Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: www.vcd-bw.de

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
Konto-Nr. 10 839 606
BLZ 600 908 00

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
Konto-Nr. 110 839 606
BLZ 600 908 00

Herrn
Elmar Steinbacher
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart

per Email poststelle@mvi.bwl.de

Stuttgart, 23.08.11

VCD-Stellungnahme zum Entwurf eines S21 Kündigungsgesetzes

Sehr geehrter Herr Steinbacher,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf eines S21 Kündigungsgesetzes.

Der VCD Landesverband Baden-Württemberg teilt die Bedenken zu Stuttgart 21 der Gesetzesbegründung.

Der darauf aufbauende Gesetzesvorschlag samt den Konsequenzen bzw. Alternativen wird vom VCD jedoch abweichend gesehen und deshalb in der vorgeschlagenen Form abgelehnt. Der VCD schlägt stattdessen eine Neuformulierung des § 1 des Gesetzes vor.

Wir geben hiermit Folgendes zu bedenken:

1. Kostenobergrenze wird ausgehebelt
Im Koalitionsvertrag hat die Grün-Rote Landesregierung eine Kostenobergrenze von 4,5 Mrd. Euro beschlossen – das Land wolle sich nur bis zur bisher vertraglich vereinbarten Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. € an Stuttgart 21 im Rahmen der vereinbarten Beträge beteiligen. Etwaige Mehrkosten seien von Dritten zu tragen, so der Koalitionsvertrag.

Die Gesetzesbegründung enthält sehr detailliert unter C. die wahrscheinlichen Kostenrisiken. Als Motivation für das Gesetz dient dort u.a. die bisherige Weigerung der DB, einer Kostenbegrenzung für das Land über die verabredete Obergrenze von 4,526 Mrd. € zuzustimmen.

Sollte das Gesetz in der vorliegenden Form keine Mehrheit erlangen (davon ist nach heutigem Kenntnisstand auszugehen) und wird auch die notwendige Zustimmung beim geplanten Volksentscheid nicht erzielt, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass eine Mehrheit der Bürger in Baden-Württemberg die Umsetzung von Stuttgart 21 trotz der in der Gesetzesbegründung beschriebenen Kostenproblematik möchte. Eine Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. € kann dann seitens des Landes nicht mehr vertreten werden, da der Bau politischer Wille ist.

Das Land hätte sich an den Mehrkosten (die in der Gesetzesbegründung beschrieben sind und von den meisten Experten in Milliardenhöhe erwartet werden) in großem Umfang zu beteiligen, da Vertragsgrundlage für Stuttgart 21 seitens der DB AG und des Bundes jeweils war, dass das Projekt für die DB AG wirtschaftlich sein müsse und die DB die Grenze der Wirtschaftlichkeit bislang bei Gesamtkosten von rund 4,769 Mrd. Euro angegeben hat („Aktueller Sachstand Stuttgart 21", DB AG, Vorlage vom 10. Dezember 2009). Eine Ablehnung des Gesetzes führt also zu einer finanziellen Mehrbelastung für das Land in nicht unerheblicher Größenordnung. Diese Konsequenzen (einer Ablehnung) sind im Gesetzesentwurf nicht benannt.

Somit ist die Aussage unter „C. Alternativen" auf dem Vorblatt unzutreffend, mindestens aber irreführend. Mit der Ablehnung des Gesetzesentwurfes wird nicht nur die vertraglich vereinbarte Mitfinanzierung beibehalten, sondern akzeptiert das Land Baden-Württemberg die weitgehende Übernahme von Mehrkosten über die bislang vereinbarte Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. € hinaus.

Im Übrigen sind wir – unabhängig vom vorliegenden Gesetzesentwurf – der Ansicht, dass eine Kostenobergrenze seitens des Landes sowieso gegenüber den weiteren Vertragspartnern nur durchgesetzt werden könnte, wenn das Land klar erkennbar gegen seinen Willen das Projekt umsetzen muss, da eine Vertragskündigung nicht möglich war. Weitere Argumente für das Einfordern der Kostenobergrenze ist die auf falschen Kostenberechnungen der DB basierende Zustimmung der Gremien, die fehlende Kostentransparenz seitens der DB sowie die damit fehlende Gegensteuerungsmöglichkeit seitens der Landesregierung durch das Formulieren von Einsparvorschlägen und Überprüfen der DB-Kalkulation. Ein bloßes Beharren auf Nichtbeteiligung an Mehrkosten ohne weitere Begründung (abgesehen von finanziellen Gründen) mit „nur" dem Verweis auf die „Sprechklausel" ist u.E. aus der Vertragshistorie und der vertraglichen Projektförderpflicht heraus nicht vertretbar und wird u.E. nicht durchsetzbar sein. Insbesondere ist eine solche Kostenbegrenzung dann nicht durchsetzbar, wenn ein Teil der Landesregierung das Projekt unter allen Umständen umsetzen, aber nur „nicht mehr bezahlen" möchte.

