

Volksentscheid am 27. November: **Verstehen Sie auch nur Bahnhof?**



Woche für Woche gehen tausende Menschen in Stuttgart auf die Straße, um ihren Unmut zum Ausdruck zu bringen. Am 27. November werden die Bürger in Baden-Württemberg erstmals die Chance erhalten, sich an einem Volksentscheid zu beteiligen. Damit können Sie zum ersten Mal seit Bestehen des Landes außerhalb von Landtagswahlen zu einem bestimmten Thema eine eigene Entscheidung treffen.

Aufgrund der hohen Hürden hat in Baden-Württemberg noch nie ein landesweiter Volksentscheid stattgefunden. Deshalb ist vielen Menschen dieses Verfahren völlig fremd. Wir möchten Ihnen daher mit diesem Kaperbrief Informationen zu Volksentscheiden an die Hand geben.

Momentan können wir uns nur alle vier bzw. fünf Jahre bei Wahlen für die Zukunft festlegen. Diese Entscheidung treffen wir aufgrund von Wahlprogrammen der Parteien. Unsere Welt ist aber schnelllebiger geworden. Rahmenbedingungen und Meinungen ändern sich schneller als früher.

Dies ist auch dadurch bedingt, dass Nachrichten durch moderne Technik und weltweite Vernetzung viel aktueller verfügbar sind.

Nicht nur Bürger, sondern auch Politiker und Parteien sind dadurch gezwungen, ihre Ansichten kurzfristig zu ändern. Dies führt häufig dazu, dass die Tagespolitik nicht mehr den Wahlprogrammen entspricht. Dadurch stimmen politische Handlungen aber nicht mehr unbedingt mit dem ursprünglichen Wählerwillen überein. Wenn sich die Meinung der Bürger allerdings als neue Richtung manifestiert, fehlte bislang die erforderliche Möglichkeit der Einflussnahme auf die Politik. Ein Volksentscheid ist ein geeignetes Mittel hierfür.

Die Zeit ist reif, den Bürger in wichtige gesellschaftliche Fragen einzubeziehen und mitentscheiden zu lassen. Daher darf der Volksentscheid keine einmalige Maßnahme zur „Ruhigstellung“ verärgelter Bürgerinnen und Bürger sein. Er muss vielmehr den ersten Schritt zu einem zeitgemäßen politischen Stil darstellen.

IN DIESEM KAPERBRIEF FINDEN SIE

Das Problem mit dem Quorum

Wissenswertes rund um Quoren, und warum sie gesenkt werden müssen.

Seiten 2 - 3

PRO/CONTRA S21

Wir haben die häufigsten Argumente von Befürwortern und Gegnern des Tiefbahnhofs gegenübergestellt.

Seiten 4 - 5

Der Standpunkt der PIRATEN zu S21

Wie wir Piraten zu Stuttgart 21 stehen und was wir für die Zukunft fordern.

Seite 6

Timeline

Eine kurze Geschichte eines langen Projekts.

Seite 6

Das Ausstiegsgesetz

Worüber Sie eigentlich am 27. November abstimmen.

Seite 7

Informieren Sie sich!

Wir haben eine umfangreiche Liste von interessanten Links zusammengestellt.

Seite 7

Komm an Bord!

Bei uns kann jeder mitmachen, in einer offenen und unverkrampften Atmosphäre. Nie war es so leicht, politisch aktiv zu werden!

Seite 8

Das Problem mit dem Quorum

Wissenswertes rund um Quoren, und warum sie gesenkt werden müssen.

von Martin Eitzenberger, Piratenpartei Stuttgart

Volksentscheid: Wie kommt so etwas zustande?

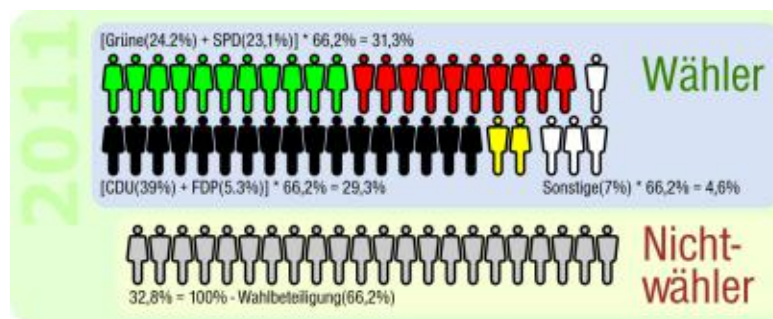
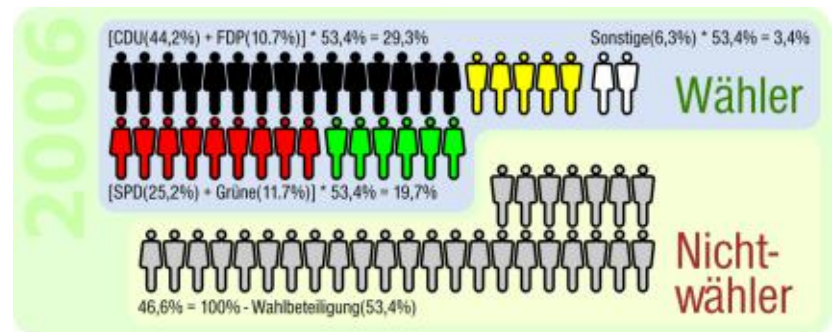
Volksentscheide wurden als Möglichkeit geschaffen dem Bürger ein direktes Mitspracherecht zuzugestehen. Das Verfahren ist hierbei mehrstufig und mit einigen Hürden verbunden. Zum einen bedarf es eines beschlussfähigen Gesetzes mit Begründung, über das abgestimmt werden soll, zum anderen muss ein Sechstel der wahlberechtigten Bevölkerung Baden-Württembergs – zurzeit also 1,3 Millionen Bürgerinnen und Bürger – innerhalb einer vom Innenministerium festgelegten Frist auf dem zuständigen Rathaus oder Amt für öffentliche Ordnung eine Unterschrift für den Gesetzentwurf leisten.

