

Unsere Politik des Gehörtwerdens zielt darauf, Sie in vielfältiger Weise an politischen Entscheidungsprozessen zu beteiligen. Die Volksabstimmung bildet daher einen ersten wichtigen Auftakt für mehr Bürgerbeteiligung und Mitsprache in unserem Land.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, Sie sollen in dieser Sache das letzte Wort haben. Nutzen Sie diese Chance und beteiligen Sie sich an dieser Volksabstimmung.



Winfried Kretschmann
*Ministerpräsident
des Landes Baden-Württemberg*



Dr. Nils Schmid
*Stellv. Ministerpräsident
des Landes Baden-Württemberg*



Inhaltsverzeichnis dieser Informationsbroschüre:

Grußwort der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung	2
Sachstand: Worum geht es?	3
Gesetzestext	3
Zehn Argumente FÜR die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21	4
Zehn Argumente GEGEN die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21	8
Der Muster-Stimmzettel	12





Grußwort der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

am 27. November 2011 haben Sie die Möglichkeit, darüber abzustimmen, ob die Landesregierung verpflichtet werden soll, Kündigungsrechte beim Finanzierungsvertrag zu „Stuttgart 21“ wahrzunehmen. Mir ist es ein persönliches Anliegen, Sie dabei zu unterstützen, sich dazu eine Meinung zu bilden. Deshalb hat die Landesregierung beschlossen, eine Informationsbroschüre nach dem Vorbild anderer Länder zu erstellen, die Ihnen dabei helfen soll. Die Broschüre stellt die gegensätzlichen Positionen aus der Sicht der Befürworter und Gegner des Kündigungsgesetzes prägnant dar. Dabei wurden auch Anregungen aus der Zivilgesellschaft und dem Landtag berücksichtigt.

Erstmals findet im Land eine Volksabstimmung über eine Gesetzesvorlage der Landesregierung statt.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Stimmen Sie der Gesetzesvorlage „Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)“ zu?

Diese Frage können Sie mit „JA“ oder „NEIN“ beantworten.

Ich hoffe, dass Sie die Debatte im Vorfeld rege verfolgen und sich an der Abstimmung beteiligen.

Ihre

Gisela Erler

Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung





Sachstand: Worum geht es?

Stuttgart 21 ist ein Projekt der Deutschen Bahn AG zur Neuordnung des Bahnknotens in und um Stuttgart. Es beinhaltet etwa 60 km Schienenstrecken sowie drei neue Bahnhöfe: den Stuttgarter Hauptbahnhof, den Bahnhof Flughafen/Messe und eine zusätzliche S-Bahn-Station. Der Hauptbahnhof soll dabei von einem Kopfbahnhof in einen tiefer gelegten Durchgangsbahnhof umgewandelt werden. Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung die zwischen den Projektpartnern vereinbarten Kosten von 4,526 Milliarden Euro als Obergrenze der vom Land mitgetragenen Kosten festgelegt. Das entspricht einem Finanzierungsanteil des Landes von max. 930 Millionen Euro. Dies wurde in einem Kabinettsbeschluss am 13.9.2011 noch einmal einvernehmlich bestätigt. Innerhalb der grün-roten Landesregierung besteht eine Meinungsverschiedenheit darüber, ob bei Vorliegen von Kündigungsrechten dieser Finanzierungsvertrag einseitig gekündigt werden soll. Trotz dieser Meinungsverschiedenheit über Stuttgart 21 steht die Landesregierung zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Die Landesregierung hat am 16.9.2011 eine Gesetzesvorlage in den Landtag eingebracht, mit dem Ziel, verpflichtet zu werden, Kündigungsrechte bei dem Finanzierungsvertrag wahrzunehmen. Der Landtag hat dieses S 21-Kündigungsgesetz mehrheitlich abgelehnt. Daraufhin haben 68 Abgeordnete des Landtags gemäß Artikel 60 Absatz 3 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg bei der Landesregierung beantragt, dass über dieses Gesetz eine Volksabstimmung durchgeführt werden soll. Die Landesregierung hat am 28.9.2011 diese Volksabstimmung angeordnet.

