Darstellung der Kosten von Stuttgart 21 und des Kenntnisstands bei Abschluss der Finanzierungsverträge durch Deutsche Bahn und Landesregierung / Landtag

Was wusste die Bahn?

Die Kostenschätzung von ca. 2,8104 Mrd. € für Stuttgart 21 beruhte auf den Plänen mit Stand 01.01.2004.

Die Deutsche Bahn kannte die Planänderungen und die aktuellen Pläne, da nach 2004 bis zum 30.04.2008 fünf Planfeststellungsbeschlüsse ergangen waren (nachzulesen unter http://www.das-neue-herz-europas.de/ueberblick/daten_fakten/default.aspx). Spätestens ab diesem Zeitpunkt konnte die Deutsche Bahn die Kosten auf der Grundlage der neuen Pläne berechnen.

Je genauer die Pläne, umso genauer die Kostenschätzung
(s. Grafik der Wirtschaftsprüfer aus der Schlichtung im Bericht, S. 56,
http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/101126/Wirtschaftspruefungsgesellschaften_Bericht%202010-11-26.pdf).

Die Fachplaner der Deutschen Bahn stellten Ende 2008 / Anfang 2009 eine aktuellere Kostenschätzung fertig und ermittelten reine Baukosten (ohne 17% Planungskosten und ohne Normalisierung) in Höhe von 3,9271 Mrd. €. So der Bericht der Wirtschaftprüfer (s.o.), S. 21 Rn. 20:

> *„Die Ende 2008/Anfang 2009 fertig gestellten Kostenschätzungen der von der DB mit der Genehmigungsplanung beauftragten Fachplaner beliefen sich auf eine Summe der Baukosten von € 3.927,1 Mio. Die Fachplaner haben auf Grundlage der Entwurfs- und Feststellungsplanung Mengengerüste ermittelt und diese auf Basis ihrer Erfahrungswerte mit Einheitspreisschätzungen bewertet.“*

Mit Planungskosten (17% lt. Bahn) ergibt dies **4,5947 Mrd. €**, also mehr als die vereinbarten Gesamtkosten von 4,526 Mrd. € (3,076 Mrd. € + 1,45 Mrd. € Risikopuffer). Nimmt man die „Nominalisierung“ hinzu, also einen Aufschlag zur Absicherung von Preissteigerungen, den die Deutsche Bahn selbst mit 322 Mio, € beziffert hat (Bericht der Wirtschaftsprüfer Seite 20), ergibt sich ein Wert von **4,916 Mrd. €**.
Die Projektsteuerer haben diese Zahlen im Wesentlichen bestätigt. Unter Berücksichtigung der Korrekturen hat Drees & Sommer die Plan-Baukosten des Projektes im Juli 2009 mit € 4.066 Mio. beziffert (= 4,757 Mrd. € mit Planungskosten ohne Nominalisierung).

Was sagte die Bahn?

In ihrer Presseinformation Nr. 208/2010 vom 08.12.2010 dementiert die Deutsche Bahn

nicht, dass sie entsprechend dem Bericht der Wirtschaftsprüfer die Kostenschätzung Ende 2008/Anfang 2009 intern fertig gestellt hat und dem externen Projektsteuerer Drees & Sommer zur Nachprüfung gegeben hat, der im Juli 2009 zu noch höheren reinen Baukosten gekommen ist:

> *„Aktualisierte Baukosten für Stuttgart 21 lagen erst im Juli 2009 vor / Veröffentlichung von Kostenzwischenständen nicht sinnvoll*
>
> *(...) Richtig ist vielmehr, dass bei der Unterzeichnung der Verträge am 4. April 2009 noch keine abgeschlossene Entwurfsplanung und somit keine Kostenfortschreibung vorlag.*
>
> *Bei Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung war bekannt, dass die Kosten von 3,076 Milliarden Euro auf dem Preisstand 2004 basierten und eine Aktualisierung mit Fertigstellung der Entwurfsplanung erfolgen musste. Daher wurde der Gesamtfinanzierungsrahmen für Stuttgart 21 bereits zu diesem Zeitpunkt auf 4,526 Euro festgelegt.*
>
> *(...) Der im Bericht der Wirtschaftsprüfer angegebene Wert von 3,9 Milliarden Euro beinhaltet lediglich einen Zwischenstand vor Abschluss der Nachkalkulation.“*

http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/presse/presseinformationen/ubd/ubd20101208.html

Die Deutsche Bahn dementiert somit nicht, dass sie bereits bei Vertragsunterzeichnung am 02.04.2009 massive Anhaltspunkte hatte, dass die Kostenschätzung von 2004 um ca. 1,5 Mrd. € zu niedrig war.

In der gemeinsamen Pressemitteilung Nr. 106/2009 von Deutscher Bahn, Land Baden-Württemberg und Bundesverkehrsministerium heißt es am 02.04.2009:

> *„Die Kosten für Stuttgart 21 betragen einschließlich der Nominalisierung der Kosten bis 2016, das heißt unter Berücksichtigung vor allem der zu erwartenden Preis- und Lohnsteigerungen, rund 3.076 Millionen Euro. (...)*
>
> *Um Kostenrisiken abzudecken, die sich etwa aus Preissteigerungen, technischen Risiken oder veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen ergeben können, wurde für Stuttgart 21 zudem eine Risikovorsorge in Höhe von 1,45 Milliarden Euro getroffen. (…). Für den unwahrscheinlichen Fall, dass darüber hinaus weitere Kostenrisiken auftreten, wird die Deutsche Bahn zusätzlich 290 Millionen Euro einbringen, danach stellen Land und Stadt weitere 160 Millionen Euro zur Verfügung. Dank dieser Regelung sind die Kostenrisiken des Vorhabens umfassend abgedeckt.“*

http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/_Downloads/ba0ea5e3-6219-41ca-9177-e5b26666e8f6/20090402-Finanzierungsvereinbarung.pdf
(dort Anlage 2, S. 3 / 4, Hervorhebungen durch Verfasser)

Es wird noch nicht einmal angedeutet, dass die Risikovorsorge nicht nur für die benannten (unvorhersehbaren) Risiken erforderlich ist, sondern vor allem für die Aktualisierung der Kostenschätzung vom Planungstand 2004 auf den seit April 2008 feststehenden neueren Planungsstand. Auch wird nicht erwähnt, dass die Kostenschätzung auf einer über 4 Jahre alten Planungsgrundlage beruht und die Änderungen auf Grund der fünf

Planfeststellungsbeschlüsse nicht berücksichtigt sind.

Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 (LT-Drs. 14/4382, http://www.landtag-bw.de/WP14/Drucksachen/4000/14_4382_D.PDF), den für die Deutsche Bahn der Vorstand Stefan Garber unterzeichnet hat, heißt es in § 5 Abs. 1, dass die Gesamtkosten zum Planungs- und Preisstand 01.01.2004 *„ermittelt“* und einschließlich einer unterstellten allgemeinen Kostensteigerung auf 3,076 Mrd. € *„festgelegt“* wurden.

> *„Die Kosten werden von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß dem aktuellen Projektstand fortgeschrieben.“ Und in § 5 Abs. 2 heißt es: „Den Vertragsparteien ist bekannt, dass sich die gemäß vorstehendem Absatz 1 vorläufig ermittelten Kosten verändern können. Die endgültigen Kosten des Projektes werden nach dem kaufmännischen Abschluss des Projektes ermittelt.*

Nicht erwähnt wird, dass die Deutsche Bahn bereits seit dem letzten Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2008 die Kosten fortgeschrieben hatte und Anhaltspunkte für eine erhebliche Kostensteigerung durch die Kostenschätzungen der Fachplaner vorlagen.

Im Finanzierungsvertrag wird, ebenso wie in der gemeinsamen Pressemitteilung, die Überschreitung der Gesamtkosten von 3,076 Mrd. € um 1 Mrd. € als „unwahrscheinlich“ dargestellt (vgl. § 8 Abs. 3 c Finanzierungsvertrag).

In § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrages wird ferner festgestellt, dass es für die DB AG von besonderem Interesse ist, dass ihr aus dem Projekt keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist. Ferner heißt es:

> *„Die Vertragsparteien stellen fest, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts durch die Wirtschaftlichkeitsberechnung der DB AG mit Preis- und Kostenstand 2004 sowie deren Ergänzungen im Rahmen der Modellrechnung, deren Zusammenfassung diesem Vertrag in Anlage 2.2 (vertraulich – nicht für Dritte) beiliegt, belegt wurde.“*

Auffallend ist bei einem Vergleich zwischen den Presseinformationen vom 02.04.2009 und 08.12.2010, dass der Zweck des „Risikopuffers“ vollkommen unterschiedlich interpretiert wird und der veraltete Planungsstand als Grundlage für die Kostenschätzung im Jahr 2009 noch nicht einmal angedeutet wird.

Was wusste das Land?

Der Staatssekretär im Innenministerium wusste wenigstens, dass der Risikopuffer nicht nur, wie in der Pressemitteilung vom 02.04.2009 suggeriert, für unbekannte Risiken benötigt wurde, sondern auch für die Anpassung der Kostenschätzung an die (bereits seit über einem Jahr bekannten) aktualisierten Pläne. Er erklärte jedoch im Innenausschuss:

> *„Vielmehr gehe es um eventuelle Kostensteigerungen resultierend aus dem Übergang von der dem Vertragswerk zugrunde liegenden Vorentwurfsplanung zur Entwurfsplanung. Derzeit gebe es keinen Anlass für Befürchtungen, dass Vorentwurfsplanung und Entwurfsplanung hinsichtlich der prognostizierten Kosten auseinanderliefen, und schon gar nicht zeichne sich eine so starke Abweichung ab,*

dass ein Wirksamwerden der erwähnten Klausel (gemeint ist die Ausstiegsklausel in § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrages – Anm. der Verfasser) möglich würde.“

(LT-Drs. 14/4411, S. 4,
http://www.landtag-bw.de/WP14/Drucksachen/4000/14_4411_D.PDF)

Die Landtagsabgeordneten Scheuermann (CDU) und Drexler (SPD) waren in der Landtagsdebatte vom 13.05.2009 (Plenarprotokoll 14/66 S. 4755) anscheinend vollkommen unwissend. Angesichts der bei der Bahn vorhandenen Anhaltspunkte für massive Kostensteigerungen entbehren der Redebeitrag von Herrn Scheuermann und der Zuruf von Herrn Drexler nicht einer gewissen Komik:

„Ich kenne überhaupt keine Maßnahme, bei der beim Abschluss der Planungen und der Vorlage der entsprechenden Unterlagen Mehrkosten von 47 % der prognostizierten Kosten geregelt sind.

(Zuruf Abg. Drexler: So ist es!)
(…)
Meine Damen und Herren, wir müssten eigentlich den Glauben an alle Ingenieure und Betriebswirtschaftler verlieren, wenn wir sagen würden, es komme zu noch höheren Kostensteigerungen als 50%.“

http://www.landtag-bw.de/Wp14/Plp/14_0081_10122009.pdf

Ob man angesichts der bei der Deutschen Bahn vorhandenen Kenntnisse den Glauben an alle Ingenieure und Betriebswirtschaftler verlieren muss, mag sich Herr Scheuermann nun überlegen.

Stuttgart, den 22.12.2010

Arbeitskreis „Juristen zu Stuttgart 21“

Bernhard Ludwig, Oliver Schlotz-Pissarek und andere