

Grüne Ostfildern -- Stuttgart 21

Wir Grünen in Ostfildern unterstützen das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21! Ostfildern ist von Stuttgart 21 unmittelbar betroffen. Die ICE-Trasse auf den Fildern führt über Ostfilderner Gemarkung, nördlich der Autobahn bei Scharnhausen. Dies stellt einen großen Landschaftseingriff dar, der durch die dadurch notwendig werdende Verlegung der Landesstraße 1204 von Plieningen nach Neuhausen und deren geplanter Weiterführung zur Anschlussstelle Esslingen noch vergrößert wird. Nach dem "Lärmriegel" Autobahn kommt dann ein weiterer hinzu. Zum anderen ist Ostfildern über den regionalen Finanzierungsanteil von 100 Millionen EUR an Stuttgart 21 beteiligt [1]. In den nächsten zehn Jahren muss die Stadt für dieses Projekt jedes Jahr mehr als 130.000 EUR aufbringen, die in anderen Bereichen einer sozial-ökologischen Stadtentwicklung fehlen werden. Zum Vergleich: ein eigener Nachtbus von Stuttgart nach Ostfildern kostet gerade mal 50.000 EUR.

Die unmittelbaren Folgen für unsere Stadt sind aber nicht der einzige Grund, warum wir Grünen in Ostfildern gegen Stuttgart 21 sind. Die Kosten für dieses Projekt sind vor dem ersten Tunnelanstich für den neuen Bahnhof explodiert. Von ursprünglich 2,8 Mrd. EUR in 2006 sind es nach offiziellen Angaben der Bahn jetzt bereits 4,1 Mrd. EUR. Eigentlich waren es sogar bereits 4,9 Mrd. EUR, aber nachdem alle Projektbeteiligten 4,5 Mrd. als den Rubikon für den Ausstieg festgelegt hatten, wurden mir nichts dir nicht 800 Mio. EUR "eingespart" [2]. Die Kostenschätzungen des Bundesrechnungshof von 2008, einer durchweg der Parteilichkeit unverdächtigen Quelle, belaufen sich auf mindestens 5,3 Mrd. EUR für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs und 3,2 Mrd. EUR für die Neubaustrecke (NBS) Ulm-Wendlingen [3]. Diese Zahlen werden durch ein Gutachten des Umweltbundesamtes von 2010 bestätigt und auf insgesamt 11 Mrd. EUR geschätzt [4]. Das zweite, aktuelle Gutachten des Münchner Ingenieurbüro Vieregge und Rössler kommt auf wenigstens 12 Mrd. EUR [5]. Gerade dieses Gutachten wird oft als parteiische und fachlich kritisch gescholten. Wir möchten daran erinnern, dass Vieregge und Rössler bereits 2008 ein Gutachten vorgelegt haben, mit Zahlen zwischen 6,8 und 8,7 Mrd. EUR, die im selben Jahr durch die oben genannte Kostenschätzung des Bundesrechnungshofs bestätigt wurden [6] [3].

Uns geht es aber nicht nur ums liebe Geld. Uns geht es um das, was wir dafür bekommen und das ist erschreckend wenig. Wir Grünen in Ostfildern sind sehr dafür, die Schieneninfrastruktur im Land auszubauen und mehr Menschen vom Auto in die Bahn zu bringen. Stuttgart 21 kann das aber nicht schaffen. Im Jahr

2008 wurde ein Gutachten vom baden-württembergischen Innenministerium beim Schweizer Ingenieurbüro SMA in Auftrag gegeben, in dem auf Engpässe im unterirdischen Bahnhof hingewiesen wurde [7]. Dieses Gutachten war bis Sommer 2010 unter Verschluss. SMA kommen zu dem Schluss, dass der neue Bahnhof unterdimensioniert und störanfällig ist. Ein- und ausfahrende Züge würden sich z.T. schneiden und müssten aufeinander warten. Gleichzeitig sind die zukünftigen Haltezeiten zu knapp bemessen, Stuttgart 21 birgt die Gefahr von Verspätungen, die sich im gesamten Nah- und Fernverkehrsnetz in Baden-Württemberg auswirken werden. Auch die aktuelle Stellungnahme von SMA verweist weiterhin auf „fahrplantechnisch anspruchsvolle Konstruktionen“ und die „knapp ausgelegte Infrastruktur“, welche „einer sehr intensiven und iterativen Abstimmung zwischen der verfügbaren Infrastruktur und dem gewünschten Angebot“ bedarf [8]. Mit anderen Worten: wenn nicht intensiv nachgebessert wird, kommt es zu großen Störungen im Betrieb. Interessant ist auch der Verweis auf die Simulation der DB Netz, die die „definitive Fahrbarkeit“ bestätigen muss. Dies ist bislang nicht geschehen. Zusätzlich zu den Problemen am Tiefbahnhof kommen weitere an der geplanten NBS hinzu. Das bereits erwähnte Gutachten des Umweltbundesamtes [4] kommt zu dem Schluss, dass die NBS für das Ziel einer Verlagerung von Gütern auf die Schiene ungeeignet ist, ja sogar eine Gefahr hierfür darstellt. Als Alternative wird ein neuer Alaufstieg bei Süßen vorgeschlagen, der sich für einen Bruchteil der Kosten der NBS realisieren ließe.

Die ausufernden Kosten und der mangelnde verkehrliche Nutzen von Stuttgart 21 bringen uns Grüne in Ostfildern dazu, das Projekt insgesamt abzulehnen. Unsere Haltung transportieren wir durch Teilnahme an den Demonstrationen, aber auch durch ein klares Profil im anstehenden Landtagswahlkampf. Wir wollen aus diesem Projekt aussteigen und nach verkehrlich und wirtschaftlich besseren Alternativen suchen. Noch ist der Zug dahin nicht abgefahren!

[1] <http://kopfbahnhof-21.de/uploads/media/S21-Beitraege-Esslingen.pdf>

[2] http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2310230_0_9223_-entscheidung-bahn-segnet-stuttgart-21-ab.html

[3] http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/1864034_0_8449_-bundesrechnungshof-mehrkosten-in-milliardenhoehe-fuer-stuttgart-21.html

[4] <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4005.pdf> S. 151ff.

[5] <http://www.faz.net/s/Rub594835B672714A1DB1A121534F010EE1/Doc~EE0E40B9B42C84442975943BD1057532D~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

[6] <http://www.bund-bawue.de/themen-projekte/verkehr/stuttgart-21/gutachten-vieregg-roessler/>

s. dazu auch die Erklärung von Vieregg und Rössler:

http://www.dermerkur.de/artikel/erklaerung_von_vieregg-roessler_in_eigener_sache_zu_stuttgart_21/46880/426/2

[7] <http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=534>

[8] http://www.uvm.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/66249/_Stellungnahme_von_SMA_und_Partner_AG.pdf?command=downloadContent&filename=Stellungnahme_von_SMA_und_Partner_AG.pdf