

Zukunftsprojekt Stuttgart 21: **Dritte Schlichtung:** **Kritiker ohne Konzept**

ARGUMENTE FÜR S21

Ausgabe Nr. 20

Die Kritiker haben die Hausaufgaben nicht gemacht

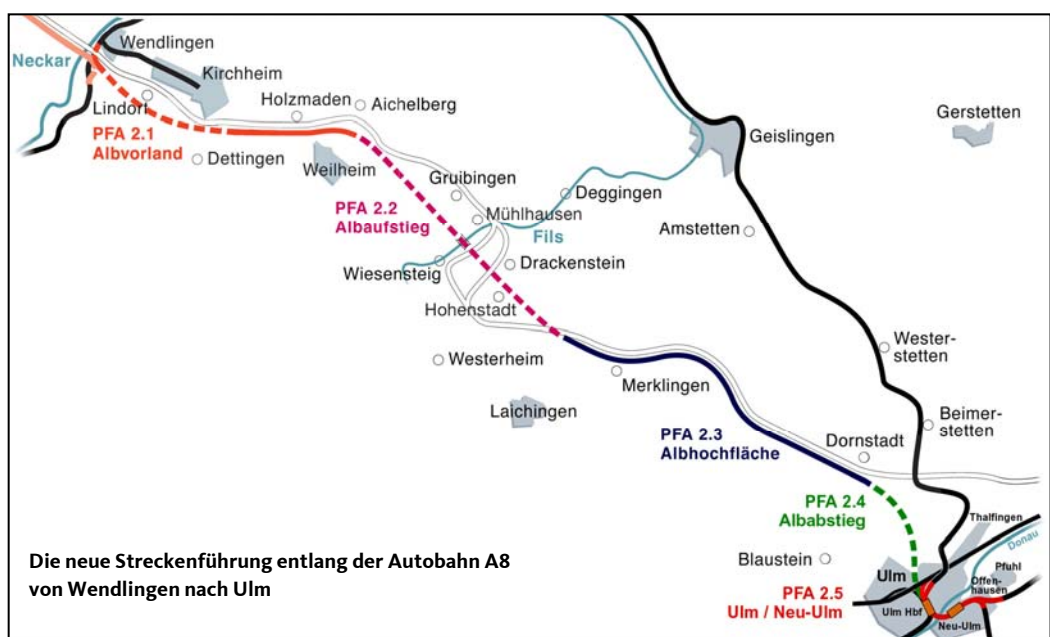
Die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm stand auf der Tagesordnung der dritten Schlichtung. Die Beschleunigung der Reisezeit von Stuttgart nach Ulm ist unstrittig. Über Alternativen konnten sich die Parteien nicht austauschen, weil die Gegner keine Alternativen vorgelegt haben.

Warum die Neubaustrecke?

Das Projekt Stuttgart-Ulm bringt mehr Menschen auf die Bahn. Darüber waren sich Schlichter Dr. Heiner Geißler und die Teilnehmer der dritten Schlichtung einig. Bahnvorstand Dr. Kerfer verdeutlichte den Nutzen der Neubaustrecke. Es bestand Konsens über die Aussage: „Wir erwarten zwei Millionen Reisende mehr.“ Zudem werden mehr als zehn Millionen Reisende in ganz Deutschland von der Schnellfahrtstrecke profitieren. Täglich werden künftig rund 15.000 Reisende auf der Strecke Wendlingen-Ulm unterwegs sein. Das bedeutet auch weniger Verkehr auf der Straße und weniger Staus.

Beste aller Streckenführungen gewählt

Verkehrsexperte Professor Heimerl bekräftigt im Hinblick auf verschiedene Trassenführungen abermals: „Wir haben alle Alternativen geprüft. Alle, die das Gegenteil behaupten, liegen falsch.“



Er erklärte außerdem, dass auch für ein Unternehmen wie die Bahn alle Nutzen und Kosten einander gegenüber zu stellen sind und dann entschieden werden muss, welche Alternative die beste ist. Für die Neubaustrecke gäbe es keine Alternative. An die Kritiker adressierte der Fachmann: „Wenn sie etwas besseres haben, das billiger ist und mehr Nutzen bringt, dann bitte schön...“ Aber das scheint nicht der Fall zu sein.

Dr. Geißler hält fest: „Die Neubaustrecke wirkt sich auch positiv auf den Regionalverkehr aus.“

Baden-Württemberg rückt zusammen

Wenn die Fahrzeit beispielsweise von Tübingen nach Stuttgart massiv verkürzt wird, dann ist das auch ein Gewinn an Lebensqualität. Der Regionalverkehr profitiert ganz besonders von der kürzeren Reisezeit von Ulm nach Stuttgart. Das kommt vor allem den Pendlern im ganzen Land zu Gute. Baden-Württemberg rückt näher zusammen. Von der Neubaustrecke profitiert das ganze Land.

Die Neubaustrecke bringt Vorteile für die Umwelt

Die Projektkritiker zweifelten die jährliche Einsparung von 100.000 Tonnen CO₂ an. Bahnvertreter Dr. Kefer rechnete den Kritikern nachvollziehbar vor, wie sich diese Umweltentlastung ergibt. Selbst die Vertreterin des BUND war von den Ausführungen des Bahnvertreters überzeugt.

Bei der Planung wurden mehrere Trassenvarianten geprüft. Gegenüber allen Alternativen realisiert hat die heute geplante Neubaustrecke folgende Vorteile. Die Strecke realisiert

- die kürzeste Reisezeit,
- die geringsten Eingriffe in die bestehende Wohnbebauung und Gewerbegebiete,
- die geringste Lärmbelastung durch das Führen entlang der A8,
- die geringsten Veränderungen des Landschaftsbildes und Eingriffe in die Natur,
- die geringsten Beeinträchtigungen des laufenden Bahnbetriebes während der Bauzeit.

Geplante Neubaustrecke ist ökologisch und wirtschaftlich

Dr. Kefer betont: „Ulm-Wendlingen ist die günstigste Strecke, die geplant werden kann! Ökologisch und wirtschaftlich.“ Die Neubaustrecke war bereits seit 1991 Konsens aller beteiligten Parteien. „Jetzt verwerfen die Kritiker diesen Konsens“, fügt Projektbefürworter Bitzer an. Nach intensiver Diskussion zieht Dr. Geißler das Fazit: „Die Strecke als solche wird nicht in Frage gestellt.“ Er konnte außerdem festhalten, dass unter bestimmten Bedingungen Personen auf die Bahn umsteigen würden, die ansonsten mit dem Auto oder dem Flugzeug reisten.

Ein Baustopp hätte jahrzehntelangen Stillstand zur Folge. Der Ausbau der Bestandsstrecke ist

nicht durchsetzbar, weil dies erhebliche Auswirkungen auf Anlieger, enorme Eingriffe in die bestehende Wohnbebauung und Gewerbegebiete bedeuten würde.

Kritiker: „Wir haben nicht mehr“

Beim Thema Kosten-Nutzen-Verhältnis der Neubaustrecke befürchtete Grünen-Vertreter Fraktionsvorsitzender Winfried Kretschmann, dass eventuell Kostensteigerungen eintreten könnten. Der Gutachter der Kritiker, Michael Holzhey, stützte seine Argumentation lediglich auf eine Pressemeldung der Stuttgarter Zeitung, wonach der Mehrwert der Strecke angeblich nicht sicher sei. Darauf Dr. Geißler: „Sie beziehen sich auf eine Pressemeldung aus der Stuttgarter Zeitung?“. Antwort Holzhey: „Wir haben nicht mehr.“ Eine wissenschaftlich fundierte Argumentation sieht anders aus. Schlichter Dr. Geißler verlangte von den Kritikern eine Aussage dazu, was geschieht, wenn die Neubaustrecke nicht realisiert würde. Die Kritiker wichen aus: Das ist die falsche Fragestellung.

Ein Alternativkonzept legen die Kritiker nicht vor

Auch die Kritiker sind jetzt davon überzeugt, dass es eine Beschleunigung des Bahnverkehrs von Stuttgart nach Ulm geben muss. Nur konnten sie nicht beantworten, wie ihre Alternative aussehen soll. „Die Leute draußen würden sicher gerne hören, welche Alternative Sie haben“, sagte Dr. Geißler. Die Kritiker erwidern, dass das nicht ihre Aufgabe sei. Die Bahn solle Verbesserungen vorschlagen. Dr. Kefer zieht das Fazit: „Ich interpretiere: Sie schlagen gar nichts vor.“ Die Neubaustrecke ist finanziert und geplant, sie könnte umgesetzt werden. Die Gegner haben kein Alternativkonzept!

Die dritte Schlichtung hat gezeigt, dass die Kritiker keinen konstruktiven Gegenvorschlag präsentieren können.