

Presseinformation

Im Landtag von
Baden-Württemberg

Die **Grünen** Bündnis⁹⁰

Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart
Tel: 0711-2063-679/687/683
Fax: 0711-2063-660
schmitt@gruene.landtag-bw.de
<http://www.bawue.gruene-fraktion.de>

Stuttgart, den 09.03.2005

Stuttgart 21:

Das schwarze Loch des Bahnverkehrs in Baden-Württemberg

Pressekonferenz mit

MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher

Sperrfrist: Mittwoch, 9.3.2005, 10.00 Uhr

Stuttgart 21:

Das schwarze Loch des Bahnverkehrs in Baden-Württemberg

„Die Reisezeitverlängerung durch einen ICE-Halt am Flughafen dürfte im Übrigen kaum ausschlaggebend sein, da der größte Anteil an der Verkürzung der Reisezeit durch die Neubaustrecke erzielt wird“

Eisenbahnbundesamt, Planfeststellungsbeschluss
S. 180

Einführung

Die Befürworter des Projekts Stuttgart 21 sehen sich durch den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1, der die Tieferlegung des Bahnhofs umfasst, bestätigt. Es bestand indessen nie ein Zweifel, dass die planerische Genehmigung für Stuttgart 21 erreichbar ist. Eine Analyse der Begründung der Plangenehmigung zeigt: Das Eisenbahnbundesamt verweist bei den wichtigsten Argumenten gegen den Tiefbahnhof auf die Entscheidungsfreiheit der Politik. Wer gegen Stuttgart 21 argumentiert, kann dies auch mit dem Planfeststellungsbeschluss wohlbegründet tun.

Entscheidend für die Realisierung des Projekts ist nicht die Genehmigung, sondern die Finanzierung. Hier weichen die Befürworter des Projekts und insbesondere die Landesregierung allen kritischen Fragen systematisch aus. Fraglich bleibt, wie die Mehrkosten aufgeteilt werden sollen, wie hoch die tatsächlichen Kosten der Vorfinanzierung des Bundesanteils sind und ob die EU bereit ist, einen signifikanten Anteil der Projektkosten zu tragen.

Der Planfeststellungsbeschluss: Gute Gründe gegen Stuttgart 21

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) weist im Planfeststellungsbeschluss für den Tunnelbahnhof explizit darauf hin, dass die Behörde sich mit wesentlichen Kritikpunkten an Stuttgart 21 nicht befassen durfte, weil deren Prüfung nicht

Gegenstand der Genehmigung, sondern der politischen Entscheidung ist. Ganz generell stellt das EBA fest:

„Es ist (...) nicht Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens, politische Zielsetzungen in Frage zu stellen oder gar zu entwickeln. Dieses Verfahren überprüft lediglich die Konformität des beantragten Vorhabens mit den gesetzmäßigen und für die Planfeststellungsbehörde relevanten Zielen.“

Wer das EBA als Zeuge für die Notwendigkeit von Stuttgart 21 zitiert, erliegt der Versuchung eines klassischen Zirkelschlusses. Die Entscheidung des EBA basiert gerade auf den politischen Zielsetzungen, die für die Realisierung von Stuttgart 21 definiert wurden. Die Feststellung der Genehmigungsfähigkeit bestätigt nicht die Sinnhaftigkeit von Stuttgart 21, sondern nur die Wirkung der im Sinne des Projekts getroffenen politischen Vorgaben insbesondere hinsichtlich Flughafenbindung und des Verzichts auf einen integralen Taktfahrplan.

Die Flughafenbindung ist nicht alles

Der Tunnelbahnhof sticht den Kopfbahnhof vor allem bei der Anbindung des Flughafens aus. Tatsächlich sind acht Minuten Fahrzeit zwischen Tunnelbahnhof und Flughafen nicht zu übertreffen. Land, Stadt und Region überhöhen die Bedeutung dieser Relation jedoch dramatisch. Nur 1% der VVS-Fahrgäste fährt heute zum Flughafen.

Das Eisenbahnbundesamt weist zu Recht darauf hin, dass die Bundesregierung eine Anbindung der Flughäfen an das Fernverkehrsnetz der Bahn über ICE/EC nicht generell als sinnvoll ansieht. Tatsächlich soll auch nur einer von drei ICE am Flughafenbahnhof halten. Im Wesentlichen sind es also Regionalzüge, die dort Station machen werden.

