

Bund und Bahn „verbrennen Milliarden“

Bundestagsabgeordneter Winfried Hermann: Den Machern von Stuttgart 21 werden die Kosten davonlaufen

Mit Ärger im Bauch hat der Tübinger Bundestagsabgeordnete (Grüne) Winfried Hermann gestern den ersten Spatenstich im Stuttgarter Hauptbahnhof beobachtet. Im TAGBLATT-Interview bekräftigt er seine Kritik an dem Bahnprojekt. Er bleibt dabei: Stuttgart 21 werde zwei bis vier Milliarden Euro teurer als die Bahn vorgibt. Das schließt der Bundestagsausschuss-Vorsitzende für Verkehr aus einer aktuellen Untersuchung aller großen deutschen Bahnprojekte.

SCHWÄBISCHES TAGBLATT: Warum Sie beim ersten Spatenstich in Stuttgart dabei?

WINFRIED HERMANN: Ich bin zum inszenierten Spatenstich gefahren. Wohlgernekt inszeniert, weil es kein Baubeginn sein kann, weil noch nicht einmal alle notwendigen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse zum Projekt vorliegen. Bei der Neubautrecke fehlen sie überwiegend. Als Bundestagsabgeordneter und als Ausschussvorsitzender bin ich verantwortlich für vernünftige Schienenverkehrspolitik und rationalen Einsatz der begrenzten finanziellen Mittel des Bundes.

Sie waren daher nicht in Festtagslaune?

Es war ein ärgerlicher Anlass. Mit meiner Anwesenheit drückte ich aus, dass ich wie viele Bürgerinnen Stuttgart 21 für die größte Fehlentscheidung in der Verkehrspolitik der letzten Jahrzeh-



Winfried Hermann sah mit Ärger dem ersten Spatenstich zu. Archivbild: Metz

te halte. Ich konnte nicht einer der Jubler sein, sondern eher das mahnende Gewissen.

Woran krankt es bei diesen Plänen?

Mit Stuttgart 21 wird ein funktionierender Kopfbahnhof, das Herz des Regional- und Nahverkehrs in Baden-Württemberg, mit seinem integrierten Taktfahrplan zerschlagen. Mit Milliarden-Aufwand wird eine unterirdische Durchgangsstation, ein Engpass für die Zukunft, mit nur acht Stehgleisen und noch weniger Zufahrtsgleisen im Tunnel gebaut. Der Cannstatter Vorortbahnhof hat heute schon mit zehn Gleisen mehr Kapazität als der zukünftige unterirdische Hauptbahnhof. Vorteile hat diese Konstruktion nur für die Fernverkehrskun-

den, die schnell unter Stuttgart durchfahren wollen. Für die große Mehrzahl der Nah- und Regionalverkehrsnutzer, die aus- und umsteigen, hat der enge unterirdische Bahnhof mehr Nachteile. Dazu kommt ein extrem hohes Bau- und Kostenrisiko in schwierigem Gelände, die das Projekt immer teurer werden lassen. Am Ende wird der Bahnhof eher sechs oder acht Milliarden Euro kosten.

Was wäre die Alternative?

Mit so viel Geld könnte man bundesweit den gesamten öffentlichen Nahverkehr modernisieren und ertüchtigen. Mit anderen Worten: Wenn man wirklich etwas für den Schienenverkehr und zur Nutzung klimafreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel beitragen

wollte, dann darf man nicht Milliarden in einen Bahnhof verbrennen, sondern muss sie in die Fläche und ins System investieren. Übrigens: Das unterirdische Tunnelkonstrukt ist im Betrieb extrem störungsanfällig. Ein Unfall im Tunnel blockiert das ganze System für Stunden oder Tage.

Wie kommen Sie auf die extreme Kostensteigerung?

Wir haben die großen Bauprojekte der letzten Jahre in ganz Deutschland unter die Lupe genommen und können feststellen, dass sich über die Jahre die Projekte erheblich verteuern. Eine Verdoppelung der Kosten im Laufe des Bauvollzugs ist eher die Regel als die Ausnahme.

Haben Sie dafür ein Beispiel?

