

Ausstiegsszenario der DB-Vorstände auf dem Prüfstand

A.: Kosten für Projektabbruch und Ausbau mit Kopfbahnhof laut DB-Vorstand:

Von der DB bzw. dem Kommunikationsbüro publizierte Ausstiegskosten¹ und Zusatzaufwendungen für eine Alternativlösung:

1. 485 Mio. € für Entschädigungen für realisierten Aufwand und entgangenen Gewinn der Auftragnehmer,
2. 70 Mio. € (andernorts 50 Mio.) verausgabte Planungskosten der DB,
3. 130 Mio. € für die Wiederherstellung des alten Bauzustands im Hauptbahnhof,
4. 795 Mio. € für Rückabwicklung des Grundstückskaufs incl. 5,5 % Zinsen als entgangener Gewinn,
5. 330 Mio. € für Rückgabe von bereits geflossenen Baukostenzuschüssen der Projektpartner bzw. des Flughafenzuschusses „zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit“ (112 Mio. + Zinsen),
6. 190 Mio. Ausgaben für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.
Summe 1-6: **2.000 Mio. €** (wie zuletzt von Grube und Kirchner bestätigt⁷).

Hinzu kämen laut Bahn, die die Kosten zur Realisierung der Alternative K21 ebenso hoch ansetzt wie für die Fortführung von S21, mindestens weitere **3.600 Mio. €** für Bestandssanierung und den Bau der größtmöglichen Variante des modular aufgebauten Alternativkonzepts K21. Aufgesplittet in:

7. 1.500 Mio. (StN hat 1.400 Mio.¹ genannt) für Modernisierungs- und Sanierungskosten der bestehenden, wegen S21 vernachlässigten Infrastruktur im Hbf und in dessen Umfeld und
8. verbleibende 2.100 Mio. (Nach StN 2.200 Mio.) für die Alternative K21 in ihrer Maximalversion mit NBS-Anschluss-Tunnel von Mettingen nach Denkendorf und Flughafen-Ringschluss.
Summe A1-8: **5.600 Mio. €** (nach Grube ebenso viel wie derzeit für S21 angesetzt).
9. Mit einzukalkulieren wären laut DB-Vorstand außerdem
 - a) Risikozuschläge wie bei S21 und
 - b) 10 Jahre Zeitverzug durch erforderliche Neuplanung und Genehmigungsverfahren².

Mit diesem Szenario bemüht sich der DB-Vorstand, dem Aufsichtsrat die von diesem zu Recht angezweifelte „Alternativlosigkeit“ von Stuttgart 21 zu begründen.³

B.: Vom DB-Vorstand verschwiegene Faktoren:

Dabei verschweigt der DB-Vorstand,

1. dass Verkehrsminister Ramsauer den bereitstehenden Zuschuss von BUND+EU für den NBS-Anschluss und Verbesserungen des Regionalverkehrs in Höhe von 1.229,4 Mio. (incl. 114 Mio. EU-Mittel) unabhängig von der Bahnhofsversion zugesagt hat (EU-, BSchwaG-, LuFV- und GVFG-Mittel),
2. den Anteil des Grundstückskaufs, der nicht revidiert werden müsste (C1+C2.0), weil ihn die Stadt behält und teilweise bereits bebaut (C1-Areal: 58,5 Mio. + C2-Areal ohne C2.1+C2.2: 22,5 Mio.), das heißt, dass der DB 81 Mio. zzgl. 65 Mio. Zinsen (einschl. 2012) = 146 Mio. erhalten bleiben (siehe auch Karte auf S. 8),
3. die der Bahn zur S21-Finanzierung vom Bund großzügig zugestandenen Immobilienerlöse auf A1 in Höhe von geschätzten 400 Mio. (incl. LBBW-Anteil) und dem Cannstatter Güterbahnhof in Höhe von 40,5 Mio. zuzügl. Zinseffekte, also insgesamt mindestens 500 Mio. €, die eigentlich dem Bundeseisenbahnvermögen zur Schuldentilgung hätten zufließen müssen,
4. dass die 1.500 Mio. für Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen im Bestand (Punkt A7) bis 2054 hochgerechnet sind, bis 2020 jedoch laut Kefer nur mit 340 Mio. angesetzt und teilweise bereits erfolgt sind – finanziert mit S21-Mitteln,
5. dass der geplante Tiefbahnhof in der Spitzenstunde nachweislich nur 32 Züge und damit 18 weniger als der Kopfbahnhof vor dem S21-Baubeginn aufnehmen kann,
6. dass die Entwidmung des Gleisvorfeldes zum Zwecke der Bebauung nicht gewährleistet werden kann und eine Klage dagegen anhängig ist,
7. nicht zuletzt die Mehreinnahmen durch den Großen Nahverkehrsvertrag mit dem Land, der ihr laut VCD⁶ von 2003 bis 2016 versteckte Subventionen im Umfang von rund 1.200 Mio. sichert.

C: Analyse und Korrektur der DB-Kalkulation:

Auch wenn man wie in folgender Analyse die Ausstiegs- und Umstiegskosten ausschließlich aus der betriebswirtschaftlichen Sicht des Bahnvorstands bewertet und diesem dabei zugesteht, entgangene Erlöse durch die Rückabwicklung des Grundstücksdeals und die Rückgabe des Flughafenzuschusses als Verluste zu verbuchen, ergibt sich einiger Korrekturbedarf:

Ad A1: Entschädigungen

Zu bezweifeln ist die Höhe der Entschädigungen für realisierten Aufwand und ent-

gangenen Gewinn, die Hans Heydemann⁹ (Ingenieure22) in seiner gewerkescharfen Analyse auf 313 Mio., andere Experten auf max. 350 Mio. und die Bahn selbst andernorts auf rund 360 Mio. taxiert haben. **Abgezogen werden deshalb 125 Mio. €**

Ad A2: Planungskosten

Da der DB-Vorstand auch die verlorenen Planungskosten andernorts lediglich auf rund 50 Mio. taxiert hat, wird der Differenzbetrag von 20 Mio. gestrichen.

Abzug: 20 Mio. €

Ad A3: Wiederherstellung des alten Bauzustands

Die genannten Wiederherstellungskosten erscheinen nur nachvollziehbar, wenn sie die originalgetreue Wiederherstellung des Nord- und Südflügels und ein neues Bahnsteigdach mit einbeziehen. Ansonsten müssten sie in Punkt A7 abgegolten sein. **Abzug: 0 €**

Ad A4: Verkauf von Bahngrundstücken

- a) Die aus der Rückabwicklung des Grundstücksdeals hinzunehmenden Einbußen an Liquidität, die im Übrigen die DB-Holding aus der Netzsparte abgezogen hat, verringern sich gemäß Punkt II.11 um 146 Mio., das heißt um 17,6 Prozent, auf 649 Mio. **Abzug: 146 Mio. €**
- b) Laut Bahnexperten könnte zudem der Abstell- und Wartungsbahnhof um ein Drittel verkleinert werden, weil Teile davon ohnehin an die Peripherie des Regionalverkehrsnetzes verlagert würden. Dieses bei der Stadt verbleibende Drittel der B-Fläche (231 €/qm) würde die Rückzahlung um weitere 59,6 Mio. (33,1 Mio. + 26,5 Mio. Zinsen) auf rund 589 Mio. € reduzieren. **Abzug: 60 Mio. €**
- c) Wenn der Abstellbahnhof nicht auf den großteils aufgelassenen Untertürkheimer Güterbahnhof verlagert wird, würden auch dort Flächen zur Vermarktung bzw. zügigen Bebauung frei. Die zu erzielenden Grundstückserlöse werden auf rund 20 Mio. € geschätzt. **Abzug: 20 Mio. €**
- d) Da die Immobilien vor ihrem Verkauf an die Stadt mit 25 Mio. in der Bilanz standen, werden die an die Bahn zurückgehenden Anteile (ohne 4a) wieder entsprechend bewertet. Damit reduzieren sich die abzuziehenden 25 Mio. um 17,6 Prozent bzw. 4,4 Mio. **Abzug: 20 Mio. €**
Abzug ad A4 insgesamt: 246 Mio.

Ad A5: Baukostenzuschüsse

Diese bereits geflossenen Mittel müssten nur dann komplett abgeschrieben werden, wenn die DB über die Kopfbahnhof-Renovierung hinaus keine Optimierung des

Knoten-Umfelds (Punkt 7) umsetzen würde. Da Land, Region und Stadt an einer Knoten-Optimierung interessiert sind und ihrerseits dafür selbst GVFG-Mittel vom Bund bekommen, bestehen gute Aussichten, dass zumindest diese Zuwendungen bei einem Kurswechsel erhalten bleiben oder gar weitere Raten vereinbart werden könnten. Deshalb ist nur der Flughafenzuschuss „zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit“ von 112 Mio. verloren. Dazu kommt die bei der Rückzahlung aufzubringende Verzinsung von ca. 3 Mio. €. **Abzug: 213 Mio. €**

Ad A6: Ausgaben für die Neubaustrecke

Da die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auch ohne S21 realisiert werden kann, können diese 190 Mio. nicht als Ausstiegskosten geltend gemacht werden.

Abzug: 190 Mio. €

Ad A7: Modernisierungs- und Sanierungskosten im Bestand

- a) Die von Bahnvorstand Kefer bis 2020 angesetzten 340 Mio. für nachzulebende Instandhaltung (siehe A7) kann die Bahn im Zeitfenster von 1994 bis 2020 über Stations- und Trassengebühren nahezu ausgleichen. Bislang wurden diese nur zu geringen Teilen reinvestiert. So konnte die Bahn überschlägig 10 Mio. pro Jahr auf die Kante legen und mehr und mehr Zinsgewinne damit erzielen. Größere Erneuerungsmaßnahmen erfolgten zudem bereits im Zuge der Vorverlegung des Gleisvorfelds und wurden aus dem Topf von S21 finanziert (Punkt A1).
Abzug: 340 Mio. €
- b) Die verbleibende Differenz von 1.160 Mio. für durch S21 einzusparende Investitionen im Zeitraum von 2020 bis 2054 erscheinen überhöht, auf den zweiten Blick jedoch plausibel, wenn dabei ein Neubau des Gleisvorfeld-Tunnelgebirges unter laufendem Betrieb und kleinere für den Weiterführungsfall des Kopfbahnhofs (K20w) vorzunehmende Verbesserungen im Gleisvorfeld inbegriffen sind.
Abzug: 0 €

Ad A8: Baukosten für K21max versus K20w

- a) Die zusätzlich zur Bestandsoptimierung (A7) ins Feld geführten Kosten von 2.100 Mio. können sich nur auf die Maximal-Variante des modularen Alternativkonzepts K21 beziehen. Diese zieht die Bahn zur Darstellung höchstmöglicher Kosten heran, um günstige Alternativen ausschließen. Unberücksichtigt bleibt bei diesem Kostenansatz, dass für diese Maximalvariante wie bei S21 Zuschüsse von den Projektpartnern akquiriert werden könnten.
- b) Das Aktionsbündnis gegen S21 hält zudem dagegen, dass es ausreiche, die Funktionstüchtigkeit des wesentlich leistungsfähigeren Kopfbahnhofs (mit in A7 aufge-

fürten Mitteln) wieder herzustellen, und dass ein NBS-Anschluss, wie von der DB ursprünglich vorgesehen und vom BMVBS wieder ins Spiel gebracht, auch über die Bestandsstrecke im Neckartal realisiert werden könnte (Fahrzeitverlängerung zwischen Stgt. und Ulm: lediglich 8 Minuten laut DB-Unterlagen zur Planfeststellung). **Abzug: 2.100 Mio.**

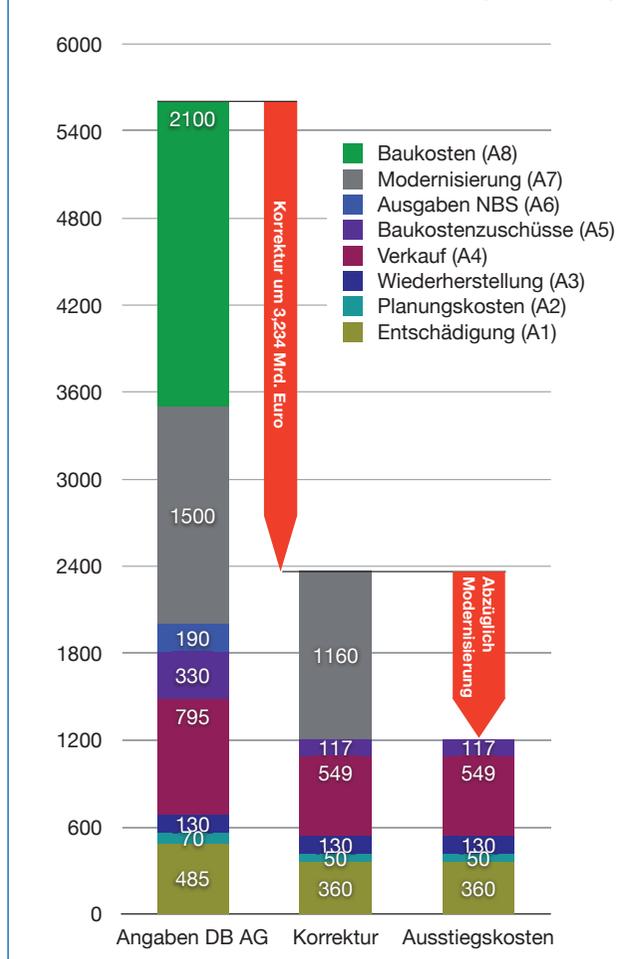
Ad A9: Risikozuschläge und Verzögerungen

a) Die durch Baumaßnahmen für S21 eingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kopfbahnhofs ließe sich ohne Planfeststellungsverfahren allein durch Korrektur der neu geschaffenen Schwachstellen im Gleisvorfeld umgehend korrigieren. Die zusätzlichen langen Bahnsteige erhöhen zudem die Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs.

b) Auch im Falle weiteren Ausbaus des Bahnknotens ließe sich das modular angelegte K21-Konzept im Gegensatz zum Alles-oder-Nichts-Projekt S21 abschnittsweise und ohne Zeitdruck umsetzen. Risikozuschläge würden allenfalls beim Bau eines Fildertunnels von Mettingen nach Denkendorf ins Gewicht fallen. Wegen ihres fragwürdigen Nutzen-Kosten-Faktors kann diese Maximallösung jedoch ausgeschlossen werden.

Risikozuschläge und Zeitverzug entfallen.

C: Korrektur der DB-Werte von A1-8 (bzw. A1-6)



D: Korrelation der DB-Werte mit der Projektfinanzierung:

- Die vom Bahn-Vorstand aus vermeintlich betriebswirtschaftlicher Sicht angeführten Ausstiegskosten (Punkte A.1 bis A.6) reduzieren sich somit von rund 2.000 Mio. € um 794 Mio. € auf 1.206 Mio. € trotz der zweifelhaften Berücksichtigung von entgehenden Erlösen aus Grundstücksgeschäften und Flughafenzuschuss als Verlust. **Verbleibende Belastung: 1.206 Mio. €**
- Die unter A7 hinzugerechneten entgangenen Einsparungen an Instandhaltungskosten reduzieren sich um 340 Mio. €. **Verbleibende Belastung: 1.160 Mio. €**
- Die unter Punkt A8 und A9 aufgeführten Kosten und Risikoaufschläge entfallen komplett. **Rest: 0 €**
- Die von der DB aufgeführten Kostenfaktoren (Punkte A1 bis A8) schrumpfen auch unter dem hier beibehaltenen „betriebswirtschaftlichen“ Blickwinkel von 5.600 Mio. € auf 2.366 Mio. € (1.206 + 1.160 Mio.) zusammen. **Summe der verbleibenden Belastungen: 2.366 Mio. €**
- Diese Rechnung lässt jedoch außer Acht, dass die hierbei als verloren verbuchten Immobilien- und Zinserlöse der Bahn einst zweckgebunden zur Finanzierung ihres vermeintlichen Eigenanteils an S21 zugestanden wurden (siehe Präambel des Kaufvertrags⁵). Da die Bahn diesen Baukostenanteil im Falle des Ausstiegs gar nicht finanzieren muss, wären unter diesem Blickwinkel folgerichtig die einzusparenden DB-Investitionen in S21 als Einnahmen gegenzurechnen: Bei Projektkosten von 5.600 Mio. (wie am 12.12.2012 avisiert) sollte sich der ursprünglich angesetzte Eigenanteil von 1.759 Mio. um 1.100 Mio. auf 2.859 Mio. erhöhen. Die Risikozuschläge sollten sich die Projektpartner teilen. Am 26.2.2013 wurde jedoch bekannt, dass sich der Bahnvorstand am 5.3.2013 die Genehmigung dafür einholen will, den Eigenanteil gar um weitere 900 Mio, also insgesamt um 2.000 Mio. auf 3.759 Mio. € zu erhöhen.

Einzusparende Investitionen: 3.759 Mio. €

Der Saldo aus der Summe der verbleibenden Kosten (2.366 Mio.) abzüglich der einzusparenden Investitionen (3.759 Mio.) ergibt -1.393 Mio. €, also keinen Verlust, sondern einen Bilanzgewinn und damit einen Finanzierungspuffer für weitere Verbesserungen im bestehenden Kopfbahnhof!

Negativer Saldo aus verbleibendem und einzusparendem Aufwand: 1.393 Mio. € Gewinn!