Für die Anbindung des Regionalverkehrs an den Flughafen und die Messe gibt es günstigere Alternativen. Stadtbahnausbau über den Fasanenhof, Taktverdichtung der S-Bahn, Bau der Kurven in Rohr und Wendlingen. So ließe sich mit weitaus geringeren Mitteln eine hervorragende Anbindung des Flughafens an das Nahverkehrsnetz realisieren. Auch ein Fernverkehrsbahnhof als Stichstrecke von der Neubaustrecke nach Ulm wäre möglich. Die Flughafenbindung ist kein zwingendes Argument für den Tunnelbahnhof, sondern eine falsche politische Vorgabe.

Bahnfahren wie in der Schweiz – werden wir es nie begreifen?

Während die Flughafenanbindung gegen den Kopfbahnhof spricht, verhält es sich mit dem integralen Taktfahrplan genau umgekehrt. Das EBA hält ausdrücklich fest:

„Es ist zwar anzuerkennen, dass auch das von der Gruppe UMKEHR alternativ vorgeschlagene Verkehrskonzept der optimalen Verknüpfungsbedingungen teilweise zu einer solchen Attraktivitätssteigerung beitragen kann. Aufgabe dieses Verfahrens ist es jedoch, zu prüfen, ob das beantragte Konzept rechtmäßigerweise Grundlage der zu genehmigenden Infrastruktur sein kann. Da dies der Fall ist, liegt es im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit der Vorhabenträgerin, die Verkehrsinfrastruktur auf der Grundlage des Betriebsszenarios BVWP 2003 zu planen.“

Das heißt im Klartext: Würde die Politik das Ziel vorgeben, den integralen Taktfahrplan auch im zentralen Knotenbahnhof des Landes zu verwirklichen, würde allein diese Prämisse Stuttgart 21 ausscheiden lassen und zur Modernisierung des Kopfbahnhofs führen. Die im Eisenbahnverkehr viel erfolgreichere Schweiz macht uns genau das vor. Der Züricher Hauptbahnhof, der stärker frequentiert wird als das Stuttgarter Pendant, ist als ITF-Knoten ausgebaut worden und leistet gerade als Kopfbahnhof beste Dienste.

Es ist einer der großen verkehrspolitischen Irrtümer der Deutschen Bahn gewesen, einseitig auf superschnelle Verbindungen zwischen wenigen Knotenpunkten zu setzen und die Reisegeschwindigkeit in der Fläche zu vernachlässigen. Letztes Beispiel: Bypass Mannheim. Die Fortsetzung dieser falschen Strategie führt das EBA zu seiner Entscheidung für Stuttgart 21.

Es ist also festzuhalten: Hätte die Politik in Stadt und Land die Flughafenanbindung nicht zu einer ausschlaggebenden Größe überhöht und den integralen Taktfahrplan zur politischen Vorgabe gemacht, wäre die Entscheidung des EBA zu Gunsten des Kopfbahnhofs ausgefallen.

Ein drittes ausschlaggebendes Argument gegen Stuttgart 21 wird vom EBA implizit bestätigt:

„Die Fragen der Kosten und der Wirtschaftlichkeit werden von den Stellen geprüft, die über die Finanzierung des Vorhabens zu entscheiden haben. (...) Das gilt

auch für die Frage, ob das Geld nicht „besser“ für andere Projekte verwendet werden müsste. Auch dies ist Gegenstand politischer Entscheidungen.“

In der Tat zeigt ein Blick auf das Finanztableau für Stuttgart 21, dass der Kampf um die knappen Finanzmittel die eigentliche Streitfrage ist.

Die Finanzierung: Schwarze Löcher im Stuttgarter Talkessel

Hinsichtlich der Kosten enthält der Planfeststellungsbeschluss drei wesentliche Informationen. Erstens müssen für den Teilerhalt des Eisenbahndirektionsgebäudes zusätzlich 15 Millionen Euro bereitgestellt werden. Zweitens erhöhen sich die Baukosten um einen bislang nicht bekannten Betrag durch ein Nachfahrverbot auf den Baustraßen im Bahnhofsareal. Und drittens wird mit wesentlich weniger Zügen gerechnet.

Für frühere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen wurden 984 An- und Abfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof unterstellt. Jetzt sind nur noch 856 vorgesehen. Die Differenz ergibt sich nicht aus Streichungen in der Spitzenstunde, denn hier ist der Tunnelbahnhof bereits an seiner Kapazitätsgrenze, sondern in den Nebenstunden.

Dennoch fehlen 128 An- und Abfahrten pro Tag und deren Beitrag zur Wirtschaftlichkeit. Das sind immerhin 13%. Die von der Bahn prognostizierten Mehrerlöse waren immer schon Fantasiazahlen. Aber selbst den optimistischsten Rechnern müsste mulmig werden, wenn diese Zahlen mit 13% weniger Zügen erreicht werden sollen.

