

P R E S S E M I T T E I L U N G

Nr. 230B/2011
13.12.2011

Wie geht es jetzt mit Stuttgart 21 weiter?

Beschlusspapier der GRÜNEN im Landtag von Baden-Württemberg vom 13. Dezember 2011

Die Landtagsfraktion der GRÜNEN akzeptiert das Ergebnis der Volksabstimmung zum Bahnprojekt Stuttgart 21 und besteht insbesondere auf der Einhaltung des Kostendeckels von 4,526 Milliarden Euro sowie auf der Umsetzung der von der DB getätigten Zusagen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur.

Die Landtagsfraktion wird das Bahnprojekt S21 konstruktiv-kritisch begleiten. Der Kostenanteil des Landes darf die festgelegten 930,6 Mio. Euro nicht übersteigen. Die Deutsche Bahn AG muss nun auf transparente, öffentlich nachvollziehbare Weise zeigen, dass sie das Projekt innerhalb des vertraglich vereinbarten Kostenrahmens erfolgreich abschließen kann.

- 1.) **Verbesserungen**, die die Deutsche Bahn AG in der Schlichtung zugesagt hat, und die zu einem vernünftigen Eisenbahnbetrieb gehören, dürfen nicht zu Kostensteigerungen für ihre Vertragspartner führen. Dazu zählen unter anderem die Nachbesserungen beim Brandschutz und der barrierefreien Gestaltung der Zugänge gemäß modernen Standards, die Signalisierung der S-Bahn sowie Mittel, die für den Ausbau einzelner Bahnhöfe entlang der Murrbahn benötigt werden. Die aufgeführten Maßnahmen entsprechen einer Summe von 80 Millionen Euro und sind Bestandteil der Gesamtkosten in Höhe von maximal 4,526 Milliarden Euro.
- 2.) Der Bau der **Großen Wendlinger Kurve** (zweites Gleis zur Anbindung aus Richtung Tübingen an die Neubaustrecke) in Höhe von 70 Millionen Euro ist ebenfalls in diesen Gesamtkosten enthalten. Dies hatte die Gutachterfirma SMA und Partner AG bei ihrem Audit gefordert, weil sonst der Angebotsfahrplan des Landes 2020 nicht erfüllt worden wäre.
- 3.) Ebenso sind die Kosten für die Erhaltung der **Gäubahn**[1] Bestandteil der Gesamtkosten, weil es sich hierbei um eine Forderung aus dem Schlichtungsverfahren handelt. Die Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen soll weiterhin für den Fernverkehr genutzt werden. Sie ist in ihrer Sachgesamtheit nicht nur ein Kulturdenkmal, sie ist auch zwingend notwendig für Notfall- und Rettungsszenarien [2].
- 4.) Sämtliche **inflationsbedingten Preissteigerungen** für das Bauvorhaben dürfen nicht aus den Gesamtkosten heraus gerechnet werden, sondern müssen durch den Risikopuffer abgedeckt werden.
- 5.) Die von der Deutschen Bahn AG zugesagten Verbesserungen in der Eisenbahninfrastruktur sind innerhalb des zugesagten **Zeitfensters** von der DB umzusetzen – hier nehmen wir die DB in die Pflicht:
 - a. Rastatter Tunnel
 - b. Einleitung der Elektrifizierung der Südbahn – 2012 – und Abschluss 2016 [3]
 - c. Zweigleisiger Ausbau der Gäubahn – Aufnahme des Abschnitts Horb und Neckarhausen 2012 in den Investitionsrahmenplan [4]
 - d. S-Bahn-Ausbaumaßnahmen
 - e. Verbindlichkeit des Planfeststellungsverfahrens auf den Fildern
- 6.) Wir erwarten von der DB AG ein transparentes Verfahren zur Abwicklung der weiteren

Baumaßnahmen nebst der erforderlichen Baulogistik. Hierzu ist die Bekanntgabe eines entsprechenden **Terminplans** notwendig, bevor unumkehrbare Maßnahmen eingeleitet werden.

Fußnoten

[1] Für die Rückabwicklung getätigter Grundstücksgeschäfte, Erhaltungsaufwendungen, für eine leistungsfähige Anbindung an den Tiefbahnhof gibt es noch kein Konzept

[2] Verkehrsausschusssitzung des Verbands Region Stuttgart 28.09.2011, Notfallkonzept bei Sperrung der S-Bahn Stammstrecke Stuttgart Hbf (tief) – Schwabstraße; Seiten 4 und 6 der Präsentation

[3] Rüdiger Grube, Südwest Presse vom 25. November 2011

[4] Entwurf Investitionsrahmenplan vom 15.12.11 enthält die Gäubahn nur unter prioritären Projekten, d.h. Finanzierung vor 2015 ist unrealistisch