



DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

9. Oktober 2010

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

»Stuttgart 21« hat in den vergangenen Wochen viele Menschen bewegt. In unserer Landeshauptstadt, der gesamten Region Stuttgart, ja im ganzen Land - und auch über Baden-Württemberg hinaus wird das Bahnprojekt kontrovers diskutiert. Und es hat im Schlossgarten Szenen gegeben, die sich nicht wiederholen dürfen. Auch mich haben die Bilder davon berührt, und ich bedauere, dass Demonstranten und Polizisten verletzt worden sind. Wir alle stehen in der gemeinsamen Verantwortung, dass bei aller Kritik und bei aller Auseinandersetzung in der Sache Menschen nicht mehr zu Schaden kommen.

Ich empfehle uns deshalb, Atem zu holen. Geben wir uns eine Chance, ins Gespräch zu kommen. Schaffen wir einen Rahmen dafür, dass der Dialog möglich wird und dass die Sachargumente wieder die Debatte bestimmen. Um dafür eine erste Brücke zu bauen, habe ich mich mit einigen Schülerinnen und Schülern getroffen, die in der vergangenen Woche im Schlossgarten mit dabei waren. Wir haben ein offenes und gutes Gespräch geführt. Meine Hand ist ausgestreckt zum Dialog, und ich erneuere meine Einladung an alle Projektkritiker zum Gespräch.

Um zusätzliches Vertrauen aufzubauen, habe ich deshalb Herrn Bundesminister a. D. Dr. Heiner Geißler gebeten, Fachleute, Projektgegner und Projektbefürworter an einen Tisch zu bringen. Er kennt Stuttgart und Baden-Württemberg und hat bereits in vielen Fragen erfolgreich zum Interessenausgleich beigetragen. Ich danke Herrn Dr. Geißler, dass er bereit ist, diese schwierige Aufgabe zu übernehmen, und ich bin zuversichtlich, dass es ihm gelingen wird, einen guten Gesprächsfaden zu knüpfen.

Die Auseinandersetzung um Stuttgart hat sicherlich mehrere Ursachen. Zwar wurde transparent dargestellt, was Fachleute geplant, geprüft und durchgerechnet haben. Auch viele Mitbürger haben sich in diesen Prozess eingebracht. Bedenken wurden aufgenommen, offene Fragen wurden beantwortet. Nichtsdestotrotz sehe ich, dass mehr hätte getan werden müssen, um mit moderner Kommunikation anschaulich zu informieren, die Vorteile darzulegen, die schwierigen Abwägungsprozesse zu vermitteln und aufzuzeigen, welche Chancen sich durch »Stuttgart 21« ergeben. Das muss unbedingt nachgeholt werden. Dafür stehe ich ein.

Dazu kann ich mir eine umfassende »Dialogagenda Stuttgart 21« vorstellen: Neben den Gesprächen auf Spitzenebene könnten wir viele einzelne, thematisch klar zugeschnittene Informations- und Gesprächskreise zu allen Diskussionspunkten und Gestaltungsfragen einrichten. Hier sollen dann alle Seiten zusammenkommen und öffentlich über die konkreten Einzelfragen sprechen. Unter anderem können das sein: die Gestaltung des Schlossgartens, Aspekte der Geologie und Schutz der Mineralquellen, technische Fragen und Sicherheitsthemen, Optimierungen im künftigen Nahverkehr, Baustellenmanagement und Anwohnerschutz, das Kostenmanagement, die Barrierefreiheit an Bahnsteigen und Gebäuden. Das ist mein Vorschlag an alle, die guten Willen haben und die sich konstruktiv beteiligen wollen. Es muss darum gehen, unser Land und unsere Landeshauptstadt zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Machen wir also »Stuttgart 21« zu einem echten Bürgerprojekt.

