

BAYERNKURIER

Deutsche Wochenzeitung für Politik ♦ Wirtschaft und Kultur

Ausgabe: Jahrgang 61, Nr. 46, 20. November 2010

Quantensprung für den Bahnverkehr

Die Politik muss die Menschen vom Nutzen des Projekts Stuttgart 21 überzeugen – Von Tanja Gönner

Artikel aus Rubrik REPORT



Die Frage, ob die rechtsstaatliche Ordnung noch Verlässlichkeit bietet, drängt sich auf Tanja Gönner

Stuttgart 21 – ein Bahnprojekt wird zum Ventil für allgemeinen Vertrauensverlust in die Politik: In den vergangenen Wochen und Monaten sorgte Stuttgart 21 bundesweit für Schlagzeilen. Menschen zieht es auf die Straße, nicht etwa, um gegen den Verstoß gegen Menschenrechte, für den Weltfrieden oder gegen Sozialabbau zu demonstrieren. Der Protest entzündet sich an einem Bahnprojekt.

Längst geht es vielen in der Auseinandersetzung allerdings nicht mehr um den Zugverkehr. Vielmehr verfestigt sich der Eindruck, dass sich in dem regionalen Großprojekt ein Stück weit auch ein Ventil für eine in der Bevölkerung angestaute Unzufriedenheit gefunden hat. Wirtschafts- und Finanzkrise, Milliardenhilfen für Bankinstitute, eine missglückte steuerliche Entlastung der Hotellerie, ein Generalverdacht, wonach sich Politik immer weniger um die Bürger und das Gemeinwohl kümmern könnte und immer mehr von Lobbyisten beeinflusst werde, sind der Nährboden für einen allgemeinen Verlust an Vertrauen und Glaubwürdigkeit in die Politik.

Stuttgart 21 – ein regionales Großprojekt – ist in diesem Umfeld zu einem Symbol eines Protests der Bürger nach dem Motto „Wir da unten gegen die da oben“ geworden. Eine aktuelle Untersuchung belegt, dass sich zwar auch Teile der bürgerlichen Mitte für den Protest auf der Straße mobilisieren ließen. Getragen werden die Demonstrationen aber von Bevölkerungsgruppen, die dem grünen und linken Wählerspektrum zuzurechnen sind.

Schlichtungsgespräche nehmen Emotionen aus der aufgeheizten Stimmungslage: Mit einer vor rund vier Wochen begonnenen „Fachslichtung“ unter Leitung von Heiner Geißler soll nun ein Weg gefunden werden, die zuletzt aufgeheizte und stark emotionalisierte öffentliche Debatte zumindest ansatzweise zu versachlichen. Alle an den Tisch, alle Fakten auf den Tisch lautet das Credo. In einer bundesweit einzigartigen Form wird über moderne Kommunikation und die Medien eine breite Öffentlichkeit hergestellt. Die Gesprächsrunden werden von Fernsehanstalten übertragen, die Unterlagen werden ins Internet für alle einsehbar eingestellt. Die Grundlagen für eine größtmögliche Transparenz und eine breite Beteiligung interessierter Bürger sind geschaffen.

Nach vier Wochen lässt sich feststellen: Zwar halten sich nicht alle an die für die Zeit der Gespräche vereinbarte „Friedenspflicht“. Die Situation ist dennoch deutlich ruhiger und sachbezogener geworden. Noch bis Ende November will man sich zu einzelnen Fragekomplexen austauschen. Das Ergebnis der Fachslichtung ist allerdings bei diesem Experiment weiterhin offen.

Worum geht es beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm? Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist ein

Jahrhundertprojekt, das weit mehr umfasst als Stuttgart 21 und die dabei vorgesehene Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof. Die weiteren beiden Bausteine sind ein neuer Bahnhof am Landesflughafen und der Landesmesse in Stuttgart mit künftigen Direktverbindungen aus nahezu allen Landesteilen sowie der Ausbau des Streckenabschnitts Wendlingen-Ulm zu einer ICE-Schnellzugverbindung. Das Projekt stärkt den Fernverkehr auf der Verbindungslinie Stuttgart-Ulm-München-Wien. Stark profitieren außerdem der regionale Schienenverkehr und der öffentliche Nahverkehr in Stuttgart.

