



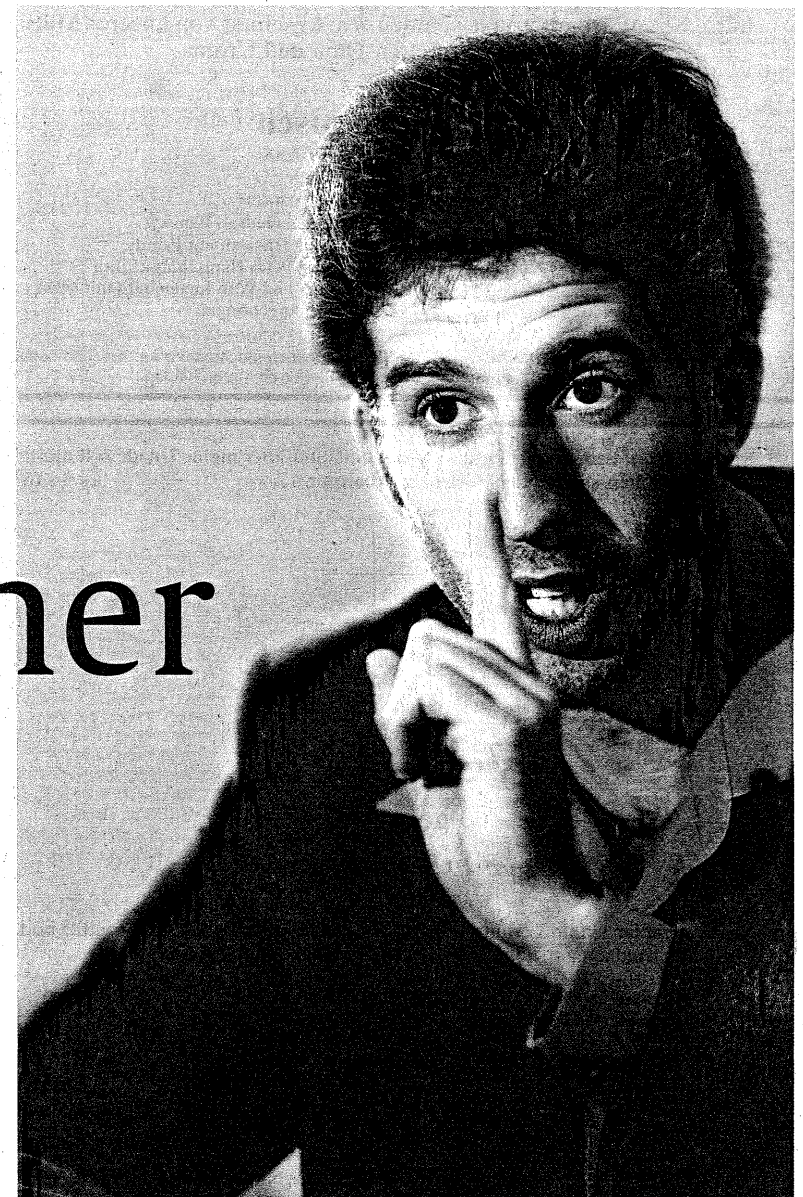
300 Millionen sind für Stuttgart 21 verplant worden. Lothar Späth will, dass endlich gebaut wird.

Späth

kontra

Palmer

Zwischen Weltgeist und Zeitgewinn: ein Disput über Stuttgart 21



Boris Palmer hält nichts von einem neuen Bahnknoten für 2,8 Milliarden Euro. Fotos Zweygarth

STUTTGART. Der eine war früher Ministerpräsident und legt sich heute wie kaum ein anderer für Stuttgart 21 ins Zeug. Der andere ist Landtagsabgeordneter und gilt als führender Kopf der Projektgegner:

ger Palmer als auf Bahnexperten wie Professor Heimerl und viele andere mehr, die sich seit Jahrzehnten mit der Sache beschäftigen. Die sagen etwas anderes, der Zeitgewinn beträgt mehr als 20 Minuten. Entscheidend

ger müsse zurücktreten, wenn er Stuttgart 21 nicht durchsetzt, dann wird doch klar: hier geht es um Macht und um Politik.

Späth: Ach, was haben Sie für Vorstellungen.

