
STUTTGART 21: EIN MILLIARDENGRAB

GRÜNE LANDTAGSFRAKTION RECHNET MIT KOSTENSTEIGERUNG AUF BIS ZU SECHS MILLIARDEN EURO

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 droht zu einem gigantischen Milliardengrab zu werden. Wie bereits heute abzusehen ist, besteht die Gefahr, dass die von der grün-roten Landesregierung geforderte Kostenobergrenze von 4,5 Milliarden Euro vermutlich nicht zu halten sein wird. Das bestätigen drei unterschiedliche, voneinander unabhängige Gutachten.

Zuletzt hatte der Bundesrechnungshof im Jahr 2008 die Gesamtkosten für S21 auf über 5,3 Milliarden Euro berechnet. In der Abschlussbewertung der Rechnungsprüfer heißt es, dass der Bundesrechnungshof die Auffassung vertritt, dass das Projekt „nicht erschöpfend“ dargestellt wird. Die angegebenen Kosten seien unvollständig. Die Grüne Landtagsfraktion rechnet deswegen mit noch höheren Ausgaben: Das Projekt könnte am Ende bis zu sechs Milliarden Euro kosten.

DIE DEUTSCHE BAHN HAT INFORMATIONEN VERTUSCHT

Die Deutsche Bahn hat bislang alle Vorwürfe zu ihrer mangelnden Informationspolitik zurückgewiesen. Besonders brisant ist von daher eine konzerninterne Risikobewertung des ehemaligen Projektplaners Hany Azer, der inzwischen zurückgetreten ist. Azer hatte 121 Kostenrisiken aufgelistet. Bei 48 Posten könne es zu Mehrkosten von 1,2 Milliarden Euro kommen. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Risiken eintreten, liegt laut Azer bei fast 50 Prozent.

Die restlichen 73 Risikopositionen wurden von den Planern erst gar nicht beziffert. Der Landesregierung wurde die Liste nie zur Verfügung gestellt. Selbst auf Anfrage des Stuttgarter Verkehrsministeriums weigerte sich die Bahn, das Papier herauszugeben. Das Magazin Der Stern veröffentlichte Azers Analyse schließlich am 21. Juli 2011 im Internet.

Die Inhalte wurden von dem Arbeitskreis Verkehr der grünen Landtagsfraktion erarbeitet. Folgende Abgeordnete haben mitgewirkt:
Andreas Schwarz (AK-Vorsitzender), Thomas Marwein, Wolfgang Raufelder, Daniel Renkonen und Werner Wölflé.

DER BAHN WINKEN SATTE GEWINNE

Sollte der neue Tiefbahnhof gebaut werden, wäre die Deutsche Bahn der größte Gewinner. Denn sie lässt sich den Bahnhofsbaubau vom Land Baden-Württemberg, von der Stadt Stuttgart, der Region Stuttgart sowie von der Flughafen GmbH mitfinanzieren und macht zusätzlich durch den Verkauf von Bahnhofsflächen an die Stadt, die dort Häuser für Wohnungen bauen möchte, ein gutes Geschäft.

Die Deutsche Bahn wird darüber hinaus einen großen Teil ihrer Gewinne mit dem Tiefbahnhof erwirtschaften. Für jeden Zug, der den Bahnhof passiert, erhält sie einen Stationspreis, über dessen Höhe das Unternehmen bis heute schweigt. Dazu kommen die Trassenpreise für die Nutzung der Tunnelstrecken. Die Kosten trägt dann letztlich der Steuerzahler, denn für die Trassen- und Stationspreise müssen das Land und der Bund als Besteller des Regional-, Nah- und Fernverkehrs aufkommen. Und die Geldsumme steigt natürlich bei wachsendem Zugaufkommen.

KÜNDIGUNGSGESETZ IST VERFASSUNGSRECHTLICH GUT BEGRÜNDET

Wenn wir bereits heute sehen, dass weitere Mehrkosten im Raum stehen, gleichzeitig aber das Land und der Bund sagen, diese Mehrkosten nicht zu tragen, dann ist es legitim, die Reißleine zu ziehen. Es ist wohl auch kaum davon auszugehen, dass Flughafen, Stadt und Region Stuttgart die Mehrkosten tragen werden.

Wenn dann die Geschäftsgrundlage für den Finanzierungsvertrag entfällt, kann das Land Baden-Württemberg aus der Finanzierung von Stuttgart 21 aussteigen. Der sorgsame Umgang mit dem Geld der Bürgerinnen und Bürger gebietet es, Mehrausgaben und somit Schaden vom Land abzuwenden – daher ist das Kündigungsgesetz zulässig, gut begründet und findet unsere Zustimmung.

Weitere Informationen

Bündnis 90/Die Grünen
Landtag Baden-Württemberg
Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart

Tel: 0711-2063-683
Fax: 0711-2063-660
post@gruene.landtag-bw.de
www.bawue.gruene-fraktion.de