

Statement zu den aktuellen Entwicklungen bei Stuttgart 21

Es ist unbefriedigend, dass die Bundesregierung der Öffentlichkeit Berichte und Analysen zu Stuttgart 21 vorenthält

Situation:

Der Bundesrechnungshof hat einen Bericht zu Stuttgart 21 erstellt, der dem Haushaltsausschuss des Bundestages vorgelegt wurde. Ein Teil des Berichtes ist unter Bezug auf Geschäftsgeheimnisse der DB AG als vertraulich eingestuft und selbst für Abgeordnete des Bundestages nur in der Geheimschutzstelle einsehbar.

Die DB AG hat ein Gutachten zur Kostenentwicklung in dem Projekt beauftragt. Aus dem Bericht wurden jetzt selektiv einzelne Aussagen in der Presse zitiert.

Bewertung:

Das Projekt S21 ist praktisch vollständig aus öffentlichen Mitteln finanziert. Formell wird das Projekt von der DB AG durchgeführt. Aus diesem Grund gibt es nur sehr begrenzte öffentliche Kontrollen der Kosten. Es ist unbefriedigend, dass Rechnungshofberichte und Analysen für den Aufsichtsrat von der Bundesregierung und der DB AG geheim gehalten werden. Der Verweis auf Geschäftsgeheimnisse der DB AG überzeugt nicht: Die für das Projekt zuständigen Infrastruktursparten der DB AG verwalten eine – weitgehend mit öffentlichen Mitteln finanzierte - Monopolinfrastruktur, für die es keine Wettbewerber gibt. Deshalb sollte sowohl der aktuelle Rechnungshofbericht zu Stuttgart 21 als auch der von der DB AG beauftragte KPMG-Bericht vollständig veröffentlicht werden.

Es gibt ernst zu nehmende Analysen, die darauf hindeuten, dass der von der DB AG genannte Kostendeckel für das Projekt S21 überschritten werden könnte (Gutachten von Vieregg & Rössler und – soweit bekannt – BRH)

Situation

Der BRH kommt, soweit bekannt – in seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages zu dem Ergebnis, dass das Projekt S21 bis zu 10 Mrd. € kosten könnte. Ein Gutachten von Vieregg & Rössler kommt zu einem ähnlichen Ergebnis. Aus dem im Auftrag der DB AG erstellten KPMG-Gutachten werden öffentlich nur selektiv ausgewählte Aussagen zitiert, die die Einschätzung der DB AG Führung zu stützen scheinen.

Bewertung

Ohne eine vollständige Veröffentlichung ist eine seriöse Bewertung des KPMG – Gutachtens nicht möglich. Festzustellen ist aber, dass sich in der Vergangenheit i.A. die Kostenschätzungen von BRH und unabhängigen Gutachtern eher bewahrheitet haben als die Analysen, die von DB AG getätigt oder beauftragt wurden.

Die DB AG befindet sich finanziell in einer angespannten Situation. Die Belastung aus dem Projekt S21 destabilisiert die DB AG weiter und gefährdet die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland.

Situation

Der Cash Flow der DB AG wird auf Jahre hinaus nicht hinreichen, um die anstehenden Investitionen (alleine 5 Mrd. € für neue Züge für den Fernverkehr) zu finanzieren¹. Die Verschuldung ist mit ca. 20 Mrd. € für ein Wirtschaftsunternehmen deutlich zu hoch.

¹Die DB AG erwirtschaftet ca. 2 Mrd. € EBIT. Der Zinsaufwand beträgt schon in der Niedrigzinsphase ca. 0,9 Mrd. €. Die Ertragssteuern liegen im Bereich von 0,2 Mrd. €, Geplant war bisher eine Dividende von 0,95 Mrd. € p.a.. Die Gewinne der DB Regio werden in den Folgejahren sinken, die Gewinne der Infrastruktursparten sollen in jedem Fall in voller Höhe ausgeschüttet werden

Auf Basis der bisherigen Finanzierungsvereinbarung für S21 muss die DB AG 1,7 Mrd. € für das Projekt zahlen (die zugehörigen Einnahmen, z.B. aus Immobilienverkäufen, wurden weitgehend bereits in den Jahren 2010 und 2011 als Gewinne gebucht). Zusätzlich ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der unstrittigen Kostenüberschreitungen von 2 Mrd. € von der DB AG zu tragen sein wird.

Nach Pressemeldungen plant die Bundesregierung eine Kapitalerhöhung und zusätzlich reduzierte Dividendenzahlungen – das würde die DDB AG um 2,4 Mrd. € entlasten.

Etwa ein Drittel der EU-Mittel für den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze (Connecting Europe), die Deutschland bis 2020 zustehen, werden für das Projekt S21 verwendet (594 Mio. €)². Damit fehlen Sie für verkehrlich wichtige Projekte in Deutschland

Bewertung

Die DB AG wird in den kommenden Jahren aus dem Projekt S21 erhebliche Investitionen tragen müssen (1,7 Mrd. € zzgl. Anteil aus den unstrittigen Mehrkosten von 2 Mrd. € zzgl. Anteil aus weiteren Kostensteigerungen). Diese Belastungen erhöhen den finanziellen Druck auf die DB AG, die erhebliche Probleme hat, die anstehenden Investitionen zu finanzieren.

Zur Deckung der Projektinvestitionen greift die Bundesregierung auch auf EU-Mittel zu, die dringend für verkehrlich bedeutende Projekte benötigt werden. Dieser Verdrängungseffekt bei den Investitionen schadet der Eisenbahn in Deutschland.

²<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/germany/2014-de-tm-0163-w>