

## Mein Votum zum Kündigungsgesetz: Nein!

Liebe Genossinnen und Genossen

Am 27.11.2011 wird in Baden-Württemberg zum ersten Mal in der Geschichte des Landes über eine Sachfrage eine Volksabstimmung durchgeführt. Zur Abstimmung steht das sog. Kündigungsgesetz zu Stuttgart 21.

Manchmal wird gefragt, welche Meinung die SPD tatsächlich habe. Die SPD in Baden-Württemberg hat eine eindeutige Meinung pro Stuttgart 21. Dies wurde nicht nur in den zahlreichen Gremienbeschlüssen von Landtag, Gemeinderat der Stadt Stuttgart und dem Regionalparlament deutlich, sondern auch bei mehreren SPD-Landesparteitagen bestätigt.

Wichtig ist mir persönlich, dass „Stuttgart 21“ keine Überlebensfrage, sondern eine Sachfrage ist. Wenn aus ei-

**„WICHTIG IST, DASS STUTTGART 21 KEINE ÜBERLEBENSFRAGE, SONDERN EINE SACHFRAGE IST.“**

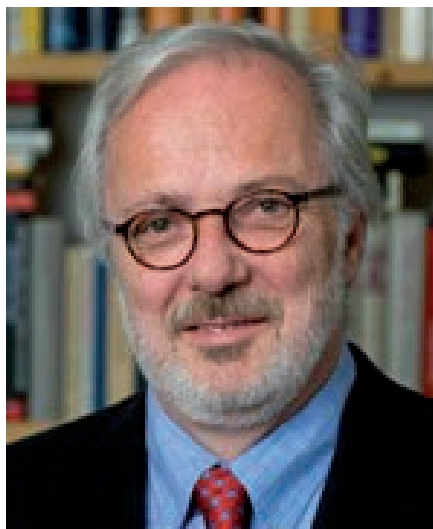
ner Sachfrage eine Überlebensfrage gemacht wird, dann wird die Argumentationsebene getauscht. Schnell wird danach aus Widerspruch Empörung. Von dort ist es nicht mehr weit, bis die persönliche Überzeugung in Zweifel gezogen wird. Und dann folgt die moralische Verdammung.

Über das Projekt kann man unterschiedlicher Meinung sein. Aber der Respekt vor anderen Meinungen verlangt es, dass man sich

**„RESPEKT VOR ANDEREN MEINUNGEN VERLANGT ES, DASS MAN SICH MIT SACHARGUMENTEN AUSEINANDERSETZT UND NICHT MIT POLEMISCHEN ÜBERSTEIFERUNGEN STIMMUNG MACHT.“**

mit Sachargumenten auseinandersetzt und nicht mit polemischen Übersteigerungen („Lügenpack“, „Kotzbrocken“, etc.) Stimmung macht. Polemik, die nichts begründet, bringt niemanden weiter, und mit Kanonen auf

Spatzen zu schießen, beweist wenig Überzeugungskraft. Und in keinem Fall sind Gewalttätigkeiten und Rechtsbrüche, vom gewaltsamen Eindringen auf die Baustelle mit massiven Sach-



Harald Raß, Vorsitzender SPD-Regionalfraktion

beschädigungen bis hin zu der inzwischen mehr als lästigen „Parkbesetzung“ zu rechtfertigen.

Im Zentrum des „Kündigungsgesetzes“ stehen die Finanzfragen. Dazu folgendes: Vertraglich sind Kosten von rd. 4,5 Mrd. € abgedeckt und damit auch die Finanzierungsbeiträge der Projektpartner, insbesondere des Landes, der Landeshauptstadt und der Region. Für das Land belaufen sich diese auf höchstens

930 Mio. €, verteilt auf 10 Jahresraten. Und: Nach Abschluss aller Vergaben bis Ende 2011 sind rund 50 Prozent der gesamten

Vergaben und 90 Prozent der kostenkritischen Tunnelbauwerke zu Festpreisen vergeben. Die bisherigen Vergaben liegen innerhalb des Kostenrahmens.

Dem gegenüber stehen die sog. Aus-

INHALT	
<b>HARALD RASS ZUR VOLKSABSTIMMUNG</b>	<b>SEITE 1/2</b>
<b>POSITIONEN ZU S21</b>	<b>SEITE 2/3</b>
<b>HAUSHALTSGRUNDSATZ 2012</b>	<b>SEITE 3</b>
<b>JOB TICKET IN DER REGION</b>	<b>SEITE 4</b>
<b>TERMINE/IMPRESSUM</b>	<b>SEITE 4</b>

stiegskosten. Der Schlichterspruch von Heiner Geißler vom 30.11.2010

**„DAS IST VIEL GELD DAFÜR, DASS MAN AM ENDE NICHTS BEKOMMT.“**

nimmt dazu konkret Stellung und sagt folgendes aus: „Bei einem Ausstieg aus Stuttgart 21 entstünden den Projektträgern, insbesondere der Bahn AG, hohe Kosten, die von den S21-Gegnern auf 600 Millionen Euro, von der Bahn auf gut 2,8 Milliarden Euro beziffert werden. Deshalb haben wir diese Frage von drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einer Plausibilitätsprüfung unterziehen lassen: Eine der Gesellschaften kommt zu der Auffassung, dass ein Ausstieg rund 1 Milliarde Euro kosten würde, die beiden anderen gehen sogar von 1,5 Milliarden Euro aus. Das ist viel Geld dafür, dass man am Ende nichts bekommt.“

Unabhängig von der Frage wie hoch die Schadenersatzforderungen sein werden, ist es aus regionaler Sicht zwingend notwendig, dass die bereits für das Projekt bezahlten 25 Mio Euro der Region wieder zurückgefordert werden müssen. Auch deshalb lautet meines klaren Votum zum sog. Kündigungsgesetz: Nein!

Neben der Kostenfrage gibt es natür-

lich auch zu einer ganzen Reihe von weiteren Fragen Diskussionen. Völlig ungeklärt ist z.B. die Frage, ob überhaupt und ggf. wann und in welchen Zeiträumen und zu welchen Kosten im Falle einer Kündigung von „S 21“ eine Modernisierung des Stuttgarter Bahnhofs stattfinden würde. Das sog. Kündigungsgesetz macht dazu auch keinerlei belastbare Aussage.

**„DESHALB WAR ES AUCH RICHTIG, DASS DIE SPD DIESEN WEG VORGESCHLAGEN UND DURCHGESETZT HAT.“**

Eine bislang wenig diskutierte Frage ist auch, ob die Landesregierung berechtigt wäre, mit dem sog. Kündigungsgesetz zahlreiche Beschlüsse der Projektpartner Verband Region Stuttgart und Landeshauptstadt für Stuttgart 21 quasi „in die Tonne zu treten“. Dies berührt jedenfalls an zentraler Stelle

die Frage des Umgangs mit den Abstimmungen frei gewählter Stadt- und Regionalräte und damit auch die Frage, wie die „Grünen“ mit der kommunalen Selbstverwaltung umgehen, bzw. welchen Stellenwert sie ihr überhaupt noch geben wollen.

Trotz aller Kritik am sog. Kündigungsgesetz halte ich es für richtig, dass die Volksabstimmung durchgeführt wird. In der teilweise har-

ten Konfrontationsstellung zwischen Befürwortern und Gegnern kann letztlich nur die Volksabstimmung eine befriedigende Wirkung entfalten. Deshalb war es auch richtig, dass die SPD diesen Weg vorgeschlagen und durchgesetzt hat. Ich wünsche mir eine hohe

Beteiligung an der Abstimmung auch deshalb, weil ansonsten dieses Instrument der direkten Demokratie politischen Schaden erleiden könnte.

Es grüßt euch herzlich

Harald Raß  
Vorsitzender SPD-Regionalfraktion

## Position der SPD-Regionalfraktion zu Stuttgart 21

Unsere Regionalfraktion hat, seit dieses Projekt „auf die Schiene gesetzt“ wurde, das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm unterstützt und die entsprechenden Beschlüsse mitgetragen. Übrigens übereinstimmend mit der Stuttgarter SPD, der Landespartei und der Landtagsfraktion.

Dies geschah aus der Überzeugung heraus, dass unsere Verkehrspolitik immer stark auf den Schienenverkehr und den Ausbau des ÖPNV ausgerichtet war und ist. Denn der ÖPNV in der Region ist der Garant von lokaler und regionaler Mobilität für alle.

Deshalb an dieser Stelle nochmals detailliert die Gründe, die uns zur Entscheidung für Stuttgart 21 bewogen haben:

**BESSERE ANBINDUNG DES FILDERRAUMES MIT 250.000 EINWOHNERN UND MEHR ALS 100.000 ARBEITSPLÄTZEN:**

Der neue Filderbahnhof am Flughafen wird der zentrale Umsteige- und Zugangspunkt für den Filderraum, in dem mehr als 250.000 Menschen wohnen und mehr als 100.000 Arbeitsplätze bestehen. Nur mit dem Filderbahnhof kann die Chance eröffnet werden, diesen Raum und die zentralen Infrastrukturen Messe und Flughafen besser an den ÖPNV der Region anzubinden, als es heute mit der S-Bahn und denkbaren Stadtbahnen möglich ist.