In den vergangenen Jahren habe ich mich intensiv mit »Stuttgart 21« und der Neubaustrecke nach Ulm auseinandergesetzt, und ich bin deshalb überzeugt von den überragenden Vorteilen, die das Projekt für Stuttgart und für unser ganzes Land mit sich bringt.

Ein Ausgangspunkt zu »Stuttgart 21« waren Anfang der 1990er Jahre Überlegungen der Bahn, die Innenstädte von Stuttgart, Mannheim und Ulm nicht mehr mit ICE-Zügen anzufahren und die ICE-Verkehre im Raum Stuttgart über einen neuen Bahnhof in Bad Cannstatt durch das Neckartal abzuwickeln. Das hätte nicht nur diesen urbanen Zentren zum Nachteil gereicht, sondern wäre auch den Menschen im Neckartal wegen der hohen zusätzlichen Belastungen kaum zumutbar gewesen. Mit der

Neukonzeption »Stuttgart 21« konnte dies abgewendet werden - es werden nun sogar der Flughafen und die Neue Messe an das europäische Schienenhochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Wesentliche Verbesserungen im Nahverkehr und viele neue, umsteigefreie Verbindungen sorgen dafür, dass andere Regionen, insbesondere ländliche Räume, näher an Stuttgart heranrücken und somit ebenfalls unmittelbar profitieren. Die zu Recht oftmals beklagte Benachteiligung Baden-Württembergs beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist damit im Bereich Schiene endgültig vorbei.

Uns Baden-Württembergern fällt es schwer zu akzeptieren, dass wir jedes Jahr Milliarden Euro an andere Länder abführen müssen, die dann davon Dinge finanzieren, die wir uns selbst nicht leisten. Das Land zahlt für »Stuttgart 21« weniger, als wir in einem einzigen Jahr in den Länderfinanzausgleich bezahlen. Nun entsteht bei uns etwas, das maßgeblich von Bahn und Bund mitfinanziert wird - das schenkt man nicht einfach her! Zumal klar sein muss, dass diese für Verkehrsinfrastruktur zweckgebundenen Mittel im Falle eines Ausstiegs gerade nicht für soziale oder andere Projekte zur Verfügung stünden. Vielmehr würde dieses Geld für Verkehrsprojekte in anderen Ländern verwendet werden.

Jenseits dieser Erwägungen sprechen große, ganz konkrete Vorteile für die Verwirklichung von »Stuttgart 21«: Das Projekt ist eine Jahrhundertchance für Stuttgart, für die umliegende Region und für das Land Baden-Württemberg. Es geht um eine auf viele Jahrzehnte angelegte Zukunftslösung.

Für die Stadt Stuttgart und ihre Bürger bedeutet »Stuttgart 21«: Lärm und Abgase werden erheblich verringert. Der triste Blick auf das riesige Gleisfeld im Herzen unserer Landeshauptstadt gehört der Vergangenheit an. Das durch Schienen zerschnittene Stuttgart kann wieder zusammenwachsen. Die Innenstadtfläche wird um ein Viertel ihrer heutigen Größe erweitert. Ein neues Quartier zum Leben, Wohnen und Arbeiten wird unter Beteiligung der Bürgerschaft entstehen. Menschen werden die neuen Räume mit Leben füllen. Und es werden neue, zusätzliche Parkflächen in der Größe von 30 Fußballfeldern entstehen. Ich verstehe, dass viele Stuttgarter die Bäume im Schlossgarten lieb gewonnen haben. Ziel aller Planungen war es immer,

möglichst viele Bäume zu erhalten. Deshalb haben wir ein umfangreiches Baumkonzept erarbeitet. Einige Bäume werden sogar mit großem Aufwand versetzt. Und für die 282 Bäume, die für die Bauarbeiten weichen müssen, werden insgesamt rund 5.300 neue Bäume in der Stadt gepflanzt. Das wird die Lebensqualität im Stuttgarter Talkessel weiter steigern.

Aber mehr noch: Mit »Stuttgart 21« kann die Stadt Urbanität der Zukunft gestalten - und zwar mitten im Zentrum und ohne Flächenverbrauch. Es war 1927, als auf dem Stuttgarter Killesberg mit der Weißenhofsiedlung ein wichtiges Architekturzeugnis für ganz Deutschland entstand. Lassen Sie uns gemeinsam auf dem frei werdenden Gelände eine neue Weißenhofsiedlung bauen: modellhaftes und vorbildliches Wohnen und Arbeiten im Kontext des beginnenden 21. Jahrhunderts.

Die volkswirtschaftliche Bewertung des Gesamtvorhabens durch die Universitäten Karlsruhe und Wien ergab, dass während der Bauphase mehr als 5.000 Menschen zusätzlich in Arbeit kommen. Nach Fertigstellung des Projekts würden sogar über 10.000 Dauerarbeitsplätze im Land entstehen. Die aus dem Gesamtvorhaben resultierende Bruttowertschöpfung beträgt demnach für das Land über 500 Millionen Euro jährlich. Daran wird deutlich, dass sich die hohen Investitionen rechnen werden.

Bei allen Debatten über das Projekt verdient auch Berücksichtigung, dass umfangreiche Planungsverfahren mit vielfältigen Möglichkeiten zur Beteiligung ordnungsgemäß durchgeführt wurden, dass alle zuständigen demokratisch gewählten Gremien den Planungen mit großer Mehrheit zugestimmt haben und dass die komplexen technischen und rechtlichen Fragen in Verwaltungs- und Gerichtsverfahren durch verschiedene Instanzen behandelt und entschieden wurden. Wenn wir auf die Gültigkeit und die Glaubwürdigkeit unserer rechtsstaatlichen Regeln vertrauen wollen, dann darf niemand für sich das Recht in Anspruch nehmen, den demokratisch und rechtsstaatlich einwandfreien Entscheidungen für »Stuttgart 21« die Legitimation abzuspreehen.

Der Weg zum Baubeginn war jederzeit und für jeden transparent, juristisch korrekt und politisch intensiv begleitet. Wir sollten uns darauf verständigen, dass wir ein sol-

ches Projekt nach einem so langen und intensiven Prozess dann auch tatsächlich verwirklichen. Insofern berührt »Stuttgart 21« inzwischen auch eine Grundsatzfrage: Wer ist noch bereit, Kreativität, Kraft und Geld hier bei uns zu investieren, wenn er damit rechnen muss, dass nach 15 Jahren Arbeit alles vor dem Aus steht?

Ich sichere zu, dass ich genau hinhören will, wenn konstruktive Vorschläge für Korrekturen, Veränderungen und Verbesserungen zu »Stuttgart 21« unterbreitet werden. Allerdings setze ich dabei darauf, dass auch mir nicht der Respekt versagt wird, wenn ich Überzeugungsarbeit leisten und meine Kraft dafür einsetzen werde, dass »Stuttgart 21« und die Neubaustrecke nach Ulm realisiert werden - im Interesse des Landes Baden-Württemberg und unserer Kinder und Kindeskinde.

Wir in Baden-Württemberg haben uns stets dadurch ausgezeichnet, dass wir die Zukunft schon aktiv gestaltet haben, während andere noch verharrten. Daimler und Bosch sind nur zwei Namen unter vielen, die rund um den Globus einen guten Klang haben. Weltweit wichtige Erfindungen haben bei uns ihren Ursprung. Nicht, weil wir verzagt sind, sondern weil wir gelernt haben, mutig anzupacken, langfristig zu denken und entschlossen zu handeln. Mit »Stuttgart 21« haben wir heute eine in dieser Generation wohl einmalige Chance zur Zukunftsgestaltung. Und deshalb müssen wir jetzt beherzt zugreifen!

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Stefan Mappus', with a stylized flourish extending to the right.

Stefan Mappus
Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg