

STUTTGART 21 IST IM BAU

Liebe Genossinnen und Genossen,
liebe Freundinnen und Freunde,

das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21) schlägt auch in der SPD Baden-Württemberg hohe Wellen. Es gibt Stimmen, die zu einer Denkpause auffordern oder den einzigen Ausweg für die SPD sogar in einer Kehrtwende sehen. Wir teilen diese Einschätzung nicht.

Egal wie man zu S 21 steht, gilt es zur Kenntnis zu nehmen, dass das Projekt nach jahrelangen Diskussionen nunmehr entschieden ist und sich in der Umsetzungsphase befindet. S 21 wird gebaut. Denn die verantwortlichen Projektträger – Deutsche Bahn, Bund, Land, Stadt und Region Stuttgart – stehen nach wie vor geschlossen und entschlossen hinter dem Vorhaben. Keiner liebäugelt hier mit Denkpause oder gar Ausstieg. Deshalb stellen wir fest: S 21 wird realisiert.

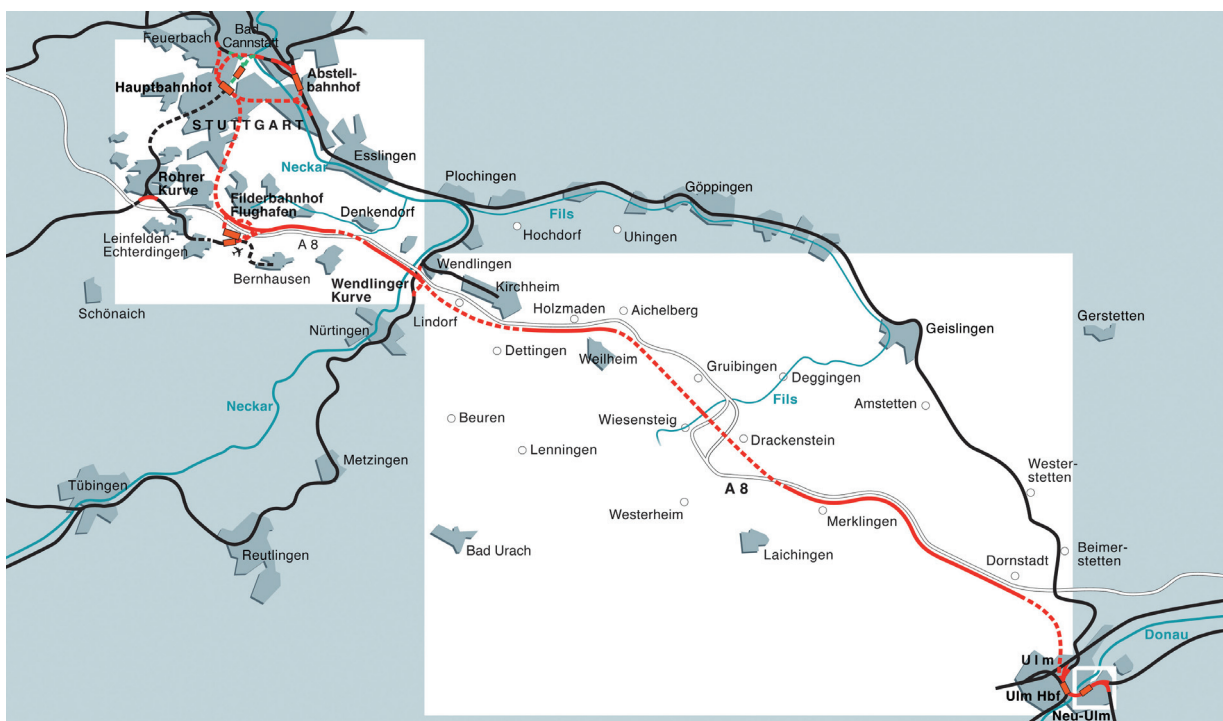
Der Forderung nach einem Baustopp können wir ganz unabhängig von ihrer fehlenden politischen Wirkung in der Sache absolut nichts abgewinnen. Denn wir sind immer noch davon überzeugt, dass S 21 ein für die Landeshauptstadt, für die ganze Region und für ganz Baden-Württemberg richtiges und wichtiges Verkehrs- und Schieneninfrastrukturprojekt ist. Es eröffnet überdies Stuttgart durch frei werdende Flächen ein riesiges Potenzial für eine nachhaltige Innenentwicklung und weist eine positive ökologische Gesamtbilanz auf.

Rechtzeitige Bürgerbeteiligung

Die Behauptung, die Tieferlegung des Bahnhofs mache ein Stück Heimat kaputt, enthält eine für uns nicht nachvollziehbare Romantik. Wer findet denn ernsthaft Gefallen an einem Gleisfeld, das mitten im Zentrum die Stadt zerschneidet? Stuttgart gewinnt mit S 21 wertvolle Fläche, die städtebaulich sinnvoll genutzt werden kann. Wie die neuen Viertel gestaltet werden, wie die Mischung aus Wohnungen, Gewerbe, Büros und Grünanteil aussehen soll, - darauf muss sich jetzt die kommunalpolitische Diskussion konzentrieren. Eine rechtzeitige Bürgerbeteiligung spielt dabei eine wichtige Rolle.