Visualisierung Bahnhof Stuttgart

Bild: Schuler DB

Dazu tragen die geplanten Regionalzugpaare (Heilbronn – Stuttgart – Filder – Böblingen – Horb und Schwäbisch Hall – Waiblingen – Stuttgart – Filder – Nürtingen – Tübingen) sowie der Fildertunnel mit einer reinen Fahrzeit Filder – Stuttgart-Mitte von 8 Minuten maßgeblich bei. Nur mit diesem qualitativ hochwertigen ÖPNV lassen sich Autoverkehre und die damit verbundenen Lärm- und Abgasemissionen nicht nur im Filderraum, sondern flächendeckend in der gesamten Region reduzieren.

**BESSERE VERNETZUNG DES FILDERRAUMS:**

Durch den Filderbahnhof, den Fildertunnel sowie die Rohrer und die Wendlinger Kurve werden die Räume Böblingen / Herrenberg sowie Kirchheim / Nürtingen wesentlich besser mit dem Filderraum vernetzt. Damit lassen sich regionale Arbeitsschwerpunkte besser miteinander und auch die Wohnstandorte besser mit den Arbeitsplatzstandorten verbinden. [Lesen Sie bitte weiter auf Seite 3](#)





Der neue Tiefbahnhof Stuttgart

Visualisierung: Aldinger & Wolf

*Fortsetzung*

## VERBESSERUNGEN FÜR DEN BESTEHENDEN ÖV IM NECKAR- UND FILSTAL:

Der Fildertunnel und die Strecke Stuttgart – Wendlingen mit der Wendlinger Kurve sowie die Neubaustrecke nach Ulm erlauben eine Entlastung der hoch belasteten Streckenabschnitte Stuttgart – Esslingen – Plochingen und weiter ins Filstal nach Göppingen und Geislingen. Damit kann die Angebotsqualität, insbesondere die Pünktlichkeit, in diesem heute bis an die Kapazitätsgrenze belasteten Korridor spürbar verbessert werden. Die in der Öffentlichkeit oft zitierte sog. Alternative „K 21“ würde gerade in diesem Bereich zu Mehrbelastungen für die Bevölkerung durch zwei weitere Gleise und hohe Lärmschutzwände führen.

Darüber hinaus eröffnet sich nur durch Stuttgart 21 eine finanzierbare und damit auch realisierbare Chance für eine

S-Bahn-Anbindung des Kreises Göppingen und seine Integration in den VVS.

## SICHERUNG VON 100 HA ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN OHNE NEUE FLÄCHENINANSPRUCHNAHME:

Durch die frei werdenden Bahnflächen von insgesamt 100 ha eröffnen sich städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten in zentraler und gut erschlossener Lage, die eine neue Flächeninanspruchnahme im Freiraum vermeiden. Der Vorrang der Innenentwicklung ist ein zentraler Baustein unserer Regionalplanung. Ein wichtiger Punkt bei der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind die Fahrzeiten.

## FAHRZEITENVERKÜRZUNGEN:

Deshalb an dieser Stelle einige Beispiele für Fahrzeitverkürzungen in der

Region, die mit „Stuttgart 21“ möglich werden:

**Bietigheim - Flughafen:**  
**aktuell: 56 Min. zukünftig: 26 Min.**

**Waiblingen - Flughafen:**  
**aktuell: 42 Min. zukünftig: 30 Min.**

**Nürtingen - Flughafen:**  
**aktuell: 68 Min. zukünftig: 10 Min.**

**Heilbronn - Flughafen:**  
**aktuell: 86 Min. zukünftig: 48 Min.**

## VORTEILE FÜR DIE S-BAHN:

Bei Stuttgart 21 gibt es keine Nachteile für den S-Bahnverkehr. Im Gegenteil: die Situation der S-Bahn verbessert sich dadurch, dass der sog. Mischbetrieb mit Regionalzügen auf den Strecken von Bad Cannstatt und Feuerbach zum Hauptbahnhof entfällt.

Die Probleme beim S-Bahn-Betrieb, die im Stresstest zitiert werden, haben nichts mit Stuttgart 21 zu tun. sma stellt lediglich fest, dass sich das S-Bahn-System im Bereich der Stammstrecke nahe an einem kritischen Bereich befindet. Dies hängt mit der Zugfolge von 2,5 Minuten in der Hauptverkehrszeit zusammen, denn der limitierende Faktor im S-Bahn-System ist der Tunnel der Stammstrecke vom Hauptbahnhof zur Schwabstraße. Hier schaukeln sich Verspätungen sofort auf das ganze System auf, weil die Züge dort dicht an dicht fahren. Das ist aber kein Problem, dass durch Stuttgart 21 entsteht oder z.B. durch K 21 oder SK 2.2 gelöst werden könnte.

*Harald Raß, Thomas Leipnitz*

## Grundsatzaussprache zum Regionalhaushalt 2012

Raß: „Zusammenarbeit mit den Kommunen stärken.“

Der Vorsitzende der SPD-Regionalfraktion Harald Raß ist in seiner Stellungnahme zum Haushalt 2012 in der Region Stuttgart auf die wichtigsten Themen in der Region eingegangen. In einigen Bereichen sieht Raß den Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunft in der verstärkten Zusammenarbeit mit den Kommunen.

Zu Beginn seiner Rede ging Harald Raß nochmals kurz auf das Thema Stuttgart 21 und die die bevorstehende Volksabstimmung am 27. November ein. Er strich heraus, dass die SPD voll hinter dem Projekt Stuttgart 21 und



**Verband Region  
Stuttgart**

der Abstimmung stehe und damit die Hoffnung verbindet, dass das Ergebnis von allen Seiten akzeptiert wird und so zur Konfliktbewältigung beitragen wird. Laut Raß wird sich die SPD, die sich als politischer Urheber dieser Volksabstimmung sieht, in diesem Prozess für eine Versachlichung der

Diskussion und speziell in der Region für die Belange „unserer“ S-Bahn einsetzen.

Die Sozialdemokraten sehen vor allem bei der S-Bahn einen großen Fortschritt in der Region. So begrüßte es Raß, dass mit dem Abschluss der S60 zwischen Böblingen und Renningen und dem Bau der S40 von Marbach nach Backnang in 2012, sowie dem bereits abgeschlossene Verlängerung der S1 nach Kirchheim/Teck, drei wichtige Ausbauprojekte der S-Bahn realisiert werden und wurden. Die SPD wolle diesen erfolgreichen Weg weiter

gehen und den Ausbau der S-Bahn in der Region weiter vorantreiben. Die wichtigsten Projekte für die Genossen sind dabei, die schrittweise Herstellung einer Barrierefreiheit in den nächsten Jahren, die Erweiterung der Fahrzeugflotte, sowie den Ausbau des Netzes nach Vaihingen/Enz und die Einbeziehung des Landkreises Göppingen in den VVS.

Neben den Fragestellungen bei der S-Bahn wird sich die SPD-Fraktion für die „Modellregion Nachhaltige Mobilität“ einsetzen. Hier könne laut Raß die Region eine gewichtige Rolle spielen: „ich bin überzeugt davon, dass wenn wir gemeinsam mit den Kommunen uns dafür einsetzen, die Region einen bemerkenswerten Beitrag leisten kann“. Als Partner für die Umsetzung sehen die Genossen mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH einen wichtigen Partner an der Seite des

Verbandes Region Stuttgart. Im Bereich der Regionalplanung sei durch den eingeleiteten Energiewechsel ein vermehrter Handlungsbedarf entstanden. „Vor allem beim Thema



Windkraft sind wir als Region gefragt und das wird nicht einfach“, zeigte Raß die Richtung der kommenden Arbeit auf. Der Vorsitzende der SPD-Fraktion sagte dabei der Verwaltung die Unterstützung seiner Fraktion zu, wenn es darum ginge im Planungsprozess eine aktive Rolle zu übernehmen.

Zuletzt ging Harald Raß noch auf das

Thema Kulturregion ein. Er wies in seiner Rede auf die Bedeutung des Themas Kunst und Kultur und auf die notwendige Zusammenarbeit der Kommunen hin: „Regionalbedeutende Sport- und Kulturaktivitäten unterstützen die Identifikation der Menschen mit der Region Stuttgart. Bei diesem Prozess kommt ausdrücklich den gemeinsamen Aktivitäten mit den Kommunen besondere Bedeutung zu.“ Für die Zukunft erhoffen sich die Sozialdemokraten, dass es nicht nur zu einer Reanimation der Kulturregion kommt, sondern der Verein für anstehende Aufgaben und Projekte fit gemacht wird. Eigens für dieses Vorhaben habe die SPD-Fraktion im Haushalt 250.000€ beantragt.

