



Märkische Revision GmbH WPG, PricewaterhouseCoopers AG WPG, SUSAT & PARTNER OHG WPG

Bericht

Schlichtungskreis zum Projekt Stuttgart 21
unter Leitung von Dr. Heiner Geißler
Stuttgart

Gutachterliche Stellungnahme zum Stichtag 15. November 2010

Inhaltsverzeichnis	Seite
A. Auftrag.....	5
B. Zusammenfassung	7
I. Märkische Revision GmbH WPG	7
II. PricewaterhouseCoopers AG WPG	9
III. SUSAT & PARTNER OHG WPG	14
siehe Text.....	14
C. Stuttgart 21	16
I. Überblick zum Projekt Stuttgart 21	16
1. Überblick	16
2. Planfeststellungsabschnitte	16
II. Gesamtkosten.....	16
1. Übersicht zu den Projektkosten	16
a) Sachverhalte	16
b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer	17
c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	19
III. Einspar- und Optimierungspotenziale	29
1. Einsparpotenziale	29
a) Sachverhalte	29
b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer	30
c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	30
2. Optimierungspotenziale	45
a) Sachverhalt.....	45
b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer	46
c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	46
IV. Chancen und Risiken.....	53
1. Sachverhalte	53
2. Fragen an die Wirtschaftsprüfer.....	53
3. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	54
V. Finanzierung.....	65
1. Sachverhalte	65
2. Fragen an die Wirtschaftsprüfer.....	67

Inhaltsverzeichnis**Seite**

3. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	67
VI. Projektabbruch.....	68
1. Ausstiegskosten	68
a) Sachverhalte	68
b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer	74
c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	75
2. Kosten der Weiterführungsvariante.....	83
a) Sachverhalte	83
b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer	84
c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	85
VII. Wirtschaftlichkeitsrechnung	91
1. Sachverhalte	91
2. Fragen an die Wirtschaftsprüfer.....	92
3. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer	92
D. Neubaustrecke Wendlingen - Ulm (NBS)	93
I. Überblick.....	93
II. Sachverhalte.....	94
III. Gesamtkosten.....	95
IV. Finanzierungsvereinbarung.....	95
V. Fragen an die Wirtschaftsprüfer	95
VI. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer.....	98
E. Schlussbemerkung/Gesamtaussage.....	107
I. Kosten und Finanzierung	107
II. Projektausstieg	107
III. Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	107

Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und
Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2002

Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen
Rundungsdifferenzen in Höhe von \pm einer Einheit (€, % usw.) auftreten.

A. Auftrag

1. Im Rahmen des Schlichtungsgesprächs zu Stuttgart 21 wurde am 12. November 2010 zwischen den an der Schlichtung Beteiligten vereinbart, dass die von der Deutschen Bahn AG (DB AG oder DB) erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagung für das Infrastrukturprojekt Stuttgart 21 sowie die ermittelten sog. Projektausstiegskosten Plausibilitätsbegutachtungen durch folgende Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einer Prüfung unterzogen werden sollen:

- Märkische Revision GmbH
- PricewaterhouseCoopers AG
- SUSAT & PARTNER OHG

im Folgenden kurz "WPGs".

2. Nach dem Wunsch der Parteien sollten die WPGs unabhängig voneinander dieselben Sachverhalte beurteilen, aber ihre Begutachtungsergebnisse in einem Gesamtbericht zusammenfassen, soweit dies im vorgegebenen zeitlichen Rahmen möglich ist. Aufgrund des geplanten Fortgangs der Schlichtungsgespräche benötigten die Parteien die Vorlage des Gesamtberichts bis zum 26. November 2010. Den Parteien war dabei klar, dass die zeitlichen Restriktionen für die Prüfungsgesellschaften erheblich sind und die WPGs weitestgehend darauf beschränkt waren, die Plausibilität anhand der von der DB AG zur Verfügung gestellten Unterlagen zu beurteilen. Zur Konkretisierung des jeweiligen Gutachtenauftrags hatten sich die Parteien des Schlichtungsverfahrens darauf verständigt, dass jede der Parteien berechtigt war, den WPGs über den Schlichter ergänzende Fragen zukommen zu lassen.
3. Ebenfalls vereinbart wurde, dass das besondere Interesse der DB AG an der vertraulichen Behandlung ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, d.h. insbesondere ihrer Kalkulationen, zu beachten ist. Um dies zu gewährleisten wurde vereinbart, dass der Gesamtbericht vor Weitergabe an die gesamte Schlichtungsrunde dem Schlichter sowie der DB AG zur Verfügung gestellt wird, damit Letztere den Prüfungsgesellschaften mitteilen kann, welche Informationen als vertraulich anzusehen und daher nicht zur Weitergabe bestimmt sind. Die WPGs haben sich verpflichtet, entsprechende Informationen nicht in diesen Bericht aufzunehmen.
4. Gegenstand unseres Auftrags ist damit die Erstellung einer gutachterlichen Stellungnahme zur Plausibilität der von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagung für das Infrastrukturprojekt Stuttgart 21 sowie der von der DB AG ermittelten sog. Projektausstiegskosten. Dieser Auftrag ist mit Datum vom 22. November 2010 um die Prüfung der Plausibilität der Kostenschätzung für die NBS Wendlingen - Ulm (NBS) gegenüber den WPGs erweitert worden. Unterlagen für die NBS lagen uns erstmalig am 23. November 2010, einen Tag vor Redaktions-

schluss für dieses Gutachten vor. Am gleichen Tag erhielten die WPGs mit Mail um 14:46 Uhr einen umfänglichen Fragenkatalog zur NBS.

5. Konkretisierend hierzu haben wir zu den Fragen Stellung genommen, die uns die Parteien des Schlichtungsverfahrens über den Schlichter bzw. direkt bezüglich dieser beiden oben erwähnten Auftragspunkte zukommen ließen. Die an uns weitergeleiteten Fragen haben wir jeweils den von uns identifizierten Sachverhalte subsummiert und dies entsprechend kenntlich gemacht. Bedingt durch die zeitlichen Restriktionen konnten die von der Deutsche Bahn zur Verfügung gestellten Berechnungen und sonstigen Angaben sowie insbesondere auch die erst äußerst kurzfristig übermittelte Frageliste zur NBS nur einer groben Durchsicht unterzogen werden.
6. Aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit haben wir unsere gutachterliche Stellungnahme zur Plausibilität weitgehend auf die von der DB AG zur Verfügung gestellten Berechnungen und sonstigen Angaben, insbesondere technische Angaben, gestützt und keine eigene Untersuchung technischer Art vorgenommen.
7. Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass unsere Tätigkeit (auch in ihrer Gesamtheit) weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht darstellt. Da unsere Tätigkeit in erster Linie die Befragung von Mitarbeitern der DB AG sowie analytische Beurteilungen umfasst, bietet sie nicht die durch eine Abschlussprüfung oder prüferische Durchsicht erreichbare Sicherheit. Aus diesem Grunde besteht bei dem erteilten Auftrag ein gegenüber der Abschlussprüfung oder prüferischen Durchsicht höheres Risiko, dass selbst wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder andere Unregelmäßigkeiten nicht aufgedeckt werden.
8. Entsprechend dem Wunsch der Parteien des Schlichtungsverfahrens haben wir uns hinsichtlich der Form der Berichterstattung abgestimmt und auf Basis eines gemeinsamen Sachverhaltsverständnisses, die jeweiligen Erkenntnisse aus der gutachterlichen Beurteilung zusammengefasst. Die gutachterlichen Ergebnisse werden nachfolgend jedoch jeweils unterteilt nach den Gutachtern dargestellt.
9. Unabhängig von dieser gemeinsamen Präsentationsform bleibt jede der beteiligten WPGs für ihr gutachterliches Ergebnis allein verantwortlich. Eine gemeinsame Begutachtung erfolgte nicht.
10. Diesem Auftrag legen wir, und zwar auch mit Wirkung gegenüber Dritten, die als Anlage beigelegten berufsüblichen Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2002 zugrunde.

