

Siebtens Schlichtungsgespräch zu Stuttgart 21

Auch bei der nunmehr siebten Schlichtungsrunde am **Freitag, 26. November**, im Stuttgarter Rathaus haben die Befürworter und Gegner von Stuttgart 21 nach einer über zehnstündigen Diskussion keine Annäherung erzielt. Die Bahn legte zunächst ihre Kostenberechnung für das Projekt Stuttgart 21 (Tiefbahnhof) vor und verwies darauf, dass das Projekt gründlich durchkalkuliert sei. www.schlichtung-s21.de

Für Kritiker sind Einsparpotenziale fragwürdig

Die Kritiker bezeichneten die genannten Einsparpotenziale dagegen als fragwürdig und befürchteten deutlich steigende Kosten. Für die beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften ist die Kostenkalkulation der Bahn optimistisch, aber nicht unplausibel. Auch bei den Kosten und der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gingen die Einschätzungen erheblich auseinander.

Zu Beginn des Faktenchecks mahnte Schlichter Heiner Geißler: „Wir nähern uns dem Ende der Schlichtung. Da entwickelt sich eine gewisse Hektik. Die Menschen erwarten von uns aber, dass wir etwas Ordentliches zustande bringen.“

Der Technische Bahnvorstand Volker Kefer stellte zunächst die Zahlen der Bahn vor: Nach der im Jahr 2009 aktualisierten Kalkulation betragen die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 insgesamt 4,088 Milliarden Euro. Außerdem sei ein Risikopuffer von 438 Millionen Euro veranschlagt worden.

Einsparpotenziale liegen laut Bahn bei knapp 900 Millionen Euro

Der aktuellen Kostenrechnung liegen Einsparbemühungen der Bahn in Höhe von knapp 900 Millionen Euro zugrunde. „Aufgrund von umfangreichen Erkundungsbohrungen, können die Tunnelwandstärken besser an die jeweiligen Erfordernisse angepasst werden und sind damit letztlich günstiger als bislang veranschlagt“, so Kefer. Einsparungen würden auch durch günstigere Materialpreise aufgrund gebündelter Einkaufsmengen sowie durch geringere Kosten für Grundstücke und bei den Baustelleneinrichtungen erzielt. Des Weiteren werde es technische Optimierungen geben.

Volker Kefer wies außerdem darauf hin, dass die Bahn für das Projekt 1,74 Milliarden Euro aufbringe, also einen Beitrag von nahezu 40 Prozent an der Gesamtfinanzierung leiste. „Wir haben überhaupt kein Interesse daran, dass die Baukosten davon laufen.“ Zugleich führte er aus, dass der Bahn bei einem Abbruch des Projekts Kosten von mehr als 1,5 Millionen Euro entstehen würden. Hinzu kämen erforderliche Ersatzinvestitionen in den Kopfbahnhof in Höhe von 1,3 Milliarden Euro.

Winfried Kretschmann, Vorsitzender der Landtagsfraktion der Grünen, hielt den Ausführungen Kefers entgegen, „dass bei Großprojekten die Kosten regelmäßig geringer angesetzt werden, um sie politisch durchsetzbar zu machen“. Kretschmann kritisierte, dass von dem ursprünglichen geplanten Kostenpuffer in Höhe von 1,5 Milliarden Euro bereits rund zwei Drittel verplant seien. In der Kalkulation der Bahn seien zudem Nachrüstungen, wie die Möglichkeit, den Durchgangsbahnhof mit zwei weiteren Gleisen auszustatten, nicht enthalten.

Martin Viereg, Geschäftsführer der Viereg-Rössler GmbH, die von Bündnis 90/Die Grünen den Auftrag erhalten hat, eine Kostenschätzung vorzunehmen, betonte, nach seiner Rechnung würden Kosten in Höhe von 6,9 Millionen Euro erreicht.

Die drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Märkische Revision, Pricewaterhouse Coopers sowie Susat und Partner, die seit dem 12. November die von der Bahn veranschlagten Baukosten überprüft haben, legten - trotz unterschiedlicher Detailbewertungen - ein gemeinsames Statement vor: Die Annahmen der Bahn in Bezug auf die Einsparungen seien zwar optimistisch. Allerdings gebe es bislang keine Hinweise darauf, dass die als Obergrenze definierten 4,5 Milliarden Euro zu knapp bemessen seien, so Hans-Henning Schäfer von der Märkischen Revision.

Winfried Kretschmann kritisierte, dass Risiken nicht Gegenstand der Prüfung gewesen seien. Die Wahrscheinlichkeit, dass die von der Bahn genannten Einsparungen in Höhe von 900.000 Euro wirklich zu erzielen sind, sei seiner Meinung nach gering. Der Architekt Peter Conradi ergänzte: „Unsere Sorge ist, dass es zu spät sein könnte, das Projekt rückgängig zu machen, wenn die Grenze von 4,5 Milliarden überschritten wird.“

Wirtschaftsprüfer halten finanziellen Puffer für ausreichend bemessen

Die Wirtschaftsprüfer hielten entgegen, dass der finanzielle Puffer ausreichend bemessen sei, falls die von der Bahn genannten Einsparungen nicht in allen Punkten erreicht würden.

Beim zweiten Teil der siebten Schlichtungsrunde ging es um die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Auch hier erläuterte Volker Kefer zunächst die Kalkulation der Bahn, die die Kosten der Strecke mit 2,89 Milliarden Euro veranschlagt. Der Bund leiste mit 60 Prozent den größten Beitrag zur Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Der Bundestagsabgeordnete und Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Winfried Hermann, kritisierte, dass die Planung der Strecke noch nicht ausdifferenziert sei. Ein Kosten-Nutzenverhältnis sei nicht mehr gegeben, wenn das Projekt teurer werde. Zudem sei die Strecke im europäischen Zugverkehr nachrangig, so Hermann.

Ministerpräsident Mappus zeigte sich hiervon überrascht: „Bis vor einem Jahr waren wir uns im Landtag alle darüber einig, dass die Strecke wichtig ist.“ Bei der anschließenden Debatte um die Wirtschaftlichkeit der Strecke wies Heiner Geißler auf ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums. Darin heißt es, dass durch die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm Raum für zusätzlichen Güterverkehr auf der Altstrecke entstehe. Die Neubaustrecke sei für Güterzüge mit einer Gesamtmasse von maximal 1050 Tonnen geeignet. 40 Prozent der für das Jahr 2025 auf der Strecke prognostizierten Güterzüge liegen unterhalb dieses Wertes.

Martin Viereggen erwiderte auf die Kalkulation der Bahn, dass er Gesamtkosten zwischen vier und fünf Milliarden Euro für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm als die wahrscheinlichste Variante ansehe. „Die von der Bahn genannten Preise sind für uns nicht nachvollziehbar.“

Bahnvorstand Volker Kefer widersprach: „Die Tunnelkosten liegen bei 300 Euro pro Kubikmeter, dies ergibt sich aus Vergleichsberechnungen. Die Gesamtkosten bleiben damit auf jeden Fall unter drei Milliarden Euro.“

Vertagung auf achte Schlichtungsrunde

Man einigte sich darauf, diesen Punkt in der achten Schlichtungsrunde erneut aufzugreifen. Heiner Geißler bewertete den bisherigen Schlichtungsverlauf als positiv. In der Pressekonferenz, die im Anschluss an die siebte Schlichtungsrunde stattfand, erklärte er: „Wir haben durch die Schlichtung erreicht, dass sich Gegner und Befürworter gegenseitig ernst nehmen.“

Die Schlichtung wird am Samstag, 27. November 2010, unter anderem mit einer Debatte über die Betriebskonzepte von S 21 und K 21 fortgesetzt. Außerdem wird es um die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den Regional- und Nahverkehr gehen.

Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Schlichtungsgespräche

Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Schlichtungsgesprächs am 26. November waren:

- Dr. Heiner Geißler, Schlichter Stuttgart 21
- Klaus Arnoldi, Verkehrsclub Deutschland, stellvertretender Vorsitzender Landesverband Baden-Württemberg
- Peter Conradi, Architekt
- Dr. Brigitte Dahlbender, Vorsitzende BUND Baden-Württemberg
- Winfried Kretschmann, MdL, Vorsitzender der grünen Landtagsfraktion
- Hannes Rockenbach, Stadtrat SÖS, Stuttgart
- Gangolf Stocker, Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21
- Werner Wölfle, MdL, Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion
- Thomas Bopp, MdL, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart
- Johannes Bräuchle, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Michael Föll, Erster Bürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart
- Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
- Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Deutsche Bahn AG
- Ingulf Leuschel, Deutsche Bahn AG
- Stefan Mappus, MdL, Ministerpräsident (nachmittags)
- Ernst Pfister, MdL, Wirtschaftsminister Baden-Württemberg (vormittags als zweiter Vertreter der Landesregierung)

Experten S21-Kritiker:

- Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Bahnexperte
- Prof. Dr. Christian Böttger, Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin
- Winfried Hermann, MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Gerd Hickmann, Regional- und Nahverkehrsplaner, Netzwerk Nahverkehrsberatung Südwest
- Michael Holzhey, KCW GmbH
- Bernhard Ludwig, Rechtsanwalt, Anwaltssozietät Keller & Kollegen, Stuttgart
- Dr. Martin Viereg, Geschäftsführer und Gesellschafter der VIEREGG-RÖSSLER GmbH

Experten S21-Befürworter:

- Hany Azer, DB Projektbau
- Dr.-Ing. Florian Bitzer, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Prof. Dr. Gerhard Heimerl, Emeritus, Institut für Eisenbahn-und Verkehrswesen, Universität Stuttgart
- Josef-Walter Kirchberg, Rechtsexperte
- Prof. Dr. Werner Rothengatter (emeritiert), Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW), Universität Karlsruhe (TH)
- Carsten Scherf, Deutsche Bahn AG
- Prof. Dr. Ing. Walter Wittke, WBI Wittke Beratende Ingenieure



Leiter des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm Hany Azer und Schlichter Heiner Geißler beim siebten Schlichtungsgespräch. Foto: Franziska Kraufmann



Der baden-württembergische Ministerpräsident Stefan Mappus argumentiert für das Bahnprojekt.
Foto: Franziska Kraufmann



SÖS-Stadtrat Hannes Rockenbauch bei der Diskussion über die Wirtschaftlichkeitsrechnung des
Projekts Stuttgart 21. Foto: Franziska Kraufmann



Aus Berlin angereist: Winfried Herman (Grüne), MdL, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Foto: Franziska Kraufmann



Finanzbürgermeister Matthias Föll nahm ebenfalls am siebten Schlichtungsgespräch teil.
Foto: Franziska Kraufmann