

Der Aufsichtsrat der DB AG hatte am 13.5.2016 die Wirtschaftsprüfer KPMG + Basler AG beauftragt, den Finanzierungsrahmen in Höhe von 6,526 Mrd. € für das Vorhaben Stuttgart21 an Hand des von der DB PSU erstellten **T&K-Berichtes** v. 27.5.2016 zu überprüfen. Die Prüfer kommen dabei zu folgendem Ergebnis:

„...gemäß vorliegendem Kenntnisstand zu den bekannten und ohne Anspruch auf Vollständigkeit neu identifizierten Chancen und Risiken kann davon ausgegangen werden, dass die Gesamtkosten in einer Bandbreite von rd. 6,3 und 6,7 Mrd. € liegen werden.“ [S.131]

Dieser Feststellung liegen ausschließlich die von der DB PSU selber ermittelten Kosten des Vorhabens zugrunde, die die Prüfer überwiegend als „plausibel“ einstufen. Die von den **Prüfern ermittelten Mehrkosten** für einzelne Kostengruppen wurden hingegen darin **nicht berücksichtigt**; der **Prüfbericht** der Wirtschaftsprüfer KPMG + Basler AG ist folglich **fehlerhaft**, die bescheinigte **Gesamtkosten-Prognose falsch!**

1. Mehrkosten „Tunnelbauschäden durch Anhydrit“

Die Prüfer KPMG + Basler AG weisen in ihrem Prüfbericht im Abschn. 5.1 „Bauverfahren im Anhydrit“ auf das von der PSU bislang **unterschätzte Risiko** von **Tunnelbauschäden durch aufquellenden Anhydrit** hin. Die dazu von den Prüfern angegebenen Schätzkosten betreffen ausschließlich die **Schadensbeseitigung**; diese sind unabhängig und **zusätzlich** zu den von der PSU als „Risiko Anhydrit“ vorgesehenen 144 Mio. € Mehrkosten für ein geändertes, angepaßtes Tunnelbauverfahren. [S.41 - 52]
Irgendwelche Kosten für die **Schadensbeseitigung** sind jedoch von der PSU **nicht vorgesehen** und demzufolge von den Prüfern auch **nicht in der Gesamtkosten-Bewertung erfaßt**; die **Kosten-Prognose** der Prüfer **KPMG + Basler AG** ist also **fehlerhaft!**

Zu den Risiken der **Tunnelbauschäden durch aufquellenden Anhydrit** machen die Prüfer folgende Angaben:

		wahrscheinl.
(ETW = Eintrittswahrscheinlichkeit)		Ges. Kosten Kosten
- Risiko 1: Schäden an Spritzbeton-Ausbruchsicherung / ETW 20-50%:	4,5 Mio. €	2,0 Mio. €
- Risiko 2A: Hebung Innengewölbe <10 cm vor Einbau BTO/ ETW 50-70%:	3,5 Mio. €	2,0 Mio. €
- Risiko 2B: Hebung Innengewölbe <10 cm nach Einbau BTO / ETW 10-20%:	41,4 Mio. €	6,1 Mio. €
- Risiko 3: Hebungsrissen >10 % / ETW 0,5-13,50 % je Abschnitt: 195 Mio. €	<u>1.365 Mio. €</u>	<u>54,0 Mio. €</u>
Summe:	1.415 Mio. €	64,1 Mio. €

Die o.g. „**Gesamtkosten**“ **1.415 Mio. €** stellen die Aufsummierung aller hier als denkbar angesetzten Tunnelschäden dar. Auch wenn das Eintreten aller dieser Risiken als unwahrscheinlich angesehen wird, auszuschließen sind sie nicht; deshalb müssen diese **Schadenskosten** als ein **oberer Wert** im **Risiko-Puffer** berücksichtigt werden.

Die „**wahrscheinlichen Kosten**“ sind die mit der Eintrittswahrscheinlichkeit ETW heruntergerechneten voraussichtlichen Gesamt-Schadenskosten, die insgesamt **64,1 Mio. €** ergeben. Diese sind als ein **unterer Wert** im **Risiko-Puffer** zu berücksichtigen.

Als **Mindest-Vorsorge** gegen Anhydrit-Quellschäden an den Tunneln sollte deshalb wenigstens ein Ereignis der Klasse R3 zuzüglich die **Summe** der „**wahrscheinlichen Kosten**“ der übrigen Risiko-Klassen vorgesehen werden, also **215 Mio. €**. Um mindestens diesen Betrag muß hierzu der Finanzierungsrahmen aufgestockt werden. Damit wird allerdings nur ein geringer Schadensumfang abgedeckt; für darüber hinausgehende Schäden muß ein erweiterter Risikopuffer von der DB AG vorgesehen werden.

