

STUTTGART STADT,
REGION
& LAND

Weitaus teurer als geplant könnte der Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs mit der dazugehörigen Infrastruktur werden.

Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

S 21 könnte zehn Milliarden Euro kosten

Finanzierung Der Bundesrechnungshof geht intern von erheblichen Mehrkosten aus. Die Kontrollbehörde hat nach Informationen unserer Zeitung die Bundesregierung bereits gewarnt, dass die Finanzierung des Großprojekts völlig ungeklärt sei. *Von Thomas Wüpper*

Stuttgart 21 könnte die Steuerzahler und die bundeseigene Deutsche Bahn AG bis zu zehn Milliarden Euro kosten. Das wären nochmals über 50 Prozent mehr als die mittlerweile offiziell veranschlagten 6,5 Milliarden Euro. Davon geht der Bundesrechnungshof nach umfangreichen, mehr als dreijährigen Prüfungen intern aus, bei denen auch viele vertrauliche DB-Unterlagen gesichtet wurden. Die Kontrollbehörde hat nach Informationen unserer Zeitung die Bundesregierung bereits gewarnt, dass die Finanzierung drastischer Mehrkosten in Milliardenhöhe völlig ungeklärt sei.

Ein Sprecher des Bundesrechnungshofs lehnte eine Auskunft zu den Inhalten des Prüfberichts ab. Die vorläufige Prüfmitteilung sei der Bundesregierung zugeleitet worden, eine letzte Stellungnahme aus dem Haus von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) müsse noch eingearbeitet werden. Der Rechnungshof ist auch wegen der Einsicht in Konzern- und Ministeriums-Dokumente zur Verschwiegenheit verpflichtet. In informierten Parlamenten wurde unserer Redaktion ausdrücklich bestätigt, dass die Prüfer nach eigenen Aussagen nunmehr Gesamtkosten

von zehn Milliarden Euro für S 21 als realistisch betrachten. Ob diese auch politisch brisante Zahl in der Endfassung des Berichts auftaucht, gilt als noch nicht sicher. Denn genau vor dieser weiteren Kostenexplosion warnte Ende 2015 schon Martin Vieregk in einer Studie für das Aktionsbündnis gegen S 21. Der Experte für Bahnprojekte hatte zuvor – ebenso wie der Bundesrechnungshof – bereits frühere Kostensteigerungen nach damaligem Preis- und Planungsstand fast exakt berechnet.

Die DB bestritt diese Studien, veröffentlichte später aber ähnliche Zahlen. Allerdings erst, nachdem die politischen Entscheidungen zur Weiterführung auf Basis niedrigerer Prognosen gefallen waren.

Verkehrsexperte Vieregk kam in einer weiteren Studie für die Projektgegner Anfang 2016 zum Ergebnis, dass selbst jetzt noch ein Baustopp und Ausstieg bei S 21 die Steuerzahler insgesamt 5,9 Milliarden Euro billiger käme als der Weiterbau. Dabei sind als Alternative der Ausbau bestehender Strecken und des noch bestehenden oberirdischen Kopfbahnhofs bereits einkalkuliert. Vieregk setzt dabei

S 21-Baukosten von knapp zehn Milliarden Euro an, die auch führende Experten des Rechnungshofs für realistisch halten.

In der Regierungskoalition mit der SPD und einigen Bundesländern wächst derweil der Ärger wegen des überbewerteten Risiko-Projekts, das andere Verkehrsvorhaben bundesweit mit seinen enormen Mehrkosten zu verdrängen droht. Der Bundestagsabgeordnete aus Filderstadt und Bahnexperte der Grünen im Bundestag, Matthias Gastel, warnt, dass S 21 zum „Fass ohne Boden“ für den Bund und die Finanzierung

von Schienenprojekten werden könnte. Bei den staatlichen Finanzkontrolleuren sollen die Studien von Vieregk auf großes Interesse gestoßen sein. Der Bundesrechnungshof durchleuchtet bereits seit mehr als drei Jahren intensiv das umstrittene Bahnprojekt sowie insbesondere den heiklen Beschluss des DB-Aufsichtsrats vom März 2013. Damals entschieden die 20 Aufseher des größten deutschen Staatskonzerns, zu denen drei Staatssekretäre des Finanz-, des Verkehrs- und des Wirtschaftsministeriums gehören, S 21 weiterzuführen. Und

das trotz einer Kostenexplosion von 4,5 auf bis zu 6,8 Milliarden Euro und drohender Unwirtschaftlichkeit.

Als Begründung hieß es damals unter Verweis auf von der Bahn beauftragte Berechnungen, ein Ausstieg würde noch teurer. Diese Berechnungen wurden aber selbst in internen Berichten des Verkehrsministeriums als wenig belastbar eingeschätzt. S-21-Projektkritiker werfen dem Kanzleramt und dem damaligen Strippenzieher Ronald Pofalla bis heute vor, unzulässig politischen Druck auf Aufsichtsräte ausgeübt zu haben, um den Weiterbau durchzusetzen.

Der bisher vertrauliche Prüfbericht bringt nun die Verantwortlichen bei der Bundesregierung und ihrem größten Staatskonzern noch mehr unter Druck. Der Umbau des Stuttgarter Bahnknotens und die Verlegung des Hauptbahnhofs in den Untergrund wurden schon Mitte der 90er Jahre geplant und Anfangs auf rund 2,5 Milliarden Euro veranschlagt.

Wenn der Bundesrechnungshof und Gutachter Vieregk erneut Recht behalten, hätten sich die Kosten eines der größten Infrastrukturprojekte Europas am Ende vervierfacht.

Großes Interesse der Kontrolleure an den Studien von Vieregk.

Aufgelesen

Kamera in Neuseeland verloren?

Dann werden Sie diese Zeilen mit Gewinn lesen

Falls Sie aus Stuttgart stammen, Ende Februar dieses Jahres durch Neuseeland getrampt sind und auf dem Rücksitz eines Autos Ihre Kamera vergessen haben, dann sollten Sie unbedingt weiterlesen. Alle anderen dürfen sich gern einem anderen Text zuwenden. So, nachdem wir nun unter uns sind, gibt es weitere Details, damit Sie sich auch sicher sein können, dass gerade Sie gemeint sind: Sie sind Stuttgarter, waren zu zweit unterwegs und wurden am Freitag, 26. Februar, gegen 18.30 Uhr in Marahau auf der Südküste von einer Familie aus Nordirland im Auto mitgenommen. Davor hatten Sie im Abel-Tasman-National-Park gezeltet. Wir haben uns die Gegend mal im Internet angeschaut. Ist ein wirklich traumhaft schönes Fleckchen Erde. Offenbar haben Sie sich gut mit Ihren Mitfahrern unterhalten, wohl so gut, dass Sie beim Aussteigen gar nicht gemerkt haben, dass Ihre Kamera noch auf dem Rücksitz lag. Zum Glück aber hat die Familie aus Nordirland Freunde in der Gegend von Stuttgart, und diese haben sich jetzt an uns gewandt. Wenn Sie also eine Kamera des Typs Nikon Coolpix P510 mit vielen schönen Urlaubsbildern vermissen, schreiben Sie an die Stuttgarter Zeitung, Lokalredaktion, Stichwort: Kamera weg!, Postfach 10 44 52, 70039 Stuttgart. Oder schicken Sie eine Mail an tom.hoerner@stzn.de. Wir werden den Kontakt zu der nordirischen Familie herstellen – damit wieder zusammenkommt, was zusammengehört. Es wäre doch gelacht, wenn wir das in unserer hübschen, kleinen EU nicht hinbekämen. *hör*

Bündnis für Sozialwohnungen steht

Treffen Die Beteiligten einigen sich auf Eckpunkte, um den Rückgang von preisgünstigen Wohnungen zu beenden. *Von Konstantin Schwarz*

Andersonthalb Jahre nach dem ersten Treffen haben sich 35 von 40 Teilnehmern des von der Stadt organisierten Bündnisses für Wohnen auf Regeln geeinigt, mit denen die Zahl bezahlbarer Wohnungen für einkommensschwache Haushalte wieder steigen soll. Die Stadt kann auf 18 000 geförderte Mietwohnungen zugreifen. Weil die Zinsen niedrig sind, begannen die Unternehmen, Förderdarlehen zurückzahlen und die Preisbindung aufzuheben. Allein durch das reguläre Ende des Förderzeitraums läuft pro Jahr die Preisbindung für 450 Einheiten aus.

