

Kommentar zu „Stuttgart 21“

von **Bernd Sluka, Vorsitzender des VCD Landesverband Bayern e.V.**

erschienen am 2010-10-13 in der Mittelbayerischen Zeitung Regensburg

Stuttgart 21 ist ein Großprojekt. Doch bei der Frage, ob Stuttgart 21 verwirklicht werden sollte, geht es um wesentlich mehr als nur, ob Großprojekte in Deutschland noch zu realisieren sind. Es geht darum, ob wir uns teure Großprojekte mit geringem Nutzen für die Allgemeinheit weiterhin leisten wollen. Sollte Stuttgart 21 umgesetzt werden, würde damit der Ausbau der Bahn um Jahre zurückgeworfen.

Ob der Zug von München nach Stuttgart je schneller fahren wird, hängt nicht von der Verlegung eines Bahnhofs unter die Erde ab, sondern davon, bis wann die Strecke von Stuttgart über Ulm nach Augsburg ausgebaut wird. Bis Ulm ist sie geplant, aber noch lange nicht verwirklicht. Für den Abschnitt von Ulm nach Augsburg gibt es noch nicht einmal konkrete Pläne.

Auf bayerischer Seite bringen weder Stuttgart 21 noch die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm direkte Vorteile. Beide zusammen werden bis zu 18 Milliarden Euro verschlingen. Den Großteil davon muss der Bund aufbringen. Zurzeit stellt er gerade mal 1,1 Milliarden Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen zur Verfügung. Die Stuttgarter Bauvorhaben werden über Jahrzehnte mindestens ein Viertel der Investitionen des Bundes binden.

Die Auswirkungen von Stuttgart 21 sind bereits heute in Bayern zu spüren. Die Finanzierung vieler wichtiger bayerischer Projekte ist nicht gesichert, allen voran die Strecke von München über Mühldorf nach Freilassing. Zwar wird hier und dort ein kurzes Stück zweigleisig oder eine Brücke neu gebaut. Doch die DB hat erst im März selbst einräumen müssen, dass der Ausbau aus den bisherigen Mitteln nicht zu bezahlen ist. Die absehbaren Kostensteigerungen für Stuttgart 21 werden diesen Engpass noch verschärfen und Schienenprojekte in Bayern verzögern oder ganz verhindern. Das bayerische Chemiedreieck bleibt abgehängt. Wacker in Burghausen plant bereits, seine Produktion an andere Standorte zu verlegen. Und die Pendler sitzen weiterhin in chronisch verspäteten Zügen.

Auch für andere wichtige Bahnstrecken in Bayern gibt es bisher kein Geld: Der international vereinbarte Ausbau der Fern- und Güterverkehrslinie Nürnberg-Regensburg-Passau-Wien ist auf deutscher Seite nicht finanziert. Der Ausbau München-Augsburg wurde gestreckt, weil das Geld fehlt. Die für den Güterverkehr wichtige Verbindung Regensburg-Hof wird nicht elektrifiziert. Bahnreisenden beschert das längere Fahrzeiten.

Wir brauchen bessere Schienenwege, damit mehr Menschen mit der klimaschonenden Bahn fahren und mehr Güter mit ihr transportiert werden. Sind wir weiterhin bereit, Gelder, die für die Verbesserung des Verkehrs vorgesehen sind, in wenige Großprojekte und Schnellbaustrecken mit beschränktem Nutzen zu konzentrieren? Es gibt Alternativen: Die "Initiative Deutschlandtakt" denkt darüber nach, wie man die Mobilität der Bürger insgesamt verbessern und auch in der Zukunft sichern kann. Dazu soll ein integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild verwirklicht werden. Dort kann man mindestens jede Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren; Anschlüsse sind gesichert. Oft genügen dazu wenige, kleine Baumaßnahmen oder einfach nur, den Bestand durch Reparaturen in Schuss zu halten. Der Hauptnachteil ist natürlich, dass sich kein Politiker mit der Einweihung eines Überholgleises ein Denkmal setzen kann.

www.vcd-bayern.de

www.deutschland-takt.de

www.kopfbahnhof-21.de