

Rede: Moratorium für Stuttgart 21 – Wirtschaftlichkeit des Großprojektes vor Baubeginn sicherstellen

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Fangemeinde des Unterirdischen,

(Heiterkeit bei der LINKEN)

es ist schon erstaunlich, dass man im Jahre 2009 einen unterirdischen Bahnhof mit der Moderne verwechseln kann.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der LINKEN)

Es ist ein durch und durch altmodisches Projekt der 90er-Jahre.

In den 90er-Jahren wurden die Großstädte in ganz Deutschland mit Plänen für unterirdische Bahnhöfe beglückt.

Deutschland sollte in einem quasi unterirdischen Bahnsystem verbunden werden, sozusagen wie ein U-Bahn- oder Lufthansa-Netz unterirdisch durch Deutschland.

(Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Man hat in den Städten gerechnet und gerechnet, und fast alle Projekte sind gestorben. Nur eines ist übrig geblieben: das in Stuttgart. Frankfurt und andere Städte haben aufgegeben, weil man überall nachgerechnet und festgestellt hat, was für ein Blödsinn es ist, Geld dafür auszugeben, dass die Leute möglichst schnell unter der eigenen Stadt vorbeifahren. Dass ausgerechnet Schwaben Milliarden dafür ausgeben, dass man unterirdisch unter ihrer schönsten Stadt durchfährt, um anschließend Videos zu verschenken, damit die Bahnreisenden erfahren, wie die Stadt aussieht, ist besonders absurd.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der LINKEN)

Das Projekt ist verkehrspolitisch völlig daneben. Deswegen waren auch übrigens alle Bahnverbände und Umweltorganisationen von Anfang an gegen dieses Projekt. Nur diejenigen, die selber in der Regel fliegen oder Auto fahren, wollten die Bahn mit Geld beglücken. Dann ist ihnen das unterirdische Projekt eingefallen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Unterirdisch ist an diesem Projekt die Finanzierung. Begonnen hat man in den 90er-Jahren mit dem Versprechen, dass sich dieses Projekt selbst rechnet. Deswegen ist es heute noch im Bundesministerium als eigenwirtschaftlich dargestellt. Dabei ist alles, aber auch alles öffentlich finanziert. Eigenwirtschaftlich ist es in dem Sinne: Die verkaufen die Flächen, und damit rechnet sich das.

Die Flächen stehen aber schon seit 10, 15 Jahren in Stuttgart zum Verkauf. Sie sind schwer verkäuflich, weil eine Innenstadt nicht einfach auf das Doppelte vergrößert werden kann. Bürogebäude und Kaufhäuser kann man nicht verdoppeln, wenn die Bevölkerung und die Wirtschaft nicht wachsen.

Unterirdisch ist auch, wie dieses Projekt weiter finanziert wurde. Noch vor einem Jahr wurde im Haushaltsausschuss gesagt, dieses Projekt sei das am besten durchkalkulierte Projekt. Die Kosten lagen noch deutlich unter 3 Milliarden Euro.

Der Staatssekretär hat zwei Tage vor der Entscheidung des Aufsichtsrates dem Ausschuss einen Brief vorgelegt, demzufolge das Projekt immer noch 3 Milliarden Euro kosten sollte. Zwei Tage später waren es auf einmal 4 Milliarden Euro, und dann sagen Sie, das sei gut gerechnet; es sei ordentlich und gut gewirtschaftet worden. Bis zum heutigen Tag hat weder der Ausschuss oder irgendjemand sonst von Ihnen die Wirtschaftlichkeitsrechnung für dieses Projekt gesehen. Keiner!

Lange hieß es, man könne sie unter Verschluss einsehen. Aber nicht einmal das war möglich. Niemand im Bundestag hat die Wirtschaftlichkeitsrechnung gesehen. Es gibt übrigens auch im Ministerium niemanden, der sie gesehen hat. Denn die Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde an eine Firma ausgelagert, die auch sonst Bahnprojekte begutachtet und zum Teil von der Bahn lebt.

Wir wissen also nicht wirklich, was dieses Projekt kostet. Nun haben wir kurz vor der Entscheidung aus internen Quellen erfahren, dass dieses Projekt 5 Milliarden Euro gekostet hätte. Dann hat man in wenigen Wochen 900 Millionen Euro herausgerechnet durch Einsparungen beispielsweise bei der Tunnelstärke bzw. der

Betonstärke, nach dem Motto „Wir wollen ja keine Bunker bauen, sondern Tunnels“. Insofern frage ich mich: Waren vorher Bunkeringenieure oder Eisenbahningenieure mit der Planung befasst?

Es ist doch aberwitzig, zu glauben, dass man so eine Summe kurzerhand kleinrechnen kann.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der LINKEN)

Dieses Projekt ist von Anfang an preislich unter Wert gerechnet worden, damit man es politisch durchpauken kann. Jetzt kostet es schon das Doppelte, aber Sie nehmen immer noch nicht Abstand davon.

(Patrick Döring [FDP]: Wo ist die Alternative? – Hartfrid Wolff [Rems-Murr] [FDP]: Einfach dagegen sein reicht nicht! Das ist langweilig!)

Sie wollen die Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht einmal sehen. Nein, Sie wollen das Projekt durchsetzen. Wir verlangen nicht einmal mehr von Ihnen, dass Sie das Projekt aufgeben. Aber nehmen Sie wenigstens die Wirtschaftlichkeitsrechnung zur Kenntnis und rechnen Sie nach!

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der LINKEN)

Die Neubaustrecke lehnen wir übrigens nicht grundsätzlich ab. Wir lehnen die Form ab, und wir lehnen es ab, den Bau einer Strecke zu beschließen, die nicht einmal vollständig planfestgestellt ist. Von sieben Bauabschnitten sind gerade einmal zwei planfestgestellt. Für diese Strecke, die übrigens gleich viele Tunnel hat wie das Projekt Stuttgart 21, wird nur mit 2 Milliarden Euro gerechnet. Warum eigentlich sollen wir es zum halben Preis bekommen? Wir wissen heute alle aus vergleichbaren Projekten, dass es mindestens 4 Milliarden bis 6 Milliarden Euro kosten wird. Wenn Sie alles zusammenrechnen, kommen Sie auf ein Projekt von mindestens 10 Milliarden Euro.

Des Weiteren haben Sie gesagt, man könne durch das Projekt Schienenverkehr verlagern. Die Neubaustrecke kann aber nicht einmal Güterzüge aufnehmen.

(Patrick Döring [FDP]: Das stimmt doch nicht! Das ist widerlegt worden!)

Es gibt Güterzüge nur auf dem Papier, die in der Praxis gar nicht vorkommen. Sie aber behaupten, das sei ein Projekt zur Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Das ist doch nur in Unkenntnis dahergesprochen.

(Patrick Döring [FDP]: Nur weil die Leute nicht das antworten, was Sie hören wollen!)

Es ist eine Behauptung, die nicht nachvollziehbar ist.

Liebe Fangemeinde, dieses Projekt rechnet sich nicht. Es ist nicht wirtschaftlich. Es schadet dem Schienenverkehr und den Kunden. Es ist schlicht und einfach unterirdisch. Nehmen Sie Abstand davon! Denken Sie nach! Wir haben in unserem Antrag ein Moratorium gefordert. Dann können Sie auch nachrechnen.

Vielen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der LINKEN)