

**S21-Bilanz von Land und Stadt:**

# **Abgezockt und abgehängt**

**Das Aktionsbündnis für K21 deckt auf:  
Mappus & Co. verschleiern reale Kostenaufteilung.  
Per saldo zahlen vor allem Stadt und Land,  
und die Bahn stößt sich gesund!**



[www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de)

**Wer zahlt wie viel für S 21?  
Die Analyse der Geldflüsse**

**K21**

**ja zum Kopfbahnhof  
Bahnhof mit Vernunft.**

## Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21



## Impressum

**Herausgeber:**  
 Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21  
 c/o BUND-Umweltzentrum  
 Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart  
 Tel. 0711/61979-40  
 V.i.S.d.P.: Gerhard Pfeifer (BUND)

**Recherche und Texte:**  
 Wirtschaftsfachleute der Parkschützer

**Redaktion und Layout:**  
 Peter Fendrich

**Karikatur auf dem Titel:**  
 Edgar Bayer

**Druck:**  
 Steinkopf Druck GmbH, Stuttgart

Papier FSC-zertifiziert  
**Download als PDF:**  
[www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de)

Stuttgart, 3/2011

Bitte unterstützen Sie das Aktionsbündnis mit einer **Spende** für unsere landesweiten Informationskampagnen, Demos und Veranstaltungen. Bankverbindung: BUND-Regionalverband Stuttgart, Konto 618 052 020 bei der Südwestbank, BLZ 600 907 00, Verwendungszweck: S 21 – stopp!

## Inhalt

<b>Editorial</b> von Gerhard Pfeifer (BUND)	3
<b>Wer zahlt wie viel für Stuttgart 21?</b>	
■ Nicht eingerechnete Lastenumverteilungen	4
Positionen, die in offiziellen Rechnungen gar nicht auftauchen	5
■ Gegenzurechnen: Nicht einbezogene Projekt-Erlöse der Bahn	7
■ Verschleierte und zu verrechnende Finanzierungsanteile	8
■ Die tatsächliche Lastenverteilung	10
■ Offizielle und tatsächliche Finanzierung im Vergleich	11
<b>Gesamtbilanz mit Kostensteigerung</b>	12
<b>Ergebnis:</b>	
Land und Stadt zahlen den Löwenanteil, die Bahn hält sich schadlos	13
<b>Quellenbelege</b>	14

Liebe Leserinnen und Leser,

dieses Heft entstand auf der Suche nach des Pudels Kern: Es gibt Antworten auf unsere grundsätzliche Frage, warum nicht nur verbohrt Politiker sich vehement für Stuttgart 21 einsetzen, sondern insbesondere auch die Deutsche Bahn, obwohl sie alle ähnlichen Projekte längst als unwirtschaftlich verworfen hat. Warum nicht auch in Stuttgart, zumal Bahnfachleuten durchaus be-

### Märchenstunde mit Mappus

„82 Prozent der Mittel kommen von der Europäischen Union, dem Bundeshaushalt und der Deutschen Bahn AG. (...) Wenn man vier, fünf Milliarden von außerhalb bekommt, kann man doch nicht sagen: Vielen Dank für das Angebot. – Baden-Württemberg zahlt für dieses Projekt weniger als wir in einem Jahr in den Länderfinanzausgleich stecken. (...) Ich will nicht, dass dieses Geld woanders hin fließt!“

*Ministerpräsident Mappus am 22.2.2011 bei einem Wahlkampfauftritt in Heddeshheim*

wusst ist, dass der hier geplante Tiefbahnhof keinen wirklichen Fortschritt bringt, sondern eher ein Nadelöhr schafft?

Dass die Bahn das in Kauf nimmt, muss daran liegen, dass sie die hier entstehenden Engpässe durch alternative Strecken kompensieren kann und sich obendrein anderen Nutzen davon verspricht – nämlich stattlichen finanziellen Profit!

Für diese These spricht, dass die Bahn-Manager alle Anfragen zur Projektfinanzierung blocken und nicht einmal dem Verkehrsausschuss des Bundestags Einsicht in ihre Wirtschaftlichkeitsrechnung gewähren wollen, obwohl ihr Unternehmen immer noch zu hundert Prozent dem Bund gehört.

Wo alle Fakten auf den Tisch kommen sollten, blieb diese Einsichtnahme auch unseren Vertretern bei der Schlichtung verwehrt. Doch es geht auch ohne: Ausgehend von den offiziellen Zahlen und dem Diagramm zur Lastenverteilung haben Wirtschaftsfachleute der Parkschützer alle publik gewordenen Erlöse und Transferleistungen addiert und subtrahiert. Mit der nachfolgenden Bilanzierung liefern sie nun den Nachweis,

- dass unterm Strich für Stuttgart 21 keine Bundesmittel ins Land zurückfließen, also keine Kompensation für die Zahlungen in den Länderfinanzausgleich erzielt wird, wie Mappus gerne behauptet,
- sondern dass die Tieferlegung des Bahnhofs letztlich größtenteils vom Land, von der Stadt und der Region finanziert wird,
- dass statt dessen die Bahn alle Ausgaben für Stuttgart 21 über Immobilien Erlöse und verschleierte Geldtransfers kompensiert bekommt,
- dass die Bahn darüber hinaus mit milliardenschwerem Gewinn rechnet und sich damit der zynische Spruch von Bahnchef Grube, „die Bahn schenkt Stuttgart einen Bahnhof“, ins Gegenteil verkehrt!

Wenn es noch eines Belegs bedarf, dass diese Enthüllungen Hand und Fuß haben, lieferte ihn übrigens Bahnvorstand Kefer ... Die eigentlichen Übeltäter waren allerdings in erster Linie unsere Volksvertreter!

Ihr Gerhard Pfeifer  
Sprecher des Aktionsbündnisses für K21

# Wer zahlt wie viel für Stuttgart 21?

## Die Projektbetreiber unterschlagen Lastenumverteilung und verschleierte Subventionen

Nach den offiziellen Angaben der Projektbetreiber betragen die Kosten für Stuttgart 21 (ohne NBS Wendlingen-Ulm) aktuell 4,088 Milliarden Euro.<sup>1</sup> Diese sollen sich auf die Projektpartner wie folgt verteilen:<sup>2</sup>

- 1469 Mio. EUR Deutsche Bahn
- 1229 Mio. EUR Bund
- 824 Mio. EUR Land
- 239 Mio. EUR Stadt Stuttgart
- 227 Mio. EUR Flughafen
- 100 Mio. EUR Region Stuttgart

Auf den ersten Blick scheint das „bestgerechete“ Projekt ein ganz gutes Geschäft fürs „Ländle“ zu sein, wie Mappus nicht müde wird zu betonen. Das meiste Geld komme schließlich von außen, das heißt von Bund und Bahn. Allerdings ist das nur die halbe oder sogar das Gegenteil der Wahrheit. Denn im Vorfeld und im Hintergrund gab es zwischen den Projekt-Beteiligten erhebliche Zahlungsströme, die in der offiziellen Graphik nicht berücksichtigt wurden. [Bild 1]

### Nicht eingerechnete Lastenumverteilungen

#### 1. Grundstückskauf

Um das einst totgesagte Projekt wiederzubeleben, ließ sich die Stadt im Jahr 2001 auf einen fragwürdigen Deal ein: Sie kaufte der Bahn für 459 Mio. Euro die Gleisflächen des Kopfbahnhofs, den Abstellbahnhof und die Gäubahntrasse ab, obwohl diese erst nach Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Beseitigung der Altlasten genutzt oder vermarktet werden können.<sup>3</sup>

#### 2. Zinsverzicht durch die Stadt

Die mindestens 19-jährige Vorfinanzierung des Kaufpreises von 459 Mio. Euro ergibt bei einem Zinssatz von 5,5 Prozent pro Jahr mit Zinseszins einen Zinsaufwand von mehr als 810 Mio. Euro bis zum 31.12.2020. Davon hat die Stadt der Bahn die Zinsen bis zum 31.12.2010 in Höhe von 285 Mio. EUR von vornherein erlassen. Im sogenannten „Memorandum of Understanding“ von 2007 hat

die Stadt obendrein auf die für den Zeitraum vom 1.1.2011 bis zum 31.12.2020 vereinbarten Verzugszinsen verzichtet.<sup>4</sup>

Durch Kauf und Zinsverzicht vergrößert sich das finanzielle Engagement der Landeshauptstadt (offiziell: 239 Mio. Euro) also um  $459 + 810 = 1.269$  Mio. Euro, während das Engagement der Bahn durch diese Einnahmen im gleichen Umfang zurückgeht. Aufseiten der Bahn sind diese 1.269 Mio. Euro in vollem Umfang ergebniswirksam, da die verkauften Grundstücke für 1 Euro in der Bilanz standen und der Zinsverzicht der Stadt für den auf viele Jahre im Voraus vereinnahmten Kaufpreis praktisch einem zinslos gewährten Darlehen entspricht, das die Zinsrechnung der Bahn gravierend entlastet.

Aufseiten der Stadt ist das eingegangene Engagement in voller Höhe liquiditätswirksam und zu einem nicht geringen Teil auch kostenwirksam. Denn angesichts extrem hoher Vorauszinsen, der übernommenen Altlasten<sup>5</sup> und der Verwertungsbeschrän-

kungen ist selbst bei einer ertragsoptimierten trostlosen Großblockarchitektur mit Flächenmaximierung nur ein eingeschränkter Rückfluss aus einem späteren Weiterverkauf zu erwarten.

Für die Altlastensanierung auf dem Cannstatter Güterbahnhofsgelände und diverse Nebenkosten muss die Stadt im Übrigen

das 1,5-fache des Kaufpreises aufbringen. Das Argument, die Vorausfinanzierung sei aus vorhandenen Rücklagen entnommen und erfordere mithin keine Zinsen, trägt nicht weit. Denn bei einer jährlichen Nettoneuverschuldung von mehr als 200 Mio. Euro hätte man mit den Rücklagen ja auch andere Löcher stopfen und damit Zinsen

sparen können. Auch wäre es möglich gewesen, die Rücklagen zinsbringend anzulegen, statt sie zinslos der Bahn zuzuschieben.

### 3. Zuschuss des Flughafens

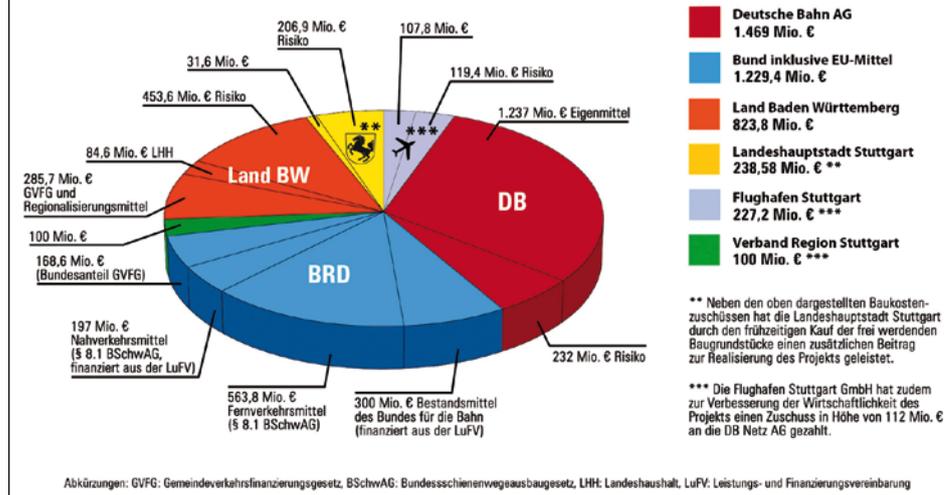
Der Flughafen Stuttgart hat der Bahn ohne Gegenleistung weitere 112 Mio. Euro überwiesen, um „die Wirtschaftlichkeit zu verbessern“.<sup>6</sup> Dadurch erhöht sich das finanzielle Engagement des Flughafens um weitere 112 Mio. auf 339 Mio. Euro, während das Engagement der Bahn um denselben Betrag gesunken ist.

### 4. Verschleierte Zuschuss des Landes

Das Land schob der Bahn in einer verdeckten Finanzierungsaktion, die erst 2010 vom SPIEGEL aufgedeckt wurde, rund 300 Mio. Euro zu (rund 100 Mio. für Züge, die erst in ferner Zukunft mal fahren sollen, und rund 200 Mio. Euro für die Beschaffung von Fahrzeugen).<sup>7</sup> Der Vorsitzende des Bundestagsverkehrsausschusses, Winfried Hermann, schätzt die stille Subventionierung der Bahn durch das Land sogar auf rund 600 Mio. EUR, weil die bezahlten Nahverkehrspreise systematisch überhöht seien. Dadurch erhöht sich das Engagement des

## Offizielle Finanzierungsanteile an Stuttgart 21

Grundlage: Graphik aus Postwurfsendung an 745.000 Haushalte



Das offizielle Tortendiagramm zur Kostenaufteilung unter den Projektpartnern (Bild 1)

Landes also mindestens um 300 Mio. Euro, während das Engagement der Bahn dementsprechend abnimmt. Die hinter diesem Deal steckende Vergabe von Nahverkehrsleistungen auf Jahre im Voraus ohne Ausschreibung ist nach geltender Rechtsprechung übrigens rechtswidrig.<sup>8</sup>

### Positionen, die in offiziellen Rechnungen unterschlagen werden

Die offizielle Darstellung berücksichtigt zudem eine ganze Reihe von Positionen überhaupt nicht, die für die Ermittlung der tatsächlichen Finanzierungsbelastungen von erheblicher Bedeutung sind:

#### 1. Weitere bereits absehbare Kostensteigerungen in Milliardenhöhe

Von den bereits absehbaren weiteren Kostensteigerungen will die Bahn nur noch 278 Mio. Euro auf ihre eigene Kappe nehmen<sup>9</sup>. Dann sei ihr letzter Risikopuffer verbraucht – eine Aussage, die man beim Lesen der folgenden Analyse im Kopf behalten sollte. Den Rest – und zwar wohl mindestens weitere 2 Milliarden Euro<sup>10</sup> – werden das Land

und die Stadt Stuttgart alleine stemmen müssen, wenn sie durch den Baufortschritt erpressbar geworden sind.

#### 2. Kosten, die bei der Stadt Stuttgart und beim Flughafen versteckt wurden

Ein beträchtlicher Teil der wirklichen S21-Kosten taucht in der hier analysierten offiziellen Kostenrechnung erst gar nicht auf. Diese Anteile wurden vorab ganz oder teilweise auf den Flughafen oder die Stadt abgewälzt. Dazu zählen

- der Bau des Flughafen-Fernbahnhofs<sup>11</sup>, dessen Kosten von rund 150 Mio. Euro

aus der S21-Finanzierung ausgegliedert wurden und allein vom Flughafen getragen werden sollen,

- notwendige Umbauten bei der Stadtbahn<sup>12</sup>,
- die Verlagerung der Neckar-Realschule und Auswirkungen auf Planetarium und das Katharinen-Gymnasium<sup>13</sup>,
- der Kauf der privat betriebenen Mineralbäder Berg und Cannstatt zuzüglich Renovierungsaufwand
- sowie bereits vor dem Projektbeginn angefallene Verfahrens-, Verwaltungs- und anteilige Werbekosten.



*Unterzeichnung einer folgenschweren Vereinbarung ...*

## Gegenzurechnen: Nicht einbezogene Projekt-Erlöse der Bahn

### 1. Immobiliengewinne der Bahn aus dem Ausverkauf freierwerdender Flächen

Zu den außerordentlichen Erträgen der Bahn aus dem Projekt Stuttgart 21 kommt noch das ca. 16 Hektar große Areal A1 aus den längst frei gewordenen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs, das die Bahn selbst vermarktet und deshalb nicht, wie die erst später nutzbaren ca. 100 Hektar großen Flächen, an die Stadt verkauft hat. Doch was erwirtschaftet die Bahn aus dem A1-Gelände? Nachdem der Immobilieninvestor ECE für 3 Hektar Bauland ca. 53 Mio. Euro bezahlt hat<sup>14</sup> (erwartet waren ursprünglich 90 Mio. Euro<sup>15</sup>), könnte die Deutsche Bahn hier bis zu 280 Mio. Euro Erlösen.

Nimmt man als letztes Mosaiksteinchen noch das Güterbahnhofsgebiet in Cannstatt dazu, für das die Stadt 2001 an die Bahn 40,5 Mio. Euro unter dem Vorwand bezahlte<sup>16</sup>, dort die Sportstätten für die Olympiade 2012 zu errichten, kommt man zu dem unglaublichen Schluss, dass die Bahn sich in Stuttgart als Bauherr und Großinvestor nur aufspielt, weil sie gar nichts investiert.

Besonders pikant sind diese beiden Grundstücksgeschäfte dadurch, dass die Bahn dabei Immobilien veräußert, die ihr nach geltender Rechtslage überhaupt nicht zustehen. Denn bei der Bahnprivatisierung erhielt die neugegründete DB AG nur die betriebsnotwendigen Immobilien übertragen. Alle anderen nicht mehr betriebsnotwendigen Grundstücke wie der damals bereits stillgelegte Güterbahnhof auf dem A1-Gelände hätten an das so genannte „Bundes-eisenbahnsondervermögen“ fallen müssen, um zur Tilgung von Altschulden der Bundes- und der Reichsbahn verwendet zu werden.

Die beiden Immobiliendeals der Bahn mit den Flächen des Stuttgarter Hauptbahnhofs und des ehemaligen Cannstatter Güterbahnhofs beruhen somit auf einer Umgehung gesetzlicher Bestimmungen und gehen in voller Höhe zulasten des Steuerzahlers.

### 2. Außerordentliche Bahngewinne infolge unterlassener Instandhaltung und Einnahmen durch Nutzungsgebühren

Zur Bahnbeteiligung zum Nulltarif kommt indes noch eine weitere Ergebnisverbesserung hinzu. Und zwar die rund ein-

halb Milliarden Euro Investitionsrückstau, die die Bahn nach eigenen Angaben schon seit 16 Jahren in Stuttgart und im Gleisvorfeld durch unterlassene Modernisierung und gezieltes Fahren auf Verschleiß „eingespart“ hat<sup>17</sup>.

Nun könnte man zwar sagen, dass es richtig war, nicht mehr in die Instandhaltung und Modernisierung von Bahnanlagen zu investieren, die ohnehin demnächst wegfallen. An der Kosteneinsparung ändert dies aber nichts. Zudem hat die Bahn gleichwohl 16 Jahre lang die vollen Stations- und Trassengebühren<sup>18</sup> für die laufende Instandhaltung und Modernisierung weiterberechnet und auch vereinnahmt. Diese Aufwendungen wurden also fortlaufend an die Bahn bezahlt, aber von ihr nie realisiert. Sie sind bahnsseitig daher uneingeschränkt ergebniswirksam und schlagen weiterhin positiv zu Buche, weil die Bahn auch während der weiteren Bauzeit kassiert, obwohl das Gelände seit 2001 der Stadt gehört.

### 3. Fazit: S21 ist für die Bahn und ihre Manager ein Bombengeschäft!

Alles in allem setzt die Bahn, wenn man die parallel zugeschobenen Gelder und die

projektbegleitenden Immobilienerlöse dagegen rechnet, für Stuttgart 21 gar nichts ein, sondern behält per saldo sogar die rund 1,5 Milliarden Euro aus der vernachlässigten Instandhaltung und der unterlassenen Modernisierung als dauerhaften Überschuss: 1,5 Milliarden Euro 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 (2009) stammt aus außerordentlichen Erträgen des Projekts Stuttgart 21. Und als netter Nebeneffekt wurden damit auch Erfolgstantiemen für die amtierenden Bahnvorstände fällig. Das heißt, Grube, Kefer & Co. profitieren auch privat durch den S21-Deal und behalten die erhaltenen Millionenbeträge wohl auch dann, wenn S21 scheitert.

Wie Grube zu behaupten, dass die Bahn Land und Leuten einen Bahnhof schenkt, erscheint nun mehr als frech: Unterm Strich erweist sich Stuttgart 21 als Danaer-Geschenk!

## Verschleierte und zu verrechnende Finanzierungsanteile

Die privatisierte Deutsche Bahn AG, der ebenfalls privatwirtschaftlich organisierte Flughafen Stuttgart und der Regionalverband Stuttgart sind für die Finanzierung sozusagen nur Durchleitungsstationen. Denn dahinter stehen wiederum die Beteiligten Bund, Land, Stadt und Landkreise als Gesellschafter.

Im Sinne wirklicher Transparenz muss ihr Anteil auf die tatsächlichen Anteilseigner bzw. Mitglieder anteilig umgelegt und mit deren Beiträgen saldiert werden.

### Anteile von Bund und Bahn

- Nutznießer der 1,5 Milliarden Euro Ergebnisverbesserung der Bahn, soweit sie nicht durch Boni bzw. Erfolgstantiemen des Bahnmanagements abgeschöpft werden, ist am Ende deren alleiniger Eigentümer: der Bund.
- Dem Bund wächst die Ergebnisverbesserung der Bahn in vollem Umfang zu. Wobei es offenbleiben kann, inwieweit der Bund einen Teil der Ergebnisverbesserung über Ertragssteuern vorab ab-

schöpft. Denn Finanzamt und Alleinaktionär sind in diesem Fall ja identisch.

- Der eigene Beitrag des Bundes zur Tiefenerlegung des Bahnhofs beträgt aber nur 1,229 Milliarden Euro.
- Verrechnet man nun die Anteile von Bund und bundeseigener Bahn, verbleibt für beide Projektpartner zusammen ein Überschuss von mehr als einer halben Milliarde Euro.

### Anteile von Flughafen und Region

- Auch die Finanzierung über den Flughafen, die statt der offiziell genannten 227 Mio. 489 Mio. Euro beträgt, verschleiert nur die wirkliche Verteilung der Finanzlast. Denn von den  $227 + 112 + 150 = 489$  Mio. Euro landen am Ende 65 Prozent beim Land und 35 Prozent bei der Stadt Stuttgart entsprechend ihren Anteilen als Eigner der Flughafengesellschaft.<sup>19</sup>
- Von den 100 Mio. Euro, die die Region beiträgt, belasten am Ende rund 26 Mio. die Stadt Stuttgart, während je 18,5 Mio. Euro von den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis aufgebracht werden müssen.<sup>20</sup>

## Die tatsächliche Lastenverteilung

Führt man alle diese Korrekturrechnungen durch, steht man plötzlich vor einer ganz anderen Verteilung der Finanzlasten.

### 1. Stadt Stuttgart

Das finanzielle Gesamtengagement der Stadt Stuttgart beträgt selbst ohne Kostensteigerungen mehr als das Sechsfache der offiziell genannten Zahl: Schon auf der Basis der bislang offiziell eingestandenen Projektkosten von 4,088 Mrd. Euro beträgt der tatsächliche Finanzierungsbeitrag der Stadt Stuttgart statt der offiziell genannten 239 Mio. Euro rund 1,6 Milliarden Euro. Denn es fehlen in der offiziellen Zahl die auf Jahrzehnte vorfinanzierten Immobilienerwerbe, die daraus resultierenden realen Zinslasten der Stadt und die gleichzeitig gegenüber der Bahn ausgesprochenen Zinsverzichte, aber auch die versteckten Aufwendungen für Stadtbahn-Umbauten und notwendige innerstädtische Gebäudeverlagerungen oder die der Stadt wirtschaftlich anteilig zuzurechnenden Anteile aus den Umwegfinanzierungen über den Flughafen und die Region Stuttgart:

- 459,0 Mio. Euro, die zusätzlich für den Kauf des Gleisvorfelds durch die Stadt aufgewendet wurden;
- 810,0 Mio. Euro beträgt die reelle Belastung der Stadt durch die erst bis 2010 vereinbarten und dann bis 2020 verlängerten Zinsverzichte zugunsten der DB;
- 40,5 Mio. Euro, die die Stadt zuzüglich Altlastensanierung für den Kauf des Cannstatter Güterbahnhofs aufbrachte;
- 10,0 Mio. Euro muss die Stadt mindestens für die Verlagerung oder die Reparatur von Gebäuden – z. B. der Neckar-Realschule – aufbringen;

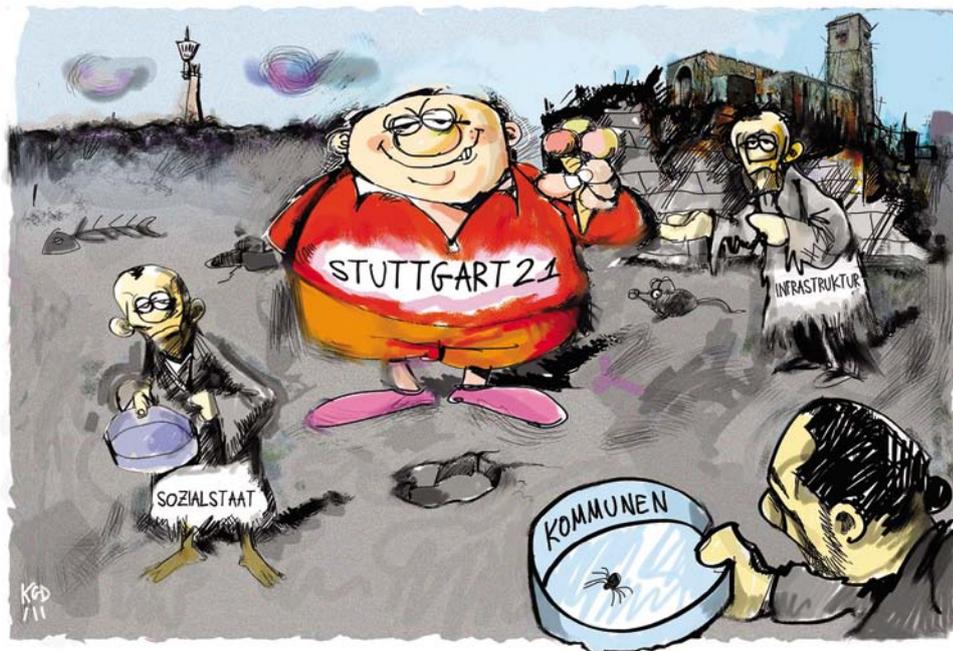


Bild: K. Koutfogorgos

Die Bahn verdient an Stuttgart 21 bis zu 1,8 Milliarden Euro auf Kosten von Land und Stadt

- 40,0 Mio. Euro soll die SSB (zu 100 Prozent im Eigentum der Stadt) laut Presseberichten für die Verlagerung der U-Bahn Station Staatsgalerie bezahlen;
- 171,1 Mio. Euro beträgt der wirtschaftlich der Stadt Stuttgart gemäß ihrem Eigentümeranteil zuzurechnende Anteil aus dem Finanzierungsbeitrag des Flughafens (35 Prozent von 489 Mio. EUR);
- 26,0 Mio. Euro beträgt der der Stadt zuzurechnende Anteil aus dem Finanzierungsbeitrag des Regionalverbands.
- 35,3 Mio. Euro kostete die Stadt der Kauf (incl. Renovierungskosten von 3,3 Mio.) der bislang privat betriebenen Mineralbäder Berg und Cannstatt, durch den der Erfolg versprechende Widerstand der Betreiber umgangen wurde.

Tritt die erwartete Kostensteigerung in der Größenordnung von rund 2,3 Milliarden Euro ein, erhöht sich die Finanzierungslast der Stadt Stuttgart auf über 2,8 Milliarden Euro. Das ist weit mehr als das **Zehnfache** des bislang offiziell genannten Beitrags. Die nach der Altlastensanierung in offiziell zehn, realistisch betrachtet aber erst in 15 bis 20 Jahren erzielbaren Erlöse aus dem

Grundstücksverkauf auf den von der Stadt erworbenen Flächen A2, A3, C und D stehen in keiner Relation zu diesen Ausgaben, zumal die potenziellen Erlöse von

- der Altlastensanierung,
- den Erschließungskosten,
- dem absehbaren Wertverlust durch Bau-massenbeschränkungen, soziale Faktoren (Schaffung von bezahlbarem Wohn-

raum) und sinkende Nachfrage ■ und den in die Gesamtrechnung nicht aufgenommenen immensen Verwaltungs-, Werbe- und sonstigen Kosten neutralisiert werden dürften. Außerdem wurde hier auch nicht hinterfragt, warum die Stadt für die neue Bibliothek teures A1-Gelände kaufte, statt eigene Flächen zu nutzen ...

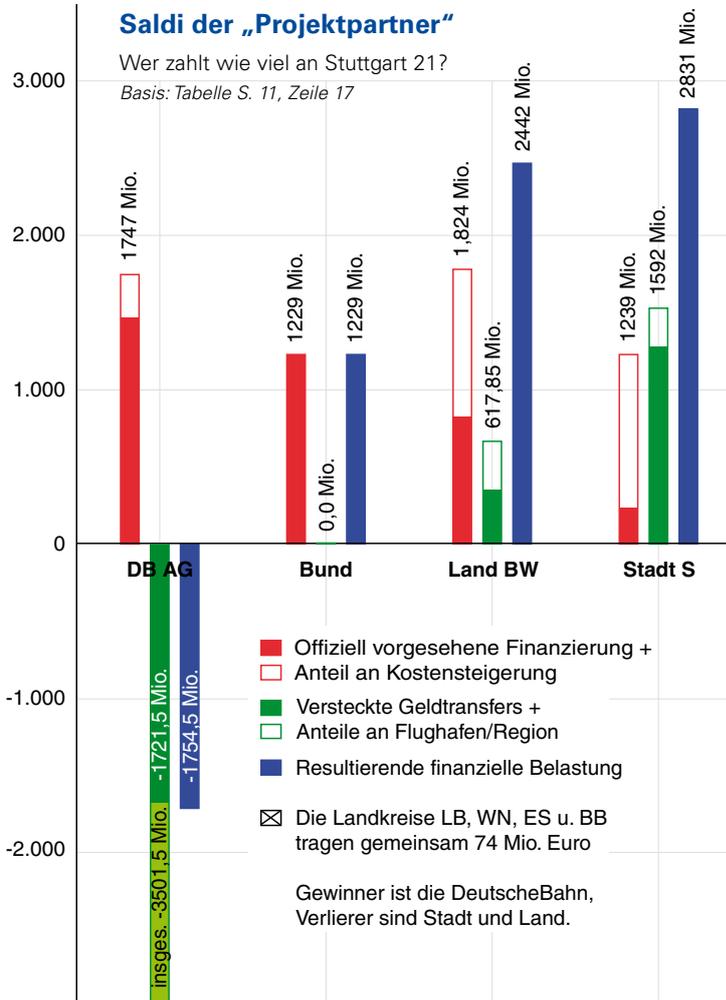


Pos.		DB-Erlöse	DB-Invest	Bund	Land	Stadt	Flughafen	Region	Summe	
A	<b>Offiziell genannte Anteile der Projektpartner</b> in Millionen Euro <sup>1</sup>		-1.469	-1.229	-824	-239	-227	-100	<b>-4.088</b>	
	Verteilung in Prozent		36 %	30 %	20 %	6 %	6 %	2 %	100 %	
	Diese offiziellen Zahlen suggerieren, dass zwei Drittel der Projektfinanzierung von Bund und Bahn erbracht werden, also von „außerhalb“ zufließen.									
<b>I</b>	<b>In den offiziellen Zahlen nicht berücksichtigte Zahlungsverchiebungen zwischen den Beteiligten:</b>									
1	Kauf des Gleisvorfelds und Abstellbahnhofs durch die Stadt <sup>3</sup>	[459]				-459			-459	
	Vermarktungserlöse für die erworbenen Immobilien werden nicht verrechnet, da sie durch Altlastensanierung, Erschließung, sonstige Projektkosten der Stadt und Wertverlust aufgefressen werden.									
2	Zweimaliger Zinsverzicht der Stadt zugunsten der Bahn <sup>4</sup>	[810]				-810			-810	
3	Kauf des Güterbahnhofs Cannstatt durch die Stadt (ohne Sanierung) <sup>20</sup>	[40,5]				-40,5			-40,5	
4	Sonderüberweisung des Flughafens an die Bahn ohne Gegenleistung <sup>6</sup>	[112]					-112		-112	
5	Verdeckte Vorauszahlung vom Land an die Bahn (mindestens) <sup>7</sup>	[300]			-300				-300	
<b>II</b>	<b>Verschwiegene Zusatzkosten:</b>									
6	Bau des zweiten Flughafenbahnhofs (bezahlt der Flughafen) <sup>11</sup>						-150		-150	
7	Notwendige Stadtbahn-Umbauten (Finanzierungsanteil Stadt) <sup>12</sup>					-40			-40	
8	Verlagerung städtischer Schulen und anderer Gebäude <sup>13</sup>					-10			-10	
9	Kauf und Sanierung der Mineralbäder Berg und Bad Cannstatt					-35,3			-35,3	
10	<b>Zwischensummen</b> ohne Projektkostensteigerung	[1.721,5]	-1.469		-1.124	-1.633,8	-489	-100	<b>-6.044,8</b>	
11	Erwartete weitere Kostensteigerungen und deren Verteilung <sup>10</sup>		-278		-1.000	-1.000			-2.278	
	Durch die Berücksichtigung einer erwarteten Kostensteigerung um ca. 2,3 Mrd. Euro steigt das Projektvolumen auf rund 8,3 Mrd. EUR. Das netto zu finanzierende Gesamtvolumen des Projekts wächst aber nur unterproportional, da die Einbeziehung der o. a. Bahnträge gegenläufig wirkt. Allerdings kommt diese zusätzliche Selbstfinanzierung allein der Bahn zugute.									
<b>III</b>	<b>Ergebnisverbesserungen der Deutschen Bahn AG durch S21:</b>									
12	Eingesparte zurückgestaute Instandhaltung des Kopfbahnhofs <sup>16</sup>	1.500								
13	Immobilienlöse der Bahn durch Verkauf von Quartier A1 (geschätzt)	280								
14	<b>Zwischensummen</b> (Bahnerlöse und Anteile an gesamten Projektkosten)	[+3.501,5]	-1.747	-1.229	-2.124	-2.633,8	-489	-100	<b>-8.322,8</b>	
<b>IV</b>	<b>Umlegung der Ergebnisse von Flughafen und Region Stuttgart gemäß der tatsächlichen Beteiligung:</b>									
15	Umlegung Ergebnis Flughafen Stuttgart auf Anteilseigner				-317,85	-171,15	-			
16	Umlegung des städtischen Anteils an der „Regionalumlage“					-26		-74 *		
17	<b>Saldi der Projektpartner (tatsächliche finanzielle Belastung)</b>	<b>+1.754,5</b>	<b>-1.229</b>	<b>-2.442</b>	<b>-2.831</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-74 *</b>	<b>-6.576</b>	
18	Beteiligung an verbleibenden Projektkosten (ohne DB) in Prozent	<b>0 %</b>	<b>18,7 %</b>	<b>37,1 %</b>	<b>43 %</b>	<b>43 %</b>	<b>43 %</b>	<b>1,2 %</b>	100 %	
19	Erlös von Bahn und Bund; Finanzierungslast von Land, Stadt und Kreisen	zusammen +525,5			zusammen -5.347					
	*Die Zahlen unter Region stehen hier für die verbleibenden vier Landkreise LB, WN, ES u. BB mit jeweils 18,5 Mio. Euro. Zahlen in eckigen Klammern werden in der Spaltensumme nicht einbezogen.									

### Saldi der „Projektpartner“

Wer zahlt wie viel an Stuttgart 21?

Basis: Tabelle S. 11, Zeile 17



### 2. Land Baden-Württemberg

Auch der Finanzierungsanteil des Landes ist erheblich höher als offiziell angegeben: Schon auf der Basis der bislang eingestandenen Kosten beträgt der tatsächliche Finanzierungsbeitrag des Landes statt der offiziellen 824 Mio. Euro fast eineinhalb Milliarden Euro. Denn es fehlen in der offiziellen Zahl die mindestens 300, wenn nicht 600 Mio. Euro, die das Land der Bahn ohne Ausschreibung u. a. für weit in der Zukunft liegende Verkehrsleistungen heimlich zugeschoben hat. Und es fehlen die dem Land anteilig zuzurechnenden rund 318 Mio. Euro aus der Umwegfinanzierung über den Flughafen.

Tritt die erwartete Kostensteigerung in der Größenordnung von insgesamt rund 2,3 Milliarden Euro ein, erhöht sich die Finanzierungslast des Landes auf rund 2,4 Milliarden Euro, also das **Dreifache** des bislang offiziell genannten Beitrags.

### 3. Bund und Bahn

Bund und Bahn leisten zusammen genommen keinen realen Finanzierungsbeitrag, weil die Bahn parallel so viele Erlöse erzielt: Ihr „Gesamtbeitrag“ erscheint deshalb in nebenstehender Graphik negativ.

Diese Erlöse sind so hoch, dass der Bund als Eigner der Bahn deutlich mehr Ergebnisverbesserung (im Sinne von „Shareholder Value“) aus dem Projekt S21 herausholen könnte, als er selbst an Geld in das Projekt hineinsteckt. Auch wenn die Bahn sich – wie versprochen – an den vorhersehbaren Kostensteigerungen noch mit maximal 278 Mio. Euro beteiligt, bleibt das Gesamtengagement von Bund und Bahn zusammengerechnet negativ (siehe Tabelle, S. 11, Zeile 18). Dieser Überschuss auf Bundesebene beträgt 1.755 – 1.292 = 526 Mio. Euro. Zieht der Eigentümer kein Geld ab, kann die Bahn per saldo **1.755 Mio. Euro** für sich verbuchen.

## Ergebnis: Land und Stadt zahlen den Löwenanteil, die DB hält sich schadlos

Wenn Bund und Bahn per saldo nichts zur Finanzierung beitragen bzw. die Bahn sogar kräftig am Projekt Stuttgart 21 verdient, bedeutet das im Umkehrschluss, dass die vermeintlich so cleveren Schwaben – repräsentiert durch das Land Baden-Württemberg, die Stadt und die Region Stuttgart – letztendlich die Tieferlegung des Bahnhofs fast allein bezahlen, anstatt, wie von Ministerpräsident Mappus im Wahlkampf wiederholt kolportiert, endlich mal Geld aus dem Länderfinanzausgleich zurückzuholen.

### Die tragischen Verlierer sind die Stuttgarter

Noch größer als der Anteil des Landes ist die Last, die allein die Stuttgarter durch das Projekt S21 schultern müssten: ohne Kostensteigerung rund 3.000 Euro pro Kopf – vom Baby bis zum Greis – und rund 4.600 Euro pro Kopf im Falle der erwarteten Kostensteigerung um über zwei Milliarden Euro, an deren Finanzierung sich die Stadt vermutlich zur Hälfte beteiligen müsste. Nicht eingerechnet sind Baugrundrisiken sowie die zahllosen Belastungen und Ein-

schränkungen während der Bauzeit, das heißt ein lang anhaltender Verlust an Lebensqualität und zum Lohn ein Bahnhof mit schlechteren Verbindungen, verminderter Kapazität und Aufenthaltsqualität.

### Verfassungswidrige Mischfinanzierung

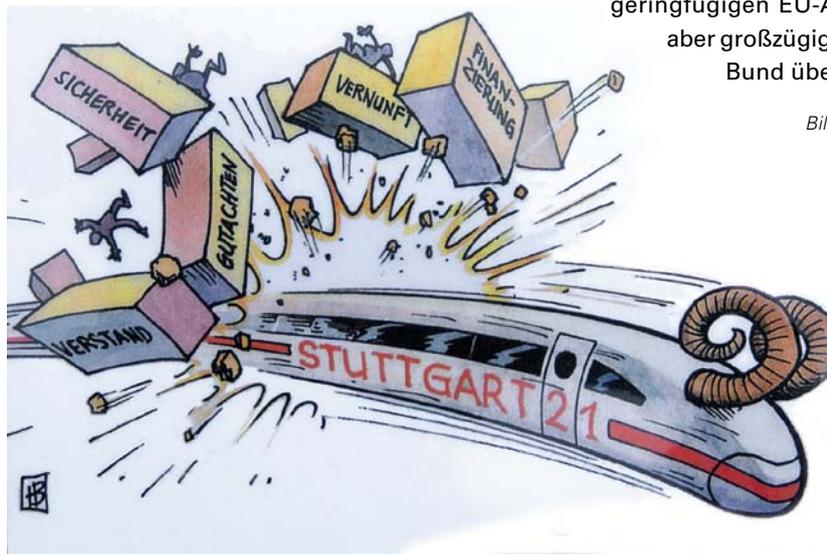
Angesichts einer vielfach höheren Kostenbeteiligung der Stadt kommt dem Bürgerbegehren zur Feststellung der Verfassungswidrigkeit der Mitfinanzierung einer originär bundeseigenen Aufgabe durch die Stadt noch größere Bedeutung zu. Dasselbe gilt im

Übrigen auch für die Beteiligung des Landes. Allerdings kann diese allenfalls durch einen Volksentscheid in Frage gestellt werden.

### Nachbemerkung zur Neubaustrecke

An der Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, die in dieser Betrachtung außen vor blieb, beteiligt sich die Bahn im Übrigen auch nur zu einem marginalen Teil. Obwohl ein solches Verkehrsinfrastrukturprojekt eine reine Bundesangelegenheit wäre – ist das Land auch hier mit 950 Mio. Euro dabei. Den Rest – verringert um einen geringfügigen EU-Anteil – soll aber großzügigerweise der Bund übernehmen.

*Bild: Publik Forum*



## Quellennachweis

- 1) Siehe beispielsweise <http://www.das-neue-herz-europas.de/bahnprojekt/finanzierung/finanzierung-stuttgart21/default.aspx>; und ebenso [http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueberblick/daten\\_fakten/default.aspx](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueberblick/daten_fakten/default.aspx)
- 2) ebenda
- 3) Kaufvertrag über die Teilflächen A2, A3, B, C und D sowie einer Nutzungsvereinbarung zwischen der Stadt Stuttgart und der Deutschen Bahn AG (vgl. GR-Drs. 990/2001). Der Kaufvertrag wurde gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 19.12.2001 am 21.12.2001 abgeschlossen.
- 4) In einer Nebenabrede vom 19.7.2007 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 19.7.2007 unterrichtet.
- 5) Zum Altlastenproblem am Hbf 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 Güterbahnhofs das Eineinhalbfache des Immobilienkaufpreises. Siehe: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.bad-cannstatt-altlasten-am-gueterbahnhof-areal.87032142-71d7-4df0-b815-e5e30e0b9f6a.html>
- 6) 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](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 16.7.2008 zugestimmt.
- 7) Stuttgarter Gschäftle, in: Der Spiegel 33/2010 vom 16.8.2010, vgl. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-73290094.html>; siehe auch <http://www.sueddeutsche.de/politik/umstrittenes-bauvorhaben-land-soll-stuttgart-mit-grossauftrag-erkauf-haben-1.988327>
- 8) Vgl. <http://www.anwaltmagazin.de/rechts-news/2413-bgh-s-bahn-leistungen-muessen-ausgeschrieben-werden.html>
- 9) 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> ;
- 10) Das Münchener Büro Vieregk & 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](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](http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/bilder/stellungnahmen/081030_brh-bericht_zu_s21.pdf)
- 11) Zitat: „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 ‚Hauptnutznießler‘ des Filderbahnhofs.“ zitiert aus [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2073894\\_0\\_9223\\_-flughafen-eine-million-zusaetzliche-passagiere-durch-stuttgart-21.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2073894_0_9223_-flughafen-eine-million-zusaetzliche-passagiere-durch-stuttgart-21.html)
- 12) Siehe <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-ssb-und-bahn-ueber-tunnelbau-einig.19eb68f5-f6e1-4ca8-9f08-1cc3cf74b476.html>; sowie [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2545558\\_0\\_9223\\_-stuttgart-21-stadtbahn-muss-platz-machen.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2545558_0_9223_-stuttgart-21-stadtbahn-muss-platz-machen.html); Zitat daraus:

„Auch bei den Baukosten für die neue Haltestelle Staatsgalerie soll eine Einigung erzielt worden sein. Die Gespräche erwiesen sich als kompliziert, weil die Röhren der Stadt- und der Fernbahn zum Teil direkt über- oder untereinanderliegen. ‚Es musste geklärt werden, wer welchen Anteil am Beton bezahlt, heißt es.“ Dies betrifft zum Beispiel die Verlegung der Stadtbahn unter der Heilbronner Straße (54 Mio. Euro) sowie die Verlegung der U-Bahn-

stellen an der Heilbronner Straße und an der Willy-Brandt-Straße die Umlaufzeiten. Um den Stadtbahnbetrieb während der über zehnjährigen Bauzeit von Stuttgart 21 aufrecht zu erhalten, ist u. a. die Anschaffung von zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugen notwendig.

- 13) Siehe hierzu <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.wegen-stuttgart-21-neckar-realschule-zieht-an-heilbronner-strasse-um.e9f2bb74-4a7a-4161-a219-e19d43d05954.html>

## „Eine Kostenexplosion schließe ich zu 99 Prozent aus“

Verkehrsminister Stefan Mappus über Preissteigerungen, die Aussicht auf EU-Zuschüsse und die Chancen des Bauvorhabens

Stuttgart 21 ist das beherrschende Thema im OB-Wahlkampf. Zuletzt ist angesichts der Kassen immer wieder über das Aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammende Hauptbahnhof ist in die Jahre gekommen. Für die Sanierung der Gleise und Monaten immer wieder kolportiert – Fall die Mehrkosten kompensiert werden. Aber die in Aussicht gestellten Milliarden uns nicht nur finanziell, sondern auch politisch. Dann so werden es wohl alle Parteien. Das Land hat für die Bahn...

Ausschnitt aus Stuttgarter Nachrichten, 25.9.2004

Bei dieser Aussage im Herbst 2004 wurden übrigens noch Kosten von 2,8 Milliarden Euro verkündet!

Station Staatsgalerie und die Verlängerung des Straßentunnels am Gebhard-Müller-Platz (73 Mio. Euro). 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 diese Kosten übernehmen wird. Stuttgart 21 führt außerdem zu erheblichen Änderungen im Stadtbahnbetrieb. Vor allem verlängern sich durch die zwei Großbau-

- 14) Siehe [http://www.eurohypos.com/media/pdf/newsletter\\_und\\_marktberichte/2011/Immobilier\\_Stuttgart\\_73\\_2010.pdf](http://www.eurohypos.com/media/pdf/newsletter_und_marktberichte/2011/Immobilier_Stuttgart_73_2010.pdf), Seite 7
- 15) Siehe <http://www.esslinger-zeitung.de/lokal/stuttgart/stuttgart/Artikel470023.cfm>
- 16) 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>
- 17) „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. Zitiert aus: <http://www.zeit.de/wirtschaft/2010-10/stuttgart-21-ausstiegskosten>. Diese Rechnung Kefers kann als Beleg dafür genommen werden, dass die in diesem Heft erfolgte Saldierung von Investitionen der Bahn mit ihren Immobilien- und verschleierte Transfererlösen der Realität ziemlich nahe kommt.

- 18) Eine brauchbare Übersicht zum geltenden Abrechnungssystem mit weiteren Quellen zum Aufbau findet sich unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Trassenpreissystem> und <http://de.wikipedia.org/wiki/Stationspreissystem>
- 19) Flughafen Stuttgart, Geschäftsbericht 2009, S.22
- 20) 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](http://www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=244&pi_monthyear=201009&pi_action=view&pi_docid=2166). Die Finanzierung erfolgt in acht Jahresraten. Ein geringer Teil der 100 Mio. Euro wird nicht direkt umgelegt, sondern aus einer gemeinsamen Rücklage entnommen. Jedoch ist auch diese anteilig auf die Partner umzurechnen.

# K21

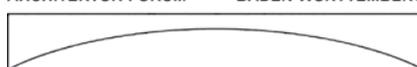
## ja zum Kopfbahnhof Bahnhof mit Vernunft.



GewerkschafterInnen  
gegen Stuttgart 21



ARCHITEKTUR-FORUM BADEN-WÜRTTEMBERG



**DIE LINKE.**



Bitte unterstützen Sie das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 mit einer Spende

für unsere landesweiten Informationskampagnen, Demonstrationen und Veranstaltungen.

Bankverbindung: BUND-Regionalverband Stuttgart, Konto 618 052 020 bei der Südwestbank, BLZ 600 907 00, Verwendungszweck: S 21 – stopp!



[www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de) · [www.parkschuetzer.de](http://www.parkschuetzer.de)

Bilder: LöB