2. Fehlende Bezifferung der Ausstiegskosten

Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, dass das Ausstiegsgesetz die Folgekosten des Gesetzes benennt. Diese Folgekostendarstellung wird zwar in der Gesetzesbegründung diskutiert, letztendlich aber wird Offengelassen, welche Kosten auf das Land zukommen werden. Wenigstens wäre eine grobe Abschätzung der Folgekosten vorzunehmen. Grundsätzlich sehen wir es als unzulässig an, ein Gesetz zur Abstimmung zu bringen, dessen Folgen und finanzielle Auswirkungen nicht übersehen werden können.

Sollte eine Mehrheit im Parlament oder bei der Volksabstimmung dem Gesetz zustimmen, so wäre der Ausstieg aus Stuttgart 21 gesetzlich vorgegeben, die Ausstiegskosten wären aber erst noch zwischen den Vertragsparteien zu verhandeln. Dies würde das Land in eine ungünstige Verhandlungsposition zwingen mit der Folge, überhöhte Kosten vereinbaren zu müssen, um dem Gesetz nachkommen zu können. Dies ist nicht zum Wohl des Steuerzahlers in Baden-Württemberg.

3. Zwischenfazit

Somit ist in beiden möglichen Fallkonstellationen (Zustimmung oder Ablehnung des Gesetzes) mit erheblichen Mehrkosten für den Steuerzahler zu rechnen. Deshalb kann aus unserer Sicht das Gesetzesvorhaben in der vorliegenden Form nicht weiterverfolgt werden.

4. Lösungsansätze

Die Gesetzesbegründung zeigt die Risiken von Stuttgart 21 auf. Die Risiken sind im Verhältnis zu den erreichbaren Veränderungen zu hoch, so dass das Projekt in der Tat nicht fortgesetzt werden sollte.

Wie oben beschrieben, führt jedoch der vorliegende Gesetzesentwurf zu hohen Kostenrisiken für das Land. Die Bevölkerung ist einerseits gespalten in der Burteilung von Stuttgart 21, andererseits auch des Streites um das Bahnhofsprojekt überdrüssig. Auch unter Experten besteht großer Streit über den Nutzen von Stuttgart 21. Gleichzeitig sind viele Abschnitte noch nicht planfestgestellt, Schlichtung und Stresstest haben aufgezeigt, dass Änderungen am Projekt notwendig sind (Erhalt Gäubahn für Notfallkonzept, zweigleisiger Ausbau Wendlinger Kurve, Station Flughafen/Terminal nicht ausreichend dimensioniert, zweigleisige Zuführung Flughafenbahnhof, Ausbau Leit- und Sicherungstechnik notwendig). Die Auswirkungen des Schrägbahnhofs auf den Betrieb sowie die Folgen der Station Mittnachtstraße für die S-Bahn sind nach wie vor ungeklärt.

In einer solchen Situation ist ein Kompromiss sinnvoll und notwendig. Mit dem Vorschlag „Frieden in Stuttgart" von Dr. Heiner Geißler und SMA liegt ein solcher Kompromiss vor, der zwar von einzelnen Projektträgern von Stuttgart 21 schon abgelehnt wurde. Doch bei deren Beurteilung wurden insbesondere die städtebaulichen Chancen von Stuttgart 21 in den Vordergrund gerückt. Tatsächlich ist noch nicht absehbar, ob die heutigen Gleisanlagen nach dem Bau von Stuttgart 21 wirklich einer städtebaulichen Verwertung zugeführt werden können, da es inzwischen die Ankündigung gibt, dass eine Privatbahn die Gleisanlangen des Kopfbahnhofes und seiner Zufahrtsstrecken Weiterbetreiben möchte. Damit entfallen aber die städtebaulichen Argumente für Stuttgart 21 und damit auch weitgehend die Gründe für die Ablehnung des Kompromissvorschlages. Dabei sind die städtebaulichen Chancen des Vorschlages u.E. bislang überhaupt nicht untersucht worden. So sind durchaus Bündelungen der Gleistrassen und Reduzierungen im Abstellbahnhof vorstellbar, die auch der Stadtentwicklung Raum geben könnten.

