

20 Jahre Stuttgart 21 20 Jahre kreative Finanzierung

31. Juli 2014



Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

20 Jahre Stuttgart 21

20 Jahre kreative Finanzierung

Agenda

- Aktuelle Meldungen
- Engpässe im Schienennetz
- Finanzierungshistorie
- Kreative Finanzierung: Verkehrsvertrag
- Kreative Finanzierung: Baubeschluss 2009
- Kreative Finanzierung: Mehrkosten 2013

Aktuelle Meldungen

- DB-Chef beklagt 30 Mrd. € Sanierungsstau auf der Schiene
- DB fordert zusätzliche Milliarden zum Erhalt des bestehenden Eisenbahnnetzes
- Bei 1400 Eisenbahnbrücken bundesweit bestehe dringender Sanierungsbedarf
- 101 marode Brücken in Baden-Württemberg: “gravierende Schäden am Bauwerksteil,... wirtschaftliche Sanierung ist nicht mehr möglich”
- Ausgaben der DB für eigenwirtschaftliches Projekt Stuttgart 21 seit 2009: 787 Mio. €, davon nur 23 Mio. vom Bund

Überprüfung BVWP 2010



Engpass-Analyse:

- Mannheim – Groß-Gerau
- Mannheim-Friedrichsfeld – Darmstadt
- Karlsruhe – Hockenheim
- Offenburg – Basel
- Spaichingen – Tuttlingen

Andererseits besteht zwischen Stuttgart und Ulm auch ohne NBS nach Ulm KEIN Engpass.

Eisenbahnpolitik in Deutschland

- Ausbau der Rheintalbahn erfordert noch ca. 5 Mrd. € (erst 1 Mrd. € bewilligt bis 2024)
- Ausbau der Strecke Mannheim – Frankfurt dringend notwendig

FAZIT:

- ⇒ Für Engpassprojekte ist kein Geld vorhanden!
- ⇒ Stuttgart 21 saugt die Eigenmittel der DB auf und verhindert den Einsatz von Investitionsmitteln des Bundes für die Behebung von realen Engpässen im Schienennetz Baden-Württembergs im nächsten Jahrzehnt!

Wie konnte es soweit kommen?

- Erwartung des Landes war, dass Rheintalbahn aufgrund des Staatsvertrages mit der Schweiz sowieso ausgebaut würde
- Ebenso NBS Mannheim – Frankfurt
- Deshalb konzentrierte sich die Landespolitik seit 1994 auf die Umsetzung von Stuttgart 21

Kurze Finanzierungshistorie Stuttgart 21

- Stuttgart 21 sollte sich 1994 alleine durch Grundstückserlöse und Mehrerlöse durch neue Fahrgäste finanzieren
- 1995/96 erfolgte Klarstellung, dass zusätzliche Mittel des Landes, der Stadt und der Region notwendig seien (Gesamtkosten 2,5 Mrd. €)
- 1999 kam DB zum Schluß, dass sich Stuttgart 21 nicht rechnet
- Der größere Koalitionspartner auf Bundesebene der damaligen Bundesregierung setzte durch, dass das Projekt nicht formal abgebrochen wurde

Kreative Finanzierung Stuttgart 21

- Neuer DB-Vorstand Mehdorn sah die Chance, mit den Ländern durch Versprechen von Infrastrukturprojekten langfristig den lukrativen Nahverkehr vor Wettbewerb zu schützen.
- In Stuttgart erkannte er rasch, dass der Wunsch nach Realisierung von Stuttgart parteiübergreifend groß war und dass damit Potential bestand, für die DB zu “Spielgeld” zu gelangen

Kreative Finanzierung Stuttgart 21

- Vereinbarung 2001: Stadt kauft Grundstücke, Land schließt Verkehrsvertrag ab
- 2001 zahlte Stadt Stuttgart 460 Mio. € für die Grundstücke, auf denen heute die Gleise liegen, an die DB AG
- 2003 vereinbarte das Land einen bis 2016 laufenden Verkehrsvertrag mit der DB AG, der Wettbewerb auf der Schiene blockierte und das Land im Vergleich zu Bayern bis 2016 rund 1 Mrd € zusätzlich kostet
- Diese Mittel fehlen jetzt beim weiteren Ausbau für den Nahverkehr

Kreative Finanzierung Stuttgart 21 - Verkehrsvertrag

- VCD-Vergleichsberechnung
Bayern – Baden-Württemberg:

gleiche Ausgangslage:

2003 Abschluss jeweils großer Verkehrsverträge mit
DB Regio

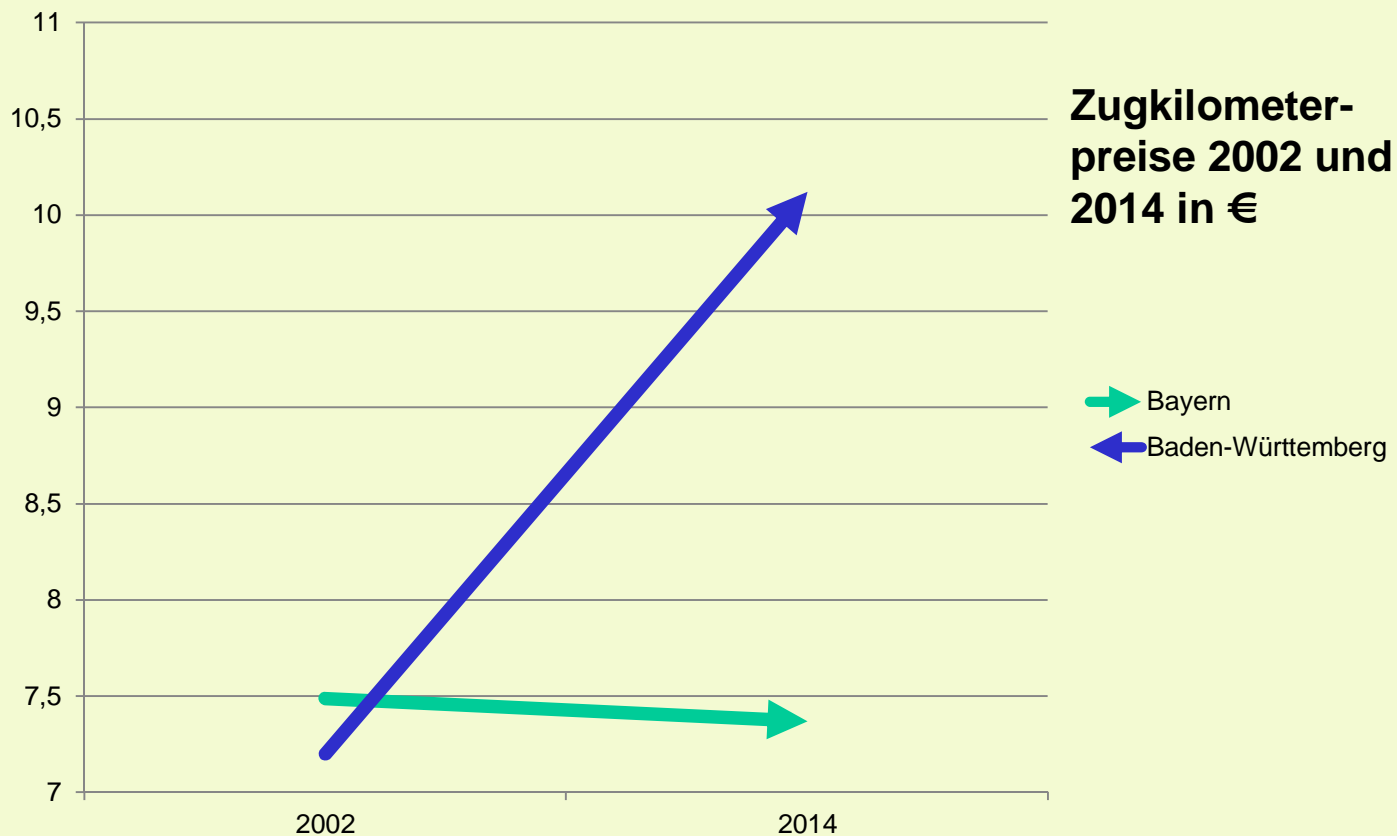
anfängliche Kosten pro Zugkilometer (2002):

Bayern: 7,49 € Baden-Württemberg 7,20€

Werte 2014 (vorläufig):

Bayern: 7,37 € Baden-Württemberg 10,12€

Kreative Finanzierung Stuttgart 21 - Verkehrsvertrag



Kreative Finanzierung Stuttgart 21 - Verkehrsvertrag

Vergleich Bayern - Baden-Württemberg

| Jahr | Bayern | | Baden-Württemberg | | Mehraufwand pro Zugkilo- meter (in €) | Mehraufwand BW pro Jahr (in Mio. €) |
|--------------|---------------------------|-------|------------------------------|-------|---|---|
| | Zugkilometer (in Mio.) | €/Zkm | Zugkilome- ter (in Mio.)* | €/Zkm | | |
| 2008 | 106,782 | 8,15 | 72,5 | 7,98 | | |
| 2009 | 109,575 | 8,21 | 72,5 | 8,26 | 0,05 | 3,80 |
| 2010 | 110,9 | 8,09 | 74,2 | 8,62 | 0,53 | 39,03 |
| 2011 | 114 | 7,91 | 74,7 | 8,93 | 1,02 | 75,87 |
| 2012 | 116 | 8,08 | 74,9 | 9,44 | 1,36 | 101,72 |
| 2013 | 117,4 | 8,23 | 75,4 | 9,77 | 1,54 | 115,81 |
| 2014 | 121 | 7,37 | 75,4 | 10,12 | 2,75 | 207,38 |
| 2015g | | 7,48 | 75,4 | 10,42 | 2,94 | 221,94 |
| 2016g | | 7,59 | 75,4 | 10,74 | 3,14 | 237,06 |
| Summe | | | | | | 1.002,61 |

*: Werte 2008/2009 ohne S-Bahn Stuttgart

Prognosewerte 2015/16: Bayern 1,5% Steigerung p.a., Baden-Württemberg 3,0% p.a.

Kreative Finanzierung Stuttgart 21 - Verkehrsvertrag

- Unsymmetrische Verteilung der Risiken:
 - Mehrkosten aus Steigerungen bei
 - Energie
 - Trassen
 - Stationenträgt das Land
 - Mehrerlöse aus zusätzlichen Fahrgästen erhält die DB (alleine der Fahrgastzuwachs 2002 – 2014 führt im Jahr 2014 zu Mehreinnahmen der DB von rund 100 Mio. €)

Kreative Finanzierung Stuttgart 21 - Verkehrsvertrag

- 2010 wendet sich VCD erstmals an die EU-Kommission mit der Bitte um Prüfung, ob hier eine unzulässige Beihilfe vorliegt
- 2012 wurden weitere Unterlagen vorgelegt
- 2014 konnten der Verkehrsvertrag und verschiedene Landtagsdrucksachen nachgereicht werden
 - Entwicklung Fahrgastzahlen und damit Mehrerlöse der DB (DS 15/4837)
 - Einschätzung des Landes, wieso Verkehrsvertrag für das Land ungünstig ist (15/5315)
- Damit liegen aus VCD-Sicht genug Unterlagen vor, um Ermittlungen einzuleiten

Kreative Finanzierung Stuttgart 21 – Baubeschluss 2009

- Die “Sollbruchstelle bei den Baukosten lag bekanntlich im Jahr 2009 bei 4,5 Mrd. €
- Nur bis zu diesem Betrag waren die Projektpartner bereit, Geld zu geben
- Ende 2009 lagen die ermittelten Baukosten bei 4,9 Mrd. €

=> Die DB hätte entweder das Projekt abbrechen müssen oder von den Partnern mehr Geld einfordern

tatsächlich hat Bahnchef Grube kreativ die Kosten auf 4,1 Mrd. € gedrückt und damit die Zustimmung der Projektpartner erhalten

Stuttgart 21 – Baubeschluss 2009

- ⇒ Damit konnte DB Netz die Rückzahlungsverpflichtung an die Stadt Stuttgart (460 Mio. € plus 5,5% Zins seit 2001) löschen und einen entsprechenden Buchgewinn ausweisen
- ⇒ Der Gewinn wird an die DB Holding abgeführt
- ⇒ Die späteren Baukosten belasten DB Netz
- ⇒ DB Netz muss die Trassenpreise (bundesweit) kräftig erhöhen, um die Baukosten von S21 auszugleichen

Kreative Finanzierung Stuttgart 21 – Mehrkosten 2013

Im Frühjahr 2013 stellt sich heraus, dass die Baukosten rund 6,5 Mrd. € betragen werden

Die Einsparungen des Dr. Grube aus 2009 sind somit Makulatur

Zur Abwendung von Schaden für das Unternehmen hätten Vorstand und Aufsichtsrat das Projekt längst stoppen müssen

⇒ Politische Einflußnahme auf Entscheidungen einer Aktiengesellschaft ziemlich offensichtlich

⇒ Rechtsform der AG sollte Politik-Einfluss gerade begrenzen!

Stuttgart 21 – DB-Politik

- VCD-These:

DB unter Mehdorn wollte Stuttgart 21 nie umsetzen, sondern immer in der Schwebe halten als Druckmittel gegenüber dem Land

Nachfolger Grube hat Projekt nicht überblickt und wollte es durchziehen, um der Politik zu gefallen

Anschließend durfte er auf Druck der Politik das Projekt nicht mehr abbrechen

Stuttgart 21 – ungelöste Probleme

- Ungelöste Probleme
 - Finanzierung: 2 Mrd. € Mehrkosten werden zw. den Projektpartnern im “Schwarzen Peter Spiel” herumgereicht
 - Schrägneigung des Bahnhofs 6fach über Grenzwert
 - Kapazitätsfrage des Hauptbahnhofs
 - Störungskonzept bei S-Bahn-Tunnel-Sperrungen
 - fehlende Genehmigungen (Brandschutz, PFA 1.3 Flughafen etc.)

VIELEN DANK

FRAGEN?

Kontakt



Matthias Lieb

Diplom-Wirtschaftsmathematiker

Vorsitzender

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15

70178 Stuttgart

Telefon: (0711) 6 07 02 17

Telefax: (0711) 6 07 02 18

E-Mail: matthias.lieb@vcd-bw.de

Internet: www.vcd-bw.de