6. Die sich nun aufdrängende Frage, warum sich die DB-Vorstände trotz dieser positiven Bilanz so vehement gegen den Ausstieg wehren, erübrigt sich allerdings, wenn man verstanden hat, was die DB-Vorstände unter einem „eigenwirtschaftlichen Projekt“ verstehen: die weitgehende Verlagerung der Finanzierung auf die „Partner“ der Öffentlichen Hand und eine garantierte Rendite von 7,5 Prozent! Das heißt, dass die Bahn den im offiziellen Kuchendiagramm zur Kostenverteilung ausgewiesenen Investitionsanteil von 1.759 Mio. nie vor hatte, selbst zu tragen. Deshalb will sie diese im Ausstiegsfall einzusparenden Ausgaben auch nicht in ihrer Ausstiegsbilanz aufführen. Selbst die vom DB-Vorstand nun zuzüglich avisierten 2.000 Mio. DB-Beteiligung an der Kostensteigerung wären noch durch die trickreiche Parallelförderung durch die Projektpartner abgedeckt (siehe Tabelle S. 7).⁴

7. Reduktion der Ausstiegskosten

Streichet man jedoch wie der Bahn-Vorstand die **einzusparenden Ausgaben** wieder, sind konsequenterweise auch die **verlorenen Erlöse** aus der Ausstiegskostenbewertung herauszunehmen. Damit reduzieren sich die von der Bahn ausgewiesenen Ausstiegskosten um die entgangenen Erlöse:

- den Flughafenzuschuss in Höhe von 115 Mio. incl. Zinsen (ad 5) und
- die bislang nicht abgezogenen Immobilienwerte in Höhe von 649 Mio. (ad 4a).

Der Saldo aus den verbliebenen Ausstiegskosten (vgl. D1) von 1.206 Mio. abzüglich 764 Mio. ergibt 442 Mio. €. Das ist im Vergleich zur „Märkischen Revision“ wohlwollend gerechnet, die in ihrem 2011 für das MVI BW⁸ erstellten Gutachten Ausstiegskosten von 350 Mio. € errechnete.

Max. Ausstiegskosten: 442 Mio. €

8. Saldierung mit verbleibenden Zuschüssen und Subventionen

Dieser Verlust von 442 Mio. € lässt jedoch außer Acht, dass der Zuschuss von Bund+EU laut Ramsauer auch für eine Alternative mit NBS-Anschluss stehen bleibt, und dass Bund und Projektpartner der Bahn zur Finanzierung ihres Eigenanteils an S21 noch weitere Erlöse bzw. verdeckte Subventionen zugestanden haben, die bislang nur erwähnt, aber noch nicht einbezogen wurden:

- 1.229,4 Mio. aus verbleibenden Bundes- und EU-Zuschüssen (siehe B1),
- rund 500 Mio. aus sonstigen Grundstücksgeschäften (siehe B3) und
- rund 1.200 Mio. aus bis 2016 zu verbuchenden Zusatzerlösen des Großen Nahverkehrsvertrages⁹ mit dem Land (siehe B7).

Zusammen also **nicht rückzahlende Zuwendungen von rund 2.930 Mio. €**

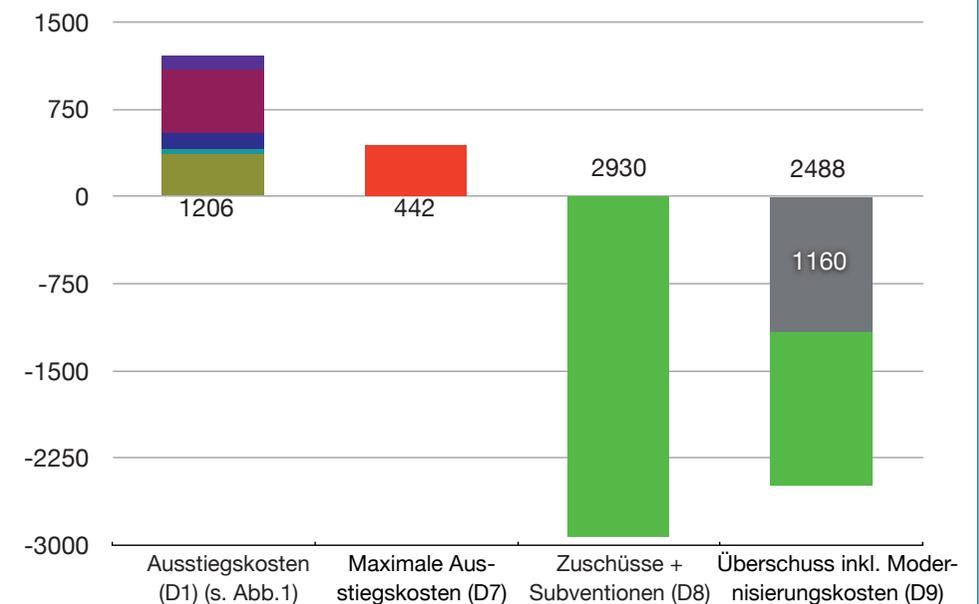
9. Daraus ergibt sich im Falle des Ausstiegs ein Einnahmen-Überschuss von 2.930 Mio. minus 442 Mio. max. Ausstiegskosten = 2.488 Mio. €. Das sind immerhin 1.328 Mio. mehr als die aus A7 stehen gebliebenen Modernisierungskosten von 1.160 Mio. € für den W-Fall (K20w). Das heißt, die Bahn hätte über die Modernisierung hinaus 1.328 Mio. € für die Optimierung des Stuttgarter Bahnknotens zur Verfügung, wenn sie nicht bereits Teile der versteckten Subventionen für andere Zwecke verwendet oder einkalkuliert hätte. Wohlgermerkt ohne einen Euro eigenes Geld beizusteuern!

Einnahmen-Überschuss für Umstieg auf Alternativmodell: 2.488 Mio. €

E: Schlussfolgerungen aus dem Blickwinkel des Aufsichtsrats:

1. Im Umkehrschluss des hier vorgelegten Rechengangs ist für den DB-Aufsichtsrat nun unschwer zu erkennen, dass Politiker von Bund, Land und Stadt Stuttgart dem Bahnvorstand bzw. dessen einst unwilligen Vorgängern in drei Etappen sehr weit entgegengekommen sind: Stuttgart 21 wurde für die Bahn zu einer unwider-

D: DB-Saldo von Ausstiegskosten und Zuschüssen



stehlichen Geldquelle, mit der man auf dem Weg zur Börse den Schuldenabbau voranbringen wollte. Land und Stadt erhofften sich im Gegenzug Wachstumsimpulse für die Landeshauptstadt. Der Deal war Boomtown gegen Börsengang.

