

Was kostet Stuttgart 21 wirklich?

Wie Stuttgart 21 finanziert werden soll, wer es bezahlen muss und welche Kosten gerne vergessen werden

Pressegespräch am 20.10.2006 mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag

Die offizielle Darstellung beziffert derzeit die **Gesamtkosten** des Projektes Stuttgart 21 ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auf 2.800 Mio. €.

Diese Kosten scheint zum größten Teil die Deutsche Bahn zu tragen. (Diagramm „Finanzierungsbeiträge Stuttgart 21“).

Der **Bund** steuert lediglich 453 Mio. € bei, das **Land** aus Nahverkehrsmitteln rund 500 Mio. €, der **Flughafen** zahlt 150 Mio. € und die **Region Stuttgart** 100 Mio. €.

Die **Bahn** soll aus Eigenmitteln immerhin 1500 Mio. € erbringen. Den größten Brocken machen dabei die Erlöse aus dem Verkauf frei werdender Grundstücke aus. Erhoffte Mehrerträge aus dem Bahnverkehr werden ebenfalls eingerechnet.

Die früheren Annahmen der Bahn waren in diesen beiden Posten jedoch viel zu optimistisch, so dass sich nach Erkenntnissen der Grünen im Landtag eine Lücke von 250 Mio. € bei den Eigenmitteln der Bahn auftut. Offen ist, inwieweit die Bahn den hoch lukrativen Vertrag mit dem Land Baden-Württemberg für den Nahverkehr als Vorleistung für Stuttgart 21 in dieser Rechnung akzeptiert.

Verfolgt man die Finanzströme weiter, stellt sich die Gesamtrechnung allerdings ganz anders dar (Diagramm „Tatsächliche Finanzierungsanteile“):

Der Bund zahlt tatsächlich nur 453 Mio. €. Das Land muss hingegen direkt und indirekt 1250 Mio. € schultern, Stadt und Region immerhin knapp 600 Mio. €. Auch wenn die Stadt dafür Grundstücke erhält, kann derzeit nicht bestritten werden, dass sämtliche Nutzer der Flächen öffentlich dominiert sind. Am Ende wurde immer Vermögen der öffentlichen Hand eingesetzt. In der Summe fließen also über 1800 Mio. € baden-württembergischer Steuergelder in das große Tunnelprojekt. Der Eigenanteil der Bahn reduziert sich auf 600 Mio. €, von denen 250 Mio. € nicht

gesichert sind und vermutlich indirekt wiederum vom Land über Nahverkehrsbestellungen größtenteils bezahlt werden.

Aus finanzieller Sicht ist daher das Projekt Stuttgart 21 vor allem ein gigantischer Wohlstandsaderlass in Baden-Württemberg und seiner Zentralregion. Vor allem CDU-Landespolitiker klagen oft über die finanziellen Belastungen des Länderfinanzausgleichs. Für Stuttgart 21 sind sie bereit, eine komplette Jahresrate zusätzlich in den Finanzausgleich einzubezahlen. Denn eine Sanierung des Hauptbahnhofs wäre ausschließlich Sache von Bahn und Bund und in den letzten zehn Jahren auch schon weitgehend erfolgt. Oettinger, Schuster und alle Unterstützer wollen fast zwei Milliarden Euro unseres eigenen Geldes sinnlos vergraben.

Und dabei wird es nicht bleiben. In der Summe von 2.800 Millionen Euro sind erhebliche Mehrkosten und Risiken nicht berücksichtigt (Diagramm „Kostenrisiken bei Stuttgart 21“):

Die Landesregierung hat in der Drucksache 14/299 vor wenigen Tagen bestätigt, dass die Verlegung des Hauptbahnhofs Folgekosten in Höhe von 150 Millionen Euro für die Anlage neuer Abstellbahnhöfe an anderen Standorten nach sich zieht. An gleicher Stelle wird bestätigt, dass bei der Neuen Messe Vorbereitungskosten von 30 Millionen Euro für den Filderbahnhof von Stuttgart 21 angefallen sind. Die Vorfinanzierungskosten des Bundesanteils von Stuttgart 21 werden einen Betrag von 70 Millionen Euro nicht unterschreiten, werden aber den Projektkosten bislang nicht zugerechnet. Allein diese von der Landesregierung bestätigten Mehrkosten summieren sich schon auf 250 Millionen Euro.

