

■ Aktuell

»Baden 21« statt »Stuttgart 21«

aus SIGNAL 05/2010 (November 2010), Seite 7-9 (Artikel-Nr: 10000760)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament

Die EU will die Schienenwege in Europa grenzüberschreitend verbinden.

Stuttgart liegt auf der sogenannten »Magistrale für Europa«

Paris--Straßburg--Stuttgart--München-- Wien--Bratislava(--Budapest), die als Projekt Nr. 17 Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) wurde.

Aber die geplante Beseitigung des oberirdischen Stuttgarter Hauptbahnhofs zugunsten eines unterirdischen hat nichts mit einer Verbesserung der europäischen Verkehrsströme zu tun. Kopfbahnhöfe führen im Zeitalter der Zweirichtungsfahrzeuge kaum noch zu Fahrzeitverlusten. Auch der Münchner Kopfbahnhof liegt auf der »Magistrale für Europa«

Paris--Straßburg--Stuttgart--München-- Wien--Bratislava und bleibt erhalten. Das Stuttgarter Bahnprojekts ist eine Idee des Landes Baden-Württemberg und seiner Landeshauptstadt sowie der Bundesrepublik Deutschland - nicht der EU.

Der Auslöser für Stuttgart 21 war kein verkehrspolitisches Konzept, sondern ein Immobiliendeal, mit dem die Kosten für die Tieferlegung des Bahnhofs durch Grundstücksverkäufe aufgebracht werden sollten.

EU gibt kein Geld für Bahnstufneubau

Auch wenn Bundeskanzlerin Angela Merkel, Baden-Württembergs Ministerpräsident Stefan Mappus und Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster immer wieder das Gegenteil behaupten: Das Europäische Parlament hat sich nie für das Bahnprojekts Stuttgart 21 ausgesprochen, es genießt deshalb auch keine Rückendeckung durch die EU. Das gilt auch für die EU-Kommission. Als Reaktion auf Falschmeldungen in Deutschland stellte Verkehrskommissar Siim Kallas im Oktober 2010 klar: »Für die Kommission ist die Verbindung zwischen Paris und Bratislava sehr wichtig. Dieser Korridor, der Teil der Transeuropäischen Netze ist, stellt für die Kommission ein vorrangiges Projekt dar. Nichtsdestotrotz sind Entscheidungen über die Größe oder die Art der entlang der Strecke zu bauenden Bahnhöfe eine Angelegenheit der Mitgliedstaaten, in diesem Fall Deutschlands.«

Kallas bekräftigte damit die bereits seit Jahren von der Europäischen Kommission verfolgte Linie, die der für das transeuropäische Projekt Nr. 17 zuständige EU-Koordinator, der Ungar Péter Balázs, bereits am 2. Dezember 2008 vor dem Europäischen Parlament unmissverständlich klargestellt hatte: »Die Schiene gehört zu den TENProjekten, die Bahnhöfe sind eine nationale Angelegenheit.« Das ergibt sich auch aus den im EU-Haushalt vorgesehenen Kofinanzierungsmitteln für den Zeitraum 2007 bis 2013, wo für die Neubaustrecke Stuttgart-- Wendlingen eine Kofinanzierung in Höhe von 114,47 Millionen Euro und für die Neubaustrecke Wendlingen--Ulm von 101,45 Millionen Euro vorgesehen ist. Das ergibt für die Strecke Stuttgart--Ulm zusammen 215,92 Millionen Euro EU-Gelder.

Ausdrücklich gibt es keine EU-Kofinanzierung für den Umbau des Bahnhofs. Dies stellte die Kommission erst kürzlich in der Antwort auf eine Anfrage der



Vielstimmiger Protest am Bauzaun gegen Stuttgart 21. Mit dem Beginn der Abrissarbeiten am Nordflügel des Hauptbahnhofs und vor allem unmittelbar vor den Baumfällungen wurden die Auseinandersetzungen härter. Trauriger Tiefpunkt war ein unverantwortlicher Polizeieinsatz mit Wasserwerfern und Pfefferspray am 30. September, bei dem viele Demonstranten verletzt wurden. (Foto: Christian Schultz)

ES STIMMT
dass Stuttgart 21 mit 4,1 Milliarden Euro eine teure Angelegenheit wird.

