

Wenn es eine Konstante bei der Planung von verkehrstechnischen oder architektonischen Großprojekten gibt, dann die, dass das ursprünglich angegebene Finanzvolumen bei weitem nicht ausreicht.

(Süddeutsche Zeitung, April 2008)

1. Einführung

Seit Ankündigung des Projekts Stuttgart 21 - **S21** - im Jahr 1994 wird in den öffentlichen Diskussionen und Auseinandersetzungen auf die vielen Probleme des Projekts auf fast allen Ebenen und auf die unklare, ja unseriöse Kosten- und Finanzierungs- und damit auch Wirtschaftlichkeitsrechnung hingewiesen. Deshalb fordert das Aktionsbündnis seit Beginn die Offenlegung der Kostenberechnung, der zugrunde liegenden Daten und deren Nachprüfung durch Dritte, auch durch den Bundesrechnungshof. Bisher ohne Ergebnis.

Die Zweifel werden genährt durch mangelnde Transparenz, die vagen Angaben zur Kostenberechnung und die ausweichenden Antworten. So vollmundige Äußerungen von Befürwortern wie „das Projekt S21 ist Symbol für die technologische Leistungsfähigkeit und Leuchtturm der Innovationsfähigkeit“, es sei ein „politischer Meilenstein“, es „gebe keine Alternative zu S21“ und „das Jahrhundertprojekt steht (jetzt) auf solidem Fundament“, helfen nicht über diese Zweifel hinweg. Im Gegenteil, unsere Zweifel werden bestätigt durch Äußerungen aus dem Kreis der Befürworter und durch Vergleiche mit milliardenschweren Prestigeprojekten, deren Kosten zu Beginn (politisch) schön-gerechnet, die Risiken verschwiegen oder bagatellisiert wurden. Jüngstes Beispiel: das unrühmliche Ende des Tansrapid-Projekts in Bayern, verursacht durch die vorhersehbare Kostenexplosion um fast das Doppelte der ursprünglich angegebenen Kosten.

Selbst Bahnchef Hartmut Mehdorn hat in der Veranstaltung im Forum der LBBW am 11. Juni 2008 deutlich auf zu erwartende Mehrkosten hingewiesen und darauf vorbereitet, „für das Tunnelbaurisiko kann keiner etwas“, auch Änderungen des Entwurfs Ingenhoven seien nicht ausgeschlossen: „Bauen wir den Tiefbahnhof so, oder was sehen wir heute anders?“

Deshalb bestehen wir auf Offenlegung und Überprüfung, und dass nicht angefangen werden darf, bis die Zweifel ausgeräumt sind. Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass die Befürworter darauf vertrauen, die Wahrheit werde (nur) sukzessive ans Licht kommen, dann könne man nicht mehr zurück, die Mehrkosten müssten dann irgendwie aus Steuermitteln zusammengekratzt werden.

Der Zug nach S21 ist noch lange nicht abgefahren.

Damit dies nicht geschieht, haben wir auf der Basis der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen, eingeholten Informationen, eigenen Erfahrungen in Zusammenarbeit mit einer Projektmanagement-Gesellschaft eine realistische Kostenberechnung/ -schätzung für S21 vorgenommen.

2. Grundlagen, Informationen:

Bisher wurden der Öffentlichkeit von der Deutschen Bahn AG, DB AG, nur pauschale Summen mitgeteilt. 1994 wurden von der DB AG, als Kosten für das Projekt Tiefbahnhof Stuttgart 21, ca. **DM** 4,9 Mrd, Kostenbasis laut Zeitungsberichten das Jahr 1993, genannt. Umgerechnet auf EURO, ca. € 2,5 Mrd. Der Vereinbarung zwischen den Trägern des Projekts, der DB AG, dem Bund, dem Land, der Region und der Stadt Stuttgart, vom 19. Juli 2007 liegen laut Berichten ca. € 2,8 Mrd zugrunde, errechnet wahrscheinlich aus den genannten ca. € 2,5 Mrd, plus Index-Kostensteigerung bis 2007 von ca. € 0,3 Mrd, plus ca. € 1,3 Mrd Risikozuschlag (46 % von 2,8), Gesamtbetrag ca. € 4,1 Mrd.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in den vergangenen Jahren des öfteren auf Kostenunsicherheiten hingewiesen. Grund sicher auch für die ständigen Verzögerungen des Projekts, das ja bereits 2008 hätte fertig gestellt sein sollen. In einem Schreiben des Ministeriums vom 13.12.2006, das uns vorliegt, wird ausgeführt: „ Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat bisher eine erhebliche Unterdeckung ergeben. Bund und Land haben Einvernehmen, dass der Bund die (Kosten-) Vorschläge von einem externen Gutachter intensiv prüfen lässt.“ Dies ist bis heute nicht geschehen.