Wenn diese Hürde genommen wurde, muss das Gesetz zur Abstimmung im Landtag vorgelegt werden. Sollte der Landtag das Gesetz ablehnen oder nur einer geänderten Version zustimmen, wird zu diesem Gesetz ein Volksentscheid durchgeführt.

Eine Besonderheit beim Volksentscheid ist das Quorum (siehe „Was ist das Quorum, und warum muss es gesenkt werden?“). Die zweite Möglichkeit, einen Volksentscheid zu ermöglichen, besteht – nach erfolgter Zustimmung des Landtags – in einem Antrag, der von einem Drittel der Abgeordneten unterstützt wird. Die dritte Variante kam im vorliegenden Fall zum Einsatz: Nach Ablehnung eines Gesetzes durch den Landtag kann der Gesetzestext auf Antrag eines Drittels der Landtagsabgeordneten den Bürgern zur Abstimmung vorgelegt werden.

Was beim aktuellen Volksentscheid negativ auffällt, ist die Tatsache, dass der Bürger nicht über das Projekt an sich entscheidet, sondern nur darüber, ob das Land sein Kündigungsrecht in Anspruch nehmen soll. Dies könnte vor dem Staatsgerichtshof als Eingriff in den Landeshaushalt gewertet werden. Somit könnte das Ergebnis der Abstimmung im Nachhinein für nichtig erklärt werden, denn laut Landesverfassung darf nur der Landtag über den Haushalt entscheiden.

Unabhängig davon, wie ein Volksentscheid zustande kommt oder welche Reaktionen das Ergebnis auslöst, gestattet er dem Wähler eine direkte Mitbestimmung auch während einer laufenden Legislaturperiode.



Was ist das Quorum, und warum muss es gesenkt werden?

Einer der umstrittensten Aspekte des Volksentscheids zu Stuttgart 21 ist das erforderliche Quorum. Wir wollen in diesem Beitrag näher auf das Quorum eingehen und erklären, warum wir uns gegen dessen aktuelle Form aussprechen.

Nicht repräsentative Mehrheiten verhindern

Der grundsätzliche Zweck eines Quorums bei demokratischen Wahlen und Abstimmungen besteht darin, nicht repräsentative Mehrheiten zu verhindern. Es wird also festgelegt, wie viele Stimmberechtigte an einer Abstimmung teilnehmen müssen, damit diese Gültigkeit besitzt. Für Abstimmungen im Deutschen Bundestag etwa gilt ein generelles Quorum von 50 Prozent. Es muss also mindestens die Hälfte aller Abgeordneten anwesend sein, damit das Parlament beschlussfähig ist – unabhängig davon, wie diese dann genau abstimmen.

Für Landtags- und Bundestagswahlen gibt es in Deutschland keine Quoren. Unabhängig von der Wahlbeteiligung gelten die jeweiligen Abgeordneten als gewählt. Im Fall eines Volksentscheids gibt es üblicherweise ein Zustimmungsquorum. Hier spielt also primär die abgegebene Zahl positiver Stimmen eine Rolle. In Baden-Württemberg gilt bei einfachen Gesetzen ein Zustimmungsquorum von 33 Prozent der Wahlberechtigten, andernfalls wird die Abstimmung als gescheitert betrachtet.

Regierungsmehrheit im Landtag verfehlt 33 Prozent deutlich

Erlauben wir uns einmal ein kleines Gedankenspiel: Nehmen wir an, für die Landtagswahlen in Baden-Württemberg hätte 2006 ein Zustimmungsquorum von 33 Prozent als Voraussetzung für den Regierungsauftrag gegolten. Angesichts der Wahlbeteiligung von 53,4 Prozent hätte dies dazu geführt, dass CDU und FDP alleine keine Regierung hätten bilden können, da sie gemeinsam noch nicht einmal annähernd die notwendigen 62,4 Prozent der Stimmen erreicht hatten. Gleiches gilt für Grün-Rot bei der Wahl 2011: Zwar haben die Regierungsparteien die Mehrheit der Parlamentssitze gewonnen, hätten aber trotz gesteigener Wahlbeteiligung das Zustimmungsquorum von 33 Prozent verfehlt.

Weder die aktuelle, noch die vorangegangene Regierungskoalition, hätten also selbst die Hürde genommen, die für eine erfolgreiche Volksabstimmung notwendig ist.

Zustimmungsquorum bei Volksentscheiden von Land zu Land unterschiedlich

Die Hürden für Volksentscheide über einfache Gesetze unterscheiden sich in Deutschland von Bundesland zu Bundesland. Während etwa die Länder Sachsen, Hessen und Bayern gar kein Zustimmungsquorum kennen, ist im Saarland als Spitzenreiter die Zustimmung von mindestens 50 Prozent der Stimmberechtigten für einen positiven Volksentscheid erforderlich. Baden-Württemberg teilt sich bei der Quorenhöhe den zweiten Platz mit Mecklenburg-Vorpommern.

Hohes Quorum führt je nach Abstimmungsbeteiligung zur Verzerrung des Ergebnisses

Für ein unverzerrtes Ergebnis dürfte die Abstimmungsbeteiligung also keinesfalls unter 66 Prozent liegen. Zum Vergleich: Die Wahlbeteiligung bei der vergangenen Landtagswahl war mit 66,3 Prozent angesichts der zunehmenden Wahlverdrossenheit bereits außergewöhnlich hoch.

Beim derzeitigen Quorum könnte sehr leicht eine Situation entstehen, bei der eine Mehrheit der Abstimmungsberechtigten ihre Stimme abgibt, eine deutliche Mehrheit mit „Ja“ stimmt und die Volksabstimmung trotzdem scheitert. Der Ausgang wäre formal korrekt, würde aber vermutlich – zu recht – zu deutlichem Unverständnis in großen Teilen der Bevölkerung führen und damit dem Ansehen unserer Demokratie weiter schaden.

Das Zustimmungsquorum muss gesenkt werden

Unserer Ansicht nach ist ein Quorum nicht generell abzulehnen; es ist aber so anzulegen, dass es sich nicht verzerrend auf das Abstimmungsergebnis auswirkt. Grundsätzlich wäre das Problem schon entschärft, wenn Baden-Württemberg sein Zustimmungsquorum auf das Niveau der meisten anderen Länder (nämlich 25 Prozent) senken würde. Dies würde insbesondere das problematische Fenster der Abstimmungsbeteiligung – den Bereich zwischen 50 und 66 Prozent – abfangen. Auf lange Sicht wäre in jedem Fall ein Quorum von 10 Prozent wünschenswert.

Wenn man all diese Aspekte berücksichtigt, wird es bei dem für November geplanten Volksentscheid wahrscheinlich keine Entscheidung geben. Da abzusehen ist, dass weder die Befürworter noch die Gegner das Quorum erfüllen, wird die Abstimmung als

nicht entschieden gelten. Ein Ausstieg des Landes aus der Finanzierung von Stuttgart 21 ist bei diesem Ergebnis unwahrscheinlich. Es ist zu befürchten, dass eine Lösung des Konflikts weiter nicht in Sicht ist und sich die Fronten der Gegner und Befürworter wieder zunehmend verhärten. Das Vertrauen vieler Bürger dieses Landes in das demokratische System kann dadurch erschüttert werden. Hoffen wir, dass die gewählten Amtsträger doch noch zu der Einsicht gelangen, dass eine Volksabstimmung unter diesen Voraussetzungen in niemandes Interesse sein kann.

Die aktuelle Situation in Baden-Württemberg

Die grün-rote Landesregierung ist mit ihrem Vorschlag, das Quorum auf 20 Prozent zu senken, am Widerstand der CDU-Fraktion gescheitert. Bereits in der letzten Legislaturperiode hatte die Landesregierung – damals noch aus CDU und FDP gebildet – eine Senkung des Quorums auf 25 Prozent vorgeschlagen. Seinerzeit wurde die Senkung als nicht ausreichend von SPD und Grünen abgelehnt.

Daher haben die Piraten die Landesregierung aufgefordert, nach dem Volksentscheid einen erneuten Anlauf zu unternehmen, das Quorum auf 20 Prozent zu senken.

Die Hürde der Unterstützungsunterschriften von einem Sechstel aller wahlberechtigten Bürger, um ein Gesetz in den Landtag einzubringen, könnte in diesem Zusammenhang auf 5 Prozent der Wahlberechtigten abgesenkt werden – analog zur Fünf-Prozent-Hürde für den Einzug einer Partei in den Landtag.

Sollten alle diese Verfassungsänderungen im Landtag scheitern, gäbe es für die Landesregierung immer noch die Möglichkeit, das Sammeln von Unterschriften für das Einbringen eines Gesetzes in den Landtag



zu erleichtern. Die Beschränkung, dass die Unterschrift nur auf dem Amt geleistet werden darf, könnte aufgehoben und das Sammeln auf der Straße erlaubt werden.

Dies ist gegenwärtig nur durch ein einfaches Gesetz geregelt und könnte, genau so wie der Sammelzeitraum von derzeit nur zwei Wochen, mit einfacher Mehrheit geändert werden.

Sollte der Volksentscheid das Quorum erreichen, werden sich große Veränderungen im Demokratiegefühl der Baden-Württemberger vollziehen. Die verbreitete Einstellung „Wenn die da oben was entscheiden, kann man halt nichts dagegen machen“ würde einem neuen Denken weichen: „Auch eine Landesregierung muss sich dem kleinen Bürger beugen, sonst wählen wir sie ab.“

MIMI und EUNICE

[sprich Me-Me und You-Ness]
CC-BY-SA: Nina Paley
(Übersetzung: Redaktion)



PRO sagt NEIN, CONTRA sagt JA

Wir haben für Sie einige Aussagen der Stuttgart-21-Befürworter (NEIN) und Gegner (JA) gegenübergestellt, damit Sie sich ein eigenes Bild machen können. Selbstverständlich können wir aber nicht für die Richtigkeit der Angaben garantieren. Hintergrundinformationen zu den Positionen finden Sie in der Quellenliste auf Seite 7.

NEIN beim Volksentscheid Ja zu S21

JA beim Volksentscheid Nein zu S21

Finanzierung und Ausstiegskosten

Gelder für Stuttgart 21 sind zweckgebunden und können nicht ohne Weiteres umgeschichtet werden. Es werden Ausstiegskosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro anfallen, da die Bahn wegen ihres Baurechts das Land Baden-Württemberg auf Schadenersatz verklagen wird. Dieses Geld wird dem Land dann wiederum an anderer Stelle fehlen.

Wirtschaftsprüfer rechnen nach einer aktuellen Studie mit Ausstiegskosten von nur 350 Millionen Euro, da unter anderem die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte mit der Stadt Stuttgart in Höhe von 708 Millionen Euro keinen ersatzpflichtigen Schaden darstellt.

Baukosten

Laut Angaben der Bahn von 2009 liegen die Kosten für Stuttgart 21 bei aktuell 4,088 Milliarden Euro.

Bis jetzt wurden bei Großprojekten die Kostenrechnungen nie eingehalten. Am 6.11.2011 wurde bekannt, dass der Landesregierung schon 2009 eine Kostenberechnung vorlag, in der die Kosten mit 4,9 bis 6,5 Milliarden Euro berechnet werden.

Länderfinanzausgleich

Baden-Württemberg zahlt seit Jahren in den Topf des Länderfinanzausgleichs ein. Durch den Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 gibt es nun die seltene Gelegenheit, nennenswerte Beträge aus diesem Topf zu entnehmen. Die Investition dieses Geldes in ein Infrastrukturprojekt kommt dem Allgemeinwohl zu Gute.

Zuschüsse vom Bund sollten nur eingesetzt werden, wenn es wirklich sinnvoll ist.

Arbeitsplätze

Durch die Baumaßnahmen entstehen im Stadtgebiet Stuttgart rund um die Baustelle rund siebentausend neue Arbeitsplätze. Auch nach dem Bau ist damit zu rechnen, dass der Bahnhof landesweit rund zehntausend neue Arbeitsplätze schaffen wird. Dies wird durch eine erhöhte Erreichbarkeit von Stuttgart erzielt.

Ein Ausbau des teils maroden Schienennetzes in Baden-Württemberg würde ähnlich viele Arbeitsplätze schaffen, wobei sich diese jedoch auf das ganze Land verteilen würden.

Barrierefreiheit

Als Neubau wird bei Stuttgart 21 ein besonderes Augenmerk auf die Barrierefreiheit gelegt. Daher ist der Bahnhof über Aufzüge problemlos für Rollstuhlfahrer erreichbar. Fußgänger erreichen den Bahnhof zusätzlich über Rolltreppen.

Bei einem Ausfall der Aufzüge ist es Rollstuhlfahrern nicht mehr möglich, den Bahnhof zu betreten oder zu verlassen, z.B. bei einem technischen Defekt oder in einem Brandfall. Um Kosten einzusparen wurden die Bahnsteige besonders schmal konzipiert. Dadurch ergibt sich zwischen Sicherheitsstreifen und Rolltreppe ein nur 1,24 Meter breiter Durchgang.

Betriebsqualität

Beim Stresstest wurde festgestellt, dass der neue Bahnhof 30% mehr Bahnverkehr zulässt als der Kopfbahnhof derzeit leistet. Dies sind bei optimaler Betriebsqualität 49 Züge pro Stunde.

Der derzeitige Kopfbahnhof ist laut einem Gutachten von Viereggs und Rößler nicht ausgelastet, aktuell sind es 37 Züge in der Spitzenstunde. Möglich wären 56 Züge pro Stunde bei wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität.

Anschlüsse im Bahnhof

Regionalzüge müssen nicht mehr im Hauptbahnhof enden, sondern können durchfahren.

Ein Großteil der Reisenden steigt im Hauptbahnhof Stuttgart um oder erreicht hier das Reiseziel. Funktionierende Anschlüsse und ein bequemer Umstieg sind daher unerlässlich. Dies kann nur mit einem integralen Taktfahrplan erreicht werden, der nur in einem Kopfbahnhof möglich ist.

NEIN beim Volksentscheid

Ja zu S21

JA beim Volksentscheid

Nein zu S21

Fahrplangestaltung

Für den Stresstest wurde ein funktionierender Fahrplan für Stuttgart 21 vorgelegt.

Ein integraler Taktfahrplan ist im Durchgangsbahnhof nicht möglich. Dazu müssen die Züge aus allen Richtungen in regelmäßigen Abständen gleichzeitig mit ausreichender Haltezeit im Bahnhof stehen, damit die Fahrgäste problemlos Umsteigen können.

Flughafenanbindung

Durch den neuen Bahnhof wird insbesondere der Stuttgarter Flughafen besser an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Dadurch wird umweltfreundlicher Bahnverkehr gefördert.

Die geplante Anbindung mittels ICE findet nur alle zwei Stunden statt. Der Flughafen Stuttgart operiert außerdem bereits an seiner Leistungsgrenze. Ein Ausbau ist auf mittlere Sicht nicht zu erwarten, da beispielsweise der Bau einer zweiten Start- und Landebahn bereits versagt wurde.

Reisezeiten

Durch den neuen Bahnhof werden mehr umstiegsfreie Fahrten ermöglicht. Außerdem sind weitere Direktverbindungen geplant. Dadurch sollen sowohl der Komfort wie auch die Sicherheit erhöht werden.

Eine erst kürzlich veröffentlichte Studie der sma belegt, dass insgesamt mit keinem deutlichen Vorteil bei der Reisezeit zu rechnen ist. Da viele Strecken im Land nicht ausreichend ausgebaut sind, bremsen Regionalbahnen die ICEs aus und sorgen so für eine künstliche Verlangsamung des Bahnverkehrs.

Verkehr auf die Schiene

Untersuchungen der Uni Stuttgart haben ergeben, dass durch Stuttgart 21 rund 18 Millionen Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dies entspricht rund 350 Millionen PKW-Kilometern und bedeutet eine Ersparnis von rund 70.000 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr.

350 Millionen Kilometer stellen nur etwa 1% der jährlichen PKW-Kilometer allein auf den Autobahnen Baden-Württembergs dar. Die Entlastung ist also im Verhältnis sehr klein. S21 und die Neubaustrecke können nicht zur Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene beitragen.

Grünflächen

Der Schlossgarten wird vergrößert und mit dem Europaviertel und dem Rosensteinviertel verbunden. Der Rosensteinpark wird von allen Seiten zugänglich und um 20 Hektar erweitert.

Acht Hektar Fläche müssen im Mittleren Schlossgarten dem Tiefbahnhof geopfert werden. Der Flächenzuwachs ist im Bereich Schloss Rosenstein und damit weit vom Zentrum entfernt. Er wird z.T. durch die Nutzung des Geländes des ehemaligen Postamtes erzielt, was nichts mit dem Bau des Tiefbahnhofs zu tun hat.

Bebauungsflächen

Durch Stuttgart 21 werden über 100 Hektar Fläche in Zentrumsnähe frei. Die Stadt benötigt diese dringend zu ihrer Entwicklung. Durch den Bau wird das komplette Gleisvorfeld überflüssig und könnte einer anderen Nutzung zugeführt werden.

Private Verkehrsunternehmen haben bereits Interesse angemeldet, die Gleisanlagen des Kopfbahnhofs weiter nutzen zu wollen. Sollte ein Gericht den Forderungen nachgeben, würde ein Großteil des Gleisvorfelds nicht frei werden.

Bäume

Für die im Mittleren Schlossgarten gefälltten Bäume werden über 5000 neue Bäume gepflanzt.

Neu gepflanzte Bäume brauchen 30 bis 50 Jahre bis sie auch nur die Hälfte der Größe der alten Bäume erreicht haben, welche über zweihundert Jahre alt sind. Um einen Baum zu ersetzen wären eigentlich 2000 Bäume notwendig.

Mineralquellen

Die Mineralquellen in Stuttgart sind sicher. Denn die Baumaßnahmen für Stuttgart 21 finden außerhalb der mineralwasserführenden Schichten statt, so dass eine dauerhafte Beeinträchtigung der Mineralquellen ausgeschlossen werden kann.

Durch die geplanten bautechnischen Eingriffe im Stuttgarter Talkessel werden die Druckverhältnisse der Mineralquellen geändert. Damit steigt auch das Risiko des Eindringens von Verunreinigungen ins Mineralwasser.

Energieverbrauch

Die unterirdische Bauweise des Bahnhofs bietet energietechnisch Vorteile: Das Erdreich wirkt im Sommer kühlend und im Winter wärmend. So spart der Bahnhof Kosten für die Klimatisierung aktiv ein. Außerdem entfällt die Notwendigkeit einer Weichenheizung, da die Weichen im Tunnel nicht einfrieren oder zugeschnitten werden können.

Die ganztägige Beleuchtung, Fahrstühle, Rolltreppen und Entlüftungsanlagen benötigen Energie zum Betrieb. Durch die enge Tunnelbauweise schieben die Züge große Mengen an Luft vor sich her, insbesondere auf den Zulaufstrecken. Der Energieverbrauch steigt dadurch signifikant an. Die Tunnelbauweise ist zudem sehr energieintensiv.

Der Standpunkt der PIRATEN zu Stuttgart 21

Auch innerhalb der Piratenpartei gibt es unterschiedliche Meinungen zu Stuttgart 21. Die Diskussion darüber führen wir in offener und undogmatischer Atmosphäre. Im Gegensatz zu vielen anderen Parteien haben wir uns bewusst nicht auf eine bestimmte Position festgelegt. Stattdessen fordern wir die Offenlegung aller Fakten noch vor dem Volksentscheid. Nach unserer Überzeugung muss jedem Bürger der Zugang zu allen relevanten Informationen ermöglicht werden.

In diesem Sinne besteht die **Hauptforderung der Piraten im Ruf nach mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung bei derartigen Großprojekten**. Die Piratenpartei hat als eine der ersten Parteien eine vollständige **Offenlegung aller Fakten zum Projekt Stuttgart 21 gefordert**.

Im Vorfeld der Landtagswahl hat die Piratenpartei Baden-Württemberg eine Mitgliederbefragung durchgeführt, an der sich insgesamt 62 Prozent der Mitglieder beteiligt haben. Die Frage, ob in Stuttgart der unterirdische Durchgangsbahnhof zu Ende gebaut werden soll, haben 66,5 Prozent mit Nein, 25,2 Prozent mit Ja beantwortet.

Für den aktuellen Volksentscheid schreibt die Landesverfassung ein Zustimmungsquorum von einem Drittel der Wahlberechtigten vor. Bisherige Initiativen zur Senkung dieses Quorums wurden vom Landtag abgelehnt. Für die Zukunft fordert die Piratenpartei in Baden-Württemberg die Abschaffung, zumindest aber eine Senkung dieser Hürde. Nur so werden Volksentscheide einen festen Platz in der politischen Landschaft Baden-Württembergs erhalten.

Der Volksentscheid darf nicht am Quorum scheitern. Nur ein eindeutiges Ergebnis kann zu einer Befriedung der Situation führen. Unabhängig davon, ob Sie sich für oder gegen Stuttgart 21 aussprechen: **Nehmen Sie Ihre Chance wahr und gehen Sie zur Abstimmung!**

Timeline

Entscheidungsfindung Stuttgart 21

18.4.1994: Das Projekt wird erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

12.6.1994: Gemeinderatswahl in Stuttgart. Dies war – zumindest für die Bürger Stuttgarts – die einzige Möglichkeit, durch eine Wahlentscheidung Einfluss auf das Projekt zu nehmen! Alle weiteren Wahlen lagen zeitlich nach Vertragsabschlüssen.

16.1.1995: Die erste Machbarkeitsstudie wird veröffentlicht. Gesamtkosten: 4,8 Mrd. DM. Prognostizierte Steigerung der Zugkapazität um 50 Prozent (Fernverkehr) bzw. 80 Prozent (Nahverkehr) im Vergleich zu damals aktuellen Werten.

1.3.1995: Die Regionalversammlung bekundet ihre Unterstützung für S21.

7.11.1995: Rahmenvereinbarung der Stadt Stuttgart mit den anderen Projektbeteiligten (Bahn, Bund, Land Baden-Württemberg, Region). Varianten von S21 werden von der DB Projekt GmbH Stuttgart 21 miteinander verglichen.

30.11.1995: Zustimmung des Gemeinderates. Von diesem Tag an war laut Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 17.7.2009 eine Abkehr vom Projekt und damit auch eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Entscheidung für oder gegen S21 nicht mehr möglich!

1996: Landtagswahl in Baden-Württemberg. Die erste Wahl für die Bürger Baden-Württembergs nach Bekanntgabe des Projekts.

September 1997: Das Raumordnungsverfahren für Stuttgart 21 wird abgeschlossen.

15.7.1999: 69. Sitzung des Landtags Abgeordneter Scheuermann (CDU): „Für die Realisierung von Stuttgart 21 und die Verlängerung der Neubaustrecke bis nach Ulm sind Vertrauenstatbestände geschaffen worden. [...] Es gibt die Vereinbarung zwischen den verschiedenen Stellen des Landes Baden-Württemberg und der DB AG über die Finanzierung von Stuttgart 21. Die Bahn hat bis heute etwa 150 Millionen DM in die Vorbereitung dieses großen Projekts investiert.“

1999: Die Bahn wollte das Projekt offenbar wegen Unwirtschaftlichkeit und/oder Problemen bei der Durchführung beenden. Daher kam es im Jahr 2001 zur Realisierungsvereinbarung mit der Stadt und dem Land.

16.2.2000: Die Regionalversammlung beschließt eine finanzielle Beteiligung.

24.7.2001: „Vereinbarung zur Realisierung von Stuttgart 21“ mit den anderen Beteiligten

2003-2004: Planfeststellungsverfahren. Anmerkung: Eingaben während der Planfeststellungsverfahren hatten keine Aussicht auf Erfolg, wenn sie das Projekt als solches in Frage stellten. Nur Änderungen waren möglich.

12.10.2006: Der Landtag fasst den Grundsatzbeschluss für die Neubaustrecke und S21.

18.7.2007: Die Regionalversammlung stimmt für eine Aufstockung der Beteiligung.

24.7.2007: Der Landtag stimmt dem „Memorandum of Understanding“ zur Realisierung der Neubaustrecke und des neuen Durchgangsbahnhofs zu.

4.10.2007: Der Gemeinderat Stuttgart stimmt dem Abschluss der Ergänzungsvereinbarung zu.

28.11.2008: Der Deutsche Bundestag stimmt dem Bundeshaushalt mit Mitteln für S21 zu.

17.7.2009: Urteil des Verwaltungsgerichtes Stuttgart: Das Bürgerbegehren gegen das Projekt ist nicht zulässig: „[...] Die Beteiligung der Beklagten [...] kann aber jedenfalls deshalb nicht (mehr) zum Gegenstand eines Bürgerentscheids gemacht werden, weil insoweit bereits bindende Gemeinderatsbeschlüsse vorliegen, [...]. Schon die Zustimmung des Gemeinderates zu der am 07.11.1995 zwischen den Projektbeteiligten getroffenen Rahmenvereinbarung dürfte eine Grundsatzentscheidung über das Ob der Beteiligung der Beklagten [...] beinhalten. Eine verbindliche Entscheidung [...] stellt jedenfalls die Zustimmung des Gemeinderates zur Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 dar, die nach Abschluss des entsprechenden Vertrages nicht mehr widerrufen werden kann. [...]“

17.12.2009: Der Deutsche Bundestag lehnt ein Moratorium ab.

2.2.2010: Symbolischer Baubeginn

22.10. bis 30.11.2010 Schlichtungsgespräche werden live im Fernsehen übertragen.

29.7.2011 Präsentation des Stresstests Abschlussberichts von SMA.

27.9.2011 Plenum stimmt über Ausstiegsgesetz ab, Abgeordnete beantragen Volksabstimmung.

Das Ausstiegsgesetz

Dass in Baden-Württemberg am 27. November über Stuttgart 21 abgestimmt wird, ist den meisten Menschen mittlerweile bekannt. Wir möchten in diesem Artikel kurz darauf eingehen, wie das Referendum zustande gekommen ist, worüber genau abgestimmt wird und welche prinzipiellen Probleme es in Bezug auf das Ausstiegsgesetz gibt. Vielen Menschen ist nicht klar, warum man mit JA gegen und mit NEIN für das Bauprojekt stimmen muss.

Zustandekommen

Der Volksentscheid über das Ausstiegsgesetz ist der Versuch einer Kompromisslösung durch die grün-rote Landesregierung. Da beide Koalitionspartner unterschiedliche Positionen zu Stuttgart 21 haben, hat man sich bereits im Laufe des Wahlkampfes auf Durchführung eines Volksentscheides verständigt.

Gegenstand des Volksentscheides ist ein Gesetz, das den Ausstieg des Landes Baden-Württemberg aus der Finanzierung des Bahnprojekts vorsieht. Das Gesetz ist im Landtag wie geplant gescheitert, woraufhin die Landesregierung entsprechend Artikel 60 Abs. 3 der Landesverfassung einen Volksentscheid über das Gesetz initiiert hat.

Pro und Contra

Hier finden Sie die wichtigsten Links zu Befürwortern und Gegnern von S21.

www.prostuttgart-21.de

Pro Stuttgart 21 e.V.

www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.

www.bw-stimmt-ab.de

Seite des Landes mit Pro- und Contrapunkten.

www.ja-zum-ausstieg.de

Bündnis des BUND für den Ausstieg.

www.kopfbahnhof-21.de

Für den Ausbau und die Modernisierung des heutigen Kopfbahnhofs.

www.ingenieure22.de

Haben u.a. ein Gutachten über die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs durchgeführt.

www.infooffensive.de

Seite der Info-Offensive für Kopfbahnhof 21.

Gegenstand des Ausstiegsgesetzes

Faktisch entscheiden die stimmberechtigten Bürger am 27. November über einen Teil der Finanzierung von Stuttgart 21. Sollte der Volksentscheid erfolgreich sein und das Gesetz in Kraft treten, so wird das Land Baden-Württemberg sich aus der Finanzierung des umstrittenen Bahnprojekts zurückziehen.

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

§ 1 Kündigung der Vereinbarung

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.

Die Planungen durch die Projektträger sehen eine Beteiligung des Landes Baden-Württemberg am Projekt in Höhe von 930,6 Mio. Euro vor. Dies entspricht beinahe 26 Prozent der durch die Projektträger errechneten Gesamtkosten.

Konsequenzen

Im Falle eines positiven Volksentscheides wird das Land kraft Gesetzes seine Finanzierungszusage am Bahnprojekt zurückziehen. Dies würde nicht nur den berechneten Kostenanteil betreffen, sondern auch den Risikopuffer und die Haftung des Landes im Falle nicht geplanter Kostensteigerungen.

Ein wirksamer Ausstieg des Landes Baden-Württemberg aus der Finanzierung des Bauprojektes wird weitreichende Folgen haben. Die Träger des Projektes werden dann nach alternativen Möglichkeiten zur Finanzierung suchen. Aufgrund der Höhe des Anteils des Landes ist eine Einstellung des Bauprojekts infolge dessen wahrscheinlich.

Probleme

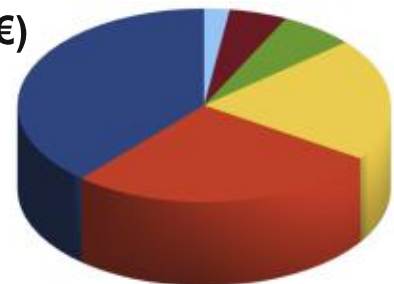
Von Seiten der Projektträger wird die Möglichkeit des Landes zum Ausstieg aus der Finanzierung insgesamt infrage gestellt. Die Wahrscheinlichkeit besteht also, dass die Projektträger versuchen würden, das Gesetz auf dem Rechtsweg zu Fall zu bringen.

Zusätzlich würde das Land zumindest einen Teil der Folgekosten des Ausstieges tragen müssen. Die Befürworter des Projekts beziffern die Ausstiegskosten mit 1,5 Mrd. Euro, während ein Gutachten im Auftrag des Verkehrsministeriums von 350 Millionen Euro spricht.

Ein besonderes Problem stellt das in dieser Ausgabe eingehend beschriebene Zustimmungsquorum dar: Es ist durchaus denkbar, dass das Gesetz trotz deutlicher Zustimmung an dieser enormen Hürde scheitert.

Finanzierungsanteile (Mio €)

Deutsche Bahn AG	(1747)
Bund inkl. EU-Mittel	(1229,4)
Land Baden-Württemberg	(930,6)
Landeshauptstadt Stuttgart	(291,8)
Flughafen Stuttgart	(227,2)
Verband Region Stuttgart	(100)



Quellen- und Linkliste

Für alle Artikel dieses Kaperbriefs haben wir für Sie Links mit Hintergrundinformationen, interessanten Nachrichtenartikeln, Gutachten und Meinungen auf einer eigenen Webseite zusammengefasst, damit Sie sich ein eigenes Bild machen können.

<http://piraten.in/linklisteS21>



Dabei sein statt nur dafür oder dagegen!

Misch dich ein und komm an Bord!

Die PIRATEN setzen sich für mehr Transparenz ein und gehen selbst mit gutem Beispiel voran. Deshalb sind unsere Diskussionsforen im Netz und unsere Veranstaltungen immer öffentlich. Du bist herzlich eingeladen, dir ein eigenes Bild von unseren Aktivitäten zu machen und dich einzumischen. Wie das geht, erfährst du hier.



<http://piraten.in/newsforumbw>



Informieren und diskutieren



Ein großer Teil der Kommunikation bei den Piraten läuft über Mailinglisten. In Baden-Württemberg gibt es davon über 30, auf denen teils rege diskutiert wird. Um trotzdem alle Mailinglisten komfortabel lesen zu können, werden alle Beiträge in ein Forum gespiegelt. Du brauchst dich nur kurz anmelden, und schon kannst du überall mitdiskutieren. Ein großer Teil der Piraten ist auch in sozialen Netzen unterwegs, hauptsächlich auf Twitter. Ansprechpartner in Deiner Nähe findest Du sowohl auf Twitter als auch auf Facebook.

Einfach vorbeischaun und mitmachen

Auch wenn bei uns Piraten vieles elektronisch abläuft, so sind unsere Piratentreffen doch unersetzlich. Diese sind immer öffentlich und finden meist alle 2 Wochen statt. Jeder ist ausdrücklich eingeladen, vorbeizuschauen. Piratentreffs gibt es in ca. 50 Städten in Baden-Württemberg.

Aalen · Albstadt · Biberach · Bodensee-Oberschwaben · Böblingen · Bretten
Bruchsal · Crailsheim · Ehingen · Ellwangen · Emmendingen · Esslingen
Ettlingen · Freiburg · Freudenstadt · Göppingen · Hechingen-Münsingen
Heidelberg · Heidenheim · Heilbronn · Hockenheim+Schwetzingen · Hohenlohe
Karlsruhe · Konstanz · Kirchheim unter Teck · Lörrach · Ludwigsburg · Mannheim
Main-Tauber · Nördliche Hardt · Nürtingen · Offenburg · Pforzheim
Rastatt+Baden-Baden · Rems-Murr-Kreis · Rottweil · Reutlingen+Tübingen
Schwäbisch Gmünd · Schwäbisch Hall · Singen · Stuttgart · Tuttlingen · Ulm
Villingen-Schwenningen · Waldshut · Wiesloch



<http://piraten.in/piratentreffbw>



<http://piraten.in/programmBW>



Wofür stehen die Piraten?

Wir wollen vieles verändern, das beweisen wir auch auf Landesebene mit einem breit gefächerten, basisdemokratisch entwickelten Programm. Es umfasst mehr als 180 Einzelpunkte zu 25 verschiedenen Themenbereichen, darunter:

Arbeit und Soziales, Bildung, Familie, Demokratie und Wahlen, Umwelt und Energie, Gesundheit, Stadtentwicklung und Verkehr, Steuern, Verbraucherschutz und Wirtschaft.

Unter <http://piraten.in/programmBW> gibt es das Landesprogramm auch in einer Kurzfassung und als Hörbuch.

Komm an Bord!

Pirat sein kann jeder – auch ohne Mitgliedschaft. Wenn du aber auf Parteitagen mitstimmen oder z. B. in LiquidFeedback Anträge stellen oder bewerten möchtest, brauchst du die Mitgliedschaft in der Piratenpartei. Inzwischen haben wir über 17.000 Mitglieder in Deutschland, davon knapp 2000 im Ländle. Mit 36 Euro im Jahr bist du dabei, ermäßigt kostet es 12 Euro. Ab 16 Jahren kannst du Mitglied werden. Und das Ganze auch komplett online.



<http://piraten.in/mitgliedsantragBW>



Impressum:

Kaperbrief Südwest CC-BY-SA 3.0

Herausgeber:
Piratenpartei Deutschland,
Landesverband Baden-Württemberg
Postfach 40 31, 76025 Karlsruhe
Verantwortlicher: Sven Krohlas,
Politischer Geschäftsführer

www.piraten-bw.de
twitter.com/PiratenBW
Presse: presse@piratenpartei-bw.de

Empfänger: Piratenpartei D. LV BW
Kontonummer: 7011922600
Bank: GLS
Gemeinschaftsbank eG
BLZ: 430 609 67
Verwendung: Spende
Name, Vorname,
ggf Mitgliedsnummer
BIC: GENODEM1GLS
IBAN: DE57 4306 0967 7011 9226 00

KLARMACHEN ZUM ÄNDERN!