Sie haben nun am 27.11.2011 die Möglichkeit zu entscheiden, ob die Landesregierung verpflichtet werden soll, Kündigungsrechte wahrzunehmen. Wenn Sie dies befürworten, stimmen Sie dem S 21-Kündigungsgesetz mit „JA“ zu. Wenn Sie dies ablehnen, stimmen Sie mit „NEIN“.

Das S 21-Kündigungsgesetz ist laut Artikel 60 Absatz 5 der Landesverfassung nur dann beschlossen, wenn ihm die Mehrheit der Abstimmenden und mindestens ein Drittel aller Stimmberechtigten zustimmen.

Gesetzestext

Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)

§ 1: Kündigung der Vereinbarungen

Die Landesregierung ist verpflichtet, Kündigungsrechte bei den vertraglichen Vereinbarungen mit finanziellen Verpflichtungen des Landes Baden-Württemberg für das Bahnprojekt Stuttgart 21 auszuüben.

§ 2: Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.



Zehn Argumente FÜR die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21

JA ZUM S 21-KÜNDIGUNGSGESETZ

1. Stuttgart 21 ist zum Schaden des Landes und seiner Bürgerinnen und Bürger. Das Projekt bleibt weit hinter den Versprechen zurück. Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum geringeren Nutzen. Stuttgart 21 heißt: zu viel Geld für zu wenig Bahnhof!
2. Stuttgart 21 ist ein teures Prestigeprojekt. Es verhindert auf Jahre hinaus Investitionen in sinnvollere Schienenprojekte im Land.
3. Die mit dem Projekt angestrebten Fahrzeiterparnisse gehen vorwiegend auf die Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm zurück und sind auch mit den Alternativen zu Stuttgart 21 erreichbar.
4. Die Neubaustrecke ist unabhängig von Stuttgart 21. Von einer Kündigung bliebe sie unberührt. Die finanziellen Förderungen vom Bund und der EU sind nicht an den Tiefbahnhof gebunden und können nach deren Entscheidung deshalb für eine bessere Lösung verwendet werden.
5. Der geplante Tiefbahnhof ist bahntechnisch ein Nadelöhr, störanfällig, nicht ausbaufähig und bringt Nachteile für den S-Bahn-Betrieb. Pendler im Nahverkehr müssen mit täglichen Verspätungen rechnen.
6. Schon vor Baubeginn sind die Kosten von knapp 3,076 Milliarden Euro bei Vertragsabschluss bis knapp unter den Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro gestiegen.
7. Nach dem Beginn der Bauarbeiten drohen die Kosten durch Risiken beim Bau erst recht weiter zu steigen. Die Steigerung gilt aufgrund der Erfahrungen mit Großprojekten als wahrscheinlich. Davon geht zum Beispiel auch der Bundesrechnungshof aus.
8. Es ist ungeklärt, wer Kostensteigerungen bezahlen soll. Deshalb ist jetzt der richtige Moment für das Land, den Vertrag zu kündigen, um Schaden vom Steuerzahler und von künftigen Generationen abzuwenden. Die Legitimation des Projekts ist durch unvollständige Information der Parlamente über den bereits bekannten Kostenstand zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses in Frage gestellt.
9. Der Ausstieg könnte das Land Geld kosten. Dieser Betrag dürfte nach heutigem Kenntnisstand jedoch bei unter 350 Millionen Euro liegen. Das ist viel Geld. Aber besser ein Ende mit Kosten als Kosten ohne Ende!
10. Es gibt Alternativen zu Stuttgart 21: Diese leisten mehr, kosten weniger und können teilweise sogar schneller umgesetzt werden.

4

STUTT GART 21 ERFÜLLT BEI HOHEN KOSTEN DIE ERWARTUNGEN NICHT

Der Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen ist heute der zweitpünktlichste Großstadtbahnhof in Deutschland. Er hat weitere Leistungsreserven und kann kundenfreundlich modernisiert werden. Nun soll er für viel Geld durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof samt 60 Kilometer Tunnelröhren ersetzt werden. Stuttgart 21 bietet nur einen geringen Nutzen für den Schienenverkehr. Die Milliardenkosten hierfür stehen in keinem sinnvollen Verhältnis. Mögliche Alternativen wurden von der Politik nicht hinreichend geprüft.

