VERKEHR

Stuttgarter Gschäftle

Um das umstrittene Projekt Stuttgart 21 zu retten, hat Baden-Württemberg der Bahn einen fragwürdigen Auftrag über mehrere 100 Millionen Euro zugeschanzt.

Stefan Mappus, der CDU-Ministerpräsident von Baden-Württemberg, lernt derzeit die Schwaben neu kennen. Sie gelten als wertkonservativ und wenig aufrührerisch, die Gespräche drehen sich gern um Wirtschaftswachstum und das neue Auto. Doch seit ein paar Wochen weht ein Hauch von Revolte durch die Landeshauptstadt Stuttgart.

Jeden Montag demonstrieren die Stuttgarter gegen das Projekt Stuttgart 21, das der Landeshauptstadt einen neuen, unterirdischen Hauptbahnhof bescheren soll. Von Woche zu Woche wächst die Zahl der Protestler, am Montag vergangener Woche waren es weit mehr als 10 000, die ihr Nein bekundeten. Bei ihrem Protest gegen das – inklusive der Neubaustrecke nach Ulm – mindestens sieben Milliarden Euro teure Bauvorhaben berufen sich die Gegner auf diverse Studien, die den Sinn in Frage stellen. Erst am vergangenen Mittwoch veröffentlichte das Umweltbundesamt ein Gutachten, das Stuttgart 21 als verkehrspolitisch unsinnig bewertete.

Der Aufstand der Schwaben richtet sich auch gegen den Ministerpräsidenten – schließlich ist Mappus, 44, wie kaum ein zweiter aktiver Landespolitiker seit mehr als einem Jahrzehnt mit Stuttgart 21 verbunden.

Ohne den CDU-Politiker gäbe es das umstrittene Projekt womöglich heute gar nicht mehr. Als Politischer Staatssekretär im Stuttgarter Verkehrsministerium war Mappus an einer Entscheidung beteiligt, die das damals taumelnde Projekt rettete. Dabei geht es um eine in der Öffentlichkeit weithin unbekannte Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2001, die fragwürdig ist. Damit wird die Zahlung über mehrere hundert Millionen Euro vom Land an die Bahn geregelt, verteilt über zehn Jahre – ein spezielles Stuttgarter Gschäftle.

Der Vertrag wurde vorbereitet in einer Zeit, als Stuttgart 21 keine Zukunft zu haben schien. Der scheidende Bahn-Chef Johannes Ludewig hatte das Megaprojekt beerdigt. Sein designierter Nachfolger Hartmut Mehdorn empfand zwar ein ausgeprägtes Faible für Stuttgart 21, doch eine Zusage vermied er. Genau darauf drängte aber die Landesregierung.

Deren Bemühungen fruchteten zunächst wenig. Im Dezember 1999 vertagte der Aufsichtsrat der Bahn eine Entscheidung, wegen Unklarheiten bei der Finanzierung. Auch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung des Konzerns änderte daran nichts: Selbst im günstigsten Fall fehlten 344,1 Millionen Mark, heißt es in der internen Aufstellung.

Zwei Monate später, im Februar 2000, hatte die Bahn dagegen eine scheinbar geniale Lösung gefunden: Das Land könne die Bahn doch für regionalen Zugverkehr bezahlen, der erst nach Fertigstellung von Stuttgart 21 gebraucht worden wäre. So kam es zu jener fragwürdigen Übereinkunft zwischen Bahn und Land, die in den Aufgabenbereich des damaligen Staatssekretärs Mappus fiel. Unter dem Punkt 1.4 „Mehrverkehr im Zusammenhang mit Stuttgart 21“ heißt es in dem Vertragsentwurf: „Das Land wird rd. 1,45 Millionen Zugkm/a, die ursprünglich nach Fertigstellung von Stuttgart 21 eingeführt werden sollten, möglichst bereits ab dem Fahrplanwechsel 2001 bei der DB Regio AG für die Dauer von 10 Jahren bestellen.“ Das Land soll damit also die Bahn für etwas bezahlen, das es noch gar nicht brauchte. Als Preis wurden 13,95 Mark pro Kilometer vereinbart, rund sieben Euro. Dazu kamen diverse Extras wie 200 Millionen Mark für neue Züge. Im Juli 2001 wurde das Papier leicht modifiziert unterschrieben und mündete später in einen Verkehrsvertrag, der bis 2016 gilt.

BERND WEISSBROD / DPA

Ministerpräsident Mappus *Vorsichtiges Abrücken*

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, von der Landesregierung mit der Bestellung bei der Bahn betraut, räumt einen Zusammenhang mit Stuttgart 21 ein, bestreitet aber, den Zugverkehr „nur“ bestellt zu haben, um die „Wirtschaftlichkeit“ des umstrittenen Projekts „zu verbessern“. Von den zusätzlichen Millionen sollte von der Bahn allerdings „ein gewisser Betrag“ für Stuttgart 21 ausgegeben werden, sagt Sprecher Norbert Kuhnle.

Derartige Geschäfte halten Wettbewerbsrechtler für unzulässig. „Das ist nur eine kaschierte Subvention für die Deutsche Bahn“, sagt Clemens Antweiler, Rechtsanwalt aus Düsseldorf, der seit Jahren gegen Wettbewerbsverzerrungen im Regionalverkehr vor Gericht streitet.

Mappus’ damaliger Vorgesetzter, der ehemalige Verkehrsminister Ulrich Müller, weist eine unzulässige Verknüpfung zwischen Stuttgart 21 und den bestellten Bahnkilometern zurück; er habe „für das Land das Beste herausgeholt“. Mappus selbst lässt erklären, er habe nur an der „Schlussverhandlung teilgenommen, nicht aber an Vorgesprächen in den monatelangen komplexen Vorbereitungen auf Arbeitsebene“.

Die Kreativität im Hause des einstigen Staatssekretärs Mappus könnte nun den Ministerpräsidenten Mappus in Gefahr bringen. In sieben Monaten sind Landtagswahlen, die Stuttgarter Großbaustelle ist für die Union kein gutes Wahlkampfthema. Zuletzt rückte der sonst so prinzipientreue Mappus vorsichtig von Stuttgart 21 ab.

Er halte das Projekt zwar für „sachlich richtig“, erklärte er jüngst besorgten Parteifreunden, aber nicht „um jeden Preis“.

SIMONE KAISER, ANDREAS WASSERMANN

THOMAS KLINK

Demonstration gegen Stuttgart 21: *Hauch von Revolte*