

WER FINANZIERT EIGENTLICH S21 ? oder DIE KOSTENLÜGE ?

(Analysiert durch einen Wirtschaftswissenschaftler der Parkschützer ! Für Word überarbeitet : Jürgen Beyersdorff, 01.03.2011)

Mit der nachfolgenden Rechnung wird nachgewiesen,

- dass die Tieferlegung des Bahnhofs letztlich allein von der Stadt Stuttgart und dem Land bezahlt wird
- dass die Deutsche Bahn per Saldo für das Bahnprojekt S21 überhaupt kein Geld einsetzt sondern, dass die Bahn sogar mit eineinhalb Milliarden EUR Gewinn aus der Sache rauskommt
- dass sich der zynische Satz von Bahnchef Grube: "Die Bahn schenkt Stuttgart einen Bahnhof" damit praktisch in Luft auflöst
- dass der Gewinn der bundeseigenen Bahn, der letztlich dem alleinigen Aktionär der Bahn, also dem Bund zu Gute kommt, um etwa eine viertel Milliarde EUR höher ist als der Finanzierungsbeitrag des Bundes zu S21 (womit der Bund unterm Strich insgesamt also viel mehr Geld aus dem Projekt rauszieht als er reinsteckt)
- und dass damit die Neidkampagne der CDU ("endlich kriegen wir mal Geld zurück, ansonsten zahlen wir nur in den Finanzausgleich") von A - Z erstunken und erlogen ist.

Sämtliche Behauptungen sind mit den Fußnoten (1-19) versehen. Sie stehen am Ende dieser Ausführung und sind per Internet jederzeit abruf- und somit für jeden überprüfbar !

WER FINANZIERT EIGENTLICH S21 ? (ohne NBS)

Nach den offiziellen Angaben der Projektbefürworter betragen die Kosten für S21 (ohne NBS) aktuell 4,088 Mrd. EUR (1). Diese sollen sich wie folgt verteilen (1):

1.469 Mio. EUR BAHN
1.229 Mio. EUR BUND
824 Mio. EUR LAND
239 Mio. EUR STADT STUTTGART
227 Mio. EUR FLUGHAFEN STUTTGART
100 Mio. EUR REGION STUTTGART

Auf den ersten Blick ist das ein ganz gutes Geschäft. Das meiste Geld kommt scheinbar von außen. Leider ist das nur die halbe Wahrheit, bzw. sogar das Gegenteil der Wahrheit, denn im Vorfeld und im Hintergrund gab es ja zwischen den Beteiligten erhebliche Zahlungsströme.

1. Direkte Verschiebungen von Geldern

- 1.1 459 Mio. EUR flossen im Zuge des Grundstückskaufs von der Stadt Stuttgart an die Bahn (2)
- 1.2 bislang 280 Mio. EUR Zinsen für diesen Deal (vertraglich fest vereinbarte Verzugszinsen wegen der verspäteten Grundstücksübergabe) wurden der Deutschen Bahn von der Stadt Stuttgart nachträglich per Vertragsänderung erlassen (3)

Dadurch vergrößert sich das finanzielle Engagement der Landeshauptstadt um weitere 739 Mio. EUR, während das Engagement der Bahn im gleichen Umfang zurückgeht.

Auf Seiten der Bahn sind diese 739 Mio. EUR im vollen Umfang ergebniswirksam, da die verkauften Grundstücke für 1 EUR in der Bilanz standen und der Zinsverzicht für den auf viele Jahre im Voraus vereinnahmten Kaufpreis praktisch einem zinslos gewährten Darlehn entspricht, das die Zinsrechnung der Bahn gravierend entlastet.

Auf Seiten der Stadt ist das eingegangene Engagement in voller Höhe liquiditätswirksam und zu einem nicht geringen Teil auch kostenwirksam. Denn angesichts der übernommenen Altlasten (4) und der Verwertungsbeschränkungen ist selbst bei einer ertragsoptimierten trostlosen Großblockarchitektur mit Flächenmaximierung nur ein eingeschränkter Rückfluss aus einem späteren Weiterverkauf zu erwarten.

- 1.3 der Flughafen Stuttgart überwies ohne Gegenleistung 112 Mio. EUR an die Bahn, um deren „Wirtschaftlichkeit zu verbessern“ (5). Dadurch erhöhte sich das finanzielle Engagement des Flughafens um weitere 112 Mio. EUR, während das Engagement der Bahn um weitere 112 Mio. EUR gesunken ist.
- 1.4 Das Land schob der Bahn in einer verdeckten Finanzierungsaktion, die erst 2010 vom SPIEGEL aufgedeckt wurde, rund 300 Mio. EUR zu (rund hundert Mio. für Züge, die erst in ferner Zukunft mal fahren sollen, und rund 200 Mio. EUR für die Beschaffung von Fahrzeugen, die auf den S21-Strecken gar nicht eingesetzt werden können.) (6)

Dadurch erhöht sich das Engagement des Landes um 300 Mio. EUR, während das Engagement der Bahn noch einmal um 300 Mio. EUR abnimmt.

Die hinter diesem Deal steckende Vergabe von Nahverkehrsleistungen auf Jahre im voraus ohne Ausschreibung ist nach geltender Rechtsprechung rechtswidrig. (7)

2. Verschleierte Finanzierungsanteile

Flughafen und Regionalverband sind für die Finanzierung sozusagen nur Durchleitungsstationen. Daher muss ihr Anteil auf die Anteilseigner bzw. Mitglieder anteilig umgelegt werden.

- 2.1 **Die Finanzierung über den Flughafen verschleiert nur die wirkliche Verteilung der Finanzlast. Denn von den 227 + 112 = 339 Mio EUR, landen am Ende ja 65% beim Land und 35% bei der Stadt Stuttgart (den Anteilseignern).** (8)
- 2.2 **Und von den 100 Mio. EUR der Region belasten am Ende rund 26 Mio. die Stadt Stuttgart, während je 18,5 Mio. EUR von den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis aufgebracht werden müssen.** (9)

3. Bereinigte Verteilung der Finanzlast nach den offiziell genannten Zahlen

Führt man alle diese Korrekturrechnungen durch, steht man plötzlich vor einer ganz anderen Verteilung der Finanzlast:

- 318,0 Mio. EUR (= 7,8 %) trägt die BAHN
- 1.229,0 Mio. EUR (= 30,1 %) trägt der BUND
- 1.344,0 Mio. EUR (= 32,9 %) trägt das LAND
- 1.123,0 Mio. EUR (= 27,5 %) trägt die STADT STUTTGART
 - 18,5 Mio. EUR (= 0,45 %) trägt der LK Böblingen
 - 18,5 Mio. EUR (= 0,45 %) trägt der LK Esslingen
 - 18,5 Mio. EUR (= 0,45 %) trägt der LK Ludwigsburg
 - 18,5 Mio. EUR (= 0,45 %) trägt der Rems-Murr-Kreis

Und das bedeutet:

- 3.1 **Der wirkliche Anteil der Bahn an den Projektkosten beträgt selbst nach den offiziellen Zahlen noch nicht mal 8% und der Anteil des Bundes beträgt noch nicht einmal ein Drittel.**
- 3.2 **Finanziert werden muss das Projekt S21 also ganz überwiegend von den Baden-Württembergern selbst.**
- 3.3 **Und finanziert werden muss das Projekt S21 erheblich mehr noch von den Stuttgartern: mit fast 2.000 EUR pro Kopf – vom Baby bis zum Greis.**

Diese bereinigte Verteilung der Finanzlast, die sich unmittelbar aus den offiziell genannten Zahlen ergibt, ist gleichwohl nur ein Zwischenergebnis. Denn die S21-Initiatoren haben außerhalb der offiziell genannten Zahlen noch ganz andere Positionen versteckt.

Die vollständige Rechnung sieht daher noch viel schlimmer aus. Dies wird nachfolgend dargelegt.

4. Positionen, die in den offiziellen Zahlen gar nicht auftauchen

Die offizielle Darstellung berücksichtigt eine ganze Reihe von Positionen überhaupt nicht, die für die Ermittlung der tatsächlichen Zahllast im hohen Maße erheblich sind:

4.1 Weitere bereits absehbare Kostensteigerungen in Milliardenhöhe.

Von den bereits absehbaren weiteren Kostensteigerungen will die Bahn nur noch 278 Mio. EUR auf ihre eigene Kappe nehmen (10). Dann sei ihr letzter Risikopuffer verbraucht. Den Rest - und zwar wohl mindestens weitere 2 Mrd. EUR - (11) werden das Land und die Stadt Stuttgart stemmen müssen.

4.2 Kosten, die bei der Stadt Stuttgart und beim Flughafen versteckt worden sind

Die offiziellen Zahlen berücksichtigen auch nicht, dass ein Teil der wirklichen S21-Kosten (z.B. der Bau des zweiten Flughafenbahnhofs (12), notwendige Änderungen bei der U-Bahn (13), Verlagerung von Schulen (14) usw.) in der hier analysierten Gesamtrechnung erst gar nicht auftauchen, weil sie einfach gleich ganz auf den Flughafen oder die Stadt Stuttgart abgewälzt wurden. Auch das bezahlt letztlich also die Stadt und das Land.

Völlig unter den Tisch fallen auch die Zinslasten der Stadt für den auf Jahre im Voraus an die Bahn bezahlten Grundstückserwerb in Höhe von 459 Mio. EUR. Das Argument, dieser Aufwand sei aus vorhandenen Rücklagen entnommen worden und erfordere mithin keine Zinsen, trägt nicht weit, denn bei einer jährlichen Nettoneuverschuldung von mehr als 200 Mio. EUR hätte man mit den Rücklagen ja auch andere Löcher stopfen und damit Zinsen sparen können.

4.3 Außerordentliche Bahngewinne infolge unterlassener Instandhaltung im Kopfbahnhof

Die 318 Mio. EUR, die die Bahn nach den offiziell genannten Zahlen per Saldo also einsetzt, sind nur rund ein Fünftel des Investitionsrückstaus von rund 1,5 Mrd. EUR, den die Bahn nach eigenen Angaben in den letzten 16 Jahren durch S21 "eingespart" hat. (15)

Nun könnte man zwar sagen, dass es richtig war, nicht mehr in die Instandhaltung und Modernisierung von Bahnanlagen zu investieren, die ohnehin demnächst wegfallen. Der entscheidende Punkt ist aber, dass die Bahn gleichwohl 16 Jahre lang die vollen Stations- und Trassengebühren (16) für die laufende Instandhaltung und Modernisierung weiterberechnet und auch vereinnahmt hat. Diese Aufwendungen wurden also fortlaufend an die Bahn bezahlt, aber von ihr nie realisiert. Sie sind bahnsseitig daher uneingeschränkt ergebniswirksam.

4.4 Immobiliengewinne der Deutschen Bahn aus dem Ausverkauf freierwerdender Flächen

Zu den außerordentlichen Erträgen der Bahn aus dem Projekt Stuttgart 21 kommt noch das ca. 16 ha große Areal A1 aus den freierwerdenden Flächen, das die Bahn selbst vermarkten will und das sie daher nicht wie die anderen ca. 100 ha an die Stadt mitverkauft hat. Auch daraus fließen hunderte von Millionen an die Bahn: nachdem der Immobilieninvestor ECE für 3 ha ca. 53 Mio. EUR bezahlt hat (17) (erwartet waren ursprünglich 90 Mio. EUR) (18), könnte die Deutsche Bahn hier bis zu 280 Mio. EUR erlösen.

Und nimmt man als letztes Mosaiksteinchen noch das Güterbahnhofgelände in Cannstatt dazu, für das die Stadt 2001 an die Bahn 40,5 Mio. EUR bezahlte (19), unter dem Vorwand, dort die olympischen Sportstätten für die Olympiade 2012 zu errichten, kommt man schnell zu dem Schluss: Die Bahn erfüllt ihre Rolle als Bauherr und Investor in Stuttgart zum Nulltarif.

Das heißt:

Alles in allem setzt die Bahn – wenn man allein nur die projektbegleitenden Immobilienerlöse dagegen rechnet- für Stuttgart 21 gar nichts ein. Sondern sie behält per Saldo sogar die rund 1,5 Mrd. EUR aus der vernachlässigten Instandhaltung und der unterlassenen Modernisierung als dauerhaften Überschuß:

1,5 Mrd. EUR Ergebnisverbesserung - nicht etwa durch Leistung - sondern ausschließlich durch Immobilienspekulation und vernachlässigte Instandhaltung!

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 stammt aus außerordentlichen Erträgen des Projekts Stuttgart 21.

Und rein zufällig wachsen damit wohl auch die Erfolgstantiemen der amtierenden Bahnvorstände ganz signifikant. Sie verdienen privat durch den S21-Deal Millionen, und zwar auch dann, wenn S21 ein kompletter Misserfolg wird.

5. Der Gesamtbeitrag von Bund und bundeseigener Bahn ist negativ

Nutznieser der 1,5 Mrd. EUR Ergebnisverbesserung der Bahn – soweit sie nicht durch Boni und Erfolgstantiemen des Bahnmanagements abgeschöpft werden - ist am Ende deren alleiniger Eigentümer: der Bund.

Ihm wächst die Ergebnisverbesserung der Bahn in vollem Umfang zu. Wobei es offen bleiben kann, inwieweit der Bund einen Teil der Ergebnisverbesserung über Ertragssteuern vorab abschöpft, denn Finanzamt und Alleinaktionär sind in diesem Fall ja identisch.

Der eigene Beitrag des Bundes zur Tieferlegung des Bahnhofs beträgt aber nur 1,229 Mrd. EUR.

Rechnet man Bund und bundeseigene Bahn zusammen, verbleibt urplötzlich für beide Projektpartner zusammengerechnet ein Überschuss von mehr als einer Viertel Milliarde EUR.

6. Ergebnis

Wenn aber Bund und Bahn per Saldo nichts dazulegen, sondern sogar noch kräftig am Projekt Stuttgart 21 verdienen, bedeutet das:

Die dummen Schwaben - das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Region - bezahlen letztlich die Tieferlegung des Bahnhofs ganz allein.

7. KURZE NACHBEMERKUNG:

An der Finanzierung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, die wir in unserer Betrachtung ganz außen vor lassen, beteiligt sich die Bahn im übrigen auch nicht. Auch hier – und obwohl dies eine reine Bundesangelegenheit wäre - ist das Land schon mit 950 Mio. EUR dabei.

Den Rest soll aber großzügigerweise der Bund übernehmen.

- (1) Siehe unter: <http://www.das-neue-herz-europas.de/bahnprojekt/finanzierung/finanzierung-stuttgart21/default.aspx>; ebenso: http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/ueberblick/daten_fakten/default.aspx
- (2) Beschluss vom 19.12.2001 des Gemeinderats zum Kaufvertrag über die Teilflächen B, C und D sowie einer Nutzungsvereinbarung zwischen der Stadt Stuttgart und der Deutschen Bahn AG zu (vgl. GR-Drs. 990/2001). Der Kaufvertrag wurde am 21.12.2001 abgeschlossen.
- (3) In einer Nebenabrede vom 19.07.2007 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 19.07.2007 unterrichtet.
- (4) Zum Altlastenproblem 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 Güterbahnhofes das eineinhalbfache des Immobilienkaufpreises. Siehe: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.bad-cannstatt-altlasten-am-gueterbahnhof-areal.87032142-71d7-4df0-b815-e5e30e0b9f6a.html>
- (5) 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. Juli 2008 zugestimmt
- (6) Stuttgarter Gschäftle, in: Der Spiegel 33/2010 vom 16.8.2010, vgl. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-73290094.html>
- (7) Vgl. <http://www.anwaltmagazin.de/rechtsnews/2413-bgh-s-bahn-leistungen-muessen-ausgeschrieben-werden.html>
- (8) Flughafen Stuttgart, Geschäftsbericht 2009, S.22
- (9) 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 8 Jahresraten. Ein geringer Teil der 100 Mio. EUR wird nicht direkt umgelegt sondern aus einer gemeinsamen Rücklage entnommen. Jedoch ist auch diese anteilig auf die Partner umzurechnen
- (10) 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> ;
- (11) Das Münchener Büro Viereg & Rössler, das durch eine präzise Kostenschätzung zum Transrapid von sich Reden gemacht hat, berechnete die Kosten von Stuttgart 21 auf 6,3 Milliarden 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
- (12) „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 "Hauptnutznießer" des Filderbahnhofs.“ zitiert aus: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2073894_0_9223_-flughafen-eine-million-zusaetzliche-passagiere-durch-stuttgart-21.html
- (13) Siehe hierzu: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-ssb-und-bahn-ueber-tunnelbau-einig.19eb68f5-f6e1-4ca8-9f08-1cc3cf74b476.html> ; Dies betrifft z.B. die Verlegung der U-Bahn Heilbronner Straße (54 Mio. EUR) sowie die Verlegung U-Bahn Staatsgalerie und die Verlängerung Straßentunnel Gebhard-Müller-Platz (73 Mio. EUR) 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 AG diese Kosten übernehmen wird. Stuttgart 21 führt zu erheblichen Änderungen im Stadtbahnbetrieb. Vor allem verlängern sich durch die zwei Großbaustellen an der Heilbronner Straße und an der Konrad Adenauer Straße die Umlaufzeiten. Um den Stadtbahnbetrieb während der 8-10 jährigen Bauzeit von Stuttgart 21 aufrecht zu erhalten, ist u.a. die Anschaffung von zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugen notwendig.
- (14) Siehe hierzu: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.wegen-stuttgart-21-neckarrealschule-zieht-an-heilbronner-strasse-um.e9f2bb74-4a7a-4161-a219-e19d43d05954.html>
- (15) Zitat: "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. Nach Rechnung der Bahn werden demnach bei einem Stopp rund drei Milliarden Euro fällig, ohne dass es – außer den sanierten Gleisen – einen vorzeigbaren Mehrwert gebe. Zitiert aus: <http://www.zeit.de/wirtschaft/2010-10/stuttgart-21-ausstiegskosten>
- (16) Eine brauchbare Übersicht zum geltenden Abrechnungssystem findet sich unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Trassenpreissystem>
- (17) http://www.eurohypo.com/media/pdf/newsletter_und_marktberichte/2011/Immobrief_Stuttgart_73_2010.pdf, Seite 7
- (18) <http://www.esslinger-zeitung.de/lokal/stuttgart/stuttgart/Artikel470023.cfm>
- (19) Hinzu kommen noch ca. 65 Mio. EUR Sanierungskosten für Altlasten, siehe: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.bad-cannstatt-altlasten-am-gueterbahnhof-areal.87032142-71d7-4df0-b815-e5e30e0b9f6a.html>