Nach über 15 Jahren intensiver Planung mit zahlreichen öffentlichen Erörterungsveranstaltungen, der Bearbeitung von über 13 000 Einwendungen und gerichtlicher Entscheidungen hat die Deutsche Bahn das Recht zugesprochen bekommen, das Projekt zu realisieren. Seit über einem halben Jahr wird nun gebaut. Ein Stopp von Stuttgart 21 in diesem Stadium würde nicht nur das Aus für das Bahnprojekt bedeuten. Die Frage, ob die geltende rechtsstaatliche Ordnung unseres Landes noch Verlässlichkeit bietet und ob überhaupt noch Großprojekte in Deutschland durchsetzbar sind, drängt sich schon jetzt auf.

FC Bayern gegen VfB Stuttgart wird zum Lokalderby. Das Bahnprojekt bringt im Schienenpersonenverkehr Süddeutschlands einen Quantensprung. Die Weichen für eine umweltfreundliche Mobilität werden gestellt. Im Bahnfernverkehr zwischen Stuttgart-Ulm-München zuckeln heute noch die modernen ICE-Züge, die an sich eine Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern erreichen können, mit höchstens 70 Stundenkilometern die Geislinger Steige auf die Schwäbische Alb hoch. Der Technikstand der Gleisführung stammt noch aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Über die Modernisierung der Bahnverbindung rücken die Metropolregionen der beiden Südländer Bayern und Baden-Württemberg über die umweltfreundliche Schiene noch enger zusammen. Die beiden prosperierenden Landeshauptstädte München und Stuttgart trennen künftig nur noch gute 1,5 Stunden bequeme Zugfahrt in einem der modernen und komfortablen ICE-Züge. Das Zusammentreffen der beiden Top-Fußballmannschaften, dem FC Bayern und dem VfB Stuttgart, wird so künftig zu einem Südländer-Lokalderby. Ein Besuch des Oktoberfestes von Stuttgart wird ebenso zu einem Tagestrip wie das Flanieren durch das bundesweit größte Weindorf, das jedes Jahr im September in Stuttgart stattfindet.

Die Bahn verbindet dann die Menschen, wenn attraktive Verbindungen bestehen. Und eine solche Verbindung wird zwischen Stuttgart und München gebaut. Wer von München nach Stuttgart beispielsweise weiter nach Köln reisen will, wird die Rheinmetropole künftig in knapp 4,5 Stunden erreichen. Wenn dann auch noch die ICE-Streckenabschnitte Mannheim-Frankfurt und Augsburg-München wie geplant ausgebaut sind, verkürzt sich diese Reisezeit sogar auf unter vier Stunden. Heute müssen für diese Strecke noch annähernd fünf Stunden eingerechnet werden.

Investitionen in moderne Verkehrsinfrastruktur sind Zukunftsinvestitionen. Wirtschaftsstarke Regionen wie der Süden Deutschlands brauchen eine gut ausgebaute Infrastruktur, um auch für die Zukunft gerüstet zu sein und in einem härter werdenden Standortwettbewerb nicht zu unterliegen. Der Bau von Verkehrsinfrastruktur – ob Straßen, Schienenverkehr oder auch Luftverkehr – ist teuer. Der Bau von ICE-Schnellverbindungen erreicht schnell die Größenordnungen von Milliarden-Euro-Beträgen. Das trifft für die Strecke München-Nürnberg-Erfurt-Berlin ebenso zu wie für Frankfurt-Köln. Und auch Stuttgart-München verlangt hohe Investitionen. Für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm beläuft sich bei einer angestrebten Bauzeit von zehn Jahren die Kostenkalkulation auf insgesamt rund sieben Milliarden Euro.

Sicher: Es ist unbefriedigend, wenn im Laufe der langen Planungszeiten immer wieder wie bei so vielen Großprojekten die Kosten steigen. Ein entscheidendes Kriterium für das vorliegende Bahnprojekt ist aber, wenn trotz der Erhöhungen die Kosten-Nutzen-Untersuchung im grünen Bereich bleibt. Wir sind deshalb zuversichtlich, dass es trotz der verfahrenen Situation noch gelingt, die Menschen vom Nutzen des Projekts zu überzeugen.

Die Autorin ist Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg (CDU).