STUTT GART 21 BRINGT DEM LAND ZU WENIG

Stuttgart 21 ist kein Jahrhundertprojekt für klima- und umweltfreundlichen Verkehr: Nach Projektprognose nimmt dadurch der Pkw-Verkehr im Land um gerade mal ein halbes Prozent ab. Die Umwelt- und Fahrgastverbände sagen: Mehr Attraktivität der Schiene braucht mehr Züge und mehr Zuverlässigkeit im ganzen Land, kein milliardenschweres Prestigeprojekt. Andere Verkehrsprojekte, wie Verbesserungen beim Ausbau der Rheintalbahn, dem Ausbau der Südbahn und vieler regionaler Schienenstrecken, werden aber wegen Stuttgart 21 verzögert oder zurückgestellt werden müssen, vor allem wenn die Kosten aus dem Ruder laufen.

Neuere Studien zeigen, dass die Auswirkungen des Projekts auf den Arbeitsmarkt in der Region Stuttgart wie im Land gering sein werden. Stuttgart 21 bringt kein Jobwunder.

FAHRZEITERSPARNISSE GEHEN VORWIEGEND AUF DIE NEUBAUSTRECKE ZURÜCK

Der kundenunfreundliche Tiefbahnhof bringt nur minimale Zeitersparnisse. Die wesentlichen Fahrzeitverkürzungen ergeben sich aus der Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm, dichteren Fahrplänen und durchgängigen Zugverbindungen. Diese Maßnahmen sind auch ohne Stuttgart 21 möglich. Bei den Fahrzeitgewinnen liegt das Alternativkonzept K 21 vor Stuttgart 21, so die Auswertung der Experten von SMA. Eine verbesserte Anbindung des Flughafens ist mit kostengünstigen Alternativen (z. B. Express-S-Bahn) sogar kurzfristig machbar.

DIE NEUBAUSTRECKE KOMMT AUCH OHNE STUTT GART 21

Die Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm kann und sollte auch ohne Stuttgart 21 gebaut werden. Es ist möglich, sie an den bestehenden Kopfbahnhof oder an Alternativen anzubinden und genauso schnell von Stuttgart nach Ulm zu fahren. So hatte es die Bahn vor Entstehen des Projekts Stuttgart 21 selbst geplant.

STUTTGART 21 IST STÖRANFÄLLIG UND KAUM AUSBAUFÄHIG

Die Infrastruktur von Stuttgart 21 ist knapp bemessen und daher anfällig für Störungen. Den Stress-test hat Stuttgart 21 nur unter Einschränkungen und nicht mit guter Betriebsqualität bestanden. Bei nur acht Gleisen müssen oftmals zwei Züge gleichzeitig hintereinander auf einem Gleis halten – das gibt es in dieser Häufigkeit in keinem anderen Bahnhof Deutschlands. Weil sich zukünftig S-Bahn und Fernverkehr auf der Filderstrecke das Gleis und den Bahnhof am Flughafen teilen müssen, drohen zusätzliche Störungen.

Die eigentlichen Engpässe im Stuttgarter Bahnknoten, wie die Strecke Zuffenhausen-Hauptbahnhof, werden durch Stuttgart 21 nicht beseitigt. Spätere Ausbauten wären aber – anders als beim modernisierten Kopfbahnhof – nicht oder nur mit riesigem Aufwand möglich, schließlich liegt alles unter der Erde.

KOSTENSTEIGERUNGEN GEHEN ZU LASTEN DES LANDES

Bei Abschluss des Vertrages im April 2009 waren die Kosten von Stuttgart 21 auf 3,076 Milliarden Euro festgelegt. Kurz darauf mussten die Kosten um 1 Milliarde Euro nach oben korrigiert werden. Bereits bevor mit dem Bau richtig begonnen wurde, nähern sich die berechneten Kosten dem Risiko-deckel von 4,526 Milliarden Euro an. In diesem Fall steigt der Landesanteil von ursprünglich 370 auf nun 930 Millionen Euro.

