

P R E S S E M I T T E I L U N G

Nr. 178/2010
06.07.2010

Werner Wölfle: Mehrkosten sind „Zusatzprämie“ an die DB für Stuttgart 21

Lukrative Teilnetze gehen ohne Ausschreibung direkt an die DB

„Offenbar kann die Landesregierung das Elend ihrer Bahnpolitik nur noch ertragen, in dem sie sich selbst belügt“, kommentiert Werner Wölfle, verkehrspolitischer Sprecher der grünen Landtagsfraktion einen Bericht der Stuttgarter Zeitung von heute (Dienstag) über eine Kabinettsvorlage des Umwelt- und Verkehrsministeriums zu Neuvergaben im Schienennahverkehr im Land. Laut diesem Artikel informiert das UVM das Kabinett darüber, dass 15 markverträgliche Teilnetze gebildet werden und die Ausschreibungen zeitlich gestaffelt werden. Werner Wölfle: „Verschwiegen hat Ministerin Gönner den KollegInnen aber, dass ein Teilnetz, das alleine rund 20% des Volumens des aktuellen Großvertrages mit der DB ausmacht, ohne Ausschreibung direkt an die DB vergeben soll.“

Bei diesem Teilnetz handelt es sich um besonders lukrative langlaufende RE- und IRE-Züge auf den Strecken Stuttgart – Würzburg, Stuttgart – Karlsruhe und Stuttgart – Ulm – Lindau. Die Direktvergabe wurde durch das Land Baden-Württemberg am 24.04.2010 im Supplement zum Amtsblatt der EU (TED) [<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:119699-2010:TEXT:DE:HTML&tabId=1>] veröffentlicht. Hinzu kommen noch für einen Übergangszeitraum ab 2016 angekündigte freihändige Vergaben an die DB für die RE-Züge Karlsruhe / Heidelberg – Mühlacker – Bietigheim-Bissingen – Stuttgart mit rund 1,3 Mio. Zug-km/a und für die RE-Züge Nürnberg – Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart und Stuttgart – Eutingen im Gäu – Singen/Freudenstadt mit 3,3 Mio. Zug-km/a.

Werner Wölfle: „Die ‚vorübergehende‘ Direktvergabe dieser RE-Linien an die DB ist ein ganz besonders perfider Trick 17. Nach außen hin kommuniziert die Landesregierung, dass sie diese Verträge für drei Jahre verlängert und im Gegenzug die Möglichkeit bekommt, andere Strecken schon drei Jahre früher auszuschreiben. Nur ist der Ablauf dieser Verträge nicht fix, sondern an die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gebunden. Und da glaubt ja wohl jetzt schon niemand mehr ernsthaft daran, dass die pünktlich 2019 erfolgen wird. Je nachdem, wie stark die Kosten noch explodieren oder wie lange der Bund den Bau der anschließenden Neubaustrecke nach Ulm hinauszögert, sind Fertigstellungstermine zwischen 2025 und 2030 realistisch. Und so lange verdient die DB munter weiter an ihren üppig dotierten Verträgen mit dem Land. Ich gehe davon aus, dass die DB noch 2025 mehr als ein Drittel des heutigen Vertragsvolumens aus dem großen Vertrag zu überhöhten Preisen beim Land abrechnen kann. Allein bis 2025 kommen da Mehrkosten von rund 100 Mio. € gegenüber einer Wettbewerbsvergabe zusammen.“

Die Grünen sehen diese Mehrkosten als „Zusatzprämie“ an die DB dafür, dass sie bei Stuttgart 21 bei der Stange bleibt. Wölfle: „Schon der extrem schlecht verhandelte Vertrag von 2003 war eine Folge von Stuttgart 21. Im Vergleich zum ziemlich gleichzeitig ausgehandelten Vertrag in Schleswig-Holstein mit einem klaren 1005-Wettbewerbsfahrplan bis 2013 zahlt das Land bis 2016 gut 900 Mio. € zu viel an die DB. Mit den beiden befristeten Vergaben sind es – eine Fertigstellung von Stuttgart 21 im Jahr 2025 angenommen – bereits mehr als 1 Mrd. €. Dazu kommt dann noch der 15-Jahres-Vertrag, der ohne jede Angabe von Gründen freihändig an die DB gehen soll. Und wieder ein weiterer Beweis, dass Stuttgart 21 wirklich ein Fass ohne Boden ist. Dieses Geld hätte man längst für einen guten Nahverkehr ausgeben können.“