Baden-Württemberg

Stuttgart 21 - Baubeginn für einen Torso?

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 49 (Artikel-Nr: 10000842)

Peter Conradi, Stuttgart

Über das Projekt »Stuttgart 21« kann man unterschiedlicher Meinung sein, doch unstrittig zwischen Befürwortern und Gegnern ist, dass »Stuttgart 21« nur funktioniert, wenn auch die anschließende Neubaustrecke Wendlingen--Ulm gebaut wird. Für diese Neubaustrecke über die Schwäbische Alb gibt es jedoch bislang keine Ausführungsplanung, obwohl sie durch ein geologisch äußerst schwieriges Gebiet mit wasserführenden Höhlen führt. Von sieben Planfeststellungsabschnitten sind zurzeit erst zwei genehmigt. Es fehlen aktuelle nachprüfbare Baukosten- und Kosten-Nutzen-Berechnungen. Die Baulast liegt beim Bund; die Baukosten werden seit Jahren mit 2,025 Milliarden Euro beziffert, von denen 950 Millionen Euro das Land Baden-Württemberg beisteuern will. Bahnfachleute rechnen hingegen anhand der abgerechneten Neubaustrecke Nürnberg-- Ingolstadt für die Neubaustrecke Wendlingen--Ulm mit Kosten von 5,690 Milliarden Euro.

Die Befürworter von »Stuttgart 21« betrieben mit Nachdruck den Baubeginn in der Erwartung, dass es für die Neubaustrecke, wenn »Stuttgart 21« einmal begonnen ist, kein Zurück geben kann. Das ist die aus zahlreichen öffentlichen Bauprojekten bekannte Unsitte, die Kosten und Risiken schön zu rechnen in der Gewissheit, das Parlament werde, wenn der Bau einmal begonnen ist, die Mehrkosten später schon genehmigen.

Hier geht es allerdings nicht »nur« um Mehrkosten, sondern um ein grundsätzliches Risiko: Erweist sich die Neubaustrecke Wendlingen--Ulm als nicht machbar oder nicht finanzierbar, dann wäre »Stuttgart 21« ein unbrauchbarer Torso, ein Schwabenstreich in Milliardenhöhe. Das ist vor allem ein Risiko des Bundes, und wenn die Bundesregierung möglichen Schaden vom Bund abwenden will, sollte sie im Bundeshaushalt 2010 einen qualifizierten Sperrvermerk für die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen des Bundes für »Stuttgart 21« vorschlagen, der aufgehoben werden kann, wenn für die Neubaustrecke Wendlingen-- Ulm Planungen, Kostenermittlungen und Erläuterungen vorliegen, aus denen die Art der Ausführung, die Kosten, die vorgesehene Finanzierung und ein Zeitplan ersichtlich sind.

Eine zeitliche Verzögerung des Projekts »Stuttgart 21« wäre unschädlich, weil der Bau der Neubaustrecke Wendlingen--Ulm etwa gleichviel Geld und Zeit erfordert wie »Stuttgart 21«, das erst in Betrieb genommen werden kann, wenn die Neubaustrecke fertiggestellt ist.

Peter Conradi, Architekt. Seit 1959 Mitglied der SPD, von 1972 bis 1998 Mitglied des Deutschen Bundestages, von 1999 bis 2004 Präsident der Bundesarchitektenkammer. Engagiert in der Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000842.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten