

12. November 2010

"Das ist nicht schöngerechnet"

BZ-INTERVIEW: Landesverkehrsministerin Tanja Gönner über die Wirtschaftlichkeit von S 21.



Tanja Gönner Foto: dpa

STUTTGART. Das Bundesverkehrsministerium hat die Wirtschaftlichkeit der noch zu bauenden Bahnstrecken untersucht. Neben der Rheintalstrecke hat die umstrittene Schnellverbindung Stuttgart-Ulm gut abgeschnitten. Andreas Böhme sprach darüber mit Landesverkehrsministerin Tanja Gönner.

BZ: Frau Gönner, der Kosten-Nutzen-Faktor der Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm liegt nach einer neuen Berechnung bei nur 1,2. Ist das Millionenprojekt damit noch zu rechtfertigen?

Gönner: Das ist ein gutes und solides Ergebnis. Kritiker des Projekts sagen, man solle zuerst die Strecke Mannheim-Frankfurt ausbauen. Nicht nur, dass dieser Abschnitt noch nicht einmal planfestgestellt ist, auch für diese Strecke liegt der Faktor bei 1,2. Die Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke liegt sogar bei 1,5, wenn

berücksichtigt wird, dass es derzeit nicht absehbar ist, ob und wann der Ausbau Hanau-Würzburg und Fulda-Erfurt kommt. Das zeigt, dass es ordentliche Reserven gibt.

BZ: Kritiker werfen der Bahn vor, selbst dieser Wert sei noch schöngerechnet und werde nur erreicht, wenn die Personenzugstrecke auch von Güterzügen genutzt wird. Stimmt das?

Gönner: Es entspricht dem reflexartigen Verhalten, das wir schon in den vergangenen Wochen beobachten konnten: Immer dann, wenn eine Zahl nicht in den Kram passt, wird sie in Frage gestellt oder behauptet, sie sei schöngerechnet. Entscheidend ist doch aber, dass ein Vergleich verschiedener Projekte angestellt wurde, dem ein standardisiertes und bewährtes Berechnungsverfahren zu Grunde liegt. Und da schneidet die Neubaustrecke gut ab. Dass nicht schöngerechnet wurde, ist schon daran zu erkennen, dass einzelne bisherige Prognosen nach unten korrigiert wurden und realistische Perspektiven wie der Einsatz leichter Güterzüge ganz herausgenommen wurden. Was wir bis jetzt bewerten konnten, deutet eher darauf hin, dass vom Bundesverkehrsministerium eher zurückhaltende Annahmen gemacht wurden.

BZ: Gab es schon Schienenprojekte im Land mit ähnlich schlechten Nutzen-Kosten-Analysen?

Gönner: Wir haben mit den Planungen zum Ausbau der Gäubahn begonnen, die liegt bei einem Faktor von 1,3. Ein Projekt, das im Übrigen von vielen Kritikern als vordringlich angesehen wird. Der in Stuttgart bereits in Bau befindliche und auch von den Grünen vehement eingeforderte Ringschluss der S-Bahn zwischen Backnang und Marbach erreicht einen Wert von 1,01. Bereits bei 1,0 können wir in die Umsetzung von Bahnprojekten gehen, weil dann der Nutzen mindestens so groß ist, wie es die Kosten sind.

BZ: Die Rheintal-Güterstrecke ist doppelt so wirtschaftlich wie die vor allem für den Personenverkehr geplante neue Trasse über die Alb. Müsste zwischen Offenburg und Basel deshalb nicht vorrangig gebaut werden?

Gönner: Es ist nicht zielführend, den Güterverkehr gegen den Personenverkehr auszuspielen. Wir müssen beides tun: Die Rheintalbahn für den Güterverkehr ausbauen, aber auch den Bedürfnissen der Menschen nach einer umweltfreundlichen Mobilität auf der Schiene gerecht werden.

BZ: Beeinflusst die zu erwartende Inflationsrate oder andere geplante Neubaustrecken das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm negativ?

Gönner: Die Untersuchung des Bundes berücksichtigt bereits inflationsbedingte Kostensteigerungen in Höhe von jährlich drei Prozent. Wir bewegen uns mit der Neubaustrecke in einem bundesweiten Bahnnetz. Wenn die Hauptachse von Paris

kommend weiter modernisiert wird, können Einzelabschnitte wie die Neubaustrecke noch weiter davon profitieren.

Autor: bö