

Zukunftsprojekt Stuttgart 21: **Verkehrsausschuss** **Kein Baustopp für S21**

**ARGUMENTE
FÜR S21**

Ausgabe Nr. 22

Verkehrsausschuss des Bundestags behandelt Baustopp-Anträge

Drei Fraktionen im Deutschen Bundestag haben Anträge zu Stuttgart 21 eingebracht: Die SPD forderte „keinen Weiterbau“, die Grünen verlangten einen „sofortigen Baustopp“ und die Linken forderten, dass alles neu geplant werden solle. Sachverständige der Befürworter und der Kritiker erörterten vor den Bundestagsabgeordneten am 10. November 2010 ihre Sicht der Dinge.

Von Anfang an: offene Bürgerbeteiligung

Im Verkehrsausschuss wurde nochmals ganz deutlich: Bürgerbeteiligung wurde immer groß geschrieben.

1995: offene Bürgerbeteiligung, 400 Bürger bringen Vorschläge ein. Ein Ergebnis davon war die Parkerweiterung um 20 Hektar.

1995 / 1997: Raumordnungsverfahren mit Prüfung von 37.700 Einwendungen.

Die Stuttgarter Zeitung schrieb 2003 anlässlich des ersten Erörterungstermins:

„Es ist noch reichlich Platz, nur rund 200 Stühle sind besetzt [...] Die Zahl der Protestierer ist nicht sehr groß. Nach einem Jahrzehnt des Planens, nach vielen Debatten, nach einem Raumordnungsverfahren und nach zusätzlichen Informationen ist die Akzeptanz gestiegen.“ Zum Abschluss wurde bereits 2003 festgehalten: „wer wollte, konnte sich ein umfassendes Bild von Stuttgart 21 machen und seine Meinung dazu frei äußern.“

Rechtliche Legitimation

Regierungspräsident a. D. Dr. Udo Andriof ging auf die Legitimation von Stuttgart 21 ein und erklärte, warum auch ein Ausstiegsgesetz rechtswidrig wäre: Vertragstreue ist ein elementarer rechtlicher Grundsatz. Deshalb kann über

die Beteiligung an einem Projekt auch nicht mehr mit einem Bürgerentscheid abgestimmt werden, wenn Verträge geschlossen sind. Das gleiche gilt auch für ein Ausstiegsgesetz, dessen Ziel es wäre, Verträge zu brechen.

Dr. Udo Andriof stellte in seiner Stellungnahme klar: „Auch wenn Tausende auf die Straße gehen wird damit rechtlich gültigen und demokratisch legitimierten Beschlüssen nicht die Geschäftsgrundlage entzogen. Die Durchsetzung von großen Infrastrukturprojekten, die das Wohl unseres Landes beeinflussen, darf nicht von der Stärke des Protests abhängig gemacht werden!“

Sitzblockade nicht letzte Instanz

FDP-Abgeordneter Patrick Döring warnte davor, die langfristigen politischen Wirkungen von heutigen Entscheidungen nicht außer Acht zu lassen. Er bezweifelte, dass eine Bürgerbeteiligung nicht möglich gewesen wäre. Zumindest für die vielen tausend Bürger, die sich beim Raumordnungsverfahren und beim Planfeststellungsverfahren zu Wort gemeldet haben, sei das Projekt nicht überfallartig gekommen. MdB Döring betonte: „Die letzte Instanz im Land ist nicht die Sitzblockade.“

Experte warnt vor Kostenexplosion bei Baustopp

Projektbefürworter Prof. Dr. Werner Rothengatter vom Karlsruher Institut für Wirtschaftspolitik skizzierte die finanziellen Folgen eines Baustopps. Allein eine Bauunterbrechung von 7 Monaten koste 210 Mio. Euro. Für den Fall des Projektabbruchs entstünden Kosten in Höhe von 2,5 bis 3 Mrd. Euro.

Zukunftsprojekt Stuttgart 21: **Verkehrsausschuss** **Kein Baustopp für S21**

**ARGUMENTE
FÜR S21**

Europäische Magistrale: Teilstrecken konkurrenzfähig machen

Als Sachverständiger für die SPD-Fraktion sprach Diplom-Psychologe Karlheinz Rößler. Er stellte den Sinn der europäischen Magistrale Paris-Bratislava in Frage: Niemand fahre von Paris nach Bratislava mit dem Zug. Die Flugverbindung sei schneller. Auch der SPD-Abgeordnete Beckmeyer stellte die Strecke in Frage, weil sie niemand auf der konkreten Länge benutzen würde.

Bahnvorstand Dr. Volker Kefer stellte abermals klar, dass es bei der Magistrale Paris-Bratislava in erster Linie nicht darum gehe, Kunden durchgehend von Paris nach Bratislava zu befördern. Es gehe vielmehr darum, die interessanten Teilstrecken konkurrenzfähig zu machen und die Wirtschaftsräume entlang dieser europäischen Achse zu verknüpfen.

Dies verdeutlichte Dr. Volker Kefer an der Anbindung der Region Ulm. Ulm und Neu-Ulm würden ebenso gut angebunden wie heute bereits die Region Mannheim. Auch bei der heute bestehenden Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart habe es Proteste gegeben. Diese werde heute jedoch mit Selbstverständlichkeit und hoher Akzeptanz genutzt.

Wirtschaftlicher Nutzen

Projektbefürworter Prof. Dr. Walter Rothengatter verweist die Abgeordneten auf die Wirtschaftlichkeitsrechnung seines Instituts. Der Experte berechnete eine zusätzliche jährliche Wertschöpfung von 450 bis 530 Millionen Euro. Außerdem bekräftigte er, dass 8.000 bis 10.000 zusätzliche Arbeitsplätze alleine durch das Bauprojekt zu erwarten seien.

Er skizzierte darüber hinaus die Vorteile, die das Projekt für die Bürger und die Umwelt bringen:

- Reduzierung von Lärm durch oftmals unterirdische Streckenführungen,
- Reduzierung von 1 Milliarde Pkw-Kilometer durch attraktiveren und schnelleren Bahnverkehr,
- Reduzierung versiegelter Flächen durch Erweiterung von Schlossgarten und Rosensteinpark um 20 Hektar.

Kritiker schätzen Wirtschaftlichkeit falsch ein

Der Grünen-Abgeordnete Dr. Toni Hofreiter forderte den Stopp von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm. MdB Dr. Hofreiter begründete dies damit, dass beide Projekte nicht wirtschaftlich seien. Seine Erkenntnis versuchte er mit einem Zeitungsbericht zu untermauern, der noch nicht einmal vorlag. Das zuständige Bundesverkehrsministerium widersprach jedoch umgehend. Ein Sprecher des Verkehrsministeriums erklärte, dass die Darstellung von MdB Dr. Hofreiter falsch sei.

Kritiker haben keine neuen Argumente

Wie auch bereits bei den Schlichtungsgesprächen in Stuttgart, konnten die Kritiker des Bahnprojekts Stuttgart 21 keine neuen überzeugenden Argumente ins Feld führen. Stattdessen führten sie die Punkte auf, die schon mehrmals von den Befürwortern entkräftet wurden. Sie unterstellten, das Projekt sei unwirtschaftlich. Aber begründen konnten sie dies nur mit Presseberichten und eigenen Überschlagsrechnungen ohne solide Grundlage.

FAZIT

Die guten Argumente für Stuttgart 21 und die NBS von Wendlingen nach Ulm überwogen auch bei der Debatte im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.