Foto: Manfred Storck



Wir respektieren die Auffassung der Gegner und Kritiker von S 21, auch wenn wir sie nicht teilen. Diesen Respekt erwarten wir jedoch auch für die Befürworter von S 21. Unterstellungen, die Träger und Unterstützer von S 21 hielten „wider besseres Wissen“ an dem Projekt fest, verstoßen gegen das Gebot der Fairness in dieser Auseinandersetzung. Alle Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten sollten sich deshalb auch entschieden gegen herum geisternde verschwörungstheoretische Muster wenden, denen zufolge bei S 21 angeblich rein herrschaftliche Interessen durchgeboxt würden oder gar dunkle, trickreiche Machenschaften im Spiel wären.

Startschuss gefallen

Warum halten wir in der gegenwärtigen Umsetzungsphase von S 21 nichts von einem sogenannten Moratorium? Sinn machen würde ein solches Instrument nur, wenn sich dadurch zwischen zwei Verhandlungspartnern neue Spielräume für Kompromisse auftun könnten. Dies ist bei S 21 ganz eindeutig nicht der Fall. Der Bahnhof kommt unter die Erde oder er bleibt wie er ist. Die Entscheidung zugunsten von S 21 ist nach jahrelangem Abwägen und Ringen, übrigens mit umfassenden Bürgerbeteiligungs- und Anhörungsverfahren, nunmehr gefallen, der Startschuss für den Baubeginn ebenfalls.

Es liegt auf der Hand, dass die Gegner von S 21 – alle Hebel in Bewegung setzen, um das Projekt doch noch zu Fall zu bringen. Keine andere Zielsetzung verfolgt nämlich der Vorschlag eines Moratoriums. Allerdings würde es aus unserer Sicht den Konflikt nicht entspannen oder gar zu einer Befriedung beitragen. Ganz im Gegenteil: Es würde die Auseinandersetzungen zusätzlich befeuern, eine neue Schleife im Austausch längst bekannter Argumente eröffnen und nicht zuletzt die falsche Hoffnung nähren, am Ende könne ein Ausstieg aus S 21 stehen. Wer in der jetzigen Phase des Projekts mit der politischen Aussage hausieren geht, S 21 könne problemlos gestoppt werden, streut sich selbst und den Menschen Sand in die Augen.

Wir können außerdem nicht erkennen, dass zu S 21 fast täglich neue Tatsachen und Risiken ans Tageslicht kommen, wie dies die Gegner behaupten. Alle Fakten liegen seit langem auf dem Tisch. Dass es bei einem derart komplexen, technisch anspruchsvollen Schienenprojekt auf der Strecke zu Nachjustierungen kommt, liegt in der Natur der Sache. Dies gilt erst recht für Kostensteigerungen, die bei einem Projekt dieser Größenordnung von der ersten Grobschätzung bis hin zur Baurealisierung zwangsläufig auftreten. Wir bekräftigen allerdings unsere Position, dass der einmalige Landeszuschuss zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in Höhe von 950 Mio. Euro gedeckelt ist und auch bleiben muss. Der Stuttgarter Gemeinderat hat übrigens auf Antrag der SPD mit Stimmen von Grünen am 29.07.2009 beschlossen, dass ein Bürgerentscheid oder eine Bürgerbefragung durchgeführt werden soll, wenn an die Stadt Forderungen nach einer höheren Kostenbeteiligung gerichtet werden.

Auch das vermeintliche Alternativprojekt K 21 würde keinesfalls von Kostensteigerungen verschont, zumal auch bei ihm die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vorgesehen ist. Alles wird teurer, nur K 21 wird weiterhin als Schnäppchen angepriesen, das es seit Jahren zum selben Preis gibt. Leider hält sich in der Diskussion außerdem hartnäckig die Legende, die Milliarden für S 21 und die Neubaustrecke könnten ohne Weiteres für bessere Bildung, erneuerbare Energien oder soziale Sicherheit umgeschichtet werden. Das ist schlicht ein frommer Wunsch. Es sind größtenteils Investitionsmittel, die im Bundes- und Landeshaushalt durch gesetzliche Vorgaben an verkehrliche Zwecke gebunden sind. Die Gelder von Bahn und Bund fließen entweder für S 21 und die Neubaustrecke nach Baden-Württemberg oder aber andere Bundesländer profitieren davon.

