

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Ekin Deligöz, Ingrid Hönlinger, Memet Kilic, Sylvia Kotting-Uhl, Fritz Kuhn, Agnes Malczak, Beate Müller-Gemmeke, Dr. Gerhard Schick, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Kai Gehring, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Uwe Kekeritz, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sofortiger Baustopp für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich unverzüglich für einen sofortigen Baustopp von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm einzusetzen und offene Gespräche mit allen Beteiligten zu führen mit dem Ziel, eine tragfähige, politisch durchsetzbare und finanzierbare Lösung für die Entwicklung des Bahnknotens Stuttgart und des Korridors Stuttgart–Ulm zu finden,
2. dem Deutschen Bundestag alle relevanten Gutachten zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen, der ökologischen und baulichen Risiken der beiden Projekte vorzulegen,
3. eine aktualisierte Kostenrechnung vorzunehmen und nachvollziehbar die Finanzierungsanteile der Projektbeteiligten, insbesondere des Bundes, der Deutschen Bahn AG als Unternehmen im Eigentum des Bundes, der Europäischen Union, des Landes Baden-Württemberg, der Stadt und der Region Stuttgart sowie der Flughafengesellschaft Stuttgart darzulegen und dabei die öffentlichen Mittel (Landes- bzw. Bundesprogramme) auszuweisen,
4. eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung für Stuttgart 21 und eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung für die NBS Wendlingen–Ulm insbesondere auf der Basis realistischer Zahlen für den Schienengüterverkehr vorzunehmen und dem Deutschen Bundestag offenzulegen,
5. dem Deutschen Bundestag darzulegen, in welcher Zeitachse die beiden Projekte mit den aktualisierten Kosten bei welchen Annahmen von erwarteten Investitionsmitteln für Aus- und Neubauten der Deutschen Bahn AG insgesamt im Verkehrsetat finanziert werden sollen.

Berlin, den 10. September 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Das unterirdische Bahnprojekt Stuttgart 21 spaltet die Stadt. Seit Monaten mobilisieren die Gegner des Projekts jeden Montag und inzwischen auch jeden Freitag zu Großkundgebungen – seit dem Abriss des Nordflügels des Hauptbahnhofs sogar täglich Tausende, die kreativ und friedlich gegen Stuttgart 21 demonstrieren. Der bisherige Höhepunkt war eine Kundgebung am 27. August 2010 mit mehr als 50 000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Der Widerstand kommt aus allen Schichten mit den unterschiedlichsten politischen Ansichten, Junge und Alte, Familien und Singles. Sie alle eint, dass sie nicht wollen, dass der gut funktionierende, denkmalgeschützte Kopfbahnhof mit integralem Taktfahrplan zerstört wird, dass gewaltige Baustellen und riesige Baugruben für mindestens ein Jahrzehnt (eher mehr) das Leben erschweren für ein Prestige-Projekt mit hohen baulichen Risiken, unter Inkaufnahme der Zerstörung von Teilen des alten Bahnhofs und des Schlossgartens, mit geringen Vorteilen und großen verkehrlichen Nachteilen und mit unglaublich hohen Kosten.

In einer Umfrage für die „Stuttgarter Nachrichten“ vom August 2010 haben sich 63 Prozent der Befragten im Stuttgarter Stadtgebiet gegen das Bahnprojekt ausgesprochen, nur 26 Prozent waren für das Projekt. Und auch in der Region Stuttgart ist eine deutliche Mehrheit von 48 Prozent zu 30 Prozent gegen Stuttgart 21. 17 Prozent der Befragten aus dem Stuttgarter Stadtgebiet gaben zudem an, bereits an einer Montagsdemonstration teilgenommen zu haben. Eine Forsa-Umfrage für das Magazin „stern“ vom August 2010 in ganz Baden-Württemberg ergab, dass 51 Prozent der Befragten gegen das Projekt sind und nur 26 Prozent dafür. In Stuttgart selbst sind nach dieser Umfrage sogar 67 Prozent der Befragten gegen Stuttgart 21.

Längst hat der Protest gegen Stuttgart 21 überregionale Bedeutung bekommen. Er steht stellvertretend für eine Politik, die über die Köpfe der Menschen hinweg Beschlüsse fällt, die gegen die Bevölkerungsmehrheit gerichtet sind. Die Projektbefürworter von CDU, SPD und FDP argumentieren vor allem damit, dass die Beschlüsse für das Projekt demokratisch entschieden wurden. Die Beschlüsse wurden allerdings ohne Kenntnis einer Reihe von Gutachten geschlossen, die das Projekt heute in neuem Licht stehen lassen. So ist den Abgeordneten des Deutschen Bundestages bis heute die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn AG (DB AG) für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit Verweis auf ein angebliches Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der DB AG nicht vorgelegt worden.