Der VCD Baden-Württemberg e.V. unterstützt den Kompromissvorschlag, da die verkehrlichen Ziele bei diesem Konzept bedeutend besser als mit Stuttgart 21 realisiert werden können und gleichzeitig Kosten und Risiken bedeutend geringer sind als bei Stuttgart 21. Aus diesem Grund schlägt der VCD auch vor, den Gesetzestext mit Bezug auf den Kompromissvorschlag neu zu formulieren:

5. Formulierungsvorschlag des VCD für das Gesetz

„§ 1
Die Landesregierung ist verpflichtet den Kompromissvorschlag „Frieden in Stuttgart" von Schlichter Dr. Heiner Geißler weiterzuverfolgen und mit den Projektpartnern von Stuttgart 21 das Projekt Stuttgart 21 im Sinne des Kompromissvorschlages fortzuführen."

Begründung:
Durch die Fortführung von Stuttgart 21 – wenngleich in veränderter Form des Kompromissvorschlages – werden die Ausstiegskosten aus den Verträgen vermieden.

Die verkehrlichen Ziele
- Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Beschleunigung mittels Durchmesserlinien und
- Anbindung des Flughafens

werden mit dem Kompromissvorschlag erfüllt.

Der Verzicht auf die Station Mittnachtstraße bei der S-Bahn erhält eine leistungsfähige und pünktliche S-Bahn als Rückgrat des Nahverkehrs in der Region.

Der Verzicht auf die Führung der Gäubahnzüge über den Flughafen vermeidet ein neues Nadelöhr auf den Fildern mit einer Mischbetriebsstrecke, die auch die Qualität der S-Bahn beeinträchtigen würde.

Mit den zusätzlichen Gleisen von Zuffenhausen zum Tiefbahnhof wird ein absehbarer Engpass von Stuttgart 21 vermieden.

Mit der Kombination aus Durchgangsbahnhof und Kopfbahnhof bestehen Leistungsreserven, während Stuttgart 21 absehbar bei der Eröffnung schon an der Kapazitätsgrenze angekommen sein wird.

Die Baukosten liegen aufgrund signifikant geringerer Tunnelanteile auch entsprechend niedriger, eine Sanierung der noch verbleibenden Kopfbahnhofsanlagen ist schrittweise und kostengünstig möglich, da gerade nicht mehr alle Anlagen benötigt werden und somit nicht „unterm rollenden Rad" saniert werden muss.

Die städtebaulichen Aspekte des Kompromissvorschlages sind hinsichtlich der Größe des Abstellbahnhofes und der möglichen Bündelung der S-Bahn- bzw. Regionallinien in mehreren Ebenen vertieft zu untersuchen.

Die Planungen können in vielen Teilen auf schon fertige Planungen von Stuttgart 21 aufbauen, die nur modifiziert werden müssen.

Eine Verlängerung der Dauer bis zur Inbetriebnahme im Vergleich zu Stuttgart 21 ist nicht zu erwarten, da einerseits zeitaufwändige Teile entfallen und andererseits Projektteile vorgezogen werden können, so dass schon zu früheren Zeitpunkten Nutzen entsteht (z.B. neuer Bahnsteig in Stuttgart-Vaihingen zur Flughafen-Anbindung der Gäubahn).

Nachreichen werden wir eine ausführliche Stellungnahme des VCD zum Kompromissvorschlag „Frieden in Stuttgart" von Dr. Heiner Geißler, die die Argumente für diesen Kompromissvorschlag vertieft aufführt.

6. Mitfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm durch das Land
Hinsichtlich der Landesbeteilung zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sowie der Wendlinger Kurve und dem Filderaufstiegstunnel ist aus unserer Sicht vertraglich mit DB Netz sicherzustellen, dass die Bestellung von Zügen des Nahverkehrs durch das Land Baden-Württemberg bei der Festlegung der Trassenpreise für Züge des Nahverkehrs der Mitfinanzierung der Schieneninfrastruktur Rechnung getragen wird und kein höherer Kilometerpreis als für schon bestehende parallele Strecken zur Anwendung kommt. Das Land ist Aufgabenträger für den SPNV und möchte auf dieser Strecke zukünftig Züge des Nahverkehrs bestellen. Für die Mitfinanzierung an den Baukosten muss dann wenigstens ein Rabatt bei der Bestellung von Zugtrassen eingeräumt werden, anderenfalls würde das Land die Strecke zweifach bezahlen – zuerst beim Bau und dann bei der Bestellung von Zugleistungen über die Trassenpreise.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Lieb
- Vorsitzender –

Kopie: Justizministerium Baden-Württemberg (poststelle@jum.bwl.de)