In der Summe entsteht durch die drei genannten Faktoren ein Finanzierungsmehrbedarf in Höhe von überschlägig 100 Millionen Euro. Nach bislang nur inoffiziell bestätigten Zahlen kommen Kostensteigerungen von 200 bis 350 Millionen Euro im Abschnitt des Tunnelbahnhofs und von 525 bis 750 Millionen Euro für den Abschnitt Wendlingen-Ulm hinzu. Berechnungen der grünen Landtagsfraktion zeigen, dass dem Land überdies Mehrkosten von 150 bis 225 Millionen Euro für die Vorfinanzierung des Bundesanteils entstehen, weil die Rückzahlung nicht 2011, sondern nach Fertigstellung des Gesamtprojekts erfolgen wird (Anlage Schreiben StS Großmann). In der Summe beträgt daher das Finanzierungsdefizit bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm 1,0 bis 1,4 Milliarden Euro. Das entspricht einem Viertel der bislang eingeplanten Kosten.

Die Gesamtkosten beider Projekte liegen zwischen 5,6 und 6,0 Milliarden Euro (siehe Tabelle).

Besonders gravierend wirkt sich Stuttgart 21 auf den Landeshaushalt aus. Das Verkehrsministerium selbst macht dabei beide Augen zu. Die Antwort auf fünf von sechs konkreten Fragen zur Finanzierung des Großprojekts durch das Land blieb der Minister schuldig (Anlage DRS 13/3983). Sicher ist angeblich nur, dass die jährlich veranschlagten Vorfinanzierungskosten von 80 Millionen Euro ab 2007 über den allgemeinen Haushalt beglichen werden sollen. Bei dessen bekannter Struktur kann dies nur heißen: die Finanzierung besteht aus zusätzlichen Schulden.

Schon im alten Kostenrahmen hat sich das Land verpflichtet, eine halbe Milliarde Euro aus Nahverkehrsmitteln für Stuttgart 21 zur Verfügung zu stellen: 255 Millionen Euro aus GVFG-Landesmitteln, 179 Millionen Euro nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und 200 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln. Die Landesregierung sieht sich bisher außer Stande, die Auswirkungen dieser Zahlungen auf den Verkehr im Rest des Landes zu beziffern. Berechnungen der grünen Landtagsfraktion zeigen jedoch: Wird Stuttgart 21 realisiert bedeutet dies den faktischen Stopp der Modernisierung des Nahverkehrs in allen anderen Landesteilen.

Stuttgart baut Tunnel – der Rest des Landes blickt in die Röhre

Für das GVFG-Landesprogramm stehen derzeit rund 60 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Für Stuttgart 21 würden während der Bauzeit jährlich mehr als 30 Millionen Euro benötigt. Die Hälfte der verfügbaren Mittel wäre also in einem einzigen Projekt gebunden. Noch schlechter sieht es bei den Nahverkehrsmitteln nach Schienenwegeausbaugesetz aus. Gemäß der Sammelvereinbarung der Länder mit dem Bund stehen Baden-Württemberg jährlich rund 25 Mio. € aus dieser Finanzierungsquelle zur Verfügung. Diese Mittel müssten demnach für sieben Jahre komplett für Stuttgart 21 eingesetzt werden. Einzig das Aufkommen aus Regionalisierungsmitteln des Bundes scheint ausreichend, um die gemachten Zusagen zu erfüllen.

Die Landesregierung bestreitet zwar bis heute einen kausalen Zusammenhang zwischen ihren drastischen Einsparmaßnahmen im ÖPNV und Stuttgart 21, die Zahlen belegen aber das Gegenteil: Ganz eindeutig frisst Stuttgart 21 die

Nahverkehrsmittel des Landes wie ein großes schwarzes Loch. Der Bau des Stuttgarter Tiefbahnhofs ist nur um den Preis einer krassen Benachteiligung aller übrigen Landesteile zu haben. Die Kürzungen des Landes beim GVFG, der Verbundförderung und den Zugbestellungen trotz steigender Zuweisungen des Bundes lassen sich nur mit Stuttgart 21 erklären.