Späth: Wir drehen uns im Kreis, weil wir im richtigen Moment nicht mehr den Mut zu Entscheidungen haben und dann immer wieder von vorne anfangen.

Drittel des gesamten deutschen Finanzausgleichs aufgebracht. Damals war Bayern noch Nehmerland. Jetzt brauchen wir zur Sicherung unserer Lokomotivfunktion eine positive

präsident und legt sich heute kaum ein anderer für Stuttgart 21 ins Zeug. Der andere ist Landtagsabgeordneter und gilt als führender Kopf der Projektgegner: Grund genug für ein Streitgespräch von Lothar Späth und Boris Palmer. Moderiert wurde es von Thomas Durchdenwald, Michael Ohnewald und Achim Wörner.

Herr Späth, Sie trommeln heute in Berlin für Stuttgart 21. Wie lautet Ihre Botschaft?

Späth: Ich werde auf einem Video zu sehen sein, weil ich am Abend nicht in Berlin sein kann, und meine Botschaft ist einfach: Strukturpolitisch ist Stuttgart 21 für Baden-Württemberg entscheidend. Wenn diese Weiche nicht richtig gestellt wird, dann wirkt sich das auf die ganze Region aus, auch auf den Flughafen und die neue Messe. Stuttgart 21 wird seit zwölf Jahren sorgfältig vorbereitet, 300 Millionen Euro hat die Bahn in die Planung schon investiert. Das Projekt wird parübergreifend unterstützt...

Palmer: ... aber nicht von den Grünen.

Späth: Ich will die Grünen ja nicht unterschätzen, aber es gibt eine große Mehrheit für dieses Projekt, und die Demokratie kennt keine Sperrminorität. Die Alternative zu Stuttgart 21 hieße, in den nächsten 20 Jahren am heutigen Bahnhof herumzudoktern, während die Strecke Frankfurt-Ingolstadt-München als Teil der großen europäischen Magistralen bedient wird – und wir abgehängt werden.

Herr Palmer, sind Sie auch eingeladen worden, um in Berlin zu trommeln?

Palmer: Die Antwort können Sie sich denken. Aber wäre ich eingeladen worden, hätte ich gerne meinen Beitrag dazu geleistet, Baden-Württemberg vor dieser gigantischen Fehlinvestition zu bewahren.

Sie stimmen Herrn Späth nicht zu?

Palmer: Wir haben ja gerade hier am Tisch gehört, wie der Weltgeist wehte. Ich habe fast den Eindruck, ich sitze hier mit Napoleon, der auf die europäische Landkarte blickt und von Ost nach West die Magistralen zieht. Das sind vorgeschobene Argumente, die gut klingen, aber mit dem Projekt eines tiefer gelegten Bahnhofs nichts zu tun haben. Das Argument, wir würden vom schnellen Fernverkehr abgehängt, ist frei erfunden.

Späth: Wieso?

Palmer: Das erkläre ich Ihnen jetzt. Der Grund, warum schnelle ICE-Züge in Stuttgart halten, sind die zweieinhalb Millionen Menschen in der Region Stuttgart und die zehn Millionen Menschen im Land Baden-Württemberg. Der Durchfahreranteil ist gering. Die ICEs kommen nach Stuttgart, weil die Nachfrage hier so groß ist. Und die bleibt, unabhängig davon, was der Fernverkehr zwischen Paris und Bratislava macht. Wer auf so langen Strecken überhaupt Zug fährt und nicht fliegt, lassen wir mal offen. Schon nächstes Jahr kommt der französische TGV aus Paris in drei Stunden vierzig Minuten nach Stuttgart. Durch Stuttgart 21 würde er zwei Minuten schneller – das wird die Pariser sehr beeindruckt.

Späth: Nehmen Sie es mir nicht übel, aber ich höre da weniger auf den Sachverständi-

gen als auf die Experten, die sich seit Jahrzehnten mit der Sache beschäftigen. Die sagen etwas anderes, der Zeitgewinn beträgt mehr als 20 Minuten. Entscheidend ist doch: wir müssen in die Zukunft planen und die Infrastruktur schaffen, damit die Region verkehrlich gut angeschlossen wird. Und da wundert es mich, dass gerade Sie als Grüner sagen, ich soll auf der Autobahn bleiben. Wir müssen doch mit Projekten wie Stuttgart 21 mehr Verkehr auf die Bahn bringen. Die Kritik an einem vermeintlichen Großprojekt ist populär, Herr Palmer, aber die Fachleute vertreten andere Standpunkte.

