

Stuttgart 21:

Ökonomisch nicht vertretbar

Professor Aberle hat Bedenken gegen das Prestigeprojekt

> Der Wirtschafts- und Verkehrswissenschaftler Gerd Aberle ist sicher weit entfernt davon, ideologisch zu Schienenverkehrsprojekten Stellung zu nehmen. Umso schärfer fällt sein Urteil zur ökonomischen Bewertung des Projekts „Stuttgart 21“ aus, das er im Editorial der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ Anfang September veröffentlichte. Vor allem warnt Aberle davor, dass die Finanzierung die Diskussion über die Kürzung der Bundesmittel für den Nahverkehr erneut entfacht.

Am 19. Juli 2007 haben sich Bund, Land und DB auf die Finanzierung des Projekts „Stuttgart 21“ geeinigt. Die Presse informierte nur unvollständig darüber. Ein Entwurf des „Memorandum of Understanding“ enthält Zahlen, die wir hier wiedergeben.

Aus dem Papier ergibt sich zunächst, dass der Bund das Bahnhofprojekt mit einer Milliarde Euro mitfinanziert. Zu den oft genannten 500 Mio. Euro aus Investitionsmitteln fließen weitere 200 Mio. Euro aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz für Umbauten von Knoten und 300 Mio. für die Bestandserhaltung ein. Die Neubaustrecke wird dem Bund weitere 1,050 Mrd. Euro kosten, und übernimmt der Bund das Risiko der Kostenerhöhung für die Neubaustrecke. Denkt man an die Verteuerung der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt, so kann die Summe, die der Bund zu zahlen hat, leicht auf 2,5 Mrd. Euro wachsen.

Das Land muss für das Projekt bis zu 2,575 Milliarden Euro aufbringen. Diese setzen sich zusammen aus 950 Mio. Euro für die Neubaustrecke und 940 Mio. Euro Risikoübernahme für das Bahnhofprojekt. Diese müssen aus dem Landeshaushalt entnommen werden, der rund 33 Mrd. Euro jährlich umfasst, wovon die Hälfte auf Personalkosten entfällt. Außerdem muss das Land 685 Mio. Euro aus – so der Vertrag – „GVFG, Regionalisierungsgesetz u. a.“ aufbringen. Die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und Regionalisierungsgesetz kommen aus dem Bundeshaushalt und sind zweckgebunden. Ohne

Zweckentfremdung von Mitteln, mit denen Züge in Stadt und Region bestellt werden sollen, geht es offenbar nicht. Das Projekt verlangt eine so hohe Summe, die im Landeshaushalt nicht als Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden kann.

Die DB übernimmt außer einem Betrag von 1,15 Mrd. Euro, die aus Grundstücksverkäufen erzielt werden, weitere 360 Mio. Euro Risiken für Kostensteigerungen, die zulasten des Netzzustandes gehen werden. Alles in allem kann das Projekt so nicht 4,8 Mrd. Euro, sondern 6,5 Mrd. Euro kosten.

Aberle urteilt:

„Die Fahrzeit auf dem Abschnitt Stuttgart – Ulm wird gegenüber der derzeitigen Streckenführung um 26 Minuten, von Frankfurt nach Ulm um 30 Minuten reduziert, es liegen also keine herausragenden Zeitverkürzungen vor.“

Angesichts vieler anderer wegen finanzieller Engpässe nicht durchführbarer bzw. verschobener Netzinvestitionen, wie etwa dem dringend erforderlichen Ausbau der Seehafenzulaufstrecken, der Oberrhein-Trasse im Zulauf zur Schweiz und zahlreicher Projekte von Netz 21 und teilweise noch erheblicher Investitionsrückstände bei zahlreichen Bahnhöfen, muss die wirtschaftliche Dringlichkeit von Stuttgart 21 mit einem Fragezeichen versehen werden. Der politische Erfolg für Baden-Württemberg ist nicht durch wirtschaftliche Fakten unterlegt, vielmehr durch hoffnungsstarke Deklarationen.

Und wie finanziert das vor Wirtschaftskraft strotzende Land Baden-Württemberg seinen Finanzierungsbeitrag? Man glaubt es kaum: durch 685 Mio. Euro Regionalisierungsmittel. Dies ist ein denkwürdiges Novum einer Fehlverwendung der für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes abgezweigten Gelder. Zwangsläufig wird dies die für den ÖPNV bestimmten Finanzmittel im Land reduzieren.

„Wenn solche Finanzierungsregelungen Schule machen – Investitionsprojekte gibt es en masse – wird der Grundgedanke der Regionalisierung zerstört und einer Beliebigkeit der Finanzmittelverwendung Tür und Tor



geöffnet. Das könnte auch der Mittelabsenkungsdiskussion neuen Auftrieb geben. Und das wäre auch ein denkwürdiges Faktum.“

Natürlich liegt es für einen Wirtschaftswissenschaftler näher, sich für die Anbindung von Seehäfen einzusetzen als für städtebauliche Schönheit. Aber die Betrachtung ist richtig. Aberle vergisst lediglich zu erwähnen, dass auch die Anbindung der Seehäfen durch die Sucht nach Großprojekten ohne Augenmaß verhindert wird: Als einziges ernsthaftes Projekt wird die Y-Trasse für den ICE zwischen Hamburg, Bremen und Hannover verfolgt.

Wir brauchen endlich wieder Politiker mit Augenmaß und Sinn für Effizienz und Bezahlbarkeit.

Rainer Engel