Der Verlust preisgünstigen Wohnraums kann nun gestoppt werden. „Wir haben die freiwillige Verpflichtung der Unternehmen erreicht, dass keine Sozialwohnungen mehr vorzeitig abgelöst werden“, sagte OB Fritz Kuhn (Grüne) am Dienstag nach einer Sitzung des Bündnisses. 35 der 40 Teilnehmer hätten sich auf Eckpunkte geeinigt, drei dagegen gestimmt, zwei sich enthalten, so der OB. Die Eckpunkte sehen vor, dass die Unternehmen der Stadt jährlich 150 ältere Wohnungen für eine gebundene Belegung anbieten. Die Stadt kann diese subventionieren. Die stadteigene Wohnungsbaugesellschaft (SWSG) soll allein 50 Einheiten bringen. Zudem sollen jährlich 300 Einheiten gebaut werden. Dazu passt die Stadt Förderprogramme an. Es sei eine „neue Partnerschaft entstanden,

wir werden beim geförderten Wohnungsbau eine Dynamik erleben, so dass die 2013 vom OB ausgegebenen Ziele erreicht und übertroffen werden können“, sagte Finanzbürgermeister Michael Föll (CDU).

Kuhn hat das Ziel von jährlich 1800 Neubauwohnungen ausgegeben. Davon sollen 600 gefördert und von diesen 300 als Sozialwohnungen gebaut werden. 2015 entstanden rund 2150 Neubauwohnungen, darunter 62 Sozialwohnungen. Außerdem wurden 278 Anträge für den Bau einer Sozialwohnung gestellt. Im städtischen Haushalt stehen pro Jahr rund drei Millionen Euro allein für den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung.

Neben einer Grundstücksverbilligung von bis zu 45 Prozent sollen die Bauherren künftig wenn nötig einen Zuschuss erhalten, der ihnen eine Eigenkapitalverzinsung von bis zu vier Prozent garantiert. Die Bindung läuft 25 Jahre. Die Mieten in den Sozialwohnungen sollen „je nach Lage und Bodenpreisen“ zwischen 7,50 und 9 Euro pro Quadratmeter liegen. Bei neun Euro würden sie um bis zu 20 Prozent steigen, moniert die SPD-Fraktion im Gemeinderat. „Bei städtischen Belegungsrechten sollen sogar bis zu elf Euro möglich sein“, sagt Fraktionssprecher Martin Körner. Das

steht nicht im Eckpunkte-Papier. Das habe mit preiswerten Mietwohnungen „nur noch wenig zu tun“. Für die Grünen nannte Silvia Fischer die Einigung einen „Meilenstein für den Wohnungsbau in der Stadt“.

Das Bündnis habe laut Thomas Wolf, Sprecher der AG der Stuttgarter Wohnungsunternehmen, eine „sehr gute Basis geschaffen, um die politischen Ziele der Stadt zu erreichen“.

„Wir haben eine sehr gute Basis geschaffen, um die Ziele der Stadt zu erreichen“

Thomas Wolf, Sprecher der Wohnungsunternehmen

steht nicht im Eckpunkte-Papier. Das habe mit preiswerten Mietwohnungen „nur noch wenig zu tun“. Für die Grünen nannte Silvia Fischer die Einigung einen „Meilenstein für den Wohnungsbau in der Stadt“. Das Bündnis habe laut Thomas Wolf, Sprecher der AG der Stuttgarter Wohnungsunternehmen, eine „sehr gute Basis geschaffen, um die politischen Ziele der Stadt zu erreichen“. Marc Bosch, Vorstand Immobilienwirtschaft e.V., nannte die Gespräche „heftig und kritisch, und nicht alle sind zufrieden“. Bei 1800 Einheiten bleibe für den privaten Wohnungsbau aber noch „ein großes Feld“. Als erste Bauflächen nannte Föll das Schoch-Areal in Feuerbach, den Neckarpark in Bad Cannstatt, das Bürgerhospital und das Gebiet Böckinger Straße in Zuffenhausen. Auf diesen neuen Flächen sollen zwar 60 Prozent für den Sozialwohnungsbau reserviert werden, die Gesellschaften sollen aber die Hälfte in ihrem stadtweiten Bestand umwidmen können, so dass letztlich 30 Prozent der Neubauten sozial gebunden sind. Das soll Gettos vermeiden. Je zehn Prozent der Wohnungen werden mittleren Einkommensbeziehern (Mietpreise von 9 bis 10,50 Euro pro Quadratmeter) und Erwerbervon preiswertem Wohneigentum vorbehalten sein. Die Stadt will auch Baugenehmigungen erleichtern. Man könne Bebauungspläne „womöglich einfach halten, die städtebaulichen Ziele aber erreichen“, sagte Baubürgermeister Peter Pätzold (Grüne).

Kuhn will Sondersitzung zu VVS-Fragen

Nahverkehr Die Räte und der OB sind über den Ausbau einig, nicht über Details. *Von Josef Schunder*

Wohin soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Stuttgart gesteuert werden? Die Vorstellungen und die Wünsche für neue Ticketarten, Taktzeiten, die Finanzierung und konkrete Bauprojekte gehen im Stuttgarter Rathaus weit auseinander. Daher schlug OB Fritz Kuhn (Grüne) am Dienstag eine Sondersitzung vor, in der man alles einmal gründlich diskutieren soll. Er möchte erreichen, dass die Stadträte den Menschen keine Billigtarife versprechen.

Die Debatte ist schon am Dienstag im Technikausschuss entbrannt. Da legte der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) den überarbeiteten Entwurf des neuen Nahverkehrsplans Stuttgart vor. Zudem erstattete er einen „Werkstattbericht“ über die Aufstellung des Nahverkehrsentwicklungsplanes, der im März 2017 spruchreif sein soll. Dabei geht es um das langfristige Wunschprogramm, während der Nahverkehrsplan konkrete Vorhaben in den nächsten fünf Jahren enthalten soll.

Verwaltung warnt vor Wunschliste

Der neue Kurzzeitplan sei deutlich besser als der Vorgänger vom September 2015, erklärten die Fraktionen. Jetzt sind Kapazitätssteigerungen in Hauptverkehrszeiten wie bei der Stadtbahnlinie U 13 aufgenommen, eine neue U 19 zwischen Neugereut und Neckarpark (zunächst probeweise bis April 2017) und eine U 16 zwischen Fellbach und Giebel ab 2019. Die Verlängerung der U 5 in Leinfelden-Echterdingen, der U 6 bis zum Flughafen und der U 12 im Neckartal waren schon drin.

Möglichst schnell, meinte Martin Körner (SPD), müsse die U 19 aber bis zum Daimlerwerk Untertürkheim fortgeführt werden. Schlecht sei auch, dass nach wie vor der abendliche 15-Minuten-Takt der Innenstadtbusse fehle. Christoph Ozasek (Linke) kritisierte, die Projekte U 16 und 19 würden nicht reichen, um schnell Pendler zu bedienen, die wegen Feinstaubalarms ihre Autos stehen lassen müssten. Einen Taktverkehr der Nachtbusse und mehr ÖPNV in Außenbezirken möchte er auch schon früher haben.

Föll sorgt sich um Auftrag an SSB

Finanzbürgermeister Michael Föll (CDU) blockte entschieden ab. Er befürchtet ein Chaos im ÖPNV und bei den Stuttgarter Straßenbahnen (SSB), wenn der Nahverkehrsplan durch nicht sicher umsetzbare und finanzierbare Vorhaben aufgebläht würde. Grund: Ende 2018 will die Stadt den Auftrag an die SSB für Verkehrsleistungen erneuern. Doch für diese Direktvergabe verlangt die EU ein präzises Programm. Da dürfe nur drin sein, was realisierbar sei, so Föll. Die Vergabe dürfe nicht schiefliegen durch Anfechtungen von SSB-Konkurrenten. Auch Kuhns Marschrichtung lautet: im Nahverkehrsplan erst mal den hohen Stand beim ÖPNV absichern, auf vorhandenen Linien Kapazitäten erweitern und Neuerungen anpeilen, die wirklich finanzierbar seien. Im Entwicklungsplan kämen weitere Überlegungen für mehr Infrastruktur hinzu.

Die Fraktionen gehen an die Problematik sehr unterschiedlich heran. Alle Spielarten der Mobilität und der Fahrzeuge müssten gleichberechtigt sein, so Alexander Kotz (CDU). Demgegenüber forderte Ozasek „Vorrang für den ÖPNV“. Er und Körner verlangten auch günstigere Tickets und mehr Anstrengungen, damit der Anteil des ÖPNV an allen Fahrten in Richtung 50 Prozent erhöht wird. Während ihre beiden Fraktionen zur Entlastung der Fahrgäste mehr städtisches Geld in den ÖPNV pumpen wollen, will Föll den Aufwand begrenzen. Er und Kuhn halten eine Senkung der Fahrpreise für unrealistisch. „Unsere Schnittmenge ist, dass der ÖPNV-Ausbau gewünscht wird“, so der OB. Björn Peterhoff (Grüne) rät etwa zu Stadtbahngleisen in Richtung Esslingen. In den nächsten Monaten wird noch viel diskutiert werden. Über den Nahverkehrsplan wird im Oktober entschieden.

Kontakt

Lokalredaktion
Telefon: 07 11/72 05-12 71/12 72
E-Mail: lokales@stzn.de