

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

Herrn
Walter Sittler
Liststraße 9
70180 Stuttgart

14. Januar 2013

Lieber Herr Sittler,

für Ihr Schreiben vom 27. Dezember 2012, mit welchem Sie mir den von Ihnen, von Frau MdB Sabine Leidig und den Herren Egon Hopfenzitz und Volker Lösch unterzeichneten Offenen Brief übermittelt haben, danke ich Ihnen sehr.

In Ihrem Brief an mich, Verkehrsminister Winfried Hermann und den neuen Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Fritz Kuhn, fordern Sie im Kern, Stuttgart 21 müsse angesichts der neuen Kostenentwicklung, über welche der Vorstand der Deutschen Bahn AG am 12. Dezember 2012 erstmals öffentlich berichtet hat, nun von der Politik gestoppt werden. Denn die Volksabstimmung zum S 21-Kündigungsgesetz habe ihre Bindungswirkung verloren, weil die damals veranschlagte Kostenobergrenze in Höhe von 4,526 Milliarden Euro nun offiziell deutlich überschritten sei.

Die Landesregierung teilt diese Bewertung nicht. Im Gegenteil: Ich warne sogar davor, die Volksabstimmung erneut in Frage zu stellen. Ich möchte Ihnen gerne erläutern, wieso ich dies so sehe.

Unmittelbar abgestimmt wurde nicht über das Projekt Stuttgart 21 insgesamt, sondern nur über die finanzielle Beteiligung des Landes, konkret über die Frage, ob das Land aus den bestehenden Verträgen aussteigen soll. Entscheidend in diesem Zusammenhang sind die Kostenbeteiligung des Landes in Höhe von maximal 930 Millionen Euro und der klare Beschluss der Landesregierung, darüber hinaus keine Mittel für Stuttgart 21 zur Verfügung zu stellen. Soweit aktuelle und mögliche zukünftige Kostensteigerungen des Projekts S 21 von der Deutschen Bahn getragen werden und sich die Kostenbeteiligung des Landes nicht verändert, bleibt also auch die Grundlage für die Volksabstimmung bestehen.

Die Frage der Kosten war ein gewichtiges Argument im Abstimmungswahlkampf der Volksabstimmung am 27. November über das S 21 - Kündigungsgesetz. Auf das Problem einer drohenden Kostenexplosion und die ungeklärte Frage, wer Kostensteigerungen bezahlen soll, wurde vor einem Jahr nicht zuletzt in dem Abstimmungsheft der Landesregierung mehr als deutlich hingewiesen. In dem Abstimmungsheft heißt es unter anderem wörtlich wie folgt:

„Der Bundesrechnungshof und andere Experten gehen – wie bei allen derartigen Großprojekten – von einem weiteren Anstieg der Kosten während der Bauzeit auf zwischen 5,3 und 6,3 Milliarden Euro aus. Das wäre eine Verdoppelung des ursprünglich geplanten Betrags. Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist jedoch nur bis zu einem Betrag von 4,526 Milliarden Euro vertraglich geregelt. Die Finanzierung darüber hinaus ist vollkommen ungeklärt. Die Landesregierung, die Stadt Stuttgart, die Region Stuttgart und der Bund haben schon jetzt erklärt, dass sie keine Mehrkosten übernehmen werden. Auch die Bahn ist nicht bereit, Kostensteigerungen alleine zu tragen.“

Letztlich hat die Bevölkerungsmehrheit aber den Argumenten der Befürworter von S 21 mehr Gewicht beigemessen und entschieden, das Land solle nicht einseitig aus dem Finanzierungsvertrag aussteigen. An dieses Votum ist die Landesregierung auch weiterhin gebunden, zwar nicht formal-juristisch, aber doch politisch.

Welche Beweggründe für die Abstimmenden, die sich gegen einen Ausstieg des Landes aus der Finanzierung entschieden haben, letztlich willensbildend

waren und welche Rolle die Debatte um die Kosten dabei gespielt hat, wissen wir nicht. Und das lässt sich schon gar nicht im Nachhinein ermitteln. Es ist aber davon auszugehen, dass neben der Kostenfrage auch andere Gesichtspunkte für eine Entscheidung mit JA oder NEIN zu stimmen, willensbildend waren. Denn viele weitere Gründe wurden in der öffentlichen Debatte und im Abstimmungsheft angeführt, die für und gegen das Projekt S 21 sprechen.

Nach Ansicht der Landesregierung ist nun die Projektträgerin und Bauherrin, die Deutsche Bahn, in der Pflicht. Sie muss die sich nun aufdrängenden Fragen beantworten: Seit wann gibt es die Indizien für diese Kostenexplosion? Was sind die Ursachen? Wie soll es nun weitergehen? Geht das mit Kostensteigerungen in solchen Größenordnungen die nächsten Jahre so weiter? Ist das Projekt noch wirtschaftlich? Soll das Projekt auch dann gebaut werden, wenn es noch teurer wird? Werden Alternativüberlegungen seitens der Bahn nun zugelassen? Wenn ja, welche realistischen Ausstiegskosten bestehen?

Ich will es sogar noch deutlicher in Richtung Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn formulieren: Die Bahn hat mit den eigentlichen Bauarbeiten für das Projekt noch nicht begonnen. Daher ist das meines Erachtens jetzt wahrhaftig die letzte Gelegenheit der Bahn, substantziell zu begründen, ob sie das Projekt noch realisieren kann und wie sie es bei weiteren schon jetzt absehbaren Mehrkosten ohne die Beteiligung der Projektpartner und des Bundes finanzieren will.

Natürlich können und werden wir der Bahn ein einfaches „Ja“ nicht abnehmen. Denn mein Vertrauen, das Vertrauen der Landesregierung und der Projektpartner, ja selbst das der glühendsten S 21-Befürworter in die Seriosität und Glaubwürdigkeit der Bahn ist zutiefst erschüttert. Diese tiefe Vertrauenskrise beruht auf zwei Umständen:

Zum einen hat die Bahn innerhalb kürzester Zeit Kostensteigerungen in Höhe von unglaublichen 1,1 Milliarden Euro eingeräumt und weitere exorbitante Risiken in Höhe von mindestens weiteren 1,2 Milliarden Euro auf den Tisch

gelegt. Noch auf den letzten Sitzungen des Lenkungskreises S 21 vom 23. März und 22. Oktober 2012 hatte uns der Infrastrukturvorstand, Herr Dr. Volker Kefer, trotz mehrfacher und eindringlicher Nachfrage sowie zahlreicher kritischer Fragen der Projektpartner versichert, dass der Gesamtwertumfang des Projekts bei 4,33 Milliarden Euro liege. Der Risikopuffer betrage noch 196 Millionen Euro und der in dem Gesamtwertumfang enthaltene Nominalisierungspuffer weitere 194 Millionen Euro.

Zum anderen erfahren die Projektpartner über solche fundamentalen Umstände im Grunde nur über die Presse. Und die Unterlagen für die Projektpartner bestehen überwiegend aus PowerPoint-Präsentationen. Unterlagen, die uns eine eigenständige Beurteilung ermöglichen würden, werden mit fadenscheinigen Argumenten abgeblockt. Das ist keine vertrauensvolle partnerschaftliche Zusammenarbeit, welche die Bahn immer nur von den anderen Projektpartnern medienwirksam einfordert.

Sind wir mal ehrlich: Kein rechtschaffener Geschäftsmann oder Häuslebauer würde einen solchen Umgang in seinem Umfeld einfach hinnehmen, sondern sich natürlich die elementare Frage stellen: Können wir ehrlich noch einander trauen? Und so stelle auch ich mir die Frage: Können wir der Bahn nach den bisherigen und diesen neuesten Ereignissen zur Finanzierbarkeit des Projekts noch glauben? Müssen wir nicht vielmehr alle zwei Jahre mit neuen Kostenexplosionen oder gar dem schlimmsten rechnen? Können wir eine Bauruine im Herzen von Stuttgart ausschließen? Das meine ich, wenn ich davon spreche, es gibt eine schwere Vertrauenskrise.

