

220/10

Stuttgart, den 16.08.2010

Grüne zum Subventionsvorwurf bei Stuttgart 21

Werner Wölfle: „Das Land hat weitaus mehr bezahlt als notwendig“

„Wenn die DB behauptet, es gebe keine direkten Zusammenhang zwischen dem Verkehrsvertrag von 2001 und Stuttgart 21, dann sagt sie nicht die Wahrheit“, so Werner Wölfle, der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Landtag. In der Gemeindedrucksache 664 aus dem Jahre 2001 ist in einer Protokollnotiz zu Ziffer 1 zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der Projekte, beim Erwerb von Zugkilometern und von Fahrzeugen von „einem Kapitalwertbeitrag für die Realisierung der der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm“ die Rede. Im Vereinbarungstext heißt es: „Der Bund sieht sich zudem nach dem gegenwärtigen Stand aus Haushaltsgründen nicht in der Lage, den Bundesanteil für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vor 2011 zu finanzieren. Um die frühere Realisierung beider Projekte abzusichern, vereinbaren die Parteien folgende Leistungen mit dem Ziel das Projekt Stuttgart 21 zeitgleich mit der NBS Wendlingen – Ulm sowie den Bundesanteil für Stuttgart 21 für den Bund zinslos vorzufinanzieren.“ Im Folgenden vereinbarten Bund, Land und Bahn einen langfristigen Verkehrsvertrag, zusätzliche Verkehrskilometer und Fahrzeuginvestitionen in Höhe eines dreistelligen Millionenbetrags.

„Hier ist nicht nur der Zusammenhang hergestellt, hier ist die Finanzierung von Stuttgart 21 explizit als Ziel genannt, die Subventionierung des Landes für die Deutsche Bahn wird nicht mal mehr versteckt“, so Wölfle. Für ihn ist es ein weiterer ungeklärter Sachverhalt bei der Finanzierung des Mammutprojekts: „Auch hier gilt: Alle Fakten müssen auf den Tisch.“

Schwer nachvollziehbar seien die Preise, die das Land der Bahn in den Verkehrsverträgen festgelegt gezahlt hat: „Das Land hat weitaus mehr als notwendig bezahlt, weil es einen schlechten Vertrag ausgehandelt hat.“

Wölfle hat berechnet, dass das Land bis 2016 der DB für den ungünstigen Vertrag einen dreistelligen Millionenbetrag zu viel bezahlt hat. Basis seines Vergleiches ist der ebenfalls 2003 vom Land Schleswig-Holstein abgeschlossene Verkehrsvertrag. Er unterscheidet sich vom baden-württembergischen Vertrag in drei wesentlichen Punkten:

- Die Laufzeit beträgt nicht 13 sondern nur 10 Jahre.
- Während der Laufzeit sollten nicht nur 37% wie in Baden-Württemberg sondern 90% der Leistungen herausgelöst werden, um sie preisgünstiger neu vergeben zu können.
- Tatsächlich wurde dieser Fahrplan in Schleswig-Holstein bis heute auch eingehalten, während Baden-Württemberg weitere zwei Teilnetze (Nordwürttemberg-Netz und Südbahn) nicht herausgenommen hat, so dass letztlich bis 2016 nur rund 25% herausgelöst werden.

Die auch heute noch aufgestellte Behauptung der Landesregierung, es hätte damals nicht genügend potentielle Wettbewerbsteilnehmer gegeben, ist für Wölfle längst widerlegt: „Nicht nur Schleswig-Holstein, sondern auch andere Länder wie Bayern und Hessen haben vorgemacht, wie man mit Ausschreibungen bei erhöhter Qualität den Zuschussaufwand erheblich senken konnte. Aber hier wollte dies ja keiner, weil dann die DB an Ihrem Ausstieg aus Stuttgart 21 festgehalten hätte.“