

Was wissen wir über die 121 Kosten-Risiken bei Stuttgart21?

Seit Mitte 2011 können wir unter dem Link (http://asset3.stern.de/media/pdf/politik/stuttgart_21.pdf) dank Arno Luik eine Zusammenstellung von Kostenrisiken zu Stuttgart21 herunterladen, die einen Einblick in die verheimlichten Zusatzkosten des Projekts Stuttgart21 offenbaren. Schade ist nur, dass die Liste selbst auch nur ein Auszug aus der kompletten Aufstellung von Hany Azer ist, die wirklich alle damals offensichtlichen 121 Risiken enthält. Der Foliensatz wurde vermutlich für eine Risikobesprechung (bahnintern?) am 25.3.2011 vorbereitet. Sicher werden in Azers Liste nicht alle Risiken den gleichen großen Charme haben, manche sind möglicherweise eher langweilig, andere dafür umso brisanter. In seinem Artikel im Stern vom 7.4.2011 schreibt Arno Luik von 130 Seiten, die der Foliensatz enthält, hier in der Datei sind es lediglich 34 Seiten. Der Originalfoliensatz enthält Seitenzahlen, die Folien dieser Datei hier nicht. Beide Dateien tragen das Datum 25.3.2011. Ich vermute also, dass hier nur ein Auszug davon weitergegeben wurde, was damals am 25.3.2011 in Bahnkreisen diskutiert wurde. Zum finanziellen Gesamtumfang erfährt man im Sternartikel für alle eingepreisten Risiken 1,264 Milliarden Euro (48 Positionen), der Rest der 73 nicht eingepreisten Risiken belaufe sich auf schlimmstenfalls 2 Milliarden Euro. (Nebenbei, was heißt schlimmstenfalls?)

Die am 12.12.2012 von Kefer dem Vorstand der Bahn vorgetragenen 1,1 Milliarden Euro, die die Bahn „wegen Planungsfehlern“ selber tragen wolle und die 1,2 Milliarden zusätzlich, die die Projektpartner tragen sollen, waren offensichtlich schon damals, am 25.3.2011, 8 Monate vor der „Volksabstimmung, lange vor dem Südflügelabriss und der Parkrodung in einschlägigen Kreisen bekannt. Es wird erlaubt sein, zu fragen, warum sich die damals nur in Geheimzirkeln diskutierten Kosten und die jetzt offenbarten Mehrkosten des Projekts derart auffällig in ihrer Höhe entsprechen? Es liegt nahe, anzunehmen, dass man erst unumkehrbare Fakten schaffen wollte, bevor man sich bei den Kosten weiter aus dem Fenster lehnte.

Schauen wir uns das veröffentlichte Dokument mit *exemplarischen* Fakten der 121 Risiken näher an: Die Inhaltsübersicht zeigt 23 Risiken aus einem sogenannten Cluster "A". Was die Eintrittswahrscheinlichkeit jedes Einzelrisikos angeht, widersprechen sich die Angaben teilweise dramatisch. Die zweite Folie, die die Eigenschaften der vier Cluster "A,B,C,D" erläutert, spricht von > 50% und <49% Eintrittswahrscheinlichkeit, bei den Einzelrisiken werden jedoch Eintrittswahrscheinlichkeiten von 49% und 99% genannt.

Die Risiken des Clusters "A" hatte man offensichtlich in einem Schriftwechsel vom 3.3./11.3.2011 (bahnintern?) benannt, in dem Briefwechsel muss man wohl von einer Eintrittswahrscheinlichkeit von > 50% gesprochen haben, in den Tabellenansichten steht aber überall nur 49%. Von diesen 23 Risiken werden dann im Foliensatz exemplarisch 9 mit je einer tabellarischen Übersicht gezeigt, mit jeweils einer kurzen Begründung und weiteren Angaben. 8 der Risiken haben einen Gesamtumfang von 409 Millionen Euro (409000TEUR), eins hat keine Kostenschätzung. Das Projekt hatte also schon im März 2011 nur mit diesen auszugsweise genannten Risiken den Kostendeckel der Volksabstimmung gesprengt. Wer den Artikel von Arno Luik im Stern im April 2011 aufmerksam gelesen hatte, musste im November 2011 ebenfalls zu diesem Schluss kommen. (Was mich dabei wundert, ist, dass die Bahn das erst selbst zugeben muss, bevor man sich von offizieller Seite (Landesregierung, Stadt, Regionalverband, EBA?) darum kümmert. Jetzt ist es zu spät. Wie beklagte Rechtsanwalt Arne Maier am 4.1.2012: „Im Bürgerlichen Recht gilt für solche Fälle das Schikaneverbot des § 226 BGB. Hiernach ist die Ausübung einer formalen Rechtsposition unzulässig, wenn sie dem Berechtigten keinen Vorteil bringt und nur dazu dient, anderen Schaden zuzufügen.“ (*)

In der Übersicht der 23 Risiken des Cluster "A" sind aber auch so kritische und inzwischen mit praktisch 100% Eintrittswahrscheinlichkeit eintreffende Risiken genannt wie " Verschiebung der Inbetriebnahme um ein Jahr". Man wüsste ja schon gerne, wie teuer so eine Verschiebung wird, denn die muss ja noch obendrein aufgebracht werden. Doch da dieser Posten nur in der Übersicht ohne Einzeltabelle gezeigt ist, bleibt das im Unklaren.

Dann folgen im Foliensatz ohne weitere Clusterübersicht weitere je tabellarisch erläuterte Einzelrisiken, so weitere 4 Risiken des Clusters "B" (einmal mit 0 und einmal mit 1500 TEUR, 2 mal ohne TEUR, alle Eintritt 99%), dann noch 4 des Clusters "C" (über insgesamt 191211TEUR, Eintritt 49%) und 14 Risiken des Clusters "D" (ohne TEUR, Eintritt 49%).

Bemerkenswert finde ich in den genannten Risiken folgende, finanziell teilweise nicht spezifizierten:

Cluster A (Übersichtstabelle):

[Laufende Nummer, Titel, (TEUR), (Kommentar von mir)]

5, Richtlinienänderung zum Brandschutz, (13 000 TEUR), (Der Brandschutz war schon immer unvollständig), und

15, Erschwernisse beim Anhydrit, (ohne TEUR), (*ohne Kommentar!*)

17, Erhöhter Grundwasserandrang in einzelnen Abschnitten gegenüber den Planfestgestellten, (ohne TEUR),
(*Man wüsste schon gerne, um welche Beträge es sich hier handeln könnte*).

In Clusters "B" findet sich exemplarisch ein Risiko zum Brandschutz ohne Preisabschätzung: "Bahnhofshalle, Brandschutzqualität Stegkonstruktion". In der gezeigten tabellarischen Einzelübersicht findet man in der Begründung die Brisanz dieses Postens: "Abweichend vom Entwurf wird vom fachtechnischen Dienst der DB St&S anstatt Brandschutzklasse F0 Brandschutzklasse F30 gefordert. Diese Forderung hat Auswirkungen auf die Planung und Bauausführung der Konstruktion."

Das ist natürlich eine Bombe für den Bahnhof. Man stelle sich vor: die Fluchtwege sind bisher geplant und eingepreist, dass sie schlimmstenfalls 0 (Null) Minuten einem Feuer standhalten müssen. (F0 = "Das Bauteil erfüllt im Brandfall weniger als 30 Minuten seine Funktion". Das beinhaltet auch 0 Minuten. Unabhängig davon halte ich es für ungewöhnlich, dass ein derartiges öffentliches Gebäude mit einer hohen Personenfrequenz ohne jeglichen Brandschutz der Fluchtwege geplant und kostenmäßig kalkuliert wird, so dass das später als Kostenrisiko aufschlägt. F0 ist normalerweise in Einfamilienhäuschen üblich.)

In Cluster "D" findet sich ein weiterer nicht eingepreister Risikoposten, wieder zum Brandschutz:

"Fehlende Klärung DB St&S zum Brandschutz", Begründung: "Die Vorgaben der DB St&S zur Fertigstellung des Brandschutzkonzeptes liegen nicht vor. Hieraus ergibt sich ein Risiko, dass das Brandschutzkonzept geändert und die zwischenzeitlich fortgeschriebene Planung geändert werden muß." – Hört-hört!

In der Öffentlichkeit will uns ein Herr Dietrich weismachen (**), die Überarbeitung des Brandschutzes durch Gruner wäre durch die geänderten Brandschutzvorschriften notwendig geworden. Nein, man hatte in Sachen Brandschutz keine Hausaufgaben gemacht. Die Kosten dafür blieben so lange verdeckt, bis das Projekt genehmigt und erste Fakten geschaffen waren. Unfassbar, dass Genehmigungsbehörden und Politik das mitmachten.

Wenn man alle 121 Risiken mit der jeweiligen Begründung hätte, würden sicher noch mehr Leichen auftauchen, die man bisher lieber noch im Keller hält, um die Kostenexplosionen nur scheinbar der verdutzten Öffentlichkeit unterzuschieben. Ein Musterbeispiel dafür, wie man solche Großprojekte durchziehen muss.

(*) Vollständiges Zitat aus einem Anschreiben RA Arne Maier an das Eisenbahnbundesamt am 4.1.2012:

„Die Deutsche Bahn AG verfährt anscheinend nach der Devise, erst einmal die denkmalgeschützten Seitenflügel des Bonatzgebäudes abzureißen und dann zu schauen, wie sich der Bauablauf im Weiteren entwickelt. Entsprechend wurde beim Nordflügel verfahren, der bereits im August / September 2010 abgerissen wurde, ohne dass es aus damaliger wie auch aus heutiger Sicht irgendeinen einleuchtenden Grund für diesen Abriss gegeben hätte.

Dieses Schauspiel soll jetzt am Südflügel wiederholt werden, wieder ohne einen erkennbaren Bezug zum übrigen Bauablauf. Im Bürgerlichen Recht gilt für solche Fälle das Schikaneverbot des § 226 BGB. Hiernach ist die Ausübung einer formalen Rechtsposition unzulässig, wenn sie dem Berechtigten keinen Vorteil bringt und nur dazu dient, anderen Schaden zuzufügen. Die Deutsche Bahn AG blendet anscheinend völlig aus, dass der Denkmalschutz nicht nur im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beachten ist; auch jede konkrete Baumaßnahme muss mit den Gesichtspunkten des Denkmalschutzes abgewogen werden.“

(**) zum Beispiel als Leseprobe:

<http://www.direktzu.de/stuttgart21/messages/diskrepanz-zwischen-werbebrochueren-und-realen-planungen-30808>

oder

<http://direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/stuttgart21/messages/31935>

oder

<http://direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/stuttgart21/messages/veroeffentlichung-des-gutachten-zu-brandschutz-im-tiefbahnhof-des-ingenieurbueros-gruner-42839>

oder

<http://direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/stuttgart21/messages/brandschutz-42997>

(weitere Aussagen auf <http://direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/stuttgart21> Suchwort „Brandschutz“)

(Es lohnt sich, diese Antworten und das Gruner-Gutachten einmal kritisch einander gegenüberzustellen, wie z.B. Karsten vom Bruch auf der 149. Montagsdemo (19.11.2012): <http://bit.ly/XKGCmp>)