Hinzu kommen erhebliche Risiken, die man derzeit nur sehr grob schätzen kann. Nach Informationen der Grünen im Landtag sind die derzeit im Stuttgarter Hauptbahnhof eingesetzten Nahverkehrszüge bis auf eine jüngst beschaffte Ausnahme allesamt nicht für den Einsatz im Tunnelbahnhof zugelassen. Der Ersatzbeschaffungsbedarf kann sich auf bis zu 500 Millionen Euro belaufen. Völlig offen ist bislang auch, wie das S-Bahn-Netz im Norden der Region an die Fahrzeitverlängerungen von drei bis vier Minuten im Bereich Mitnachtstraße angepasst werden soll. Um die heutigen Takte und Anschlussqualitäten zu erhalten, wären dreistellige Millioneninvestitionen erforderlich.

Das größte Risiko stellen aber die Tunnel selbst dar. Bei allen vergleichbaren Großprojekten der Bahn waren in den letzten Jahren Preissteigerungen bis zu 50% normal. Selbst die hoch gelobten Schweizer NEAT-Projekte sind derzeit auf 34% Kostenzuwachs ausgerichtet. Und der Filderaufstiegstunnel liegt im selben Gestein wie der Engelbergstunnel der A 81. Das lässt zumindest erahnen, was schlimmstenfalls auf die Zahler zukommen kann. Selbst wenn die Kosten der Tunnel nur um 10% steigen, sind 200 Millionen Euro nachzufinanzieren. Bei 50% Kostensteigerung außerhalb des eigentlichen Bahnhofs entstehen Mehrkosten von einer Milliarde Euro.

Diese Überlegungen zeigen: **Bis zur Realisierung wird Stuttgart 21 mindestens 500 Millionen Euro teurer als derzeit behauptet, im schlimmsten Fall können Mehrkosten von 2.000 Millionen Euro drohen.** Stuttgart 21 wird damit realistischere mindestens 3.300 Millionen Euro verschlingen. Im schlimmsten Fall können auch Kosten von 4.800 Millionen Euro entstehen. Der wahrscheinlichste Korridor liegt jenseits von 3.500 Millionen Euro, also 700 Millionen Euro über den aktuellen Zahlen.

Diese gigantischen Investitionskosten sind selbst für ein wohlhabendes Land nicht ohne erhebliche Abstriche in anderen Bereichen zu finanzieren. Um die Netto-Nullverschuldung zu erreichen, werden derzeit Lehrerstellen nicht besetzt und notwendige Sanierungsarbeiten von 2.400 Millionen Euro in den Landesuniversitäten unterlassen.

Die Alternative, den Kopfbahnhof zu sanieren, macht bei Stadt, Land und Region fast 1800 Millionen Euro für andere Zwecke frei. Investitionen in den Kopfbahnhof werden verkehrlich sofort wirksam, Großbaustellen in Stuttgart entfallen und Bund und Bahn können diese Ausgaben nicht von sich weisen, weil die Anlagen in den letzten zehn Jahren auf Verschleiß gefahren wurden.

Für die Grünen im Landtag steht fest: Es ist ein Gebot finanzieller Vernunft, das Projekt Stuttgart 21 zu beerdigen und die Sanierung und Modernisierung des Kopfbahnhofs sowie die Bebauung der Areale am Hauptbahnhof und im inneren Nordbahnhof unverzüglich zu beginnen.