



Regierungserklärung
von Ministerpräsident Stefan Mappus

am 6. Oktober 2010
im Landtag von Baden-Württemberg

Stuttgart 21 - Zukunft und Chance für Baden-Württemberg

Herr Präsident,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

Stuttgart 21 hat in den vergangenen Wochen viele Menschen im Land bewegt.

Der Konflikt über dieses für ganz Baden-Württemberg entscheidende Bahnprojekt hat starke Emotionen erzeugt. Und es hat im Schlossgarten Szenen gegeben, die sich nicht wiederholen dürfen. Auch mich haben die Bilder berührt, und ich bedauere, dass es dazu hat kommen müssen.

Ich will alles dafür tun, dass der Einsatz der Polizei am vergangenen Donnerstag objektiv und fair bewertet wird. Deshalb war es mir wichtig, dass der Innenausschuss dieses Hauses schnellstmöglich über die Geschehnisse beraten konnte.

Unser Mitgefühl ist heute bei den Verletzten auf beiden Seiten.

Der Streit um ein Eisenbahnprojekt darf nicht dazu führen, dass Menschen verletzt werden - weder unter den Demonstranten, noch unter unseren Polizistinnen und Polizisten.

Für mich ist klar: Ich habe großen Respekt vor den Bürgerinnen und Bürgern, die in dieser oder in jeder anderen Frage friedlich und mit legalen Mitteln für ihre Meinung auf die Straße gehen. Und ich akzeptiere, dass es wie bei allen großen Vorhaben natürlich auch an Stuttgart 21 Kritik gibt.

Doch wir müssen dafür Sorge tragen, dass bei aller Kritik und bei aller Auseinandersetzung in der Sache Menschen nicht mehr zu Schaden kommen.

Ich sehe uns hier alle gemeinsam in der Verantwortung - auch die Initiatoren und die Veranstalter von Protestaktionen.

Ich bitte alle Akteure um ihre Mitarbeit: Die Protestaktionen müssen friedlich und legal bleiben. Die legitimen Demonstrationen dürfen keine Bühne für Rechtsbrüche bieten. Und es muss deutlich werden, dass auch Beleidigungen und Bedrohungen keine Mittel der demokratischen Auseinandersetzung sind.

Deshalb sage ich auch, wer nach dem letzten Donnerstag noch eine Verschärfung von Protesten fordert, der tut der ganzen Entwicklung nichts Gutes. Ich empfehle uns allen, die Debatte heute und die kommenden Tage zu nutzen, um Atem zu holen, um in sich zu gehen. Geben wir uns die Chance, die Atmosphäre zu beruhigen.

Es ist richtig: Die Konfrontation um Stuttgart 21 tut unserem Gemeinwesen nicht gut. Lassen Sie uns deshalb darüber sprechen, was wir alle tun können, um Maß und Besonnenheit zu fördern.

Dialogagenda Stuttgart 21

Ich setze mich sehr sorgfältig mit den Argumenten der Projektgegner auseinander - und das nicht erst seit ein paar Wochen, sondern schon seit vielen Jahren.

Gerade deshalb bleibe ich bei meiner Überzeugung: Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21.

Wir wollen dieses Projekt, weil wir vor allem die großen Chancen sehen, die es der Stadt Stuttgart, der Region und dem ganzen Land bringt.

Aber genauso deutlich sage ich: Unsere Hand bleibt ausgestreckt zum Dialog.

Unsere Haltung war immer, nur die Arbeiten vorzunehmen, die für die Realisierung des Projekts zum jeweiligen Zeitpunkt notwendig sind. Die Projektträger sind zu einem klaren Signal bereit und werden deshalb den Abriss des Südflügels vorerst nicht beginnen.

Ich habe nach wie vor auch große Achtung davor, dass der Kollege Kretschmann bereit war, gemeinsam mit mir zu einem ersten Gespräch einzuladen.

Leider wurde unser gemeinsames Angebot ausgeschlagen. Ich habe es ebenfalls sehr bedauert, dass die Funktionäre der Gegnerbewegung den Dialog auch im zweiten Anlauf unmittelbar wieder abgebrochen haben.

Meine Gesprächsbereitschaft gilt.

Deshalb werde ich mich morgen mit einigen Schülerinnen und Schülern aus Stuttgart treffen, die am vergangenen Donnerstag im Schlossgarten mit dabei waren. Ich sehe dieses Treffen als eine Chance dafür, eine erste Brücke zu bauen und gegenseitiges Verständnis zu begründen.

Ich erneuere heute an alle Projektkritiker meine Einladung zum Gespräch.

Mein Aufruf lautet: Schaffen wir gemeinsam einen Rahmen dafür,

- dass der Dialog möglich wird
- und dass die Sachargumente die Diskussion wieder bestimmen.

Ich bin zuversichtlich, dass es einen solchen Weg zur Versöhnung gibt.

Um zusätzliches Vertrauen aufzubauen, führt dieser Weg aus meiner Sicht über einen unparteiischen Vermittler, der alle Seiten ohne Vorbedingungen einbezieht, so, wie ich es mehrfach vorgeschlagen hatte.

Vor allem anderen geht es jetzt darum, dass geredet wird.

Herr Kretschmann, ich greife Ihren Vorschlag auf: Ich habe deshalb Herrn Bundesminister a. D. Dr. Heiner Geißler gebeten, Fachleute, Projektgegner, Projektbefürworter und andere mehr an einen Tisch zu bringen. Er ist bereit, als objektiver Vermittler aufzutreten.

