

Fragen und Antworten zum Kostenstand beim Projekt Stuttgart 21:

Wie viel kostet denn jetzt eigentlich Stuttgart 21?

Die Kosten von Stuttgart 21 betragen offiziell noch 4.088 Mio. Euro. Leider wird es wohl teurer. Dies hat die Bahn im Lenkungskreis am 23.09.2011 berichtet.

Und um wie viel wird es teurer?

Die Bahn hat gesagt, es gebe Mehrkosten von mindestens 240 Mio. Euro bei Auftragsvergaben, die noch im November oder Dezember 2011 erfolgen sollen. Außerdem gibt es laut Bahn wahrscheinliche Mehrkosten in Höhe von weiteren 201 Mio. Euro. Davon zieht die Bahn aber 70 Mio. Euro wieder ab, die sie einsparen möchte.

Was sind das für Mehrkosten?

Bei den 240 Mio. Euro sind die Angebote der Bauunternehmen teurer als ursprünglich geplant. Das hat verschiedene Ursachen. Von den 201 Mio. Euro entfallen 136 Mio. Euro auf „Kalkulationsabweichungen“. Die Bahn hat hier festgestellt, dass sie einige Positionen in ihrer Kalkulation übersehen hat. Die restlichen 65 Mio. Euro entfallen auf „technische Änderungen“. Dazu gehören z. B. erhöhte Anforderungen beim Brandschutz oder Planänderungen beim Grundwassermanagement.

Ist es sicher, dass diese Mehrkosten eintreten?

Bei den anstehenden Vergaben geht die Bahn selbst von Mehrkosten aus. Auch bei den Kalkulationsfehlern muss damit gerechnet werden. Schließlich ist auch bei den technischen Änderungen ganz überwiegend sicher, dass die Umstände, die zu Mehrkosten führen, eintreten.

Kann man hier noch Einsparungen vornehmen?

Die Bahn sagt, sie könne 70 Mio. Euro einsparen. Bis jetzt konnte sie allerdings nicht konkret sagen, wie sie das machen will.

Sind das alle Mehrkosten?

Nein. Im Lenkungskreis war noch von weiteren 80 Mio. Euro die Rede, welche die Bahn als „Zusatzleistungen“ bezeichnet.

Was verbirgt sich dahinter?

Es handelt sich dabei um notwendige verkehrliche Verbesserungen, z. B. das zweite Gleis am Flughafen und zusätzliche Signale, sowie um Maßnahmen aus der Schlichtung, wie z. B. Verbesserungen beim Brandschutz.

Warum bezeichnet die Bahn dies als „Zusatzleistungen“?

Die Bahn meint, dass die Kosten für diese Maßnahmen nicht im Finanzierungsvertrag enthalten seien und deshalb eine gesonderte Finanzierung notwendig sei. Die Landesregierung und die weiteren Projektpartner, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart, sind sich aber einig, dass diese Maßnahmen aus dem Projektbudget bezahlt werden müssen.

Und was kommt jetzt als Ergebnis heraus?

Das Verkehrsministerium ist der Auffassung, dass der aktuelle Kostenstand bei 4.511 Mio. Euro liegt, der „Kostendeckel“ von 4.526 Mio. Euro also fast gesprengt ist.

In der Presse ist aber von ganz anderen Zahlen die Rede. Dort werden z. B. 4.216 Mio. Euro genannt. Warum?

Das liegt im Wesentlichen an zwei Punkten: Den behaupteten Einsparmöglichkeiten und der Nominalisierung.

Was ist denn Nominalisierung?

Die Nominalisierung ist eine Vorsorge für inflationsbedingte Baupreissteigerungen, die die Bahn in den Preis von Stuttgart 21 einkalkuliert hat. So betrug der Preis im Finanzierungsvertrag 3.076 Mio. Euro. Darin ist eine Preissteigerung von 266 Mio. Euro einkalkuliert. Im aktuellen Kostenstand von 4.088 Mio. Euro ist eine Preissteigerung von 323 Mio. Euro enthalten. Die Bau- und Planungskosten betragen also ohne Vorsorge 3.765 Mio. Euro.

Wie hat die Bahn das berechnet?

Die Bahn geht von einer Bauzeit von mehr als zehn Jahren aus. Im Laufe der Bauzeit werden die Preise für Bauarbeiten zwangsläufig steigen. Es ist klar, dass Aufträge, die am Anfang der Bauzeit vergeben werden, geringere Preissteigerungen haben als Aufträge gegen Ende der Bauzeit. Werden Aufträge zu einem Festpreis vergeben, ist die Preissteigerung nur bis zur Auftragserteilung zu rechnen, bei Aufträgen zu Gleitpreisen aber bis zum Ende der Bauarbeiten. Herr Dr. Kefer hat in der Schlichtung am 26.11.2010 genau erklärt, wie das geht. Die Bahn hat alle diese Umstände berücksichtigt und die Preissteigerung konkret berechnet. Sie kam dabei auf 323 Mio. Euro.

Und wie kommt man jetzt auf die 4.216 Mio. Euro?

Indem man die Bau- und Planungskosten von 3.765 Mio. Euro nimmt, die Mehrkosten von 240 Mio. Euro, weitere 201 Mio. Euro sowie 80 Mio. Euro dazu zählt und 70 Mio. Euro Einsparungen wieder abzieht.

Kann man die 4.216 Mio. Euro mit den 4.088 Mio. Euro vergleichen?

Nein. In den 4.088 Mio. Euro ist die Vorsorge für Baupreissteigerungen enthalten, in den 4.216 Mio. Euro nicht.

Was ist mit den 323 Mio. Euro geschehen?

Es wird behauptet, die 323 Mio. Euro Vorsorge für Baupreissteigerungen brauche man nicht mehr, weil schon 50 % aller Aufträge und 90 % aller Tunnelarbeiten zum Festpreis vergeben worden seien.

Trifft das zu?

Nein. Nach den Angaben der Bahn im Lenkungskreis werden zwar bis Ende 2011 47 % der Aufträge und 90 % der Tunnelarbeiten vergeben sein. Die Bahn sagt, sie habe die Tunnelarbeiten zu Festpreisen vergeben. Übrig bleiben aber noch 53 % des Projektbudgets, die in der Zukunft vergeben werden. Da viele der Bauarbeiten erst später in der Bauzeit beauftragt werden, ist zwangsläufig noch mit einer erheblichen Preissteigerung zu rechnen. Außerdem ist erfahrungsgemäß häufig mit Nachtragsforderungen zu rechnen, wenn Bauunternehmen ein „günstiges“ Angebot abgegeben haben.

Welche Vorsorge muss dann noch für die Preissteigerung getroffen werden?

Es gibt Stimmen, die sagen, dass der ursprünglich angesetzte Betrag von 323 Mio. Euro auch weiterhin einkalkuliert werden muss. Legt man die detaillierten Berechnungen der Bahn zugrunde wären durch die Vergaben in 2011 allenfalls 83 Mio. Euro „erledigt“, so dass noch mindestens 240 Mio. Euro eingeplant werden muss.

Steht der Betrag von 323 Mio. Euro als Risikopuffer zur Verfügung?

Nein. Die allgemeine Preissteigerung ist kein Risiko. Sie tritt zwangsläufig ein. Auch die Bahn hat die Nominalisierung vor dem Lenkungskreis am 23.09.2011 nie zum Risikopuffer gezählt. Im Finanzierungsvertrag war sie Bestandteil des Preises von Stuttgart 21. Dazu kam der Risikopuffer von 1.450 Mio. Euro. Auch im Kostenstand von 4.088 Mio. Euro ist die Nominalisierung enthalten. Die Bahn sprach immer, z. B. auch in der Schlichtung von restlichen 438 Mio. Euro Risikopuffer. Erst in der Lenkungskreissitzung vom 23.09.2011 sprach die Bahn überraschend von „Nominalisierungspuffer“.

Wie rechnet das Verkehrsministerium den aktuellen Kostenstand?

Das MVI rechnet wie folgt:

Bau-/Planungskosten, Stand 10.12.2009:		3.765 Mio. Euro
+ Mehrkosten durch bevorstehende Vergaben:	+	240 Mio. Euro
+ Mehrkosten durch Kalkulationsabweichungen:	+	136 Mio. Euro
+ Mehrkosten durch technische Änderungen:	+	50 Mio. Euro
(Rest i. H. v. 15 Mio. Euro ist aus Sicht des MVI Risiko)		
+ Mehrkosten durch „Zusatzleistungen“:	+	80 Mio. Euro
+ noch zu berücksichtigende Nominalisierung:	+	<u>240 Mio. Euro</u>
Aktueller Kostenstand:		4.511 Mio. Euro