Die vollständige Haushaltsrede von Harald Raß ist im Internet nachzulesen unter [www.spd-region-stuttgart.de](http://www.spd-region-stuttgart.de).  
*Pressemitteilung*

## SPD diskutiert Zukunft des Jobtickets in der Region

„Einmal über den Tellerrand hinaus schauen und andere Modelle für ein benutzerorientiertes Angebot im Tarifangebot des VVS diskutieren.“ Unter diesem Motto stand eine gemeinsame Veranstaltung des Auto Clubs Europas (ACE) und der SPD-Regionalfraktion.

Zentraler Diskussionspunkt war dabei die zukünftige Gestaltung des Jobtickets in der Region Stuttgart. Eigens aus Hamburg angereist, brachte Manfred Maertzke vom ACE Hamburg den Zuhörerinnen und Zuhörern das Hamburger ProfiCard-Modell näher. Dabei zeigt die Hamburger ProfiCard des Hamburger Verkehrsverbundes, wie ein modernes Jobticket aussehen kann. Dieses Jobticket erlaubt es Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die diese ProfiCard direkt über Ihre Firma beziehen, nicht nur die Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs vergünstigt in Anspruch zu nehmen, sondern zugleich auch in vielen Bereichen der Freizeit finanzielle Vorteile zu genießen. Dabei können Firmen bereits ab einer Teilnehmerzahl von 20 über ein so genanntes Großkundenabonnement ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die ProfiCard anbieten.

In diesem Punkt liegt ein bedeutender Unterschied zum bestehenden Firmenticket des VVS, dass erst ab einer Sammelbestellung von 100 Teilnehmern zu haben ist. In einer angedachten Reform soll die Verfügbarkeit des Firmentickets noch weiter eingeschränkt werden. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-



Foto: SPD-Regionalfraktion

Regionalfraktion Thomas Leipzig sieht in dieser Reform einen Schritt zu weniger ÖPNV-Nutzung statt mehr, weshalb seine Fraktion die Reform in der geplanten Form ablehnt. Leipzig sieht einen konkreten Ansatzpunkt für eine Verbesserung des bestehenden Tickets: „Wir sehen in der hohen Teilnehmerzahl von 100 eine klare Benachteiligung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kleinerer und mittlerer Unternehmen.“ Der Vorsitzende der SPD-Regionalfraktion Harald Raß fordert aus diesem Grund: „Wir brauchen eine Lösung, die für die Vielzahl von Pendlerinnen und Pendler, die täglich auf den ÖPNV angewiesen sind, attraktiv und bezahlbar ist.“

Den Sozialdemokraten in der Region liegt das Thema Firmenticket besonders am Herzen. So sind gerade die Pendlerinnen und Pendler, neben Schülern, Studenten und Auszubildenden, die zweite große Nutzergruppe im ÖPNV. „Uns ist es wichtig, dass diese wichtige Nutzergruppe ein attraktives Ticket zu bezahlbaren Preisen bekommt,“ betonte Leipzig abschließend.

*Pressemitteilung*

## Die nächsten Termine

**Mittwoch 23.11.2011**

Sitzung Verkehrsausschuss  
16.00Uhr Stuttgart, Kronenstr. 25

**Sonntag 27.11.2011**

Volksabstimmung zum  
Kündigungsgesetz zu Stuttgart 21

**Montag 05.12.2011**

Sitzung Wirtschaftsausschuss  
16.00Uhr Stuttgart, Kronenstr. 25

**Mittwoch 07.12.2011**

Sitzung Regionalversammlung  
16.00Uhr Liederhalle, Stuttgart

**Mittwoch 14.12.2011**

Sitzung Planungsausschuss  
16.00Uhr Stuttgart, Kronenstr. 25

**Mittwoch 21.12.2011**

Sitzung Verkehrsausschuss  
16.00Uhr Stuttgart, Kronenstr. 25

Alle Sitzungen sind in der Regel öffentlich. Informationen zur Tagesordnung finden sich im Internet unter [www.region-stuttgart.org](http://www.region-stuttgart.org)

Herausgeber (V.i.S.d.P.):

SPD-Regionalfraktion

Kronenstraße 25 · 70174 Stuttgart

Telefon: 0711 / 299 14 95

Telefax: 0711 / 299 14 96

E-Mail: [spd@region-stuttgart.org](mailto:spd@region-stuttgart.org)

Internet: [www.spd-region-stuttgart.de](http://www.spd-region-stuttgart.de)