

Liberale Runde vom 9.9.2010 - Stuttgart 21

Die Proteste der vergangenen Wochen täuschen über eine ganz entscheidende Tatsache hinweg: Dieses Projekt ist mit jeweils überwältigenden Mehrheiten durch Gemeinderats-, Landtags- und Bundestagsbeschlüsse demokratisch legitimiert. In einer parlamentarischen Demokratie ist dies zweifelsfrei eine ausreichende Grundlage für ein solches Großprojekt.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind ein zusammenhängendes Projekt für ganz Baden-Württemberg. Es wird vielfach vergessen, dass es hier nicht nur um den städtebaulichen Aspekt einer Tieferlegung des Bahnhofs geht, sondern dass der gesamte Eisenbahnknoten Stuttgart durch neue Tunnelstrecken ausgebaut und ertüchtigt wird. Neben attraktiven Fernverkehrsverbindungen besteht so auch vor allem die Chance für neue Direktverbindungen im Regionalverkehr. Stuttgart 21 ist also mindestens ebenso gewinnbringend für den Regionalverkehr wie für den Fernverkehr.

Weiterhin werden Flughafen und die Landesmesse mit einem neuen Bahnhof an eine Schnellbahntrasse angebunden und somit deutlich aufgewertet. Gerade den sich verstärkenden Wechselbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern (Bahn/Flugzeug) wird so vorbildlich Rechnung getragen.

Schließlich ist Stuttgart 21 ein Projekt, welches so ökologisch ist wie kaum ein anderes. Mehr als 100 Hektar Freifläche wird die Landeshauptstadt Stuttgart nach Abschluss der Tieferlegung zur innerstädtischen Entwicklung nutzen können. Um eine solche Jahrhundertchance beneiden uns die Metropolen in Europa. Statt weiter in die Fläche zu wachsen, gibt das Bahnprojekt enorme urbane Entwicklungsmöglichkeiten. Die Bürgerinnen und Bürger werden endlich vom Schienenlärm entlastet, denn durch 16 Tunnel mit insgesamt 33 Kilometer Tunnelstrecke im Stadtgebiet Stuttgart wird der Lärm zum Großteil unter die Erde verbannt.

Ähnlich verhält es sich mit der Kritik an der geplanten Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Mit der Entscheidung für eine autobahnahe Trasse wurde bereits 1991 die Entscheidung getroffen, die Strecke nicht für den herkömmlichen schweren Güterverkehr zu nutzen. Allen Kritikern sollte klar sein, dass eine solche Nutzung einen Basistunnel unter der Alb erfordern würde, um das Streckengefälle zu reduzieren oder dass man die bestehende Verbindung durch das Filstal viergleisig ausbaut, hierfür Häuser abreist und Ortschaften durch meterhohe Schallschutzmauern entstellt. Abgesehen von der Tatsache, dass ein solches Vorhaben wohl niemals politisch durchsetzbar wäre, dürften die Kosten für ein solches Projekt Dimensionen erreichen, von denen wir heute weit entfernt sind.

Das Projekt ist deshalb lohnenswerte und alternativlose Investitionen in die Zukunft unseres Landes. Daran ändern auch die – zugegebenermaßen ärgerlichen - Kostensteigerungen bei beiden Projekten nichts. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist nachwievor unzweifelhaft gegeben. Die Angst vor Veränderungen und die Sorge der Bürgerinnen und Bürger über eine zehn Jahre dauernde Großbaustelle ist indes absolut nachvollziehbar.

Die Finanzierungsbeschlüsse sehen vor, dass sich das Land mit einer knappen

Milliarde Euro an den Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm beteiligt, egal wie hoch diese im Endeffekt ausfallen. Für Stuttgart 21 ist ein Anteil des Landes von rund 823 Mio. Euro vorgesehen, von dem rund 480 Mio. Euro in einem Risikofonds vorgehalten werden. Eine entsprechende Rücklage hat das Land in konjunkturell guten Zeiten bereits gebildet. Insofern sind Befürchtungen, Stuttgart 21 blockiere auf Jahrzehnte die Fortentwicklung der übrigen Verkehrsinfrastruktur, unzutreffend. Vielmehr lenken sie davon ab, dass der Verkehrshaushalt des Bundes, der für den Ausbau der Schieneninfrastruktur allein zuständig ist, seit Jahrzehnten chronisch unterfinanziert ist. Nur durch das Engagement des Landes ist es gelungen, Stuttgart 21 und die Neubaustrecke so zügig und zeitgleich in Angriff zu nehmen.

Die Mehrkosten gehen nicht zu Lasten des Landeshaushalts, bzw. sind im Fall des Tiefbahnhofs durch einen Risikofonds abgesichert. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Milliarden, die der Bund und die Bahn investieren sonst in andere Bundesländer fließen und nicht in Baden-Württemberg investiert werden würden.