

Liebe Genossinnen und Genossen,

Das Projekt S 21 befindet sich in einer mehrfachen Sackgasse. Die Kosten steigen erheblich, Planungen in wichtigen Bauabschnitten sind nicht abgeschlossen, es offenbaren sich technische Probleme, die derzeit nicht gelöst werden können oder weitere erhebliche Kostensteigerungen zur Folge haben. Eine Fortführung des Projekts wird zunehmend unkalkulierbar. Daher müssen jetzt Alternativen einschließlich des Ausstiegs aus dem Projekt geprüft werden.

**Hier die Kurzfassung dessen was folgt für die, die keine Zeit haben:**

Die Bahn legt am 12.12.2012 eine neue Kostenschätzung für das Projekt vor. Mit 5,6 Mrd. werden nun die Basiskosten neu beziffert. Es sind hier keinerlei zusätzliche Risiken aus der Bauphase und auch keinerlei Kosten aus der Schlichtung enthalten.

Damit wird die Entscheidungsgrundlage für die Fortführung des Projekts (Kündigungsklausel) im Jahr 2009 und des Volksentscheids praktisch aufgehoben. Alle Projektpartner erklären, keine weiteren Kosten des Projekts zu übernehmen. Damit verfügt das Projekt zudem über keine ausreichende Finanzierung mehr. Eine Entscheidung über eine mögliche Fortführung des Projekts, die eine neue Bewertung der Wirtschaftlichkeit und der Leistungsfähigkeit voraussetzt, ist daher erforderlich. Die Positionierung der SPD zu S21 ist ergebnisoffen neu zu bestimmen.

Eine ergebnisoffene Entscheidung ist zum jetzigen Zeitpunkt ohne weiteres möglich, da große Baumaßnahmen noch nicht begonnen wurden, das Projekt also noch reversibel ist.

Ein Ausstieg aus dem Projekt ist rechtlich möglich. Die Grundlage hierfür ist der § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrags, wonach das Projekt qualifiziert abzuwickeln und ein funktionstüchtiger Bahnhof wiederherzustellen ist, falls die Finanzierung nicht mehr gegeben ist.

**Für die SPD ergäbe sich eine Option zum Ausstieg aus der selbst verursachten S21-Zwickmühle - aber nur wenn sie bereit ist sich zu bewegen!**

**Nun etwas ausführlicher - S21 an der Klippe**

**Was bisher geschah:**

Am [23.3.2012](#) wurden die Kosten für S21 im Lenkungskreis ausführlich behandelt. Es wurde bei der Vergabe der Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs eine Überschreitung des Kostenansatzes von 240 Mio. eingeräumt, die sich aber innerhalb des Kostendeckels bewege. Insbesondere wird auf Folie 8 der Präsentation ein insgesamt verbleibender Kostenpuffer von fast 400 Mio. € festgestellt.

Die letzte Sitzung des Lenkungskreises war am [21.10.2012](#), also von ca. 2 Monaten. Die Bahn hat hier nochmals über den aktuellen Sachstand des Projektes berichtet. Es wurden dort keine alarmierenden Kostensteigerungen berichtet. Hauptthema war die Gestaltung des Filderbahnhofs.

**Die Kostensteigerung „aus dem Nichts“**

Völlig unvermittelt tritt die Bahn dann am 12.12.2012 mit Kostensteigerungen von 1,1 und weiteren Risiken von 1,2 Mrd. € an die Öffentlichkeit. Der [Spiegel](#) stellt die Kosten wie folgt dar

- 1,1 Milliarden Euro für Planungen und Leistungen, die entweder bislang nicht angesetzt wurden oder für die sich die bisher angesetzten Zahlen als unrealistisch erwiesen haben.

- Rund 800 Millionen Euro, die sich wahrscheinlich aus Wünschen des Landes und der Stadt ergeben. Darunter fällt neben Grundstückskäufen auch der sogenannte Filder-Dialog. ...
- Rund 400 Millionen Euro ergeben sich wohl aus dem entstandenen Zeitverzug - unter anderem angesichts des langwierigen Schlichtungsprozesses.

Hinzu kommen, ebenfalls dem Spiegel zu entnehmen, laut einem bisher nicht veröffentlichten Gutachten von McKinsey weitere nicht bezifferbare Risiken für die Bauphase. Vor allem das Risiko beim Bau des Fildertunnels wird als nicht kalkulierbar bezeichnet.

**Für die 1,1 Mrd. will die Bahn geradestehen, für die 1,2 Mrd. € werden Zusagen der Projektpartner erwartet, die jedoch unisono erklären keine weiteren Kosten zu übernehmen. Die Finanzierung der 1,2 Mrd. € und der eigentlichen Baurisiken sind offen. Das Projekt S21 ist damit nicht mehr finanziert.**

### **Wie kommen diese Mehrkosten zustande**

In der öffentlich zugänglichen [Präsentation von Herrn Kefer](#) werden die 1,1 Mrd. € folgendermaßen aufgeschlüsselt:

- Notwendige, aber nicht budgetierte Leistungen – 610 Mio.
  - Nicht untersuchte Leitungen
  - Nicht budgetierte Planungskosten (z.B. Gebühren)
  - Nicht komplett geplante Bauzustände
  - Schnittstellen zwischen Gewerken
  - Unvollständige ETA-Planung (ETA – Eisenbahntechnische Ausrüstung)
- Nicht realisierbare Planansätze (Einsparpotentiale) – 490 Mio. €
  - Nicht geplante/pauschale Massen-/Mengenmehrungen
  - Zielpreis-Annahmen (Potenzialrealisierung) bzw. Zuordnung von Einsparpotenzialen
  - Abweichende Annahmen in technischer Ausführung

Bei dem ersten Punkt handelt es sich schlicht um Positionen, die in der bisherigen Planung vergessen wurden. Dies sind also keine Punkte, die aus einer möglichen Preissteigerung der Gewerke resultieren, sondern schlicht Kosten, die je nach Sichtweise, auf eine schlampige Planung oder ein bewusstes Verschweigen der Bahn zurückzuführen sind.

Die zweite Position bezieht sich auf geplante Einsparungen, die nicht realisiert werden konnten. Interessant, aber derzeit nicht zu klären wäre, welchen Anteil hier die „wundersamen Einsparungen“ Anno 2009 ausmachen. Damals, man erinnert sich, war die letzte vertraglich explizit vereinbarte Ausstiegsmöglichkeit, für den Fall, dass der Kostendeckel von 4,5 Mrd. € überschritten würde. Die Bahn hat damals kurzfristig 4,9 Mrd. € budgetiert, dann aber Einsparungen in Höhe von ca. 800 Mio. € nachgeschoben, so dass der Planansatz auf knapp 4,1 Mrd. € gesenkt werden konnte. Ich habe Ende 2009 in einem ausführlichen Schreiben an die Stuttgarter SPD-GR-Fraktion dargestellt, wie windig diese Argumentation schon damals war, meine Anregungen wurden wie üblich ignoriert.

**Zusammenfassend** ergibt sich, dass in den 1,1 Mrd. € ausschließlich Planungsfehler und Fehleinschätzungen der Bahn enthalten sind. Das sind nicht die Mehrkosten, die die Kritiker des Projekts unterstellen. Mehrkosten aus der Bauphase, kommen zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit hinzu. Auch die weiteren 1,2 Mrd. € aus der Schlichtung, enthalten keine dieser Risiken, sondern nur die Kosten, die aus einer Realisierung des Projekts in guter Betriebsqualität

resultieren, das war der Ansatz in der Schlichtung. **Damit steht fest: die 5,6 resp. 6,8 Mrd. € sind die eigentlichen Kosten des Projekts also der Planungsvariante**, auf deren Basis alle Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Bewertungen und vor allen die politischen Entscheidungen basieren.

### **Die Entscheidungsgrundlagen für die Ausstiegsklausel 2009 und den Volksentscheid sind obsolet**

Die politischen Entscheidungen waren: der Beschluss 2009 die Ausstiegsklausel nicht zu nutzen und natürlich der Volksentscheid. Beide Entscheidungen basierten auf dem Kostendeckel von 4,5 Mrd. €, der wie wir heute wissen auf einer, je nach Sichtweise, bewussten Fälschung oder der Unfähigkeit der Bahn Kosten korrekt zu berechnen, beruhte.

Da wir uns noch ganz am Anfang des Projekts befinden, ist technisch und finanziell ein Ausstieg möglich, auch juristisch bieten die Fehlkalkulationen der Bahn, egal ob fahrlässig oder vorsätzlich entstanden, einen ausreichenden Hebel für einen möglichen Ausstieg.

Die politischen Entscheidungen fußen auf falschen Grundlagen. Jetzt muss entschieden werden, ob dieses Projekt fortgesetzt wird und die Mehrkosten von den Partnern, in welcher Verteilung auch immer, getragen werden oder ob man dieses Projekt stoppt. Dazu gehört natürlich auch die Beurteilung der Leistungsfähigkeit, für Stuttgart ganz wesentlich, auch die des S-Bahnverkehrs, die nur teilweise im Stresstest berücksichtigt wurde.

### **Rechtliche Einschätzung eines möglichen Ausstiegs**

Nach der eindeutigen Aussage aller Projektpartner (mit Ausnahme der Region Stuttgart) keine Mehrkosten zu übernehmen, ist die Finanzierung des Projekts nicht mehr gegeben. Von den Befürwortern wird nach wie vor behauptet ein Ausstieg sei rechtlich nicht mehr möglich. Dies ist falsch, auch hier gilt: ein Blick in den Vertragstext erleichtert die Rechtsfindung. In § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrags steht klar und unmissverständlich: "Kann danach (nach dem 31.12.2009, JS) die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen. Diesemfalls werden die ... angefallenen Kosten von den EIU (= der Bahn, JS) zu 60 % und vom Land zu 40 % getragen." Klarer geht's nicht. Weiter wird vertraglich ein qualifizierter Abschluss des Projekts festgelegt, dies bedeutet "Herstellung eines verkehrssicheren Betriebszustandes (keine Provisorien), der Verkehrsleistungen in dem Zustand, wie sie vor Beginn des Projekts möglich waren, ermöglicht."

**Zusammenfassend: Für den Fall einer Finanzierungslücke, der mit der Weigerung der Projektpartner weitere Kosten zu übernehmen gegeben ist, besteht eine eindeutige vertragliche Regelung: Das Projekt wird abgebrochen, die bisher aufgelaufenen Kosten werden aufgeteilt und - ganz wichtig- der alte Bahnhof wird in seiner ursprünglichen Betriebsqualität wiederhergestellt. Alle Unkenrufe, es gäbe keine Alternative zum Weiterbau sind damit hinfällig.**

### **Die Ausstiegskosten können fair aufgeteilt werden**

Diese werden von der Bahn auf 2 Mrd. € geschätzt. Sie werden aber im Fall eines Projektabbruchs so nicht anfallen (vgl. Stuttgarter Zeitung von [2.1.2013](#)) und letztendlich auch Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Partnern sein. Bei Bauabbruch ist es in der Regel so, dass nicht die gesamte Vertragssumme bezahlt wird, sondern nur die bereits erbrachten Leistungen zzgl. einer Entschädigung für entgangene Gewinne erstatten werden. Man wird die Bahn auch fragen müssen, wie sie das Projekt für 5,6 Mrd. beenden will, wenn vor Baubeginn bereits 2 Mrd. verbraucht sind.

Ein großer Brocken der bereits erbrachten Leistungen ist das Technikgebäude. Dieses brauchen wir auch für einen modernisierten Kopfbahnhof. Ein weiterer Brocken ist die Verlegung des Gleisvorfelds. Für den Kopfbahnhof kann diese Investition vermutlich zur Verlängerung der Bahnsteige genutzt werden, wodurch die Kapazität des vorhandenen Bahnhofs deutlich verbessert wird. Es können dann, wenn ich das richtig rechne, zwei einfache ICEs an einem Bahnsteig halten. Die Grundstückserlöse können teilweise realisiert werden, da der Abstellbahnhof unabhängig von S21 nach Cannstatt verlegt werden kann. Zudem würde sich eine Rückabwicklung bilanzorisch weitgehend aufheben, da bei der Bahn lediglich liquides Kapital in Vermögen umgewandelt wird.

Die Stadt und das Land werden bei einem Abbruch des Projekts natürlich ein hohes Interesse an einer Modernisierung des Kopfbahnhofes haben. Da die Bahn hierzu keine Sondermittel erhält, wird es im Falle eines Abbruchs seitens der Projektpartner einen teilweisen Verzicht auf Forderungen geben, die dann in einen neuen modernisierten Bahnhof investiert werden können. Dies ist auch der Kern des [Vorschlags](#) der Oberbürgermeister Pelgrim und Palmer.

**Damit sich hier was bewegt müssen die Projektpartner und die Bahn verhandeln. Als Voraussetzung muss die Bahn endlich nachprüfbar Zahlen auf den Tisch legen. Die SPD als bisherige Befürworterin könnte hier eine zentrale Vermittlerposition einnehmen, vorausgesetzt, sie ringt sich zu einem Ausstieg aus dem alten S 21-Projekt durch.**

03.01.2012, Jürgen Schmid, Mitglied im SPD Kreisvorstand Stuttgart