

Die Kostenlüge

Die Entwicklung der Kosten für Stuttgart21 liest sich wie ein Wirtschaftskrimi. Kosten werden so lange kleingerechnet, bis die rechtlichen Hürden genommen worden sind.

Angefangen hatte es mal mit 0 €. Das Projekt sollte sich vollständig selbst finanzieren. Von der Veräußerung des Bahngeländes des alten Kopfbahnhofs versprach man sich Einnahmen in Milliardenhöhe. Doch dann wuchsen die Kosten zu 2.500, 4.500, 6.800, 11.000 Millionen € an, ein Ende ist nicht absehbar. Wichtige Planungen sind immer noch nicht fertig (z.B. Brandschutz und Entrauchung, Filderbahnhof, Abstell- und Rangierbahnhof Untertürkheim, dazu die Risiken für Europas zweitgrößtes Mineralquellengebiet usw.). Die Finanzierung des Projektes ist heute weniger denn je gesichert.

Schon Mitte 2008 sagte das Gutachterbüro Viereggs & Röblers für das Projekt Stuttgart21 Kosten in Höhe von

155. Die sog. „Kalkulation 12/2009“ wird rechnerisch aus den Projektkosten mit Planungs- und Preisstand 2004 entwickelt, indem hierauf die Veränderungen der Baukosten 2004 auf 2009 (€ 1.500,0 Mio), die Kostenbeiträge für die regionalen Abstell- und Behandlungsanlagen (€ 44,1 Mio), die Anpassung der Planungskosten (€ 37,1 Mio) sowie der Nominalisierungsbetrag (€ 322,5 Mio) hinzuaddiert werden. Von dem sich ergebenden Betrag von € 4.979,7 Mio wird die Summe der Einspar- und Optimierungspotentiale (€ 891,9 Mio) abgezogen. Es verbleibt der in der Sitzung des Aufsichtsrates vom 9. Dezember 2009 genehmigte GWU 2009 von € 4.087,8 Mio.

156. Wir weisen darauf hin, dass der Betrag von € 4.979,7 Mio damit implizit Beschlussgegenstand des GWU 2009 für das Projekt S 21 in den Gremien des DB AG-Konzerns war.

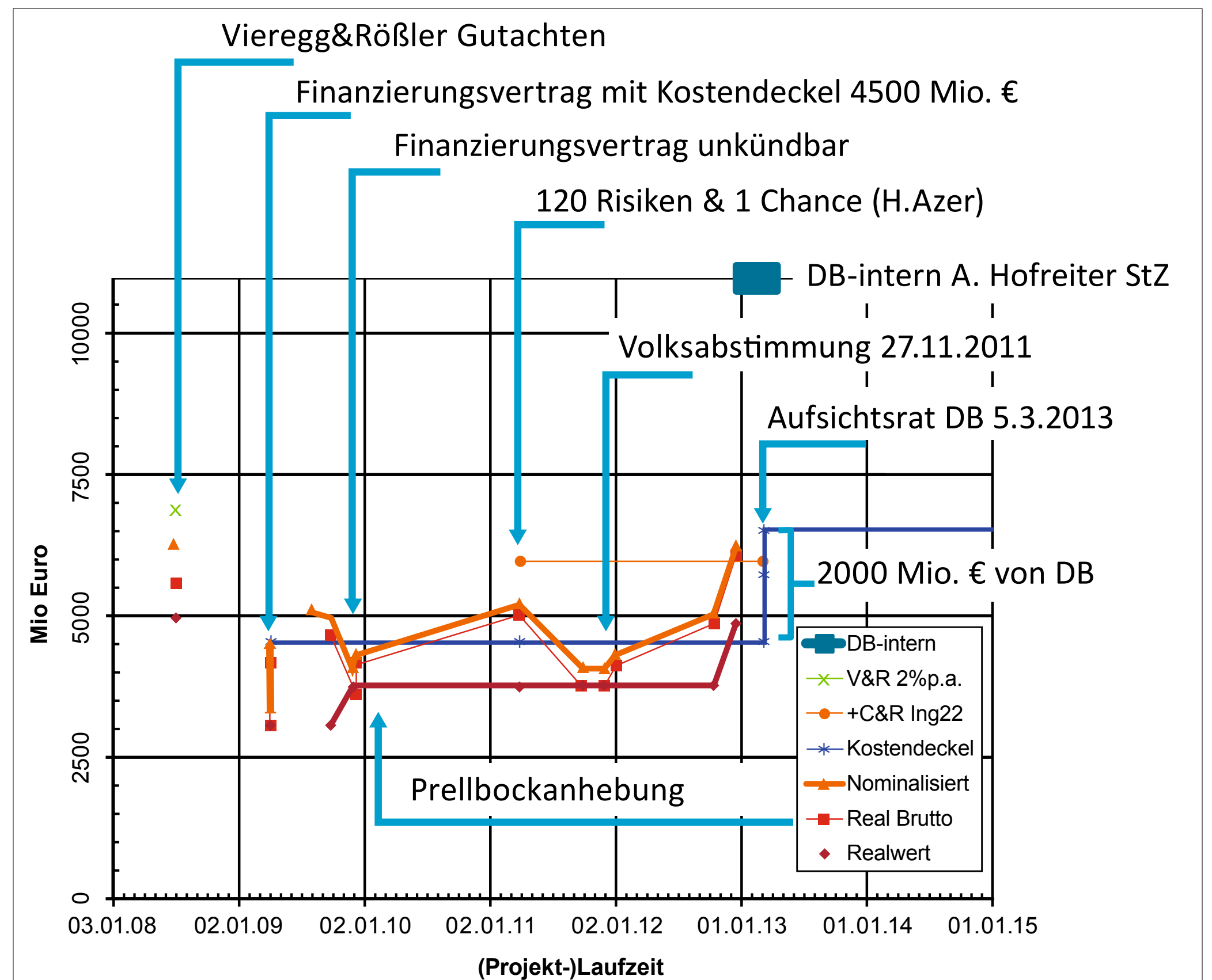
Im Gutachten von Pricewaterhouse Cooper von 2012 wird explizit darauf hingewiesen, dass die DB-Gremien schon im Jahr 2009 intern von anderen Zahlen für den »Gesamtwertumfang GWU« ausgingen als öffentlich verlautbart.

