

## Pressemitteilung

Nr. 25/12

Stuttgart, 13. November 2012

*Mehr Sachlichkeit und weniger Parteitaktik bei Stuttgart 21 geboten*

### **VCD fordert Nutzen-Kosten-Untersuchung bei Flughafenbahnhof**

Angesichts der jüngsten Debatten zu Mehrkosten bei der Flughafenanbindung von Stuttgart 21 verlangt der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) zunächst die Vorlage der gesetzlich vorgeschriebenen Nutzen-Kosten-Analyse. Aus VCD-Sicht sei derzeit völlig unklar, ob die von bestimmten Gruppen gewünschten Veränderungen beim Flughafenbahnhof überhaupt die damit verbundenen immensen Mehrkosten rechtfertigten.

Zu den emotionalen Forderungen mehrerer Parteien, dass sich das Land an den Mehrkosten bei der Flughafenanbindung von Stuttgart 21 beteiligen solle, erklärt der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD):

„Wer zusätzliches Geld für Stuttgart 21 ausgeben wolle, müsse erklären, welche anderen Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg dafür aufgegeben werden sollen“, sagt Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender. Denn bekanntlich wollten alle Parteien keine zusätzlichen Schulden machen, so der VCD.

Die gesamte Flughafenanbindung bei Stuttgart 21 solle inzwischen rund 760 Millionen Euro kosten – alleine die Mehrkosten für die Variante Flughafenstraße lägen nach Angaben der Deutschen Bahn (DB) bei 224 Millionen Euro, erläutert der Verkehrsclub. Ob diese Kostensteigerung aufgrund der geänderten Planung gerechtfertigt seien, lasse sich aus VCD-Sicht ohne eine klare Analyse so nicht feststellen: „Anstatt aufgeregt über Kostenübernahmen zu diskutieren, sollte folglich zuerst einmal eine Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt werden“, erklärt der VCD-Landesvorsitzende.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung sei für alle Maßnahmen im Schienenverkehr mit Kosten über 50 Millionen Euro zwingend vorgeschrieben. Projekte dürften nur realisiert werden, wenn der Nutzen die Kosten übersteigt. „Es gibt keinen Grund für eine Ausnahme von dieser Regel bei Stuttgart 21“ betont Matthias Lieb und erklärt: „Wir wollen mehr Sachlichkeit und weniger Parteitaktik bei diesem Projekt. Deshalb fordert der VCD eine entsprechende Untersuchung für die Variante Flughafenstraße.“ Wie bei jedem anderen Vorhaben dürfe erst nach Vorliegen eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Variante Flughafenstraße über die Finanzierung des Projektes entschieden werden, erläutert der Landesvorsitzende. Anderenfalls sei dies ein klarer Fall von Verschwendung oder im schlimmsten Fall sogar von Veruntreuung von Steuergeldern und damit ein Fall für den Rechnungshof, stellt Matthias Lieb fest.

Der VCD weist darauf hin, dass derzeit in Baden-Württemberg Finanzierungslücken für Schienenprojekte in Höhe von rund acht Milliarden Euro bestünden: Dieser Betrag setze sich zusammen aus 650 Millionen Euro für beantragte, aber bislang aus Geldmangel nicht bewilligte Projekte beim Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), rund 1.200 Millionen Euro Finanzierungslücken beim Bundes-GVFG für Projekte in Baden-Württemberg und rund sechs Milliarden Euro fehlender Finanzierung für Projekte des Bundesverkehrswegeplans (Bereich Schiene) in Baden-Württemberg.

---

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Birgit Maier • Geschäftsführerin • VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.  
Telefon (0711) 6 07 02 17 • Telefax (0711) 6 07 02 18 • eMail [info@vcd-bw.de](mailto:info@vcd-bw.de)

Als Beispiele nennt der VCD:

- Breisgau-S-Bahn rund um Freiburg: ca. 380 Mio. €
- Calw-Weil der Stadt: ca. 50 Mio. €
- Elektrifizierung der Schönbuchbahn: ca. 87 Mio. €
- Ausbau der Gäubahn: Horb-Neckarhausen ca. 15 Mio. €, Gesamtprojekt ca. 120 Mio. €
- Ausbau/Elektrifizierung Südbahn: ca. 226 Mio. € (Landeszuschuss 50%)
- Rheintalbahn: über 4 Mrd. €
- barrierefreier Ausbau von weiteren Bahnhöfen (ca. 5 Mio. pro Bahnhof)

All diese Projekte haben ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis und drohen durch Mehrkosten bei Stuttgart 21 noch weiter verschoben zu werden. Sogar das für den internationalen Güterverkehr wichtigste Ausbauprojekt, die Rheintalbahn, wird bis 2020 erst zur Hälfte fertig gestellt sein, obwohl dann bereits seit 33 Jahren am viergleisigen Ausbau gebaut worden sein wird.

Quellen:

Finanzierungsbedarf Landes-GVFG: z.B. Landtagsdrucksache 15/2439

[http://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/2000/15\\_2439\\_D.pdf](http://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/2000/15_2439_D.pdf)

Finanzierungslücke Bundes-GVFG: VCD-Pressemeldung vom 17.10.2012: <http://www.vcd-bw.de/presse/2012/24-2012/index.html>

Finanzierungslücke BVWP: VCD-Pressemeldung vom 26.01.2012 – <http://www.vcd-bw.de/presse/2012/03-2012/index.html> (gegenüber der Pressemeldung vom Januar 2012 haben sich inzwischen bei der Rheintalbahn Kostenerhöhungen um rund 700 Millionen Euro im Fall des Offenburger Tunnels ergeben)

Ca. **4.430** Zeichen mit Leerzeichen

---

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Birgit Maier • Geschäftsführerin • VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.  
Telefon (0711) 6 07 02 17 • Telefax (0711) 6 07 02 18 • eMail [info@vcd-bw.de](mailto:info@vcd-bw.de)