WEITERE KOSTENSTEIGERUNGEN WERDEN KOMMEN

Dem Projekt drohen Kostensteigerungen und Bauverzögerungen durch die schwierigen geologischen Verhältnisse Stuttgarts, die noch nicht planfestgestellten Abschnitte, Nachbesserungen bei Planungen und die Umsetzungen des Schlichterspruchs. Sogar nach der Fertigstellung drohen durch Probleme mit quellfähigem Gipskeuper wiederkehrende Sanierungsmaßnahmen, die viel Geld kosten und den Bahnverkehr behindern würden.

Der Bundesrechnungshof und andere Experten gehen – wie bei allen derartigen Großprojekten – von einem weiteren Anstieg der Kosten während der Bauzeit auf zwischen 5,3 und 6,3 Milliarden Euro aus. Das wäre eine Verdoppelung des ursprünglich geplanten Betrags.

Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist jedoch nur bis zu einem Betrag von 4,526 Milliarden Euro vertraglich geregelt. Die Finanzierung darüber hinaus ist vollkommen ungeklärt. Die Landesregierung, die Stadt Stuttgart, die Region Stuttgart und der Bund haben schon jetzt erklärt, dass sie keine Mehrkosten übernehmen werden. Auch die Bahn ist nicht bereit, Kostensteigerungen alleine zu tragen.

DAS LAND KANN DEN FINANZIERUNGSVERTRAG KÜNDIGEN

Mit der vorhersehbaren Steigerung der Projektkosten in dieser Dimension ändern sich die Voraussetzungen, unter denen Stuttgart 21 ursprünglich seine parlamentarische Zustimmung gefunden hat und unter denen die Verträge geschlossen wurden. Findet sich niemand, der die Mehrkosten trägt, kann das Projekt nicht fertiggestellt werden. Damit entfällt die Geschäftsgrundlage. Deshalb kann die Landesregierung den Finanzierungsvertrag kündigen.

KOSTEN DER KÜNDIGUNG GERINGER ALS BEHAUPTET

Die Kosten der Kündigung können nicht exakt beziffert werden. Die möglichen Ansprüche der anderen Vertragspartner gegenüber dem Land liegen bei einer Kündigung erheblich unter den von der Bahn genannten Ausstiegskosten: Nach aktuellen Untersuchungen von Wirtschaftsprüfern dürfte mit einem zu leistenden Ersatz unter 350 Millionen Euro zu rechnen sein. Je nach rechtlicher Einschätzung des Finanzierungsvertrags kann auch eine Zahlungsverpflichtung des Landes ganz entfallen. Eine Beendigung des Projekts und die Realisierung von Alternativen sind für das Land kostengünstiger als die Fortsetzung von Stuttgart 21.

Die Mittel vom Bund und der EU sind nicht an den geplanten Tiefbahnhof gebunden, sondern stehen nach deren Entscheidung auch für die Anbindung der Neubaustrecke an Alternativen zur Verfügung.

ALTERNATIVEN ZU STUTT GART 21

Der bestehende Bahnhof wurde seit zwei Jahrzehnten wegen Stuttgart 21 vernachlässigt. Er kann und soll modernisiert werden.

In der Schlichtung zu Stuttgart 21 wurde bereits das Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“ (K 21) vorgestellt und dessen Machbarkeit bestätigt. K 21 sieht Bausteine zur Anbindung an die Neubaustrecke nach Ulm und zur Modernisierung sowie Kapazitätssteigerung vor. Durch den über die Hälfte geringeren Tunnelanteil wäre das Konzept deutlich kostengünstiger. Der Ausbau kann Schritt für Schritt erfolgen und führt sofort zu Verbesserungen. Daneben liegt auch das Kompromisskonzept von Dr. Heiner Geißler/SMA mit kombiniertem Kopf- und verkleinertem Tiefbahnhof vor. Beide Varianten bieten städtebauliche Chancen, da rund die Hälfte der bisherigen Gleisflächen auch ohne Tiefbahnhof frei werden würde.

Die Alternativen leisten mehr, sind kunden- und umweltfreundlicher, kosten weniger und können teilweise sogar schneller umgesetzt werden.



Zehn Argumente GEGEN die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21

NEIN ZUM S 21-KÜNDIGUNGSGESETZ

1. Ganz Baden-Württemberg profitiert von S 21. Die Fahrzeiten werden verkürzt, Verbindungen verbessert und der Schienenverkehr dadurch attraktiver. Es werden Arbeitsplätze weit über die Region hinaus geschaffen.
2. S 21 wurde von Behörden und Gerichten sorgfältig geprüft und hat sich in jahrelangen Verfahren als beste Variante für den Bahnknoten Stuttgart erwiesen.
3. S 21 hat den Stresstest bestanden und ist damit als leistungsfähiger Bahnknoten bestätigt worden.
4. Die neueste Kostenkalkulation bestätigt: S 21 ist im Kostenrahmen und hält weiterhin einen Puffer für mögliche Baupreissteigerungen vor.
5. Im Falle der Kündigung wird die Deutsche Bahn AG gegenüber dem Land, laut ihren Äußerungen im Rahmen der Schlichtung, Kosten von 1,5 Milliarden Euro geltend machen. Ohne dass dafür etwas gebaut würde.
6. Alle Alternativen zu S 21 sind weder durchgeplant noch finanziert, noch genehmigt. Man müsste im Falle der Beendigung komplett von vorne beginnen, was viele Jahre des Stillstandes bedeuten würde.
7. Die Gelder für S 21 von Bund und Bahn sind zweckgebunden. Fraglich ist, ob sie nach einer Kündigung des Finanzierungsvertrages überhaupt wieder nach Baden-Württemberg fließen würden.
8. Kommt S 21 nicht, ist auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gefährdet. Mit einer zeitnahen Realisierung wäre dann nicht zu rechnen.
9. S 21 schafft zusätzliche Grünflächen und reduziert den Verbrauch wertvoller Flächen im Außenbereich.
10. S 21 wurde von allen Gremien von Land, Stadt und Region mit jeweils großen Mehrheiten beschlossen. Die Verträge sind unterzeichnet. S 21 ist damit demokratisch und rechtlich legitimiert.



GANZ BADEN-WÜRTTEMBERG PROFITIERT VON S 21

Durch S 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ergeben sich erhebliche Fahrzeitverkürzungen und bessere Anbindungen im Fern- und Regionalverkehr für ganz Baden-Württemberg. So verkürzt sich beispielsweise die Fahrzeit von Mannheim nach Ulm von bisher 95 Minuten auf 70 Minuten, von Heilbronn zum Flughafen Stuttgart von 86 auf 48 Minuten, von Friedrichshafen zum Hauptbahnhof Stuttgart von 135 auf 100 Minuten oder von Rottweil zum Flughafen Stuttgart von 102 auf 63 Minuten.

Mit S 21 können der Landesflughafen und die Landesmesse aus weiten Teilen Baden-Württembergs wesentlich schneller und besser erreicht werden. Die Verknüpfung von Schiene und Flugzeug zur Vermeidung von Flugverkehr ist eine politische Forderung, die unverändert eine breite öffentliche Zustimmung findet. Auch die Attraktivität des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr steigt durch S 21 deutlich. Die Folge: weniger CO₂-Ausstoß und weniger Staus.

S 21 bietet enorme Entwicklungsmöglichkeiten für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg. Es verbessert die verkehrlichen Rahmenbedingungen erheblich und schafft und sichert Arbeitsplätze im Land – während der Bauphase und auf Dauer.

S 21 IST SORGFÄLTIG GEPRÜFT

Nach fünf Planfeststellungsbeschlüssen durch die zuständigen Behörden sowie der gerichtlichen Prüfung in letzter Instanz besteht an der Rechtmäßigkeit von S 21 kein Zweifel. Inhaltliche Kritikpunkte an S 21 wurden bereits im Rahmen der Genehmigungsverfahren geprüft, verworfen oder mit geeigneten Auflagen und Gegenmaßnahmen vertretbar gestaltet, ehe am Ende das heutige Konzept S 21 als beste Variante bestätigt wurde.

S 21 IST LEISTUNGSFÄHIG

Die vertraglich zugesicherten Leistungsmerkmale werden von S 21 entweder erfüllt oder übertroffen. Das hat der Stresstest, bei dem in der Spitzenstunde 30 Prozent mehr Züge als heute angenommen wurden, eindeutig gezeigt.

Die testierte Qualitätsstufe „wirtschaftlich optimale Betriebsqualität“ entspricht dem Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung, welches beim Umgang mit Steuergeldern stets zu berücksichtigen ist. Bei allen öffentlichen Infrastrukturvorhaben besteht die Pflicht zur Wirtschaftlichkeit. Die Firma SMA kommt deshalb in ihrem Bericht zum Stresstest zu dem Schluss: Es kann „daher nur die Stufe ‚wirtschaftlich optimal‘ als Zielbewertung in Frage kommen, da die ‚Premiumqualität‘ explizit als unwirtschaftlich bezeichnet wird“.

S 21 HÄLT FINANZIERUNGSRAHMEN EIN

Für S 21 ist ein Finanzierungsrahmen von bis zu 4,526 Milliarden Euro vertraglich vereinbart. Darin enthalten ist ein Risikopuffer für eventuelle Preissteigerungen und unvorhergesehene Entwicklungen beim Bau. Das Land Baden-Württemberg hat einen Finanzierungsbeitrag von bis zu 930 Millionen Euro vertraglich zugesagt. Ende 2009 wurden die Projektkosten mit 4,088 Milliarden Euro kalkuliert. Im Rahmen der Schlichtung zu S 21 im November 2010 haben drei renommierte und unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaften diese Kalkulation bestätigt.

Im September 2011 hat die Deutsche Bahn AG eine aktualisierte Risikobewertung vorgelegt. Darin konnten die Kostenrisiken erheblich reduziert werden, da große Projektteile bereits zu Festpreisen vergeben wurden. Bis heute gibt es keinerlei Belege dafür, dass der Kostenrahmen für S 21 nicht ausreichend bemessen wäre.

HOHE KOSTENFORDERUNGEN AN DAS LAND IM FALLE DER KÜNDIGUNG

Die finanziellen Ersatzansprüche gegenüber dem Land würden voraussichtlich im Falle einer Kündigung gerichtlich geklärt werden. Das Land müsste mit hohen Kostenforderungen rechnen. Es besteht die Gefahr, dass diese höher ausfallen werden, als der vertraglich zugesagte Finanzierungsanteil des Landes an S 21 von bis zu 930 Millionen Euro.

Die Deutsche Bahn AG nannte in der Schlichtung im November 2010 Projektausstiegskosten von rund 1,5 Milliarden Euro. Dazu kommen weitere Kostenforderungen im mehrstelligen Millionenbereich wie beispielsweise des Flughafens, der Stuttgarter Straßenbahnen für bereits getätigte bauliche Vorleistungen sowie des Bundes und der Bahn wegen Verzögerungen bei der vertraglich verknüpften Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Im Rahmen der Schlichtung im November 2010 wurden zu den Ausstiegskosten der Deutschen Bahn AG unabhängige Wirtschaftsprüfer mit der Begutachtung beauftragt, die die Kosten von bis zu 1,5 Milliarden Euro als plausibel bewerteten. „Das ist viel Geld dafür, dass man am Ende nichts bekommt“, sagte Heiner Geißler dazu in seinem Schlichterspruch.

KEINE PLANUNG, KEINE GENEHMIGUNG UND KEINE FINANZIERUNG FÜR ALTERNATIVEN

Würden die Finanzierungsvereinbarungen zu S 21 gekündigt und in der Folge das Projekt von der Deutschen Bahn AG aufgegeben, gibt es keine abgeschlossene Planung, keine Genehmigung und keine feststehende Finanzierung für eine Alternative. Alle Überlegungen zur Weiterentwicklung des Bahnknotens müssten von vorne beginnen. Ob und wann mit dem Bau begonnen werden könnte, ist völlig offen. Die dringend notwendige Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart würde sich dadurch um viele Jahre, vielleicht Jahrzehnte verzögern.

GELDER FÜR S 21 SIND ZWECKGEBUNDEN

Die Zuschüsse, die dem Projekt S 21 von außen zufließen, sind zweckgebunden. Im Falle einer Beendigung von S 21 ist fraglich, ob die Zuschüsse von der EU, von der Bundesrepublik Deutschland sowie von der Deutschen Bahn AG beliebig in andere Projekte und Vorhaben im Land umgeschichtet werden könnten und würden. Dem Land könnten Investitionen in Milliardenhöhe verloren gehen.

KÜNDIGUNG STELLT NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN-ULM IN FRAGE

Die Kündigung der Finanzierungsverträge zu S 21 würde die Finanzierung und damit den Bau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gefährden. Denn zeitgleich mit dem Finanzierungsvertrag zu S 21 haben die Projektpartner eine gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte S 21 und der Neubaustrecke unterzeichnet. Darin heißt es: „Die Projekte S 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind voneinander abhängig.“

Nach intensiver Prüfung im Planfeststellungsverfahren hat sich S 21 als beste Lösung für die Verknüpfung der Neubaustrecke nach Ulm mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof erwiesen.

KLARE DEMOKRATISCHE MEHRHEIT FÜR S 21

S 21 ist demokratisch legitimiert. Das Projekt wurde in den zuständigen Gremien des Landes Baden-Württemberg, des Verbandes Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart seit den 1990er Jahren in zahlreichen Sitzungen ausführlich diskutiert und geprüft. Alle haben dem Projekt stets mit deutlicher Mehrheit zugestimmt.

Am 2. April 2009 schlossen die Projektpartner Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart und Deutsche Bahn AG den Finanzierungsvertrag zu S 21. Auch diesem Vertrag haben alle Entscheidungsgremien jeweils mit großer Mehrheit zugestimmt.

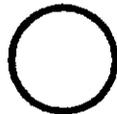
An dieser großen Zustimmung aller Projektpartner hat sich bis heute nichts geändert. Auch der aktuelle Landtag von Baden-Württemberg hat am 28. September 2011 das S 21-Kündigungsgesetz und damit den Ausstieg aus S 21 mit großer Mehrheit abgelehnt.

 Der Muster-Stimmzettel

Amtlicher Stimmzettel

für die Volksabstimmung über die Gesetzesvorlage des
S 21-Kündigungsgesetzes
am 27. November 2011
im Stimmkreis MUSTER

Stimmen Sie der Gesetzesvorlage „Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)“ zu?



Ja

Nein



Hinweise:

Mit „**Ja**“ stimmen Sie für die Verpflichtung der Landesregierung, Kündigungsrechte zur Auflösung der vertraglichen Vereinbarungen mit Finanzierungspflichten des Landes bezüglich des Bahnprojekts Stuttgart 21 auszuüben.

Mit „**Nein**“ stimmen Sie gegen die Verpflichtung der Landesregierung, Kündigungsrechte zur Auflösung der vertraglichen Vereinbarungen mit Finanzierungspflichten des Landes bezüglich des Bahnprojekts Stuttgart 21 auszuüben.

Sie haben **1 Stimme**. Bitte in nur **einen** Kreis ein Kreuz (X) einsetzen.
Den Stimmzettel dann bitte in den Abstimmungsumschlag einlegen.



IMPRESSUM

Herausgeber: Staatsministerium Baden-Württemberg

Richard-Wagner-Straße 15, 70184 Stuttgart

Telefon: +49 711 2153-0

Gestaltung: Zum goldenen Hirschen

Produktion: Deutscher Sparkassen Verlag GmbH





Baden-Württemberg

