

Stellungnahmen zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, Übersicht

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (auch bezeichnet als „Baden-Württemberg 21“ oder „Das neue Herz Europas“) besteht aus den Projekten Stuttgart 21 (Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart), dem Projekt Ulm 21 (fertig gestellt) und der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm. In der verkehrspolitischen Diskussion wird manchmal das ganze Projekt etwas ungenau als Stuttgart 21 bezeichnet.

Stellungnahmen zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm gab es zunächst drei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (volkswirtschaftliche oder gesamtwirtschaftliche Bewertungen, Nutzen-Kosten-Analysen), die nach Bundeshaushaltsordnung gesetzlich vorgeschrieben sind und zumindest theoretisch der Einstufung der Projekte in den vordringlichen oder weiteren Bedarf bei der Bundesverkehrswegeplanung dienen sollten. Es gibt Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für:

- Stuttgart 21 ÖPNV (das Land ist zuständig; Kopie vorhanden)
- Stuttgart 21 Fernverkehr (der Bund ist zuständig; nicht verfügbar)
- NBS Wendlingen-Ulm (der Bund ist zuständig; nicht verfügbar)

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, für die der Bund zuständig ist, sind nicht verfügbar. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden vom BMVBW offenbar dazu verwendet, sich im politischen Hickhack eine starke Position zu schaffen („Herrschaftswissen“). Die Bundestagsfraktion der Grünen hat sich intensiv, jedoch ohne Erfolg um die Herausgabe bemüht. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die NBS Wendlingen-Ulm hat in der politischen Diskussion (Stand September 2010) trotzdem eine Rolle gespielt. Allerdings wurde nur die Kosten-Seite diskutiert. In was der angebliche volkswirtschaftliche Nutzen der Bahnprojekte besteht, ist Mandatsträgern und Öffentlichkeit so gut wie unbekannt. (Es kann nachgelesen werden in der Informationsschrift des BMVBW von 2005 „Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“).

Die für den ÖPNV von Stuttgart 21 relevante Nutzen-Kosten-Analyse konnte beschafft werden. Es ist eine eingescannte Schwarz-weiß-Kopie verfügbar. Das circa 300 Seiten umfassende Papier ist nicht so verfasst, dass alle Berechnungen nachvollziehbar sind. Es ist aber ohne weiteres zu erkennen, dass das zu Grunde liegende Mengengerüst (verkehrliche Auswirkungen des Projekts) falsch ist und es sich um massive „Schönrechnerei“ handelt. Siehe dazu die Stellungnahme von Marte.

- Im Jahr 2009 wurde unmittelbar nach der Finanzierungsvereinbarung die „Volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21 (BW 21), Gutachten im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg“ (www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/200904_BW_Volkswirtschaftliche_Bewertung.pdf) vorgelegt, die nicht der BVWP-Bewertungsmethodik oder der Standardisierten Bewertung entspricht. Es ist eine ganz andere Art von Schönrechnerei, die der nachträglichen Rechtfertigung des Projekts dienen soll. Diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erweckt den Eindruck als Information für Mandatsträger und Öffentlichkeit gedacht zu sein.

Siehe dazu die Stellungnahmen von Marte und Pfeleiderer.

Stellungnahmen des Landesnaturschutzverbands (LNV) Baden-Württemberg zu Teilabschnitten

Das Projekt Stuttgart 21 ist in 7 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt, die jedoch verkehrlich miteinander zusammenhängen. Bahnverkehr ist nur möglich, wenn alle 7 Abschnitte realisiert sind. Deswegen enthalten die Pläne für jeden Abschnitt die Planrechtfertigung für das ganze Projekt und dementsprechend beschäftigen sich die LNV-Stellungnahmen mit dem ganzen Projekt. Das Baurecht für Stuttgart 21 liegt erst vor, wenn alle Abschnitte planfestgestellt sind. Bisher (Stand Oktober 2010) sind der PFA 1.3, Filderbereich mit Flughafenanbindung, und der PFA 1.6b, Abstellbahnhof Untertürkheim, noch nicht planfestgestellt.

Siehe die LNV-Stellungnahmen zum PFA 1.1 und zum PFA 1.6b.