

Startseite **Nachrichten**

WINFRIED HERMANN ZUR ICE-STRECKE ÜBER DIE ALB

"Erst müssen Zahlen auf den Tisch"

Winfried Hermann, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestags-Grünen, verlangt von den Verantwortlichen des ICE-Projekts über die Alb, erst mit dem Bau zu beginnen, wenn ehrliche Zahlen auf dem Tisch sind.

RAIMUND WEIBLE



ICE am
Albaufstieg: Die

Trassenoptimierung für den Güterverkehr sei dringlicher als die Neubaustrecke, sagt Winfried Hermann (Grüne). Foto: Peter Schiele

schwierigster Gesteinsinformation sagen uns alle Experten und der Bundesrechnungshof, die Strecke kostet nicht zwei, sondern eher vier Milliarden Euro.

Wolfgang Drexler, Sprecher des Großprojekts Stuttgart - Ulm, meint, es gebe für die Bahn keinen Grund, mit falschen Zahlen zu operieren.

HERMANN: Es ist wie bei allen Großprojekten: Die Kosten werden bei politisch gewollten Projekten für die Öffentlichkeit kleingerechnet. Wenn man dann erst mal mit dem Bau begonnen hat, können Kostensteigerungen von 100 Prozent und mehr nicht mehr abgewiesen werden.

Ihre Gegner wie Innenminister Heribert Rech werfen Ihnen vor, Sie wollten nach dem Erfolg bei den Kommunalwahlen in Stuttgart das Bahn-Großprojekt nun bei der Bundestagswahl als Stimmenbringer einsetzen. Ist Winfried Hermann ein Populist, dem es nur an reiner Panik- und Stimmungsmache gelegen ist?

HERMANN: Es ist ganz und gar nicht populär, auf ungelöste Probleme hinzuweisen. Populistisch ist die Haltung "alles wird gut" und populistisch ist es, unangenehme Informationen vor den Wahlen zu verschweigen. Als verkehrspolitischer Sprecher meiner Fraktion muss ich den Schienenverkehr in ganz Deutschland im Auge haben, ein interessengeleiteter Provinzblick wäre schädlich. Dieser ist bei den Befürwortern leider vorhanden.

Was ist so falsch an dem Vorgehen des Landes, sich mit 950 Millionen Euro an dem Projekt zu beteiligen, damit es gleichzeitig mit Stuttgart 21 gebaut werden kann?

HERMANN: Das Land bezahlt, obwohl nicht zuständig, eine Milliarde für die Strecke und ungefähr genauso viel für den U-Bahnhof "Stuttgart 21". So wird die Priorisierung des Projektes erkaufte. Für Bund und Bahn sind in den nächsten Jahren ganz andere Projekte wichtig, vor allem der Schienengüterverkehr. Der Ausbau der Rheintalschiene ist nach Ansicht aller Experten viel dringlicher. Dafür und für den Lärmschutz fehlt dann das Geld.

Zweifeln Sie daran, dass der Stuttgarter Teil und der Alb-Teil gleichzeitig begonnen werden können?

HERMANN: Meine Sorge ist, dass "Stuttgart 21" und die Neubaustrecke begonnen werden, ohne zu wissen, was sie wirklich kostet und wie sie finanziert werden kann. Wenn die Neubaustrecke tatsächlich "Magistrale für Europa" werden soll, dann darf sie nicht auf den Personenverkehr auf der Schiene beschränkt sein. Es ist doch ein Skandal, dass sie angeblich für den Güterverkehr tauglich ist, es in Wahrheit aber gar nicht ist.

Herr Hermann, halten Sie den Ausbau der ICE-Strecke Wendlingen - Ulm für verzichtbar?

WINFRIED HERMANN: Nein. Aber die Planung hat gravierende Mängel, die Kosten- und Baurisiken werden heruntergespielt. Angesichts der Finanzlage von Bund und Bahn und ungelöster Probleme, fehlender Planfeststellung für größere Teile der Strecke kann nicht nächstes Jahr mit dem Bau begonnen werden.

Wie begründen Sie Ihre Zweifel an den offiziellen Kostenvoranschlägen für die Strecke Wendlingen - Ulm?

HERMANN: Auf Grund von Vergleichsprojekten mit entsprechenden Tunnelstrecken und



Winfried
Hermann:

Neubaustrecke für den Güterverkehr nicht tauglich.

Wollen Sie den Bund dazu zwingen, den Stuttgarter Kopfbahnhof beizubehalten, damit Gelder frei werden für die ICE-Strecke Stuttgart - Ulm?

HERMANN: Ich will, dass endlich alle Informationen auf den Tisch kommen, bevor gebaut wird, dass ehrlich und genau mit aktuellen Zahlen und nicht mit überholten von vorgestern gerechnet wird. Die Strecke wird als Fortschritt gegenüber dem alten Alb-Aufstieg bei Geislingen dargestellt, dabei ist die durchschnittliche Steigung auf der Neubaustrecke höher als auf der alten Trasse. Vordringlich wäre es, die alte Trasse für den Güterverkehr zu optimieren.

Als verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion haben sie sich immer als Fan der Bahn geriert. Könnte dieser Ruf jetzt nicht Schaden nehmen?

HERMANN: Auch als Fan des klimafreundlichen Schienenverkehrs sollte man seinen kritischen Verstand nicht abschalten. Alle Verkehrsprojekte müssen geprüft werden, ob sie verkehrlich sinnvoll, wirtschaftlich und bezahlbar sind. Die Bahn leidet an teuren Großprojekten, die dem Schienenverkehr insgesamt wenig nützen. Für sinnvolle kleinere Projekte wie z.B. den Ausbau der Südbahn oder der Gäubahn fehlt das Geld.

Was halten Sie von der Berufung des SPD-Landespolitikers Wolfgang Drexler zum Sprecher des Groß-Projekts?

HERMANN: Sie wird weder das Projekt noch die SPD voranbringen.

27.08.2009 - 08:30 Uhr | geändert: 27.08.2009 - 08:46 Uhr