

Die wirklichen „Ausstiegskosten“ aus S21 / Stand Februar 2013

Was kostet der Ausstieg aus Stuttgart 21?

Die Antworten auf diese Frage sind sehr widersprüchlich – je nachdem, ob man Projektbefürworter oder Projektkritiker fragt. Bahnvorstand Kefer spricht von 2 Milliarden Euro, wobei er Nachweise dafür bisher schuldig blieb. Andere Projektbefürworter rechnen „Pi mal Daumen“ sogar mit 3 oder 5 Milliarden Euro. Projektkritiker dagegen nennen sehr viel niedrigere Summen.

Auf Seiten der Projektbefürworter findet man nicht eine einzige belastbare Zusammenstellung der Kosten. Daher möchten wir versuchen, uns mit einer möglichst detaillierten Aufstellung den tatsächlichen „Ausstiegskosten“ (*), so gut es geht, anzunähern, wobei wir uns durchaus der Tatsache bewusst sind, dass wir bei einigen Positionen nur Annahmen treffen können, weil die Bahn keinerlei Einblicke in die geschlossenen Verträge gewährt.

Das gehört zu den „Ausstiegskosten“, wenn Stuttgart 21 jetzt beendet wird:

1. Insgesamt aufgelaufene Planungskosten für Tiefbahnhof S21 lt. Bahnchef Grube	~227,0 Mio. €
2. Mögliche Entschädigungszahlungen für Aufhebung erteilter Bau-Verträge	~ 37,0 Mio. €
3. Mögliche Entschädigungszahlung für gebaute Tunnelbohrmaschine	~ 32,0 Mio. €
4. Bisher tatsächlich ausgeführte Baumaßnahmen:	<u>~ 67,0 Mio. €</u>
Insgesamt	~ 363,0 Mio. €

Erläuterungen:

- Die 227 Mio. € aufgelaufenen Planungskosten der Bahn hatte Bahnchef Grube bei seinem Vortrag am 23.5.2011 selbst genannt. Diese haben sich für die Bahn in der Zwischenzeit nicht mehr nennenswert erhöht, denn die Ausführungs-Planung ist als Bestandteil der Auftragsleistung in den Auftragskosten enthalten.
- Da mit dem Tunnelbau noch nicht begonnen wurde, fallen für den Tunnelbauer Porr bei einem „Ausstieg aus S21“ allenfalls Entschädigungszahlungen in der Größenordnung von vielleicht 1,0 Mio. € für nachzuweisende Aufwendungen (etwa vorbereitende Planungsmaßnahmen) an; auf mehr besteht für den Auftragnehmer kein Rechtsanspruch. Dies gilt sinngemäß für die weiteren von der DB vorab erteilten Aufträge, die bisher nicht in Angriff genommen werden konnten.
Insgesamt setzen wir **37,0 Mio. €** an Entschädigungen für die beauftragten Unternehmen an.
- Für die von der Bahn Anfang 2012 voreilig bestellte und zwischenzeitlich von Fa. Herrenknecht gebaute Tunnelbohrmaschine im Wert von schätzungsweise 80 Mio. Euro besteht ein Vergütungs-Anspruch, allerdings nicht in voller Höhe, weil diese ja auch für andere Vorhaben eingesetzt werden kann. Deshalb werden hierfür **32 Mio. Euro** entsprechend rd. 40 % der mutmaßlichen Baukosten für die Tunnelbohrmaschine angesetzt.
- Bisher tatsächlich ausgeführte Baumaßnahmen:
Von den vergebenen Aufträgen ist nicht der gesamte Auftragswert maßgebend, sondern nur die bis dahin tatsächlich ausgeführten Leistungen und die nachgewiesenen Aufwendungen. Im Übrigen kann man davon ausgehen, dass die Bahn entsprechende Rücktrittsklauseln in die Verträge eingebaut hat.
Die bisher ausgeführten Baumaßnahmen werden im Folgenden aufgeschlüsselt:

1) Umbau-Arbeiten Gleisvorfeld und Verlängern der Bahnsteige	
20 Monate je ~ 2 Mio. €/Monat, geschätzt:	~ 40 Mio. €
2) Errichten Grundwasser-Management-Anlage (GWM):	
vermutlicher Gesamtauftragswert 20 Mio. Euro, bestehend aus:	
- Detailplanung, Konstruktionsarbeit, Inbetriebnahme	~ 0,5 Mio. €
- Bauwerk errichten, einschl. Gelände herrichten	~ 1,3 Mio. €
- zentrale Grundwasser-Aufbereitungsanlage GWM	~ 2,5 Mio. €
- 17 km Rohrleitung DN 150 - 200 liefern u. verlegen je ~ 300 €/m	~ 5,1 Mio. €
- Tragkonstruktionen zum Aufständern der Leitungen, Rohrbrücken	~ 2,5 Mio. €
- 17 km El.-Begleitheizung Rohrleitung liefern u. verlegen je ~ 50 €/m	~ 0,9 Mio. €
- Elektro-Versorgung und Elektro-Installation GWM	~ 1,0 Mio. €
- Meß-, Steuer-, Regel- und Überwachungstechnik, Leittechnik	~ 2,5 Mio. €
- 55 Infiltrationsbrunnen bohren u. betriebsfertig herrichten je 30 T€	~ 1,7 Mio. €
- Betreiben, Überwachen und Warten der Anlagen über 10 J. Bauzeit	~ 1,0 Mio. €
- Rückbau und Entsorgung der Anlagen nach Ende der Bauzeit	<u>~ 1,0 Mio. €</u>
davon für GWM bis jetzt verbaut, geschätzt:	~ 15 Mio. €
3) Abriß Nordflügel Kosten für Abbruch und Entsorgung, geschätzt	~ 0,3 Mio. €
- Abriß Südflügel (wie vor)	~ 0,8 Mio. €
- Abriß Bahndirektionsgebäude H7 Jägerstraße (wie vor)	~ 0,8 Mio. €
- Abriß Landespavillon (wie vor)	~ 0,2 Mio. €
- Umsetzen Dannecker-Denkmal „Herzog Eberhard“, geschätzt	~ 0,1 Mio. €
- Abstütz- und Sicherungsmaßnahmen für beschädigtes Bahnhofsdach	~ 0,7 Mio. €
- Schaffen von Logistikflächen, Baustraßen anlegen usw., geschätzt	~ 0,5 Mio. €
- Umlegen von Kabeln am Nord-Ausgang (im Januar 2011 ausgeführt)	~ 0,3 Mio. €
- Fällen u. Beseitigen der 27 Bäume im Park am 1.10.10 für GWM je 3,0 T€	~ 0,09 Mio. €
- Ausheben und Umpflanzen der 16 Bäume am Nord-Ausgang am 8.2.11	~ 0,16 Mio. €
- Fällen u. Beseitigen der Bäume vor „Röhre“ am 30.01.12	~ 0,06 Mio. €
- Fällen / Umpflanzen 180 Bäume im Mittleren Schloßgarten am 15.2.12	~ 1,25 Mio. €
- Umlegen Fernheizleitung DN 400 im Mittleren Schloßgarten ~2x300 m	~ 0,5 Mio. €
- Bauzaun u. vorbereitende Erdarbeiten im Mittleren Schloßgarten, geschätzt	~ 0,2 Mio. €
- Baugrube Technikgebäude ausheben ~ 30.000 m ³ x 120 €/m ³	~ 3,6 Mio. €
- Rohbau Technikgebäude bisher erstellt ~30 % v 20.000 m ³ x 250 €/m ³	~ 1,5 Mio. €
- Umlegen Abwasserkanal DN 1.000 innerhalb Baugrube ~150 m x 1.400 €/m	<u>~ 0,2 Mio. €</u>
<u>Baufeld- und Rohbaukosten, geschätzt:</u>	<u>~ 11,26 Mio. €</u>

bis jetzt insgesamt verbaut (Stand Februar 2013): **~ 67 Mio. €**
d.h. gerade mal **1 % der momentanen Gesamt-Baukosten!**

Bei seinem Vortrag am 23.5.2011 an der Uni Stuttgart gab Bahnchef Rüdiger Grube auf Nachfrage folgende Positionen als „Ausstiegskosten“ an:

1. Rückabwicklung der von der Stadt Stuttgart 2001 gekauften Bahngrundstücke	~ 459 Mio. €
2. 5,5% Zinsen hierauf seit 2001 bis 2010	~ 280 Mio. €
3. Rückzahlung des Zuschusses vom Flughafen	~ 115 Mio. €
4. Aufgelaufene Planungskosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm	~ 270 Mio. €
5. Aufgelaufene Planungskosten für Stuttgart 21	~ 227 Mio. €
6. Vergebene Aufträge („Handwerkerrechnungen“) Stand Mai 2011	<u>~ 200 Mio. €</u>
	~ 1.551 Mio. €

Was gehört NICHT zu den „Ausstiegskosten“?

1. + 2. Der größte Posten der vermeintlichen „Ausstiegskosten“ ist **die Rückabwicklung des Grundstücksgeschäftes** der von der Stadt Stuttgart vorab erworbenen Gleisflächen samt Zinszahlungen. Dies sind jedoch keine „Ausstiegskosten“, denn der Bahn entsteht **dadurch kein Vermögensschaden**. Sie zahlt lediglich das 2001 erhaltene Geld samt Zinsen an die Stadt Stuttgart zurück und erhält dafür die Besitzrechte an ihren Gleisflächen wieder. Es geht hier im Grunde genommen um die Rückzahlung eines von der Stadt Stuttgart gewährten „verkappten Darlehens“, mit dem die Bahn in den zurückliegenden 12 Jahren Gewinne erwirtschaftet hat.

Gemäß § 18 des Kaufvertrages von 2001 muß die Bahn bei Nichtverwirklichung des Vorhabens die Kosten des Grundstückverkaufes und die Zinsen an die Stadt Stuttgart zurückzahlen.

Und die hochverschuldete **Stadt Stuttgart würde durch diese Rückabwicklung über 800 Mio. € zurückbekommen** (inkl. Zinsen bis 2012), mit denen endlich die dringenden Sanierungen an Schulen, Kindertagesstätten, Straßen usw. durchgeführt werden könnten.

3. Die Rückzahlung des Flughafen-Zuschusses von 115 Mio. € ist ebenfalls kein Schaden für die Bahn und zählt somit nicht zu den „Ausstiegskosten“; die Bahn hat dieses **Geld für eine Bauleistung erhalten, die sie dann nicht erbringen muß** (ohne S21 muss sie keinen Bahn-Anschluss am Flughafen bauen).

4. Und schließlich: die aufgelaufenen **Planungskosten für die Neubaustrecke haben nichts mit dem Tiefbahnhof Stuttgart21** zu tun.

5. Die von Herrn Grube genannten Planungskosten für S-21 haben wir zu den „Ausstiegskosten“ gezählt.

6. Bei den vergebenen Aufträgen ist nicht der gesamte Auftragswert maßgebend, sondern lediglich die bis dahin ausgeführten Leistungen und die nachgewiesenen Aufwendungen. Wir haben dafür 37 Mio. Euro angesetzt.

Somit sind die Positionen 1-4 nicht als „Ausstiegskosten“ anzusetzen; die Position 6 nur zum Teil. Auf diese Weise schmelzen die von Herrn Dr. Grube genannten 1,5 Mrd. Euro auf gerade mal 264 Mio. Euro zusammen.

Fazit:

Nach unserer Aufstellung (s.o.) liegen heute die „Ausstiegskosten“ eher bei 363 Mio. Euro als bei den vollmundig verkündeten 2-5 Milliarden Euro der Projektbefürworter. Letztere beziehen dabei auch Positionen ein, die eindeutig nicht zu den „Ausstiegskosten“ zählen. So hoch angesetzt, sollen sie offenbar einen Grund dafür liefern, das Projekt fortzuführen - ohne Rücksicht auf die katastrophalen Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung.

Hervorzuheben ist bei den „Ausstiegskosten“, dass es sich um sowieso bereits ausgegebenes Geld handelt. Bei Aufgabe des Vorhabens S21 sind nachträglich nur die möglichen Entschädigungsansprüche für die eingegangenen Verträge noch zu bezahlen – also lediglich etwa 69 Mio. €! Dass sich die Deutsche Bahn bei der Vergabe der Verträge höchst fahrlässig verhalten hat, weil sie die Verträge ohne solide Durchfinanzierung und ohne abgeschlossene Planfeststellung eingegangen ist, lässt die Kosten noch zwielichtiger erscheinen.

Ein Teil der bereits ausgeführten Maßnahmen, insbesondere derer zur Bereinigung und Erneuerung der Gleisanlagen, ist bei der Wieder-Ertüchtigung des Kopfbahnhofes verwertbar, diese Kosten-Anteile sind somit nicht einmal verloren! Entsprechendes kann auch für das derzeit noch im Rohbau befindliche „Technikgebäude“ gelten; hier kann wie beabsichtigt das dringend zu erneuernde Stellwerk untergebracht werden.

* Was sind überhaupt „Ausstiegskosten“?

Dazu zitieren wir Rechtsanwalt Arne Maier aus “ Gutachterliche Stellungnahme zu der Frage, mit welchen rechtlichen Konsequenzen die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG im Falle einer Fortsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ zu rechnen hätten”:

„Seite 5:

Unklar ist, wie die Kosten, die das Projekt bis zu seiner Beendigung verursacht hat („Ausstiegskosten“)(13), zwischen den Projektbeteiligten aufzuteilen sind. Sinnvollerweise werden die Projektbeteiligten auch diese Kostenverteilung einvernehmlich regeln. Die Deutsche Bahn AG wird einen Großteil der Kosten tragen müssen.(14)

Fußnoten (13) und (14):

(13) Der Begriff „Ausstiegskosten“ ist irreführend, weil er suggeriert, dass die Kosten durch den Ausstieg verursacht würden. Tatsächlich handelt es sich um Einstiegskosten. Die Kosten wurden durch den Einstieg in das Projekt verursacht, der sich nunmehr als Fehler erwiesen hat. Der rechtzeitige Ausstieg verursacht die Kosten nicht, sondern er verhindert den weiteren Anstieg der Kosten.

(14) Hätte die Deutsche Bahn AG die Mehrkosten vor dem 31.12.2009 offengelegt, so hätte sich das Land Baden-Württemberg an den Ausstiegskosten beteiligen müssen, § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrags vom 02.04.2009. Bei einem späteren Ausstieg finden die in § 2 Abs. 2 geregelten Ausstiegsmodalitäten jedoch keine Beachtung, § 8 Abs. 4 Satz 2 des Finanzierungsvertrags.“

Zitatende.

2011 vor der Volksabstimmung versuchte die Deutsche Bahn, alle Welt Glauben zu machen, mit den gedeckelten Kosten von 4,7 Milliarden Euro einschließlich Risiko-Puffer könne man getrost NEIN in der Volksabstimmung stimmen. Alle bisherigen Aufträge für das Projekt seien zu Festpreisen vergeben worden, daher sei man vor Überraschungen gefeit. Diese Täuschung wurde exakt bis einen Tag nach der Volksabstimmung aufrecht erhalten. Danach war es für die Bahnoberen ganz selbstverständlich, dass die Kosten auch über das gedeckelte Maß hinausgehen könnten. Sieht man sich den Umfang der vergebenen Aufträge nach dem 27.11.2011 an und was bis zu diesem Tag vergeben worden war, sieht man, dass auch darüber die Bahn stets Unklarheit walten ließ. Vor der Volksabstimmung gab man vor, den größten Teil der Aufträge vergeben zu haben, nach der VA im Laufe des Jahres 2012 und 2013 stellte es sich heraus, dass bis zum 27.11.2011 aus heutiger Sicht ca. 10% des Vergabevolumens vergeben waren. Es muss erklärtes Ziel der Bahn gewesen sein, über die wahren Kosten zu keiner Zeit Rückschlüsse zu erlauben, um die Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse nicht zu gefährden. So wurden ohne schlüssiges Finanzierungskonzept zum frühestmöglichen Zeitpunkt wesentliche Gebäudeteile des denkmalgeschützten Bahnhofs und des Schlossgartens zerstört, um unumkehrbare Fakten zu schaffen. Dies verstößt, ebenfalls nach RA Arne Maier, gegen das Schikaneverbot gemäß BGB § 226. Hiernach ist die Ausübung einer formalen Rechtsposition unzulässig, wenn sie dem Berechtigten keinen Vorteil bringt und nur dazu dient, anderen Schaden zuzufügen.