Ein Gutachten des Schweizer Büros SMA und Partner AG im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg aus dem Jahr 2008, dessen Ergebnisse im Juli 2010 öffentlich wurden, hatte den Auftrag ein Fahrplankonzept für den Integralen Taktfahrplan für 2020 auf der Basis der Stuttgart-21-Infrastruktur zu entwickeln. Das Ergebnis war, dass Stuttgart 21 zu Engpässen führen würde. So stünden für den Fernverkehr nach Ulm unter dem Strich nur zwei Trassen pro Stunde und Richtung zur Verfügung, im Zulauf zur Gäubahn seien für Fern- und Regionalverkehrstrassen aufgrund von S-Bahn-Zugfolgen Fahrzeitverlängerungen von im Mittel rund sieben Minuten erforderlich. Mehrere Fahrstraßenkonflikte im Hauptbahnhof ließen sich nicht auflösen. Die Gestaltung des Fahrplans sei aufgrund der „knapp dimensionierte[n] Infrastruktur (...) nur in sehr geringem Maße möglich“, das „Gesamtsystem nur sehr schwer beherrschbar“ und zukünftige Angebotsausweitungen nur sehr bedingt realisierbar.

Ein geologisches Gutachten der Stuttgarter Firma Smolczyk & Partner GmbH aus dem Jahr 2003, das erst im Juli 2010 bekannt wurde, weist auf viele geologische Risiken des Stuttgarter Baugrunds hin. Der Tübinger Geologe Jakob Sierig, der Geothermiebohrungen in der Region durchführen lässt, verweist darauf, dass bei der Suche nach Erdwärme sofort ein Bohrstopp verfügt wird, wenn auf Gipskeuper gestoßen wird. Gegenüber dem Magazin „stern“ sagte er:

„In Stuttgart bohrt man direkt in den Gips. Es geht hier nicht um Risse, es geht um mögliche Krater, in denen Häuser verschwinden können.“ Der weltberühmte Architekt Frei Otto, der 1997 zusammen mit dem Bahnarchitekten Christoph Ingenhoven die Ausschreibung für den Bahnhof gewonnen hatte, zog sich 2009 aus dem Projekt zurück, weil er die Risiken nicht mehr mittragen wollte. Er befürchtet, dass der Bahnhof „überschwemmt“ oder „wie ein U-Boot aus dem Meer aufsteigen“ könnte.

Die projektierten Kosten für Stuttgart 21 sind noch vor dem ersten Spatenstich innerhalb eines Jahres von 3,076 Mrd. Euro auf 4,088 Mrd. Euro gestiegen. Nach der Neuberechnung der Kosten im Dezember 2009 waren es sogar 4,9 Mrd. Euro. Von der DB AG wurden angesichts der „Sollbruch-Stelle“ von 4,5 Mrd. Euro nicht nachvollziehbare „Einsparpotenziale“ von rund 900 Mio. Euro angenommen, u. a. durch eine bisher ungenehmigte Reduzierung der Tunnelwandstärke. Es soll also zu Lasten der Sicherheit gespart werden und das bei einem Baugrund, der als sehr schwierig beherrschbar gilt. Der Bundesrechnungshof kam in einem Gutachten von 2007 zu dem Schluss, dass die Baukosten für Stuttgart 21 bei 5,3 Mrd. Euro liegen würden. Sicher ist schon jetzt, dass Stuttgart 21 mindestens um 1,3 Mrd. Euro, eher aber um 2,5 Mrd. Euro teurer wird, als Ende 2008 im Deutschen Bundestag von der Bundesregierung dargelegt wurde, als der Deutsche Bundestag für das angeblich „am besten gerechnete Bahnprojekt“ grünes Licht für die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung mit den Projektpartnern gab.

Das Bahnprojekts steht zudem in einem zwingenden baulichen Zusammenhang mit der anschließenden ICE-Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Nur bei gleichzeitiger Inbetriebnahme beider Projekte ist bahntechnisch der Verkehr im Korridor Stuttgart–Ulm gewährleistet. Verzögert sich ein Projekt, kann auch das andere nicht in Betrieb genommen werden. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm hat einen Tunnelanteil von über 51 Prozent und ist damit die tunnelreichste Strecke in Deutschland, die jemals geplant wurde. Die offizielle Rechnung für das Projekt ging – noch bis weit nach dem Vertragsschluss über Stuttgart 21 – von lediglich 2,025 Mrd. Euro aus. Eine Nachberechnung für dieses Projekt vom Juli 2010 hat eine Kostensteigerung um 865 Mio. Euro von 2,025 Mrd. Euro auf 2,89 Mrd. Euro ergeben. Davon trägt das Land Baden-Württemberg 950 Mio. Euro.

