

Dr. Thilo Sarrazin
[REDACTED]
[REDACTED]

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)37-A

Stellungnahme zur 11. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 11.06.2018

Berlin, 4. Juni 2018

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 11. Juni 2018 "Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21"

Fachliche "Vorbelastung" in Verkehrsfragen:

- *November 1971 bis Oktober 1973:* Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn. Diverse verkehrswissenschaftliche Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr und das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NRW.
- *Oktober 1982 bis Juli 1989:* Leiter des Referats "Finanzfragen des Verkehrs, Verkehrsbeteiligungen, Bundesbahn, Bundespost" im Bundesministerium der Finanzen. In dieser Eigenschaft war ich auch für die Genehmigung des Wirtschaftsplans der Deutschen Bundesbahn zuständig und widmete den Finanzfragen der Bahn den überwiegenden Teil meiner Arbeitszeit.
- *März 2000 bis Dezember 2001:* Leitender Mitarbeiter der DB AG, zunächst Leiter der Konzernrevision, später Vorstand für Netzmanagement in der DB Netz AG
- *Januar 2002 bis April 2009:* Senator für Finanzen des Landes Berlin, in dieser Eigenschaft Vorsitzender des Aufsichtsrates der BVG; Verhandlungen mit der DB AG über Nahverkehrsverträge; Beteiligung an der Debatte über Bahnprivatisierung

Finanzierung der Schieneninfrastruktur, Rentabilität von Neubaustrecken

Unter den spezifischen Bedingungen der Bundesrepublik Deutschland ist die historisch gewachsene Schieneninfrastruktur nicht rentabel zu betreiben. Das gilt nicht nur für die Verzinsung des Kapitals und die nominalen Abschreibungen, sondern auch für die Deckungsbeiträge der Verkehrserlöse zum tatsächlichen Wertverzehr der Anlagen. Daran

hat sich auch durch die Bahnreform von 1994 nichts Grundsätzliches geändert, ihre teilweise Verwässerung in den letzten 24 Jahren tritt erschwerend hinzu.

Die mangelhafte Rentabilität gilt verschärft für alle größeren Neubaustrecken seit 1980. Durch lange Planungsvorläufe, lange Bauzeiten und "ehrgeizige" Veranschlagung in den frühen Phasen der Projekte ergaben sich in der Mehrzahl der Fälle geradezu spektakuläre Preissteigerungen, so dass die Kosten der neuen Infrastruktur zu den Mehrerlösen nach Inbetriebnahme in keinem Verhältnis standen.

Erschwerend kam hinzu, dass die Auslegung der Neubaustrecken vor allem von den Anforderungen des Schienenpersonenfernverkehrs geprägt wurde. Dieser war auch der eigentliche Kostentreiber des Neubaus. Die ungünstige Stellung der DB AG im Güterverkehr ist auch darauf zurückzuführen.

Bei mehreren großen Neubauvorhaben der Bahn gab es den Versuch, diese in der Frühphase des Baugeschehens abubrechen, nachdem die Kostenentwicklung sichtbar wurde, so bei den NBS Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart Anfang der achtziger Jahre und der NBS Erfurt -Nürnberg 2000/2001. Ich war bei den erwähnten Projekten in meinen jeweiligen Zuständigkeiten daran beteiligt und musste lernen, dass solche Versuche zwecklos sind.

Stuttgart 21 Historie

Mit ersten Überlegungen zur Beseitigung des Kopfbahnhofs in Stuttgart und der Durchbindung zwischen der in Bau befindlichen NBS Mannheim-Stuttgart und der geplanten NBS Wendlingen-Ulm wurde ich bereits in den späten achtziger Jahren als Referatsleiter in BMF konfrontiert. Ich hielt diese Überlegungen damals für utopisch.

Als ich im März 2001 zur DB AG kam, fand ich ein Projekt "Stuttgart 21" mit fortgeschrittenem Planungsstand vor, das aber praktisch eingefroren war, weil es als besonders unrentabel galt. Im Auftrag des damaligen Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn, der damals erst wenige Monate im Amt war und mich zur Bahn geholt hatte, brachte ich damals alle großen Infrastrukturprojekte der Bahn in eine Rentabilitätsrangordnung und bemühte mich in diesem Zusammenhang um realistische Erkenntnis-

se zu ihren voraussichtlichen Kosten. Auf diese Weise sollte die möglichst wirtschaftliche Verwendung der stets zu knappen Mittel für die Infrastruktur sichergestellt werden. Dabei nahm unter den großen Projekten Stuttgart 21 den mit Abstand hintersten Rangplatz ein.

Ich war deshalb erstaunt, als Mehdorn mir im Herbst 2000 erklärte, dass er die Planungen für das Projekt wiederbeleben wolle, und mich beauftragte, für die DB AG die entsprechenden Verhandlungen mit dem Land und der Stadt zu führen. Nach seinen Bekundungen spielte dabei eine maßgebliche Rolle die Zusage des Landes Baden-Württemberg, im Falle einer Einigung die Nahverkehrsleistungen im Land pauschal an die DB zu vergeben. Ich führte diese Verhandlungen. Das Verhandlungsergebnis wurde vom Vorstand der DB AG gebilligt, und am 24. Juli 2001 unterschrieb ich in Stuttgart gemeinsam mit Stadt, Land und dem Verband Region Stuttgart die "Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm".

