

Harald Ebner

Mitglied des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Telefon 030 / 227 73025 Fax 030 / 227 76025
harald.ebner@bundestag.de
www.harald-ebner.de

3. März 2013

Hintergrundinformation: Stuttgart 21

Am vergangenen Mittwoch hatten wir im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zweieinhalb Stunden Gelegenheit, Bahnvorstand (Dr. Grube, Dr. Kefer, Hr. Lutz), Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Felcht, Staatssekretär Odenwald und Bundesverkehrsminister Ramsauer intensiv zur aktuellen Entwicklung zu Stuttgart 21 zu befragen.

Mein Fazit: die Bahn rechnet sich den Weiterbau schön! Selbst nach ihren eigenen bisherigen Berechnungsmethoden ist das Projekt mit der jetzt vorgeschlagenen Aufstockung des Kosten- und Finanzrahmens um weitere 2 Mrd. € tief in die roten Zahlen gerutscht. Nachdem sich der Bahnvorstand im Dezember vorsichtig vom Renditeziel von 7,5% (das ist die Wirtschaftlichkeitsgrenze der DB AG) verabschiedet und die Öffentlichkeit auf eine knapp schwarze Null mit 2% vorbereitet hat, muss sie jetzt eingestehen: kapitalisiert weist das Projekt jetzt ein Minus von 906 Mio. € auf, die Rendite dreht damit auf MINUS 0,3 %.

Der Aufsichtsrat dürfte daher am nächsten Dienstag, wo er über die Zukunft des Projektes abstimmen soll, einem Weiterbau gar nicht zustimmen ohne gegen das Aktienrecht zu verstoßen.

Um den politischen Marschbefehl aus dem Kanzleramt, der auf Weiterbau steht, dennoch zu erfüllen, greift die Bahn deshalb jetzt zum letzten Strohalm, der ihr noch bleibt: sie vergleicht die Kosten des Weiterbaus mit rein fiktiven und grob geschätzten Pauschalkosten für den Ausstieg, die sie mit 2.000 Mio. € ansetzt. Und sie kommt dabei auf den im Verhältnis zum Gesamtwertumfang des Projektes mageren Vorsprung von sage und schreibe 77 Mio. €.

Das ist aus fünf Gründen hanebüchen und unhaltbar:

1. Die 2 Mrd. Ausstiegskosten sind aus der Luft gegriffen, stehen im Widerspruch zu den von Experten gerechneten Ausstiegskosten von 760 Mio. € und sind von der Bahn noch nicht einmal im Ansatz auch nur einmal mit den Projektpartnern besprochen, wie Dr. Kefer auf meine Nachfrage zugeben musste! Die Differenz von 1.240 Mio. € übersteigt den angeblichen 77 Mio. € Preisvorteil des Weiterbaus um ein Vielfaches.

Von der Bahn unabhängige Experten bestätigten uns, dass die Ausstiegskosten 760 Mio. € kaum überschreiten würden, da der größte Einzelposten der Ausstiegskosten – die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte – nicht als Verlust abzuschreiben ist, da sie wieder direkt in den Vermögensbestand der Bahn einfließen. Sie sind daher aus der Berechnung der Ausstiegskosten auszuklammern!

Harald Ebner
Mitglied des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon 030 / 227 73025 Fax 030 / 227 76025
harald.ebner@bundestag.de
www.harald-ebner.de

Es verbleiben folgende Posten der Ausstiegskosten:

Verlorene Bau- und Planungskosten:	430 Mio. €
Forderungen Bauindustrie für entgangenen Gewinn:	200 Mio. €
Wiederherstellung Hbf. in alten Zustand:	130 Mio. €
Summe:	760 Mio. €
Differenz zur Kalkulation DB AG:	1.240 Mio. €
Kostenvorteil Ausstieg gegenüber Weiterbau:	1.167 Mio. €

2. Kein Mensch glaubt allen Ernstes, dass die jetzt veranschlagten Kostenerhöhungen das Ende der Fahnenstange sind. Auch das haben Dr. Grube und Dr. Kefer auf meine Nachfrage zugeben müssen, da sie definitiv weitere geologische Risiken NICHT ausschließen konnten. Auch hier sind schnell weitere Kostensteigerungen zu erwarten, die über die Größenordnung von 77 Mio. € weit hinausgehen können.
3. Die 300 Mio. €, die die Bahn für den verbesserten Filderbahnhof und Kosten für Schlichtungsergebnisse veranschlagt, sind im neuen Finanzierungsmodell der Bahn nicht enthalten. Sie wird die Kosten trotzdem tragen müssen, da das Land keine Mehrkosten übernimmt. Allein damit würde der magere Kostenvorteil von 77 Mio. € aufgefressen.
4. Die Bahn nimmt für Stuttgart 21 jährliche Kostensteigerungen von nominal 1,5% an, alle ihre anderen Projekte kalkuliert sie aber mit mindestens 2%! Als ob sich die Preise für Stuttgart 21 anders entwickeln würden. Auch hier würde ein ehrlicher Ansatz den Kostenvorteil innerhalb drei Jahren ins Minus drehen.
5. Zahlreiche Fragen um den Brandschutz sind bei Stuttgart 21 nicht geklärt. Nach Aussagen von Herrn Dr. Frank Knödler, Präsident des Landesfeuerwehrverbandes Baden-Württemberg ist das von der Deutschen Bahn vorgelegte Brandschutzkonzept nicht zustimmungsfähig. Als nicht genehmigungsfähig sieht er die geplanten Tunnelbauten im Rosensteinpark und das Evakuierungskonzept für den Tiefbahnhof selbst. Seiner Ansicht nach besteht zwischen Brandschutz der Architektur des Bahnhofes ein eklatanter Widerspruch, den die Bahn bisher nicht auflösen konnte. Mögliche Mehrkosten für notwendige Anpassungen sind hierfür heute überhaupt noch nicht abschätzbar.

Alle Behauptungen, der Weiterbau von Stuttgart 21 sei gegenüber dem Ausstieg wirtschaftlich, sind daher vollkommen unhaltbar. Der Aufsichtsrat darf daher am 5.3.2013 einem Weiterbau nicht zustimmen und die Grüne Bundestagsfraktion wird die Aufsichtsratsmitglieder aus ihrer Haftung für ihre Entscheidung nicht entlassen.