Am 19. Januar 2013, vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung im März, veröffentlichte die Stuttgarter Zeitung die Schlagzeile:

„Grüne: Bahn rechnet mit elf Milliarden

Stuttgart 21 Der Abgeordnete Hofreiter verweist auf Inflation und Risiken. Von Thomas Wüpper

... „Demnach würde das Bahnprojekt unterm Strich zwischen 10,7 und 11,3 Milliarden € kosten“, so Hofreiter. Zuletzt hat die Bahn Kosten und Risiken im Umfang von 6,8 Milliarden € eingeräumt. Die Finanzierungsvereinbarung regelt aber nur die Verteilung von Gesamtkosten im Umfang von 4,52 Milliarden €. Hofreiter sagt, er beziehe seine Informationen von zuverlässigen und sachkundigen Informanten im Konzern....“



mehr als 5.000 bis knapp 7.000 Millionen € voraus. Von den verantwortlichen Stellen der DB wurde dies stets verneint. Als dann Rüdiger Grube am 1. Mai 2009 den Vorstandsvorsitz der DB übernahm, merkte man schnell, dass die Werte des Finanzierungsvertrages vom 30. März 2009 überschritten waren. In einer beispiellosen Kürzungsaktion ließ Grube mehr als 800 Mio. € »herausrechnen«. So gab es zum 31. 12. 2009, als der Finanzierungsvertrag unkündbar wurde, keine Kündigungsgründe. Das Projekt konnte am 2. 2. 2010 mit der symbolischen Prellbockanhebung starten.

Doch spätestens seit März 2011 wusste die DB über erhebliche Kostensteigerungen Bescheid. Der damalige Projektleiter H. Azer legte eine geheime Liste von 120 Risiken und einer Chance vor. Ein Drittel der Risiken war von DB-eigenen Fachleuten bewertet worden, so fielen die Mehrkosten mit 1.260 Mio. € glimpflich aus. Bis heute hält die DB diese Liste unter Verschluss. Im April 2011 kam der Journalist A. Luik in den Besitz der Liste und ließ die Gesamtkosten zu 1.200 plus 2.000 Millionen € abschätzen. Auf einen ähnlichen Betrag kamen im Februar 2013 die Ingenieure22 (2.900 Mio. €).

Öffentlich bewahrte die DB 8 Monate vor der Volksabstimmung in Baden-Württemberg über den Ausstieg aus der Finanzierung des Projekts (27. 11. 2011) den Schein eines einhaltbaren Finanzierungsvertrages, das Volk stimmte daher unter falschen Voraussetzungen über die Projektfinanzierung ab. Erst am 12. 12. 2012 wurden Mehrkosten in Milliardenhöhe zugegeben, es gab wilde Spekulationen, ob das jetzt das Aus des Projektes bedeuten würde. Doch auf der Aufsichtsratssitzung am 5. 3. 2013 übernahm die DB kurzerhand die Verantwortung für 2.000 (1.200 + 800) Mio. €. Mit Hilfe des Kanzleramtes (R. Pofalla) wurden die Aufsichtsratsmitglieder auf den Kurs der Projektfortführung eingeschworen. Das Land Baden-Württemberg beharrte auf der Einhaltung des Kostendeckels, die DB drohte, sich einen Teil des Geldes später einzuklagen.