ES STIMMT ABER AUCH
dass die Region nur dafür Milliarden von Bahn, Bund, Land und EU bekommt.

www.die-guten-argumente-überwiegen.de

Das gute Argument überwiegt

Bahnprojekts Stuttgart--Ulm

(Herausgeber: Bahnprojekts Stuttgart--Ulm, Kommunikationsbüro)

ES STIMMT
dass die Zeitersparnis im Fernverkehr mehr durch die Neubaustrecke als durch den neuen Durchgangsbahnhof erzielt wird.

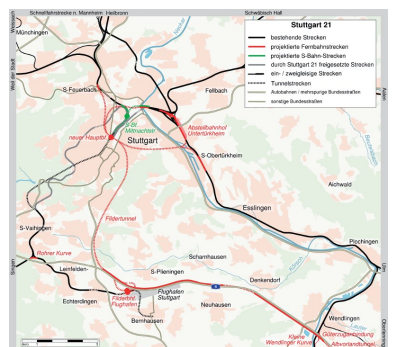
ES STIMMT ABER AUCH
dass der Regionalverkehr schneller und bequemer wird und tausende Autos von der Straße holt.

www.die-guten-argumente-überwiegen.de

Das gute Argument überwiegt

Bahnprojekts Stuttgart--Ulm

Zwei von vielen Postkarten, mit denen die Befürworter von Stuttgart 21 werben. Hierbei wird versucht, die Argumente der Gegner aufzugreifen und ihnen nicht zu widersprechen, sondern die »guten Argumente« gegenüber zu stellen, die angeblich überwiegen. (Herausgeber: Bahnprojekts Stuttgart--Ulm, Kommunikationsbüro)



Das Projekt Stuttgart 21 umfasst die Verlagerung des oberirdischen Hauptbahnhofs in den Tunnel und die unterirdischen Zuführungsstrecken. Trotz Fortfall des Kopfbahnhofs käme es aber zu keinen nennenswerten Fahrzeitverkürzungen auf der transeuropäischen Strecke Paris--Bratislava. Diese gäbe es nur durch die Neubaustrecke Wendlingen--Ulm, dem zweiten Großprojekts mit ebenfalls vielen Bau- und Kostenrisiken, das aber auch ohne Stuttgart 21 realisiert werden könnte. (Karte: K. Jähne)



Europaabgeordneten Sabine Wils klar. Darin steht unmissverständlich: »Nach dem Subsidiaritätsprinzip wird die Entscheidung, welches die am besten geeignete Strategie für den Bau des Abschnitts Stuttgart--Ulm des PP- 17 ist, dem Mitgliedsstaat überlassen. Die Kofinanzierung der EU wurde auf die Verbindung Stuttgart--Ulm als Teil des PP-17 beschränkt. Somit wurde der neue unterirdische Hauptbahnhof von einer TEN-V-Finanzierung ausgeschlossen.«

Bereits vor drei Jahren hatte EU-Koordinator Péter Balázs in seinem Tätigkeitsbericht für den Zeitraum 2006/2007 ebenfalls eindeutig Position bezogen: »Es ist darauf hinzuweisen, dass die Bezeichnung ‚Stuttgart 21‘ zu Verwirrung führen kann. Diese Bezeichnung wird üblicherweise für das Projekt des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs verwendet, allerdings wird auch der Abschnitt vom neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof zum Flughafen und nach Wendlingen so genannt. ‚Stuttgart 21‘ und ‚Wendlingen--Ulm‘ bilden gemeinsam eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke [...]. Eine eventuelle Kofinanzierung durch die Gemeinschaft kann sich nicht auf die Errichtung des Bahnhofs selbst erstrecken. Allenfalls können die mit der Errichtung der Linie unmittelbar in Zusammenhang stehenden Kosten kofinanziert werden, also der sogenannte Schienenanteil. [...] In Anbetracht der begrenzten Finanzmittel für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind die Bahnhöfe und alle dazugehörigen Infrastrukturen von den kommunalen, regionalen und nationalen Behörden selbst zu finanzieren.« Die begrenzten EUFinanzmittel sind auch der Grund, dass die knapp 216 Millionen Euro EU-Gelder für die Strecke Stuttgart--Ulm ein Fixbetrag sind, der nicht erhöht werden kann. Das hat EU-Koordinator Péter Balázs mehrmals klargestellt.

