

Ausstiegskosten richtig gerechnet

Die Androhung hoher Ausstiegskosten ist der „letzte Versuch“ der Bahn AG, das Projekt Stuttgart 21 zu rechtfertigen. Ein Blick auf die Zusammensetzung dieser Kosten ist entlarvend: Bei rund 75% der Kosten ist es mehr als fraglich, ob Sie als Entschädigung gerichtlich eingeklagt werden könnten.

1500 Mio. behauptete Ausstiegskosten für das Land



1150 Mio. unberechtigte Forderungen

■ = unberechtigte Entschädigungsforderungen ■ = möglicherweise berechtigt

Alle Zahlenangaben sind gerundet und beruhen auf dem Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Märkische Revision. Kleinere Posten sind bei den 184 Mio. Planungskosten zusammengefasst. Die Angaben zu Planungskosten, tatsächlichen bisherigen Baukosten und Kosten aus schon vergebenen Aufträgen enthalten sowohl berechtigte, grün gekennzeichnete Anteile, als auch unberechtigte rot gekennzeichnete. Eine genauere Aufschlüsselung unter: www.infooffensive.de/ausstiegskosten

Der Rückkauf der Grundstücke unter den Bahnhofsgleisen durch die Bahn AG ist der größte Posten deklarerter Kosten. Die Bahn hatte die Flächen 2001 an die Stadt Stuttgart verkauft. Die Stadt bekäme nun den vorzeitig gezahlten Betrag von 459 Mio. zuzügl. 5,5% vertraglich festgelegter Zinsen (insgesamt 708 Mio. €) zurück. Diese Zinsen hatte die Stadt zuvor der Bahn AG großzügig erlassen. Bei der Rückabwicklung dieses Kaufvertrages erhält die Bahn nicht nur den zusätzlich erwirtschafteten Gewinn aus dem Finanzvorschuss geschenkt, sondern auch die verkauften Flächen vollständig zurück in ihren Besitz. Ein Entschädigungsanspruch entsteht daraus nicht.

Die Planungskosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Die Volksabstimmung am 27.11.2011 bezieht sich ausschließlich auf den Tiefbahnhof in Stuttgart (Projekt Stuttgart 21). Die Neubaustrecke (NBS) soll nach Wunsch der Landesregierung als eigenständiges Projekt gebaut werden, unabhängig vom Tiefbahnhof. Beim Alternativkonzept K21 ist der Anschluss der NBS an den Bahnknoten Stuttgart (K21) sogar kostengünstiger und leistungsfähiger. Sollte S21 gestoppt werden, sind die Planungskosten für die NBS keinesfalls verloren!

Kosten für bereits vergebene Aufträge und Planung

Für das Projekt S21 (Tiefbahnhof Stuttgart) fallen für bereits vergebene, aber nicht ausgeführte Aufträge bei Vertragsstorno zwischen 5% und 10% der Summen als Entschädigungszahlungen an, das sind ca. 129 Mio. Euro. Für Planungskosten und tatsächliche Bauleistungen fielen seit der ersten Finanzierungsvereinbarung (MoU in 2007) 184 Mio. Euro an. Vor dieser Finanzierungsvereinbarung entstanden schon 192 Mio. Euro an Planungskosten, für die die Bahn AG aber keinen Anspruch auf Ersatz hat. Teile der Arbeiten, z.B. der Umbau des Gleisvorfelds, werden auch bei der Realisierung von K21 benötigt; sie verfallen also nicht! Die detaillierte Aufstellung der Ausstiegskosten finden Sie unter: www.infooffensive.de/ausstiegskosten

Es wird vermutlich gar keine Ausstiegskosten geben!

Mit Ihrem **JA** bei der Volksabstimmung wird das Land per Gesetz verpflichtet, sein Kündigungsrecht über die Finanzierungsvereinbarung mit der Bahn AG zu prüfen. Kommt die Prüfung zu dem Ergebnis, dass eine Kündigung gerechtfertigt ist, wird das Land den Vertrag kündigen. Der Bahn AG steht es dann frei, dagegen zu klagen, was zu einer gerichtlichen Prüfung aller Vertragsbestandteile (Kostenangaben, Leistungsversprechen) führt. Wir stimmen also nicht über einen Vertragsbruch ab, sondern über ein rechtlich geordnetes Verfahren. Eine berechtigte Kündigung zieht keinerlei Forderungen der Gegenseite nach sich, die Bahn AG könnte in diesem Fall ihrerseits Schadensersatzpflichtig werden.

Fazit: Mit einem **JA** zum **Ausstieg** werden nur dann Ausstiegskosten ausgelöst, wenn 1. die Kündigung ausgesprochen wird und 2. die Gerichte die Begründung nicht anerkennen. Selbst im ungünstigsten Fall wird die Bahn entsprechend dem Gutachten der Märkischen Revision nicht mehr als ca. 350 Mio. € geltend machen können.

Deshalb: JA zum Ausstieg!