Herr Dr. Geißler verfügt über langjährige Erfahrung im Bereich des Interessenausgleichs und der Schlichtung. Heiner Geißler stammt aus Baden-Württemberg, und er kennt Land und Leute. Er genießt hohes Ansehen über alle Parteigrenzen hinweg. Ich danke ihm, dass er diese schwierige Aufgabe übernimmt. Ich bin davon überzeugt, dass es ihm gelingen wird, einen guten Gesprächsfaden zu knüpfen.

Mein Angebot ist und bleibt: Lassen Sie uns über alle offenen Fragen diskutieren!

Sorgen wir gemeinsam dafür, dass sich die Bürger bei all diesen Fragen einbringen können und an der Zukunft ihrer Stadt mitarbeiten!

- Sprechen wir ganz konkret über die Architektur im Rosensteinviertel!
- Wir wollen dort keine bauliche Gigantomanie, sondern die Architektur behutsam entwickeln.
- Sprechen wir ganz konkret über die neuen Bäume im vergrößerten Schlossgarten!
- Sprechen wir ganz konkret über die Nutzerfreundlichkeit des neuen Bahnhofs!

Ich kann mir dazu eine umfassende „Dialogagenda Stuttgart 21“ vorstellen:

Neben den Gesprächen auf Spitzenebene könnten wir viele einzelne, thematisch klar zugeschnittene Informations- und Gesprächskreise zu allen Diskussionspunkten und Gestaltungsfragen einrichten.

Hier sollen dann Projektgegner, -befürworter und Fachleute zusammen kommen und öffentlich über die konkreten Einzelfragen sprechen.

Dies können unter anderem sein: die Gestaltung des Schlossgartens, Aspekte der Geologie und Schutz der Mineralquellen, technische Fragen und Sicherheitsthemen, Optimierungen im künftigen Nahverkehr, Baustellenmanagement und Anwohnerschutz, das Kostenmanagement, die Barrierefreiheit an Bahnsteigen und Gebäuden.

Das ist mein Vorschlag an alle, die guten Willen haben und die sich konstruktiv beteiligen wollen.

Meine Damen und Herren, manche haben mir geraten, das Projekt in Frage zu stellen. Vermutlich hätte mir dies sogar manchen Beifall eingebracht. Ich könnte es mir tatsächlich leicht machen und diesen Ratschlägen folgen.

Aber meine Damen und Herren, es muss doch darum gehen, dass wir die Zukunft in Baden-Württemberg und in der Landeshauptstadt weiterentwickeln.

Machen wir also Stuttgart 21 gemeinsam zu einem echten Bürgerprojekt.

Nutzen wir das Engagement der Menschen - nicht um Verhinderungsdenken zu mobilisieren, sondern um diese Jahrhundertchance für Stadt und Land gemeinsam zu ergreifen und zu gestalten.

Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21

Dass unser Land Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm braucht, haben die Industrie- und Handelskammern Bodensee-Oberschwaben, Ostwürttemberg und Ulm vor kurzem demonstriert. Sie organisierten eine Fahrt mit einer historischen Dampflok von Stuttgart nach Ulm. Diese historische Dampflokomotive bewältigte die Filstaltrasse zwischen Stuttgart und Ulm stellenweise nur mit Tempo 70.

Genauso schnell fährt dort ein moderner ICE mit über 10.000 PS, gebaut für Spitzengeschwindigkeiten von über 300 Kilometern pro Stunde. Warum fährt der Zug so langsam?

Weil der ICE auf einer Trasse fährt, die zwischen 1844 und 1850 errichtet wurde -

- 40 Jahre vor der Erfindung des Automobils,
- 30 Jahre, bevor Thomas Edison seine Patente für die Glühlampe anmeldete,
- in einer Zeit, als in Preußen gerade das Dreiklassenwahlrecht eingeführt wurde.

Sehr geehrte Damen und Herren, Baden-Württemberg zählt zu den wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas.

Wir sind stolz auf unseren Wohlstand, auf unsere Innovations- und Schaffenskraft.

Wir blicken stolz auf Weltmarktführer, wir blicken stolz auf Erfindungen, Patente und Talente.

Kann es sich dieses moderne Land leisten, an einer Schlüsselstrecke des Landes eine Infrastruktur vorzuhalten, die rund 160 Jahre alt ist?

Aber noch mehr: Kann es sich unser Land leisten, dass der Zugverkehr der Zukunft wegen dieser veralteten Gleise Baden-Württemberg bald einfach links liegen lässt und uns auf der schnelleren Strecke über Frankfurt, Würzburg, Nürnberg, München umfährt?

Meine Antwort ist nein. Deshalb braucht Baden-Württemberg Stuttgart 21.

Wirtschaftlicher Nutzen

Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke hat für die Zukunft des Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsstandortes Baden-Württemberg aus meiner Sicht eine überragende strategische Bedeutung.

- Europäische Partner im Westen bis Paris und Zukunftsmärkte in Osteuropa bis Bratislava werden durch kürzere Reisezeiten näher an Baden-Württemberg heran rücken.
- Die Anbindung von Flughafen und Messe schafft eine Zentralität, wie es sie in Deutschland nirgendwo gibt.
- Viele Regionen des Landes gewinnen.

Das Projekt schafft und sichert Wachstum und Beschäftigung. Das belegen solide wissenschaftliche Untersuchungen:

- Die verbesserte Erreichbarkeit schafft für die Wirtschaft im Land zusätzliche Umsätze von rund 500 Millionen Euro im Jahr.
- 10.000 neue Arbeitsplätze werden geschaffen - Arbeitsplätze, die Familien ernähren, die Sozialbeiträge und Steuern erwirtschaften.
- Allein in der Bauzeit werden Investitionen in Baden-Württemberg ermöglicht, die das Vierfache des Engagements des Landes ausmachen.

Denken wir einmal an die vielen Bau-, Metall-, Transport oder Elektronunternehmen im ganzen Land, die von diesen Aufträgen profitieren. Wer will ihnen ernsthaft sagen,

- dass ihr Wachstum schlechtes Wachstum ist,
- dass die Arbeitsplätze, die sie schaffen, schlechte Arbeitsplätze sind?

Meine Damen und Herren, Baden-Württemberg hat nach den neuesten Zahlen das stärkste Wirtschaftswachstum aller Bundesländer: 5,0 Prozent reales Wachstum im ersten Halbjahr.

Unser Wachstum braucht Wege. Deshalb braucht Baden-Württemberg aus wirtschaftlicher Sicht das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm.

Städtebauliche Vision:

Hinzu kommt: Gerade für Stuttgart bietet das Bahnprojekt eine historische städtebauliche Chance: Die Entwicklung neuer Stadtquartiere im Herzen dieser Stadt. Wie kaum eine andere Großstadt wird Stuttgart von ihrer topographischen Lage bestimmt.

Mit Stuttgart 21 kann die Stadt moderne Urbanität gestalten - und zwar OHNE Flächenverbrauch:

Statt im Umland weiteren Wohn- und Lebensraum auf der grünen Wiese zu schaffen, ermöglichen die frei werdenden Gleisflächen, dass Stuttgart im Zentrumskern wächst.

- Rund 100 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung der Stuttgarter Innenstadt zur Verfügung.
- 50 Hektar werden für Wohnen und Arbeiten genutzt.
- Über die nächsten zwei Jahrzehnte entwickeln sich hier neue Quartiere zum Leben, zum Arbeiten und zum Wohnen.
- Es entstehen rund 20.000 Arbeitsplätze und 11.000 Wohnungen.

- Die Stadtteile im Stuttgarter Norden und Osten, die heute noch von der Gleiswüste zerschnitten sind, wachsen wieder zusammen.
- Der Rosensteinpark und das Rosensteinviertel gehen zukünftig direkt ineinander über.

So viele städtebauliche Chancen im innersten Kern für eine Großstadt gab es in Deutschland zuletzt in Berlin nach der Wende.

Deshalb lade ich Sie ein: Arbeiten Sie mit an der Gestaltung dieses neuen Stadtviertels.

Es war 1927, als mit der auf dem Stuttgarter Killesberg errichteten Weißenhofsiedlung ein wichtiges Architekturzeugnis für ganz Deutschland entstand.

Lassen Sie uns gemeinsam auf dem neuen Gelände von Stuttgart 21 eine neue Weißenhofsiedlung bauen: modellhaftes und vorbildliches Wohnen und Arbeiten im Kontext des beginnenden 21. Jahrhunderts.

Ich biete nochmals den Dialog zu all diesen spannenden Gestaltungsfragen an.

Ich sage aber auch, für mich gehört zu den Merkwürdigkeiten dieses Konflikts, dass sich der Protest in dieser Härte ausgerechnet gegen einen Bahnhofsumbau richtet.

Seit jeher sind Bahnhöfe Gebäude,

- die Menschen zusammen bringen,
- die offene Mittelpunkte für die aktive, bürgerliche Gesellschaft sind,
- die allen gehören und von allen genutzt werden und damit ja gerade demokratische Orte sind.

Wenn wir jetzt in den Stuttgarter Bahnhof investieren und ihn mit einer zeitgemäßen Architektursprache in unsere Zeit und unser gesellschaftliches Selbstverständnis holen, dann spricht es ja gerade dafür, dass wir diese demokratische Qualität des Bahnhofs sehen und bekräftigen.

Auch das will ich für heute deutlich machen: Der neue Bahnhof wird für die Menschen da sein.

Ökologischer Wert

Zu diesem zeitgemäßen Verständnis passen auch die ökologischen Vorteile des Bahnhofsumbaus und der Neubaustrecke.

Es geht bei Stuttgart 21 darum, Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene zu bringen und damit die Umwelt zu schonen.

Andere Länder sind diesen Weg längst gegangen. Das zeigen die Beispiele Frankreich oder Japan: Die japanischen Schnellzüge bewältigen heute rund 30 Prozent des Fernverkehrsaufkommens in Japan. Das ist praktizierter Umweltschutz.

Auch mit Stuttgart 21 und der ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm werden insgesamt pro Jahr über eine Milliarde Pkw-Kilometer vermieden. Das entspricht einer Einsparung von über 175.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.

Schließlich bekommt Stuttgart durch die freiwerdenden Gleisflächen 20 Hektar zusätzliche Parkanlagen. Das sind 30 Fußballfelder. 33 der insgesamt 57 Streckenkilometer werden unter der Erde verlaufen. Auch die Minimierung des oberirdischen Flächenverbrauchs bedeutet praktischen Anwohner- und Umweltschutz.

Lassen Sie mich aber noch einen weiteren ökologischen Aspekt von Stuttgart 21 erwähnen: Das Fällen von Bäumen bewegt viele. Ich weiß und respektiere das.

Ich habe es mir deshalb nicht leicht gemacht und darauf gedrängt, dass wir ein aufwendiges Baumkonzept vorgelegt haben.

In allen Planungen war das Ziel immer, möglichst viele Bäume zu erhalten. Deshalb werden einige Bäume auch mit großem Aufwand versetzt. Bis zum nächsten Sommer werden im Schlossgarten keine weiteren Bäume mehr fallen. Ich verstehe die Emotionen, die rund um die Bäume ins Spiel kommen.

Meine Damen und Herren, aber für die 282 Bäume, die im Zuge der Bauarbeiten insgesamt entfernt werden müssen, werden rund 5.300 neue Bäume gepflanzt. Ich glaube, dieses Verhältnis spricht für sich.

In jedem normalen Jahr fällt die Stadt Stuttgart auf ihrer Gemarkung 800 Park- und Straßenbäume. Dass Bäume gefällt und wieder aufgeforstet werden, ist bekanntermaßen keinesfalls außergewöhnlich. Es kommt auch in anderen Städten vor: In Hamburg werden nach den Plänen der Senatorin Anja Hajduk für den Bau einer Stadtbahnlinie mehr als 280 Bäume gefällt. Allerdings werden dort 120 Bäume neu gepflanzt. Das ist keine Kritik am Hamburger Senat, es zeigt aber, dass wir uns in diesem Punkt aber, wie ich finde, ganz besonders angestrengt haben.

Verkehrlicher Nutzen

Das Kernelement des Bauprojektes ist ganz klar der verkehrliche Aspekt. Eine bald 160 Jahre alte Trasse und ein über 90 Jahre altes Bahnhofskonzept bieten längst nicht die Chancen, die das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 bietet.

- Den neuen Hauptbahnhof können mehr Züge schneller anfahren als bisher - ohne Rangieraufwand, mit kurzen Umsteigewegen.
- Flughafen und Landesmesse werden Bestandteil des Fernverkehrsnetzes.
- Es wird wesentliche Fahrzeitverkürzungen und bessere Angebote im Fernverkehr geben.
- Baden-Württemberg wird zum Herzstück der europäischen West-Ost-Magistrale.
- Unser Land wird Kreuzungspunkt der großen kontinentalen Entwicklungsachsen Rotterdam-Turin und Paris-Budapest.
- Vor allem der gesamte Raum Mittelbaden mit dem Zentrum Karlsruhe wird davon profitieren.

Ich erinnere noch einmal daran, was ursprünglich für genau dieses Konzept ausschlaggebend war und warum es überhaupt zu Stuttgart 21 kam.

Anfang der 90er Jahre wollte die Bahn den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht mehr mit ICE-Zügen anfahren und stattdessen einen neuen ICE-Bahnhof in Stuttgart-Bad Cannstatt bauen. Die Schnellbahnstrecke sollte von dort aus durch das Neckartal über Plochingen zur Autobahn führen. Die Innenstadt wäre vom Fernverkehr abgekoppelt worden. Außerdem hätte die neue Strecke die Menschen entlang der Trasse massiv belastet - genau so, wie es übrigens die angebliche Alternative „K 21“ vorsieht. Und auch der Flughafen hätte keine direkte Anbindung an die Fernbahn bekommen.

Das Land und die Stadt Stuttgart haben sich damals, wie ich finde, zu Recht für eine bessere Lösung für Stuttgart eingesetzt.

Diese bessere Lösung heißt Stuttgart 21. Es ist gut, dass sie jetzt endlich verwirklicht werden kann. Stuttgart 21 macht die Bahn attraktiver. Jeden Tag werden Zehntausende wertvolle Zeit sparen - auf der Fahrt zum Flughafen, im Fernverkehr oder auf dem täglichen Weg zur Arbeit.

Stuttgart 21 schafft neue Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten:

- von Ulm nach Köln: 80 Minuten schneller;
- von Sigmaringen zum Flughafen Stuttgart: 55 Minuten schneller;
- von Karlsruhe zum Flughafen Stuttgart: 45 Minuten schneller.

Wichtig sind mir ganz persönlich vor allem die Chancen, die Stuttgart 21 für den Nahverkehr bietet. Denn wir schaffen damit die Vernetzung der Verkehrsregionen in ganz Baden-Württemberg. Stuttgart 21 ermöglicht umsteigefreie Direktverbindungen über den Hauptbahnhof im Regionalverkehr. Das bietet völlig neue Entwicklungschancen für den Nahverkehr.

Umsteigefreie Direktverbindungen haben klare Vorteile: Sie ermöglichen die Bedienung jedes Knotenbahnhofs zu jeder Stunde in jede Richtung:

- von Aalen umsteigefrei über die Remstalbahn nach Tübingen oder Reutlingen.
- von Heidelberg umsteigefrei über Stuttgart und den Flughafen nach Tübingen.

- von Schwäbisch Hall umsteigefrei nach Horb, Rottweil oder Singen.
- und nach der Elektrifizierung der Südbahn eine umsteigefreie stündliche Direktverbindung Lindau -Friedrichshafen - Ulm - Göppingen - Stuttgart - Karlsruhe.

Wir wollen, dass es die Bahn vom Komfort und von den Reisezeiten mit dem Auto aufnehmen kann und dass unser Land zusammenwächst: alle Menschen, alle Regionen, alle Unternehmen. Stuttgart 21 ist ein Konzept zukunftsweisender Mobilität. Diese Vision sollten wir noch weiterentwickeln und um weitere Aspekte ergänzen.

Ich schlage deshalb vor, die Region Stuttgart zu einer Musterregion für nachhaltige Mobilität zu machen. Stuttgart ist schon heute Modellregion der Elektromobilität. Darüber hinaus werden wir neue Projekte zur intelligenten Steuerung des Verkehrs starten und die Vernetzung der Verkehrsträger weiter verbessern.

Dazu werden wir im Nachtragshaushalt einen namhaften Betrag bereitstellen.

Ich möchte, dass die Region Stuttgart großflächig demonstriert, wie die Mobilität der Zukunft aussehen kann.

Wir wollen Stuttgart 21

Kostendiskussion: Stuttgart 21 lohnt sich!

Großprojekte bringen hohe Kosten mit sich. Das war immer so, und daran wird sich nichts ändern. Aber Großprojekte bringen auch große Chancen mit sich. Und darum geht es.

Wir wollen mit diesen Investitionen handfeste und solide Infrastruktur für unser Land bauen - echte Werte für eine jahrzehntelange Nutzung. Stuttgart 21 rechnet sich, denn es ist ein Generationen-, ein Jahrhundertprojekt.

Baden-Württemberg hat eine enorme Wirtschaftsleistung von rund 345 Milliarden Euro im Jahr. Da ist eine Investition des Landes für S21 und die Neubaustrecke von

1,77 Milliarden Euro in 10 Jahren darstellbar. Wir dürfen uns nicht unter Wert verkaufen. Wo in Deutschland, wenn nicht in Baden-Württemberg, kann und sollte so ein Zukunftsprojekt entstehen?

Stuttgart 21 geht nicht auf Kosten anderer Projekte!

Der Vorwurf, dass das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm andere wichtige Schienenvorhaben im Land „kannibalisiert“, ist an den Haaren herbeigezogen. Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung des Teilprojekts Stuttgart 21 mit einem gedeckelten Anteil von 563 Millionen Euro. Der Bundeshaushalt wird damit über die Bauzeit von elf Jahren mit durchschnittlich 50 Millionen Euro jährlich belastet. Das sind gerade einmal vier Prozent der jährlichen Mittel des Bundes für Schienenbauvorhaben. Man kann nicht behaupten, dass mit einer Mittelausgabe in Höhe von vier Prozent die restlichen 96 Prozent kannibalisiert werden. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn hat am 10. September Bad Krozingen besucht. Ich selbst werde mit ihm in den nächsten Wochen zusätzliche Termine in Südbaden machen. Seine Gespräche mit den dortigen Bürgerinitiativen haben gezeigt, dass Stuttgart 21 eben gerade nicht auf Kosten eines bürgerfreundlichen Rheintalbahnausbaus gehen.

Gleiches gilt für den Nahverkehr: Das Land Baden-Württemberg wendet für Stuttgart 21 im Gesamtzeitraum von 11 Jahren insgesamt 286 Millionen Euro aus seinen Nahverkehrsmitteln auf. In jedem Jahr investiert Baden-Württemberg aber 170 Millionen Euro in den Nahverkehr. Bei einer Bauzeit von elf Jahren sind davon also im Durchschnitt nur 26 Millionen Euro jährlich durch Stuttgart 21 gebunden. Das sind gerade einmal 15 Prozent der Investitionsförderungen im Nahverkehr von Baden-Württemberg. 85 Prozent gehen nach wie vor in die Fläche.

Das sind die Zahlen, das ist die Realität. Das schränkt die Spielräume für andere wichtige Nahverkehrsmaßnahmen im Land in der Zukunft nicht unangemessen ein.

Meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen nochmals eine ganz plastische Einordnung der Kosten des Landes für Stuttgart 21 geben: Stuttgart 21 kostet das Land über die gesamte Bauzeit weniger, als wir in einem einzigen Jahr in den Länderfinanzausgleich bezahlen.

Aber genau da liegt der springende Punkt: Glaubt denn wirklich jemand, das Geld, das man durch einen Baustopp von Stuttgart 21 vermeintlich für andere Dinge ausgeben könnte, bleibt in Baden-Württemberg? Stuttgart 21 und die Neubaustrecke werden von Bahn und Bund mit Mitteln gebaut, die für Verkehrsprojekte zweckgebunden sind.

Das heißt ganz einfach: Würden wir Stuttgart 21 heute stoppen, würde das Geld ab morgen einfach anderswo in Deutschland verbaut.

- Beispielsweise für die Y-Trasse Hannover–Hamburg/Bremen - nach neuesten Berechnungen rund 4 Milliarden Euro.
- Oder für die Express S-Bahn zum Münchner Flughafen, nach neuesten Berechnungen 3,5 Milliarden Euro.

Die anderen Länder würden sich mit Sicherheit herzlich bedanken: Sie würden wahrscheinlich sagen: Typisch Baden-Württemberg: seit 1953 haben sie 48 Milliarden Euro in den Länderfinanzausgleich gezahlt, und wenn es dann ausnahmsweise einmal Geld aus Berlin gibt, lehnen sie höflich ab. Ich glaube nicht, dass es das ist, was die Menschen in Baden-Württemberg wollen.

Im Übrigen: Bei einer Einstellung des Projekts blieben wir auf einem Kostenberg in Milliardenhöhe sitzen. Und wir hätten davon keinen Gewinn, nur einen sanierungsbedürftigen Bahnhof und alte Gleise aus königlich württembergischer Zeit.

Meine Damen und Herren, wollen wir das wirklich? Ich will, dass das Land seine Chancen ergreift, seinen Wohlstand sichert. Und deshalb stehe ich zu diesem Bahnprojekt.

K21 ist ein Phantom:

Besonders verwundert mich im Übrigen der Einsatz von manchem Mitglied des Hauses für das vermeintliche Alternativprojekt K21. Die Kopfbahnhof-Lösung K21 ist ein Phantom, für das es in der Zwischenzeit gleich vier Varianten gibt.

