



Manfred Groh

Bürgermeister Stadt Karlsruhe a.D.
Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg

Manfred Groh MdL · Haus der Abgeordneten · 70173 Stuttgart

Haus der Abgeordneten
Konrad-Adenauer-Straße 12
70173 Stuttgart

Telefon: 0711 2063-959
Telefax: 0711 2063-14-959

E-Mail: mail@manfred-groh.de

Karlsruhe 7.10 2010

Pressemitteilung

CDU-Abgeordneter Manfred Groh

„Stuttgart – Ulm ist die Jahrhundertchance für unser Land und alle unsere Regionen“

Ohne Stuttgart 21 auch keine Magistrale für Karlsruhe

„Baden-Württemberg steht für Fortschritt, Innovation und Spitzentechnologie. Bei uns liegt die Wiege des Automobils und weiterer Errungenschaften der Moderne ohne die unser Zusammenleben heutzutage kaum vorstellbar wäre. Aus diesem Grund ist die CDU-Fraktion im Landtag auch stolz darauf, ein Projekt wie Stuttgart 21 und damit verbunden die Neubau-
strecke Stuttgart-Ulm umsetzen zu können“, sagte der CDU-Landtagsabgeordnete Manfred Groh.

Von der Fahrzeitverkürzung von Stuttgart nach Ulm von 54 auf 28 Minuten profitieren auch Reisende aus Karlsruhe in Richtung Ulm/München. Nach München verkürzt sich die Reisezeit ohne Umsteigen dann um 40 Minuten.

Karlsruhe wird von einem unmittelbaren und schnelleren Anschluss an den Flughafen Stuttgart profitieren. Die Reisezeit zum Flughafen wird sich um mindestens 15 Minuten verkürzen. Nutzt man TGV oder IC und S-Bahn. Künftig kann der Flughafen mit Regionalzügen bequem und umsteigefrei in nur 1 Stunde 21 Minuten erreicht werden, bei Nutzung des TGV und Umstieg in Stuttgart sogar in nur 51 Minuten.

Vorteile ergeben sich ferner durch erhebliche Reisezeitgewinne zu vielen Zielen im Land aufgrund der neuen Durchmesserlinien. Für Karlsruhe von Bedeutung ist die Einrichtung einer Regionalverkehrslinie über Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen nach Lindau und einer Regionalverkehrslinie über den Flughafen Stuttgart nach Tübingen.

Und nicht zu vergessen: Ohne Stuttgart 21 ist die Magistrale von Paris nach Bratislava/Budapest über Karlsruhe in hohem Maße gefährdet.

Zu Recht werde bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm von einem Jahrhundertprojekt gesprochen – weil es unglaublich viele Chancen bietet. Es stärkt den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg immens. Das Land wird in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden und wird ein bedeutender Teil der Magistrale Paris-Bratislava/Budapest über Karlsruhe. Dadurch schafft dieses Projekt bis zu 17 000 neue Arbeitsplätze und sichert viele vorhandene Beschäftigungsverhältnisse. Schon alleine das Bauvorhaben ist ein Jobmotor für unser Land. „Es ist ein Generationenprojekt und wir würden grob fahrlässig im Sinne unserer Kinder, Enkel und Urenkel handeln, sollten wir Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nicht realisieren“, sagte Groh.

Stuttgart21 und die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm sind demokratisch legitimiert

„Über Stuttgart 21 kursieren viele Gerüchte und Unwahrheiten. Dies wollen wir nicht länger hinnehmen. Das Projekt ist über 15 Jahre in allen demokratischen Gremien öffentlich behandelt worden und wurde mit einer klaren Mehrheit angenommen. Im nach hinein nun diese Entscheidungen in Frage zu stellen, widerspricht jeglichem demokratischen Verständnis“, erklärte Groh weiter.

Bei Großprojekten dieser Art steht die Wirtschaftlichkeit im Mittelpunkt

Die Kostenschätzung (Dezember 2009) für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (inklusive Bahnhofsumbau in Stuttgart) beläuft sich auf 4,088 Milliarden Euro. Die Kosten verteilen sich auf die Deutsche Bahn (1.469 Mio. Euro), die Bundesrepublik Deutschland (1.229 Mio. Euro),

Baden-Württemberg (823,8 Mio. Euro), die Stadt Stuttgart (235,58 Mio. Euro) den Flughafen (227,2 Mio. Euro) und die Region Stuttgart (100 Mio. Euro). Dazu wurde ein Risikofonds in Höhe von 1,45 Milliarden Euro festgeschrieben. Mehrkosten sind mit dieser Risikovorsorge abgedeckt.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist mit 2,89 Milliarden Euro veranschlagt. Bei diesem Projekt ist der Zuschuss des Landes auf 950 Millionen Euro gedeckelt. Steigen die Kosten, was im Laufe einer so langen Bauzeit allein konjunkturell durchaus passieren kann, zahlen die Projektbeteiligten die zusätzlichen Kosten, nicht das Land. „Gerade in Zeiten schwieriger Haushalte ist es großartig, dass wir dieses Finanzvolumen aus dem Verkehrsetat in unser Land holen konnten. Während in anderen Ländern bei sämtlichen Verkehrsprojekte gespart wird, erhält Baden-Württemberg den modernsten Bahnhof Europas und kann nun endlich zahlreiche Schienenverkehrsprojekte umsetzen (neben der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, zum Beispiel auch die Elektrifizierung der Südbahn).“

Sollte das Land den Vertrag zu diesem Projekt aufkündigen, würden Schadenersatzzahlungen an die Bahn in Höhe von bis zu 1,4 Milliarden Euro fällig. „Dieses Geld müsste aus dem Landeshaushalt finanziert werden und würde bei anderen, für unser Land und unsere Bürgerinnen und Bürger wichtigen Projekte fehlen. Es wäre wohl weder einem Schwaben noch einem Badner zu vermitteln, dass wir eine solche Summe für nichts bezahlen“, betonte Groh.

Entgegen der breit kommunizierten Meinung wäre ein Ausstieg aus den Verträgen nur bis zum 31. Dezember 2009 möglich gewesen und auch nur dann, wenn die Vertragsparteien keine Einigung über die Finanzierung getroffen hätten. „Der Beitrag des Landes zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in Höhe von 950 Millionen Euro ist im Übrigen weitaus geringer, als der Betrag, den das Land Baden-Württemberg Jahr für Jahr in den Länderfinanzausgleich einbezahlt. Auch daran wird deutlich, mit was für überschaubaren Konsequenzen für das Land das Projekt Stuttgart 21 angegangen werden kann. Aus diesem Grund steht die CDU-Landtagsfraktion voll und ganz hinter Stuttgart 21“, unterstrich Groh.

Um die Baukosten auch volkswirtschaftlich richtig einordnen zu können, muss ein Vergleich mit dem Bruttoinlandsprodukt von Baden-Württemberg erfolgen. Dieses beträgt jährlich 330 Mrd. Euro. Die Baukosten von 7 Mrd. Euro, verteilt auf 10 Jahren Bauzeit, ist demzufolge eine maßvolle aber auch zwingend notwendige Investition in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Stuttgart 21 – eine Stadt wächst zusammen

Die Bauarbeiten an sich – ob in Stuttgart oder an der Neubaustrecke – werden natürlich vor Ort gewisse Beeinträchtigungen mit sich bringen, aber der Großteil der Bauarbeiten verläuft unterirdisch in den neuen Tunnelröhren. Später werden diese Tunnel dafür sorgen, dass es entlang der Strecken zu wesentlich weniger Schienenlärm kommt als bisher. Auch ein Vorteil von Stuttgart 21. „Die Landeshauptstadt ist einer der großen Gewinner des Projekts, aber auch Städte wie Heilbronn, Ulm, alle im Großraum Stuttgart, aber auch Südbaden oder der Bodensee werden von diesem Projekt profitieren. Und wie bereits betont ganz besonders auch Karlsruhe.

Der Gleisurwald des veralteten Kopfbahnhofs blockiert die gesamte Stadtentwicklung. Durch Stuttgart 21 bekommt die Stadt eine einmalige Chance. Welche Metropole dieser Größenordnung bekommt die Möglichkeit, in ihrem Zentrum rund 100 Hektar Fläche dazu zu gewinnen. Ganze Stadtteile und große Grünanlagen werden neu entstehen, wohlgermerkt im Zentrum der Stadt.

Die Baumschützer kämpfen für den Erhalt von 280 alten Bäumen, sie vergessen aber, das in den neuen, größeren Parkflächen über 4200 neue Bäume gepflanzt werden, die das Klima in der Stadt wesentlich verbessern. Die neuen Stadtteile sollen CO₂-neutral gestaltet werden. Ihre Bauwerke den neuesten Klimaschutzzielen entsprechen. Stuttgart 21 ist alternativlos“, erklärte Groh.

„Baden-Württemberg ist einer der stärksten Wirtschaftsstandorte in Deutschland und das soll auch so bleiben! Deswegen steht Stuttgart nicht auf dem Kopf – vielmehr haben alle Beteiligten über Jahrzehnte Kopfstände gemacht, um mit diesem gigantischen Projekt unser Ländle für die Zukunft fit zu machen. Jetzt haben wir die Chance, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Mit S 21 setzen wir europaweit Maßstäbe ob verkehrstechnisch, ökologisch, volkswirtschaftlich und städtebaulich. Es gibt keine Alternative!“, so Groh abschließend.