Die Konsequenzen sind bereits klar erkennbar: In Mannheim kann kein Zuschuss mehr für neue Fahrzeuge geleistet werden, in Karlsruhe sind alle weiteren S-Bahn-Strecken auf Eis gelegt, die Heilbronner Stadtbahn wird auf lange Sicht nicht ins Zabergäu fahren, die RegioStadtbahn Neckar-Alb soll ohne Zuschüsse aufs Abstellgleis, die S-Bahn Rhein-Neckar wird nicht nach Aglasterhausen fahren und selbst die Region Stuttgart muss bluten, weil der Verkehrsminister mit aller Macht den Ausbau der S 40 nach Backnang zu kippen versucht und für die S 1 nach Kirchheim eine Finanzierung bis 2018 in Aussicht stellt. Einzig die Ausbaumaßnahmen mit GVFG-Bundsmitteln haben noch Aussicht auf Erfolg. Stuttgart 21 bedeutet für den Rest des Landes den Verzicht auf alle künftigen Ausbauplanungen und ein Arrangement mit einem veraltenden Fuhrpark sowie Streichungen im Zugverkehrsangebot.

Die Landesregierung versucht dieser Diskussion durch ausweichende Antworten zu entkommen. So antwortet Minister Mappus in der Landtagsdrucksache 13/3983 auf die Frage *„Wie sollen die für „Stuttgart 21“ eingeplanten Mittel im Falle des Scheiterns des Projektes verwendet werden und welcher Betrag stünde gegebenenfalls zur Disposition?“* lapidar mit dem Satz: *„ Das Ministerium für Umwelt und Verkehr geht davon aus, dass das Projekt „Stuttgart 21“ realisiert wird. Daher stellt sich diese Frage nicht.“* Für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel stellt sich diese Frage sehr wohl. Es ist bezeichnend, dass die Landesregierung sich dieser Alternativendiskussion nicht stellen will.

Letzte Hoffnung Europa

Seit einem Jahr setzen die Befürworter von Stuttgart 21 immer deutlicher darauf, dass die EU die absehbare Finanzierungslücke durch Zuschüsse bis zu 20% schließen wird. Sie bleiben dabei die Antwort auf die Frage schuldig, wie eine Entscheidung über den Baubeginn 2006 noch in diesem Jahr getroffen werden soll, wenn die EU absehbar nicht vor 2007 über einen zu stellenden Antrag auf

Zuschüsse entscheiden kann. Auch das Volumen einer EU-Förderung ist aus heutiger Sicht höchst unsicher. In der Vergangenheit betrug die durchschnittliche Förderung weniger als 2%. Die immer wieder genannten Sätze von 10% für Stuttgart 21 und 20% für die Neubaustrecke sind lediglich gesetzliche Obergrenzen. Die EU-Kommission beabsichtigt in der Tat, künftig mehr Geld für die transeuropäischen Netze zur Verfügung zu stellen. Ob dies gelingt, hängt von der Ausstattung des EU-Haushaltes durch die Mitgliedsstaaten ab. Deutschland als größter Nettozahler hat sich hier bislang eher zugeknöpft gezeigt.

Überdies stellt sich die Frage, welchen Grund es für die EU geben sollte, die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu finanzieren. Diese hat erwiesenermaßen auf die Geschwindigkeit der europäischen Ost-West-Verbindungen keinen nennenswerten Einfluss. Aus Sicht der EU ist einzig allein eine Förderung der Neubaustrecke nach Ulm sinnvoll. Die Abgeordneten der baden-württembergischen Landesgruppe der Grünen im Bundestag werden den Bundesverkehrsminister schriftlich auffordern, einen eventuellen Antrag für EU-Förderung auf die Neubaustrecke zu konzentrieren.

Zusammenfassung

Die Tunnel im Stuttgarter Talkessel sind noch nicht gegraben. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamt ist eine Baugenehmigung, aber kein Grund, den Kopfbahnhof aufzugeben. Das EBA hat in seiner Entscheidung politische Zielsetzungen zu Grunde gelegt, die eigens für den Bau von Stuttgart 21 definiert wurden. Schon ein Verzicht auf die Anbindung des Flughafens durch einen direkten Tunnel an die Stuttgarter Innenstadt und Vorrang für Anschlüsse im Hauptbahnhof würde den Tunnelbahnhof gegenüber einem modernisierten Kopfbahnhof als schlechtere Lösung erscheinen lassen. Das gilt erst Recht, wenn man nach dem Geld fragt. Aus heutiger Sicht fehlen rund eine Milliarde Euro für die Realisierung des Großprojekts. Die Hoffnung auf EU-Gelder ist vage und die Grünen im Bund setzen sich dafür ein, sie auf die Neubaustrecke zu konzentrieren. Schon die bisher verplanten Gelder fehlen dem Nahverkehr im ganzen Land. Wenn der Tunnelbahnhof gebaut wird, muss man sich im Rest des Landes an veraltete Fahrzeuge, gestrichene Zugfahrten und den Verzicht auf viele Ausbauprojekte gewöhnen. Stuttgart 21 ist finanziell und verkehrlich ein großes schwarzes Loch.