



Die Hütchenspieler

Die Bahn wusste schon Monate vor der Volksabstimmung im November 2011, dass der Kostendeckel für Stuttgart 21 gesprengt wird. Dies zeigt eine bahninterne Risikoliste vom März 2011. Doch anstatt ihre Kostenberechnung zu aktualisieren, erklärte die Bahn die Liste zur Verschlussache.

Jedes Bauvorhaben birgt Risiken, die bei Eintritt zu Mehrkosten und Terminverschiebungen führen können. Für Stuttgart 21 und die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm gilt dies ganz besonders, denn das Großprojekt ist noch nicht einmal fertig geplant und der Bau wird noch viele Jahre dauern. Das weiß auch die Bahn.

Unter Verschluss: die Azer-Liste

Bereits im März 2011 legte der damalige S-21-Projektleiter Hany Azer eine Liste mit 1 Chance und 120 Risiken beim Bau des Milliardenprojekts vor – ausschließlich für den internen Gebrauch. Statt jedoch die Kostenberechnung auf dieser Grundlage zu aktualisieren, zog das Unternehmen Azer von seinem Posten ab. Das Dokument beweist: Die Bahn wusste schon acht Monate vor der Volksabstimmung, dass der Kostendeckel nicht zu halten war. Doch nicht einmal die Stuttgart-21-Projektpartner waren darüber informiert – bis das Magazin »Stern« Auszüge der Azer-Liste, die ihm zugespielt worden war, veröffentlichte.

Sprengstoff!

Und das Papier enthält jede Menge Sprengstoff. Zwar ist darin nur ein Drittel aller identifizierten Risiken mit Kos-

ten bewertet, doch summieren sich allein diese schon auf 1,26 Milliarden Euro. Der »Stern« kritisierte, die Bahn habe die Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken und deren mögliche Kosten geschönt, und ermittelte Gesamtrisiken von 3,26 Milliarden Euro. Die Fachgruppe »Ingenieure 22« hat nun ebenfalls nachgerechnet und kommt auf ein Risikovolumen von 2,9 Milliarden Euro.

Nur eine einzige Chance ...

Doch zunächst die gute Nachricht: Neben vielen Risiken verzeichnet die Liste auch eine Chance: Sollte die Bahn mit einer Wahrscheinlichkeit von 49% bei den Tunnelbohrungen durch den Quellgips nicht auf Wasser stoßen, kann sie ganze 5,9 Millionen Euro für die Abdichtung der Tunnel gegen Wasser einsparen – das sind 0,13% der Projektsumme.

... aber 120 Risiken

Dieser Chance stehen 120 teils schwerwiegende Risiken gegenüber. Der größte Brocken davon entfällt auf zwei Posten mit je 250 Millionen Euro und 49% Eintrittswahrscheinlichkeit. Einmal sind dies die »Erschwernisse bei Anhydrit«,

Inzwischen liegt das Papier den »Ingenieuren 22« vollständig vor. Die projektkritischen Fachleute haben die Risiken bewertet und für sie steht fest: Das Budget war schon zum damaligen Zeitpunkt überzogen. Und es kann noch viel schlimmer kommen.

S-21-Projektleiter Azer wurde nach Berlin versetzt, seine Risikoliste zur Verschlussache erklärt.

besonders die »Gefahr ... bei Kontakt des Anhydrits mit Wasser«. Der andere Posten sind »Nicht realisierte Optimierung-/Einsparpotentiale: Station NBS«. Damit ist der Tiefbahnhof beim Flughafen gemeint und der Fall, dass die Bahn das, was sie dort einsparen will, wegen »öffentlicher Interessenskonflikte« doch realisieren muss.

Auf Platz zwei stehen die Stahlpreise. Hier besteht nicht nur die Gefahr, dass erhoffte Preisreduzierungen ausbleiben. Es ist auch möglich, dass der Stahl weitaus teurer wird als 2009 angenommen.

Ferner enthält die Liste Risiken wie Kostensteigerungen der Bauunternehmen, weitere nicht realisierte Einsparungen, Steigerungen der Grundstückpreise, die inzwischen eingetretene Erweiterung des Grundwassermanagements und eine eventuelle Anbindung der Gäubahn.