Zum Vergleich: Die offiziellen Kostenschätzungen für Stuttgart 21 liegen derzeit bei gut 4 Milliarden Euro und für die Neubaustrecke Wendlingen--Ulm bei 3 Milliarden Euro. Unabhängige Fachleute gehen jedoch von deutlich höheren Kosten aus.

Bürgerproteste keinesfalls chancenlos

Es ist erfreulich, dass sich in Stuttgart so viele für eine intelligente Lösung für das Stuttgarter Schienennetz einsetzen und einen Stopp für das Projekt Stuttgart 21 fordern, weil dabei die Interessen der Fahrgäste, der Anwohner und der Steuerzahler auf der Strecke bleiben. Bürgerproteste konnten schon andere unsinnige Projekte ausbremsen: - Der Transrapid Berlin--Hamburg war schon planfestgestellt, Brücken schon erweitert. Er wurde gestoppt, nachdem die wahren Kosten ans Licht kamen. Auch Hartmut Mehdorn wollte ihn nicht mehr. Denn am Anfang seiner Zeit als Bahnchef konnte er noch rechnen.

Der Transrapid im Ruhrgebiet schien beschlossene Sache. Trotzdem wurde er verhindert.

Der Transrapid in München, der die Landeshauptstadt nach Edmund Stoibers Vorstellungen in die Mitte der Welt katapultieren sollte, schwebte ins Museum - und da gehört er hin!

Im Museum soll auch Stuttgart 21 bewundert werden können. Angesichts der Bürgerproteste werden Erinnerungen wach an den Widerstand, den die Bürgerinnen und Bürger im Ländle vor 35 Jahren leisteten. Damals war die Protestbewegung gegen das Kernkraftwerk Wyhl bei Freiburg im Breisgau ein Vorbild für die gesamte westdeutsche Antiatomkraftbewegung.

Der Erfolg des damaligen Protestes - Wyhl wurde nie gebaut - hat gezeigt, dass unverantwortliche Entscheidungen der Politik, auch wenn sie in den Parlamenten mit Mehrheit beschlossen wurden, gegen den Widerstand der Bevölkerung nicht durchzusetzen sind.

Die Befürworter von Stuttgart 21 versuchen, die Bürgerproteste als undemokratisch, als bloße Ablehnung des unvermeidbaren Fortschritts darzustellen. Das ist heute so falsch wie damals bei Wyhl. Was die Gegner von Stuttgart 21 fordern, ist echter Fortschritt und keine als Verkehrsprojekt deklarierte Immobilienspekulation, von der nur die Immobilien- und Baulobby profitiert, nicht aber die umweltbewussten Fahrgäste der Eisenbahn. Auch die DB AG kennt die betrieblichen Risiken und Nachteile in den unterdimensionierten Tunnelanlagen zwischen Hauptbahnhof und Wendlingen und unterstützt Stuttgart 21 nur deshalb, weil der einstige Bahnchef Hartmut Mehdorn für den Börsengang der Bahn die Zustimmung von Baden-Württemberg brauchte. Der Börsengang ist geplatzt, jetzt muss auch die »Stuttgart 21-Blase« platzen. Die Erfahrung von Wyhl sollte Mut machen, dass auch das Milliardengrab Stuttgart 21 noch verhindert werden kann.

Wir brauchen im 21. Jahrhundert eine Verkehrspolitik, die Mobilität sichert und das Klima schützt. Und die Erfolge müssen schnell sichtbar sein, weil die Natur auf zögerliche Menschen keine Rücksicht nimmt.

Stuttgart 21 darf nicht isoliert als einzelnes Projekt gesehen werden. Stuttgart 21 steht stellvertretend für eine Verkehrspolitik, die derartigen in Beton gegossenen Politiker-Denkmalern die oberste Priorität gewährt. Die drei Großprojekte - Stuttgart 21 (neuer unterirdischer Hauptbahnhof und Neubaustrecke Stuttgart-- Wendlingen), Neubaustrecke Wendlingen--Ulm und »VDE 8.1/8.2« (Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg--Leipzig/Halle durch den Thüringer Wald als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8)

verschlingen einen Großteil der Gelder, die in anderen Bereichen um ein Vielfaches wirkungsvoller eingesetzt werden könnten. Allein 70 Prozent der Neu- und Ausbaumittel für die Schiene in den nächsten 10 Jahren sind für diese drei Großprojekte verplant - und dann sind sie mit Sicherheit noch nicht einmal fertig.

Im Interesse eines Höchstgeschwindigkeitswahns wurden seit der Bahnreform 1994 mehr als 20 Milliarden Euro in das Fernverkehrsnetz investiert. Trotzdem stagniert der Anteil der Eisenbahn im Fernverkehr bei lediglich 7 Prozent.

Der Fahrgastzuwachs liegt im Nahverkehr, obwohl in dessen Netz zu wenig investiert wurde. Auch bei Stuttgart 21 wird er geschwächt und nicht gestärkt! Milliarden werden vergraben, um einen Engpass zu schaffen, wobei der Güterverkehr noch ignoriert wird. Dabei könnte man mit einem Bruchteil dieses Geldes die bestehende Trasse Stuttgart--Ulm ausbauen und die Fahrzeit verkürzen.

Übrigens war die Fahrt von Stuttgart über Ulm nach München 1995 noch 15 Minuten kürzer als heute. Und damals gab es noch nicht die Pendolino-Technik. Das heißt: Ganz ohne Milliardeninvestitionen, lediglich mit der notwendigen Instandhaltung, kann die Fahrzeit auf dieser Strecke kürzer werden. Nicht erst übermorgen, sondern schon jetzt!

Stuttgart-21-Gelder für Tunnel in Offenburg nutzen

Und wo könnten die für Stuttgart 21 vom Land Baden-Württemberg zur Verfügung gestellten 2 Milliarden Euro einen viel höheren Nutzen haben? Dazu gibt es viele Beispiele, aber ich will nur ein einziges nennen.

Für den wichtigsten europäischen Eisenbahnkorridor Rotterdam--Emmerich--Oberhausen--Mannheim--Karlsruhe-- Basel--Genua (TEN-Projekt 24) fehlt dem Bund das Geld, obwohl sich die Bundesrepublik Deutschland vertraglich zum Ausbau verpflichtet hat. Hier verletzt Deutschland also die unterzeichneten Verträge. Während in der Schweiz der Lötschberg-Tunnel fertig ist und der Durchbruch beim Gotthard-Tunnel gerade gefeiert wurde, gibt es in Deutschland für die Rheinschiene noch immer keinen Planfeststellungsbeschluss.

Es geht nicht voran, u. a. weil in Baden- Württemberg mitten durch die Stadt Offenburg rücksichtslos der Güterverkehr geführt werden soll. Dagegen wehren sich die Menschen. Sie sind nicht gegen das Projekt an sich. Sie wehren sich gegen 6 Meter hohe Lärmschutzwände in ihrer Stadt, und sie können nicht verstehen, dass die Mehrkosten für eine menschengerechte Alternative, einen Tunnel, angeblich nicht finanzierbar sind, aber in Stuttgart Milliardensummen keine Rolle spielen.

Nicht nur im Interesse der Einwohner der badischen Stadt Offenburg, auch im Interesse des wichtigsten Eisenbahnkorridors in Europa und nicht zuletzt im Interesse der Vertragstreue von Deutschland sollte Stuttgart 21 aufgegeben und in Offenburg keine »Berliner Mauer« gebaut, sondern »Baden 21« realisiert werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000760>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten