

NR. 1219

Datum: 14. Oktober 2010

Gotthardbasistunnel verdeutlicht: Wir brauchen Ausbau der Rheintalbahn, kein Nadelöhr Stuttgart 21

Zu Durchstich am Gotthard-Basistunnel erklärt **Dr. Anton Hofreiter**, Sprecher für Verkehrspolitik:

Glückwunsch an das Eisenbahnland Schweiz. Mit dem Gotthardbasistunnel wurde das größte natürliche Hindernis auf der wichtigsten Güterverkehrsmagistrale Europas durchbrochen. **Während die Schweiz alle Voraussetzungen schafft, um den Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, investiert Deutschland planlos und nach falschen Prioritäten. Während die Schweiz für neun Milliarden Euro ein Nadelöhr für den Güterverkehr beseitigt, will Deutschland mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm mit einer vergleichbaren Summe ein Nadelöhr für den Güterverkehr schaffen. Während der Gotthardbasistunnel in seinen Steigungen einer Flachlandbahn entspricht, ist die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm so steil, dass kein normaler Güterzug sie befahren kann.**

Dabei wird seit Jahren der nördliche Anschluss an den Gotthardtunnel verschleppt: der vierspurigen Ausbau der Rheintalbahn. Für die Fertigstellung müssten noch mindestens vier Milliarden Euro investiert werden, von denen aber erst für rund 500 Millionen Euro Finanzierungsvereinbarungen geschlossen wurden. **Es ist ausgeschlossen, dass in absehbarer Zeit die restlichen rund 3,5 Milliarden Euro bereit gestellt werden können, da die Schienenmittel für den Neu- und Ausbau der nächsten zehn Jahre schon nahezu komplett in Finanzierungsvereinbarungen für andere Schienenprojekte gebunden sind.** Dazu zählen insbesondere rund 2,5 Milliarden Euro für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Darin eingerechnet sind die Ende Juli eingestandenen 865 Millionen Euro Baukostensteigerung für die Strecke Wendlingen-Ulm, die zwingend eine Finanzierungsvereinbarung erfordern. Hinzu kommen rund zwei Milliarden Euro Landesmittel, die Baden-Württemberg in Stuttgart 21 mit anschließender Neubaustrecke investieren will. Zu erwartende Baukostensteigerungen sind dabei noch nicht mal berücksichtigt.

Die noch in diesem Jahr vorgesehene Überprüfung des Bedarfsplans Schiene durch die Bundesregierung wird zeigen, dass die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm nur unter falschen Annahmen über die Schwelle der Wirtschaftlichkeit gehoben werden kann. Beispielsweise wird die Öffentlichkeit hinters Licht geführt, wenn Güterzugtrassen angenommen werden, für die es weder Züge noch Bedarf gibt. Die Bundesmittel müssen für die Rheintalbahn umgewidmet werden. Ein Teil der Landesmittel sollte für Lärmschutzmaßnahmen wie den Offenburger Güterverkehrstunnel verwendet werden.

(c) Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Pressestelle

11011 Berlin

<http://www.gruene-bundestag.de>

eMail: presse@gruene-bundestag.de