Am Anfang der Entwicklung (1994) sollte sich das Projekt hauptsächlich durch Grundstücks- und Mehrverkehrserlöse selbst finanzieren. Diese abenteuerliche Absicht haben die Befürworter inzwischen fallen gelassen.

Unsere Überprüfungen ergeben zweifelsfrei, dass die von der DB AG seit Beginn 1994 angegebenen ca. € 2,5 Mrd (ca. DM 4,9 Mrd) Basiskosten um mindestens ca. € 0,2 Mrd viel zu niedrig angesetzt waren. Vergleiche mit ähnlichen Projekten und Kontrollberechnungen auf der Basis von Massen und Daten der wichtigsten Positionen (z.B. Kosten pro Kilometer Tunnel) bestätigen dies. Schon damals hätte der 2007 nachgeschobene, unverhältnismäßig hohe Risikozuschlag über ca. € 1,3 Mrd in den Grundkosten enthalten sein müssen, er und Mehdorns Ausführungen am 11. Juni 2008 bestätigen unsere Vermutung der heute schon zu erwartenden erheblichen Mehrkosten.

Die von 1994 (1993) bis 2007 eingetretenen Preissteigerungen (jährliche Indexsteigerung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Durchschnitt jährlich mindestens ca. 3,5 %), wurden, so weit erkennbar, zu niedrig angesetzt (siehe Anlage 1 und Seite 6, Ziffer 1.2).

Unsere Überprüfungen ergeben, dass erhebliche Kostenfaktoren und -positionen in den von der DB AG genannten Kosten

- entweder nicht enthalten sind,

- oder die Kostenbasis zu niedrig angesetzt ist,

- oder Kosten, die nicht den unmittelbaren bahnverkehrlichen Bereich betreffen, nicht erfasst sind. Kosten für Maßnahmen, die bei einem derartig kompliziert-komplexen Projekt zweifellos erforderlich sind. Wahrscheinlich geht die DB AG davon aus, dass diese Kosten

von den anderen Partnern/Trägern des Projekts, dem Bund, dem Land, der Region, der Stadt oder anderen Trägern, z.B. der Stuttgarter Straßenbahn AG, zu tragen sind.

Diese Positionen können nicht in dem Risikozuschlag enthalten sein, da sie bekannt sind und auf jeden Fall geplant und ausgeführt werden müssen. Die folgende Liste ist sicher nicht vollständig, als Beispiele führen wir folgende Maßnahmen auf:

1. städtebauliche, architektonische Planungen und Realisierungen im Zusammenhang mit dem Projekt, z.B. Bahnhofsvorplatz, Kurt-Georg-Kiesinger- /Gebhard-Müller Platz, Schiller-, Willy-Brandt-, Jäger-, Heilbronner Strasse, Anschlüsse und Neuordnungen zum Areal A1;
2. landschafts- und gartenarchitektonische Planungen und Realisierungen im Bereich der Schlossgartenanlagen;
3. Sicherung, Verlagerung, Ersatz von /an öffentlichen und privaten Gebäuden, z.B. Neckar-Realschule, Königin-Katharina-Stift, Planetarium, Landespavillon, Gebäude/Anlagen an der Jäger-, Kriegsberg-, Willy-Brandt- und Sattler- Strasse;
4. Sicherung von natürlichen Elementen, z.B. Grund- und Mineralwasservorkommen, Nesenbach, Bäumen und Pflanzen;
5. Sicherung von Kulturdenkmalen, z.B. die in der Aufstellung des Landesdenkmalamts Baden-Württemberg vom 21.04.2004 aufgeführten baulichen und landschaftlichen Kulturdenkmale wie der Verwaltungsbau der Schwäbischen Treuhand AG (Jägerstrasse 26), die Ruine des Lusthauses, die Eberhards-Gruppe, die Gebäude Willy-Brandt-Strasse 8 und 12 und die Grünflächen und Wasseranlagen im Mittleren Schlossgarten;
6. Schallschutz-, weitere Sicherungsmaßnahmen;
7. Ständige oder temporäre Verlagerungen/Umleitungen von infrastrukturellen Anlagen/Elementen, z.B. Strassen, Brücken, S-Bahnanlagen, Bus-Bahnhof;
8. (Ab-)Bau von zusätzlichen Elementen im Zuge der Entfernung von Gleis-, Schienen-, Überwerfungs-Anlagen;
9. Bereits heute erkennbare zusätzliche Maßnahmen, Untertunnelungen im Bereich des Flughafen-Tiefbahnhofs,
10. Bereits erkennbare und angemeldete Ausgleichsforderungen der Stadt Leinfelden-Echterdingen.

Die Behauptung der Stuttgarter Projekt GmbH, Baugrundrisiken in Milliardenhöhe schließe das „bisherige Bohrprogramm nahezu aus“, klingt wie das Pfeifen im Walde. Im Gegensatz hierzu berichtet die STN am 14.07.2008 nach Informationen der Bahn AG, „müsste im Oktober dieses Jahres (2008) ein umfangreiches Bohrprogramm zur Grundwasserüberwachung starten“.

Diese und andere bekannte Maßnahmen sind nicht mit dem Risikozuschlag zu decken, der nur für heute noch nicht bekannte, bei einem Projekt dieser Größenordnung und dieses Schwierigkeitsgrads zweifellos eintretende Kostenbelastungen, vorgesehen ist.

Aus diesen und anderen Gründen muss in der Kostenberechnung ein Betrag für diese und andere zusätzliche Maßnahmen ausgewiesen werden, unabhängig davon, wer diese Kosten im einzelnen zu tragen hat.

Wir versuchten mehrmals von der DB AG Auskunft darüber zu erhalten, ob, welche und mit welchen Kosten diese (Seite 3, Ziffer 1-10) und weitere Positionen in deren Kostenangaben enthalten sind. Wenn dies nicht der Fall sein sollte, ob und wo, zum Beispiel bei den Projektpartnern, die Kosten dieser Positionen aufgeführt sind. Ohne Antwort und Ergebnis.

Eine seriöse Kostenberechnung und die immer wieder verschobene rechtsverbindliche Finanzvereinbarung für das Bahnprojekt zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG, dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und der Region, hat die (voraussichtlichen) Kosten bis zur Fertigstellung zu enthalten, was aber bisher nicht der Fall ist.

Als Termin der Fertigstellung wird das Jahr 2019 angegeben. Um die voraussichtlichen Gesamtkosten zu erhalten, müssten aufgrund der seit 2006 anziehenden Konjunktur, und damit wesentlich höherer Preissteigerungen jährliche Indexsteigerungen ab 2007 von 7 % (bei Tiefbaumaßnahmen deutlich mehr) bis zur prognostizierten Fertigstellung 2019 eingerechnet werden. Wir setzen jedoch mit 6, 5, und 4 % (siehe Anlage 2) wesentlich niedrigere Prozentsätze an.

3. Kosten /Mehrkosten bei vergleichbaren Projekten:

1. **Transrapid München-Flughafen:** Steigerung der Kosten von € 1,85 auf € 3,4 Mrd, ca. 85 %, verursacht u.a. durch zu niedriger angesetzte Kosten der Untertunnelungen (Südd.Ztg),.
2. **Engelberg-Projekt:** Steigerung um ca. 42 % (Südd.Ztg),
3. **Lübeck, Untertunnelung- Projekt:** Steigerung um ca.90 % (Südd.Ztg),
4. **Gotthard-Alpentransversale:** Steigerung bisher um ca. 45 %. Wegen diesen milliarden-schweren (Mehr-) Kosten wurde der Zulauf-, Basistunnel fallen gelassen und die Bauarbeiten an dem bereits begonnenen unterirdischen Bahnhof Porta Alpina eingestellt (NZZ).
5. Mehrkosten beim **Berliner Lehrter Bahnhof:** Kalkulation ca. € 5,7 Mrd , Mehrkosten mindestens ca. € 1,5 Mrd, wahrscheinlich ca. € 2,3 Mrd, ca.40 % (Mehdorn 11.06.08),
6. Mehrkosten beim Bau der **ICE-Strecke Frankfurt-Köln:** deutlich mehr als ca. € 1 Mrd (Mehdorn 11.06.08),
7. Mehrkosten beim Bau der **ICE-Strecke München-Nürnberg:** Nürnberg-Erfurt um ca.1,8 Mrd, über ca.50 % (Mehdorn 11.06.08),
8. Mehrkosten bei der **B 29 Umfahrung Schwäbisch Gmünd** (Untertunnelung in bergmännischer Bauweise wie S21): ca. 70%, Kosten € 80.000.-/lkm Tunnel (STN).
9. **S 60 Ausbau Renningen – Böblingen:** bis April 2008, obwohl noch im Bau, werden bereits ca. € 150 Mio Mehrkosten, was einer Kostensteigerung von ca. 65 % entspricht, angezeigt.
10. **Norwegische Tunnel-Projekte:** Mehrkosten zwischen 40 und 110 % (FAZ, Südd. Ztg)
11. Beim **Großflughafen Berlin** zeichnen sich schon kurz nach Beginn der Bauarbeiten erhebliche Kostensteigerungen ab (Südd.Ztg).
12. Laut Immobilien-Zeitung vom 15.05.2008 sind bei GU- Verträgen Baukostensteigerungen von 2006 auf 2007 15 % bis 20 % eingetreten und für die folgenden Jahre zu erwarten.

Die genannten Mehrkosten-Angaben dieser Projekte, die aus offiziellen Bekanntgaben und Berichten seriöser Printmedien, lassen eher höhere Kostensteigerungen beim Projekt Stuttgart 21 erwarten als sich aus unseren Berechnungen ergeben.

4. Kostenschätzung Stuttgart 21.

1. Kosten S21 2007:

1.1 Kostenangaben der Deutschen Bahn AG/ DBAG 1994 (Basisjahr 1993)

ca. DM 4,9 Mrd umgerechnet auf EURO ca. € 2,5 Mrd

1.2 Index-/Preissteigerung 1993 -2007 (siehe Anlage 1) ca. € 0,4 Mrd

1.3 zusätzliche Maßnahmen(Seite 2, 3, und 4) ca. € 0,5 Mrd

1.4 Risikozuschlag, angegeben von DBAG 2007 + min. € 0,2 Mrd ca. € 1,5 Mrd

Kosten S21 2007 ca. € 4,9 Mrd

2. Kosten S21 2019:

2,1 Index- /Preissteigerung 2007 - 2019 (siehe Anlage 2) ca. € 1,9 Mrd

2.2 Risikozuschlag, bezogen auf Ziffer 2.1 ca. € 0,7 Mrd

Kosten S21 2019 ca. € 7,5 Mrd

Erläuterungen

Ziffer 1.1 sind die Kosten, die die Deutsche Bahn AG 1994 in DM mit ca.4,9 Mrd zu niedrig angegeben hat, umgerechnet pauschal auf € ca. € 2,5 Mrd. Ausgehend von dieser Zahl wurde die Index-/Preissteigerung 1993-2007 (Anlage 1),

Ziffer 1.2, ca. € 0,4 Mrd berechnet. Die damaligen jährlichen Indices lassen sich über die Entwicklung des Baupreisindex der Baukosten (Quelle Statistisches Bundesamt Deutschland, Wiesbaden (www.baukosten.de), Baukostenindex) ermitteln.

Ziffer 1.3 wurde über die vorliegenden Grundlagen/Informationen (siehe Seiten 2, 3, und 4) ermittelt.

Ziffer 1.4 /Risikozuschlag wird von der DB AG mit ca. € 1,3 Mrd angegeben plus ca. € 0,2 Mrd für zu niedrig angegebene Basiskosten (Ziffer 1.1). In der Addition ergeben sich die Kosten S21 im Jahr 2007 mit ca. € 4,9 Mrd, anstelle der bisher mit Risikozuschlag angegebenen ca. € 4,1 Mrd.

Der Betrag von ca. € 4,9 Mrd wird in der Anlage 2 als Ausgangszahl 2007 eingesetzt und entsprechend dem angegebenen Bau-/Termin-/Ablauf bis 2019 aufgegliedert, berechnet und ergibt Ziffer 2.1 als Kostensteigerung von 2007 - 2019 von ca. € 1,9 Mrd. Für den Zeitraum 2007 bis 2019 muss ebenfalls ein angemessener Risikozuschlag (ca. 37 % von € 1,9 Ziffer 2.2) eingesetzt werden.

Anmerkungen:

Die auf den Seiten 2, 3 und 4 aufgeführte Liste ist sicher nicht vollständig, weitere zusätzliche Maßnahmen sind wahrscheinlich und werden zu zusätzlichen Kosten führen.

Wenn der vorgesehene Terminablauf (siehe Anlage 2) nicht eingehalten wird, was nach heutiger Einschätzung wahrscheinlich ist, wird dies zweifellos Auswirkungen auf die Kosten haben, d.h. Erhöhung der Kosten, mit sich bringen.

Nicht enthalten sind Finanzmittel und Zinsen, die aus beabsichtigten Vorfinanzierungen resultieren.

Für die ICE-Strecke Wendlingen–Ulm müssten ebenfalls ähnliche Risikozuschläge und Kostensteigerungen eingesetzt werden.

5. Zusammenfassung:

Das angeblich „am besten, am tiefsten durchgeplante Projekt der Deutschen Bahn AG“ wird nach realistischer Überprüfung und Einschätzung eine erhebliche, den als Beispiel aufgeführten Projekten ähnliche Kostensteigerung erfahren.

Bei Stuttgart 21 muss bis 2007 von einer Steigerung von ca. € 4,1 Mrd (€ 2,8 Mrd + Risikozuschlag von ca. € 1,3 Mrd) auf mindestens ca € 4,9 Mrd, von ca. 20 %, ausgegangen werden. Dies die Kosten, wenn das Projekt S21 wie vorgesehen bis 2008 realisiert worden wäre. Bei einer Fertigstellung von Stuttgart 21 bis 2019 muss von einer Steigerung von ca. € 4,9 Mrd auf mindestens € 7,5 Mrd, von ca. 53 %, von den von der DB AG 2007 angegebenen ca. 4,1 Mrd von ca. 82,9 % ausgegangen werden.

Was damals(1994) jeder wusste, der es wissen wollte, das Projekt S21 ist auch unter Kosten- und Finanzierungs- Gesichtspunkten ein unseriöses Projekt. Kosten, Wirtschaftlichkeit und Nutzen stehen in einem krassen Missverhältnis zueinander. Die ursprünglich behauptete Finanzierung durch Grundstücks- und Mehrverkehrserlöse ist illusorisch. Die bisherigen Angaben der Deutschen Bahn AG und der anderen Partnern zu den Kosten und zu deren Finanzierung stellen sich als spekulative, „politische“, wesentlich zu niedrige Angaben/ Kosten dar. Er, der Steuerzahler, müsste die Zeche, die zu erwartende Kostensteigerung, bezahlen, egal aus welchem Topf.

Wir fordern:

Keine weiteren Maßnahmen/Schritte vorzunehmen, ehe nicht eine Kostenberechnung von unabhängiger dritter Seite erstellt wurde. Externe, unabhängige Experten, der Bundesrechnungshof, sind zur Überprüfung einzuschalten.

Wenn sich die bisherigen Kosten-, Finanzierungs-, Wirtschaftlichkeitsberechnungen als untragbar herausstellen, was höchstwahrscheinlich der Fall sein wird, muss von dem Projekt Abschied genommen, muss ausgestiegen werden.

Die Alternativplanung K21, Modernisieren des Kopfbahnhofs unter verkehrlichen, städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkten, muss aufgenommen werden.