

Stuttgart 21

Kosten eines Projektabbruches

Berlin, 17.11.2010

Prof. Dr. Christian Böttger
HTW Berlin

Abbruchkosten – DB Angaben

Die von der DB AG genannten Werte für einen Abbruch der Projekte variieren etwas (Details siehe Backup)

- ≈ ca. 240 Mio. € Planungskosten Stuttgart 21
- ≈ ca. 260 Mio. € Vergebene Bauaufträge Stuttgart 21
- ≈ ca. 170 Mio. € Planungskosten Wendlingen – Ulm
- ≈ ca. 740 Mio. Rückabwicklung Grundstücksgeschäfte Stuttgart
- ≈ ca. 120 Mio. € Rückabwicklung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart
- ≈ ca. 1,5 Mrd. € Ersatzinvestitionen Knoten Stuttgart
- ≈ ca. Nachholung unterlassene Instandhaltung

Abbruchkosten – Generelle Überlegungen

Die Kosten eines Projektabbruchs hängen maßgeblich davon ab, ob nur S 21 oder sowohl S 21 als auch die NBS abgebrochen werden

Relevant für die Bewertung ist auch, welche Alternativmaßnahmen im Knoten Stuttgart realisiert werden

Zu berücksichtigen ist weiter, dass im Falle eines Abbruchs zu unterstellen ist, dass die Verteilung der Kosten zwischen den Beteiligten noch separat zu regeln ist

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass jeden Tag weitere Kosten entstehen

Abbruchkosten - Gegenrechnung

- ≍ Die Planungskosten S 21 sind unstrittig (240 Mio. €) – auch wenn sie bei der DB AG bilanziell bereits abgeschrieben und in den aktuellen Projektkosten nicht berücksichtigt sind
- ≍ Die vergebenen Bauaufträge sind Abbruchkosten, je nach Baufortschritt durch Vertragsauflösung evtl. reduzierbar (> 260 Mio. €)
- ≍ Die Planungskosten NBS keine Abbruchkosten für S 21
- ≍ Rückabwicklung Grundstücksverkauf an Stadt Stuttgart – vertraglicher Rückabwicklungsanspruch der Stadt Ende 2009 erloschen – falls trotzdem Rückabwicklung, Nullsummenspiel (→ Stuttgart erhält entsprechende Mittel)
- ≍ Zuschuss Flughafen an die DB AG – Details nicht öffentlich, bei Rückabwicklung Nullsummenspiel
- ≍ DB nennt Ersatzinvestitionen von 1,5 Mrd. € - allerdings bis 2054. Bis 2020 nach DB Angaben 340 Mio. €
- ≍ Unterlassene Instandhaltung

Fazit

Kosten eines Projektabbruches S 21 betragen ca. 500 Mio. € *

Hinzuzurechnen sind Ausgaben für Ersatzinvestitionen Hbf bis 2020
(340 Mio. €)

Hinzuzurechnen wären ggf. Kosten für weitere Baumaßnahmen („K21“)

Rückabwicklung Vereinbarungen (Grundstücke/Betriebskosten-
zuschuss) zwischen Beteiligten kann zu Verschiebungen führen, ist
aber in Summe neutral

* Auf Basis DB Datenstand Juli 2010

Backup

Kosten Projektabbruch It. DB AG (I)

In einem Infobrief vom November wurde ein Wert von 1,6 Mrd. € genannt, der folgendermaßen aufgeschlüsselt wird:

- ≈ 700 Mio. € Rückabwicklung Grundstücksgeschäfte Stuttgart
- ≈ 200 Mio. € Rückabwicklung Grundstücksgeschäfte Dritte
- ≈ 600 Mio. € Planungskosten NBS und S 21
- ≈ 100 Mio. € Rückabwicklung Betriebskostenzuschuss Flughafen

Kosten Projektabbruch lt. DB AG II

In einem Schreiben des Projektbüros von Juli 2010 nennt die DB AG folgende Abbruchkosten:

- ≈ 240 Mio. € Planungskosten Stuttgart 21
- ≈ 260 Mio. € Vergebene Bauaufträge Stuttgart 21
- ≈ 170 Mio. € Planungskosten Wendlingen – Ulm
- ≈ 740 Mio. Rückabwicklung Grundstücksgeschäfte Stuttgart €
- ≈ 120 Mio. € Rückabwicklung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart

Kosten Projektabbruch lt. DB AG III

In einer Aufstellung vom Dez. 2009 finden sich insbes. folgende Abbruchkosten (div. kleinere Positionen nicht aufgeführt):

- ≈ 240 Mio. € Planungskosten Stuttgart 21
- ≈ 260 Mio. € Vergebene Bauaufträge Stuttgart 21
- ≈ 740 Mio. Rückabwicklung Grundstücksgeschäfte Stuttgart €
- ≈ 120 Mio. € Rückabwicklung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart
- ≈ 125 Mio. € aus Grundstücksverkäufen an Dritte – kein vertragliche vertragliche Regelung zur Rückabwicklung, aber Risiko
- ≈ 1,35 Mrd. € Ersatzinvestitionen Knoten Stuttgart
- ≈ Nachholung unterlassene Instandhaltung

Generelles zu den Projekten

Projektziele S 21 / NBS Ulm - Wendlingen

Beschleunigung der Verkehre auf der Achse Stuttgart – Ulm

Kapazitätserweiterung im Knoten Stuttgart

Verbesserung der Anbindung des Flughafens und der Messe

Gewinnung von 140 ha Gleisfläche zur städtebaulichen
Entwicklung

Schaffung von Arbeitsplätzen, insbes. in der Bauphase

Generelles zu den Projekten

Bedenken hinsichtlich der Kapazität des Knotens

Projekt Stuttgart 21 beinhaltet etliche bauliche Besonderheiten (u.a. Steigungen im Tunnelbereich, enge Tunnelabschnitte, eingleisige Ausfädelungen, Mischverkehr S-Bahn/RE), die die Kapazität des Knotens begrenzen

Nach Berechnungen der Kritiker kann die heutige Zugzahl im Knoten Stuttgart nach Fertigstellung nicht mehr gefahren werden – das würde bedeuten entweder Angebotskürzungen oder Nachinvestitionen

Der „erzwungene“ neue Fahrplan führe in vielen Umsteigeverbindungen zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen

Die DB hat angekündigt, die Vorwürfe in einem neuen Fahrplanentwurf zu entkräften

Generelles zu den Projekten Wirtschaftlichkeit der Projekte

Für Projekt Stuttgart 21 keine offizielle, vollständige Wirtschaftlichkeitsrechnung des Bundes oder der anderen Projektträger

Für die NBS Wendlingen – Ulm wurde aktuell eine Wirtschaftlichkeitsrechnung veröffentlicht, Wert bei 1,2 bzw. 1,5

Dabei gibt es Hinweise, dass Wirtschaftlichkeit für das Projekt „günstig“ gerechnet wurde

- ≈ Erträge Güterverkehr auf NBS
- ≈ Unterstellung zeitgleiche Fertigstellung NBS Frankfurt – Mannheim
- ≈ Berücksichtigung Verlagerungseffekte als Zusatzerträge (?)
- ≈ Nicht-Berücksichtigung einzelner Baumaßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Knotens
- ≈ geplante Kostensenkungen von 900 Mio. € nicht detailliert hinterlegt

Generelles zu den Projekten

Fazit

Priorität der Projekte auf Basis heutiger Erkenntnisse zweifelhaft

Bedenken hinsichtlich Leistungsfähigkeit Knoten

Bedenken hinsichtlich Wirtschaftlichkeit NBS

Projekte sind inhaltlich kritisch

Eine Ablehnung der Projekte bedeutet nicht, dass Großprojekte in Deutschland nicht realisierbar sind, sondern ist projektspezifisch begründbar