

Die wirklichen „Ausstiegskosten aus S21“ / Stand Februar 2013

Nach der „**Kostenexplosion**“ bei den Baukosten von bisher 4,523 Milliarden. Euro auf nunmehr **6,8 Milliarden. Euro** eingeräumte Gesamtkosten „explodieren“ im gleichen Maße nun auch die öffentlich verkündeten „**Ausstiegs-Kosten**“ aus dem S-21-Abenteuer: Bahnchef Kefer spricht jetzt von mindestens **2 Milliarden. Euro**; SPD-Fraktionschef Schmiedel erhöht „Pi mal Daumen“ auf **3 Milliarden. Euro**, und CDU-Chef Hauck geht gar auf **5 Milliarden. Euro** hoch, ohne dies im einzelnen zu belegen! Wie durchsichtig, soll doch damit dem „Ausstieg“ vorgebeugt werden!

Vor der Volksabstimmung wurde lauthals verkündet: „**1,5 Milliarde für nix?**“, was maßgeblich zum Abstimmungs-Ergebnis beigetragen hat.

Auf Nachfrage, wie sich der vermeintliche Betrag von 1,5 Mrd. € denn zusammensetze, gab Bahnchef Rüdiger Grube bei seinem Vortrag am 23.5.2011 in der Uni Stuttgart folgendes an:

<i>Rückabwicklung der von der Stadt Stuttgart 2001 gekauften Bahngrundstücke</i>	<i>~ 459 Mio. €</i>
<i>5,5% Zinsen hierauf seit 2001 bis 2010</i>	<i>~ 280 Mio. €</i>
<i>Rückzahlung des Zuschusses vom Flughafen</i>	<i>~ 115 Mio. €</i>
<i>Aufgelaufene Planungskosten für S21</i>	<i>~ 227 Mio. €</i>
<i>Aufgelaufene Planungskosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm</i>	<i>~ 270 Mio. €</i>
<i>Vergebene Aufträge („Handwerkerrechnungen“) Stand Mai 2011</i>	<i>~ 200 Mio. €</i>
<i>Zusammen</i>	<i>~ 1.500 Mio. €</i>

Der größte Brocken darin ist die Rückabwicklung des Grundstücksgeschäftes der von der Stadt Stuttgart vorab erworbenen Gleisflächen samt Zinszahlungen, die bis heute auf rd. 340 Mio. € aufgelaufen sind. Dies nach wie vor als „Ausstiegskosten“ verkaufen zu wollen ist der Gipfel der Volksverdummung! Der Bahn entsteht dadurch kein Vermögensschaden, denn sie zahlt 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 internationale Logistik-Unternehmen aufgekauft und damit satte 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, mit denen endlich die dringenden Sanierungen an Schulen, Kindertagesstätten, Straßen usw. durchgeführt werden könnten.

Die Rückzahlung des Flughafen-Zuschusses von 115 Mio. € ist ebenfalls kein Schaden für die Bahn und somit keine „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).

Und schließlich: die aufgelaufenen Planungskosten für die Neubaustrecke haben nichts mit dem „Tiefbahnhof Stuttgart21“ zu tun!

Somit verbleiben von den von Grube genannten 1,5 Mrd. € „Ausstiegskosten“ gerade mal 427 Mio. € übrig! Und auch diese waren noch zu hoch, weil von den vergebenen Aufträgen nicht etwa der gesamte Auftragswert maßgebend ist, sondern nur die bis dahin tatsächlich ausgeführten Leistungen und die nachgewiesenen Aufwendungen. Im übrigen wird die Bahn als auch sonst gewiefter Auftraggeber ganz sicher entsprechende Rücktrittsklauseln in den Verträgen eingebaut haben. Wird dies entsprechend berücksichtigt, so ergaben sich zum Zeitpunkt vor der VA „**Ausstiegskosten**“ in Höhe von **weniger als. 300 Mio. €**, also nur ein geringer Bruchteil der öffentlich verkündeten „**1,5 Milliarde für nix?**“!

Die jetzt auf 2 Milliarden Euro hochgejubelten „**Ausstiegskosten**“ werden auf der gleichen

Grundlage wie vor der VA, also mit den Kosten für die Rückabwicklung des Gleisflächen-Verkaufes an die Stadt Stuttgart und der Rückzahlung des Flughafen-Zuschusses, sowie den zwischenzeitlich vergebenen Aufträgen und den bereits ausgeführten Arbeiten begründet. Die bisher **tatsächlich ausgeführten Arbeiten** sind jedoch **nur gering**; deren Kosten werden in nachfolgender Aufstellung abgeschätzt; in Summe ergeben diese etwa **51 Mio. €**.

Die voreilig von der Bahn noch am 31.7.2011 vergebenen Arbeiten für den Fildertunnel mit einem Auftragswert von 795 Mio. € an die Porr-Gruppe in Österreich kommen als „Ausstiegskosten“ nicht in Betracht, denn hier ist noch **nichts ausgeführt** worden. Bevor irgendwelche Tunnelarbeiten beginnen können, muß der neue Planfeststellungsbeschluss für den Fildertunnel (PFA 1.2) unanfechtbar vorliegen, und das wird noch mindestens bis Mitte 2014 dauern.

Da bei diesem Tunnelbau-Auftrag also noch nichts gebaut worden ist, fallen 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. Für diese werden hier **zusammen 3,0 Mio. € an Entschädigungen** für die beauftragten Unternehmen angesetzt.

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.

Was also bleibt an **ernstzunehmenden Kosten-Aufwendungen** der Bahn für den Fall eines "Ausstieges" überhaupt übrig?

Da sind zum einen die **aufgelaufenen Planungskosten** für den "Tiefbahnhof S-21", und zwar ohne Planung "Neubaustrecke Wendlingen - Ulm", n. Angabe Grube: rd. **227 Mio. €**

Des weiteren sind für die Öffentlichkeit wahrnehmbar folgende **Maßnahmen ausgeführt** worden, für die folgende **Kosten grob abgeschätzt** werden können:

- **Umbau-Arbeiten Gleisvorfeld und Verlängern der Bahnsteige**
seit Feb. 2010: 16 Monate je ~ 1,0 -1,5 Mio €/Monat , geschätzt = **rd. 16 - 24 Mio. €**
 - **Errichten Grundwasser-Management-Anlage (GWM)** mit i. e.:
 - Detailplanung, Konstruktionsarbeit, Inbetriebnahme: = rd. 0,5 Mio. €
 - Bauwerk errichten, einschl. Gelände herrichten: = rd. 1,3 Mio. €
 - zentrale Grundwasser-Aufbereitungsanlage GWM: = rd. 2,5 Mio. €
 - 17 km Rohrleitung DN 150 - 200 liefern u. verlegen je ~ 300 €/m = rd. 5,1 Mio. €
 - Tragkonstruktionen zum Aufständern der Leitungen, Rohrbrücken = rd. 2,5 Mio. €
 - 17 km El-Begleitheizung Rohrleitung liefern u. verlegen je ~ 50 €/m = rd. 0,9 Mio. €
 - Elektro-Versorgung und Elektro-Installation GWM: = rd. 1,0 Mio. €
 - Meß-, Steuer-, Regel- und Überwachungstechnik, Leittechnik = rd. 2,5 Mio. €
 - 55 Infiltrationsbrunnen bohren u. betriebsfertig herrichten je 30 T€ = rd. ~1,7 Mio. €
 - Betreiben, Überwachen und Warten der Anlagen über 10 J. Bauzeit = rd. ~1,0 Mio. €
 - Rückbau und Entsorgung der Anlagen nach Ende der Bauzeit: = rd. ~1,0 Mio. €
- vermutlicher **Gesamt-Auftragswert GWM:** **etwa 20 Mio. €**

davon für GWM **bis jetzt verbaut:** geschätzt

etwa 15 Mio. €

- Abriß Nordflügel Kosten für Abbruch und Entsorgung, geschätzt	etwa 0,3 Mio. €
- Abriß Südflügel (wie vor)	etwa 0,8 Mio. €
- Abriß Bahndirektionsgebäude H7 Jägerstraße (wie vor)	etwa 0,8 Mio. €
- Abriß Landespavillion (wie vor)	etwa 0,2 Mio. €
- Umsetzen Dannecker-Denkmal „Herzog Eberhard“ geschätzt	etwa 0,1 Mio. €
- Abstütz- und Sicherungsmaßnahmen für beschädigtes Bahnhofsdach	etwa 0,7 Mio. €
- Schaffen von Logistigflächen, Baustraßen anlegen usw., geschätzt	etwa 0,5 Mio. €
- Umlegen von Kabeln am Nord-Ausgang (im Januar 2011 ausgeführt)	etwa 0,3 Mio. €
- Fällen u. Beseitigen der 27 Bäume im Park am 1.10.10 für GWM je 3,0 T€	etwa 0,09 Mio. €
- Ausheben und Umpflanzen der 16 Bäume am Nord-Ausgang am 8.2.11	etwa 0,16 Mio. €
- Fällen u. Beseitigen der Bäume vor „Röhre“ am 30.01.12	etwa 0,06 Mio. €
- Fällen / Umpflanzen 180 Bäume im Mittleren Schloßgarten am 15.2.12	etwa 1,25 Mio. €
- Umlegen Fernheizleitung DN 400 im Mittleren Schloßgarten ~2x300 m	etwa 0,5 Mio. €
- Bauzaun u. vorbereitende Erdarbeiten im Mittleren Schloßgarten geschätzt	etwa 0,2 Mio. €
- Baugrube Technikgebäude ausheben ~ 30.000 m ³ x 120 €/m ³	etwa 3,6 Mio. €
- Rohbau Technikgebäude bisher erstellt ~30 % v 20.000 m ³ x 250 €/m ³	etwa 1,5 Mio. €
- Umlegen Abwasserkanal DN 1.000 innerhalb Baugrube ~150 m x 1.400 €/m	<u>etwa 0,2 Mio. €</u>
<u>bis jetzt insgesamt verbaut</u> (Stand Februar 2013):	<u>etwa 51 Mio. €</u>

[Weiter fällt mir nichts mehr ein, was die Bahn inzwischen noch kaputtgemacht haben könnte].

Damit ergeben sich folgende **tatsächliche Kosten-Aufwendungen der Bahn** für den Fall eines „Ausstieges aus S21“ zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Februar 2013):

<i>Insgesamt aufgelaufene Planungskosten für Tiefbahnhof S21 lt. Bahnchef Grube</i>	~227,0 Mio. €
<i>mögliche Entschädigungszahlungen für Aufhebung erteilter Bau-Verträge</i>	~ 3,0 Mio. €
<i>mögliche Entschädigungszahlung für gebaute Tunnelbohrmaschine</i>	~ 32,0 Mio. €
<i>Bisher tatsächlich ausgeführte Baumaßnahmen:</i>	<u>~ 51,0 Mio. €</u>
Zusammen	~ 313,0 Mio. €

Rechnet man alles zusammen, so kommt man auf **etwa 51 Mio. €** an **bisher tatsächlich** für S-21 **verbauten Kosten**. Zusammen mit den v.g. **aufgelaufenen Planungskosten** von **227 Mio. €** sowie **möglichen Entschädigungszahlungen** ergeben sich damit lediglich **etwa 313 Mio €** (+/- ~ 10 % Unsicherheit) an **verlorenen Kosten** bei **Aufgabe** des Irrsinnsvorhabens **S-21 jetzt** - die von den S-21-Machern derzeit verkündeten „Ausstiegskosten“ von 2 Milliarden € (Kefer) bzw. 3 Milliarden € (Schmiedel) sind durch nichts belegt, sie entbehren jeglicher Grundlage!

Hierbei ist anzumerken, daß rd. 2/3 dieser sogenannten „Ausstiegskosten“ jene seit Planungsbeginn aufgelaufenen Planungskosten für den Tiefbahnhof S21 in Höhe von ~227,0 Mio. € sind!

Hervorzuheben ist dabei weiterhin, daß es sich bei diesen „Ausstiegskosten“ um so oder so bereits ausgegebenes Geld handelt; bei Aufgabe des Vorhabens S-21 ist **nichts mehr davon zusätzlich zu bezahlen!** Dieses Geld ist **auch im Falle eines Weiterbaues** von S-21 **ausgegeben** und damit weg; es kann auch durch den Weiterbau **nichts mehr davon eingespart** werden!

Übrigens wäre ein Teil der ausgeführten Maßnahmen, insbesondere zur Bereinigung und Erneuerung an den Gleisanlagen, bei der Wieder-Ertüchtigung des Kopfbahnhofes verwertbar, **diese Kosten-Anteile** somit also **nicht verloren!** Entsprechendes kann auch für das derzeit noch im Rohbau befindliche „Technikgebäude“ gelten; hier könnte z.B. das dringend zu erneuernde Stellwerk untergebracht werden.

ViSdP: Hans Heydemann, Weimarstr. 44, 70176 Stuttgart
15. Februar 2013