

**Oder: „Warum der Ausstieg viel billiger wird als der Bau von S-21“**

Die S-21-Befürworter versuchen jetzt Stimmung zu machen mit der Behauptung, bei einem Ausstieg aus S-21 wären die bisher angeblich dafür aufgewendeten Baukosten von 1,5 Mia. € ja doch verloren – zu schade um das viele Geld! Diese Behauptung entbehrt jeglicher Grundlage.

Auf Nachfrage, wie sich dieser Betrag denn zusammensetze, gab **Bahnchef Grube** bei seinem Vortrag am 23.5.11 im IEV der Uni Stuttgart folgende Antwort:

• Kosten Grundstücksverkauf der Gleisflächen an Stadt Stuttgart:	rd. 459 Mio. €
• 5,5 % Zinsen hierauf seit 2001	rd. 280 Mio. €
• aufgelaufene Planungskosten für S-21	rd. 227 Mio. €
• aufgelaufene Planungskosten für Neubaustrecke Wendlingen-Ulm	rd. 270 Mio. €
• vergebene Aufträge („Handwerker-Rechnungen“)	<u>rd. 200 Mio. €</u>
zusammen somit rd.	<b>1.500 Mio. €</b>

Wie ersichtlich, wird die Öffentlichkeit wieder mal mit falschen Zahlen getäuscht!

Die **Erlöse** aus dem vorzeitigen **Verkauf der Gleisflächen** und die **erlassenen Zinsen** hierauf sind **keine Baukosten**, können folglich auch **nicht als Entschädigung** = „Ausstiegskosten“ geltend gemacht werden! Auch die Planungskosten für die „Neubaustrecke“ haben mit S-21 überhaupt nichts zu tun und dürfen dem auch nicht angelastet werden! Und von den schon vergebenen Aufträgen ist nicht etwa der ganze Auftragswert maßgebend, sondern nur bis dahin **tatsächlich ausgeführte Leistungen!**

Dies gilt insbesondere auch für die voreilig von der Bahn noch am 31.7.2011 vergebenen Arbeiten für den „Fildertunnel“ mit einem **Auftragswert** von **795 Mio. €** an die Pschorr-Gruppe in Österreich, angeblich wegen „Ablauf der Zuschlagsfrist zur Vermeidung von Mehrkosten“, was indessen vergaberechtlich keineswegs zwingend war. Vielmehr wollte die Bahn damit nur den Druck auf die Öffentlichkeit erhöhen, jetzt endlich losbauen zu müssen. Dabei konnte bis heute kein einziger Meter Tunnel gebohrt werden – und das wird auch noch lange so bleiben! Denn erst muß der neue Planfeststellungsbeschluß für den „Fildertunnel“ PFA 1.2 vorliegen, und das wird also noch dauern, mindestens bis Mitte nächsten Jahres.

Daß der „Kellerbahnhof S-21“ pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Betrieb gehen wird, glauben inzwischen selbst Grube und Kefer nicht mehr – beide werden das auch in ihrem Amt nicht mehr erleben!

Da bei diesem Tunnelbau-Auftrag also noch nichts gebaut worden ist, fallen bei einem Ausstieg aus S-21 allenfalls **Entschädigungszahlungen** in der Größenordnung von vielleicht **1,0 Mio. € für nachzuweisende Aufwendungen** an; auf mehr besteht für den Auftragnehmer **kein Rechtsanspruch!**

Alles andere Behauptete – gar die volle Auftragssumme von 795 Mio. € oder auch nur der „entgangene Gewinn“ - ist unsinnig und nur verantwortungslose Panikmache der Bahn und der S-21-Befürworter! Im übrigen trägt die **Bahn AG die alleinige Verantwortung** für die Folgen einer Auftragskündigung für diesen „Fildertunnel“, war doch schon Monate zuvor bekannt, daß es einen Volksentscheid zur Finanzierung dieses Vorhabens S-21 im Herbst geben werde mit der Möglichkeit immerhin, dieses zu beenden. Die Bahn AG wird also gut daran getan haben, bei der Vergabe eine Kündigungsmöglichkeit vertraglich zu regeln.

Es ist übrigens bei allen staatlichen Aufträgen fester Rechtsgrundsatz, bei Einstellung einer Maßnahme nur die bis dahin erbrachten Leistungen und nachweisbar entstandenen Aufwendungen der betroffenen Auftragnehmer zu erstatten; darüber hinausgehende **Entschädigungen** auch für „entgangenen Gewinn“ sind **grundsätzlich vertraglich ausgeschlossen!**

Damit ergeben sich alles in allem folgende tatsächliche **Kosten-Aufwendungen** der Bahn für den Fall eines "Ausstieges aus S-21":

- **aufgelaufenen Planungskosten** für den "Tiefbahnhof S-21" lt. Grube rd. **227 Mio. €**
  - bisher **tatsächlich ausgeführt Baumaßnahmen** s. folgende Aufstellung etwa **48,5 Mio. €**
  - ggf. Entschädigungszahlung für Vertragsaufhebung „Fildertunnel“ etwa 1,0 Mio. €
- Summe tatsächliche Kosten-Aufwendungen** der Bahn: rd. 277 Mio. €

**Zusammenstellung aller bisher im Rahmen von S-21 ausgeführter Baumaßnahmen:**

- **Umbau-Arbeiten Gleisvorfeld** seit Feb. 2010:  
20 Monate je ~ 2,0 Mio €/Monat (geschätzt) etwa **40 Mio. €**
- **Errichten Grundwasser-Management-Anlage (GWM)** mit i. e.:
  - Detailplanung, Konstruktionsarbeit, Inbetriebnahme: ~ 0,5 Mio. €
  - Bauwerk errichten, einschl. Gelände herrichten: ~ 0,6 Mio. €
  - zentrale Wasser-Aufbereitungsanlage: ~ 2,0 Mio. €
  - 17 km Rohrleitung DN 150 - 200 liefern u. verlegen je ~ 300 €/m = rd. 5,1 Mio. €
  - 17 km Elektro-Begleitheizung je ~ 60 €/m rd. 1,0 Mio. €
  - Tragkonstruktionen zum Aufständern der Leitungen, Rohrbrücken= rd. 2,5 Mio. €
  - 23 Infiltrationsbrunnen bohren u. betriebsfertig herrichten je 50 T€= ~1,1 Mio. €
  - Betreiben, Überwachen und Warten der Anlagen über 10 J. Bauzeit= ~1,0 Mio. €
  - Rückbau und Entsorgung der Anlagen nach Ende der Bauzeit: = ~1,0 Mio. €

vermutlicher **Gesamt-Auftragswert GWM:** etwa **15 Mio. €**  
davon **bis jetzt verbaut** (einschl. Vorfertigung Tragkonstruktionen) etwa 7 Mio. €
- **Abriß Nordflügel:** Kosten für Abbruch und Entsorgung, geschätzt etwa **0,3 Mio. €**
- **Entkernung Südflügel** (wie vor) etwa **0,2 Mio. €**
- Schaffen von **Logistigflächen, Baustraßen** anlegen usw., geschätzt etwa **0,5 Mio. €**
- **Umlegen von Kabeln** am Nord-Ausgang (im Januar 2011 ausgeführt) etwa **0,3 Mio. €**
- **Fällen u. Beseitigen der 27 Bäume** im Park am 1.10.10 für GWM je 2,0 T€ ~ **0,05 Mio €**
- **Ausheben u. Umpflanzen der 16 Bäume** am Nord-Ausgang am 8.2.11 etwa 0,15 Mio. €  
bisher **tatsächlich ausgeführt Baumaßnahmen:** etwa 48,5 Mio. €

Die tatsächlich **verlorenen Kosten** bei **Aufgabe** des **Irrsinnsvorhabens S-21 jetzt betragen folglich nur 277 Mio. €!** Das sind lediglich etwa 5% der Kosten des „Kellerbahnhofes S-21“; die übrigen 95 % würden dann eingespart und könnten sinnvoller eingesetzt werden. Die von den S-21-Machern verkündeten 1,5 Milliarden € sind **Märchen aus der Gruselkiste!**

Die **Stadt Stuttgart** hingegen würde durch die **Rückabwicklung** des **Gleisflächenkaufes** samt Zinszahlungen rd. **740 Mio. € zurückerhalten**, mit denen endlich die dringenden Sanierungsmaßnahmen an Schulen, Kindertagesstätten usw. durchgeführt werden könnten.

Übrigens wäre ein Teil der ausgeführten Maßnahmen, insbesondere zur Bereinigung und Erneuerung von Gleisanlagen, bei der Ertüchtigung des Kopfbahnhofes mit verwertbar, diese Kosten-Anteile somit auch nicht einmal verloren!