Todsicher: der Brandschutz

Sechs dieser Risiken wurden von der Bahn mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 99% bewertet. Die Planer waren sich also sicher, dass diese Ereignisse eintreten werden. Gesamtkosten: 125 Millionen

Euro, wie die »Ingenieure 22« ermittelt haben. Davon entfallen vermutlich allein 60 Millionen Euro auf Nachbesserungen beim Brandschutz des Tiefbahnhofs, der bisher mit der niedrigsten Brandschutzklasse geplant ist. Zukünftig soll er wenigstens die Klasse F30 erfüllen, das heißt einem Brand 30 Minuten lang standhalten können. Zum Vergleich: Der Hauptbahnhof Berlin erfüllt F120-A, was bedeutet, dass die Gebäude einem Vollbrand für 120 Minuten widerstehen können, ohne zusammenzubrechen.

Die mysteriösen 49 Prozent

Die übrigen 114 Risiken in der Liste haben alle eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 49%. Bei nur 44 davon gibt die Bahn Kosten an: in der Summe 1,25 Milliarden Euro. Alle 114 Risiken zusammen beziffern die »Ingenieure 22« auf 2,8 Milliarden Euro. Haben viele Risiken eine Wahrscheinlichkeit von 49%, bedeutet dies, dass im Schnitt jedes zweite Risiko eintreten wird. Statistisch wird damit die halbe Risikosumme fällig. Zusammen mit den 99%-Risiken sind dann effektive Mehrkosten von 1,5 Milliarden Euro wahrscheinlich.

Doch wie glaubhaft ist diese Häufung von Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 49%? Dazu muss man wissen, dass ein Risiko ab einer 50-prozentigen Wahrscheinlichkeit gegenüber den Projektpartnern meldepflichtig ist. Dies nährt den Verdacht, dass die Bahn die Eintrittswahrscheinlichkeiten nicht bewertet, sondern politisch festgelegt hat.

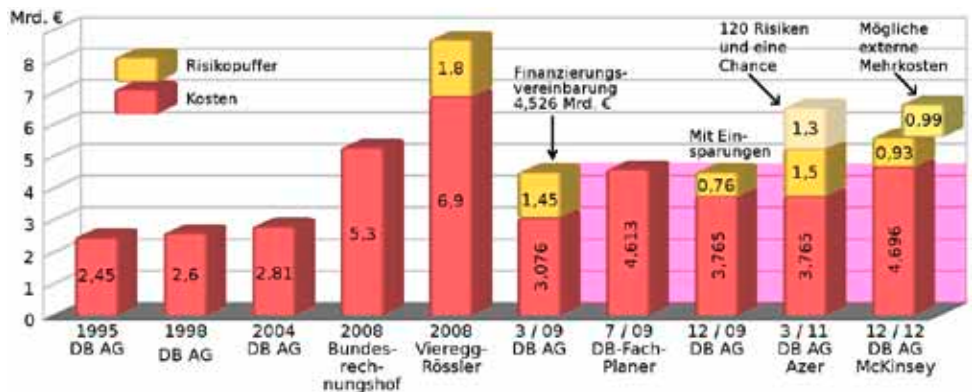
»Storno 21« – Bürgerbegehren will Wahrheit und Klarheit bei Kosten

In Stuttgart werden derzeit Unterschriften für das Bürgerbegehren »Storno 21« gesammelt. Die Stadt soll die Verträge zu Stuttgart 21 kündigen, weil sie jahrelang über die Kostensituation getäuscht wurde. Dadurch konnte sie ihr Kündigungsrecht vor Ablauf der Kündigungsfrist nicht ausüben.

»Die Bahn hat am 12.12.2012 zugeben müssen, dass der vertragliche Kostenrahmen von 4,526 Milliarden Euro, der drei Jahre lang als absolut sicher behauptet wurde, nicht gehalten werden kann«, so die Initiatoren.

Dabei waren diese Kosten immer bekannt! Die Grafik auf dieser Seite zeigt, dass die Bahn die offiziellen Zahlen nur durch Auslagerung in die Risikoliste knapp unter dem Kostendeckel halten konnte.

www.storno21.de



Das Geheimnis der »Kostenexplosion«

Rund 3 Milliarden Euro Kosten und eine Risikovorsorge von 1,45 Milliarden Euro – das war die Grundlage des Finanzierungsvertrags zu Stuttgart 21, den die Projektpartner im April 2009 unterschrieben haben. Doch diese Zahlen basierten auf fünf Jahre alten Kalkulationen. Schon vier Monate nach Vertragsunterzeichnung »entdeckte« die Bahn urplötzlich Kostensteigerungen in Höhe

von 1,5 Milliarden Euro, die den Kostendeckel von 4,5 Milliarden gesprengt hätten. Schnell wurden 981 Millionen Euro zu Einsparpotenzial erklärt – und schon war man mit gut 4 Milliarden Euro wieder im Finanzierungsrahmen. Erst Ende 2012 bezog die Bahn die Kostenrisiken wieder in ihre Kalkulation ein und verkaufte der Öffentlichkeit Zahlen, die sie selbst schon seit Langem kannte, als unerwartete Neuigkeit.

Wie Risiken berechnet werden

Es gibt verschiedene Methoden, um Risiken zu bestimmen. Die übliche Methode ist die Auswertung von Statistiken, bei denen man ähnliche Fälle aus der Vergangenheit analysiert und daraus seine Schlüsse zieht.

Ein Beispiel: In Baden-Württemberg wurden bislang fünf Tunnel durch Anhydrit (Quellgips) gebaut. Bei vier von ihnen – dem Kappelstunnel, dem Schanzentunnel, dem Wagenburgtunnel und dem Engelbergstunnel – bereitete das aufquellende Mineral Probleme, die teilweise noch heute andauern.

Die Folgen: Schäden an den darüberliegenden Wohnhäusern und immer wieder teure Sanierungen. Vier von fünf Fällen ergeben eine Problemwahrscheinlichkeit von 80%. Betrachtet man vergleichbare Tunnel in ganz Europa, sieht die Quote sogar noch schlechter aus.

Die Bahn hingegen schätzt das Risiko für Probleme mit Quellgips auf 49%, und das, obwohl sie diesmal alleine beim Filderanstieg zwei Tunnelröhren mit jeweils 4,2 km durch dieses kritische Mineral bohren möchte – mehr als je zuvor! Und auch in den Tunneln der Zuführung aus Feuerbach und Untertürkheim müssen Anhydrit führende Gesteinsschichten durchstoßen werden.

Das dicke Ende kommt noch

Es ist absehbar, dass die tatsächlich eintretenden Risiken in ihrer Summe dazu

führen werden, dass sich das Projekt extrem verzögert, immens verteuert oder sogar abgebrochen werden muss. Ähnliches kann man beim Bau des Hauptstadtflughafens BER betrachten, wo zeitweise sogar der Abriss diskutiert wurde. Wie lange wird dann erst Stuttgart eine Baustelle bleiben und auf einen wieder funktionierenden Bahnhof warten müssen? Wie viel Geld wird man nachschießen müssen,

wenn teure Risiken tatsächlich eintreten?

»Die Bahn hat ihre Vertragspartner Stadt und Land wissentlich falsch informiert und arglistig getäuscht.«
Eisenhart von Loeper,
Initiativgruppe »Storno 21«

»Nicht nur ist die Bahn ihren vertraglich festgelegten Informationspflichten nicht nachgekommen, sie

hat ihre Vertragspartner Stadt und Land sogar wissentlich falsch informiert und arglistig getäuscht«, sagt Rechtsanwalt Dr. Eisenhart von Loeper von der Initiativgruppe »Storno 21« (siehe Kasten) und kommt zu dem Schluss: »Die Bahn hat die Verträge gebrochen; es kann nicht sein, dass Stadt und Land diesen Betrug tatenlos hinnehmen und ihrerseits weiterhin treu-dumm ihren Vertragspflichten nachkommen.« ■

www.ingenieure22.de

Komplette Azer-Liste: <http://bit.ly/1aH04tm>

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick