

# FÜRS21

Informationen und Argumente zum Zukunftsprojekt Stuttgart 21

2005 und 2009. Die Wähler votierten mehrheitlich aber für die jeweiligen CDU-Kandidaten. 2009 kandidierte Cem Özdemir in Stuttgart. Seine Botschaft: „Wenn ich das Direktmandat hole, kippt Stuttgart 21.“ Die Mehrheit sprach sich gegen ihn aus, wählte den CDU-Kandidaten und votierte damit für Stuttgart 21.

## Großprojekt Europäischer Dimension

Ein ausführlicher und interessanter Artikel mit Hintergrundinformationen ist beim Bahn-Fachverlag erschienen. Unter [www.deine-bahn.de](http://www.deine-bahn.de) finden Sie den Aufsatz „Stuttgart 21: Großprojekt europäischer Dimension“ des Stuttgarter Professors Dr.-Ing. Ullrich Martin.

## Blick in die Zukunft : eine virtuelle Reise durch Baden-Württemberg

Wagen Sie einen Blick in die Zukunft. Begeben Sie sich auf eine virtuelle Tour mit dem ICE von Ulm nach Stuttgart. Die spannende und rasante Computer-Animation finden Sie unter [www.stuttgart21.de](http://www.stuttgart21.de) oder einfach über Youtube.

## Es tut sich was - Initiativen und Aktionen der Befürworter



### Laufen für Stuttgart

Die Befürworter des Zukunftsprojekts zeigen Flagge. Unter dem Motto „Laufen für Stuttgart“ joggen Befürworter des Projekts von den Mineralbädern zum Stuttgarter Rathaus. Los geht es für Jogger, Inline-Skater und Fahrradfahrer in der Regel um 18.30 Uhr an den Mineralbädern. Fuß- und Spaziergänger stoßen gegen 19.00 Uhr an der Oper zur Läufergruppe. Den Abschluss bildet dann gegen 19.30 Uhr eine Kundgebung auf dem Marktplatz Stuttgart. Weitere Information im Internet unter: [www.laufen-fuer-stuttgart.de](http://www.laufen-fuer-stuttgart.de)

### Tausende von Fans bei Facebook

Die dynamischste und größte Initiative im Internet ist die Facebook-Seite „FÜR Stuttgart 21“, die mittlerweile über 35.000 Fans verzeichnen kann. Diese Seite erreichen sie unter [www.facebook.com/fuer.s21](http://www.facebook.com/fuer.s21)

### Zahlreiche weitere Unterstützer-Plattformen

Eine ganze Reihe von Gruppen ist im Web mit eigenen Angeboten zu S21 präsent. Dort finden Sie Informationen, Diskussionsplattformen, Terminankündigungen, Aktionsvorschläge und Möglichkeiten, Ihre Unterstützung auszudrücken:

[www.wirsindstuttgart21.de](http://www.wirsindstuttgart21.de)  
[www.prosit-21.de](http://www.prosit-21.de)  
[www.fuerstuttgart21.de](http://www.fuerstuttgart21.de)

[www.stuttgart21-ja-bitte.de](http://www.stuttgart21-ja-bitte.de)  
[www.stuttgart21-kommt.de](http://www.stuttgart21-kommt.de)  
[www.prostuttgart21.de](http://www.prostuttgart21.de)

Aktuelle Informationen finden Sie auch unter [www.cdu-bw.de/s21](http://www.cdu-bw.de/s21)

## DIE SCHEIN-ALTERNATIVE

### „K21“ ist ein Phantom

**Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm ist ohne Alternative. Nur mit dieser Linienführung ist eine direkte Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke nach Ulm realisierbar.**

Für „K21“ gibt es keine Planungen, keine Linienführung - es gibt nichts von den Projektgegnern. Klar ist aber: „K21“ würde massive Eingriffe durch neue Gleise auf der Bestandsstrecke in dicht besiedeltem Gebiet im Neckartal bedeuten. Der Presse ist zu entnehmen, dass selbst erste Kommunalpolitiker der Grünen die „Zerschneidung des Neckartals“ ablehnen.

### Für „K21“ gibt es kein Konzept und keine Finanzierung

Für „K21“ gibt es keine Planungen und keine Linienführung. Auch die Finan-

zierung wäre völlig offen. Die dringend erforderliche Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Raum Stuttgart würde auf unbestimmte Zeit aufgeschoben!

Baden-Württemberg wäre über Jahrzehnte von einem modernen Fernverkehr abgehängt. Dieser würde sich andere schnellere Strecken suchen (Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - München).

### Mit „K21“ würde der Gleis-Engpass nicht behoben

Ein Kopfbahnhof hat technisch bedingte betriebliche Nachteile: Züge können nur mit sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten (30 - 40 km/h) in den Bahnhof einfahren. Auch moderne Wendezüge können diese Nachteile nur bedingt ausgleichen. In Stuttgart sind die bestehenden Zufahrtstrecken zudem massiv überlastet. Engpässe entstehen zudem durch das alte und sanierungsbedürftige Gleisvorfeld,

die ständigen Richtungswechsel und durch das Kreuzen von einfahrenden und ausfahrenden Zügen. „K21“ würde daran nichts ändern.

Der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof macht hingegen günstigere Streckenführungen, höhere Kapazitäten und einen reibungslosen Verkehrsfluss möglich. Mit der Verwirklichung des Projekts Stuttgart 21 fallen Weichen weg und Rangierloks werden überflüssig.

### „K21“ zerstört Platanen-Allee

Für „K21“ müssten die Platanen der Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Allee gefällt werden. Die Grünen haben jedoch selbst beantragt, die Allee zum Naturdenkmal zu erklären.

Mit Stuttgart 21 bleibt diese einmalige Allee erhalten! Eingriffe in den Schlossgarten werden bei Stuttgart 21 ausgeglichen. Über 5.000 neue Bäume werden gepflanzt!



S21: Modell Bonatzbau + Durchgangsbahnhof  
Foto: Schuler, DB

### Liebe Freundinnen und Freunde!

Stuttgart 21 ist in aller Munde. Vieles wird derzeit über dieses Zukunftsprojekt geschrieben und berichtet.

Mit dieser Sonder-Beilage zu Ihrer CDU Intern wollen wir Ihnen gebündelte Sachinformationen liefern und Sie auf den Stand der Diskussion bringen.

Die Auseinandersetzung um S21 ist auch eine Auseinandersetzung über die Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Der CDU geht es darum, die Zukunft kraftvoll zu gestalten, Baden-Württemberg vorne zu halten und Stillstand zu verhindern.

Die Landesgeschäftsstelle wird in den kommenden Wochen weitere Argumentationsmaterialien erstellen, die Sie stets aktuell auf [www.cdu-bw.de/s21](http://www.cdu-bw.de/s21) finden.

Thomas Strobl MdB  
Generalsekretär

### Warum sind Stuttgart 21 und die Neubaustrecke so wichtig fürs Land?

Die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes steht und fällt mit der Qualität seiner Infrastruktur. Hochleistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für das exportabhängige Baden-Württemberg ein entscheidender Erfolgsfaktor im Standortwettbewerb und sichert unseren Wohlstand.

Stuttgart 21, die Anbindung des Flughafens und der Landesmesse an das Hochgeschwindigkeitsnetz, und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm sind eine zentrale Investitionen in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

### S21 und Neubaustrecke - eins nicht ohne das andere!

Beide Teilprojekte sind untrennbar miteinander verbunden und bedingen sich gegenseitig, da nur mit der vor-

gesehenen Linienführung eine Anbindung des Flughafens und der Landesmesse an die Neubaustrecke nach Ulm möglich ist.

### Von der Straße auf die Schiene

Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm lassen sich eine Milliarde Pkw-Kilometer im Jahr auf die Schiene verlagern. 175.000 Tonnen Kohlendioxid werden eingespart. Das bedeutet: Mehr umweltfreundliche Verkehrsangebote, weniger Abgase, weniger Lärm.

Neuer Bahnhof und Neubaustrecke schaffen eine intelligente Verknüpfung von Fernbahn, Regionalverkehr, Autobahn, Messe und Flughafen und bringen damit mehr Mobilität und Wachstum.

### Historischer Bonatz-Bau bleibt erhalten

Bei der Planung des neuen Hauptbahnhofs wurde größter Wert darauf gelegt, den historischen Bonatz-Bau zu erhalten. Die Schalterhallen, der Arkadengang und der markante Turm sind zu Wahrzeichen geworden. Deshalb sollen sie auch künftig das Stadtbild prägen und die Reisenden empfangen.

Der ästhetische Eindruck von der Stadtseite her wird von den Abrissmaßnahmen nicht verändert. Lediglich die beiden Seitenflügel müssen im Rahmen des Neubaus zurückgebaut werden. Architekt Ingenhoven: „Der Bahnhof wird immer der Bonatzbau bleiben. In Zukunft muss man nur 6 Meter nach unten zu den Gleisen.“

## Städtebauliche Chance nutzen!

Beim Bau des heutigen Bahnhofs wurde die Stadt in ihrer Mitte zerteilt. Mit dem Bahnprojekt können wir dies rückgängig machen. Dies ist für Stadt und Land eine Jahrhundertchance! Der Schlossgarten und der Rosensteinpark werden um 20 Hektar erweitert. Insgesamt werden rund 100 Hektar innerstädtische Flächen frei. Es entsteht eine neue „grüne Lunge“ im Stuttgarter Talkessel.

## Die Mittel sind zweckgebunden.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke werden von Bahn und Bund mit Mitteln gebaut, die für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zweckgebunden sind. Würden die Projekte nicht realisiert werden, würde das Geld in Verkehrsprojekte anderer Bundesländer fließen. Für den Landesanteil hat die Landesregierung seit vielen Jahren eine vorsorgende Finanzplanung geleistet. Das Projekt wird so finanziert, ohne andere wichtige Projekte zu gefährden.

## Rückbau der Seitenflügel

Mit dem Bau des leistungsfähigeren Durchgangsbahnhofs verlieren die Seitenflügel des Stuttgarter Kopfbahnhofs ihre ursprüngliche Funktion: den Schutz der Umgebung vor dem Lärm und Qualm der Dampflok. Dies ist heute nicht mehr notwendig. Der Nordflügel wird zurückgebaut, damit an dieser Stelle ein unterirdisches, zweigeschossiges Technikgebäude entstehen kann. Außerdem ist die Fläche für die geänderte Wegführung



Neuer Durchgangsbahnhof  
Visualisierung: Aldinger & Wolf

am Nordeingang und damit für den Zugang zum Bahnhof notwendig. Die Seitenflügel hatten in der Vergangenheit keine Funktion für Bahnreisende, sondern wurden u.a. von der Post und der Bundespolizei genutzt.

## Moderne Architektur: eine Visitenkarte für Stadt und Land

Moderne Lichttaugen werden die künftige Bahnhofshalle mit Tageslicht versorgen. Bis zu 14 Stunden kann der neue Gleisbereich mit Tageslicht versorgt werden. Selbst im Winter ist tagsüber meist kein Kunstlicht erforderlich. In der Dämmerung und Dunkelheit wird die helle Unterseite der Schalendecke als Reflexionsfläche für die künstliche Beleuchtung genutzt. Dadurch kommt die Charakteristik des Raumes bei Tag und Nacht gleichermaßen zur Geltung.

Eine weitere Besonderheit: Das Bahnhofsdach ist begehbar. Es bildet den neuen Straßburger Platz, der direkt an den Schlossgarten anschließt.

## Behutsamer Umgang mit der Natur - kein Kahlschlag im Schlossgarten!

Der Bau des heutigen Bahnhofs und der Straßen in der Innenstadt raubten dem Schlossgarten in der Vergangenheit einen Teil seiner Fläche. Seine heutige Form wurde besonders durch die Bundesgartenschau 1961 geprägt. Im Rahmen des Bahnhofneubaus entsteht die großartige Chance, den Park wieder ein Stück zu erweitern. Nach Abschluss der Bauarbeiten kann der Park um die Fläche von rund 30 Fußballfeldern wachsen!

Für umfangreiche Sicherungsmaßnahmen, z.B. zum Schutz des Grund- und Mineralwassers, müssen im Mittleren Schlossgarten zwischen Hauptbahnhof und Planetarium Bauarbeiten stattfinden. Hier und an anderen Stellen im Bahnhofs-Areal müssen deshalb Bäume geopfert werden.

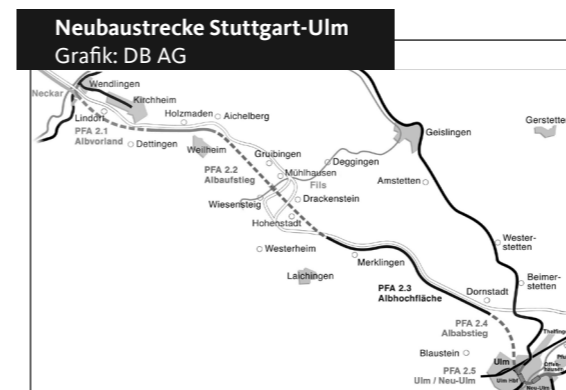
Insgesamt sollen 282 Bäume im Verlauf der Bauarbeiten gefällt werden, darunter auch ein paar Platanen. Ein Teil der Bäume muss bereits zum Beginn der Bau- und Sicherungsarbeiten weichen. Dabei wird jedoch schonend vorgegangen: gefällt wird nur, was absolut erforderlich ist.

Zum Ausgleich dieses Eingriffs werden 293 teilweise 12 Meter hohe Bäume neu gepflanzt. Insgesamt werden im Zuge des Bahnhofneubaus rund 5.000 neue Bäume in den Schlossgärten, im Rosensteinpark und den neu entstehenden Stadtvierteln zusätzlich gepflanzt. Vor allem bleibt die Platanen-Allee beim Bau des Durchgangsbahnhofs erhalten!

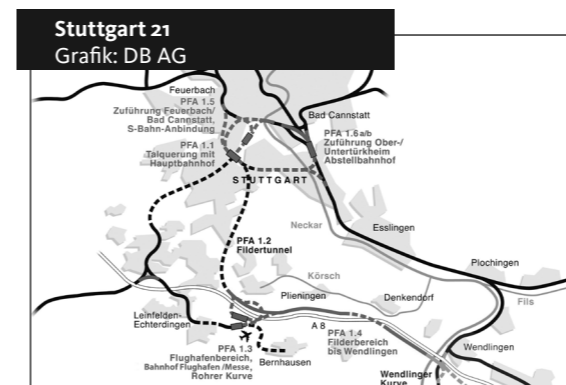
Übrigens: In den Schlossgärten und im Rosensteinpark stehen derzeit rund 3.880 Bäume, davon rund 800 Bäume verschiedenster Arten im Mittleren Schlossgarten. Insgesamt stehen auf öffentlichen Flächen in Stuttgart rund 100.000 Bäume - den Waldbestand nicht eingerechnet. Jährlich werden davon etwa 800 gefällt. Also ein Vielfaches der Bäume, die in den nächsten Jahren im Rahmen der Bauarbeiten gefällt werden müssen.

## Schneller unterwegs dank kürzerer Fahrzeiten!

Vom neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm profitiert ganz Baden-Württemberg.



Neubaustrecke Stuttgart-Ulm  
Grafik: DB AG



Stuttgart 21  
Grafik: DB AG

Durch den Umbau des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof wird das Umsteigen zwischen Zügen einfacher und rascher. Die Reisezeit verringert sich durch kürzere Aufenthalte. Das Bahnangebot im Fern- und Regionalverkehr kann deutlich ausgeweitet werden. Fahrzeiten werden teils erheblich verkürzt. Von der Stuttgarter Innenstadt kommt man künftig in nur acht Minuten zum Stuttgarter Flughafen. Bislang benötigt man dafür 27 Minuten. Von Stuttgart nach Ulm wird man künftig nur noch 28 Minuten benötigen. Vor allem Pendler werden vom Neubauprojekt erheblich profitieren.

## Stuttgart 21 ist mehrfach demokratisch legitimiert!

Die Entscheidung für Stuttgart 21 beruht auf einer breiten demokratischen Basis. Über 15 Jahre hinweg haben verschiedene Parlamente mit großer Mehrheit die Planungen und dem Projekt zugestimmt. Angefangen beim Stuttgarter Gemeinderat über die Regionalversammlung und den Landtag bis hin zum Deutschen Bundestag!

In einer parlamentarischen Demokratie ist es das übliche und bewährte Verfahren, dass Parlamente stellvertretend für die Bürgerinnen und Bürger Politik gestalten und Entscheidungen treffen. Die Parlamente werden dafür in freien und demokratischen Wahlen bestimmt.

## Bürger wurden über Jahre hinweg eng beteiligt

Über 200 Mal stand „Stuttgart 21“ auf der Tagesordnung des Stuttgarter Gemeinderats. Früh wurden die Bürgerinnen und Bürger in Form von Bürgergesprächen an der Gestaltung aktiv beteiligt. Seit langem können sich die Menschen bei Führungen und im Turmforum ausführlich informieren. Rund 10.000 Bürger haben sich im Rahmen der Planfeststellungsverfahren mit ihren Positionen eingebracht. Die Bürger wurden nicht übergangen. Sie wurden beteiligt.

## Warum gab es kein Bürgerbegehren zu Stuttgart 21?

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat ein kommunales Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 2009 abgelehnt, weil bindende Gemeinderatsbeschlüsse damals schon vorlagen und rechtlich verbindliche Vereinbarungen geschlossen wurden. Die Richter urteilten, dass Bürgerentscheide gegen bestehende vertragliche Verpflichtungen das Vertrauen in die Bindungswirkungen von Verträgen mit Gemeinden und Städten nachhaltig erschüttern würden.

## Klares Bürgervotum für Stuttgart 21 bei Wahlen

Stuttgart 21 wurde von den Grünen bei vielen Wahlen zum Entscheidungsthema stilisiert: bei der OB-Wahl 2004, bei den Bundestagswahlen



## Chronologie der Beschlüsse von Stadt, Region, Land und Bund

**01.03.1995**  
Regionalversammlung bekundet (bei nur einer Enthaltung), das Projekt zu unterstützen und auf die Realisierung hinzuwirken.

**07.11.1995**  
Gemeinderat Stuttgart stimmt der Rahmenvereinbarung zu.

**16.02.2000**  
Regionalversammlung beschließt finanzielle Beteiligung.

**24.07.2001**  
Gemeinderat Stuttgart stimmt der Realisierungsvereinbarung zu.

**12.10.2006**  
Landtag fasst Grundsatzbeschluss für die Neubaustrecke und S 21.

**18.07.2007**  
Regionalversammlung stimmt mit 70:12 Stimmen für eine Aufstockung der Beteiligung.

**24.07.2007**  
Landtag stimmt dem „Memorandum of Understanding“ zur Realisierung der Neubaustrecke und des neuen Durchgangsbahnhofs zu.

**4.10.2007**  
Gemeinderat Stuttgart stimmt dem Abschluss der Ergänzungsvereinbarung zu.

**28.11.2008**  
Bundestag stimmt dem Bundeshaushalt mit Mitteln für S 21 zu.

**17.12.2009**  
Bundestag lehnt Moratorium ab.

**IMPRESSUM**  
FÜR S21 ist eine Sonderbeilage für die Kreisausgaben der Mitgliederzeitschrift CDUintern  
Herausgeber: CDU Baden-Württemberg  
VfSDP: Landesgeschäftsführer Florian Weller  
Druck: SDV Verlag, Stuttgart  
Redaktion: Weller / Mair am Tinkhof / Hübner  
Bildnachweise sind bei den einzelnen Bildern erbracht. Wir danken für die freundliche Genehmigung des Kommunikationsbüros Stuttgart 21.



Rosensteinpark + Schloss Rosenstein  
Visualisierung: Aldinger & Wolf