

Der Trick mit den Zahlen

Kritiker werfen der Bahn vor, die Kosten der Alternative zum Bahnhof Stuttgart 21 zu dramatisch dargestellt zu haben, um das teure Prestigeprojekt durchzusetzen

Von Daniela Kuhr

Berlin – Wenn man ein milliarden-schweres Projekt plant und die Widerstände dagegen immer größer werden, dann gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder man sieht ein, dass das Ganze zu teuer wird, und verabschiedet sich von dem Vorhaben. Oder man versucht, die Einwände der Kritiker zu widerlegen – mit Zahlen, Fakten, Argumenten. Geben diese nichts her, muss man eben ein wenig nachhelfen.

Genau das habe die Deutsche Bahn beim Projekt Stuttgart 21 gemacht, sagen Kritiker. Der geplante Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs war vergangene Woche vom Aufsichtsrat der Bahn gebilligt worden, obwohl eine Nachkalkulation ergeben hatte, dass er statt drei Milliarden nun vier Milliarden Euro kosten werde. "Um trotz dieser Kostenexplosion vom Aufsichtsrat grünes Licht zu bekommen, hat der Vorstand die Ausstiegskosten aus Stuttgart 21 dramatischer dargestellt, als sie eigentlich sind", sagt Michael Holzhey, Bahnexperte bei der Berliner Unternehmensberatung KCW. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Winfried Hermann (Grüne), sprach von einem "Täuschungstrick".

Laut einem Papier, das die Bahn am Mittwoch im Verkehrsausschuss vorgelegt hat, hätte es für den Konzern enorme Nachteile bedeutet, Stuttgart 21 wieder abzublasen. Angeblich hätte der Ausstieg alles in allem mehr als zwei Milliarden Euro gekostet. Schaut man sich die Zahlen aber genauer an, so relativiert sich der Betrag deutlich.

Den größten Brocken bilden die Investitionen, die demnach nötig wären, sollte das Projekt scheitern. Da der Umbau des Bahnhofs bereits seit 1994 angedacht war, "wurden erforderliche Ersatzinvestitionen auf das Notwendige beschränkt", heißt es in dem Papier. Für den Fall, dass Stuttgart 21 nicht realisiert werde, seien langfristig, bis 2054, etwa

1,35 Milliarden Euro in die Netzinfrastruktur sowie in den Bahnhof im Knoten Stuttgart zu investieren. "Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen, da die Bahn mit unterschiedlichen Zeiträumen rechnet", sagt Holzhey. "Stuttgart 21 kostet bis 2019 nach derzeitigem Plan 4,088 Milliarden Euro. Um die Kosten für die Alternative aufzuzeigen, wählt die Bahn aber einen Zeitraum bis 2054." Das sei alles andere als seriös. "Würde man diesen Zeitraum auch an Stuttgart 21 anlegen, käme man auf einen viel höheren Betrag als die vier Milliarden, da deutlich vor 2054 bereits ein zweites Mal in den Oberbau und Teile der Leit- und Sicherungstechnik investiert werden müsste."

Auch der Grünen-Politiker Hermann ist verärgert: "Es geht nicht an, dass man beim Alternativprojekt die Kosten bis 2054 berücksichtigt, und beim Neubauprojekt so tut, als müsse nach Fertigstellung nichts mehr investiert werden."

Ein Bahnsprecher wies den Vorwurf, bei den Ausstiegskosten dramatisiert zu haben, zurück. "Wir stehen für volle Transparenz und tauschen uns offen mit unseren Partnern über das Ergebnis und über die Herleitung der Zahlen aus."

Noch stärker in der Kritik stehen aber die Grundstücksübergaben. Die DB AG und die DB Netz AG hatten der Stadt Stuttgart im Dezember 2001 Flächen in der Innenstadt zum Preis von 459 Millionen Euro verkauft. Scheitert der Umbau des Hauptbahnhofs, darf die Stadt die Grundstücke zurückgeben. Die Bahn müsste dann den Kaufpreis zuzüglich 5,5 Prozent Zinsen zahlen, was laut Bahn derzeit insgesamt 702 Millionen Euro ausmachen würde. Holzhey greift diesen Punkt aus zwei Gründen an. "Erstens sind das keine Kosten, sondern eine reine Rückabwicklung", sagt er. "Die Bahn erhält ja im Gegenzug die Grundstücke zurück." Abgesehen davon aber habe der Konzern mit dieser Vereinbarung "einen Riesenreibach" gemacht. Dies sei vermutlich der wahre

Grund, warum die DB AG an dem Projekt so hänge, meint er.

"Die Bahn hat vor acht Jahren von der Stadt Stuttgart 459 Millionen Euro erhalten, die sie nun mit 5,5 Prozent verzinst zurückzahlen müsste", sagt Holzhey. Das sei ein einmaliges Geschäftsmodell für den Umgang mit öffentlichen Geldern. "Denn die Bahn hat das Geld frei einsetzen können, zum Beispiel in der Logistik, wo vor der Krise Renditen von weit über zehn Prozent erzielt wurden. Sie hat sich also letztlich zu einem Zinssatz von 5,5 Prozent Geld geliehen, aber aus den Erträgen der Investitionen deutlich mehr zurückgewonnen." Der geldwerte Vorteil beläuft sich seiner Einschätzung nach bis heute bereits auf mehr als 100 Millionen Euro. Der Stuttgarter Oberbürgermeister handle "gänzlich ungeschwätisch, wenn er Steuergelder der Stadt an die DB AG verschenkt", sagt Holzhey. "Die Stadt hätte mindestens auf die Durchschnittsrendite des DB-Konzerns als Rückersatzzins dringen müssen." Auch diese Behauptung wies der Bahnsprecher zurück. "Angesichts der erheblichen Eigenmittel von rund 1,5 Milliarden Euro, die die Bahn am Ende für Stuttgart 21 aufwendet, ist der Vorwurf, wir würden einen Reibach machen, schlicht haltlos", sagte er.

Der Grünen-Verkehrsexperte Hermann ist jedoch ebenfalls der Ansicht, die Grundstücke hätten in der Kalkulation der Ausstiegskosten nicht auftauchen dürfen. "Wenn die Bahn das Geld für die Grundstücke zurückzahlen müsste, dann wären das keine Ausgaben, sondern einfach nur der Wegfall von zusätzlichen Einnahmen, die sie bisher hatte." Er fürchtet ohnehin, dass Stuttgart 21 viel teurer wird. "Auf die vier Milliarden ist man nur gekommen, weil man in letzter Sekunde angebliche Einsparpotentiale von 900 Millionen Euro herausgerechnet hat, die weder der Aufsichtsrat noch wir Politiker überprüfen können."