



Dorotheenstraße 101; 11011 Berlin
T (030) 227 71950
F (030) 227 76399
winfried.hermann@bundestag.de

Wahlkreisbüro, Rümelinstraße 8, 72070 Tübingen
T (07071) 25 27 57
F (07071) 25 25 59
winfried.hermann@wk.bundestag.de

Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages
Umweltpolitischer Sprecher
Sportpolitischer Sprecher

Berlin/Tübingen, den 15.03.2005

Stuttgart 21 - Traum ohne finanzielle Basis

Zur aktuellen Diskussion um Stuttgart 21 erklären Winfried Hermann MdB, verkehrspolitischer Sprecher Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und Margareta Wolf MdB, Parlament. Sts. Im BMU und Mitglied im Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG:

Die Beschlüsse für den Bundeshaushalt 2005 sowie die mittelfristige Finanzplanung des Bundesfinanzministers haben deutlich gemacht, dass die Bahn im Jahr 2005 sowie in den kommenden Jahren mit sinkenden Zuschüssen für Investitionen rechnen muss. Während der Bund bis 2003 pro Jahr über 4 Milliarden Investitionsmittel zur Verfügung stellte, zeichnet sich eine Bundeshaushaltlinie ab, die bis 2008 im Durchschnitt bei max. 3,1 Milliarden Euro pro Jahr liegen wird. Die Kürzungen gehen vor allem auch auf die Koch-Steinbrück-Bundesratsinitiative zurück, die zur Sanierung des Bundeshaushaltes Kürzungen beim Schienenverkehr in Höhe von mehreren Milliarden Euro vorsah. Die DB AG benötigt 2,5 Milliarden Euro pro Jahr, um ihre Ersatzinvestitionen in das zunehmend erneuerungsbedürftige Bestandsnetz zu finanzieren. Dann verbleibt ein schmales Delta von ca. 600 Millionen Euro für die Aus- und Neubauprojekte des vordringlichen Bedarfs. Die Gesamtkosten aller Schieneprojekte des vordringlichen Bedarfs bis 2015 betragen 36 Milliarden Euro. Bei jährlichen Mitteln von z. Zeit 600 Millionen Euro würde es 60 Jahre dauern, sie zu realisieren.

Das Vorhaben Stuttgart 21 kann nicht losgelöst von dem Bedarfsplanvorhaben der NBS/ABS Stuttgart-Ulm-Augsburg gesehen werden. Ohne diese Strecke ist Stuttgart 21 erst recht unsinnig. Die NBS/ABS dagegen kann ohne Stuttgart 21 realisiert werden und macht auch ohne unterirdischen Bahnhof Sinn. Die Strecke besitzt einen überregionalen Verkehrswert und muss deshalb kommen.

Ob die zu erarbeitende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der DB AG zu einem positiven Ergebnis kommen wird ist fraglich. Dazu kommt eine erhebliche Eigenmittelproblematik. Das heißt, dass die Deutsche Bahn große Schwierigkeiten hat, ihre Eigenmittelanteile zu den Neubaustrecken beizutragen. Eine Realisierung von Stuttgart 21 in unternehmerischer Verantwortung (1,5 Milliarden Euro!) ist deshalb nicht verantwortbar.



PRESSMITTEILUNG

Der Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen, die die Vorfinanzierung der Sowiesokosten des Ausbaus des Knotens Stuttgart und der Investitionskosten der NBS durch das Land berücksichtigen, setzt voraus, dass die Rückzahlung durch den Bund gesichert ist. Das kann der Bund kaum garantieren. Eine Vorbelastung des Bundeshaushaltes mit ca. 350 Millionen Euro pro Jahr über den Zeitraum von 8 Jahren ab 2011 ist aus heutiger Sicht mehr als problematisch, unverantwortlich und absolut unrealistisch.

Das Land Baden Württemberg muss endlich in der Realität ankommen und sich von dem Projekt Stuttgart 21 verabschieden. Es lässt sich weder mit einer Lockfinanzierung des Landes noch mit dem festen Glauben an vage EU-Zuschüsse schön rechnen und herbeizwingen.

Die Zeiten, in denen die Bahn und der Bund nicht notwendige Prestigeobjekte finanzieren konnten, sind ein für alle mal vorbei. Es macht deshalb auch gar keinen Sinn, der Bevölkerung die angeblich nahende Realisierung von Stuttgart 21 immer wieder neu zu verkünden. Es gibt wichtigere Nord-Süd und Ost-Westverbindungen, die für die Wettbewerbsfähigkeit im Güter- und Personenverkehr vorrangig sind. Das muss auch die Landesregierung Baden Württemberg endlich zur Kenntnis nehmen.