

Wirtschaftsprüfer bestätigen die Wirtschaftlichkeit des Projekts!

Am vorletzten Fach-Schlichtungstag unterhielten sich Projektbefürworter und -kritiker über die Kostenkalkulation des Bahnprojekts. In die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung waren drei dafür gesondert beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaften eingebunden. Sie bestätigten eindeutig und positiv: Es gibt keinen Hinweis darauf, dass der Finanzierungsrahmen des Projekts nicht ausreicht. Die Kritiker zweifeln das an. Genauso wie sie ständig die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 in Frage stellen, ohne Fakten anzuerkennen. S21 ist die beste Lösung. Die Kritiker wollen keine Investitionen für unser Land!

Finanzierungsrahmen für Neubaustrecke steht

Die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm wird von vielen Beteiligten finanziert. Das Land beteiligt sich daran, um die Realisierung zu beschleunigen.

Kostenaufteilung der Projektträger		
Träger	in Mio. Euro	in Prozent
Bund/EU	924,7	32,0
Land	950,0	32,9
Bahn	150,3	5,2
Bund/Bahn*	865,0	29,9
Gesamt	2.890 Mio. Euro	

*: Bahn und Bund verhandeln derzeit die Kostenaufteilung.

Die Finanzierung ist gesichert. Eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft testiert der Bahn: Die Berechnung der Kosten ist nicht zu beanstanden! Das Urteil der Prüfer basiert auch auf der Einsicht in vertrauliche Unterlagen der Bahn. Die Preise seien realistisch. Alle Preise seien mit dem Preiskatalog des Eisenbahnbundesamtes vergleichbar.

Grüne: Bundesmittel lieber im Norden Deutschlands einsetzen

Der Bundestagsabgeordnete aus Tübingen, Winfried Hermann MdB (Grüne), führte aus, dass andere Projekte, wie z.B. der Seehafenhinterlandverkehr im Norden Deutschlands, wichtiger

seien als die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm. Schließlich sei die Neubaustrecke derzeit verkehrspolitisch unbedeutend. Schlichter Dr. Geißler dazu: „Wenn die Strecke dünn ist, könnte man doch auch zum Schluss kommen, dass man sie verstärken muss.“ Bemerkenswert: Noch Ende 2009 haben sich die Grünen im Stuttgarter Landtag „klipp und klar für die Neubaustrecke“ ausgesprochen.

MP Stefan Mappus kämpft für unser Baden-Württemberg!

Ministerpräsident Stefan Mappus kommentiert die Ausführungen von Winfried Hermann: „**Ich habe einen Eid auf dieses Land abgelegt. Und nicht auf die Frage, ob ich möglichst viele Mittel aus Baden-Württemberg abziehen und in andere Regionen Deutschlands bringen kann.**“ Wenn Stuttgart-Ulm nicht realisiert wird, fließt das Geld in andere Bundesländer. Grünen-Fraktionsvorsitzender Winfried Kretschmann dazu: „Ich verwechsle nicht Föderalismus mit Kirchturmpolitik.“ Die Gelder müssten seiner Meinung nach bundesweit betrachtet am effizientesten eingesetzt werden, also nicht in die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm und somit nicht in unser Land. Die Grünen sind dagegen, dass Baden-Württemberg von Bundesmitteln profitiert. Es ist ihnen offensichtlich egal, dass bewilligte Mittel der EU bei einem Projektstopp verloren gingen. Die Grünen wollen Baden-Württemberg nicht voranbringen!

S21 ist unabhängig von der Realisierung der Rheintalbahn

Die Kritiker behaupten, dass S21 das Fortkommen anderer Projekte, wie z.B. den Ausbau der Rheintalbahn in Baden-Württemberg behindere. „Da haben wir nicht mal ein Planfeststellungsverfahren. Also sagen Sie doch deutlich, dass das nicht stimmt“, stellte MP Stefan Mappus klar. Der Landtag hat übrigens zugestimmt, Lärmschutzmaßnahmen entlang der Rheintalbahn mitzufinanzieren. Nur die Grünen lehnten die Beteiligung des Landes an Verbesserungsmaßnahmen für Menschen und Umwelt ab.

Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 steht

Der Bau von Stuttgart 21 kostet 4,088 Mrd. Euro. Zusätzlich haben sich die Projektträger von Beginn an auf einen Risikopuffer geeinigt. Das Projekt wird von vielen Schultern getragen.

Kostenaufteilung der Projektträger		
Träger	in Mio. €	in %
Bahn AG	1.747,0	38,6
Bund/EU	1.229,4	27,2
Land	930,5	20,6
Stadt	291,9	6,4
Flughafen	227,2	5,0
Region Stuttgart	100,0	2,2
Gesamt	4.526 Mio. €	
	Kosten 4.088 Mio. €	Puffer 438 Mio. €

Den höchsten Anteil der Kosten trägt die Bahn. „Deshalb haben wir ein großes Interesse daran, dass der Kostenrahmen eingehalten wird“, bekräftigte Bahnvorstand Dr. Volker Kefer. Zudem wurden die zu erwartenden Einsparpotenziale plausibel erläutert: Die Bahn profitiert von besseren Einkaufskonditionen und günstigeren technischen Innovationen. An der Sicherheit wird nicht gespart!

Wirtschaftsprüfer: Gesamtfinanzierung ausreichend bemessen

Die von Projektkritiken sowie Projektebefürwortern und Dr. Heiner Geißler gemeinsam beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften haben sich auf folgendes Fazit geeinigt: „Auch unter Berücksichtigung unserer Feststellungen hinsichtlich der Höhe möglicher Risiken sind wir insgesamt der Auffassung, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch keine konkreten Hinweise vorliegen, dass die in den Finanzierungsverträgen vereinbarte Gesamtfinanzierung von 4,526 Mrd. Euro nicht ausreichend bemessen ist.“

Schlichter Dr. Heiner Geißler zog das Fazit: „Die Kosten sind plausibel.“

Kritiker lehnen Urteil ihrer eigenen Wirtschaftsprüfer ab

Dr. Geißler fragte die Kritiker: „Akzeptieren sie die Gesamtaussage: Ja oder Nein?“ BUND-Frau Brigitte Dahlbender antwortete: „NEIN!“ Seit Wochen stellen die Kritiker immer wieder alles in Frage. Dr. Kefer: „Es wird überhaupt nichts anerkannt.“ Die Kritiker haben offensichtlich kein Interesse an einer Fakten-Schlichtung! Dr. Geißler rief die Projektkritiker auf, sich nicht im Bereich der Spekulation zu bewegen: „Wir machen keine Spekulationsschlichtung!“

Ausstiegskosten: Zu viel für Nichts

Bei einem Projektstopp drohen laut Bahn Kosten von rund 1,5 Mrd. Euro. Die Wirtschaftsprüfer bestätigten, dass die Ausstiegskosten plausibel seien. Die Kritiker sprechen dennoch von Kosten in Höhe von 600 Mio. Euro. Ministerin Tanja Gönner: „Selbst unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sind 600 Mio. Mehrkosten für Nichts eine unzumutbar hohe Summe. Für uns ist das zu viel, ohne dass wir etwas davon haben!“

Kritiker widersprechen sich selbst

Die Kritiker widersprechen sich selbst: Der Bund solle statt Stuttgart-Ulm besser andere Projekte in Deutschland finanzieren. Für die Finanzierung ihrer vermeintlichen Alternative hingegen solle der Bund bezahlen! Boris Palmer (Grüne): „Der Bund sagt: Macht was ihr wollt, hier ist das Geld. Dann kann er das auch beim Kopfbahnhof tun.“ Außerdem brauchen die Kritiker die Neubaustrecke für ihr Konzept. Aber den Bau der Neubaustrecke lehnen sie ab. Das ist nicht überzeugend!

S21 ist die beste Lösung

Für K21 gibt es keine Pläne. Die Finanzierung ist völlig offen. Die Vision der Projektgegner bedingt massive Eingriffe durch neue Gleise in dicht besiedeltem Gebiet im Neckartal. Wir wollen das den dort wohnenden Menschen nicht zumuten. „K21“ ist keine Alternative für Baden-Württemberg und unrealistisch. S21 ist die beste Lösung! Das wurde bei der Schlichtung nochmals ausführlich erörtert.