

319/04

Die Stunde der Wahrheit rückt näher Grüne im Landtag begrüßen deutliche Absagen von Bahn und Bund zur Mehrkostenübernahme bei Stuttgart 21

Die Grünen im Landtag haben die jüngsten Stellungnahmen von Deutscher Bahn und Bundesregierung zu Stuttgart 21 begrüßt. Weder das Eisenbahnunternehmen noch der Bund sind bereit, die absehbaren Mehrkosten von mindestens 741 Millionen Euro zu übernehmen. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünenfraktion Boris Palmer sagte: „Bund und Bahn sind auf den Zug der Vernunft aufgesprungen. Es war seit langem klar, dass sie Stuttgart 21 in Verbindung mit der Neubaustrecke nicht bezahlen können. Jetzt wird es auch offiziell zugegeben. Der Ball liegt damit in Stuttgart – im Landtag und im Rathaus.“

Palmer unterstützt nachdrücklich die Feststellung des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium Achim Großmann, dass es nicht möglich sei, in Baden-Württemberg vier Großprojekte des Schienenverkehrs gleichzeitig zu realisieren. Die Grünen im Landtag hatten dies wiederholt betont und eine klare Prioritätenliste vorgelegt: Zuerst der viergleisige Ausbau der Rheinschiene von Karlsruhe nach Basel, dann die Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt und erst an dritte Stelle die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ohne Stuttgart 21. Palmer zeigte sich erfreut, dass Bahn und Bund diese Position mittlerweile ebenfalls vertreten. „Es wird Zeit, dass nun auch die Landesregierung einsieht, dass sie nicht alles gleichzeitig und sofort haben kann.“

Die auch nach Ansicht der Grünen notwendige Neubaustrecke nach Ulm kann nach Palmers Auffassung in diesem Jahrzehnt finanziell seriös nicht mehr begonnen werden. „Durch die erhöhten Kosten der Vorfinanzierung und die Baukostensteigerung fehlen für das Projekt derzeit mehr als 700 Millionen Euro. Das überfordert den Landeshaushalt. Die Neubaustrecke nach Ulm wird erst zum Ende des nächsten Jahrzehnts realisiert werden können.“

Eine EU-Förderung kann aus Palmers Sicht an diesem Zeitplan nicht mehr viel ändern: „Wir brauchen das Geld von der EU, um die Neubaustrecke überhaupt noch bezahlen zu können. Aber realistischere Weise wird davon vor 2010 nichts zur Verfügung stehen. Schon gar nicht zum Zeitpunkt der angestrebten Bauentscheidung im kommenden Jahr.“

Zwingende Konsequenz dieses Zeitplans ist eine Modernisierung des Kopfbahnhofs. Denn der wird in jedem Fall noch 15 Jahre benötigt. Damit wird es notwendig, erheblich in dessen Betriebsfähigkeit zu investieren. Die Strategie der Bahn, einen Teil der Kosten von Stuttgart 21 durch unterlassene Sanierung des Kopfbahnhofs herein zu holen, wird damit hinfällig. Palmer: „Mit jedem Jahr des Wartens wird auch für die Bahn Stuttgart 21 teurer. Die Wirtschaftlichkeit ist nicht mehr gegeben.“

Das Land wird nach Palmers Auffassung alle Hände voll zu tun haben, die erforderliche Neubaustrecke nach Ulm zu finanzieren. Ein weiter gehendes Engagement bei Stuttgart 21 sei daher kaum vorstellbar. Daher sei es außerordentlich bedeutsam, dass auch OB Schuster nach der OB-Wahl gesagt habe, die Stadt werde die Kassen für Stuttgart 21 nicht freiwillig aufmachen und bei erheblichen Mehrkosten einen Bürgerentscheid ermöglichen.

Palmers Resümee: „Bei Stuttgart 21 naht die Stunde der Wahrheit. Sie wird eine Bestätigung der These bringen, wonach durch nichts auf der Welt so viel Unsinn verhindert wird, wie durch Geldmangel.“