Die Vereinbarung bedeutete einen erneuten, vertieften Einstieg in den Planungsprozess. Die Projektgesellschaft in Stuttgart wurde dazu erheblich personell aufgestockt. Es sollte ein längerer Planungsprozess aufgesetzt werden, der bis 2005 zu Planfeststellungsbeschlüssen und Ausschreibungsreife führen sollte. Falls der Planungsprozess eine fehlende Wirtschaftlichkeit ergab, sollten alle Parteien berechtigt sein, die Beendigung des Projekts zu erklären (Ziffer 3.3. Abs. 5 der Vereinbarung)

Stuttgart 21 Wirtschaftlichkeit

Bei Abschluss der Rahmenvereinbarung im Juli 2001 lagen Baukostenschätzungen mit Preisstand August 1998 vor, die sich mit pauschalierten Nebenkosten auf 5,04 Mrd. DM beliefen. PWC quantifizierte in einem Gutachten von März 2001 Risiken im Umfang von 930 Mio. DM und hielt zusätzlich ohne Quantifizierung fest, dass die Risikozuschläge äußerst knapp bemessen seien, die Risiken im Tunnelbau nicht abschätzbar seien und zählte eine Reihe weiterer Risiken auf, ohne sie zu quantifizieren. Ein knapp positives Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung ergab sich nur ohne die quantifizierten und nicht quantifizierten Risiken.

Ein WIBERA-Gutachten zur Wirtschaftlichkeit von Ende 1999 war zu einem negativen Wirtschaftlichkeitsergebnis gekommen.

Ich stand in meiner Zuständigkeit als Netzvorstand für die Infrastruktur der damaligen Praxis der Anwendung des Berechnungs-Tools DB Invest - dessen genereller Einsatz vom Ressort Finanzen/Controlling konzernweit vorgegeben war - generell kritisch gegenüber, weil Sensitivitätsanalysen nicht gebräuchlich waren, Kostenannahmen zu optimistisch waren und zudem damals das Konzernressort Finanzen/Controlling begründete Kostenschätzungen gerne durch normative Vorgaben ersetzte.

Ich hielt das rechnerische Instrumentarium allenfalls für geeignet, die Ermittlung von Investitionsrangfolgen zu erleichtern, nicht aber dazu, absolute Rentabilitätsaussagen zu machen. Jedenfalls war im Sommer 2001 völlig klar, dass die wie immer berechnete Wirtschaftlichkeit des Projekts Stuttgart 21 so oder so in sich zusammenbrechen würde, wenn sich nur ein kleiner Teil der Risiken, etwa im Tunnelbau, materialisierte.

Auch wurde mir im Herbst 2001 zunehmend klar, dass ich auch als hochrangiger Mitarbeiter immer mehr mit der falschen Wahl konfrontiert wurde, dem Wunschdenken aus der Konzernspitze zu folgen und als Folge in der eigenen operativen Verantwortung falsch zu entscheiden oder klare Grenzen zu ziehen und die persönlichen Folgen zu tragen. Ich wählte das letztere und schied zum 31. Dezember 2001 bei der DB AG aus.

Stuttgart 21 Öffentliche Debatte

Beim Abschluss der Rahmenvereinbarung im Juli 2001 lag das Projekt Stuttgart 21 völlig im Windschatten des öffentlichen Interesses. Die Beteiligung der Medien an der Pressekonferenz anlässlich der Unterzeichnung, die von OB Schuster, dem Verkehrsstaatssekretär und mir bestritten wurde, war minimal. Überregional bestand gar kein Interesse. Die Ausstellung zum Projekt im Bahnhofsturm hatte 2001 schon seit Jahren kaum Besucher. Als zuständiger Vorstand verweigerte ich ihre Schließung.

Die Kostenschätzung lag im Sommer 2001 bei rd. 2,5 Mrd. Euro. Ich hatte sie schon damals für unrealistisch gehalten. Mindestens eine Verdoppelung bis Ende der Bauzeit entsprach den Erfahrungen bei den meisten anderen großen Neuvorhaben der Bahn.

Es war Tradition bei der Bahn und den an einem Projekt interessierten Politikern, bei der Kommunikation über Kosten schönzufärben, um das Projekt nicht zu gefährden. Es wird am Ende sowieso klar sein, wer zahlen muss, weil sonst niemand anders zahlen kann: Es wird der Bundeshaushalt sein. Mindestens in Bezug auf die Investitionen in die Infrastruktur ist die finanzielle Eigenverantwortung der DB AG sowieso eine Schimäre.

Stuttgart 21 Perspektive

Angesichts der Vorleistungen, insbesondere im Tunnelbau, wäre eine Einstellung des Projektes aus meines Sicht verfehlt.

Der Gewinner werden Stuttgart und Baden-Württemberg sein: Durch begrenzte Finanzierungsbeiträge, die nur in den schöngefärbten Wirtschaftlichkeitsrechnungen der Bahn die Wirtschaftlichkeit gerade so eben scheinbar sicherstellten, haben sie Bahn und Bund in ein großes finanzielles Risiko getrieben, das aber mindestens den beteiligten sachkundigen Beamten und Mitarbeitern von Bahn und BMF vollständig bekannt gewesen sein muss und mindestens im Jahr 2001 auch bekannt war.