Der Ausbau der Rheintalbahn, der 1987 mit 1,1 Milliarden Euro geplant war, steht heute bei 5,7 Milliarden, ist längst nicht fertig und die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen kommen noch oben drauf. Die Neubautrecke Frankfurt-Köln wurde zu Baubeginn 1996 auf 2,9 Milliarden angesetzt und am Ende war sie sechs Milliarden teurer. Die Neubautrecke Ingolstadt-München wurde 1994 mit 1,5 Milliarden angesetzt. Inzwischen hat sie 3,3 Milliarden gekostet und ist noch nicht fertig.

Halten Sie eine Fertigstellung des Bahnhofs und der Neubautrecke Stuttgart-Ulm bis 2019 für realistisch?

Auf keinen Fall. Stuttgart 21 und die Neubautrecke werden eher 20 als zehn Jahre dauern. Es könnte sogar passieren, dass der Bahnhof fertig ist und die Strecke noch

nicht. Ein Beispiel: Der 9,4 Kilometer lange Katzenberg-Tunnel im Rheintal, etwa so lang wie der Tunnel vom Hauptbahnhof zum Flughafen – allerdings in weniger kompliziertem Gestein – ist nach sieben Jahren erst im Rohbau fertig. Bei Stuttgart 21 sind es über 30 Kilometer im Tunnel und auch bei der Neubautrecke sind über 30 Kilometer unterirdisch zu bauen, und zwar in schwierigstem Gestein.

Lässt sich der Bau nicht beschleunigen, wenn das Projekt so dringlich ist?

Nein. Denn es gibt technische und personelle Grenzen, in ganz Europa sind die Kapazitäten begrenzt und die wenigen Tunnelbauarbeiter lassen sich nicht einfach vermehren.

Was bedeutet das Stuttgarter Projekt für die anderen Projekte in Deutschland und den Schienen-ausbau?

Für die bereits laufenden und die neu begonnenen Projekte fehlen bis 2020 mehr als 20 Milliarden Euro – ohne Stuttgart 21. Wenn nun Stuttgart 21 vorgezogen wird, verschoben und verlängert sich die Bauzeiten noch mehr. Die Vielzahl der Projekte wird angesichts der Finanzierungslücken nicht bis 2020 fertig, sondern eher bis 2040.

Wie viel Geld werden zur Zeit in die Schienen pro Jahr investiert?

Im Schnitt eine Milliarde pro Jahr. Das Doppelte wäre nötig, wollte man all die Großprojekte realisieren. Dies ist aber angesichts der kommenden Sparhaushalte eine glatte Illusion. Politik und Bahn lügen sich seit Jahren mit ihrer ge-

waltigen, nicht finanzierten Projektliste in die Tasche. Das Ergebnis ist, dass man auf vielen Baustellen immer langsamer vorankommt und die Bauzeiten sich über Jahrzehnte strecken. Das ist ein ökonomisch völlig sinnloser Einsatz von Investitionsmitteln. So wird über viele Jahre Kapital gebunden, ohne den Nutzen zu haben. Kein privates Unternehmen würde eine solche Investitionsstrategie überleben.

Der Bund behauptet doch aber immer wieder, dass diese Projekte einen hohen Nutzen hätten.

Dem Deutschen Bundestag liegen bis zum heutigen Tage keine aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu diesen Projekten vor. Ich vermute, wenn die Zahlen offen lägen, würde deutlich, dass sich das Ganze angesichts gestiegener Kosten nie und nimmer rechnet. Immerhin hat die Bahn schon angekündigt, dass die Fahrkarten für die Bahnbreutzer teurer werden, damit sie ihren Eigenanteil an Stuttgart 21 stemmen kann. Der Zuschuss des Landes von zwei Milliarden verstüß zwar für Bund und Bahn die Projekte, es ist letztlich aber ein vergiftetes Geschenk. Denn ohne diese Milliarden, die in die Bildung fehlen, wären die Projekte aus Kostengründen abgesagt worden. Die Bahn verweigert die Auskunft zur Wirtschaftlichkeit aus Konkurrenzgründen, und der Bund versteckt sich hinter der Bahn. Angesichts der Tatsache, dass Stuttgart 21 und die Neubautrecke nahezu komplett aus Steuermitteln finanziert werden sollen, ist dies auch ein demokratischer Skandal.

Die Fragen stellte Raimund Weible