

Stuttgart21 kannibalisiert das Land

Die horrenden Kosten für das Projekt Stuttgart21 verhindern oder verzögern Investitionen für weit wichtigere Infrastrukturmaßnahmen für das Schienennetz in Deutschland

Während in Stuttgart 4.500, 6.800, 10.000 Millionen € oder mehr für einen viel zu kleinen, brandgefährlichen Bahnhof verbaut werden, fehlen diese Gelder für viel wichtigere, viel nützlichere, wirtschaftlich viel sinnvollere Ausbauten des Schienennetzes. Laut Umweltbundesamt (2010) würden 12.000 Millionen € ausreichen, die Engpässe im Güterzugverkehr in Süddeutschland zu beheben.

In Baden-Württemberg bis 2020 unterfinanziert!

Neu- und Ausbau-Projekt	Gesamtkosten	Verbaut bis 2009	Es fehlen noch	Davon mit Finanzierungsvereinbarung	Davon ohne Finanzierungsvereinbarung
Rheintalbahn	5.734	1.839	3.895	518	3.377
Frankfurt-Mannheim	1.316	26	1.289	0	1.289
Südbahn	210	0	210	0	210
Gläubahn	162	0	162	0	162

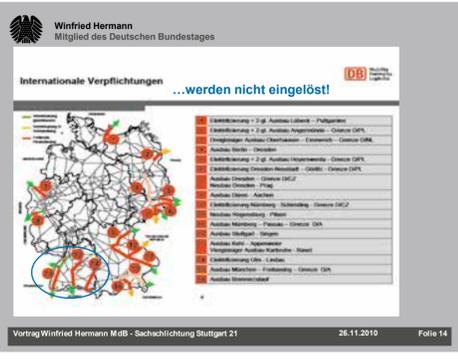
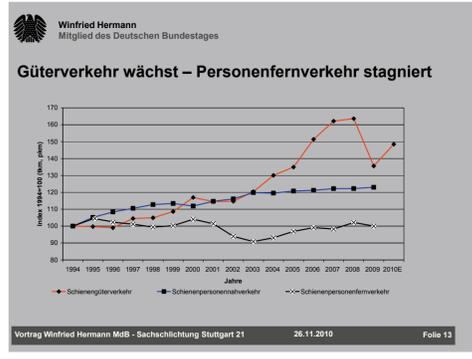
Quelle: BMVBS, Verkehrsinvestitionsbericht 2009
Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 6

1. Zwischenfazit zur Finanzierung

- Die Schienenausbaupläne des Bundes enthalten deutlich mehr Projekte, als finanzierbar sind!
- Die Realisierung aller vordringlichen Schienenprojekte wird 30-40 Jahre dauern!

Es müssen die richtigen Prioritäten gesetzt werden!

Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 8



S21 und Neubaustrecke: Doppelte Kosten schon vor Baubeginn!

	S21	NBS	Gesamt
2007 Memorandum of Understanding	2,8	2,0	4,8
2008 Beschluss der Verpflichtungsermächtigungen für S21 + NBS im Bundeshaushalt	2,8	2,0	4,8
2.4.2009 Abschluss aller Finanzierungsvereinbarungen (Bund, DB AG, Land BW)	3,076	2,025	5,101
10.12.2009 Kostenüberprüfung von S21 durch Aufsichtsrat der DB AG und Lenkungsausschuss	4,088	2,025	6,113
27.7.2010 DB AG gibt Kostensteigerung der NBS bekannt	4,088	2,890	6,978

Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 18

Unrealistische Baukostenprognose für die Neubaustrecke

Gothard-Tunnel (Schweiz)	NBS Wendlingen – Ulm
64 Mio. Euro pro Tunnelkilometer	30 Mio. Euro pro Tunnelkilometer

Quelle: BMVBS 2010, Bericht zum Thema „Tunnelkosten“ an den Haushaltsausschuss des Bundestages, 26.10.10
Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 20

Nutzen-Kosten-Analyse - Gradmesser für den volkswirtschaftlichen Nutzen?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) weist aus, wie viel Nutzen für einen investierten Euro erwirtschaftet wird.

- Wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als 1 ist, wird das Projekt unwirtschaftlich.
- Je größer das Nutzen-Kosten-Verhältnis als 1 ist, umso höher ist der volkswirtschaftliche Nutzen.

Beispiel

Rheintalbahn	Wendlingen - Ulm
NKV = 2,9	NKV = 1,2

Quelle: BMVBS 2010, Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne
Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 21

Schlussbemerkung

Die geplante Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

- ist von geringem volkswirtschaftlichen Nutzen und nachrangiger Bedeutung für die Verkehrsentwicklung!
- würde ohne Landesmittel nicht oder erst viel später gebaut!
- ist kein dringliches Projekt für das deutsche Schienennetz – der Ausbau der Rheintalbahn schon!

Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 23

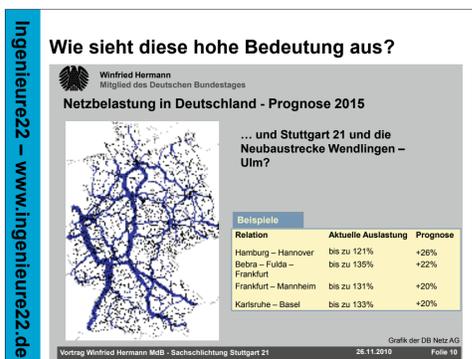


Beispiel: Internetseite Region Stuttgart

„Bereits heute kommt dem Korridor Stuttgart-Ulm eine hohe Bedeutung im europäischen Güterverkehr zu. Sowohl auf den Nord-Süd-Verbindungen von den großen Nordseehäfen und aus dem Ruhrgebiet in Richtung Südeuropa als auch auf den Ost-West-Verkehren. Der Ausbau des Korridors zur Hochgeschwindigkeitsstrecke wird für eine zusätzliche Entlastung des Güterverkehrs auf der alten Trasse sorgen.“

http://logistik.region-stuttgart.de/projekte/magistrale-fuer-den-gueterverkehr

Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 11



Fazit Magistrale

„Auf deutscher Seite sind verschiedene Neu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan enthalten, es werden aber auch bestehende Strecken genutzt. Ein großer Teil der Projekte, beispielsweise die Strecke Stuttgart-Ulm (inkl. des umstrittenen Durchgangsbahnhofs Stuttgart), werden nicht primär wegen der Magistrale verwirklicht.“

http://de.wikipedia.org/wiki/Magistrale_für_Europa

- Strategie der DB AG: Schnellverkehr auf einigen Strecken, Konkurrenz Flugzeug
- Die „Magistrale“ ist hierfür ohne Bedeutung
- Offene Frage: Was ist für Reisende wichtig? Schnelle Strecke oder schnelles Netz?

Vortrag Winfried Hermann MdB - Sachschlichtung Stuttgart 21, 26.11.2010, Folie 11

Stuttgart21 kannibalisiert z.B. den Ausbau Rheintalstrecke Kehl–Appenweier, den Ausbau Stuttgart–Singen, die Elektrifizierung Ulm–Lindau

Es ist, als redete man gegen eine Wand. Bundesregierung und Deutsche Bahn sind »beratungsresistent«. Weil sich an der Realisierung des Projekts Stuttgart21 nach den Worten der Bundeskanzlerin Wöhl und Regierbarkeit der Bundesrepublik festmachen und sich die Kanzlerin ausschließlich auf die Eingebungen ihrer Berater verlässt, verhallen alle Rufe nach einer sinnvolleren Verwendung der Gelder ungehört.

In der sogenannten Schlichtung im Jahr 2010, nach dem unsäglichen Versuch der damaligen Landesregierung, Stuttgart21 mit Polizeigewalt durchzusetzen zu wollen, hatte der damalige Bundestagsabgeordnete und Verkehrsexperte Winfried Hermann die Diskrepanz zwischen Stuttgart21 und einer sinnvollen Mittelverwendung mehr als deutlich dargestellt (Links die wesentlichen Folien). Die Aussagen sind nach wie vor gültig, bis auf die Tatsache, dass nach den Kostenexplosionen der Jahre 2011 bis 2013, in denen die Deutsche Bahn nach und nach realitätsnähere Kostenangaben machte, weder volks- noch betriebswirtschaftlich ein Nutzen erwartet werden kann, der die Kosten übersteigt (Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV kleiner 1).

Obwohl die Presse über den mangelhaften Ausbau und Erhalt des Schienennetzes berichtet, unterlässt sie es, über die Zusammenhänge zu der Verschwendung bei Stuttgart21 aufzuklären.

Am 30. 5. 2015 druckte die Stuttgarter Zeitung wieder einmal eine Meldung über die Verzögerung beim Ausbau der Rheintalstrecke ab, die jetzt erst 2030 fertig werden soll. Dies verletzt internationale Verpflichtungen, da bis zur Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels ein durchgehend vierspuriger Ausbau per Staatsvertrag vereinbart worden war (Vertrag von Lugano). Der Gotthard-Basistunnel wird voraussichtlich 2016 in Betrieb gehen. Kein Wort zu den Zusammenhängen mit Stuttgart21