

Die wirklichen „AUSSTIEGSKOSTEN S21“

Stand 20.10.2011

Die S-21-Befürworter versuchen jetzt, Stimmung zu machen mit der Behauptung, bei einem Ausstieg aus S21 wären die bisher angeblich dafür aufgewendeten Baukosten von 1,5 Mrd. € ja doch verloren – zu schade um das viele Geld! Aber diese Behauptung entbehrt jeglicher Grundlage. Auf Nachfrage, wie sich dieser Betrag denn zusammensetze, gab Bahnchef Grube bei seinem Vortrag am 23.5.2011 im IEV der Uni Stuttgart folgende Antwort:

| | |
|---|--------------|
| Kosten Grundstücksverkauf der Gleisflächen an Stadt Stuttgart | ~ 459 Mio. € |
| 5,5 % Zinsen hierauf seit 2001 | ~ 280 Mio. € |
| aufgelaufene Planungskosten für S-21 | ~ 227 Mio. € |
| aufgelaufene Planungskosten für Neubaustrecke Wendlingen-Ulm | ~ 270 Mio. € |
| vergebene Aufträge („Handwerker-Rechnungen“) | ~ 200 Mio. € |

Zusammen somit laut Grube ~ 1.500 Mio. €. Die tatsächlich mit dem „Ausstieg“ aus S21 verbundenen Kosten betragen aber auch laut Bahnchef Grube nur 427 Mio. € (3. und 5. Posten):

Die Erlöse aus dem vorzeitigen Verkauf der Gleisflächen und die erlassenen Zinsen hierauf sind keine Baukosten, können folglich auch nicht als Entschädigung = „Ausstiegskosten“ geltend gemacht werden.

Die Planungskosten für die „Neubaustrecke“ haben mit Stuttgart 21 überhaupt nichts zu tun und dürfen dem Projektausstieg nicht angelastet werden.

Von den schon vergebenen Aufträgen ist nicht etwa der gesamte Auftragswert maßgebend, sondern nur die bis dahin tatsächlich ausgeführten Leistungen.

Dies gilt insbesondere auch für 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. Die Vergabe zu diesem sehr riskanten Zeitpunkt geschah angeblich wegen „Ablauf der Zuschlagsfrist zur Vermeidung von Mehrkosten“, was indessen vergaberechtlich keineswegs zwingend war. Bevor irgendwelche Tunnelarbeiten beginnen können, muss der neue Planfeststellungsbeschluss für den Fildertunnel (PFA 1.2) vorliegen, und das wird mindestens bis Mitte 2012 noch dauern.

Alle Ausschreibungen erfolgten nach EU-Recht. Im Gegensatz zur deutschen Vergabeordnung besteht hier für den Auftraggeber keine Verpflichtung, eine ausgeschriebene Maßnahme auch zu vergeben.

Da bei diesem Tunnelbau-Auftrag also noch nichts gebaut worden ist, fallen bei einem Ausstieg aus Stuttgart 21 allenfalls Entschädigungszahlungen in der Größenordnung von vielleicht 1,0 Mio. € für nachzuweisende Aufwendungen an; auf mehr besteht für den Auftragnehmer kein Rechtsanspruch!

Alle anderen Behauptungen – gar die volle Auftragssumme von 795 Mio. € oder auch nur der „entgangene Gewinn“ - ist unsinnig. Im übrigen trägt die Bahn AG die alleinige Verantwortung für die Folgen einer Auftragskündigung für den Fildertunnel, war doch schon Monate zuvor bekannt, dass es einen Volksentscheid über die Finanzierung von Stuttgart 21 im Herbst 2011 geben wird mit der Möglichkeit immerhin, dass die Landesanteile der Finanzierung wegfallen. Die Bahn AG wird also gut daran getan haben, bei der Vergabe eine Kündigungsmöglichkeit vertraglich zu regeln.

Es ist im übrigen bei allen staatlichen Aufträgen fester Rechtsgrundsatz, bei Einstellung einer Maßnahme nur die bis dahin erbrachten Leistungen und nachweisbar entstandenen Aufwendungen der betroffenen Auftragnehmer zu erstatten; darüber hinausgehende Entschädigungen auch für „entgangenen Gewinn“ sind grundsätzlich vertraglich ausgeschlossen!

Damit ergeben sich alles in allem folgende tatsächliche Kosten-Aufwendungen der Bahn für den Fall eines "Ausstieges aus S-21":

| | |
|--|-------------------------|
| aufgelaufenen Planungskosten für den "Tiefbahnhof S-21" lt. Grube | rd. 227 Mio. € |
| bisher tatsächlich ausgeführt Baumaßnahmen s. folgende Aufstellung | etwa 48,5 Mio. € |
| ggf. Entschädigungszahlung für Vertragsaufhebung Fildertunnel | etwa 1,0 Mio. € |
| Summe | knapp 277 Mio. € |

Zusammenstellung aller bisher im Rahmen von S-21 ausgeführter Baumaßnahmen:

| | |
|--|-------------------------|
| Umbau-Arbeiten Gleisvorfeld seit Feb. 2010: 20 Monate je ~ 2,0 Mio €/Monat (geschätzt) | etwa 40 Mio. € |
| Grundwassermanagement bis jetzt verbaut (einschl. Vorfertigung Tragkonstruktionen), siehe unten | etwa 7 Mio. € |
| Abriss Nordflügel: Kosten für Abbruch und Entsorgung, geschätzt | etwa 0,3 Mio. € |
| Entkernung Südflügel (wie vor) | etwa 0,2 Mio. € |
| Schaffen von Logistikflächen, 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 2,0 T€ | etwa 0,05 Mio. € |
| Ausheben u. Umpflanzen der 16 Bäume am Nord-Ausgang am 8.2.11 | etwa 0,15 Mio. € |
| bisher tatsächlich ausgeführt Baumaßnahmen: | etwa 48,5 Mio. € |

**Errichten Grundwasser-Management-Anlage (GWM) vermutlicher
Gesamt-Auftragswert mit folgenden Teilbeträgen: etwa 15 Mio. €**

| | |
|--|----------------|
| - Detailplanung, Konstruktionsarbeit, Inbetriebnahme: | ~ 0,5 Mio. € |
| - Bauwerk errichten, einschl. Gelände herrichten: | ~ 0,6 Mio. € |
| - zentrale Wasser-Aufbereitungsanlage: | ~ 2,0 Mio. € |
| - 17 km Rohrleitung DN 150 - 200 liefern u. verlegen je ~ 300 €/m | rd. 5,1 Mio. € |
| - 17 km Elektro-Begleitheizung je ~ 60 €/m | rd. 1,0 Mio. € |
| - Tragkonstruktionen zum Aufständern der Leitungen, Rohrbrücken | rd. 2,5 Mio. € |
| - 23 Infiltrationsbrunnen bohren u. betriebsfertig herrichten je 50 T€ | ~1,1 Mio. € |
| - Betreiben, Überwachen und Warten der Anlagen über 10 J. Bauzeit | ~1,0 Mio. € |
| - Rückbau und Entsorgung der Anlagen nach Ende der Bauzeit: | ~1,0 Mio. € |

Davon bis jetzt verbaut (einschl. Vorfertigung Tragkonstruktionen) : etwa 7 Mio. €

Die tatsächlich verlorenen Kosten bei Aufgabe von S-21 jetzt betragen folglich nur 277 Mio. €. Das sind lediglich etwa 5% der Kosten für S21; die übrigen 95 % würden dann eingespart und könnten sinnvoller eingesetzt werden.

Die Stadt Stuttgart hingegen würde durch die Rückabwicklung des Gleisflächenkaufes samt Zinszahlungen rd. 740 Mio. € zurückerhalten, mit denen endlich die dringenden Sanierungs-Maßnahmen an Schulen, Kindertagesstätten usw. durchgeführt werden könnten.

Übrigens wäre ein Teil der ausgeführten Maßnahmen, insbesondere zur Bereinigung und Erneuerung von Gleisanlagen, bei der Ertüchtigung des Kopfbahnhofes mit verwertbar, diese Kosten-Anteile somit auch nicht einmal verloren!