

S21-Bilanz von Land und Stadt:

Abgezockt und abgehängt

**Das Aktionsbündnis für K21 deckt auf:
S21-Kartell hat über zwei Milliarden verschleiert.
Per saldo zahlen vor allem Stadt und Land.
Und die Bahn stößt sich gesund!**



**2. aktualisierte Auflage mit
Ausstiegs-Szenario**

**Wer zahlt wie viel für S 21?
Die Analyse der Geldflüsse**

K21

**ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.**

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21



ARCHITEKTUR-FORUM BADEN-WÜRTTEMBERG



Impressum

Herausgeber:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
 c/o BUND-Umweltzentrum
 Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart
 Tel. 0711/61970-40
 V.i.S.d.P.: Gerhard Pfeifer (BUND)

Recherche und Texte:

Wirtschaftsfachleute der Parkschützer

Redaktion und Layout:

Peter Fendrich

Karikatur auf dem Titel:

Edgar Bayer

Druck:

Steinkopf Druck GmbH, Stuttgart
 Papier FSC-zertifiziert

Download und Video-Animation:

www.kopfbahnhof-21.de

Stuttgart, 5/2011, 2. akt. Auflage

Inhalt

Editorial von Gerhard Pfeifer (BUND)	3
Wer zahlt wie viel für Stuttgart 21?	
■ Nicht eingerechnete Lastenumverteilungen	4
■ Positionen, die in offiziellen Rechnungen gar nicht auftauchen	5
■ Gegenzurechnen: Nicht einbezogene Projekt-Erlöse der Bahn	7
■ Verschleierte und zu verrechnende Finanzierungsanteile	9
■ Die tatsächliche Lastenverteilung	10
■ Bilanz des Finanzierungspokers	13
Verkehrs- oder Immobilienprojekt oder ein verfassungswidriger Zwitter?	
Land und Stadt finanzieren den Löwenanteil, doch die vermeintliche Rendite verpufft	14
Ausstiegs-Szenarien	
Was kostet der Projektabbruch wirklich?	16
Quellenbelege	18

Bitte unterstützen Sie das Aktionsbündnis mit einer **Spende** für unsere landesweiten Informationskampagnen, Demos und Veranstaltungen. Bankverbindung: BUND-Regionalverband Stuttgart, Konto 618 052 020 bei der Südwestbank, BLZ 600 907 00, Verwendungszweck: S 21 – stopp!

Liebe Leserinnen und Leser,

dieses Heft entstand auf der Suche nach dem Pudels Kern: Es gibt Antworten auf unsere grundsätzliche Frage, warum nicht nur verbohrt Politiker sich vehement für Stuttgart 21 einsetzen, sondern insbesondere auch die Deutsche Bahn, obwohl sie alle ähnlichen 21er-Projekte längst als unwirtschaftlich verworfen hat. Warum nicht

Was Sie beachten sollten

In dieser Broschüre zur Finanzierung von Stuttgart 21 geht es nicht um die zu erwartende Explosion der Kosten, sondern um die Enthüllung versteckter Kosten im Vorfeld, die daraus erfolgende Lastenverschiebung unter den Projektpartnern und um ihre gegenseitigen Ansprüche im Falle des Projektabbruchs. Aufgrund des Regierungswechsels berücksichtigen wir im Unterschied zur ersten Auflage beim Land ein Limit bei der Kostensteigerung, was wiederum die potenzielle Belastung der Stadt erhöht. Obwohl wir die Kostensteigerung eher moderat angesetzt haben, ist das Ergebnis skandalös!

auch in Stuttgart – zumal Bahnfachleuten durchaus bewusst ist, dass der hier geplante Tiefbahnhof keinen wirklichen Fortschritt bringt, sondern eher ein Nadelöhr schafft? Dass die Bahn das in Kauf nimmt, muss daran liegen, dass sie die hier entstehenden Engpässe durch alternative Trassen kompensieren kann und sich obendrein anderen Nutzen davon verspricht – nämlich stattlichen finanziellen Profit!

Für diese These spricht, dass die Bahn-Manager alle Anfragen zur Projektfinanzierung blocken und nicht einmal dem Verkehrs Ausschuss des Bundestags Einsicht in ihre Wirtschaftlichkeitsrechnung gewähren wollen, obwohl ihr Unternehmen immer noch zu hundert Prozent dem Bund gehört.

Wo alle Fakten auf den Tisch kommen sollten, blieb diese Einsichtnahme auch unseren Vertretern bei der „Schlichtung“ verwehrt. Doch es geht auch ohne:

Ausgehend von den offiziellen Zahlen und dem Diagramm zur Lastenverteilung unter den Projektpartnern haben Wirtschaftsfachleute der Parkschützer nur die bislang publik gewordenen Erlöse und Transferleis-

tungen addiert und subtrahiert. Mit der nachfolgenden Bilanzierung liefern sie nun in zweiter Auflage den Nachweis,

- dass die Tieferlegung des Bahnhofs eben nicht großteils vom Bund und seiner Bahn AG, sondern weitgehend von der Stadt und vom Land finanziert wird,
- dass die Bahn alle Ausgaben für Stuttgart 21 über Immobilienerlöse und verschleierte Geldtransfers kompensiert bekommt und darüber hinaus mit milliardenschwerem Gewinn rechnet,
- dass sich der zynische Spruch von Bahnchef Grube, „die Bahn schenkt Stuttgart einen Bahnhof“, somit ins Gegenteil verkehrt und die Steuerzahler hierzulande den Börsengang der Bahn unterstützen!

Weitere Enthüllungen erhoffen wir uns von der neuen Landesregierung. Die alte hat sich übrigens bezeichnenderweise ebenso wenig zur ersten Auflage geäußert wie die Presse, der das Fazit offenbar „zu heiß“ war.

Ihr Gerhard Pfeifer
Sprecher des Aktionsbündnisses für K21

Wer zahlt wie viel für Stuttgart 21?

Die Projektbetreiber unterschlagen Lastenumverteilung und verschleierte Subventionen

Nach den offiziellen Angaben der Projektbetreiber betragen die Kosten für Stuttgart 21 (ohne NBS Wendlingen-Ulm) aktuell 4,088 Milliarden Euro.¹ Diese sollen sich auf die Projektpartner wie folgt verteilen:²

- 1469 Mio. EUR Deutsche Bahn
- 1229 Mio. EUR Bund
- 824 Mio. EUR Land
- 239 Mio. EUR Stadt Stuttgart
- 227 Mio. EUR Flughafen
- 100 Mio. EUR Region Stuttgart

Auf den ersten Blick scheint das „bestgerechete“ Projekt ein ganz gutes Geschäft fürs „Ländle“ zu sein, wie Mappus nicht müde wurde zu betonen. Das meiste Geld komme schließlich von außen, das heißt von Bund und Bahn. Allerdings ist das nur die halbe oder sogar das Gegenteil der Wahrheit. Denn im Vorfeld und im Hintergrund gab es zwischen den Projekt-Beteiligten erhebliche Zahlungsströme, die in der offiziellen Graphik nicht berücksichtigt wurden. [Graphik 1]

Nicht eingerechnete Umverteilungen

1. Grundstückskauf

Um das einst totgesagte Projekt wiederzubeleben, ließ sich die Stadt im Jahr 2001 auf einen fragwürdigen Deal ein: Sie kaufte der Bahn für 459 Mio. Euro die Gleisflächen des Kopfbahnhofs, den Abstellbahnhof und die Gäubahntrasse ab, obwohl diese größtenteils erst nach Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Beseitigung der Altlasten genutzt oder vermarktet werden können.³

2. Zinsverzicht durch die Stadt

Die mindestens 19-jährige Vorfinanzierung des Kaufpreises von 459 Mio. Euro ergibt bei einem Zinssatz von 5,5 Prozent pro Jahr mit Zinseszins einen Zinsaufwand von mehr als 810 Mio. Euro bis zum 31.12.2020. Davon hat die Stadt der Bahn die Zinsen bis zum 31.12.2010 in Höhe von 285 Mio. Euro von vornherein erlassen. Im sogenannten „Memorandum of Understanding“ von 2007 hat die Stadt obendrein auf die für den Zeit-

raum vom 1.1.2011 bis zum 31.12.2020 vereinbarten Verzugszinsen verzichtet.⁴

Durch Kauf und Zinsverzicht vergrößert sich das finanzielle Engagement der Landeshauptstadt (offiziell: 239 Mio. Euro) also um $459 + 810 = 1.269$ Mio. Euro, während das Engagement der Bahn durch diese Einnahmen im gleichen Umfang zurückgeht.

Aufseiten der Bahn sind diese 1.269 Mio. Euro in vollem Umfang ergebniswirksam, da die verkauften Grundstücke für 1 Euro in der Bilanz standen und der Zinsverzicht der Stadt für den auf viele Jahre im Voraus vereinbarten Kaufpreis praktisch einem zinslos gewährten Darlehen entspricht, das die Zinsrechnung der DB gravierend entlastet. Aufseiten der Stadt ist das eingegangene Engagement in voller Höhe liquiditätswirksam und zu einem nicht geringen Teil auch kostenwirksam. Denn angesichts extrem hoher Vorauszinsen, der übernommenen Altlasten⁵ und der Verwertungsbeschränkungen ist selbst bei einer ertragsoptimierten trostlosen Großblockarchitektur mit Flä-

chenmaximierung nur ein eingeschränkter Rückfluss aus einem späteren Weiterverkauf zu erwarten.

Für die Altlastensanierung auf dem Cannstatter Güterbahnhofsgelände und diverse Nebenkosten musste die Stadt übrigens über 60 Mio. Euro, das heißt das 1,5-fache des Kaufpreises, aufbringen, ohne bislang

einen Nutzen daraus gezogen zu haben. Schusters Argument, die Vorausfinanzierung sei aus vorhandenen Rücklagen entnommen und erfordere mithin keine Zinsen, trägt nicht weit. Denn bei einer jährlichen Nettoneuverschuldung von mehr als 200 Mio. Euro hätte man mit den Rücklagen ja auch andere Löcher stopfen und somit Zinsen

sparen können. Außerdem hätte man die Rücklagen zinsbringend anlegen können, statt sie zinslos der Bahn zuzuschieben.

3. Zuschuss des Flughafens

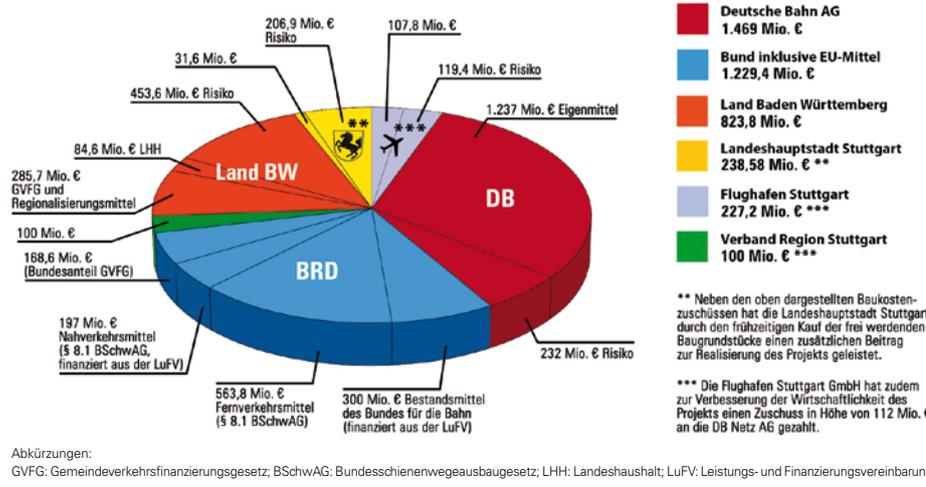
Der Flughafen Stuttgart hat der Bahn ohne Gegenleistung weitere 112 Mio. Euro überwiesen, um „die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.“⁶ Dadurch erhöhte sich das finanzielle Engagement des Flughafens um weitere 112 Mio. auf 339 Mio. Euro, während das Engagement der Bahn um denselben Betrag abnahm.

4. Verschleierte Zuschüsse des Landes

Das Land schob der Bahn in einer verdeckten Finanzierungsaktion, die erst 2010 vom SPIEGEL aufgedeckt wurde, rund 300 Mio. Euro zu: rund 100 Mio. für Züge, die erst in ferner Zukunft mal fahren sollen, und rund 200 Mio. Euro für die Beschaffung von Fahrzeugen.⁷ Der Vorsitzende des Bundestagsverkehrsausschusses, Winfried Hermann, schätzte die heimliche Subventionierung der Bahn durch das Land sogar auf über 600 Mio. Euro, der VCD-Landesverband auf über eine Milliarde Euro, weil die bezahlten Nahverkehrspreise systematisch überhöht

Offizielle Finanzierungsanteile an Stuttgart 21

Grundlage: Graphik aus Postwurfsendung an 745.000 Haushalte



Das offizielle Tortendiagramm zur Kostenaufteilung unter den Projektpartnern (Graphik 1)

Bearbeitung: K. Gebhard

seien. Für diese Broschüre wurde mit 600 Mio. Euro kalkuliert, die das Engagement des Landes erhöhen und das der Bahn entsprechend reduzieren. Die hinter diesem Deal steckende Vergabe von Nahverkehrsleistungen auf Jahre im Voraus und ohne Ausschreibung ist nach geltender Rechtsprechung übrigens rechtswidrig.⁸

Positionen, die in offiziellen Rechnungen unterschlagen werden

Die offizielle Darstellung berücksichtigt zudem eine ganze Reihe von Positionen überhaupt nicht, die für die Ermittlung der tatsächlichen Finanzierungsbelastungen von erheblicher Bedeutung sind:

1. Weitere bereits absehbare Kostensteigerungen in Milliardenhöhe

Von den bereits absehbaren weiteren Kostensteigerungen will die Bahn nur noch 290 Mio. Euro auf ihre eigene Kappe nehmen⁹. Dann sei ihr letzter Risikopuffer verbraucht. Den Rest – und zwar wohl mindestens weitere 1,8 Milliarden Euro¹⁰ – würde, nachdem neben Bund und Region auch die neue Landesregierung ihren Beitrag limitiert hat, die

Stadt Stuttgart alleine stemmen müssen, wenn sie durch den Baufortschritt erpressbar geworden ist.

2. Kosten, die bei der Stadt und beim Flughafen versteckt wurden

Ein beträchtlicher Teil der wirklichen S21-Kosten taucht in der hier analysierten offiziellen Kostenrechnung erst gar nicht auf. Diese Anteile wurden vorab ganz oder teilweise auf den Flughafen oder die Stadt abgewälzt. Dazu zählen

- der Bau des Flughafen-Fernbahnhofs¹¹, dessen Kosten von rund 150 Mio. Euro

aus der offiziellen S21-Finanzierung ausgegliedert wurden und allein vom Flughafen getragen werden sollen,

- notwendige Umbauten bei der Stadtbahn¹²,
- die Verlagerung der Neckar-Realschule und Auswirkungen auf Planetarium und das Katharinen-Gymnasium¹³,
- der Kauf der privat betriebenen Mineralbäder Berg und Cannstatt zuzüglich Renovierungsaufwand
- sowie bereits vor dem Projektbeginn angefallene Verfahrens-, Verwaltungs- und anteilige Werbekosten.



Unterzeichnung einer folgenschweren Vereinbarung ...

Gegenzurechnen: Nicht einbezogene Projekt-Erlöse der Bahn

1. Immobiliengewinne der Bahn aus dem Verkauf freierwerdender Flächen

Zu den außerordentlichen Erträgen der Bahn aus dem Projekt Stuttgart 21 kommt noch das ca. 16 Hektar große Areal A1 aus den längst frei gewordenen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs, das die Bahn selbst vermarktet und deshalb nicht, wie die erst später nutzbaren ca. 100 Hektar großen Flächen, an die Stadt verkauft hat. Doch was erwirtschaftet die Bahn aus dem A1-Gelände? Nachdem der Immobilieninvestor ECE für 3 Hektar Bauland ca. 53 Mio. Euro bezahlt hat¹⁴ (erwartet waren ursprünglich 90 Mio. Euro¹⁵), könnte die Deutsche Bahn hier bis zu 280 Mio. Euro Erlösen. Zuzüglich zum Verkauf der LBBW-Flächen, die der Bahn schätzungsweise 120 Mio. Euro eingebracht haben.

Nimmt man als letztes Mosaiksteinchen noch das Güterbahnhofgelände in Cannstatt dazu, für das die Stadt 2001 an die Bahn 40,5 Mio. Euro unter dem Vorwand bezahlte¹⁶, dort die Sportstätten für die Olympiade 2012 zu errichten, kommt man zu dem

unglaublichen Schluss, dass die Bahn sich in Stuttgart als Bauherr und Großinvestor nur aufspielt, weil sie gar nichts investiert. Besonders pikant sind diese beiden Grundstücksgeschäfte dadurch, dass die Bahn dabei Immobilien veräußert, die ihr nach geltender Rechtslage überhaupt nicht zustehen. Denn bei der Bahnprivatisierung erhielt die neugegründete DB AG nur die betriebsnotwendigen Immobilien übertragen. Alle anderen nicht mehr betriebsnotwendigen Grundstücke wie der damals bereits stillgelegte Güterbahnhof auf dem A1-Gelände hätten an das so genannte „Bundes-

eisenbahnsondervermögen“ fallen müssen, um zur Tilgung von Altschulden der Bundes- und Reichsbahn zu dienen.

Diese beiden Immobiliendeals der Bahn mit den Flächen der ehemaligen Güterbahnhöfe beruhen somit auf einer Umgehung gesetzlicher Bestimmungen und gehen in voller Höhe zulasten des Steuerzahlers.

2. Außerordentliche Bahngewinne infolge unterlassener Instandhaltung und Einnahmen durch Nutzungsgebühren

Zur Bahnbeteiligung zum Nulltarif kommt indes noch eine weitere Ergebnisverbes-



Zwischenergebnisse aus der Video-Animation zum Thema unter www.youtube.com/user/WerZahltS21

Ausnahmsweise Klartext:

Eindeutiger Beleg im Vertrag

Zum Großen Coup von Ex-Bahn-Chef Hartmut Mehdorn, den wir mit dieser Broschüre unter anderem enthüllen wollen, findet man im Kaufvertrag zum vorzeitigen und zinslosen Geländekauf durch die Stadt folgenden verätherischen Satz:

„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.“

Aus dem Vertragsentwurf vom 15.11.2001 für den Kauf der Flächen A2, A3, B, C und D.

Damit haben wir einen eindeutigen Beleg dafür, dass Mehdorn sich 2001 so lange von Stadt und Land hat „bitten“ lassen, das unwirtschaftliche Projekt zu reaktivieren, bis Stuttgart 21 für die Bahn zu einem Bombengeschäft wurde. Und zwar koste es, was es wolle ...

serung hinzu. Und zwar die rund eineinhalb Milliarden Euro, die die Bahn ohne Stuttgart 21 bis 2054 in den Hauptbahnhof und das auf ihn zulaufende Schienennetz investieren müsste. So fährt die Bahn schon seit 16 Jahren und mindestens bis 2020 auf Verschleiß zulasten ihrer Kunden.¹⁷ Nun könnte man zwar sagen, dass es richtig war, nicht mehr in die Instandhaltung und Modernisierung von Bahnanlagen zu inves-

tieren, die ohnehin demnächst wegfallen. An der Kosteneinsparung ändert dies aber nichts. Zudem kassiert die Bahn bereits seit 16 Jahren die vollen Stations- und Trassengebühren¹⁸, obwohl sie die Instandhaltung auf das Nötigste reduziert hat. Diese Aufwendungen wurden also fortlaufend an die Bahn bezahlt, aber von ihr in Stuttgart nur sehr eingeschränkt realisiert. Diese Differenz ist daher uneingeschränkt ergebnis-



wirksam und schlägt weiterhin positiv zu Buche, weil die Bahn auch während der weiteren Bauzeit kassiert, obwohl das Gelände seit 2001 der Stadt gehört und diese keinerlei Pacht verlangt.

3. Fazit: S21 ist für die Bahn und ihre Manager ein Bombengeschäft!

Alles in allem setzt die Bahn, wenn man die parallel zugeschobenen Gelder und die projektbegleitenden Immobilienerlöse dagegenrechnet, für Stuttgart 21 gar nichts ein, sondern behält per saldo sogar die rund 1,5 Milliarden Euro aus der vernachlässigten Instandhaltung und der unterlassenen Modernisierung als dauerhaften Überschuss: laut Bahnvorstand Volker Kefer 340 Mio. bis 2020 und bis 2054 die restlichen 1.140 Mio. Euro.

Das Unternehmensergebnis der Bahn wächst durch diese Bilanzkosmetik im Vorfeld des geplanten Börsengangs ganz signifikant. Fast der gesamte Unternehmensgewinn der Deutschen Bahn im letzten veröffentlichten Geschäftsjahr (2009) stammt aus außerordentlichen Erträgen des Projekts Stuttgart 21. Und als netter Nebeneffekt wurden damit auch Erfolgstantiemen für die Bahnvor-

stände fällig. Das heißt, Grube, Kefer & Co. profitierten auch privat durch den S21-Deal und behalten ihre satten Boni wohl auch dann, wenn S21 scheitert. Wie Grube zu behaupten, dass die Bahn Land und Leuten einen Bahnhof schenkt, erscheint nun mehr als frech: Unterm Strich erweist sich Stuttgart 21 als Danaer-Geschenk!

Bezogen auf diese Umstände nannte MdB Winfried Hermann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, S21 einen „absurden Fall von volkswirtschaftlichem Wahnsinn, der aus betriebswirtschaftlichem Kalkül nicht gestoppt wird.“ (FR 18.12.2009)

Zu verrechnende Finanzierungsanteile

Die privatisierte Deutsche Bahn AG, der ebenfalls privatwirtschaftlich organisierte Flughafen und der Verband Region Stuttgart sind für die Finanzierung sozusagen nur Durchleuchtungsstationen. Denn dahinter stehen wiederum die Beteiligten Bund, Land, Stadt und Landkreise als Gesellschafter.

Im Sinne wirklicher Transparenz müssten ihre Anteile also auf die tatsächlichen Eigentümer bzw. Mitglieder umgelegt werden.

1. Anteile von Bund und Bahn

- Nutznießer der Ergebnisverbesserung der Bahn um über 1,9 Mrd. Euro ist, soweit sie nicht durch Boni abgeschöpft wird, der Bund als alleiniger Eigentümer.
- Der eigene Beitrag des Bundes beträgt aber nur 1,229 Milliarden Euro.
- Verrechnet man nun die Anteile von Bund und bundeseigener Bahn, verbleibt für beide zusammen ein Überschuss von 671,5 Mio. Euro.

2. Anteile von Flughafen und Region

- Auch die Finanzierung über den Flughafen, die statt der offiziell genannten 227 Mio. 489 Mio. Euro beträgt, verschleiert nur die wirkliche Verteilung der Finanzlast. Denn von den $227 + 112 + 150 = 489$ Mio. Euro landen am Ende 65 Prozent beim Land und 35 Prozent bei der Stadt Stuttgart entsprechend ihrer Anteile als Eigner der Flughafengesellschaft.¹⁹
- Von den 100 Mio. Euro, die die Region beiträgt, belasten am Ende rund 26 Mio. die Stadt Stuttgart, während je 18,5 Mio. Euro von den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr aufgebracht werden müssen.²⁰

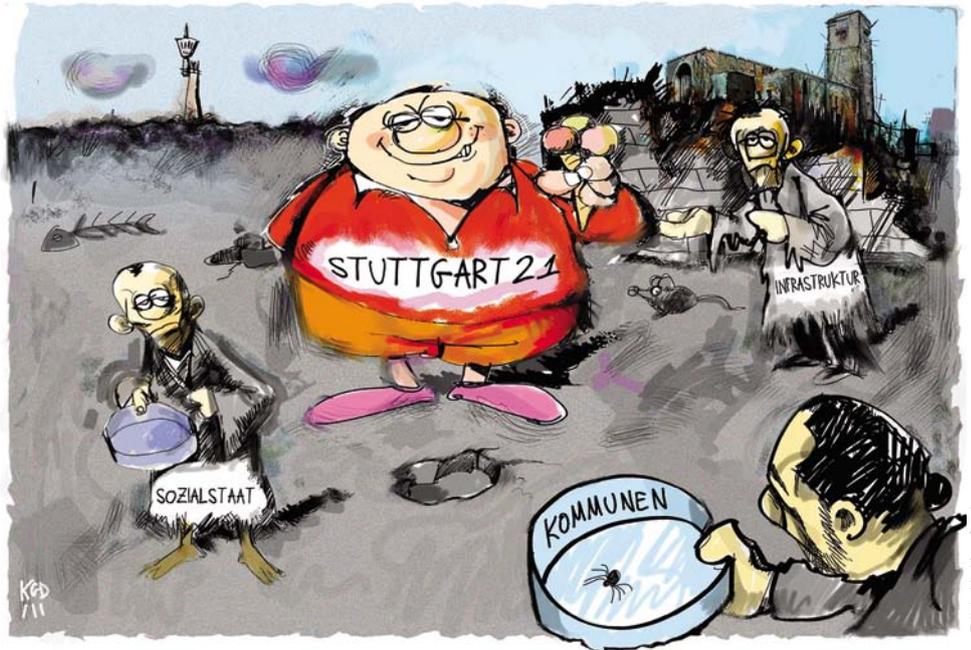
Die tatsächliche Lastenverteilung

Führt man alle diese Korrekturrechnungen durch, steht man vor einer ganz anderen Verteilung der Finanzlasten (s. Tab., S. 13).

1. Stadt Stuttgart

Das finanzielle Gesamtengagement der Stadt Stuttgart beträgt selbst ohne Kostensteigerungen mehr als das Sechsfache der offiziell genannten Zahl: Schon auf der Basis der bislang offiziell eingestandene Projektkosten von 4,088 Mrd. Euro beträgt der tatsächliche Finanzierungsbeitrag der Stadt Stuttgart statt der offiziell genannten 239 Mio. Euro über 1,6 Milliarden Euro. Denn es fehlen in der offiziellen Zahl die auf Jahrzehnte vorfinanzierten Immobilienerwerbe, die daraus resultierenden realen Zinslasten der Stadt und die gleichzeitig gegenüber der Bahn ausgesprochenen Zinsverzichte, aber auch die versteckten Aufwendungen für Stadtbahn-Umbauten und notwendige innerstädtische Gebäudeverlagerungen oder die der Stadt wirtschaftlich anteilig zuzurechnenden Anteile aus den Umwegfinanzierungen über den Flughafen und die Region Stuttgart:

- 459,0 Mio. Euro, die zusätzlich für den Kauf des Gleisvorfelds durch die Stadt aufgewendet wurden;
- 810 Mio. Euro beträgt die reelle Belastung der Stadt durch die erst bis 2010 vorgesehenen und dann bis 2020 verlängerten Zinsverzichte zugunsten der DB;
- 40,5 Mio. Euro, die die Stadt zuzüglich Altlastensanierung für den Kauf des Cannstatter Güterbahnhofs aufbrachte;
- 10,0 Mio. Euro muss die Stadt mindestens für die Verlagerung oder die Reparatur von Gebäuden – z. B. der Neckar-Realschule – aufbringen;



Die Bahn macht bei Stuttgart 21 fast zwei Milliarden Euro gut – zulasten von Stadt und Land

- 40,0 Mio. Euro soll die SSB (zu 100 Prozent im Eigentum der Stadt) laut Presseberichten für die Verlagerung der U-Bahn-Station Staatsgalerie bezahlen;
- 171,1 Mio. Euro beträgt der wirtschaftlich der Stadt Stuttgart gemäß ihrem Eigentümeranteil zuzurechnende Anteil aus dem Finanzierungsbeitrag des Flughafens (35 Prozent von 489 Mio. EUR);
- 26,0 Mio. Euro beträgt der der Stadt zuzurechnende Anteil aus dem Finanzierungsbeitrag des Regionalverbands.
- 35,3 Mio. Euro kostete die Stadt der Kauf (incl. Renovierungskosten von 3,3 Mio.) der bislang privat betriebenen Mineralbäder Berg und Cannstatt, durch den Erfolg versprechende Klagen oder Schadenersatzforderungen der Betreiber ausgeschlossen werden konnten.

Tritt die erwartete Kostensteigerung in der Größenordnung von rund 2,2 Milliarden Euro ein, erhöht sich die Finanzierungslast der Stadt Stuttgart in einem ersten Schritt um 53 Mio. im Rahmen des Risikofonds bis 4,5 Mrd. Euro, im zweiten müsste die Stadt nach dem Ausstieg der neuen Landesregierung als allein verbleibender öffentli-

cher Träger nochmals schätzungsweise 1,5 Milliarden Euro schultern – oder mehr, falls auch die DB nicht mehr nachlegen will. Die Gesamtbelastung der Stadt läge dann um das **Vierzehn- bis Fünfehnfache** höher als der bislang verlautbarte Beitrag: das heißt bei 3.384 Mio. statt 239 Mio. Euro. Die nach Altlastensanierung und Erschließung in offiziell zehn, realistisch betrachtet aber erst in 15 bis 20 Jahren erzielbaren **Erlöse aus dem Grundstücksverkauf** auf den von der Stadt erworbenen Flächen A2, A3 und C stehen in keiner Relation zu den Ausgaben, zumal die potenziellen Erlöse von den folgenden, bislang unberücksichtigten Kostenfaktoren großteils aufgefressen werden dürften:

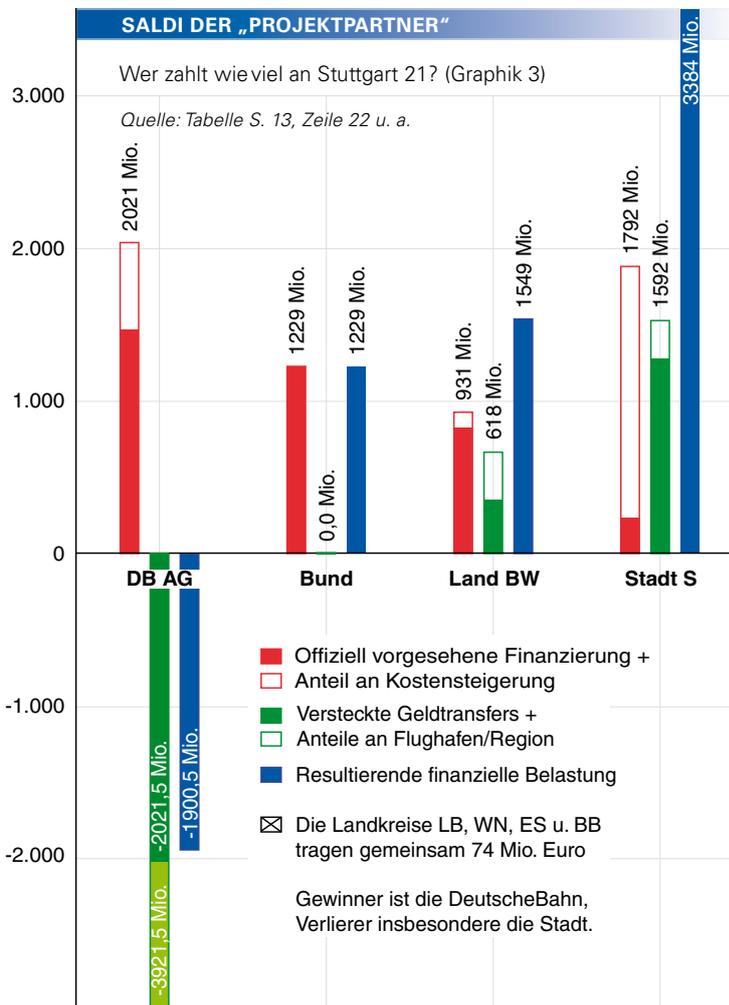
- Altlastensanierung, Geländeplanierung und Abtransport des durch die Nivellierung anfallenden Erdaushubs (über 600 Mio. Euro),
- Erschließungsmaßnahmen und Parkerweiterung (Flächenverluste),
- Geringere Rendite durch Baumassenbeschränkungen und durch Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums (Stiftung),
- Wertverlust durch sinkende Nachfrage im Zuge der demographischen Entwicklung,

- weitere millionenschwere Zinslasten über 2020 hinaus, da mit einer Bebauung frühestens ab 2025 zu rechnen ist,
- in die Gesamtrechnung nicht aufgenommene immense Verwaltungs- und Werbekosten sowie
- sonstiger Aufwand wie die provisorische Verlegung des Busbahnhofs und dessen ausstehender Neubau.

2. Land Baden-Württemberg

Auch der Finanzierungsanteil des Landes ist erheblich höher als offiziell angegeben: Schon auf der Basis der bislang eingestanden Kosten beträgt der tatsächliche Beitrag des Landes statt der offiziellen 824 Mio. fast 1.752 Mio. Euro. Denn es fehlen in der offiziellen Zahl die mindestens 600 Mio. Euro (nach Schätzung des VCD weit mehr), die das Land der Bahn ohne Ausschreibung und zu überhöhten Preisen für teils weit in der Zukunft liegende Verkehrsleistungen heimlich zugeschoben haben soll. Und es fehlen die dem Land anteilig zuzuweisenden 318 Mio. Euro vom Finanzierungsbeitrag des Flughafens.

Ohne Regierungswechsel hätte sich der Beitrag des Landes wegen der absehba-



ren Kostensteigerung vermutlich verdreifacht. Nun bringt das Land noch maximal 107 Mio. Euro zusätzlich in den Risikofonds ein; insgesamt also „nur“ noch eine Milliarde mehr als öffentlich bislang eingestanden (vgl. 1. Auflage).

3. Bund und Bahn

Bund und Bahn leisten zusammengekommen keinen realen Finanzierungsbeitrag, weil die Bahn parallel weit mehr Erlöse erzielt, als sie investiert: Ihr „Gesamtbeitrag“ erscheint deshalb in nebenstehender Graphik 3 negativ.

Diese Erlöse sind so hoch, dass der Bund als Eigner der Bahn deutlich mehr Ergebnisverbesserung (im Sinne von „Shareholder-Value“) aus dem Projekt S21 herausholen könnte, als er selbst an Geld in das Projekt hineinsteckt. Auch wenn die Bahn sich – wie im Risikofonds vorgesehen – an der absehbaren Kostensteigerung auf 4,5 Milliarden Euro noch mit maximal 290 Mio. Euro beteiligt und

bei Überschreitung dieses Limits möglicherweise nochmals angenommene 262 Mio. Euro nachlegt, bleibt das Gesamtengagement von Bund und Bahn zusammengerechnet negativ (siehe Tabelle, S. 13, Zeilen 22-24). Dieser Überschuss auf Bundesebene beträgt $1.900,5 - 1.229 = 671,5$ Mio. Euro. Zieht der Eigentümer kein Geld ab, kann die Bahn per saldo **1.900,5 Mio. Euro** für sich und ihre Tochtergesellschaften verbuchen.

4. Der Unterschlagungsfaktor

Außerdem zeigt die Tabelle, dass wann immer von offizieller Seite Projektkosten genannt werden, seien es 4,1 oder 4,5 oder künftig mehr Milliarden, stets mindestens **2.257 Mio. Euro** hinzugezählt werden müssen. Das ist die Summe der nachweislich nicht in die Kostenrechnung einbezogenen Positionen. Ein Großteil davon floss in die Kassen der Bahn, um deren Chef zu motivieren, das einst abgesagte Projekt wiederzubeleben.

Nr.	Positionen im Poker um S21	DB-Erlöse	DB-Invest	Bund	Land	Stadt	Flughafen	Region	Summe
I	Offiziell genannte Anteile der Projektpartner in Millionen Euro¹		-1.469	-1.229	-824	-239	-227	-100	-4.088
	Verteilung der verlaublichen Finanzierungsbeiträge in Prozent		36 %	30 %	20 %	6 %	6 %	2 %	100 %
	Diese geschönten Zahlen suggerieren, dass zwei Drittel der Projektfinanzierung von Bund und Bahn erbracht werden, also von „außerhalb“ zufließen, und grenzen die folgenden Kostenfaktoren aus.								
II	In den offiziellen Zahlen nicht berücksichtigte Zusatzkosten sowie Erlöse der DB:								
1	Kauf des Gleisvorfelds und Abstellbahnhofs durch die Stadt ³	[+459]				-459			-459
2	Zweimaliger Zinsverzicht der Stadt zugunsten der Bahn ⁴ (bis Ende 2020)	[+810]				-810			-810
3	Kauf des Güterbahnhofs Cannstatt durch die Stadt (ohne Sanierung) ²⁰	[+40,5]				-40,5			-40,5
4	Sonderüberweisung des Flughafens an die Bahn ohne Gegenleistung ⁶	[+112]					-112		-112
5	Verdeckte Subventionierung der Bahn durch das Land (geschätzt) ⁷	[+600]			-600				-600
6	Bau des zweiten Flughafenbahnhofs (bezahlt der Flughafen) ¹¹						-150		-150
7	Notwendige Stadtbahn-Umbauten (Finanzierungsanteil der Stadt) ¹²					-40			-40
8	Verlagerung städtischer Schulen und anderer Gebäude ¹³					-10			-10
9	Kauf und Sanierung der Mineralbäder Berg und Bad Cannstatt					-35,3			-35,3
10	Bis 2020 einzusparende Instandhaltungskosten (Hbf+Gleisvorfeld) ¹⁶	[+340]							
14	Immobilienenerlöse durch Verkauf von A1-Fläche incl. LBBW (geschätzt)	[+400]							
15	Zwischensummen auf Basis offizieller Projektkosten von 4.088 Mio. €	[+2.761,5]	-1.469	-1.229	-1.424	-1.633,8	-489	-100	-6.345
	Mit dem Großteil der nicht berücksichtigten Kosten sollte die DB in die Lage versetzt werden, das Projekt mitzufinanzieren. Die Differenz zu den offiziellen Angaben beträgt 2.257 Mio. Euro (= 55 %)								
III	Umlegung der Ergebnisse von Flughafens und Region auf die Anteilseigner und Umlegung des Risikofonds (450 Mio. €):								
16	Umlegung des Ergebnisses des Flughafens auf seine Anteilseigner				-317,85	-171,15	-		
17	Verlagerung des städtischen Anteils an der „Regionalumlage“					-26		-74 *	
18	Eingeplante Anteile an Kostensteigerung auf offiziell max. 4.538 Mio. €		-290	-	-107	-53			-450
19	Zwischensummen auf Basis offizieller Projektkosten von 4.538 Mio. €	[+2.761,5]	-1.759	-1.229	-1.849	-1.884	-	-74 *	-6.795
IV	Absehbare weitere Kostensteigerung auf mind. 6.300 Mio. € (ohne S21plus) sowie künftiges Einsparpotential der Bahn								
20	Mögliche Aufteilung des Zuwachses der Projektkosten auf 6.300 Mio. € ¹⁰		-262	0	0	-1.500	0	0	-1.762
21	Von 2021- 2054 einzusparende Instandhaltungskosten (Hbf+Gleisvorfeld) ¹⁶	[+1.160]							
22	Summen auf Basis künftiger offizieller Projektkosten von 6.300 Mio. €	[+3.921,5]	-2.021	-1.229	-1.849	-3.384	-	-74 *	-8.557
23	Saldo der Bahn und aktualisierte Verteilung der Projektlasten	+1.900,5	[23,6 %]	14,4 %	21,6 %	39,6 %		0,8 %	100 %
24	Erlös von Bahn und Bund; Finanzierungslast von Land, Stadt und Kreisen	zusammen +671,5 Mio. Euro			zusammen -5.307 Mio. Euro				
	* Die Zahlen unter Region stehen hier für die verbleibenden vier Landkreise LB, WN, ES u. BB mit jeweils 18,5 Mio. Euro. Zahlen in eckigen Klammern werden in der Spaltensumme nicht einbezogen. Da die DB die Unterlagen zur Finanzierung unter Verschluss hält, kann hier kein Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit aller genannten Daten erhoben werden.								

Verkehrs- oder Immobilienprojekt oder ein verfassungswidriger Zwitter?

Land und Stadt finanzieren den Löwenanteil, doch die vermeintliche Rendite verpufft

Wenn Bund und Bahn per saldo nichts zur Finanzierung beitragen und die DB sogar kräftig am Projekt Stuttgart 21 verdient, bedeutet das im Umkehrschluss, dass die vermeintlich so cleveren Schwaben – repräsentiert durch das Land, die Stadt und die Region Stuttgart – die Tieferlegung des Bahnhofs größtenteils selbst bezahlen, anstatt dafür, wie von Ministerpräsident Mappus im Wahlkampf wiederholt kolportiert, endlich mal Geld aus dem Länderfinanzausgleich

zurückzubekommen. Eine dreiste Lüge in Anbetracht dessen, dass das Land unter seiner Regie zu einem der beiden Hauptfinanziers geworden wäre, obwohl einer Landesbeteiligung an diesem Bahn-Rückbau zugunsten eines städtischen Immobilienprojekts jegliche Legitimation abgesprochen werden muss. Dass Stuttgart 21 seinen selbst gesetzten Maßstäben bezogen auf den verkehrlichen Mehrwert keineswegs entsprechen kann, wurde bei der „Schlichtung“ offenkundig. So werden baden-württembergische Steuergelder veruntreut für ein Verkehrsprojekt, das keines ist.

Die tragischen Verlierer sind die Stuttgarter Weit größer als der Anteil der Steuerzahler im Land wird nun die Last, die die Stuttgarter für S21 zusätzlich schultern müssten: Ohne Kostensteigerung rund 3.000 Euro pro Kopf – vom Baby bis zum Greis – und rund 5.600 Euro pro Kopf im Falle einer in Anbetracht der vorliegenden Gutachten moderaten Kostensteigerung um 1,8 Milliarden Euro über den Risikofonds hinaus, deren Finanzierung die Stadt vermutlich fast oder ganz allein übernehmen müsste. Nicht eingerechnet sind Baugrundrisiken, die akute Gefährdung des Mineralwassers



sowie die zahllosen Belastungen und Einschränkungen während der Bauzeit. Das heißt ein lang anhaltender Verlust an Lebensqualität und zum Lohn ein Bahnhof mit schlechteren Verbindungen und verminderter Kapazität, mieser Aufenthaltsqualität und eingeschränkter Barrierefreiheit.

Doch diese Opfer zahlen sich nicht aus

Andererseits versprechen die städtischen Projektbetreiber den Stuttgartern ein Land der unbegrenzten Möglichkeiten auf den freiwerdenden Gleisflächen. Was darauf bereits realisiert wurde oder auf der A1-Fläche projektiert ist, wirkt allerdings alles andere als vielversprechend: Die Großblockarchitektur des Banken-

viertels wirkt wie eine unüberwindbare Barriere und das ECE-Einkaufszentrum dahinter stellt eine massive Bedrohung für den Einzelhandel in der City dar. Inmitten des trostlosen A1-Komplexes müssen die Stuttgarter künftig ihre Stadtbibliothek suchen, weil die Stadt glaubte, der Bahn auch hier für teures Geld unter die Arme greifen zu müssen, anstatt stadteigenes Gelände für den Neubau zu nutzen. Um ein Scheitern der ECE-Ansiedlung zu vermeiden, erhöhte OB Schuster eigenmächtig die Zahl der Parkplätze, und die Bahn musste den Kaufpreis drastisch reduzieren. Wenn es der Bahn aber so schwer fällt, das vermeintlich so attrak-

tive baureife A1-Gelände nahe der City zu vermarkten, kann man davon ausgehen, dass die Stadt angesichts einer absehbar sinkenden Nachfrage auf den ihr viel später zufallenden Flächen niemals Verkaufserlöse erwirtschaften kann, die ihre immensen Investitionen bzw. ihren Zinsverzicht auch nur im Ansatz kompensieren. Schuster & Co. bescheren uns also eine veritable Immobilienblase und verspielen Stuttgarts Zukunft!

Beispiel für einen Ladenhüter gefällig?

Symptomatisch ist der zeitgleich abgewickelte Kauf des Güterbahnhofgeländes in Cannstatt, der ebenfalls dazu diente, der



Bahn ihre Mitfinanzierung von S21 zu erleichtern: Dafür blätterte die Stadt der Bahn 40,5 Mio. Euro hin, legte noch mal 60 Mio. Euro für die Altlastensanierung drauf und konnte bis heute keine Rendite erzielen.

Verfassungswidrige Mischfinanzierung

Angesichts einer vielfach höheren, als offiziell eingestandenen Kostenbeteiligung der Stadt an diesem vermeintlichen Verkehrs- und tatsächlichen Zwitterprojekt kommt dem Bürgerbegehren zur Feststellung der Verfassungswidrigkeit der Mitfinanzierung einer originär bundeseigenen Aufgabe durch die Stadt noch größere Bedeutung zu.

Betrachtet man S21 ehrlicherweise aber als Immobilienprojekt, dürften keine Fördermittel des Bundes dafür eingesetzt werden. Dasselbe gilt für das Land, das sich verfassungswidrig an einem Immobilienprojekt beteiligt – und zwar zulasten und keineswegs zugunsten des Öffentlichen Nahverkehrs, den es hierbei zu fördern vorgibt.

An der Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, die als Verkehrsinfrastrukturprojekt eine reine Bundesangelegenheit wäre, beteiligt sich das Land ebenfalls verfassungswidrig mit 950 Mio. Euro.

Ausstiegs-Szenarien

Was kostet der Projektabbruch wirklich?

Um Stuttgart 21 als unumkehrbar hinstellen zu können, präsentierte der ehemalige Projektsprecher Wolfgang Drexler (SPD) bereits im Sommer 2010 die Horrorzahl von 1,5 Milliarden Euro, die im Falle eines Projektabbruchs als Schadenersatz an die Bahn zu zahlen seien. Eine irrwitzige Summe von einem Drittel der maximalen offiziellen Projektkosten, obwohl bis dahin so gut wie nichts gebaut war.

Als das Projekt bei der „Schlichtung“ ins Wanken geriet, legte Bahnvorstand Dr. Volker Kefer nach: Alles in allem würde die Bahn nach jetzigem Stand bei einem Projektabbruch mindestens 1,5 Milliarden Euro verlieren. Dazu kämen noch 1,5 Milliarden Euro für die aufgeschobene Sanierung des Kopfbahnhofs und seines Gleisvorfelds, die sich durch den Tiefbahnhof erübrigen würde. Und tatsächlich zeigte sich „Schlichter“ Heiner Geißler von der angedrohten Schadenersatzklage dermaßen beeindruckt, dass er den diskutierten Projektausstieg fortan ausschloss.

Auf Anfrage²¹ relativierte Kefer am 13.4.2011 dieses Schreckensszenario wieder auf rund 1,5 Milliarden und splittete sie in durchaus fragwürdige Einzelposten auf: Tatsächlich ausgegeben habe die Bahn für S21 bislang Planungskosten von rund 260 Mio. Euro und für die ICE-Strecke Wendlingen-Ulm weitere 170 Mio. Euro. Hinzu kämen bei einem Projektabbruch mehr als 240 Mio. Euro für bahnseitig bereits vergebene Aufträge sowie rund 115 Mio. Euro Rückzahlung an den Flughafen und nicht zuletzt rund 740 Mio. Euro für die Rückabwicklung des Gleisvorfeld-Verkaufs an die Stadt Stuttgart.

Fortgesetzte Desinformation

„Die Bahn müsste der Stadt für die Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe 800 Millionen Euro zahlen, das Land der Bahn mindestens 1,4 Milliarden. Mit dem Geld könnte das Land sicherlich viel Nützlicheres tun.“

Stuttgarter OB Wolfgang Schuster

Wie sich die Ansprüche der DB relativieren

In einen etwaigen Schadensersatzanspruch der Bahn könnten Kefers Positionen jedoch allenfalls zu einem kleineren Teil einfließen:

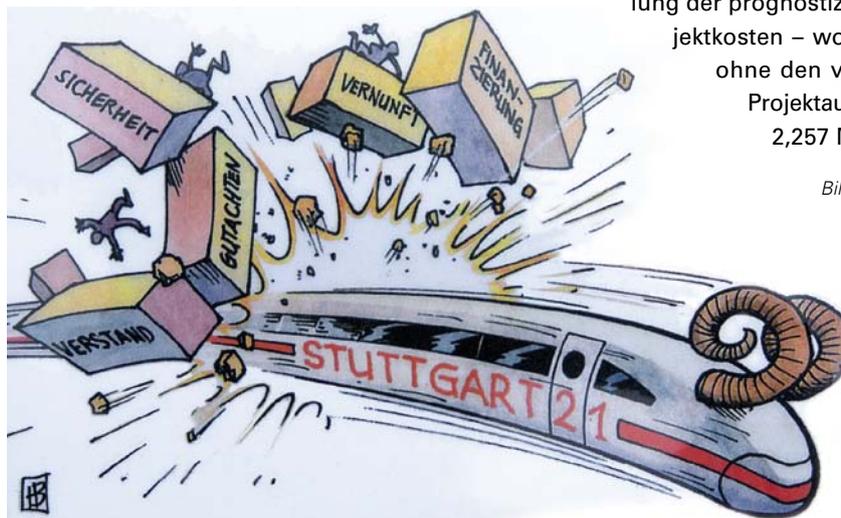
- die Planungskosten für S21 (260 Mio.) möglicherweise in voller Höhe;
- die Planungskosten für die Neubaustrecke (170 Mio.) gar nicht, da die NBS auch ohne S21 gebaut werden könnte;
- die vermeintlichen Ausgaben (240 Mio.) für vergebene Aufträge nur zu einem Bruchteil, da erstens die in dieser Summe enthaltenen Aufträge für die NBS ebenso herausgerechnet werden müssten wie für K21 nutzbare Arbeiten und zweitens im Stornierungsfall die jeweiligen Auftragnehmer ja nicht ihr Gesamthonorar erhielten, sondern nur Ersatz für ihre bereits getätigten Aufwendungen und eingegangenen Verpflichtungen (laut K.-D. Bodack max. 100 Mio.);
- die 115 Mio. Euro Rückzahlung an den Flughafen gar nicht, da es sich um einen rückzahlenden Zuschuss handelt, dem bislang keine Leistung gegenübersteht;
- und keinesfalls die zur Rückabwicklung des Geländeverkaufs an die Stadt fälligen 740 Mio. Euro (459 Mio. zuzügl. Zinsen).

Auch wenn es Grube & Co. sicher schmerzt, dass ihre 2009 mit den Stuttgarter Immobilien- und Zinserlösen aufgefrischte Bilanz durch die Rückzahlung belastet würde, ist ihre Forderung mehr als frech, dass die Projektpartner ihnen den durch die Rückabwicklung des Immobiliendeals entgangenen Gewinn kompensieren sollen. Zumal die Bahn durch den bislang erfolgten Zinsverzicht der Stadt seit 2001 mehr Erlösen konnte, als sie im Fall des Ausstiegs gemäß Vertrag an die Stadt zurückzahlen müsste. Außerdem müsste der Grundstückskauf nur teilweise

revidiert werden. Denn auch bei K21 würden Teile des Gleisvorfelds frei.

Unterm Strich käme, was die DB hier verlangt, einer Schenkung gleich. Die Summe, die die Bahn tatsächlich geltend machen könnte, läge jedoch nur um die **360 Mio. Euro**. Das ist nur etwa ein Zehntel der absehbaren Kostensteigerung, für die im Fortführungsfall wohl überwiegend die Stadt geradestehen müsste. Das Gutachterbüro Vieregg & Rössler¹⁰ rechnet im Worst Case sogar mit einer Kostensteigerung von 4,5 auf 8,9 Milliarden Euro, also einer Verdoppelung der prognostizierten Projektkosten – wohlgermerkt ohne den versteckten Projektaufwand von 2,257 Milliarden!

Bild: H. Bengen
Publik Forum



Quellennachweis

- 1) Siehe beispielsweise <http://www.das-neue-herz-europas.de/bahnprojekt/finanzierung/finanzierung-stuttgart21/default.aspx>; und ebenso http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueberblick/daten_fakten/default.aspx
- 2) ebenda
- 3) Kaufvertrag über die Teilflächen A2, A3, B, C und D sowie einer Nutzungsvereinbarung zwischen der Stadt Stuttgart und der Deutschen Bahn AG (vgl. GR-Drs. 990/2001). Der Kaufvertrag wurde gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 19.12.2001 am 21.12.2001 abgeschlossen.
- 4) In einer Nebenabrede vom 19.7.2007 zum Memorandum of Understanding sagte die Stadt der Bahn zu, auf die aus dem Kaufvertrag vom 21.12.2001 herrührenden Verzugszinsen wegen der verspäteten Übergabe der Flächen bis zum 31.12.2020 zu verzichten. Erforderlich war hierfür eine Änderung des Kaufvertrages vom 21.12.2001. Der Gemeinderat wurde darüber mit GR-Drs. 609/2007 vom 19.7.2007 unterrichtet.
- 5) Zum Altlastenproblem am Hbf liegen noch keine verlässlichen Zahlen vor. In Bad Cannstatt beträgt der durch die Stadt zu tragende Sanierungsaufwand für die ebenfalls von der Bahn erworbene Fläche des Güterbahnhofs das Eineinhalbfache des Immobilienkaufpreises. Siehe: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.bad-cannstatt-altlasten-am-gueterbahnhof-areal.87032142-71d7-4df0-b815-e5e30e0b9f6a.html>
- 6) Vgl. Stuttgarter Nachrichten, Flughafen hilft Bahn auf die Beine: http://content.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1793028_0_2147_zuschuesse-fuer-stuttgart-21-flughafen-hilft-bahn-auf-die-beine.html
Der Aufsichtsrat des Flughafens hat dieser Zahlung ohne jede Gegenleistung in Höhe von 112,2 Millionen Euro am 16.7.2008 zugestimmt.
- 7) Stuttgarter Gschäfte, in: Der Spiegel 33/2010 vom 16.8.2010, vgl. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-73290094.html>; siehe auch <http://www.sueddeutsche.de/politik/umstrittenes-bauvorhaben-land-soll-stuttgart-mit-grossauftrag-erkauft-haben-1.988327>
- 8) Vgl. <http://www.anwaltmagazin.de/rechts-news/2413-bgh-s-bahn-leistungen-muessen-ausgeschrieben-werden.html>
- 9) Dies entspricht dem noch offenen Anteil der Bahn aus der zweiten Stufe des vereinbarten Risikofonds. Die erste Stufe des Risikofonds ist bereits vollständig verbraucht. Siehe dazu: <http://www.das-neue-herz-europas.de/bahnprojekt/finanzierung/finanzierung-stuttgart21/default.aspx> ;
- 10) Das Münchener Büro Vieregk & Rössler, das durch eine präzise Kostenschätzung zum Transrapid von sich Reden gemacht hat, berechnete die Kosten von S 21 auf 6,3 bis max. 8,9 Mrd. Euro zum Preisstand von 2008. Siehe: http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/Gutachten/S21-Kostenstudie-Langtext_mit_Grafiken.pdf. Auch der Bundesrechnungshof erwartet erhebliche Kostensteigerungen in Milliardenhöhe: vgl. http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/bilder/stellungnahmen/081030_brh-bericht_zu_s21.pdf
- 11) Zitat: „Ohne die Vorteile des Vorhabens für den Flughafen wäre auch nicht zu begründen, dass der den 128 Millionen Euro teuren Filderbahnhof finanziert. Im ersten Schritt sollte der Airport 51 Millionen Euro tragen, bei der Nachfinanzierung kamen 100 Millionen Euro dazu. Die Begründung von Land und Stadt, der Flughafen sei der ‚Hauptnutznießler‘ des Filderbahnhofs.“ zitiert aus http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2073894_0_9223_-flughafen-eine-million-zusaetzliche-passagiere-durch-stuttgart-21.html
- 12) Siehe <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-ssb-und-bahn-ueber-tunnelbau-einig.19eb68f5-f6e1-4ca8-9f08-1cc3cf74b476.html>; sowie http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2545558_0_9223_-stuttgart-21-stadt-bahn-muss-platz-machen.html; Zitat daraus:

„Auch bei den Baukosten für die neue Haltestelle Staatsgalerie soll eine Einigung erzielt worden sein. Die Gespräche erwiesen sich als kompliziert, weil die Röhren der Stadt- und der Fernbahn zum Teil direkt über- oder untereinanderliegen. „Es musste geklärt werden, wer welchen Anteil am Beton bezahlt“, heißt es.“ Dies betrifft zum Beispiel die Verlegung der Stadtbahn unter der Heilbronner Straße (54 Mio.

und an der Willy-Brandt-Straße die Umlaufzeiten. Um den Stadtbahnbetrieb während der über zehnjährigen Bauzeit von Stuttgart 21 aufrecht zu erhalten, ist u. a. die Anschaffung von zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugen notwendig.

- 13) Siehe hierzu <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.wegen-stuttgart-21-neckar-realschule-zieht-an-heilbronner-strasse-um.e9f2bb74-4a7a-4161-a219-e19d43d05954.html>

„Eine Kostenexplosion schließe ich zu 99 Prozent aus“ Verkehrsminister Stefan Mappus über Preissteigerungen, die Aussicht auf EU-Zuschüsse und die Chancen des Bauvorhabens

Stuttgart 21 ist das beherrschende Thema des OB-Wahlkampfes. Zuletzt ist angesichts der Kassen immer wieder über das Aus

Der aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammende Hauptbahnhof ist in die Jahre gekommen. Für die Sanierung der Gleise

und Monaten immer wieder kolportiert – deutlich mehr kosten wird als geplant. Fall die Mehrkosten kompensiert werden. Aber die in Aussicht gestellten Milliarden helfen uns nicht nur finanziell, sondern

Ausschnitt aus Stuttgarter Nachrichten, 25.9.2004

Bei dieser Aussage im Herbst 2004 wurden übrigens noch Kosten von 2,8 Milliarden Euro verkündet!

Euro) sowie die Verlegung der U-Bahn-Station Staatsgalerie und die Verlängerung des Straßentunnels am Gebhard-Müller-Platz (73 Mio. Euro). Die Kosten (Preisstand 2006) sind von der SSB bestätigt. Für die durch Stuttgart 21 bedingte Verlegung der U-Bahn Haltestelle Staatsgalerie soll die SSB – sie ist zu 100 Prozent im Besitz der Stadt – 40 Mio. Euro mitfinanzieren, obwohl vertraglich vereinbart war, dass die Bahn diese Kosten übernehmen wird. Stuttgart 21 führt außerdem zu erheblichen Änderungen im Stadtbahnbetrieb. Vor allem verlängern sich durch die zwei Großbaustellen an der Heilbronner Straße

- 14) Siehe http://www.eurohypos.com/media/pdf/newsletter_und_marktberichte/2011/Immobilier-Stuttgart_73_2010.pdf, Seite 7
- 15) Siehe <http://www.esslinger-zeitung.de/lokal/stuttgart/stuttgart/Artikel470023.cfm>
- 16) Hinzu kommen noch ca. 65 Mio. Euro Sanierungskosten für Altlasten, siehe: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.bad-cannstatt-altlasten-am-gueterbahnhof-areal.87032142-71d7-4df0-b815-e5e30e0b9f6a.html>
- 17) „Alles in allem würde die Bahn nach jetzigem Stand bei einem Projektabbruch mindestens 1,5 Milliarden Euro verlieren“, sagt Bahn-Vorstand

Volker Kefer. Dazu kämen noch einmal Ausgaben von 1,5 Milliarden Euro, weil das Gleisbett vor dem Stuttgarter Bahnhof marode ist. Auf die Sanierung wurde bislang verzichtet, weil sie sich durch den Tiefbahnhof erübrigen würde. Zitiert aus: <http://www.zeit.de/wirtschaft/2010-10/stuttgart-21-ausstiegskosten>. Diese Rechnung Kefers kann als Beleg dafür genommen werden, dass die in diesem Heft erfolgte Saldierung von Investitionen der Bahn mit ihren Immobilien- und verschleierte Transfererlösen der Realität ziemlich nahe kommt.

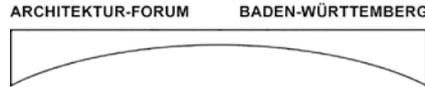
- 18) Eine brauchbare Übersicht zum geltenden Abrechnungssystem mit weiteren Quellen zum Aufbau findet sich unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Trassenpreissystem> und <http://de.wikipedia.org/wiki/Stationspreissystem>
- 19) Flughafen Stgt., Geschäftsbericht 2009, S. 22
- 20) Siehe <http://www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=29&pg=1> sowie: http://www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=244&pi_monthyear=201009&pi_action=view&pi_docid=2166. Die Finanzierung erfolgt in acht Jahresraten. Ein geringer Teil der 100 Mio. Euro wird aus einer gemeinsamen Rücklage entnommen, die jedoch ebenfalls anteilig auf die Partner umzurechnen ist.
- 21) Antwort von Volker Kefer (DB): [http://www.direktzu.de/stuttgart21/messages/31895?filter\[\]=answered&order=date&sorting=desc](http://www.direktzu.de/stuttgart21/messages/31895?filter[]=answered&order=date&sorting=desc)

K21

ja zum Kopfbahnhof Bahnhof mit Vernunft.



GewerkschafterInnen
gegen Stuttgart 21



DIE LINKE.



Bitte unterstützen Sie das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 mit einer Spende
für unsere landesweiten Informationskampagnen, Demonstrationen und Veranstaltungen.

Bankverbindung: BUND-Regionalverband Stuttgart, Konto 618 052 020 bei der Südwestbank, BLZ 600 907 00, Verwendungszweck: S 21 – stopp!



www.kopfbahnhof-21.de · www.parkschuetzer.de

Bilder: LöB