2. Dass bei diesem Deal auf Gegenseitigkeit die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens eingeschränkt und der bislang nicht beantragte Rückbau des Kopfbahnhofs möglicherweise nicht genehmigt würde, nahmen die „Besteller“ ebenso wie die Bahnvorstände in Kauf und behaupteten öffentlich das Gegenteil: Trotz eines Leistungszuwachsversprechens von einst 100 und später 30 Prozent wurde das Projekt jedoch nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, was Parlamentarier und Aufsichtsräte hätte stutzig machen müssen. Die Haltlosigkeit des Leistungsversprechens kann nun aber durch bahneigene Unterlagen und Ausführungen im VGH-Urteil belegt werden.¹¹ Strafrechtliche Relevanz könnte das nicht einlösbare Leistungszuwachsversprechen bekommen, weil damit Zuschüsse aus verschiedenen Töpfen der Öffentlichen Hand und der EU akquiriert wurden. Insbesondere die Verwendung von EU- und GVFG-Mitteln müsste einer strengen Prüfung unterzogen werden.
3. Mit dem Projektausstieg verlöre die Bahn Teile der schon zur Holding abgeführten Zusatzzerlöse. Insofern mag es für Aufsichtsräte nachvollziehbar erscheinen, dass die Bahn-Vorstände so verbissen an S21 festhalten wollen.⁴ Ob der Aufsichtsrat dem Vorstand aber auch nachsehen kann, dass er nach wie vor nicht davor zurückschreckt, manipulierte Entscheidungsgrundlagen vorzulegen, steht auf einem anderen Blatt. Das heißt, dass es strafrechtlich relevant werden könnte, die inszenierte „Alternativlosigkeit“ wegen exorbitanter Mehrkosten nicht einer eingängigen und unabhängigen Überprüfung zu unterziehen und Alternativen rechnen zu lassen.
4. Dass das Ausstiegs-Szenario des DB-Vorstands, das die „Alternativlosigkeit von S21“ durch exorbitante Verluste zu begründen sucht, jeglicher Grundlage entbehrt, lässt die Bewertung des sogenannten W-Falls (Weiterführung mit Kopfbahnhof und NBS-Anschluss übers Neckartal – K20w) durch Fachleute des BMVBS erwarten. Selbst wenn man vom Ausstiegs-Überschuss der DB (2.488 Mio.) 1.700 Mio. herausrechnet, weil sie die DB AG vermutlich zweckentfremdet und nicht mehr zur Verfügung hat, verbliebe immer noch der Bundeszuschuss von 1.229,4 Mio. €, der zur Finanzierung des W-Falls ausreichen müsste.
Da der Bahnknoten Stuttgart derzeit nur zu rund 70 Prozent ausgelastet ist, verbliebe darüber hinaus genug Zeit, um mit den bisherigen Projektpartnern Opti-

mierungsoptionen wie den S-Bahn-Ringschluss vom Flughafen ins Neckartal zu entwickeln und gegebenenfalls eine neue Finanzierungsvereinbarung dafür abzuschließen.

5. Sollten die Aufsichtsräte trotz der hier aufgeführten Sachverhalte Stuttgart 21 erneut ungeprüft durchwinken, nehmen sie das Risiko auf sich, wegen Beihilfe zum Betrug belangt zu werden. Dagegen dürfte auch keine Haftungsfreistellung „per Ordre de Mufti“ bzw. durch die Aktionärsversammlung helfen.
6. Die wichtigste Botschaft für Aufsichtsrat, Projektpartner und die Öffentlichkeit ist jedoch, dass **Ausstieg und Alternative längst finanziert** sind!

F: Schlussfolgerungen aus dem Blickwinkel der Projektpartner:

1. Die Volksvertreter in Bund, Land und Stadt sind gemäß ihrem Amtseid ebenso wie die DB-Aufsichtsräte in der Pflicht, die Vorwürfe der Finanzierungs- und Leistungslüge und den sich daraus ableitenden Subventionsbetrug zu überprüfen und gegebenenfalls Konsequenzen zu ziehen.
2. Die von Bund und Bahn angedrohte Klage zur Durchsetzung der Nachschusspflicht von Land und Stadt kann zur juristischen Aufarbeitung der versteckten Projektfinanzierung und des damit verbundenen Subventionsbetrugs genutzt werden.
3. Die irreführende Darstellung der Finanzierungsanteile ist zu revidieren, indem alle parallel erfolgten Zuwendungen an die Bahn eingerechnet werden und an der Projektfinanzierung vorbei eingerichtete Sondertöpfe zur Projektförderung transparent gemacht werden. Damit ließe sich zudem belegen, dass die Projektkosten incl. Risikoübernahmen insbesondere durch die Stadt schon weit höher liegen, als von der Bahn nunmehr zugegeben⁴.
4. Sollten sich die Projektpartner nach Aufarbeitung aller Missstände und dem Projektausstieg dazu entschließen, die offiziellen Projektbeiträge dennoch in den Ausbau des Bahnknotens zu investieren, wäre genug finanzieller Spielraum für eine die ganze Region voranbringende Alternative vorhanden.

Anmerkungen/Quellen:

- 1.: StN, 6.2.2013: „So will Grube die Mehrkosten in den Griff bekommen“
<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-so-will-grube-die-mehrkosten-in-den-griff-bekommen.77b8e78f-5007-40bb-b18d-99d332de8414.html>
- 2.: StZ, 6.2.2013: „Bahn prophezeit zehn Jahre Neuplanung“
<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-prophezeit-zehn-jahre-neuplanung.c5ce863c-b84c-4e6c-a44a-001996cca14d.html>
„Eingeräumt wird (vom Bahnvorstand), dass die bis Ende 2012 tatsächlich aufgelaufenen Projektkosten bei 430 Millionen Euro liegen – 71 Millionen davon entfallen auf die Bahn.“
3. Spiegel, 8.2.2013: „Prognosen der Bahn: Regierung bezweifelt Ausstiegskosten“
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/stuttgart-21-aufsichtsrats-zweifeln-an-kosten-fuer-den-ausstieg-a-882243.html>
„Die Vertreter des Bundes, darunter die Staatssekretäre des Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzministeriums, bezweifeln inzwischen nach SPIEGEL-Informationen, dass die von der Bahn angegebenen Ausstiegskosten von zwei Milliarden Euro realistisch sind. Es gebe „Grund zu der Annahme, dass die Preise künstlich hochgerechnet wurden“, sind sich die drei einig.“
Der Kopfbahnhof „könnte laut Palmer für nur etwa ein Viertel der gegenwärtig für Stuttgart 21 veranschlagten Kosten ausgebaut werden – für 1,3 bis 1,7 Milliarden Euro. Zudem könnte man dieses Vorhaben „auch stufenweise realisieren“, je nach Verkehrsbedarf und finanziellen Möglichkeiten von Stadt und Land. Stuttgart 21 dagegen sei ein „Alles-oder-nichts-Projekt. Das ist nicht mehr zeitgemäß.“
- 4.: Finanzierungsbrochure „Abgezockt und abgehängt“ (in Überarbeitung):
http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/Broschueren/S21-Finanzierung_2_Aufl_Web.pdf
Aktualisierte Tabelle in zwei Varianten: einerseits mit Verlagerung des Risikopuffers von 1.200 Mio. auf die Stadt, andererseits mit vollständiger Übernahme der Mehrkosten durch die Bahn (siehe S. 7).
<http://www.parkschuetzer.de/diskussionen/argumente/themen/1846/beitraege/38482>
- 5.: Schusters fragwürdiger Immobilien-Deal (s.a. S. 8):
<http://www.parkschuetzer.de/diskussionen/argumente/themen/1846/beitraege/38232>
Die Präambel des Kaufvertrags enthält einen bezeichnenden Satz zum Charakter des Projekts und zur Funktion des vorgezogenen Immobiliendeals:
„Gleichzeitig werden durch die frühzeitige Realisierung der für die kaufgegenständlichen Flächen erzielten Grundstückserlöse die Deutsche Bahn AG und die DB Netz AG in die Lage versetzt, einen Beitrag zur Finanzierung des Gesamtprojekts zu leisten.“
- 6.: VCD-Studie zum Großen Nahverkehrsvertrag, erstellt von Matthias Lieb, Wirtschaftsmathematiker und VCD-Landesvorsitzender: http://www.vcd-bw.de/presse/2012/verkehrsvertrag/20120630_VCD-Studie_zum_Verkehrsvertrag_Land-DB-AG.pdf
- 7.: Bahn-Aufsichtsratsmitglied Alexander Kirchner zu Chancen (50/50) und Ausstiegskosten: http://www.focus.de/politik/deutschland/stuttgart-21/chancen-bei-50-50-bahn-aufsichtsrat-haelt-aus-von-stuttgart-21-fuer-moeglich_aid_916959.html
Mitschrift unter http://www.dradio.de/dlf/sendungen/interview_dlf/2006612/
- 8.: Gutachten der Märkischen Revision für das Verkehrsministerium Bad.-Württ. (MVI) vom 26.10.2011: http://www.parkschuetzer.de/assets/discussion_thread_entries/37918/original/111026_M_rkische_Ausstiegskosten_Gutachten_MVI.pdf?1355334144
- 9.: Gewerkescharfe Bewertung der Ausstiegskosten durch Hans Heydemann (Ingenieur 22) vom 12.2.2013: http://www.parkschuetzer.de/assets/discussion_thread_entries/38863/original/130215_Heydemann_Ausstiegskosten_S21.pdf?1361568807
- 10.: StZ, 13.12.2012: „Projektpartner verstehen Rechnung der Bahn nicht“
<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kostenexplosion-bei-stuttgart-21-projektpartner-verstehen-rechnung-der-bahn-nicht-page1.f2573ca5-815c-4ad8-9de5-3da13528f93d.html>
Verweis auf eine „Notiz des Bahn-Vorstands an den Aufsichtsrat aus dem Jahr 2009. Darin steht, dass ein Stopp von Stuttgart 21 nur „zu entsprechenden Korrekturbuchungen“ führen würde. Die Rückabwicklung würde sich auf die Liquidität des Unternehmens auswirken, aber nicht auf das Vermögen.“
- 11.: Faktensammlung von Wikireal zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21
http://www.wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Leistung

Nr.	Zwischenbilanz des „eigenwirtschaftlichen Projekts“ der DB	DB-Erlöse	DB-Invest	Bund/EU	Land	Stadt	Flughafen	Kreise	Summe	
1	Schlüssel gemäß Finanzierungsvereinbarung in Mio. Euro [incl. Zeile 2]	*	-1.237,0	-1.229,4	-370,3	-31,6	-107,8	-100	-3.076,1	
2	[incl. zweckentfremdeter GVFG-, Regionalisierungs- und Nahverkehrsmittel]			*[365,6]	*[285,7]				*[615,3]	
3	Risikobeteiligung bei maximalen Projektkosten von 4.088 Mio.		-232,0	0	-453,6	-206,9	-119,4	0	-1.011,9	
I	Offiziell genannte Anteile der Projektpartner in Millionen Euro¹		-1.469,0	-1.229,4	-823,8	-238,6	-227,2	-100,0	-4.088,0	
5	Verteilung der verlaublichen Finanzierungsbeiträge in Prozent		36,0 %	30,0 %	20,0 %	6,0 %	5,6 %	2,4 %	100 %	
6	Diese Zahlen suggerieren, dass zwei Drittel der Projektfinanzierung von Bund und Bahn erbracht werden, also von „außen“ ins Land fließen, und grenzen die folgenden Aufwendungen und Erlöse aus (II):									

II	In den offiziellen Zahlen nicht berücksichtigter oder versteckter Zusatzaufwand der Projektpartner bzw. Zuwendungen an die DB sowie Erlöse der DB:									
8	Verdeckte Vorteilsgewährung für DB durch das Land bis 2016 (VCD) ⁷	[+1.200]			-1.200,0				-1.200,0	
9	Bau des zweiten Flughafenhalts (nicht in Projektkosten integriert) ¹¹	[+150]					-150,0		-150,0	
10	Sonderüberweisung des Flughafens an die DB ohne Gegenleistung ⁶	[+112]					-112,0		-112,0	
11	Kauf des Gleisvorfelds und Abstellbahnhofs durch die Stadt ³	[+459]				-459,0			-459,0	
12	Zweimaliger Zinsverzicht der Stadt zugunsten der Bahn ⁴ (bis Ende 2020)	[+780]				-780,0			-780,0	
13	Kauf des Güterbahnhofs Cannstatt durch die Stadt (ohne Sanierung+Zins) ²⁰	[+40,5]				-40,5			-40,5	
14	Verdeckte Vorteilsgewährung durch die Stadt (SSB, Schulen, Bäder) ^{12 + 13}	[+100]				-100,0			-100,0	
15	Bis 2054 einzusparende Instandhaltungskosten (Hbf+Gleisvorfeld) ¹⁶	[+1.500]							-2.841,5	
16	Immobilienlöse durch Verkauf von A1-Fläche incl. LBBW-Flächen (geschätzt)	[+500]							[-2.619,0] ¹	
17	Zwischensummen auf Basis offizieller Projektkosten von 4.088 Mio. €	[+4.841,5]*	[-1.469,0]	-1.229,4	-2.023,8	-1.618,1	-489,2	-100,0	-5.460,5	
18	Saldo der Bahn und Verteilung der tatsächlichen Projektlasten	+3.372,5	0 %	22,5 %	37,1 %	29,6 %	9,0 %	1,8 %	100 %	
19	Mit dem Großteil des nicht berücksichtigten Aufwands sollte die DB in die Lage versetzt werden, das Projekt mitzufinanzieren. Die Differenz zu den offiziellen Angaben beträgt 2.841,5 Mio. Euro (= 70 %)									

III	Umlegung der Ergebnisse von Flughafen und Region auf die Anteilseigner bzw. betroffene Kreise und Umlegung des Risikofonds (438 Mio. €):								
21	Umlegung des Ergebnisses des Flughafens auf seine Anteilseigner				-318,0	-171,2	-		
22	Verlagerung des städtischen Anteils an der „Regionalumlage“ ²⁰					-26,0		** -74,0	
23	Eingeplante Anteile an Kostensteigerung auf offiziell max. 4.526 Mio. €		[-278,0]	-	-106,8	-53,2		-	-160,0
24	Zwischensummen auf Basis offizieller Projektkosten von 4.526 Mio. €	[+4.841,5]*	[-1.747,0]	-1.229,4	-2.448,6	-1.868,5	-	-74,0	-5.620,5
25	Saldo der Bahn und aktualisierte Verteilung der Projektlasten	+3.094,5	0 %	21,9 %	43,6 %	33,2 %	-	1,3 %	100 %

IV	Aktuell eingestandene Kostensteigerung auf mind. 5.626 Mio. € (zuzügl. weitere Risiken sowie S21plus+ und Filder+ in Höhe von 1.200 Mio. zulasten der DB)								
27	Voraussichtl. Aufteilung der Projektkosten-Zunahme auf 6.826 Mio. € ¹⁰		[-2.300,0]	0	0	0	-	0	0,0
28	Summen auf Basis künftiger offizieller Projektkosten von 6.826 Mio. €	[+4.841,5]*	[-4.047,0]	-1.229,4	-2.448,6	-3.068,5	-	-74,0	-5.620,5
29	Saldo der Bahn und aktualisierte Verteilung der Projektlasten	+794,5	0 %	18,0 %	35,9 %	45,0 %	-	1,1 %	100 %
30	Plus der Bahn gegenüber Belastung der Öffentlichen Hand (incl. Bund)	+794,5 Mio. €		Bund + Land + Stadt + Kreise zus. -5.620,5 Mio. €					
31	Plus von Bahn + Bund gegenüber Belastung von Land + Stadt + Kreisen	DB + Bund zus. -434,9 Mio. €		Land + Stadt + Kreise zus. -4.391,1 Mio. €					

32	* Zahlen in eckigen Klammern werden in der Spaltenspalte rechts nicht einbezogen. ** Die 74 Mio. stehen hier für die vier Nachbarkreise LB, WN, ES u. BB mit jeweils 18,5 Mio. Euro.									
33	Die Stadt kann nur einen Bruchteil ihrer Investitionen durch Immobilienlöse refinanzieren, da sie für Altlastensanierung, Nivellierung und Erschließung aufkommen muss und 25 % (Park + A3) unverkäuflich sind.									
34	Die aktuellen Zahlen (IV) stammen vom Verkehrsministerium, das weitere „Geschenke“ ausgeschlossen hat: http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/115230/ (12.12.2012).									
35	Vorbehalt: Da DB, Land und Stadt einige Unterlagen zur Finanzierung unter Verschluss halten, kann hier kein Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit aller genannten Daten erhoben werden.									

Schusters fragwürdiger Immobilien-Deal

Nachdem die DB das „unwirtschaftliche“ S21-Projekt 1999 auf Eis gelegt hatte, lockten die Repräsentanten von Land und Stadt die Bahn 2001 mit verdeckten Geschenken, um sie zum Wiedereinstieg zu bewegen. So ließen sich OB Wolfgang Schuster und die Gemeinderatsmehrheit auf einen obskuren Immobilien-Deal zu unsäglich schlechten Konditionen ein: Sie kauften der Bahn für 459 Millionen Euro die Gäubahntrasse von Vaihingen bis zum Nordbahnhof sowie das komplette Gleisfeld zwischen Pragtunnel und Bonatzgebäude ab, obwohl diese rund 117 Hektar umfassenden Flächen frühestens in zehn, realistisch nicht einmal in zwanzig Jahren und zu einem beträchtlichen Teil nie bebaut werden könnten. Dabei verzichtete Schuster auf Pachteinnahmen für die Weiternutzung durch die Bahn, ebenso auf Zins und Zinseszins im Gegenwert von über 780 Millionen Euro und schulterte darüber hinaus ein weiteres Kostenrisiko: die fällige Altlastensanierung insbesondere im Bereich des Wartungsbahnhofs (B) wie auch beim ehemaligen Nordbahnhof (C).

A3: Eine nicht bebaubare Mondlandschaft zum Preis eines Filetstücks

Aber es kommt noch besser: Schuster kaufte der Bahn nicht nur bebaubare Gleisflächen ab, sondern auch nutzloses Begleitgrün entlang der verbleibenden S-Bahn-Strecke und obendrein das nicht verwertbare Dach des Tiefbahnhofs zwischen Nord- und Südflügel. Für dieses „A3-Areal“ zahlte Schuster die stolze Summe von 19,4 Millionen Euro. Das entspricht einem Quadratmeterpreis von 1.367 Euro; verzinst bis 2020 macht

das über 3.500 Euro/qm. Die Stadt zahlt demnach rund 50 Millionen Euro nicht etwa für ein Filetstück, sondern für ein trostloses Flachdach durchsät mit den vier Meter hohen Kegeln der „Lichtaugen“. Zusammen mit dem Glasdach des neuen Nordeingangs belegen diese Bahnhofselemente rund 3.500 Quadratmeter. 24 Prozent der 14.185 Quadratmeter großen A3-Fläche stehen also für den „Straßburger Platz“ gar nicht zur Verfügung. Der Kaufpreis für den begehbaren Teil dieser Mondlandschaft steigt damit weiter auf 4.685,50 Euro pro Quadratmeter! Ein Preisniveau, das weit über demjenigen des von der Bahn selbst vermarkteten A1-Geländes liegt und den dafür angemessenen Preis der D-Flächen (34 €/qm) um das 138fache übersteigt! Der Kauf von A3 dient demzufolge allein dem Zweck, der Bahn städtisches Geld zuzuschieben. Künftig hätte die Stadt wohl auch noch die Unterhaltskosten für das Bahnhofsdach am Hals. Ob diese schlecht getarnte Vorteilsgewährung gerichtsfest ist?

B: Vorspiegelung falscher Tatsachen

Unredlich ist, dass Schuster bei der Schilderung seiner städtebaulichen Visionen stets den Eindruck vermittelt, bereits über das gesamte B-Areal verfügen zu können. Denn den 4,5 Hektar großen und in nebenstehender Karte gelb hervorgehobenen Bereich des Paketpostamts hat die Stadt noch gar nicht gekauft. Die Post hält damit quasi ein Sperrgrundstück in der Hand, das sie sich versilbern lassen kann: Nimmt man nur das Preisniveau des übrigen B-Areals zum Maßstab, das die Stadt 2001 für 99,5 Millionen Euro erwarb und

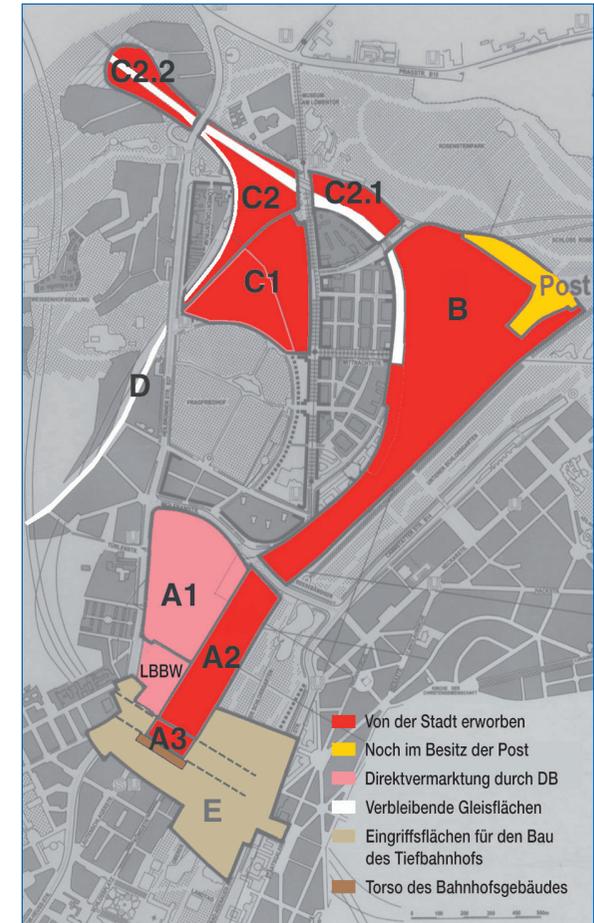
das Ende 2010 einen Verkehrswert von nahezu 200 Millionen Euro hatte, würde das Postgelände die Stadt noch mindestens weitere 35 Millionen Euro kosten.

D: Fortgesetzter Verzicht der Stadt

Unabhängig vom Projektausstieg muss auch bei S21 der Verkauf der Gäubahntrasse rückgängig gemacht werden, weil das im Stresstest präsentierte Notfallkonzept der Bahn ohne diesen Bypass auf die Filder nicht funktioniert. Die für die D-Flächen aufbrachten 13 Millionen Euro (34 €/qm) und den Gegenwert der Gleisweganteile an der für 388 €/qm gekauften C2-Fläche hätte die Stadt bereits zuzüglich Zinsen in Millionenhöhe zurückfordern müssen. Außerdem stellt sich die Frage einer Wertberichtigung für die C-Bereiche, sollten sie planabweichend durch Gleise zerschnitten werden. Wer diesen obsoleten Kauf zum Nachteil der Stadt nicht revidiert, setzt sich dem Vorwurf der Untreue aus.

Refinanzierung illusorisch

Zieht man von der incl. Postgelände 122 Hektar umfassenden Gesamtfläche die 38 Hektar der Gäubahntrasse (D) ab, verbleiben für das neue Stadtquartier statt der behaupteten 100 nur 85 Hektar. Diese Brutto-Fläche reduziert sich zudem um die 20 Hektar umfassende Parkerweiterung, die 1,4 Hektar große A3-Fläche und um nicht verwertbares „Schienenbegleitgrün“ auf rund 60 Hektar, abzüglich Erschließungsflächen max. 50 Hektar. Dafür verschleudert die Stadt incl. Zinsen rund 1,25 Milliarden Euro, das heißt pro Quadratmeter 2.500 Euro, und verspricht bezahlbare Wohnungen im Rosensteinviertel! Schusters Wunder ...



Graphik 3: P. Fendrich (Kartengrundlage: LHS)

Vorgezogener Bahngeländekauf ohne Verzinsung			
Teilgebiet	Fläche qm	Kaufpreis EUR	EUR/qm
A2	105.249	223.333.709	2.122
A3	14.185	19.397.638	1.367
B	430.705	99.437.848	231
C1	133.012	58.491.449	440
C2	117.000	45.376.827	388
Summe:	800.151	446.037.470	Ø 557
+ D	+ 376.871	+ 12.934.791	34
Summe:	1.177.022	458.972.261	Ø 390

Quelle: LHS