

Kostenentwicklung Stuttgart 21

1. Kostenstand im Rahmen der Verhandlungen zur Realisierung von Stuttgart 21 und bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung

Im Rahmen der Verhandlungen zu Stuttgart 21 wurde ein Planungs- und Kostenstand von 2.810,4 Mio. € zu Grunde gelegt, der - entsprechend der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG - mit 1,5% je Jahr auf 3.076 Mio. € indexiert wurde. Der Planungs- und Kostenstand 2004 wurde im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2 nach HOAI) ermittelt. Ihm liegen ca. 10.000 Einzelpositionen zu Grunde. Der Kostenstand wurde vor Abschluss der Planfeststellungsverfahren ermittelt. Auflagen, die im Rahmen der Planfeststellung hinzugekommen sind, sind in diesem Kostenstand nicht enthalten. Nach Angaben der Bahn liegen die Zusatzkosten aufgrund der Planfeststellung bei ca. ■ bis ■ Mio. €.

Nach Angaben der DB AG lag den Kostenberechnungen eine sorgfältige Planung zugrunde. „Stuttgart 21 ist das best geplante Projekt Deutschlands“, so die Antwort der DB AG auf die Behauptung von Projektgegnern, Stuttgart 21 werde deutlich teurer.

Erstmals im Jahr 2005 wurde das Land von der DB AG mit einem „Risikozuschlag“ für mögliche Kostensteigerungen in Höhe von ursprünglich einer Milliarde Euro konfrontiert. Begründet wurde dieser mit „Erfahrungen aus anderen Großprojekten“. In den weiteren Verhandlungen bis zur Unterzeichnung des Memorandum of Understanding (MoU) wurde dieser Risikozuschlag auf 1,45 Mrd. € erhöht und zwischen den Projektpartnern aufgeteilt. Das im Landeshaushalt abgesicherte maximale Projektvolumen liegt damit bei 4,526 Mrd. €.

Das Projekt ist auf dieser Grundlage im Landeshaushalt eingeplant.

Im Finanzierungsvertrag vom 2. April 2009 wurden diese Zahlen zugrunde gelegt.

2. Aktueller Kostenstand als Ergebnis der Entwurfsplanung und Chancen- und Risikenrechnung

Schritt: Entwurfsplanung der DB Projektbau Stuttgart

Die Entwurfsplanung liegt dem Land seit Ende Oktober nahezu vollständig vor. Die sich daraus ergebenden Kosten wurden in einem Gespräch mit Herrn Garber, Vor-

stand Infrastruktur bei der DB AG besprochen.

Die Entwurfsplanung weist laut Darstellung von Herrn Garber in einem ersten Schritt **Baukosten** in Höhe von 4.066 Mio. € und **Planungskosten** in Höhen von [REDACTED] Mio. € aus, insgesamt also [REDACTED] Mrd. €. ¹ Nach Aussagen der DB ist dieses Ergebnis der Projektbau Stuttgart als **worst case Fall** zu interpretieren.

Die Entwurfsplanung baut auf den Kostenberechnungen der DB Projektbau und den von ihr beauftragten Fachplanern auf. Die hohen Kostensteigerungen resultieren im wesentlichen aus den Tunnelabschnitten. Sie liegen bei den Tunnelbauwerken bei über [REDACTED]%. ²

Hinweis: Die Kostenzusammenstellungen für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 und 1.6a, in denen sich die hohen Kostensteigerungen zeigen, tragen das Datum November 2008. Dies bedeutet, dass bei der DB beim Abschluss des Finanzierungsvertrags bereits bekannt war, dass im Tunnelbau mit deutlich höheren Kosten zu rechnen ist!

2. Schritt: Validierung der Ergebnisse der DB Projektbau Stuttgart durch die DB AG

In einem zweiten Schritt wurden die so ermittelten Baukosten einer Markt- und Vergabeanalyse unterzogen, um die Kostenberechnungen der Fachplaner mit den bundesweiten Erfahrungen und Vergabeergebnissen der DB AG abzugleichen. Hierbei wurden Überhöhungen bezogen auf verschiedene Einzelpositionen (Tunnelausbruch, Betonstahl, Oberbau usw.) identifiziert. Hierbei wurden Kostenminderungen erkannt, sie liegen bei ca. 600 Mio. €. Danach ergeben sich **Baukosten** von 3,5 Mrd. €. Hinzu kommen **Planungskosten** von 17%; insgesamt ergibt sich ein Kostenstand von [REDACTED] Mrd. €.

Aufgrund fehlender Angaben, welche Einheitspreise angepasst wurden, ist eine Beurteilung der Zahlen nicht möglich. Allerdings erscheint der Schritt einer Markt- und Vergabeanalyse plausibel, sodass wir davon ausgehen, dass die damit errechneten Kosten belastbar sind: Die DB bezeichnet diesen Fall als realisierbaren „base case“.

3. Schritt: Analyse der Chancen und Risiken

Im dritten Schritt wurden Optimierungen (z. B. Änderungen der Tunnelbauweise, Reduzierung der Tunneldicke/Quelldruck) untersucht. Die erzielbaren Kostenreduzie-

¹ Dem IM wurde offiziell im Zusammenhang mit der Übergabe der Entwurfsplanungen Gesamtkosten i.H.v. [REDACTED] Mio. € (Baukosten: 4.066 Mio. € + Planungskosten [REDACTED] = [REDACTED] Mio. €) übermittelt!

² Grund ist zum einen der Ansatz deutlich höherer Einheitspreise z.B. für Stahl und Beton, zum andern die Planung einer um 10 cm dickeren Innenschale als bei der Vorentwurfsplanung unterstellt und damit auf einer deutlichen Erhöhung der Ausbruchskosten.

rungen wurden mit etwa 300 Mio. € beziffert. Sofern sich diese Chancen realisieren lassen würden sich Kosten (Bau- und Planungskosten) i.H.v. von [redacted] Mrd. € ergeben. Die Optimierungen bedürfen teils der Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), teils der Zustimmung des Lenkungskreises. Die Realisierungswahrscheinlichkeit lässt sich schwer abschätzen. Vorsicht ist in jedem Fall geboten. Frühestens im nächsten Jahr kann sich zeigen, wie diese Chancen zu bewerten sind.

Herr Garber hat zusätzlich zu den 17% Planungskosten und den bisher angefallenen Planungskosten in Höhe von 194 Mio. € einen Risikozuschlag für Unvorhersehbares (z. B. Baugrundrisiken, Havarien, Preissteigerungen) von etwa [redacted] bis [redacted] % angekündigt.

Die sich daraus ergebenden Kostenstände sind nachfolgend dargestellt:

Alternative Kostenstände	Baukosten	Planungskosten	Summe	nachr. Risikopuffer
1. Vorentwurfsplanung	[redacted]	[redacted]	3.076	+1,45 Mrd. €
2. Entwurfsplanung DB Projektbau (EP)	4.066	[redacted]	[redacted]	[redacted] Mrd. €
3. EP nach Validierung DB AG	3.468	[redacted]	[redacted]	+ [redacted] Mrd. € (= [redacted] %)
4. EP mit Chancen	3.174	[redacted]	[redacted]	+ [redacted] (= [redacted] %)

Hierzu folgende Bewertung:

1. Planungskosten

Die DB AG hat zwar angekündigt den ursprünglichen Planungskostenanteil von [redacted] % auf 17% abzusenken. Da Herr [redacted] jedoch die bisher bereits angefallenen Planungskosten i.H.v. 194,888 Mio. € zusätzlich an Ansatz bringt, ergibt sich faktisch eine Erhöhung des Planungskostenanteils auf [redacted] %. Das ist widersinnig. Reine Preissteigerung (z.B. Stahlpreise) führen keineswegs zu Mehraufwendungen bei der Planung; die DB Projektbau als Erbringer der Planungsleistungen rechnet keineswegs mit höheren Planungskostenanteilen.

2. Risikozuschlag: Die DB AG will das Projekt nur realisieren, wenn zwischen den Projektkosten und den maximal vertraglich abgesicherten Kosten i.H.v. 4,526 Mrd. € noch ein Risikopuffer von [redacted] % [redacted] bzw. [redacted] % [redacted] verbleibt. Andernfalls ist zu erwarten, dass die DB die Sprechklausel absichern will

(wieviel bzw. welchen Anteil trägt das Land jenseits der vereinbarten 4,526 Mrd. € ?). Ein Risikozuschlag für Unvorhergesehenes (Baugrundrisiken, Havarien), Preissteigerungen und zusätzliche Anforderungen an Signaltechnik und neuere Regelwerke dürfte sicher erforderlich sein.³ Allein eine Indexierung der Kostenansätze mit 1,5% p.a. würde bereits zu einer Kostensteigerung von ca. 9% führen.

3. Fazit

Die uns vorliegenden Zahlen und die Ankündigungen der DB AG machen deutlich, dass der Risikofonds bereits im jetzigen Zeitpunkt weitgehend ausgereizt ist. Wir müssen uns darüber im klaren sein, dass - sollte im Laufe des Bauablaufs die Grenze von 4,526 Mrd. € überschritten werden - finanzielle Forderungen auf das Land zukommen werden.

Es steht zu befürchten, dass die DB bereits jetzt eine Regelung für diesen Fall herbeiführen will. Das Land hat für einen weitergehende Verpflichtung jenseits der 1,45 Mrd. € Kostenvorsorge keine haushaltsrechtliche Ermächtigung. In dem Gespräch MP - Grube sollte dieser auf die schwierige (politische) Situation hingewiesen werden, die durch die neuen Zahlen der DB geschaffen wurde:

• Kommunikationsdesaster

Eine Kostensteigerung um ca. eine Milliarde Euro binnen 8 Monate nach Abschluss des Finanzierungsvertrags ist in der Öffentlichkeit kaum kommunizierbar.

³ Kostenrisiken ergeben sich auch aufgrund der bisherigen Überprüfung der Entwurfsplanung. Nach unserer Prüfung sind die übermittelten Kostenberechnungen noch nicht vollständig. Die Kosten nachträglich eingegangener Teilentwurfshefte sind noch nicht alle erfasst. Hier drohen rd. ● bis ● Mio. €. Bei der bisher erfolgten Überprüfung der Entwurfsplanungen hat sich außerdem gezeigt, dass die Planungen nicht allen Anforderungen, z.B. an die Eignung zum verkehrlichen Gebrauch gerecht wird. Hier werden Nachbesserungen erforderlich werden. Forderungen hinsichtlich zusätzlicher Blockteilung und Signaltechnik sind kostenrelevant. Über den Ergänzungsbedarf besteht in fachlicher Hinsicht zwischen Prof. Dr. Martin (VWI) und der DB Netz in den wesentlichen Punkten Einigkeit. Nach einer groben Schätzung von Herrn Prof. Martin könnte der Mehraufwand bei bis zu ● Mio. € liegen. Würde man, wie von DB Netz ins Gespräch gebracht und wie es aus verkehrlicher Sicht vom Land/Prof. Martin für sinnvoll gehalten wird, die Anbindung der NBS-Station am Flughafen zweigleisig ausführen, kämen nochmals bis zu ● Mio. € hinzu. Offen erscheint, ob der Abstand zwischen den Tunnelquerschnitten auf 500 m reduziert werden muss (Kosten knapp ● Mio. €). Inwieweit in den noch nicht vorliegenden Abschnitten zusätzliche Anforderungen gestellt werden müssen, lässt sich noch nicht absehen. Wir rechnen hier jedoch nicht mit größeren Summen. Klar ist jedoch, dass der Kostenstand daher kein Endstand ist. Ein weiteres Kostenrisiko liegt im Planfeststellungsabschnitt 1.3 (Einbindung der Gäubahn im Bereich Rohr). Die erforderliche Ausnahmegenehmigung des BMVBS für den Tunnelquerschnitt liegt immer noch nicht vor. Sollte diese wider Erwarten nicht erteilt werden, ist mit Mehrkosten von ca. ● bis ● Mio. € auszugehen.

Die jetzige Kostenschätzung liegt näher an den von Vieregg/Rössler ermittelten Zahlen als an den ursprünglichen Zahlen der DB!

- **Die Glaubwürdigkeit der DB steht auf dem Spiel**
Die DB wird erklären müssen, wie es zu dieser Kostenexplosion kam. Ihre bisherigen Verlautbarungen, Stuttgart 21 sei das „bestgeplante Projekt Deutschlands“, hat sie selbst ad absurdum geführt.
- **Keine weiteren finanziellen Zugeständnisse des Landes**
Herrn Grube muss verdeutlicht werden, dass er keine weiteren finanziellen Zugeständnisse des Landes erwarten kann. Auf den Umstand, dass die Kostensteigerungen bei der DB wohl bereits vor Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung bekannt waren, sollte hingewiesen werden. Im Falle eines Projektabbruches würde das Land keine Zahlungen leisten, sondern vielmehr Schadensersatz verlangen.

4. Ansatzpunkte für Verhandlungen mit der DB

Aus unserer Sicht gibt es folgende Ansatzpunkte für Gespräche mit der DB:

Nach Auffassung der DB AG ist der „base case“ (Ziffer 2 in der Tabelle) das realistische Szenario. Eliminiert man hieraus die (methodisch unzulässiger Weise in Ansatz gebrachten) bisher bereits angefallenen Planungskosten i.H.v. 195 Mio. €, so ergeben sich Projektkosten i.H.v. **4.058 Mio. €**. Damit verbleibt ein Risikopuffer von etwa 10 % bis zum vertraglich vereinbarten Maximalkostenansatz.

3a.	Real case EP nach Validierung DB AG ohne bereits angefallene Planungs- kosten			4.058	€
			- 195		(= %)

Auf dieser Basis sollte sich die Vertragsparteien verständigen, ob damit der Kostenrahmen eingehalten wird, oder Verhandlungen wegen einer zu erwartenden Überschreitung des Kostenrahmens aufgenommen werden müssen. Der Finanzierungsvertrag sieht vor, dass die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen werden, wenn bis zum 31. 12. 2009 eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, die die vereinbarten Beträge (einschließlich Risikovor-

sorge) übersteigt". An diesen Verhandlungen wären alle Vertragsparteien zu beteiligen.

