

17/2009 JF

Stuttgart 21: höchste Sicherheit bei Kosten und Tunnelbau

Aktuelle Kostenüberprüfung der Bahn auf Preisstand 2009 – keine Veränderung bei Tunnellängen – Neubaustrecke Wendlingen-Ulm für Güterverkehr geeignet – keine negativen Auswirkungen für das Bauvorhaben Karlsruhe-Basel zu befürchten

(Stuttgart, 16. Dezember 2009) Bei einer Veranstaltung der Projektgegner am 15. Dezember im Stuttgarter Rathaus haben Martin Vieregge und Michael Holzhey ihre Kritik am Bahnprojekt wiederholt, ohne jedoch inhaltlich Neues zu präsentieren. „Leider stimmen die Annahmen und Behauptungen der Herren in den wesentlichen Punkten nicht, sie werden auch durch ständiges Wiederholen nicht besser, zeigen aber, dass es nicht um sachliche Argumentation, sondern lediglich um Stimmungsmache geht“, erklärt Wolfgang Drexler (MdL).

Zu den Äußerungen von Herrn Vieregge:

- Die Kalkulation mit Preisstand 2004 wurde zum Abschluss der Finanzierungsvereinbarung unter Berücksichtigung der Preissteigerung von 2,8 Milliarden Euro auf 3,076 Milliarden Euro angepasst.
- Es ist in der Zwischenzeit auch keinerlei Änderung bei den Tunnelstrecken eingetreten, wie Herr Vieregge zur Behauptung kommt: „die Zahl der Tunnelkilometer hat sich um 28% erhöht“, ist nicht nachvollziehbar.
- Für die Stärke der Tunnelwände bestehen eindeutige gesetzliche Vorgaben. Die Bahn wird die geforderten Werte nicht nur einhalten, diese werden sogar höher ausgelegt. Damit werden keinerlei Abstriche an der Sicherheit gemacht. Im Übrigen unterliegen die Planungen einer behördlichen Überprüfung und Genehmigung.
- Ebenso falsch ist die Behauptung, die Neubaustrecke sei nicht für den Güterverkehr geeignet. Die Trasse entspricht den europäischen technischen Vorgaben, den sogenannten „Interoperabilitätsrichtlinien“ für den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Güterverkehr.
- Genauso unrichtig ist die Behauptung, die Hälfte der Tunnel führe durch quellfähigen Anhydrit.

Die aktuelle Kalkulation, die auf Grundlage der Entwurfsplanung erstellt und von den Partnern geprüft wurde, hat Gesamtprojektkosten in Höhe von 4.088 Milliarden Euro ergeben. Darin sind neben den Bau- und Planungskosten auch inflationsbedingte Kostensteigerungen enthalten. Wolfgang Drexler: „Wir haben offen und ehrlich die Mehrkosten von rund einer Milliarde Euro bei Stuttgart 21 genannt und damit für Transparenz gesorgt. In diesen Mehrkosten sind bereits 323 Millionen Risiko für weitere Baupreissteigerungen enthalten, aus dem Risikotopf stehen uns noch weitere 438 Millionen zur Verfügung. Das Projekt ist unwiderruflich beschlossen, es ist jetzt

Presseinformation

Kommunikationsbüro
Bahnprojekt Stuttgart - Ulm
Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-212
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.das-neue-herz-europas.de

17/2009 JF

kein Ausstieg mehr möglich. Der Finanzierungsvertrag ist bindend“, stellt Drexler zu Behauptungen fest, wonach ein Projektende noch als möglich bezeichnet wird

Herr Holzhey wiederholt seine Vorwürfe zu einer angeblichen Unterfinanzierung bei anderen Neu- und Ausbauprojekten z.B. beim Bahnausbau Karlsruhe-Basel. Er behauptet, wenn Stuttgart 21 und die anschließende Strecke gebaut wird, stehe für viele geplante Projekte nicht mehr genügend Geld aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung. Weiter spricht er davon, dass die Folgejahre ab 2013 entscheidend seien. Dies zeugt nicht gerade von hoher Fachkenntnis. Schließlich wird der Bund erst ab 2016 z.B. bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm Bundesmittel einsetzen, denn das Land finanziert die Strecke mit einem Betrag von 950 Millionen Euro und entlastet damit den Bund. Bei Stuttgart 21 beträgt der Anteil des Bundes aus den Mitteln für Neu- und Ausbauprojekte rund 500 Millionen Euro, dieser Betrag ist gedeckelt und auf elf Jahre verteilt. Der Bund wird in diesem Zeitraum mindestens rund 10 Mrd. Euro in neue Schienenwege in Deutschland investieren. Damit ist klar, dass die Bundesmittel für Stuttgart 21 nicht dazu führen werden, dass andere Projekte nicht mehr realisiert werden können.