2. Verzögerungskosten wg. Bauzeit-Verlängerung

Die Prüfer KPMG + Basler AG gehen in ihrem Prüfbericht im Abschn. 5.2 „Verzögerungskosten“ von einer möglichen Verzögerung in der Fertigstellung von bis zu 33 Monaten aus, was die PSU durch Gegensteuerungsmaßnahmen verhindern oder zumindest auf 12 Monate begrenzen will.

Als „**Verzögerungskosten**“ für einen Verzug von 24 Monaten sind im T&K-Bericht 290 Mio. € vorgesehen, die die Prüfer zwar der Höhe nach nicht vollständig überprüft haben, aber doch grundsätzlich als nachvollziehbar ansehen. [S. 58]

Für die **weitere** von den Prüfern **als wahrscheinlich** angesehene **Verzögerung um 9 Monate** sind im Prüfbericht jedoch **keine zusätzlichen Verzögerungskosten** benannt und auch **nicht in der Gesamtkosten-Bewertung berücksichtigt**.

Ohne hier in die Einzelheiten der unterschiedlichen Einflußgrößen einzugehen, werden die zusätzlichen Verzögerungskosten der **weiteren offensichtlichen Bauzeit-Verzögerung um 9 Monate** vereinfachend im Verhältnis der Verzögerungsmonate umgerechnet:

- **zusätzliche Verzögerungskosten:** 290 Mio. € x 9 Monate:24 Monate = **109 Mio. €**

3. Mehrkosten Nominalisierung

Der Finanzierungsrahmen der PSU berücksichtigt lediglich einen Nominalisierungszinssatz von 1,5 %.

Die Prüfer KPMG + Basler AG beanstanden dies in ihrem Prüfbericht im Abschn. 5.5.2 „Nominalisierungs-Prognose“ als unzureichend und empfehlen, entsprechend der Entwicklung des Baupreis-Indexes des Statischen Bundesamtes für Ingenieurbau stattdessen einen Nominalisierungszinssatz von 2 % anzuwenden. Damit ermitteln die Prüfer für die noch zu vergebenden Leistungen

- **Mehrkosten der Nominalisierung:** **60 Mio. €**,

welche jedoch ebenfalls **nicht in der Gesamtkostenprognose enthalten** sind. [S.88]

4. Pachtzahlung wegen verspäteter Übergabe der Gleisgelände

Die verspätete Fertigstellung des Vorhabens Stuttgart21 und **Übergabe der freigeräumten Gleisflächen** an die Stadt Stuttgart erst nach 2020 zieht **jährliche Pachtzahlungen** der DB an die LHS nach sich. Dies ist im vorliegenden Prüfbericht von KPMG + Basler AG **nicht mitberücksichtigt** worden; vermutlich deshalb, weil die DB PSU die entsprechenden Vertragsunterlagen nicht beigelegt hatte.

Gemäß Nachtragsvereinbarung zum Kaufvertrag zwischen der LHS und der DB AG sind Pachtzinsen in Höhe von 5,5 % p.a. bezogen auf den damaligen Kaufpreis von 459 Mio. €, jährlich also 25,2 Mio. €/a für die Zeit ab 2020 bis zur Übergabe fällig.

Ausgehend von einer Betriebsaufnahme von Stuttgart21 Ende 2024 gem. Einschätzung von KPMG ist die Übergabe der freigeräumten Gleisflächen erst 2026 möglich. Damit entstehen folgende **Mehrkosten**, die **im Finanzierungsrahmen gar nicht enthalten** sind:

- **Pachtzahlungen** für 6 Jahre x 25,2 Mio. € = **161 Mio. €**

ZUSAMMENFASSUNG:

Die vorstehend ermittelten **Mehrkosten** gegenüber den von KPMG + Basler AG überprüften und bescheinigten Gesamtkosten für das Vorhaben Stuttgart21 betragen insgesamt:

• 1.)Tunnelbauschäden durch aufquellenden Anhydrit:	215 Mio. €
• 2.) zusätzliche Verzögerungskosten:	109 Mio. €
• 3.)Mehrkosten der Nominalisierung:	60 Mio. €
• 4.)Pachtzahlungen:	161 Mio. €
Summe:	<u>545 Mio. €</u>

Der **von KPMG + Basler AG überprüfte Finanzierungsrahmen** des Vorhabens „Stuttgart21“ wird allein dadurch **um 0,55 Mrd. € überschritten!** Unter Berücksichtigung eines **zusätzlichen Risikopuffers von 1,2 Mrd. €** für **weitere Anhydritschäden** an den **Tunneln**, wie unter Ziff. 1 erläutert, steigt der **Finanzierungsbedarf** des Vorhabens „Stuttgart21“ auf **8,3 Mrd. €** an – **ohne Berücksichtigung weiterer**, hier nicht behandelte **Mehrkosten**.

Stuttgart, 8.Dezember 2016

Dipl.Ing. Hans Heydemann