Aber selbst die nun eingeräumte Kostensteigerung um fast die Hälfte hält einer vertieften Analyse nicht stand. Die Berliner Beratungsgesellschaft KCW GmbH hat im Rahmen eines Gutachtens für das Umweltbundesamt, dessen Aufgabe es war eine Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr zu erarbeiten, auch eine kritische Würdigung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm vorgenommen. Dabei wiesen die Gutachter insbesondere darauf hin, dass die Neubaustrecke für den Güterverkehr nutzlos ist. Die Strecke weist eine Steigung von bis zu 31 Promille auf, so dass nur 160 km/h schnelle Güterzüge mit einem Gewicht von maximal 1 000 Tonnen und 500 Meter Länge die Strecke nutzen können. Dieses Zugsegment ist aber nicht existent (auch nicht im Ausland). Der Trend geht seit Jahren in Richtung höherer Transportgewichte und steigender Zuglängen, um rentabel und konkurrenzfähig zur Straße anbieten zu können. Die Neubaustrecke weist also gegenüber der Altstrecke über die Geislinger Steige, die schon heute weitgehend vom Schienengüterverkehr gemieden wird, keinen Vorteil auf. Allerdings hebt in der Nutzen-Kosten-Berechnung gerade die Annahme einer Mitnutzung durch den Güterverkehr das Projekt überhaupt erst über die Schwelle der Bauwürdigkeit. Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass die Gesamtkosten von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm bis zu 11 Mrd. Euro betragen werden. Mit dieser Summe könnten alternativ alle zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen für den Schienengüterverkehr in Deutschland finanziert werden, um bis 2025 die Trassenkapazität für eine verdoppelte Transportleistung zu schaffen und damit

einen wesentlichen Beitrag für die Ermöglichung der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene zu leisten.

Ein Gutachten der Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung in München zur NBS Wendlingen–Ulm vom September 2010 für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kalkuliert allein für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm Kosten in Höhe von 5,3 Mrd. Euro, fast das Doppelte der schon aktualisierten Kostenberechnung vom Juli 2010. Die Mehrkosten, die 2,4 Mrd. Euro und mehr betragen, sind allein vom Bund zu zahlen. Das Gutachten kann auf Erfahrungen mit den Kosten der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München (Bauzeit 1998 bis 2005) zurückgreifen, die durch die gleiche Gesteinformation gekennzeichnet ist. Im Unterschied zur geplanten NBS Wendlingen–Ulm ist die Tunnelstrecke bei der NBS Nürnberg–Ingolstadt–München weitaus geringer gewesen, zudem wurde nur eine Tunnelröhre für beide Gleise ausgehoben, während für die NBS Wendlingen–Ulm nach der neuen EU-Tunnelrichtlinie für jedes Gleis ein separater Tunnel notwendig wird, wodurch die Tunnelstrecke am Ende 59 Kilometer betragen würde. Abhängig von der gewählten Tunnel-Baumethode sind die von den Gutachtern prognostizierten 5,3 Mrd. Euro daher auch nur die untere Grenze. Kommen – wie bisher geplant – keine Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz, würden die Kostenrisiken noch höher liegen. Es ist also davon auszugehen, dass die Kilometerkosten für die NBS Wendlingen–Ulm weitaus höher sein werden als bei der bereits vor fünf Jahren fertiggestellten NBS Nürnberg–Ingolstadt–München. Kalkuliert wird das Projekt bisher aber mit viel geringeren Kilometerkosten.

Im November 2008 lagen dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Entscheidung über die Freigabe der Verpflichtungsermächtigungen ab dem Jahr 2016 für die Neubaustrecke nur Kostenprognosen in Höhe von 2,025 Mrd. Euro vor, davon 950 Mio. Euro aus Landesmitteln. Es wurden 925 Mio. Euro Bundesmittel bewilligt. Schon nach der aktualisierten Kostenberechnung vom Juli 2010 kostet das Projekt 865 Mio. Euro mehr und bei einer realistischen Kostenberechnung würde es sich nochmals um mindestens 2,4 Mrd. Euro verteuern. Der Bundesanteil ist also gegenüber der Entscheidung 2008 schon heute um mehr als 80 Prozent gestiegen, es könnte aber sogar zu einer Steigerung der Kosten für den Bund um mehr als das Dreifache kommen. Das heißt, der Deutsche Bundestag hat aufgrund völlig falscher Kostendaten grünes Licht zum Beginn der Projekte gegeben.

Bei der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene hat es zudem eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) gegeben, die einen Wert von 1,0xx ergeben hat. Damit liegt das Projekt nur mit Nachkommastellen über der Wirtschaftlichkeitsschwelle von 1,0. Dieser Berechnung liegen allerdings nur die bisher eingestandenen Baukosten von 2,9 Mrd. Euro zu Grunde. Außerdem wird der Nutzen mit einer Güterzugsprognose berechnet, die vollkommen unrealistisch ist, da die Neubaustrecke aufgrund der Steigungsparameter keinen Vorteil gegenüber der Bestandsstrecke aufweisen wird. Das Projekt wird daher bei den noch absehbaren Kostensteigerungen deutlich unter 1,0 fallen und verliert damit schon formal seinen Status als vordringliches Projekt. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat einen NKV von 4,0 als Schwellenwert benannt, ab dem Projekte vordringlich realisiert werden sollen. Nimmt er seine eigenen Worte ernst, müsste er die NBS Wendlingen–Ulm sofort stoppen. Wenn Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nach den bisherigen Planungen gebaut werden, wird für andere Projekte in Baden-Württemberg und im Rest der Republik kaum Geld mehr vorhanden sein. Zusammen mit der Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg binden diese Großprojekte etwa 70 Prozent der bereits fest verplanten Mittel. Dies zeigt eine Liste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Juli 2010 mit den abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen laufender Bedarfsplanvorhaben, welche Projekte dafür zurück-

stehen müssen. So sind für den Ausbau der Rheintalbahn bis 2020 bisher nur 117,5 Mio. Euro fest eingeplant, obwohl das Projekt noch rund 4 Mrd. Euro kosten wird und nach einem Staatsvertrag mit der Schweiz 2017 komplett fertiggestellt sein soll. Die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim fehlt in der Liste ganz.

Insbesondere der schon heute um 865 Mio. Euro höhere Bundesanteil für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bedeutet, dass der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die Verpflichtungsermächtigungen für den Zeitraum 2016 bis 2019 nochmals verdoppeln müsste, wenn das Projekt tatsächlich Ende 2019 in Betrieb gehen soll. Das würde aber bedeuten, dass in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts mindestens die Hälfte (eher deutlich mehr) der nach heutigem Kenntnisstand jährlich zur Verfügung stehenden Neu- und Ausbaumittel für die Schiene für dieses einzige Projekt ausgegeben werden müsste.

Die Entscheidung für Stuttgart 21 und für die NBS Wendlingen–Ulm mit den dargestellten Kostenrisiken für den Bund wird gravierende Folgen für die Bewältigung des Güterverkehrs haben, dessen Zuwächse – anders als von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer mehrfach öffentlich gefordert – nicht mehr auf der Schiene abgefahren werden können, weil die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen und für den Kapazitätsausbau nicht finanziert werden können. Es drohen logistische Nadelöhre im Seehafenhinterlandverkehr, die der Wirtschaft und dem Standort Deutschland massiven Schaden zufügen. Außerdem können die Klimaschutzziele im Verkehr dann nicht erreicht werden, die von einem starken Wachstum des Schienengüterverkehrs ausgehen.

Mit den schon heute absehbaren Baukostensteigerungen ist klar, dass weder Stuttgart 21 noch die NBS Wendlingen–Ulm, wie derzeit geplant, zum Dezember 2019 in Betrieb gehen können. Die Bauzeit könnte sich sogar noch über das Jahr 2030 hinziehen, wenn die Tunnelkosten explodieren sollten. Vor diesem Hintergrund ist auch der Zeitverlust für eine Neuplanung des Bahnknotens Stuttgart und des Bahnkorridors Stuttgart–Ulm vernachlässigbar. Eine Neuplanung, die eine verbesserte Infrastruktur in Etappen für den Verkehr freigeben könnte, würde sogar deutlich vor 2019 zu spürbaren Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr in und um Stuttgart führen.

Die von den Projektbefürwortern kolportierten Abbruchkosten der derzeitigen Planungen sind nicht seriös belegt. Sie sind aber auch immer im Verhältnis zu den Gesamtkosten beider Projekte zu sehen. Eine auf dem Bestand aufbauende Neuplanung wäre daher selbst unter Berücksichtigung der Abbruchkosten für die öffentliche Hand weitaus günstiger.

