

Prof. Dr. Wolfgang Hesse
Lohengrinstr. 10
81925 München

26. 6. 2018

Süddeutsche Zeitung
Chefredaktion, Redaktion Recherchen/Dokumentation
Hultschiner Str. 8
81677 München

SZ vom 21.6. 2018, Dokumentation „Panama Papers“ / Anregung zu weiteren Recherchen

Sehr geehrte SZ-Redakteure,

das Engagement der SZ bei den Recherchen zu dubiosen Finanz- und Steuergeschäften begrüße ich ausdrücklich und gratuliere den beteiligten Reportern zu ihren Erfolgen.

Dazu treibt mich aber seit langem die Frage an die SZ um, warum bei solchen Themen, die weit weg von Deutschland beheimatet sind und auch kaum Deutsche zu betreffen scheinen, so ausgiebig und ausgezeichnet recherchiert wird, während man dagegen im deutschen Inland um „heiße“ Themen offenkundig konstant einen großen Bogen macht. Ganz besonders trifft das auf die laufenden Großprojekte und speziell auf die der Deutschen Bahn zu. Schließlich werden auch hier zweistellige Milliardenbeträge verpulvert - und das z.T. in zynischer Weise zum Rückbau wertvoller gewachsener Bahn-Infrastruktur.

Auf meine im Laufe der Jahre wiederholt vorgebrachte Anregung, doch einmal eine Seite DREI über Stuttgart 21 und seine skandalösen politischen Hintergründe und Machenschaften zu bringen, erschien dann im März 2016 tatsächlich eine solche Seite – allerdings mit einem „tiefenentspannten“ Bericht über den Fortgang des „Super-Verkehrsprojekts“, einen wackeren Bauleiter und die *Schöne Neue Welt von Stuttgart*, in der angeblich die Eidechsen und Juchtenkäfer das einzige Problem darstellen.

Dass mittlerweile der ehemalige Bahnchef Grube Berater der Tunnelbau-Firma Herrenknecht ist, war der SZ dagegen keine Erforschung der Hintergründe wert. Am 11.6. 2018 gab es eine Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags mit einer viel beachteten Stellungnahme von Herrn Thilo Sarrazin, in der die Vorgeschichte des Projekts beleuchtet wurde (s. Anhang 1). Der STERN hat kürzlich über die unbefriedigenden Brandschutz-Pläne berichtet: <https://www.stern.de/panorama/gesellschaft/stuttgart-21--experten-zum-brandschutz-beim-umstrittenen-grossprojekt-8116488.html>. Und am kommenden Donnerstag wird die Klage der Stuttgarter Netz AG zum Weiterbetrieb des Kopfbahnhofs beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt.

Das ebenso umstrittene wie milliardenschwere Projekt einer „2. Stammstrecke“ in München hat ebenfalls eine äußerst dubiose und undurchsichtige Vorgeschichte, wird aber in der SZ seit Jahren wenn überhaupt, dann fast vorwiegend akklamierend begleitet. Die am 12.6.2018 (lediglich in einer Land-Ausgabe) erschienenen Berichte von Wieland Bögel bilden da eine rühmliche, aber seltene Ausnahme.

Dazu musste die DB kürzlich bekanntgeben, dass ihre Planung für den neuen Tiefbahnhof am Münchner Hbf. neu aufgerollt werden muss. Dies wird womöglich zu einer Verlängerung der Bauzeit um bis zu 4 Jahre führen. Damit hat sich die von vielen Fach-

leuten sowie aus der Bevölkerung schon lange geübte Kritik an der Qualität und am mangelnden Nutzen der bisherigen Planungen für die sogenannte „2. Stammstrecke“ bestätigt. Die Münchner tz hat am 22.6. 2018 darüber berichtet (s. Anhang 2), von der SZ kam ... nichts.

Die Liste der nicht genutzten Recherche-Möglichkeiten ließe sich beliebig fortsetzen. Bei den Großprojekten bahnt sich z.B. in Hamburg-Altona das nächste Bahn-Rückbauprojekt an, von dem ich in der SZ noch nichts gelesen habe.

Ich möchte damit meine Anregung wiederholen, die kritische journalistische Arbeit auch auf innerdeutsche Problembereiche (außer der allgegenwärtigen Flüchtlingsfrage) auszudehnen und damit dem Vorwurf zu begegnen, dass solche Bereiche systematisch ausgeblendet oder bestenfalls einseitig behandelt werden.

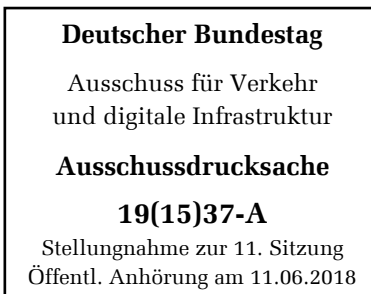
Dies soll kein Leserbrief im üblichen Sinne sein, ich erwarte also keine Veröffentlichung, wohl aber eine persönliche Stellungnahme auf meine Anregungen – und eine Ausweitung der kritischen Berichterstattung.

PS: Eine letzte Rückmeldung an den Chefredaktion liegt mir am Herzen: Die Entlassung von Herrn Hanitzsch als SZ-Karikaturisten bedauern wir sehr. Ich halte diese Maßnahme für eine rein politisch motivierte Überreaktion, sie ist allein deshalb ungerechtfertigt, weil der Fehler (wenn es denn einen gab) nicht beim Zeichner, sondern bei den zuständigen Redakteuren zu suchen wäre. Das haben Sie in der betreffenden redaktionellen Erklärung selbst eingeräumt. Für uns Leser ist der Hinauswurf dieses begnadeten Karikaturisten ein herber Verlust.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Hesse

Dr. Thilo Sarrazin
Oldenburgallee 6A
14052 Berlin



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.



Die Grafik zeigt einen Querschnitt durch die Ursprungs-Pläne für den Hauptbahnhof. Ganz unten liegt der Bahnsteig für die neue S-Bahn-Station, der nun verschoben werden soll



Die Grünen sehen schwarz

Der Bahnsinn geht weiter – und zwar möglicherweise viel weiter... Ein neues Gutachten besagt: Beim Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke könnte es vier bis sechs Jahre Verspätung geben. Grund dafür seien die Umplanungen am Hauptbahnhof, die neue Genehmigungsverfahren mit sich brächten. Demnach könnte es 2030 oder sogar 2032



Martin Runge

werden, bis die Entlastung für den Münchner Nahverkehr kommt... Dieses Szenario legten die Grünen gestern im Landtag vor. Die Bahn dementiert – die Inbetriebnahme sei nach wie vor für Ende 2026 geplant.

Der grüne Landtagsabgeordnete Martin Runge (60), der gern deftig formuliert, bemängelte „krachende Planungsfehler“ bei der zweiten Stammstrecke und verlangte einen Baustopp.

Runge ist erklärter Gegner der Röhre – die Umplanung ist Wasser auf seine Mühlen. Wie berichtet, muss der Bahnsteig der unterirdischen Haltestelle Hauptbahnhof/Bahnhofplatz um 80 Meter nach Westen rücken, damit er nicht genau unter dem Bahnhof der U1/U2 liegt. Nach einem von der Grünen-Fraktion in Auftrag gegebenen Gutachten ändert sich dadurch aber so ziemlich alles. Brandschutzkonzept, Fluchtwege, Rolltreppen-Einbau – all das ist nun anders zu planen, so meint

Martin Viereg, ein bekannter Bahn-kritischer Gutachter. Es müsse etwa „zwingend ein neues Brandschutzkonzept erstellt“ werden. Da der Ausgang zur Schützenstraße wegfallt, habe die Bahn ein Problem: Ein wichtiger Fluchtweg sei gestrichen. Deshalb müsse der Nukleus – das zentrale Zugangsbauwerk – um weitere Treppen

ergänzt werden. Insgesamt seien dann 73 statt 38 Rolltreppen notwendig, hat Viereg errechnet. Die Bahn will das so nicht bestätigen.

Viereg geht aufgrund der Umplanung von einer sogenannten Tektur, einem vereinfachten Planfeststellungsverfahren, aus, das nun notwendig sei. All das frisst Zeit, sagt er. Die Verzögerung könne vier bis sechs Jahre betragen. „Bei den bislang unterstellten acht Jahren Bauzeit wäre dann eine Inbetriebnahme zwischen Herbst 2030 und Frühjahr 2032 möglich“, heißt es in dem Gutachten, dem die Bahn widerspricht.

Das Thema ist längst ein Politikum. Auch die Freien Wähler halten das Vorgehen der Staatsregierung und der Bahn wie die Grünen „in Teilen für höchst unseriös“, wie FW-Generalsekretär Michael Piazzolo erklärte. Die tatsächlichen Kosten und die Dauer der Umplanungen müssten noch vor der Landtagswahl geklärt werden.

DIRK WALTER

SAMSUNG
Technologiepartner des DFB