Für K21 gibt es nichts: Keine Planung, keine Finanzierung, keine Genehmigung, keine Linienführung, noch nicht einmal gute Gründe. Aber die dringend notwendige

Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Raum Stuttgart würde auf unbestimmte Zeit aufgeschoben, sozusagen "Zurück auf Los und wieder bei Null anfangen" - inklusive 16-jähriger Planungsphase. Baden- Württemberg wäre vom modernen Fernverkehr abgehängt.

Klar ist aber: „K21“ würde massive Eingriffe durch neue Gleise auf der Bestandsstrecke im dicht besiedeltem Gebiet im Neckartal bedeuten und wäre nicht einmal billiger. In Bad Cannstatt, Unter- und Obertürkheim oder Hedelfingen dürfte wohl kaum zu vermitteln sein, warum eine aufgeständerte K21-ICE-Trasse im dicht besiedelten Gebiet einer landschaftsschonenden Lösung von Stuttgart 21 vorzuziehen ist.

Stuttgart 21 ist demokratisch voll legitimiert

Es gibt einen Punkt, der mich besonders berührt. Es gibt eine Ebene des Konflikts um Stuttgart 21, die wir in diesem Hause unbedingt einmal diskutieren müssen. Denn sie berührt das Selbstverständnis unserer repräsentativen Demokratie und unseres Rechtsstaats. Schaden wir nicht demokratischen Institutionen, wenn vom Volk gewählte Parlamentsabgeordnete demokratisch legitimierte Beschlüsse des Parlaments andauernd selbst aktiv in Frage stellen? Haben Mitglieder dieses Hauses das Recht, hat irgendjemand in diesem Land das Recht, sich über den Rechtsstaat zu stellen und rechtlich einwandfreien Entscheidungen die Legitimation abzuspochen? Es gibt niemanden, der dieses Recht besitzt, weil sich niemand über das Recht stellen darf.

Zur Demokratie gehört der Wettbewerb, zur Demokratie gehört das Ringen, zur Demokratie gehört die Debatte und zur Demokratie gehört die öffentliche Kritik. Aber genauso elementar für jede demokratische Ordnung und für den inneren Frieden einer Gesellschaft sind die Akzeptanz von Mehrheitsentscheidungen und der Respekt vor dem Urteil unabhängiger Gerichte.

Meine Damen und Herren, hinter allen Beteiligten liegen bei Stuttgart 21 fast zwei Jahrzehnte der öffentlichen Debatte, der Begutachtung, der Planung, der Planoptimierung, der Anhörungen, der Entscheidungen und Gerichtsurteile.

- Allein hier in diesem Haus war das Projekt Stuttgart 21 seit der ersten Rahmenvereinbarung 146 mal Thema.
- Der Stuttgarter Gemeinderat hat über 200 mal über das Projekt öffentlich debattiert.
- 11.500 Einsprüche von Bürgerinnen und Bürgern, von Verbänden und Institutionen wurden einzeln abgehandelt.
- 60 Alternativen wurden geprüft. Auch die wesentlichen Elemente einer K21-Variante sind dabei von Gerichten geprüft und verworfen worden.

Der Weg zum Baubeginn war jederzeit und für jeden transparent, juristisch korrekt und politisch intensiv begleitet. Wir sollten uns zumindest darauf verständigen, dass wir ein solches Projekt nach einem so langen und intensiven Prozess dann auch tatsächlich verwirklichen. Oder, um es mit den Worten von Joachim Gauck zu sagen, der sich in einem Fernsehinterview zu den demokratischen Entscheidungen zu Stuttgart 21 äußerte:

„Die Politiker, die jetzt sagen, ich baue einfach nicht weiter, die dürfen das gar nicht tun, wenn sie sich selbst ernst nehmen.“

Und genau darum geht es: Es geht um nicht mehr und nicht weniger als um die Frage der Handlungs- und Gestaltungsfähigkeit in unserem Gemeinwesen. Es geht um die Gültigkeit und um die Glaubwürdigkeit demokratisch gefasster Beschlüsse. Machen wir uns klar: Auf diese Diskussion schaut mittlerweile ganz Deutschland. Hier ist eine Grundsatzfrage berührt: Wer ist noch bereit, Kreativität, Kraft und Geld bei uns, in unserem Land, zu investieren, wenn er damit rechnen muss, dass nach 15 Jahren Arbeit alles vor dem Aus steht?

Was hieße es denn für unsere Gesellschaft, wenn plötzlich Verträge nicht mehr gälten, wenn Entscheidungen nach Stimmungslage getroffen und wieder revidiert würden, wenn der Rechtsstaat Rechtssicherheit nicht mehr garantieren würde? Was wäre das für eine Republik?

Versetzen wir uns für einen Augenblick in die Perspektive eines typischen baden-württembergischen Häuslebauers: Nehmen wir an, er hat ein Grundstück mit einem Haus gekauft, das er umbauen will. Er hat einen Bauantrag gestellt, er hat die Finanzierung geklärt, seine Nachbarn, alle verantwortlichen Stellen und der Gemeinderat haben zugestimmt. Unser Bauherr hat den „roten Punkt“, und er gießt gerade das Fundament. Plötzlich wird vor der Baustelle demonstriert, gegen die Form seines Hauses, schließlich sei das alte Haus ein Architekturwunder.

Die Demonstranten wenden sich dagegen, dass er Bäume auf seinem Grundstück fällen will, sie zweifeln seine Finanzierung an, sie verlangen von ihm einen sofortigen Baustopp und eine Bürgerbeteiligung in der Gemeinde. Der Bauherr fragt sich, wie viel seine Baugenehmigung wert ist, wie verlässlich und funktionsfähig die Institutionen und die Regeln unseres Rechtsstaats noch sind?