Parteitagbeschluss erfüllt

S 21 weist nicht nur nach unserer Auffassung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Dies gilt für den Zeitpunkt Ende 2009, aber auch immer noch für den Zeitpunkt



Visualisierung: Aldinger & Wolf

Mitte 2010. Damit sehen wir auch die Bedingung des Karlsruher Parteitagsbeschlusses vom November 2009 als eindeutig erfüllt an. Klar vor Augen führen muss man sich ferner: Als Alternative zu S 21 wäre ja nicht K 21 und auch nicht mehr Regionalverkehr gekommen, sondern schlicht 20 Jahre Stillstand.

In der SPD wurde über S 21 mehrfach entschieden, auf Kreiskonferenzen in Stuttgart, auf Landesparteitagen. Und stets stand nach kontroversen Diskussionen ein klares Ja zu S 21. Auch auf dem letzten Landesparteitag im November 2009 in Karlsruhe stellte sich eine gute Dreiviertelmehrheit der Delegierten hinter S 21. Es ist keineswegs allein der SPD anzulasten, dass es vor der Grundsatzentscheidung keine Bürgerbefragung gab. Wenngleich es zweifelsohne Versäumnisse bei der politischen Vermittlung und Bürgerbeteiligung gab, ändert dies nichts an dem Befund: S 21 ist auf allen Ebenen demokratisch legitimiert, es gibt rechtskräftige Verträge und positive Gerichtsurteile.

Obwohl bei den Kommunalwahlen 2009 in Stuttgart die Chance bestanden hätte, zumindest den dortigen Gemeinderat mit einer Mehrheit der S 21-Gegner auszustatten, gibt es noch immer eine klare Mehrheit für die Befürworter des Projekts. Unter Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten sollte Einigkeit darüber bestehen, dass es ein aus einer vermeintlich höheren politischen Moral oder persönlichen Wahrheit abgeleitetes Widerstandsrecht gegen eine demokratisch und rechtsstaatlich zustande gekommene Entscheidung für ein Bahnprojekt nicht geben kann. Wer bei Abriss zum Aufstand aufruft, sägt an dem demokratischen Ast, auf dem er sitzt.

Glaubwürdigkeit beweisen

Wir teilen auch nicht die Hoffnung von innerparteilichen Kritikern an S 21, ein wie auch immer begründeter Schwenk der SPD könne neue Sympathien in der Wählerschaft gewinnen. Wer sich nach

über 15 Jahren Zustimmung zu S 21 plötzlich in die Büsche schlägt, würde sich entweder zu Recht den Vorwurf des populistischen Umfallens einhandeln oder für die viel zu späte, bloß taktische Umkehr mitleidig belächelt werden.

Es ist unübersehbar, dass die SPD bei S 21 in einem gewissen Dilemma steckt. Ihm würden wir aber auch nicht mit einer Abkehr entinnen. Im Gegenteil: der Glaubwürdigkeitsverlust wäre perfekt. Und wer inzwischen den Kampf gegen S 21 mit zu seinem Lebensinhalt gemacht hat, wartet mitnichten darauf, dass er nach einem Sinneswandel der SPD bei der Landtagswahl wieder beruhigt der SPD seine Stimme geben kann. S 21 bewegt zu Recht viele Menschen, vor allem in Stuttgart selbst. Aber wir sind sicher: Es ist nicht der „Nabel der Welt“ und wird deshalb auch nicht das alle anderen Themen überstrahlende einzige Entscheidungskriterium bei der Landtagswahl 2011 sein.

Es ist das gute Recht jedes einzelnen Bürgers wie auch jedes SPD-Mitglieds, Kritik an S 21 zu üben oder das Projekt abzulehnen. Wir selbst sehen es hingegen als unsere Pflicht an, weiter für die Umsetzung der seit Jahren immer wieder bestätigten klaren Mehrheitsbeschlüsse der SPD Baden-Württemberg für S 21 zu arbeiten. Wir stehen in der Verantwortung für den Bau von S 21 und werden diese entschlossen und konsequent wahrnehmen.

Es grüßen Euch herzlich

Dr. Nils Schmid MdL, Landesvorsitzender der SPD Baden-Württemberg und designierter Spitzenkandidat

Claus Schmiedel MdL, Vorsitzender der SPD-Landtagsfraktion Baden-Württemberg

Peter Friedrich MdB, Generalsekretär und Wahlkampfleiter

Christian Lange MdB, Vorsitzender der Landesgruppe

Ivo Gönner, Oberbürgermeister von Ulm

Ute Vogt MdB, Wahlkreis Stuttgart I

Ute Kumpf MdB, Wahlkreis Stuttgart II

Andreas Reißig, Stadtrat, Vorsitzender des SPD-Kreisverbands Stuttgart

Dr. Roswitha Blind, Stadträtin, Vorsitzende der SPD-Gemeinderatsfraktion Stuttgart

Thomas Leipnitz, Regionalrat, Vorsitzender der SPD in der Region Stuttgart

Harald Raß, Regionalrat, Vorsitzender der SPD-Fraktion in der Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart ■