

Pressemitteilung: Ausstiegskosten Stuttgart 21: Die Unwahrheiten der DB AG 18.10.2010

Von „Stuttgart 21“ haben nur wenige etwas: Die relativ wenigen Fernverkehrsfahrgäste, die die „traseuröpäische Achse Paris – Bratislava“ heute nutzen, einige Bauunternehmer – und nicht zuletzt die Deutsche Bahn AG selbst. Man könnte auch sagen, dass sie zu den Hauptprofiteuren dieses Projekts gehört. Die Bahn hat bereits knapp 460 Millionen € aus Grundstücksverkäufen an die Stadt Stuttgart kassiert. Weitere Käufer haben Grundstücke im Wert von 125 Millionen € erworben – das sind bereits 585 Mio. € Erlöse aus Grundstücksverkäufen.

Wie das bei Baumaßnahmen immer so ist, erhält die DB Netz AG bei Neubaumaßnahmen eine Planungskostenpauschale. Wenn eine öffentliche Stelle Leistungen ausschreibt, sind die Planungskosten nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) auf 10 % der Gesamtkosten gedeckelt. Nicht so bei der DB Netz AG: Hier fallen bis zu 23 % Planungskostenpauschale an. Bei von der Deutschen Bahn selbst momentan angenommenen Gesamtkosten in Höhe von 4,1 Milliarden € (Ohne die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm) wären das satte 940 Millionen € an Planungskosten, die zu einem guten Teil an die eigene Tochter DB Projektbau fließen. Die natürlich gemeinnützig ist und ohne Gewinnerzielungsabsicht arbeitet. Bezieht man Wendlingen – Ulm mit ein (Geschätzte Baukosten derzeit: 2,8 Milliarden €), sind es dann satte 1,6 Milliarden € Planungskosten. Üblicherweise erfordern gerade die kleineren Bauprojekte verhältnismäßig viel Planungsaufwand. Bei Großprojekten gibt es hingegen das Phänomen der Planungskostendegression: Je teurer eine Maßnahme, desto geringer wird der Anteil der Planungskosten im Verhältnis. Nicht so bei der Deutschen Bahn AG, bei der die Planungskostenpauschale tendenziell bei größeren Projekten größer wird.

Das erklärt, warum die DB AG ein gesteigertes Eigeninteresse daran hat, möglichst viele Hochgeschwindigkeitsstrecken bauen zu können – zahlen muss ja der Bund oder andere Dritte, und an der Planung lässt sich auch noch eine Menge Geld verdienen.

Kein Wunder also, dass sich die Deutsche Bahn AG so vehement gegen den Ausstieg sperrt.

Um in der Öffentlichkeit den Weiterbau zu rechtfertigen, wird jetzt das Argument angeführt, dass man ansonsten 1,5 Milliarden in die Sanierung der Gleisanlagen des Kopfbahnhofes Stuttgart stecken müsste.

Dieses Argument kann nur als dreiste Irreführung bezeichnet werden, bei der die Grenze zur Lüge zumindest erreicht ist.

Die Wahrheit: Die DB Netz AG hat nach eigener Aussage im Vertrauen auf Stuttgart 21 schon seit 10 Jahren nichts mehr im Bereich Stuttgart Hauptbahnhof investiert. Wenn der Bau fortgeführt würde, würde der Bau mindestens weitere 10 Jahre dauern. In dieser Zeit muss aber zwingend im Bereich des alten Hauptbahnhofes investiert werden, denn Gleise, Weichen und Elektrik verschleifen. Eine Weiche hat eine durchschnittliche Lebensdauer von 25 Jahren. Schienen und Schwellen halten 40 bis 60 Jahre.

Fakt ist: In den nächsten Jahren muss kräftig investiert werden, und zwar so oder so – in einer Größenordnung von mehreren hundert Millionen €. Anderenfalls wird es so aussehen, dass bei immer mehr Gleisen die zulässige Geschwindigkeit immer weiter abgesenkt werden muss. Vielleicht soll das auch so sein: Kurz vor der Eröffnung von Stuttgart 21 kriechen die ICE- und IC-Züge mit 10 km/h durch das Bahnhofsvorfeld, über völlig marode Gleise und Weichen. Die Fahrzeiten haben sich noch einmal um 10 Minuten verlängert. Endzeitstimmung. Wie verheißungsvoll wird dann Stuttgart 21 erscheinen, wie sehr der Eröffnungstag herbeigesehnt werden.

Für ein Projekt, das im Regionalverkehr nichts bringt und im Güterverkehr Schaden anrichtet: Die „Geislinger Steige“ hat schon 2,4 % Neigung und wird deshalb kaum mehr von Güterzügen genutzt, die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm hat 3,5 % Neigung und wird definitiv nicht von Güterzügen befahren werden. Die wichtigste europäische Güterverkehrsmagistrale Niederlande – Duisburg – Köln – Mainz – Karlsruhe – Basel – Schweiz – Italien wird dann aber immer noch zwischen Oberhausen und Emmerich und zwischen Offenburg und Basel nur zweigleisig sein, und die lärmgeplagte Bevölkerung zwischen Bonn und Bingen wird weiter leiden müssen.

Noch ist es nicht zu spät. Wir fordern die Bundesregierung und die Landesregierung Baden-Württemberg auf: Kehren Sie zurück zu einer rationalen Politik, im Interesse der Wirtschaft und der Bevölkerung.

Über das Netzwerk Privatbahnen:

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 24 private und kommunale Güterbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Dabei wird der Begriff „private Güterbahnen“ als Synonym für „Wettbewerbsbahnen“ benutzt: Diese Bahnen bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.