Palmer: Die Experten sind von den Politikern gesteuert. Ich komme mit Argumenten. Sie kommen mit Anekdoten und Autoritäten.



Boris Palmer ist 34 Jahre alt. Seit 2001 gehört der Grünen-Politiker dem Landtag an. 2004 versuchte er in Stuttgart Oberbürgermeister zu werden. Jetzt tritt er in Tübingen an, wo am Sonntag gewählt wird. Palmer, Sohn des Remstalrebellen Helmut Palmer, lebt in Tübingen.

Stuttgart 21 wird als umweltverträgliches Projekt dargestellt, das mehr Leute in die Züge lockt, den Nahverkehr stärkt, brachliegende Flächen in der Stadt nutzt und einen Bahnhof hat, der Energie spart. Das müsste Ihnen als Grüner gefallen, Herr Palmer?

Palmer: Ich bin für die Bahn und für die Umwelt, und deswegen bin ich wie alle ökologischen Verkehrsverbände und Umweltverbände gegen Stuttgart 21. Die Gründe kann ich klar sagen. Punkt eins: Wir werden ohne den Tiefbahnhof nicht abgehängt. Punkt zwei: Selbst wenn die Strecke über Ingolstadt einige Minuten schneller ist, so ist das für uns so wichtig, wie wenn in Peking ein Sack Reis umfällt. Denn ein durchfahrender ICE hat für Stuttgart keinerlei wirtschaftliche Bedeutung. Und Punkt drei: Der neue Durchgangsbahnhof ist keine Zukunftsinvestition, er ist ein Engpass, ein Flaschenhals, der die Entwicklung des Schienenverkehrs im Land verhindern wird. Es gibt vor allem Nachteile gegenüber dem Kopfbahnhof.

Späth: Herr Palmer, Sie tun gerade so, als ob die bisherigen Planungen eine Veranstaltung von Irren und Dummen gewesen wären. Ich glaube den Sachverständigen.

Palmer: Herr Späth, Sie sind ein großartiger Vertreter der Spezies Befürworter von Stuttgart 21. Fast alles, was Sie sagen, ist richtig, doch es hat nichts mit Stuttgart 21 zu tun. Die Bahn geht doch selbst nicht von Verkehrszuwächsen aus. Und man muss doch ehrlich sein: fast alle Großprojekte der Bahn waren Fehlinvestitionen.

Wenn es so klar ist, warum will die Bahn diesen Bahnhof?

Palmer: Weil es um das Prestige von Oberbürgermeistern, Ministerpräsidenten, Bahnchefs und anderen Leuten geht, die ihr Gesicht häufig in der Zeitung sehen wollen. Und wenn es jetzt heißt, Ministerpräsident Oetting-

er geht es um Macht und um Politik.

Späth: Ach, was haben Sie für Vorstellungen. Das ist doch Quatsch. Wenn Sie jemals Oberbürgermeister einer Stadt werden, dann werden Sie merken, dass Sie bei einem fundamentalen Infrastrukturprojekt großzügig planen müssen. Dazu müssen Sie Mut haben. Sie argumentieren immer mit der heutigen Situation und lassen außer Acht, dass es Zuwächse geben wird. Denken Sie an die bessere Verbindung zum Flughafen und zur Messe.

Palmer: Im Betriebskonzept der Bahn steht, dass nur ein ICE pro Stunde diesen Flughafen anfährt – und nicht mehr.

Späth: Es kann doch nicht Ihr Ernst sein, zu glauben, das man nicht in der Lage wäre, auf dieser Strecke mehr Züge einzusetzen, wenn der Bedarf gegeben ist. Sie glauben doch auch nicht im Ernst, dass die technische Entwicklung bei uns Schwaben stehen bleibt. Mit dem Fortschritt wird es Anpassungen geben. Und die sind möglich.

Palmer: Sie unterschätzen die Bedeutung des Betriebskonzepts, denn es ist die Grundlage aller Pläne. Darin ist ein Zug pro Stunde vom Hauptbahnhof auf die Filder vorgesehen. Dann gibt es noch Regionalzüge. Aber die schaffen es nicht in den acht Minuten.

Späth: Wie lange fahren die?

Palmer: Zehn Minuten.

Späth: Das haben Sie jetzt aber leise gesagt. Ich nehme diese zwei Minuten gerne in Kauf. Wenn ich heute auf dem Flughafen ankomme und in die Stadt muss, dann bleibt mir nur das Taxi, und das fährt auch fast eine halbe Stunde. Wenn ich auf die nächste S-Bahn warten würde, bräuhete ich mindestens eine Dreiviertelstunde bis in die Stadt. Da bringt Stuttgart 21 große Verbesserungen.

Palmer: Sie vergessen bei Ihren Szenarien für die Zukunft, dass es einen Fußweg von zehn Minuten geben wird zwischen dem Flughafen und dem Filderbahnhof. Nimmt man die zehn Minuten Fahrzeit hinzu, sind es schon zwanzig Minuten. Und da muss ich Ihnen sagen: Auch heute wäre es schon möglich, Express-S-Bahnen in einer Fahrzeit von 22 Minuten auf die Strecke zu schicken.

Späth: Ich frage mich, warum Sie Oberbürgermeister in Tübingen werden wollen und nicht Bahnchef in Berlin.

Palmer: Den Job würde ich gerne machen. Ich hätte da einiges zu korrigieren.

Späth: Wir können doch nicht alle zwei Wochen eine neue Debatte über Details entfachen und Korrekturen vornehmen. Es wird seit mehr als zwölf Jahren an dem Projekt geplant – und wir lamentieren noch immer. Schauen Sie doch, wie schnell eine Autofabrik in China und eine Chipfabrik in Indien gebaut werden. Wir Schwaben haben noch nie bei wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen die Hände in den Schoß gelegt und gewartet, dass die Zeit vergeht. Nein, wir Schwaben haben immer Mut gehabt und etwas riskiert und uns zu unseren Plänen bekannt. Und das brauchen wir wieder.

Trotzdem ging es bisher bei Stuttgart 21 nicht voran. Woran hängt es konkret?

... der gesamten deutschen Finanzlandschaft übergebracht. Damals war Bayern noch Nehmerland. Jetzt brauchen wir zur Sicherung unserer Lokomotivfunktion eine positive Entscheidung des Bundes. Da sage ich: Wer die Solidarität des starken Landes Baden-Württemberg haben will, der muss diese Zuschüsse geben. Was wir jetzt vom Bund wollen, das hat er den finanzschwachen Ländern schon zigfach gegeben. Ich habe gerne den Berliner Bahnhof mitbezahlt, aber jetzt möchte ich auch bitte sehr den in Stuttgart.

Palmer: Dass das Projekt noch nicht in der Realisierung ist, hat weniger mit dem Widerstand zu tun als mit dem Geld. Von den eingeräumten 2,8 Milliarden Euro für Stuttgart 21 bringt der Bund allenfalls 500 Millionen, das Land, die Stadt und die Region sollen den Rest zahlen. Und da frage ich Sie: Sollten wir deutlich mehr als zwei Milliarden öffentliches Geld nicht besser in Universitäten, in Köpfe und in Bildung stecken als in einen Bahnhof, der nicht hält, was er verspricht? Unsere Generation würde unter dieser Fehlentscheidung gewaltig leiden.

Späth: Ach lassen Sie doch die Polemik. Mir brauchen Sie dieses Argument wirklich nicht vorhalten. Kein Land hat so viele Forschungseinrichtungen gebaut wie Baden-Württemberg zu meiner Zeit als Regierungschef.

Palmer: Bravo – nur weiter so.

Späth: Das Problem in dieser Debatte ist, dass Sie alles anzweifeln können, und ich erst beweisen kann, dass Sie Unrecht haben, wenn alles läuft. Das ist wie die Geschichte von dem, der nach Afrika ging, um zu schauen, ob er dort Schuhe verkaufen kann. Der eine Schuhverkäufer hat ihm gesagt, das ist der Markt der Zukunft, weil die alle noch keine Schuhe haben. Und der andere hat gesagt: Die laufen sowieso alle barfuß, die brauchen gar keine Schuhe. Und Sie, Herr Palmer, sind derjenige, der sagt, die Leute sollen barfuß laufen, und ich sage: Die Leute sollen Schuhe kriegen.



Was glauben Sie, welche Sprachregelung am 23. Oktober gefunden wird?

Palmer: Es wird die hundertfünfzigste entscheidende Weichenstellung verkündet werden mit dem Zusatz, dass leider noch weiterverhandelt werden muss.

Späth: Mit Sicherheit wird am 23. Oktober nicht die Musikkapelle aufmarschieren. Ich glaube nicht, dass ein Endergebnis verkündet wird. Ich würde es für richtig halten, wenn alle sagen, wie hoch ihr Beitrag ist und wie er fließt: die Europäische Union, der Bund, die Stadt Stuttgart, die Region und der Flughafen. Dann bleiben am Ende noch zwei Partner: das Land und die Bahn. Und die müssen sich über die Kostenrisiken einigen.

Was ist, wenn der Bund nicht mitmacht?

Späth: Der Bund ist die Schlüsselfigur in dem Spiel, und ich glaube, dass es an der Zeit ist, seine Solidarität einzufordern. Allein in meiner Amtszeit hat Baden-Württemberg zwei

Palmer: Wenn das so ist, müssten Sie eigentlich gegen Stuttgart 21 sein. Wenn der Kopfbahnhof saniert wird, zahlt alles der Bund, und wir müssten unsere wertvollen Kröten nicht vergraben. Das ist umso unsinniger, als die Bevölkerung der Region Stuttgart schrumpft, wenn der Tunnelbahnhof fertig ist. Das heißt: wenn die Flächen in der Stuttgarter Innenstadt endlich frei werden, ist es zu spät. Nach 2017 gibt es keine Zuwächse mehr bei der Bevölkerung.

Späth: Glauben Sie doch das Ding nicht.

Palmer: Doch, das sagen die Experten.

Späth: Dann glaube ich denen hier ausnahmsweise mal nicht.

Palmer: Aber mir können Sie glauben: Wir haben auch damit zu rechnen, dass zu den von Stadt und Land zu bezahlenden Kosten von 2,3 Milliarden Euro noch Risiken von mindestens einer Milliarde Euro dazukommen – und dafür weder Bund noch Bahn geradestehen, sondern wir. Dieses Geld wäre besser in Köpfe investiert. Und wenn wir es für Verkehr ausgeben, dann sollten wir uns auf die Neubaustrecke nach Ulm konzentrieren, weil diese Fahrzeitverkürzungen nach Wien von 25 Minuten bringt, und auf den Nahverkehr im Land, weil wir dort wegen Stuttgart 21 einen Investitionsstopp haben.

Späth: Jetzt will er auch noch die Neiddebatte gegen Stuttgart schüren.

Palmer: Genau. Das Land schaut in die Röhre, wenn Stuttgart diese Tunnel bekommt. Für die anderen gibt es nicht mal mehr eine Haltestelle. Und noch eines: die S-Bahn wird wegen der neuen Haltestelle Mittnachtstraße drei bis vier Minuten langsamer.

Späth: Vorher sind Sie über 20 Minuten einfach hinweggegangen.

Palmer: Ich sage Ihnen den Unterschied. Sie wissen, Herr Späth: ein Haar in der Suppe ist relativ viel, ein Haar auf dem Kopf relativ wenig. Fünf Minuten Fahrzeitgewinn zwischen Paris und Bratislava ist relativ wenig, vier Minuten länger von Waiblingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof ist relativ viel.

Hand aufs Herz, meine Herren: wird es im Jahr 2020 einen neuen Tiefbahnhof in Stuttgart geben – oder nicht?

Palmer: Das ist völlig offen.

Späth: Wenn ich die heutigen Grundlage nehme, müsste das hinbauen. Es geht nicht darum, ob der Bahnhof ein oder zwei Jahre früher oder später fertig ist. Entscheidend ist: wenn wir jetzt nicht beginnen, dann war die Planung umsonst und wir gehen als die besten Diskutanten in die Geschichte ein. Und als Schwaben, die den Fortschritt auf intelligente Weise verschlafen haben.