Die gleichen Fragen stellt sich auch ein Unternehmer, der eine Bau- und Betriebsgenehmigung für eine Werkserweiterung in den Händen hält. Die gleichen Fragen stellt sich auch ein auswärtiger Unternehmer, der bei uns in Baden-Württemberg investieren und Arbeitsplätze schaffen will.

Die gleichen Fragen stellen sich die Franzosen, die für die gemeinsame europäische Magistrale in Vorleistung getreten sind und ihre TGV-Strecke bis Straßburg - inklusive Bahnhofsumbau - ausgebaut haben.

Die gleichen Fragen stellen sich die Österreicher, die gerade umfangreiche Streckenbaumaßnahmen auf über 300 Kilometern für die europäische Magistrale durchführen und aus dem Wiener Südbahnhof - einem Kopfbahnhof - den neuen Wiener Hauptbahnhof - einen Durchgangsbahnhof - machen.

Meine Damen und Herren, ich sage deshalb, Stuttgart 21 ist seriös geplant, politisch mit breiter Mehrheit entschieden, rechtlich geklärt und solide finanziert. Wir stehen bei den Projektpartnern und bei unseren europäischen Freunden im Wort. Ich stehe zur Vertragstreue. Ich stehe zum Mehrheitsprinzip. Ich stehe zur Rechtssicherheit. Deshalb steht die Landesregierung von Baden-Württemberg ohne Wenn und Aber zu Stuttgart 21.

Es geht um den Wohlstand von morgen

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sind eine große Chance für unser Land. Wir sind bereit, für diese Chance einzustehen. Wir stellen uns den Protesten. Aber wir machen unsere Überzeugung nicht vom gerade aktuellen vermeintlichen Meinungstrend abhängig. Wir stehen verlässlich zu unseren Positionen und ich blicke, ich sage das ganz bewusst, nicht nur auf den nächsten Wahltermin.

Deshalb danke ich allen Besonnenen, die diese Verlässlichkeit ebenfalls zeigen, die für dieses Generationenprojekt und für diese Zukunftschance unseres Landes einstehen, auch wenn sie damit nicht den einfachsten Weg gehen.

Ich danke den beiden Regierungsfractionen. CDU und FDP haben in dieser schwierigen Frage immer Kurs gehalten, aber zugleich das Gespräch gesucht.

Ich danke besonders unserem Landtagsvizepräsidenten Wolfgang Drexler, der es sich gewiss nicht leicht gemacht hat und der sich mit großem persönlichem Einsatz als Sprecher für Stuttgart 21 für das Bahnprojekt eingesetzt hat. Ich danke dem Vorsitzenden der SPD-Fraktion, dem Kollegen Claus Schmiedel.

Die SPD-Regionalfraktion hat am 28. September einen Dringlichkeitsantrag in die Versammlung der Region Stuttgart eingebracht. Der Kollege Schmiedel ist Mitglied der SPD-Regionalfraktion und er selbst hat in der Debatte im Regionalparlament klar Stellung genommen. Der Titel des SPD-Antrags lautete: „Für Stuttgart 21 - gegen ein Moratorium“.

Ich sage dies ohne Ironie, weil ich weiß, wie manche Diskussionen in großen Volksparteien ablaufen können. Ich bin überzeugt, nicht nur die beiden Kollegen, sondern auch viele andere in der Sozialdemokratischen Partei tun sich schwer mit dem Dilemma, in das sie die Debatte auch innerhalb der eigenen Partei gebracht hat. Ich sage ausdrücklich, dass sie dafür, wie sie sich verhalten, meinen vollen Respekt haben.

Die SPD-Landtagsfraktion will eine Volksabstimmung über Stuttgart 21 organisieren. Wir haben diesen Vorschlag sorgfältig prüfen lassen. Die renommierten Professoren Paul Kirchhof und Klaus-Peter Dolde kommen übereinstimmend zu einer eindeutigen Bewertung: Die Landesverfassung eröffnet keinen Weg zur Volksabstimmung über das Konzept Stuttgart 21.

Meine Damen und Herren, damit ist eines klar: Auch wenn die Situation angespannt ist und die Emotionen hochkochen., kann es nicht unser Ziel sein, die Landesverfassung zum Gegenstand des Streits zu machen. Wir müssen uns auf unsere Verfassung verlassen können. Wir müssen unserer Verfassung vertrauen können. Wir können unsere Verfassung nicht zum Gegenstand von tagespolitischen und taktischen Erwägungen machen.

Meine Damen und Herren, ich bin in die Politik gegangen, weil ich etwas bewegen will, weil ich FÜR ganz konkrete Entscheidungen und Projekte eintreten und werben will. Ich will mich darum kümmern, was die Zukunftsprojekte FÜR Baden-Württemberg sind, und wo wir FÜR die junge Generation Arbeitsplätze schaffen, Wohlstand sichern, Chancen ergreifen können. Ich finde es deshalb beunruhigend, dass der Geist des Verhinderns immer stärker in mehr Köpfe kommt.

Deshalb fällt es mir auch schwer, die Grünen in der Diskussion um Stuttgart 21 zu verstehen. Häufig sind Sie gegenüber dem Straßenbau und auch gegenüber dem Flugverkehr skeptisch.

Eigentlich hätte man erwarten können, dass zumindest ein so großes Schienenprojekt Ihre Unterstützung findet. Aber Sie sind inzwischen nicht nur gegen Stuttgart 21, sondern auch gegen den Neubau der Strecke von Wendlingen nach Ulm.

Ich bitte Sie, uns eine Frage zu beantworten: Was ist Ihr Konzept für leistungs- und zukunftsfähige Mobilität in Baden-Württemberg? In unserer Debatte am 28. Juli in diesem Haus haben Sie gesagt: „Wir müssen die Verkehrsträger vernetzen.“ Genau das machen wir.

Wir vernetzen mit dem Projekt Stuttgart 21, dem Filderbahnhof und der Neubaustrecke auf einzigartige Weise den Regionalverkehr, die Fernbahn, die Autobahn, den Flughafen und obendrein die Messe.

Ich habe Verständnis dafür, dass Ihre Partei in Umweltfragen besonders sensibel ist. Ich stimme Ihnen zum Beispiel auch zu, dass wir den Ausbau der regenerativen Energien fördern wollen.

Dazu brauchen wir die richtige Infrastruktur. Wenn man diese Infrastruktur braucht, warum sind dann aber Grüne gegen das geplante Pumpspeicherkraftwerk Atdorf im Kreis Waldshut - also genau gegen die Stromspeicher, die wir für den Umstieg auf regenerative Energien unbedingt brauchen.

Warum bekämpfen dann die Grünen in Thüringen die so genannte „Südwestkuppelleitung“ - also genau die Stromnetze, die wir brauchen, um den Windstrom von den Küsten zu uns nach Baden-Württemberg zu bringen?

Herr Kretschmann, ich erinnere Sie an Ihre eigenen Worte in der Stuttgarter Zeitung vom 13. September 2008:

„Wir können nicht mit unserer Regierungsfähigkeit werben, um uns anschließend als Protestpartei zu gerieren. Natürlich kann man gegen Stuttgart 21 auch einmal eine Menschenkette um den Bahnhof organisieren, aber das sind nicht mehr die Formen, mit denen das Projekt zu Fall zu bringen ist.“

Ich appelliere an Sie: Kehren Sie zurück zu dieser Vernunft und widerstehen Sie der populistischen Versuchung! Wir können und dürfen in diesem Land Politik nicht mit den Ängsten der Menschen machen. Infrastruktur hat seit jeher den Sinn und den Zweck, Menschen zueinander zu bringen, Wohlstand zu fördern und Entwicklungen zu beschleunigen.

Wir können nicht immer nur dagegen sein. Wie brauchen auch den Mut zum „Dafür“, den Mut zur Verantwortung in Baden-Württemberg. Die Menschen in Baden-Württemberg beweisen besonders großen Mut zur Verantwortung.

Sie tun dies, in dem sie sich wie in keinem anderen Land engagieren: FÜR die Gemeinschaft, FÜR das Ehrenamt, FÜR ihre Familien.

Was für eine Botschaft ist es, diesen Menschen die Nachricht zu übermitteln, dass nur der etwas gilt, der GEGEN etwas ist - GEGEN Weiterentwicklung, GEGEN jedes Wagnis, GEGEN unsere Chancen. Es ist mir eine echte Sorge, dass bei vielen immer mehr die einfachen Weltbilder regieren.

Baden-Württemberg ist das „Modell deutscher Möglichkeiten“. Meine Damen und Herren, es geht darum, dass wir diesen Erfolg verteidigen! Unser Land darf nicht zum Modell der UNMöglichkeiten werden.

Ist es denn verhältnismäßig, dass ein Zukunftsprojekt wie Stuttgart 21 unsere Gesellschaft derart spaltet? Ich möchte alles dafür tun, dass wir in Baden-Württemberg zusammen stehen.

Bei Stuttgart 21 geht es im Kern doch nicht um Fahrzeiten und Verbindungstakte. Es geht für unser Land um den Wohlstand, aber vor allem, es geht um die Chancen von morgen. Das treibt mich um. Das ist mein Thema.

Es geht mir um die nächste Generation. Wie will diese kommende Generation ihr Land sehen?

Welche Bildungschancen braucht sie? Was müssen wir dafür tun? Welche Bedingungen für Forschung und Technologie braucht sie? Wie schaffen wir auch in Zukunft sichere Arbeitsplätze? Und was tun wir für eine zukunftsfähige Infrastruktur?

Wir müssen uns fragen: Haben in unserer Gesellschaft wichtige Zukunftsprojekte noch eine Chance? Sind wir im Land der Tüftler und Techniker noch gewillt und in der Lage, eine technische Vision zu verwirklichen? Sind wir bereit, eine wesentliche Investition zu leisten in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes, in neue Wege für neues Wachstum?

Wenn die Logik mancher zu Stuttgart 21 Schule macht, und das DAGEGEN zum Zeitgeist wird - wenn es gesellschaftlich akzeptiert wird, dass parlamentarische Beschlüsse und Gerichtsurteile durch Protest aufgekündigt werden - wie sieht dann eigentlich unsere Zukunft aus?

Ich möchte FÜR etwas eintreten - verlässlich, klar und eindeutig. Ich bekenne mich zu einem Baden-Württemberg, das seine Möglichkeiten nutzt. Deshalb stehe ich ohne Wenn und Aber zu Stuttgart 21.

Es geht uns um die Menschen im Land - um jeden einzelnen. Sie sind der größte Schatz des Landes - ihr gelebter Gemeinschaftssinn, ihr sprichwörtlicher Fleiß und ihr Erfindungsreichtum. Für diese Menschen setzen wir uns ein.

Denn das Ziel für mich und meine Regierung lautet: Wohlstand sichern, Chancen ergreifen. Darum geht es.