

Grüne für einen leistungsfähigen Bahnhof in Stuttgart

Bea Böhlen: Wir gehen mit guten Argumenten und Zuversicht in die Volksabstimmung zu Stuttgart 21

Am 16. September hat die grün-rote Landesregierung dem Landtag ein „Ausstiegsgesetz“ aus dem Vertrag des Landes zum Bahnprojekt „Stuttgart 21“ vorgelegt. Die Grünen haben angekündigt, diesem Gesetz zuzustimmen. Sollte es in der Schlussabstimmung keine Mehrheit bekommen, weil die SPD bei ihrer bisherigen Haltung zu Stuttgart 21 bleibt, werden die Grünen eine Volksabstimmung über das Gesetz beantragen. Dann kann die Landesregierung den im Landtag gescheiterten Gesetzentwurf dem Souverän, nämlich den Bürgerinnen und Bürgern in Baden-Württemberg, zur Abstimmung vorlegen. Das Volk muss dabei entscheiden, ob das Land den Vertrag kündigen soll und damit aus der Finanzierung des Milliardenprojekts aussteigt. „Die Grünen erfüllen damit ein Wahlversprechen, das von Grünen und SPD im Koalitionsvertrag vereinbart wurde“, sagte die Abgeordnete Bea Böhlen.

Gegen das Projekt des unterirdischen Bahnhofs „Stuttgart 21“ gibt es gute Argumente. Insbesondere, so Böhlen, sei das krasse Missverhältnis zwischen Kosten und Nutzen in letzter Zeit immer deutlicher geworden, nachdem schon in den vergangenen Jahren die Bahn immer neue Kostensteigerungen zugeben musste. „Wir sehen es als unseren Erfolg an, dass die Landesregierung jetzt erneut jeglicher Mitfinanzierung von Kosten, die den Deckel von 4,5 Milliarden Euro überschreiten sollten, ablehnt“, so die Abgeordnete Bea Böhlen. Bis heute verweigert die Bahn der Landesregierung – also dem eigenen Projektpartner - beispielsweise das durch den „Stern“ bekanntgewordene Risikopapier des ehemaligen Stuttgart-21-Projektplaners Hany Azer, der 121 Kostenrisiken aufgelistet und mögliche Kostensteigerungen von 1,2 Milliarden Euro prognostiziert hatte. Schon vor Jahren hatte selbst der Bundesrechnungshof in einem Gutachten Gesamtkosten von 5,3 Milliarden berechnet.

Diesen Kosten und Kostenrisiken stehen Leistungen des geplanten Bahnhofs gegenüber, die alles andere als Spitze sind. Im Gegenteil, er hat keine „gute Betriebsqualität“: Mängel wie eine unzureichende Anbindung von Tübingen, die zwangsläufigen Verspätungen bei der S-Bahn oder die Unfähigkeit des Tunnelbahnhofs, Verspätungen abzubauen, zeigen, dass der Bahnhof verkehrlich gesehen kein großer Gewinn ist. Gewinner ist hingegen die Deutsche Bahn: Sie lässt sich den Bahnhofsneubau vom Land, der Stadt Stuttgart und der Region sowie dem Flughafen bezahlen, kassiert nachher aber vom Land und vom Bund als Besteller von Zügen - in der Höhe bislang unbekannte - Stationspreise und erhöhte

Trassenpreise für die Tunnelstrecken. „Die Kosten werden sozialisiert, die Gewinne privatisiert! So baut sich's leicht, wenn der gut zahlende Kunde die Investitionen auch noch selber aufbringt“, sagte Böhlen.

Als guten Kompromissvorschlag bewertete Bea Böhlen den sogenannten „Kombibahnhof“, den der Schlichter Heiner Geißler zusammen mit der Schweizer Gutachter-Firma sma im Sommer präsentiert hat: Der ebenerdige Bahnhof bleibt für den Regionalverkehr erhalten, ist billiger, weil weniger Tunnel und ein kleinerer unterirdischer Bahnhof gebaut würden, ist in der Lage, Verspätungen abzubauen, lässt die Trennung von Fern- und Regionalverkehr sowie zukünftige Zuwächse zu und muss nicht einmal komplett neu geplant werden: lediglich für den neuen Tiefbahnhof wäre ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig. „Das Märchen, beim Kombibahnhof müsse man bei Null anfangen, haben die zuständigen Behörden selbst abgeräumt. Und die Arbeiten am neuen Filderaufstiegstunnel könnte ohnehin schon begonnen werden“, so die Abgeordnete Bea Böhlen. Deshalb will die grüne Landtagsfraktion, dass neben den Projektpartner auch der Landtag die Kombibahnhofslösung ernsthaft und gründlich prüft.

Bea Böhlen: „Vergessen wir nicht: Es gibt wichtigere Verkehrsprojekte in diesem Land. Der Ausbau der europaweit immens wichtigen Rheintalbahn ist seit Jahren notorisch unterfinanziert und kommt nur im Schneckentempo voran. Hier ist Deutschland in der Pflicht, weil es entsprechende Verträge mit der Schweiz gibt. Das wachsende Verkehrsaufkommen zwischen Rotterdam und Genua verträgt keinen Aufschub.“

Höchste Priorität hat daher für uns Grüne ein umwelt- und menschengerechter Ausbau der Rheintalschiene. Die knappen Mittel für Schieneninfrastrukturinvestitionen dürfen nicht auch noch durch ein verkehrlich völlig nachrangiges Prestigeprojekt wie Stuttgart 21 geschmälert werden.“