Auch die Befürworter des Projekt S 21 dürfen jetzt angesichts dieser Kostenexplosion nicht einfach abtauchen und sich aus ihrer Verantwortung stehlen: Alle, welche der Bevölkerung im Vorfeld der Volksabstimmung erklärt haben, S 21 halte den vertraglichen Finanzierungsrahmen von bis zu 4,526 Milliarden Euro ein und es gebe keinerlei Belege dafür, dass der Kostenrahmen für S 21 nicht ausreichend bemessen wäre, müssen nun sagen, wie es konkret weitergehen soll!

Mit der Forderung, das Land müsse sich an Mehrkosten beteiligen, braucht jetzt allerdings niemand antreten: Denn die Landesregierung hatte schon lange vor der Volksabstimmung unmissverständlich und einvernehmlich erklärt, dass sie sich nicht an Mehrkosten für S 21 beteiligen werde. Und in der Kenntnis, dass das Land im Falle eines Scheiterns des S 21 - Kündigungsgesetzes und der Fortführung des Projekts keine Mehrkosten übernehmen werde, hat das Volk den Ausstieg des Landes abgelehnt.

Wenn Sie, lieber Herr Sittler, nun die Gültigkeit der Volksabstimmung anzweifeln, stellt sich natürlich die Frage, was dies für das Land in diesem Zusammenhang hieße. Müsste man dann nicht auch konsequenterweise den Kostendeckel als hinfällig betrachten? Als Ministerpräsident habe ich aber den Bürgerinnen und Bürgern in Baden-Württemberg klar dargestellt, wie sich die Landesregierung im Falle des Scheiterns des S 21 - Kündigungsgesetzes verhalten würde: Das Land werde dann bei Stuttgart 21 seinen eingegangenen vertraglichen Pflichten unter Wahrung des Kostendeckels nachkommen und das Projekt kritisch-konstruktiv begleiten. Durch die Volksabstimmung sehe ich diesen Weg und damit insbesondere auch den Kostendeckel als von den Bürgerinnen und Bürgern bestätigt an.

Diese Haltung für die jetzt eingetretene Situation wurde von der Landesregierung immer klar kommuniziert und ist auch der Deutschen Bahn in aller Deutlichkeit bekannt: Wenn die Kosten, einschließlich der Kosten, die sich aus dem Stresstest und dem Schlichterspruch ergeben, die vereinbarte Kostenobergrenze überschreiten, dann beteiligt sich das Land an diesen Mehrkosten nicht. Das gilt auch für das Risiko später auftretender Kostensteigerungen. Daran ändert auch die so genannte Sprechklausel aus dem Finanzierungsvertrag zu S 21 nichts, denn sie hat nur die Aufnahme von Gesprächen zum Inhalt. Meine Landesregierung hat immer klar gesagt: Reden JA, mehr bezahlen NEIN. Die unternehmerische Verantwortung und das Projektrisiko liegen nun allein bei der Bahn, denn sie ist Bauherrin und Projektträgerin. Und das haben Herr Minister Hermann gegenüber Herrn Dr. Kefer und ich gegen-

über dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Bahn erst neulich in einem Brief mehr als deutlich gemacht.

Lieber Herr Sittler und liebe Mitunterzeichnenden, kritische Bürgerinnen und Bürger wie Sie machen es uns nicht immer leicht. „Zum Glück!“, möchte ich sagen, denn nur gemeinsam schaffen wir die ökologische Modernisierung unseres Landes. Und auf dem Wege in eine „echte“ Bürgergesellschaft brauchen wir engagierte Bürgerinnen und Bürger. Ihre gesellschaftliche und politische Bedeutung in Stuttgart ist mir sehr bewusst. Und ich schätze Ihr Engagement sehr.

Andererseits möchte ich Sie doch auch um einen fairen Umgang mit uns bitten. Der immer wieder geäußerte Vorwurf der Tatenlosigkeit und die Schärfe im Ton sind, ehrlich gesagt, nicht nur mir und dem Verkehrsminister gegenüber, sondern allen in den unterschiedlichsten Stellen mit S 21 befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gegenüber ungerecht und schlicht unzutreffend. Zu der von Ihnen aufgeworfenen Kapazitätsfrage wird sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur noch eingehend äußern.

Mit herzlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading 'Winfried Kretschmann'. The script is cursive and fluid, with the first name 'Winfried' written in a larger, more prominent hand than the last name 'Kretschmann'.

Winfried Kretschmann