B. Zusammenfassung

11. Im Folgenden stellen sich die Feststellungen der beauftragten WPGs zusammengefasst in den wesentlichen Punkten dar.

I. Märkische Revision GmbH WPG

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
Gesamtkosten		
	Unsere Feststellungen zu Gesamtkosten, Einspar- und Optimierungspotenzialen und Finanzierung haben wir in einer tabellarischen Übersicht zusammengefasst. Die Tabelle zeigt auch die Entwicklung der Kostenplanung im Zeitablauf und stellt diese der Finanzierung gegenüber.	siehe Text 19
Einspar- und Optimierungspotenziale		
	Die von der DB im Rahmen der zukünftigen Vergaben erwarteten "Einsparpotenziale" gegenüber den von den Fachplanern angesetzten Einheitspreisen von € 468 Mio. erscheinen aus unserer Sicht sehr optimistisch. Es besteht aus unserer Sicht ein signifikantes Risiko, dass die Einsparpotenziale nicht wie von der DB erwartet in vollem Umfang realisiert werden können.	siehe Text 19
Chancen und Risiken		
	Nach der hier angewandten Planungssystematik werden Chancen und Risiken nicht schon aufgrund allgemeiner Erfahrungswerte (z.B. als pauschale Risikozuschläge in den einzelnen Planungsphasen) in die Kostenplanung einbezogen, sondern erst zum späteren Zeitpunkt im Zuge deren Konkretisierung erfasst. Damit weist diese Methode der Kostenplanung tendenziell ein höheres Risiko auf, dass die tatsächlichen Abrechnungssummen die Plankosten überschreiten. Dies betrifft insbesondere die potentiellen Risiken aufgrund von Nachträgen in der Ausführungsplanung und Bauausführung. Die Chancen aus möglichen positiven Vergabeeffekten sind hier	siehe Text 145 bis 151

	bereits in den Einsparungspotentialen einberechnet und von den Plankosten der Fachplaner abgezogen worden. Vor diesem Hintergrund sehen wir ein erhöhtes Risiko, dass sich in den weiteren Phasen des Projektablaufes Kostensteigerungen ergeben können, die im Rahmen der Kostenplanung nicht mehr Gesamtkostenneutral aufgefangen werden können.	
Projektabbruch		
	In der Beurteilung zum Thema Projektabbruch kommen wir zu wesentlich abweichenden Feststellungen und deutlich geringerer Einschätzung der echten Ausstiegskosten gegenüber der DB.	siehe Text 226 bis 233 sowie 279
Neubaustrecke Ulm – Wendlingen		
	Zu den Kostenplanungen der Neubaustrecke können wir auf Grund der nicht ausreichend zur Verfügung stehenden Zeit für entsprechend sorgfältige Analysen keine Aussagen treffen	

II. PricewaterhouseCoopers AG WPG

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
Gesamtkosten		
Planungskosten sind pauschal mit 17 % auf die durch Einspar- und Optimierungspotenziale geminderten Baukosten gerechnet.	Unter Berücksichtigung der bereits in der Vergangenheit aus Eigenmitteln der DB AG finanzierten Planungskosten von € 185,9 Mio ergibt sich ein Planungskostensatz von 22,7 % auf die Baukosten. Nach Auskunft der DB AG ist dieser Anteil der Planungskosten an den Baukosten auskömmlich. Wir haben keine gegenteiligen Hinweise.	siehe Text 16 und 34 ff.
Die DB AG ist dem Risiko künftiger Preissteigerungen mit einem im zeitlichen Ablauf differenzierten Nominalisierungsfaktor von 1,5 % begegnet.	Bei bestimmten Verträgen unterstellt die DB AG, dass sie Preissteigerungsklauseln vertraglich ausschließen kann. Aufgrund der Volatilität von für den Bau wesentlichen Einsatzstoffen erscheint es uns zweifelhaft, dass Preissteigerungsrisiken in Gänze auf die Auftragnehmer überwältzt werden können.	siehe Text 17 und Text 37 f.
Einspar- und Optimierungspotenziale		
Im Zusammenhang mit noch durchzuführendem Grunderwerb wird von einem Einsparpotenzial von € 129,9 Mio ausgegangen.	Dieses rechnerische Einsparpotenzial basiert auf Grundstückspreisen zum Preisstand 2004. In Höhe von € 107,9 Mio handelt es sich um Grundstücke im Eigentum der Projektbeteiligten. Dem Einsparpotenzial liegt die Annahme zugrunde, dass die Grundstücke der DB AG unentgeltlich und von Seiten der Projektpartner zum Preisstand 2004 übertragen werden. Hierzu konnten uns weder Absichtserklärungen noch Zusagen, die diese Annahme stützen vorgelegt werden.	siehe Text 57 und 77
Bei mehreren Schlüsselpositionen der Kostenplanung wurden durch eine Marktpreis- und Vergabeanalyse bzw. auf Basis von Erfahrungswerten der Projektleitung der DB AG Mitte 2009 nicht unwesentliche Reduzierungen der von den Fachplanern zugrunde gelegten Einheitspreise vorgenommen.	Bei Spritzbeton wurden die durchschnittlichen Ansätze der Fachplaner um 26,2 % über sämtliche PFA im Mittel herabgesetzt. Auf Basis einer Branchenabfrage war es uns nicht möglich diese Reduzierung zu verifizieren. Aufgrund des geringen Anteils dieser Kostenposition am Einsparpotenzial und der zeitlichen Restriktionen haben wir keine weiteren Plausibilisierungen vorgenommen.	siehe Text 56, 75 und 81
	Eine durch uns vorgenommene Branchenabfrage zur Kostenposition kon-	siehe Text 82

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
	<p>ventioneller Oberbau ergab, dass die im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse angesetzten Einheitspreise innerhalb der von uns recherchierten Bandbreite liegen. Aus heutiger Sicht erscheinen die angesetzten Einheitspreise am Markt erzielbar.</p>	
	<p>Die von uns vorgenommene Branchenabfrage zur Kostenposition Feste Fahrbahn ergab, dass die im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse angesetzten Einheitspreise mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit innerhalb der von uns recherchierten Bandbreite liegen. Insoweit erscheinen die angesetzten Einheitspreise plausibel.</p>	siehe Text 83
	<p>Für den Ausbruch setzten die Fachplaner sehr unterschiedliche Einheitspreise an. Aufgrund der Marktpreis- und Vergabeanalyse und der Erfahrungswerte der Projektleitung wurden die Einheitspreise für die PFA 1.2 und 1.6 insofern korrigiert, dass sie im Durchschnitt nur noch 12,7 % über dem Durchschnitt der übrigen PFA liegen. Die Plausibilität dieser Preisansätze können wir auf Basis der vorgelegten Unterlagen nicht beurteilen und muss als optimistisch qualifiziert werden.</p>	siehe Text 84
	<p>Bei den Baustelleneinrichtungen liegen die von den Planern verwendeten Ansätze bei den PFA 1.3 und 1.5 erheblich über den Durchschnittswerten der übrigen PFA. Von Seiten des beauftragten Projektsteuerers Drees&Sommer wurden diese Ansätze als unüblich und zu hoch erachtet und deshalb um 17,5 %-Punkte reduziert. Diese Einschätzung auf Basis von Erfahrungswerten des Projektsteuerers erscheint plausibel. Genauere Erkenntnisse sind allerdings erst mit den Vergaben in den betroffenen PFA zu erwarten.</p>	siehe Text 85
	<p>Die von den Fachplanern angesetzten durchschnittlichen Einheitspreise für Betonstahl lagen auf dem sehr hohen Niveau der Jahresmitte 2008 und wurden im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse Mitte 2009 um durch-</p>	siehe Text 87

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
	<p>schnittlich 22,8 % gesenkt. Im selben Zeitraum verlor der Erzeugerpreisindex für Betonstahl 40 % (63 %-Punkte) und notierte 20 %-Punkte unter dem langfristigen Mittelwert. Im Oktober 2010 weist der Erzeugerpreisindex für Betonstahl einen Indexwert von 114 % aus und liegt damit nahezu auf dem langfristigen Mittelwert von 110 %.</p> <p>Aufgrund dieser Preisentwicklungen und der Tatsache, dass bei derartigen Großprojekten die Einkaufspreise der Auftragnehmer üblicherweise unterhalb des Marktpreises liegen, erachten wir den Preisansatz für sachgerecht.</p>	
<p>Durch die Projektleitung der DB AG im Großprojekt Stuttgart 21 / Wendlingen - Ulm wurden bei der Aktualisierung der Kostenplanung im Jahr 2009 Möglichkeiten zur Optimierung der Baumaßnahmen unter Beachtung von Qualität und Sicherheit der Bauwerke ermittelt.</p>	<p>Basierend auf einem Gutachten eines Ingenieurbüros wurden die Annahmen und Prämissen bezüglich des Quelldrucks im Rahmen der Überarbeitung der Kostenplanung 2009 auf einen durchschnittlichen Quelldruck von 2,0 MPa herabgesetzt. Durch ein weiteres Gutachten und eine Stellungnahme Ende 2009 bzw. Mai 2010 wurde diese Vorgehensweise untermauert und damit das Potenzial dem Grunde nach bestätigt. Die Höhe des Optimierungspotenzials wird jedoch aufgrund der nicht berücksichtigten Interdependenzen (nicht berücksichtigte Massenminderungen) zumindest teilweise wieder aufgehoben.</p>	<p>siehe Text 108 und 124 ff.</p>
	<p>Die von den Fachplanern für den Zeitraum 2004 bis 2009 angesetzten Kostensteigerungen wurden bei der Eisenbahntechnischen Ausrüstung (ETA) aufgrund von Prüfungen innerhalb des DB AG-Konzerns und für die Vergabe vorgesehenen bestimmten Vergabekonzepten lediglich mit 50 % angesetzt. Eine abschließende Plausibilisierung war uns aufgrund des geringen Zeitfensters nicht möglich. Auf Basis des derzeitigen Erkenntnisstandes ist der Ansatz als optimistisch einzuschätzen.</p>	<p>siehe Text 125</p>
Chancen und Risiken		
<p>Die europäische Richtlinie 2008/163/EG zur Technischen Spezifikation für Interoperabilität "Sicherheit in Eisenbahntunneln" (TSI SRT)</p>	<p>Als eine der wesentlichen Maßgaben der TSI SRT wurden die Abstände für Querschläge (Sicherheitsstollen) von 1.000 Meter auf 500 Meter reduziert.</p>	<p>siehe Text 174</p>

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
trat in Deutschland am 1. Juli 2008 in Kraft.	Dies ist bereits in der Kostenplanung zum Stand 2009 berücksichtigt. Derzeit sind keine Richtlinien bekannt, auf deren Basis weitere Auflagen für die sicherheitstechnische Ausstattung von Tunnelbauwerken für Schieneninfrastruktur resultieren könnten.	
Projektabbruch		
Die Kosten für Rückabwicklung von Grundstücken enthalten unter anderem die Beträge für die Rückzahlung der Kaufpreise nebst Zinsen an die Stadt Stuttgart.	Der Kaufpreisfindung für diesen Verkauf lag ein grundsätzlich anderes Nutzungskonzept für diese Grundstücke zugrunde als dies bei einer Rückübertragung der Fall sein wird. Im Falle der Rückübertragung müsste eine Überprüfung der Werthaltigkeit der Grundstücke unter Berücksichtigung der Nutzung für den Eisenbahnbetrieb erfolgen. Dies würde voraussichtlich zu einem deutlich geringeren Wertansatz und damit zu erheblichen aufwandswirksamen Wertberichtigungen führen.	siehe Text 208 und 254
Die Kosten der Weiterführungsvariante enthalten die erforderlichen Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz.	In den von der DB AG ermittelten Kosten der Weiterführungsvariante von € 1.346,0 Mio handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung auf Basis des Kostenkennwertekatalogs. Eine Einschätzung der Tragfähigkeit dieser überschlägigen Schätzung ist erst nach einer vertiefenden Planung möglich.	siehe Text 273 ff. und 293

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
NBS		
Mit der NBS Wendlingen - Ulm in Verbindung mit dem Projekt Stuttgart 21 werden neben dem Ziel der Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, insbesondere die Magistrale Paris -Bratislava, die gleichen verkehrlichen Ziele wie im Projekt Stuttgart 21 verfolgt. Aufgrund der zeitlichen Restriktionen war es uns nur möglich, die zur Verfügung gestellten Unterlagen einer oberflächlichen Durchsicht zu unterziehen, ohne die Inhalte vertiefend zu untersuchen. Daher können die zu diesem Projekt an uns gerichteten Fragen, die uns am frühen Nachmittag des 23. November 2010 zugegangen sind, nur ansatzweise bzw. nicht beantwortet werden.	Eine detaillierte Erklärung kann nicht gegeben werden. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass hierbei ein Bündel von Ursachen relevant ist. Während der Kostenwert 2002 lediglich auf einer groben Kostenschätzung basiert, liegen den in den folgenden Jahren veröffentlichten Kostenwerte fortgesetzte Planungen zugrunde, die sich sowohl hinsichtlich der Projekteinhalte als auch der technischen Realisierbarkeit weiter konkretisierten. Darüber hinaus fanden Richtlinienänderungen, die in der Zwischenzeit in Kraft getreten sind, Eingang in die Planungen. Je weiter die Planungen nach den Leistungsphasen der HOAI voranschreiten, desto genauer werden sie und umso belastbarer werden die Angaben zum Kostenwert. Hieraus lässt sich ableiten, dass die Kostenwerte der einzelnen Jahre nicht miteinander vergleichbar sind.	siehe Text 330

III. SUSAT & PARTNER OHG WPG

Sachverhalt	Feststellungen	Textverweis
Gesamtkosten		
Mehrstufiger Planungsprozess mit externen Planern, Projektsteuerern und weiteren Gutachtern	Der von der DB gewählte mehrstufige Planungsprozess zur Ableitung der realen Kostenschätzung ist sachgerecht und rechnerisch nachvollziehbar.	siehe Text 40 und 41
Für alle wesentlichen Projektteile (Teilentwurfshefte) liegen umfangreiche Massenschätzungen und zugehörige Einheitspreise vor.	Die von uns erbetenen Stichproben zur Verifizierung der von den Planern angesetzten Einheitspreise wurden mit Hinweis auf die Vertraulichkeit der Daten nicht beigebracht. Einheitspreise, soweit nicht durch Marktpreisvergleiche abgesichert, sind nur auf Basis des mehrstufigen Planungsprozesses sichergestellt.	siehe Text 42
Projektumfang entsprechend der Finanzierungsvereinbarung definiert	Die Projektabgrenzung ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht immer eindeutig (z.B. Sanierung Grundstücke A2 bis D inkl. der Kosten für den Rückbau Gleisvorfeld).	siehe Text Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. und 132
Einspar- und Optimierungspotenziale		
Harmonisierung Materialpreise auf erzielte Vergabewerte; Harmonisierung der Kosten für Baustelleinrichtung	Aufgrund der fehlenden Vergleichsinformationen für den Oberbau, den seit Mai 2009 gestiegenen Betonstahlpreisen sowie die nicht vollständige Transparenz der Kosteninhalte für Spritzbeton und Baustellenabsicherung schätzen wir die dargestellten Einsparpotenziale als optimistisch ein und sehen entsprechende Risiken in der Realisierung.	siehe Text 91 bis 93 sowie Text 96 bis 98
Technische Optimierungen	Die Optimierungspotenziale enthalten weitere noch nicht realisierte Chancen. Besonders optimistisch sind aus unserer Sicht die Höhe der geplanten Einsparungen aus den ETA-Vergaben einzuschätzen. Einzelne Optimierungen sind doppelt erfasst.	siehe Text 136
Einspar- und Optimierungspotenziale	In Summe gehen wir davon aus, dass infolge der dargestellten Einspar- und Optimierungspotenziale die angegebene Kostenschätzung von € 4.088 Mio. höheren Risiken als Chancen ausgesetzt ist. Konkrete Hinweise darauf, dass diese Risiken in ihrem	siehe Text 139

	Erwartungswert die in der Finanzierungsvereinbarung vereinbarte Gesamtfinanzierung von € 4.526 Mio. deutlich übersteigen, liegen uns jedoch nicht vor.	
Projektabbruch		
Ausstiegskosten	Diese können aus Sicht der DB oder aus gesamtwirtschaftlicher Sicht gesehen werden.	siehe Text 254 und 255
Zuschüsse Flughafen	Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sind diese nicht anzusetzen.	siehe Text 261
Ist-Kosten	Diese sind nur anzusetzen, wenn sie entweder auch in den Projektkosten enthalten sind bzw. in Zukunft noch einmal anfallen werden.	siehe Text 262 und 263
Obligo	Obligen sind nur in Höhe der nicht alternativ nutzbaren Kapazitäten anzusetzen.	siehe Text 264
Reinvestitionen in der Weiterführungsvariante	Hier ist ein Kapitalwertvergleich notwendig, dem Risikozuschlag stehen gegebenenfalls auch Chancen gegenüber.	siehe Text 300
Investitionen in Abstellanlagen	Diese fallen unseres Erachtens auch bei Durchführung des Projektes Stuttgart 21 an und sind nicht anzusetzen.	siehe Text 302
Summe aus Sicht der DB: € 2.867 Mio.	Summe aus gesamtwirtschaftlicher Sicht € 1.650 Mio.	siehe Text 305

C. Stuttgart 21

I. Überblick zum Projekt Stuttgart 21

1. Überblick

12. Zentrales Element der Neugestaltung des Stuttgarter Bahnknotens ist die Umgestaltung des bestehenden Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof. Dafür sind neue unterirdische Zulaufstrecken aus allen Richtungen erforderlich. Damit verbunden sind die Anbindung des Flughafens Stuttgart und der Landesmesse an den Fern- und Regionalverkehr. Darüber hinaus werden ein Ringverkehr im Knoten Stuttgart aufgebaut und die erforderlichen Abstellkapazitäten im Knotenbereich umgestaltet.

2. Planfeststellungsabschnitte

13. Das Projekt Stuttgart 21 gliedert sich in sieben Planfeststellungsabschnitte. Diese sind:

PFA	Beschreibung des Abschnitts
1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof (schließt an PFA 1.5 und 1.2 an)
1.2	Fildertunnel (schließt an PFA 1.1 und 1.3 an)
1.3	Flughafenbereich, Filderbahnhof Flughafen, Rohrer Kurve (schließt an PFA 1.2 und 1.4 an)
1.4	Filderbereich bis Wendlingen (schließt an PFA 1.3 und NBS Wendlingen - Ulm an)
1.5	Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt, S-Bahn-Anbindung (schließt an PFA 1.1 und an das Bestandsnetz an)
1.6a	Zuführung Ober-/Untertürkheim (schließt an PFA 1.2 und das Bestandsnetz an)
1.6b	Abstellbahnhof (liegt räumlich innerhalb des PFA 1.6a)
	Der PFA 1.6 schließt insgesamt an den PFA 1.2, den PFA 1.5 und das Bestandsnetz an

Quelle: Unterlage der DB AG, erhalten am 22. November 2010

II. Gesamtkosten

1. Übersicht zu den Projektkosten

a) Sachverhalte

14. Eine Aufgliederung der Gesamtkosten durch die DB AG mit einem Gesamtwertumfang (GWU) von € 4.087,8 Mio zeigt folgende Übersicht:

	Kosten
	Mio €
Baukosten gem. Entwurfsplanung (real)	4.066,0
Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen	44,1
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse	-597,9
Chancen aus Optimierung der Bauwerke	-294,0
Summe Baukosten	3.218,2
Planungskosten (17 % der Summe der Baukosten)	547,1
Summe Bau-/Planungskosten (GWU, Realwert)	3.765,3
Nominalisierung	322,5
Summe Bau-/Planungskosten (GWU, Nominalwert)	4.087,8

Quelle: Tischvorlage der DB AG im Rahmen der Schlichtung

15. Die Gesamtkosten von € 4.087,8 Mio (nominal) enthalten von den unterschiedlichen Fachplanern ermittelte Baukosten von € 4.066,0 Mio (real und vor Berücksichtigung von Einspar- und Optimierungspotenzialen). Diese Baukosten basieren nach Auskunft der DB AG zum weitaus überwiegenden Teil auf den Massenermittlungen und entsprechenden Einheitspreisen der beauftragten externen Fachplaner. Sie beinhalten daneben Leistungsumfänge, die bei den Planern nicht beauftragt waren (z. B. Bahnsteigdächer, Bahnsteigverlängerungen, zusätzlicher Steg Schlossgarten), Auflagen aus Planfeststellungsbeschlüssen sowie Anpassungen an aktuelle Vorschriften und Regelwerke, die bis zum Abschluss der Ermittlung der Einspar- und Optimierungspotenziale in Kraft getreten waren. Die Einheitspreise der jeweiligen Fachplaner weisen für unterschiedliche Schlüsselpositionen (z. B. Spritzbeton, Ausbruch, Betonstahl, Oberbau etc.) große Bandbreiten auf. Nach Auskunft der DB AG wurde dem Lenkungskreis Stuttgart 21 in seiner Sitzung am 10. Dezember 2009 der GWU mit € 4.087,8 Mio basierend auf der Kostenplanung 2009 zur Kenntnis gebracht.
16. Die Planungskosten sind pauschal mit 17 % der Baukosten nach Abzug von Einspar- und Optimierungspotenzialen angesetzt. Unberücksichtigt bleiben dabei € 185,9 Mio von der DB AG bis Anfang 2009 aus Eigenmitteln bereits geleistete Zahlungen für bis dahin angefallene Planungskosten.
17. Die Nominalisierung erfolgt auskunftsgemäß mit 1,5 % p.a. für die Planungs- und Bauleistungen entweder bis zur geplanten Vergabe (Annahme über Verträge zu Festpreisen) oder nach Baufortschritt (Annahme über Verträge mit Preisgleitklausel).

b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer

18. Die durch den Schlichter an die WPGs adressierten Fragen werden nachfolgend - für Zwecke der Referenzierung von den WPGs durchnummeriert - aufgenommen und bearbeitet.
 - 1) Welche Anteile an den veranschlagten Gesamtkosten von € 4.088,0 Mio haben nachstehende Bauteile:

- Vorbereitende Maßnahmen
 - Umbau Gleisvorfeld (Anpassung von Weichen/Gleisen, Anpassung im Stellwerk, Bahnsteigverlängerung, Baustellensicherung)
 - Grundwassermanagementanlage, Freimachen Park
- Tunnelbau
 - Fildertunnel
 - Feuerbachttunnel
 - Wangener Tunnel
 - Rosensteintunnel
 - Stadtbahntunnel
- Bau von Bahnhöfen
 - Tiefbahnhof
 - Flughafenbahnhof
 - Abstellbahnhof Untertürkheim
 - Bahnhof Mitnachtstraße
 - Umbau des U-Bahnhofs Staatsgalerie
- Bau von weiteren Bahnstrecken
 - Anschluss Flughafen zur NBS
 - Verbindungsbauwerke NBS vom Hbf zum bestehenden Flughafenbahnhof
 - Bau/Veränderung der Filderstrecke vom Flughafen nach Vaihingen
 - Verbindungsbauwerke kleine Wendlinger Kurve für SPNV nach Tübingen
 - Verbindungsbauwerk Wendlinger Kurve für SGV von Plochingen
- Rückbau
 - Gäubahn
 - Innerer Nordbahnhof
 - Abstellbahnhof/Betriebswerk
 - Feuerbach - Hbf Fernbahn
 - Cannstatt - Hbf Fernbahn
 - Cannstatt - Hbf S-Bahn

- Baunebenkosten und Sonstiges
 - Planungskosten
 - Projektsteuerungskosten
 - Versicherungen, Gebühren
 - Grunderwerb (an sich keine Nebenkosten)
 - Betriebserschwernisse, Entschädigung der Betriebsgesellschaften
 - Unfälle, sonstige Schäden
 - Risiken (siehe separate Aufstellung)
- 2) Weiterhin sind die Baukosten gesamthaft zu gliedern nach typischen Preisgleitklauseln wie Materialkosten Beton und Stahl, Lohnanteile, Energiekostenanteile, Sonstiges.
 - 3) Bitte auch Kosten nach einzelnen Jahren angeben.
 - 4) Wichtig: Welche weiteren Maßnahmen werden bereits als notwendig angesehen, da der Knoten zu knapp geplant ist (siehe Zwischenergebnis Leistungsfähigkeit)?
 - 5) Was würde der Bau eines 9. und 10. Gleises im Tiefbahnhof kosten, und ist dies baulich eine reale Option?
 - 6) Laut Unterlage betragen die Einsparpotenziale € 891,9 Mio. Dem Aufbau der Tabelle nach werden Planungskosten und Nominalisierungseffekte erst nach Ermittlung des Baukostengrundwertes gemäß Entwurfsplanung hinzugerechnet. Trifft es demnach zu, dass die ursprünglich errechneten Bau- und Planungskosten bei € 5.222 Mio lagen und somit nahezu exakt auf der Prognose des Bundesrechnungshofes von € 5,3 Mrd ($€ 4.110,1 \text{ Mio} * 1,17 [\text{Planungskosten von } 17\%] * 1,086 [\text{Nominalisierung}]$)?
 - 7) Hält die DB AG Nominalisierungseffekte von 8,6 % für plausibel, wenn die Kostenentwicklung seit 30 Jahren weit oberhalb der allgemeinen Inflationsrate liegt?
 - 8) Die Kostenprognose (Planungs- und Preisstand 2004), die der Finanzierungsvereinbarung zugrunde liegt, weist nominalisierte Kosten von € 3.076 Mio aus. Gegenüber den derzeit genannten Kosten von € 4.088 Mio (nominal) sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die in der Vorlage kleinteilig differenziert sind.
- Um wie viel Prozent haben sich die Kosten je Zeile erhöht?
 - Was verbirgt sich hinter Sonstiges?

c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

19. Die nachstehende Darstellung gibt einen Gesamtüberblick über die Entwicklung der Kosteneinschätzungen der DB im Zeitablauf und deren Finanzierung:

Projekt Stuttgart 21: Entwicklung der Gesamtkostenplanung der DB im zeitlichen Ablauf

	DB AG Stand 2004	Fachplaner / Drees & Sommer 02.07.2009	DB AG 10.12.2009		Märkische Revision 15.11.2010	Delta	Anm.
€Mio.							
Baukosten gem. Entwurfsplanung der Fachplaner		4.066,0	4.066,0	100%	4.066,0	0,0	1)
Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen			44,1	1%	44,1	0,0	
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse			-468,0	-12%	-468,0	0,0	2)
Preisrekorrktur lt. DB für Grundstücke der Finanzierungspartner auf Preisniveau 2004			-129,9	-3%	-219	108,0	3)
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse			-597,9	-15%	-489,9	108,0	
Chancen aus Optimierung der Bauwerke			-294,0	-7%	-266,0	28,0	4)
Summe Baukosten		4.066,0	3.218,2	79%	3.354,2	136,0	
Planungskosten (ab 14.2009 lt. Schätzung DB vom 10.12.2009)		547,1 *	547,1		547,1	0,0	5)
Planungskosten bis 31.3.2009 (historische Planungskosten)					186,0	186,0	6)
Summe Bau-/Planungskosten (zum jeweils aktuellen Preisstand)	2.810,4	4.613,1	3.765,3		4.087,3	322,0	
Nominalisierung	265,6	395,1 *	322,5		334,1	116	7)
Nominalisierungsfaktor	9,5%	8,6%	8,6%		8,2%	0,0	
Summe Bau- und Planungskosten (nominalisiert mit allg. Preissteigerungs)	3.076,0	5.008,2	4.087,8		4.421,4	333,6	
Finanzierung							
Regelfinanzierung (Preis- und Kostenstand 2004)	3.076,0	3.076,0	3.076,0		3.076,0		
Risikofinanzierung	0,0	1450,0	1450,0		1450,0		
Gesamt-Finanzierung lt. Finanzierungsvertrag 31.3.2009	3.076,0	4.526,0	4.526,0		4.526,0		
Finanzierung Planungskosten bis 14.2009 durch DB					186,0		8)
Finanzierung Rückbau Gleisvorfeld über Immobilienprojekt					28,0		9)
Summe Gesamtfinanzierung					4.740,0		
Unterdeckung / Überdeckung (= Risikopuffer)	0,0	-482,2	438,2		318,6		

Anmerkungen:

1) Die Mengengerüste und Einheitspreise sind von externen sachverständigen Fachplanern ermittelt worden; die Ansätze wurden von Drees & Sommer einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Wir haben keine Anhaltspunkte festgestellt, die die Angemessenheit und Plausibilität dieser Planansätze in Frage stellen.

2) Die von der DB im Rahmen der zukünftigen Vergaben erwarteten "Einsparpotentiale" gegenüber den von den Fachplanern angesetzten Einheitspreisen von € 468 Mio. erscheinen aus unserer Sicht sehr optimistisch. Die Einsparpotentiale wurden uns von der DB erläutert, belastbare Nachweise für die im Einzelnen von der DB korrigierten Einheitspreise für die wesentlichen Massen wurden uns nicht vorgelegt. Bei diesen besteht aus unserer Sicht ein signifikantes Risiko, dass sie nicht wie von der DB erwartet in vollem Umfang realisiert werden können.

3) Die Marktpreise 2009 für die von den Finanzierungspartnern zu erwerbenden Grundstücke sind "vergleichbar" mit den Kostenansätzen für die von Dritten zu erwerbenden Grundstücke und damit in dieser Höhe kostenrelevant. Die in der Kostenplanung der DB unterstellte Einbringung der Grundstücke der Finanzierungspartner zu den Wertverhältnissen des Jahres 2004 ist mangels einer konkreten Vereinbarung zwischen den Finanzierungspartnern derzeit i.H.v. € 108,0 Mio. noch nicht realisiert.

4) € 28 Mio. Rückbaukosten des Gleisvorfeldes fallen an, werden aber außerhalb der Finanzierungsvereinbarung im Immobilienprojekt finanziert.

5) Zusammen mit den historischen Planungskosten machen die Ansätze für Planungskosten rd. 21,9% der Baukosten (Basis € 3.354,2 Mio.) aus und erscheinen aus heutiger Sicht ausreichend.

6) Die bis einschließlich März 2009 bereits angefallenen "historischen" Planungskosten von € 186 Mio. gehören zu den Projektkosten, diese werden aber von der DB außerhalb der Finanzierungsvereinbarung zusätzlich getragen und sind damit finanziert.

7) Der Nominalisierungsprozentsatz von 1,5% p.a. ist plausibel aus der langfristigen Steigerungsrate des Baupreisindex abgeleitet; die bauzeitorientierte Schichtung des Kostenanfalls mit differenzierter Betrachtung für Preisgleitklauseln ist plausibel.

Die Berechnung Nominalisierung erfolgte ohne historische Planungskosten von € 186 Mio. Dies führt bei Berechnung Märkische Revision rechnerisch zu einem Nominalisierungszinssatz von 8,2 %.

8) Die historischen Planungskosten von € 186 Mio. werden von der DB außerhalb der Finanzierungsvereinbarung getragen.

9) Die Plan-Kosten für den Rückbau des Gleisvorfeldes von € 28 Mio. werden im Rahmen des Immobilienprojektes von der DB finanziert.

*) Anpassungen analog Methode DB

20. Das ursprüngliche Projektvolumen nach dem Planungs- und Preisstand 2004 betrug € 3.076 Mio. Die Ende 2008/Anfang 2009 fertig gestellten Kostenschätzungen der von der DB mit der Genehmigungsplanung beauftragten Fachplaner beliefen sich auf eine Summe der Baukosten von € 3.927,1 Mio. Die Fachplaner haben auf Grundlage der Entwurfs- und Feststellungsplanung Mengengerüste ermittelt und diese auf Basis ihrer Erfahrungswerte mit Einheitspreisschätzungen bewertet. Die Einzelplanungen der Fachplaner wurden von als beauftragtem Projektsteuerer noch einmal überprüft, nachgerechnet und bereinigt. Unter Berücksichtigung der Korrekturen hat Drees & Sommer die Plan-Baukosten des Projektes im Juli 2009 mit € 4.066 Mio. beziffert. Unter Hinzurechnung der Planungskosten, die von der DB aufgrund von Erfahrungswerten mit 17% der Baukosten pauschaliert werden, errechneten sich auf Basis der Zahlen von Drees & Sommer Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten) von € 5.008 Mio., die damit - vor den von der DB bezifferten Optimierungs- und Einsparungspotentialen - um € 482 Mio. über dem Gesamt-Finanzierungsrahmen von € 4.526 (incl. Risikofinanzierung) lagen.
21. Die Kostenschätzungen der Fachplaner wurden von der DB um Chancen aus Einsparpotentialen und Optimierungspotentialen fortgeschrieben. Die *Einsparpotenziale* wurden von der DB AG mit € 597,9 Mio. (15% der Baukosten) und die *Chancen aus Optimierung* der Bauwerke mit € 294 Mio. (7%) ermittelt. Diese Einspar- und Optimierungspotentiale wurden von den zunächst mit € 4.066 Mio. von den Fachplanern und Drees & Sommer ermittelten Baukosten abgezogen und so von der DB entsprechend reduzierte Plan-Baukosten von € 3.218 Mio. ermittelt. Zu diesen reduzierten Baukosten wurden die Planungskosten mit 17% (Erfahrungswert der DB = € 547,1 Mio.) sowie eine im Zeitablauf der Baumaßnahme erwartete Preissteigerung mit einer allg. Preissteigerungsrate von 1,5% p.a. im Rahmen der sog. „Nominalisierung“ hinzugerechnet. Daraus ergeben sich die im Rahmen der Aufsichtsratssitzung vom 10. Dezember 2009 und gegenüber der Öffentlichkeit kommunizierten Plan-Gesamtkosten von € 4.088 Mio.; diese Plan-Gesamtkosten liegen um € 438 Mio. unter dem Gesamt-Finanzierungsrahmen (incl. Risikofinanzierung) von € 4.526 Mio.
22. Die von den Fachplanern erstellten Kostenschätzungen haben uns in Form von Teilentwurfsheften vorgelegen. Die der Ermittlung der Mengengerüste der verschiedenen Kostengruppen zugrunde gelegten Baupläne und anderen technischen Berechnungsgrundlagen wurden uns ebenfalls zur Verfügung gestellt. Eigene technische Untersuchungen haben wir auftragsgemäß nicht durchgeführt. Die Kostenplanungen und die Teilentwurfshefte wurden jedoch von Drees & Sommer einer Plausibilitätsüberprüfung unterzogen. Bei unserer stichprobenhaften Durchsicht der Teilentwurfshefte haben wir keine Unplausibilitäten festgestellt, auch unsere in Stichproben durchgeführten rechnerischen Prüfungen ergaben über die von Drees & Sommer festgestellten Korrekturen hinaus keine rechnerischen Abweichungen.
23. Zu wesentlichen von den Planern angesetzten Einheitspreisen haben wir in Stichproben Preisnachweise bei der DB angefordert. Mit dem Hinweis darauf, dass es sich bei den von den Planern angesetzten Einheitspreisen um Erfahrungswerte der Planer handele, die die DB nicht mit

einzelnen Preisnachweisen belegen könne, wurden Preisnachweise von der DB nicht vorgelegt. Dies wurde damit begründet, dass es in der Kürze der Zeit nicht möglich ist, die Erfahrungswerte und Preisabfragen der Planer in Erfahrung zu bringen.

24. Bei den Kostenplanungen und den darin angesetzten Plan-Einheitspreisen handelt es sich um von sachverständigen Dritten im Auftrag der DB angesetzte Erfahrungswerte, die von Drees & Sommer einer Plausibilitätsüberprüfung unterzogen wurden und damit einer externen Kontrolle durch ebenfalls sachverständige Dritte unterlegen haben. Vor diesem Hintergrund und daher, dass die Einheitspreise der wesentlichen Kostengruppen im Rahmen der von der DB durchgeführten Berechnung der Einsparpotentiale ohnehin angepasst wurden und damit nicht mehr Gegenstand der Kostenermittlung waren, haben wir hinsichtlich der einzelnen Einheitspreise keine weitergehende Plausibilitätsprüfung mehr vorgenommen, sondern uns auf die Plausibilität der durch die DB im Rahmen der Einsparpotentiale vorgenommenen Preisanpassungen konzentriert. Die dazu getroffenen Feststellungen sind nachfolgend unter E dargestellt.

ad 1) bis 4)

25. Zu den vorliegenden Fragestellungen kann keine qualifizierte Antwort gegeben werden, da die dafür notwendigen Informationen nicht vorliegen und nach den uns von der DB erteilten Auskünften im vorgegebenen Zeitrahmen auch nicht adäquat aufbereitet werden konnten. Darüber hinaus hätten die Informationen vor dem Hintergrund der vereinbarten Vertraulichkeit von uns nicht weitergegeben werden dürfen.

ad 5)

26. Der Bau eines 9. und 10. Gleises im Tiefbahnhof ist nicht im Projektauftrag von Stuttgart 21 enthalten und stellt im Übrigen keinen Auftragsgegenstand dar. Uns wurde die grundsätzliche technische Realisierbarkeit in zwei verschiedenen Varianten erläutert.

ad 6)

27. Zur Höhe der ursprünglich von den Fachplanern ermittelten Baukosten verweisen wir auf Text 19 und die dort dargestellte Kostenaufgliederung. Die ursprünglich auf Basis der Planerkosten ermittelten Gesamtkosten ergaben sich einschließlich der historischen Planungskosten von € 0,2 Mrd. und einschließlich der von uns auf die Planerkosten analog der Methode der DB angewandten Nominalisierung mit zusammen rd. € 5,2 Mrd.

ad 7)

28. Über unsere Ausführungen unter Text 19 Anm. 7 hinaus lässt sich sagen, dass eine Nominalisierung, d.h. die Preissteigerungen von der Kostenkalkulation bis zur Fertigstellung des jeweiligen Gewerkes vorgenommen werden muss. Eine detaillierte Beurteilung der Auskömmlichkeit

und der richtigen Ermittlung der Nominalisierung war uns nicht möglich, da hierzu Einsicht in die Bau- und Terminplanung genommen werden müsste. Diese Informationen wurden uns allerdings nicht zur Verfügung gestellt.

29. Die von der DB AG vorgenommene Nominalisierung bezieht sich auskunftsgemäß auf die individuellen Gewerke. Bei Gewerken mit voraussichtlicher Festpreisvereinbarung erfolgt eine Nominalisierung bis zum Beginn der Realisierung, bei Gewerken mit Preisgleitklauseln wird eine Nominalisierung während des gesamten Realisierungszeitraums berücksichtigt. In der Planung wird unterstellt, dass das Risiko von Preissteigerungen bei Festpreisvereinbarungen vom Auftragnehmer getragen wird. Nach unserer Auffassung besteht das Risiko, dass die Verlagerung von Preisrisiken auf den Auftragnehmer nicht (vollständig) gelingt oder vom Auftragnehmer eingepreist wird, so dass Preissteigerungseffekte oberhalb der Nominalisierungsansätze grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Volatilität der für den Bau wesentlichen Roh- und Baustoffe.
30. Gleichwohl wurde der Nominalisierungszinssatz i.H.v. 1,5% von der DB aus der langfristigen jährlichen Steigerung des Baupreisindex (Gesamtbaukostenindex) für den Straßenbau in Baden-Württemberg im Durchschnitt der letzten 20 Jahre nachvollziehbar abgeleitet, so dass die von der DB gewählte Vorgehensweise grundsätzlich nicht zu beanstanden ist.

ad 8)

31. Die Unterlagen zur Kostenprognose 2004 waren nicht Bestandteil der uns vorgelegten Unterlagen; in der Kürze der uns zur Verfügung stehenden Zeit konnten Überleitungsrechnungen von uns nicht angestellt werden.

Feststellungen PwC AG WPG

ad 1) bis 4)

32. Die Fragen 1) bis 4) können nicht beantwortet werden, da die hierfür notwendigen Informationen nicht vorliegen und auskunftsgemäß in den vorgegeben zeitlichen Restriktionen nicht in einer geeigneten Form aufbereitet werden konnten. Aufgrund der vereinbarten Vertraulichkeit hätten die Informationen auch nicht in das Gutachten aufgenommen werden dürfen.

ad 5)

33. Ein 9. und 10. Gleis für den Tiefbahnhof ist nicht Projektauftrag von Stuttgart 21 und damit nicht Gegenstand des Auftrages.

ad 6)

34. Die Einspar- und Optimierungspotenziale werden von der DB AG mit € 597,9 Mio bzw. € 294,0 Mio angegeben. Die Planungskosten werden mit pauschal 17 % bezogen auf die Baukosten unter Berücksichtigung der Einspar- und Optimierungspotenziale angesetzt. In welcher Höhe Planungskosten zu berücksichtigen gewesen wären, falls die Einspar- und Optimierungspotenziale nicht ermittelt worden wären, kann nicht festgestellt werden, da hierzu keine Unterlagen - insbesondere keine Kalkulation der Planungskosten über die Projektlaufzeit - vorliegen. Die pauschale Ermittlung der Planungskosten basiert nach Auskunft der DB AG auf Erfahrungswerten des Projektes Nürnberg - Erfurt - Leipzig unter besonderer Berücksichtigung der Komplexität des Projektes Stuttgart 21.
35. In der uns vorgelegten Unterlage Plausibilisierung der Kostenplanung Stuttgart 21 werden auf Folie 2 die Planungskosten sowohl auf Basis der Baukosten von € 4.066,0 Mio als auch nach Berücksichtigung der Einsparpotenziale mit pauschal 17 % der Baukosten dargestellt. Die sich hieraus ergebenden Planungskosten liegen damit rein rechnerisch in beiden Fällen über den in der Tabelle in Text 14 dargestellten Planungskosten, bei denen auch die Optimierungspotenziale bei der Ermittlung der Planungskosten berücksichtigt wurden. Auskunftsgemäß handelt es sich hierbei nur um eine Darstellungssystematik, die im systematischen Vorgehen zur Ermittlung der Planungskosten begründet liegt. Die pauschal mit 17 % der jeweils - wenn auch nur als Zwischenschritt - ermittelten Baukosten werden rein rechnerisch abgeleitet werden.
36. In der Unterlage Plausibilisierung der Kostenplanung Stuttgart 21 wird auf Folie 2 in einer Fußnote darauf hingewiesen, dass die Planungskosten mit 17 % der Baukosten erreicht werden bei Nichtberücksichtigung der bis Anfang 2009 angefallenen Planungskosten. Auf Nachfrage wurde erläutert, dass diese Planungskosten von € 185,9 Mio in den angegebenen Gesamtkosten von € 4.087,8 Mio (siehe Text 14) nicht aufzuführen waren, da sie vollständig aus Eigenmitteln finanziert sind. Unter Berücksichtigung dieser Kosten ergibt sich ein Planungskostensatz von 22,7 % auf die Baukosten. Nach Aussage der DB AG ist dieser Anteil der Planungskosten an den Baukosten erfahrungsgemäß auskömmlich. Wir haben keine gegenteiligen Hinweise hierzu.

ad 7)

37. Mit der Nominalisierung sollen künftige Preissteigerungen bei Planungs- und Baukosten pauschaliert berücksichtigt werden. Preissteigerungen können maximal in einem Zeitraum zwischen der Kostenkalkulation und der Fertigstellung des jeweiligen abzurechnenden Gewerkes eintreten. Tatsächlich ist es bei derartigen Großprojekten üblich, dass die ausführenden Unternehmen das benötigte Material und die Maschinen frühzeitig vertraglich binden. Insofern ist es sachgerecht, Kostensteigerungen nicht pauschal für die gesamten Planungs- und Baukosten über die gesamte Projektlaufzeit zu berechnen, sondern maximal bis zur Fertigstellung der ein-

zelnen Gewerke. Um eine Beurteilung der zutreffenden Ermittlung und der Auskömmlichkeit der Nominalisierung vornehmen zu können, müsste vertieft die Bauzeiten- und Terminplanung geprüft werden. Dies war aufgrund der zeitlichen Restriktionen nicht möglich und gehörte auftragsgemäß nicht zum Untersuchungsgegenstand.

38. Bei der von der DB AG gewählten Methodik zur Nominalisierung von Planungs- und Baukosten mit 1,5 % p.a. für einzelne Gewerke (siehe Text 17) wird unterstellt, dass die Preissteigerungen im Durchschnitt nicht über 1,5 % p.a. liegen und nach der Vergabe der Planungs- und Bauleistung das Risiko von Preissteigerungen auf den Auftragnehmer überwältzt werden kann. Gelingt eine Überwälzung des Risikos von Preissteigerungen für bestimmte Leistungen auf den Auftragnehmer nicht, besteht die Gefahr von weiteren Kostensteigerungen, die bisher nicht in den gesamten nominalisierten Bau- und Planungskosten enthalten sind. Aufgrund der Volatilität von für den Bau wesentlichen Einsatzstoffen ist es zumindest zweifelhaft, dass Preissteigerungsrisiken für diese Einsatzstoffe in Gänze auf die Auftragnehmer überwältzt werden können.

ad 8)

39. Die Kostenprognose 2004 weist einen nominalisierten Wert von € 3.076,0 Mio aus. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich nicht um eine Nominalisierung bis zum Ende der Projektlaufzeit, sondern lediglich um eine Fortschreibung des Wertes 2004 auf den Preisstand 2009 handelt. Unterlagen zur Kostenprognose 2004 waren nicht Bestandteil der Untersuchungshandlungen. Die Kostenplanung weist im Jahr 2009 nominalisierte Kosten von € 4.087,8 Mio aus. Daher sind Aussagen zur Veränderung der Kosten aus der Kostenprognose 2004 und der Kostenplanung 2009 nicht möglich.

Grundsätzlich kann aber festgestellt werden, dass es sich im Jahr 2004 um eine Kostenprognose (im Sinne der Phase 2 der HOAI - Vorplanung) handelte, während im Jahr 2009 bereits eine Kostenplanung (im Sinne der Phasen 3 und 4 der HOAI) vorlag. Die Kostenplanung beruht gegenüber der Kostenprognose auf einer vertiefenden Planung hinsichtlich des Detaillierungsgrades und der Berücksichtigung neuer Erkenntnisse. Ob und in welchem Umfang Preiserhöhungen in der Kostenplanung berücksichtigt sind, kann ohne Einsichtnahme in die Kostenprognose 2004 nicht ermittelt werden. Mit Blick auf den Fortgang des Planungsprozesses ist eine derartige Untersuchung auch entbehrlich, da eine Vergleichbarkeit der Datengrundlage überwiegend nicht mehr gegeben sein dürfte.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

40. Der Betrag für die Baukosten nach der **Entwurfsplanung** in Höhe von € 4.066 Mio. wurde im Rahmen eines mehrstufigen Planungsprozesses abgeleitet. Dabei wurden in einem ersten Schritt eine Vielzahl von Planungsbüros mit der Entwurfsplanung und der Kostenschätzung für die einzelnen Bereiche (Teilentwurfshefte) der Planfeststellungsabschnitte („PFA“) beauftragt. Hier sind fast ausschließlich nicht mit der DB verbundene Planungsbüros eingesetzt worden.

Die einzige Ausnahme bildet die DB International, die sich im Wettbewerb um die Planungsleistungen für Teile des PFA 1.4 durchgesetzt hat. Die rechnerische Richtigkeit und Vollständigkeit der Planungen ist auskunftsgemäß in wesentlichen Teilen anschließend von den Projektsteuerung geprüft worden, die an die Firma Drees & Sommer vergeben worden ist. Zudem sind die wesentlichen Baumaßnahmen noch einmal durch Dritte hinsichtlich bestimmter Einzelfragen geprüft worden. Den Entwurfsplanungen lagen dabei eine Reihe von externen Gutachten, z. B. zur Geologie, zu hydrologischen Fragen sowie zur Tunneltechnik zugrunde.

41. Die jeweiligen Gewerke wurden detailliert und rechnerisch nachvollziehbar geplant. Sie geben im Wesentlichen den Preisstand Ende 2008 / Anfang 2009 wider. Soweit kleinere Teilabschnitte nicht erneut geplant worden sind, erfolgte eine Indizierung des Preisstands 2004. Eine Überprüfung der dargestellten Mengen im Rahmen einer kleinen Stichprobe hat zu keinen Prüfungsfeststellungen geführt.
42. Die von den Planern in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten angesetzten Einheitspreise für die ermittelten Baumassen spiegeln die jeweiligen Erfahrungswerte der Planer und die in die jeweiligen Gewerke einfließenden Kostenpositionen (Material, Transport, Verarbeitung, Personalkosten) wider. Dabei sind in den Einheitspreisen zum Teil deutliche Abweichungen festzustellen. Unsere Anfrage, eine von uns erstellte Stichprobe zu einzelnen Einheitspreisen durch entsprechende Nachweise aus anderen, abgeschlossenen Projekten zu unterlegen, wurde von der DB mit dem Verweis auf die besondere Vertraulichkeit der Unterlagen abgelehnt. Unsere Aussage zur Plausibilität der Planansätze basiert insofern alleine auf dem festgestellten Planungsprozess.
43. Die Kostenplanung der DB folgt der Projektabgrenzung gemäß der Finanzierungsvereinbarung vom 4. April 2009. Kosten, die nach dem Finanzierungsvertrag nicht dem Projekt Stuttgart 21 zuzurechnen sind, obwohl sie inhaltlich mit dem Projekt zusammenhängen, sind in den Kostenplanungen nicht erfasst. Dieses betrifft zum Beispiel Umbaumaßnahmen am Bonatzgebäude (mit Ausnahme der Zugänge zum neuen Hauptbahnhof) sowie die nicht berücksichtigten vor 2010 angefallenen Planungskosten in Höhe von € 186 Mio. Ebenso fehlen die Aufwendungen, die von der Stadt für die Sanierung der Flächen A2 bis D bis zu deren endgültiger Vermarktung gegebenenfalls noch zu tragen sind.
44. Die Projektdefinition Stuttgart 21 enthält nur eine Abstell- und Behandlungsanlage für Züge am Standort Untertürkheim. Da jedoch verschiedene Anlagen im Bereich Stuttgart durch Stuttgart 21 wegfallen, entstehen zusätzliche Kosten an anderen Standorten im Land Baden-Württemberg (Tübingen, Heilbronn etc.). Daher sind zusätzlicher Kosten in Höhe von € 44 Mio. in den Kostenschätzungen zum Ansatz gebracht worden. Die angesetzten Kosten konnten uns plausibel gemacht werden.

45. Die Planungskosten sind pauschal mit 17% angesetzt worden. Die Planungskosten in Höhe von € 547 Mio. wurden aussagegemäß auf Basis der Baukosten inkl. Effekte aus Einsparungen und Optimierung der Bauwerke (€ 3.218 Mio.) ermittelt. Der rechnerische Planungskostensatz von 17,0% der Baukosten könne insofern allein auf den Zwischenwert von € 3.218 Mio. jedoch nicht auf die Ergebnisse der Entwurfsplanung (€ 4.066 Mio.) angewendet werden. Dies erkläre sich nach den erteilten Auskünften im Wesentlichen durch die weitgehend baukostenunabhängige Konzeption des Betrags. So sind lediglich rd. 10% der Planungskosten von der Höhe der Baukosten abhängig. Die Höhe der übrigen Bestandteile sei als fix einzustufen.
46. Angesichts der Tatsache, dass bereits Planungskosten in Höhe von € 186 Mio. angefallen sind, die nicht in den Projektkosten enthalten sind, ergibt sich eine implizite Quote von 22,8% auf die reduzierte Bausumme von € 3.218 Mio. bzw. von 18% auf die Summe der Kostenschätzungen aus den Teilentwurfheften von € 4.066. Aus einer Analyse von anderen Großprojekten hat sich ein Planansatz ergeben, der im Durchschnitt unter den hier angesetzten Werten liegt.

Zusammenfassung

47. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass wir trotz der fehlenden Nachweise für Einzelpreise aufgrund des sich uns darstellenden Gesamtverlaufs des Planungsprozesses das Gesamtbild der Planung als plausibel erachten. Die Einheitspreise, soweit wir sie nicht durch Marktpreisvergleiche absichern konnten, sind insofern nur auf Basis des mehrstufigen Planungsprozesses sichergestellt. Den im Detail nicht bezifferbaren Risiken aus der zu engen Projektdefinition steht der gegenläufige Effekt aus der unseres Erachtens nicht zwingend notwendigen Nominalisierung gegenüber.

Antworten auf die Fragen:

ad 1)

48. Von der DB wurden uns zu den einzelnen PFA die einzelnen Teilentwurfshäfte vorgelegt. Aus diesen lassen sich die Kosten für die hinterfragten Teilmaßnahmen ableiten. Entsprechende Detailinformationen unterliegen aber der Vertraulichkeitserklärung mit der DB. Die Planungskosten, Projektsteuerungskosten, Versicherungen und Gebühren sind entsprechend den Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes zur Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturprojekten in dem pauschalen Ansatz von 17% enthalten. Nebenkosten aus dem Erwerb von Grundstücken (Grunderwerbsteuern, Notar- und Vermessungsgebühren) sind in den Baukosten berücksichtigt worden.
49. Die heute absehbaren Risiken aus der Störung des Stadt-Bahn-Betriebs wurden in der Baukostenermittlung berücksichtigt. Hinsichtlich möglicher Störungen des S-Bahn-Betriebs ist zu berücksichtigen, dass es nach Abschluss der Bauarbeiten im Gleisvorfeld zu keinen weiteren Eingriffen in den Betrieb kommen soll.

Schäden und Unfälle werden nach Angaben der DB über entsprechende Versicherungen abgedeckt.

ad 2)

50. Die von den Planern angesetzten Einheitspreise stellen den Preisstand bei Planerstellung (Ende 2008, Anfang 2009) dar. Der Umfang der mit den Erstellern zu vereinbarenden Preisgleitklauseln wird sich im Rahmen der Auftragsvergaben ergeben.

ad 3)

51. Vollständige Informationen zu der zeitlichen Verteilung der geplanten Kosten wurden uns nicht zur Verfügung gestellt.

ad 4 und 5)

52. Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit war nicht Bestandteil unseres Auftrags. Nach Auskunft der DB wurde bisher nur die technische Machbarkeit eines neunten und zehnten Gleises in zwei Varianten im Rahmen der Planfeststellungsverfahren nachgewiesen.

ad 6)

53. Wir verweise auf unsere Ausführungen in Text 45.

ad 7)

54. Eine detaillierte Aufstellung zur rechnerischen Ableitung des Nominalisierungseffekts wurde uns nicht zur Verfügung gestellt. In den angesetzten Faktor von 8,58% sind mögliche Effekte aus der Übernahme von Preisrisiken durch Auftragnehmer kostensenkend berücksichtigt. Der Dynamisierungsfaktor von 1,5% p.a., der der Berechnung zugrunde liegt, ist uns auf Basis der historischen Entwicklung der Baupreise für den Straßenbau in Baden-Württemberg plausibel gemacht worden.

Fraglich ist jedoch, ob ein derartiger Faktor grundsätzlich anzusetzen ist, da wirtschaftlich eine spätere Zahlung der Baukosten auch mit entsprechenden Zinsgewinnen bis zur Auszahlung an die Auftragnehmer verbunden ist und somit die Preiseffekte durch die Diskontierung im Normalfall überkompensiert werden. Eine Nominalisierung ist unseres Erachtens nur zum Vergleich mit einer gedeckelten Finanzierung und somit aus Sicht der DB sinnvoll, aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist eine Nominalisierung unbeachtlich.

ad 8)

55. Die Angabe der Relation bezüglich einzelner Kostenpositionen liegt uns nur im Einzelfall vor. Ein detaillierter Abgleich ist aufgrund der sehr viel konkreteren Elemente der Kostenschätzung im Vergleich zur Kostenprognose auch nur schwer möglich und bringt mit Blick auf die höhere Kostensicherheit, die mit der Kostenschätzung im Vergleich zur Kostenprognose verbunden ist, auch keinen Erkenntnisgewinn.

III. Einspar- und Optimierungspotenziale

1. Einsparpotenziale

a) Sachverhalte

Einsparpotenziale aus Marktpreis- und Vergabeanalyse

56. Auf Basis einer Marktpreiserhebung durch den Einkauf der DB AG im Mai 2009 sind die Kosten der Planer für einzelne Pakete (Betonstahl, Spritzbeton, konventioneller Oberbau, Feste Fahrbahn, Masse-Feder-System) mit aktuellen Preisen verglichen worden. Des Weiteren wurden die Ansätze der Fachplaner verglichen und erkannte Abweichungen aufgrund von Erfahrungswerten (z. B. Tunnelausbruch, Baustelleneinrichtung) gesondert ausgewiesen. Um ggf. vorhandene Abweichungen zwischen Erfahrungswerten und unterschiedlichen Kalkulationsarten (insbesondere bei der Baustelleneinrichtung) zu überprüfen, sind abschließend die Ergebnisse der geschätzten Kosten mit einer Analyse bundesweiter Vergaben für Tunnelbaumaßnahmen der DB AG verglichen worden. Die Einsparpotenziale aus dieser Markt- und Vergabeanalyse betragen € 467,9 Mio (€ 597,8 Mio ausschließlich Grunderwerb - siehe Text 57). Hierbei ergaben sich für alle wesentlichen Kostenpositionen gegenüber dem Kostenansatz der Planer niedrigere Preise. Diese im Rahmen der Marktpreiserhebung und Vergabeanalyse erhobenen Preise wurden von der Projektleitung aufgrund von Erfahrungswerten und zwischenzeitlich eingetretenen Marktentwicklungen (z. B. Stahlpreiserhöhung) für die Ermittlung des GWU überwiegend angehoben. Aber auch diese Werte bleiben unter den Ansätzen der Planer. Die Einsparpotenziale aus der Marktpreis- und Vergabeanalyse wurden am 10. Dezember 2009 dem Lenkungskreis Stuttgart 21 zur Kenntnis gebracht.

Einsparpotenziale aus Grunderwerb

57. Im Rahmen der Aktualisierung der Kostenplanung sind die noch für das Projekt Stuttgart 21 zu "erwerbenden" Grundstücke (Kauf von Grundstücken, Rechte für die Unterfahung von Grundstücken sowie Entschädigungen für die während der Bauzeit erforderliche Inanspruchnahme

von Grundstücken) neu bewertet worden. Dabei haben sich auch für die Grundstücke, die von den an der Finanzierung dieses Projektes beteiligten Vertragspartnern zu erwerben sind, gegenüber der Kostenplanung 2004 höhere Einheitspreise ergeben. Im Rahmen der Ermittlung der Einsparpotenziale wurde die Annahme getroffen, dass die an der Finanzierung des Projektes beteiligten Vertragspartner ihre für das Projekt erforderlichen Grundstücke mit den Werten in das Projekt einbringen, wie sie in der Kostenprognose 2004 enthalten sind.

b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer

- 9) Welche Kalkulation liegt den Einsparungen je Zeile im Detail zugrunde?
- 10) Wie sieht die Analyse bundesweiter Vergaben für Tunnelbaumaßnahmen genau aus? Was ist der Referenzmaßstab?
- 11) Wie sehen die Preislisten für die Vergleichsrechnungen aus?
- 12) Welche Einsparungspotenziale sieht die DB AG beim Betonstahl?
- 13) Wieso sieht die DB AG ein Problem an Kostenmaßnahmen- oder gewerkescharf zu benennen, aber Einsparpotenziale der Bauwirtschaft öffentlich anzukündigen?
- 14) Bei welchen vergleichbaren Projekten hat es die DB AG in der Vergangenheit geschafft, mehr als 20% der Plankosten nach rechtskräftigen Beschluss der Planfeststellung von 5 von 7 Abschnitten einzusparen?
- 15) Gibt es erste Ergebnisse von Vergaben, die das Einsparpotenzial in der Höhe empirisch stützen?

c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

Einsparpotenziale aus Marktpreiserhebung und Vergabeanalyse

58. Die von der DB von den Planerkosten abgesetzten Einsparpotentiale aus der Marktpreisanalyse (ohne Einsparpotentiale Grunderwerb) von zusammen € 468 Mio. machen rd. 11,5% der von den Planern ermittelten Baukosten von € 4.066 Mio. aus und betreffen den Ausbruch bei den Tunnelgewerken, Baustelleneinrichtung, Betonstahl, Spritzbeton und Kosten des Oberbaus. Eine von der DB ermittelte Gegenüberstellung der Einheitspreise für diese Massen in den verschiedenen Planfeststellungsabschnitten ergab in den einzelnen Kostengruppen z.T. hohe Bewertungsunterschiede in den Kostenansätzen der Planer.
59. Die von der DB ermittelten Einsparpotenziale bei den Ausbruchkosten wurden durch den Ansatz geringerer Einheitspreise bei den PFA 1.2 und 1.6a errechnet. Nach den uns erteilten Auskünften liegen den geringer angesetzten Einheitspreisen Erfahrungswerte der DB aus anderen Tunnelbauprojekten zu Grunde. Die reduzierten Einheitspreise liegen bei PFA 1.2 um 49% und bei PFA 1.6a um 43% unter den Preisansätzen der Planer. Die beiden vorgenannten PFA wur-

den von demselben Planer geplant, so dass u.E. davon auszugehen ist, dass der Fachplaner bewusst eine entsprechende Preisdifferenzierung vorgenommen hat; vor diesem Hintergrund erscheint die von der DB gewählte Vorgehensweise, die Preiskorrektur auf Basis eines einheitlichen Bewertungspreises vorzunehmen grundsätzlich zu undifferenziert. Ein prüffähiger Nachweis für die Erfahrungswerte der DB wurde uns nicht vorgelegt.

60. Die Umbewertungen bei den Baustelleneinrichtungskosten betreffen insbesondere die PFA 1.3 und 1.5. Hier wurden von den Planern hohe Pauschalsätze zur Bezifferung der Baustelleneinrichtungskosten angesetzt. Diese hohen Pauschalsätze wurden von der DB ohne vorherige eingehende Prüfung der Hintergründe der von den Planern getroffenen Ansätze auf deutlich niedrigere Ansätze korrigiert. Eine Rückkopplung zu den Fachplanern und Klärung der Abweichungen wurde uns nicht vorgelegt und ist auskunftsgemäß nicht erfolgt. Daher können wir nicht beurteilen, ob die Korrekturen sachgerecht vorgenommen wurden.
61. Die Umbewertung beim Betonstahl (incl. Einbau) beruht auf einem von der DB einheitlich angesetzten Preisniveau für alle PFA auf Basis des aktuellen Marktpreisniveaus des 2. Quartals 2009. Das Marktpreisniveau für Betonstahl unterliegt im Zeitablauf z.T. erheblichen Preisschwankungen. Gegenüber den Einheitspreisen der Planer, die im Falle des Stahls eine nur relativ geringe Schwankungsbreite aufweisen und sich auf das Preisniveau Ende 2008/Anfang 2009 bezogen, liegt der von der DB angesetzte Bewertungspreis um ca. 20% niedriger. Der niedrigere Preisansatz ist in erster Linie durch das im Verlauf des Jahres 2009 durch die Wirtschaftskrise gesunkene Marktpreisniveau bedingt, allerdings hat sich das Preisniveau für Betonstahl nach dem Preisindex des statistischen Bundesamtes vom 4. Quartal 2008 bis zu seinem Tiefsstand im 4. Quartal 2008 lediglich um rd. 10% reduziert. Im Mai 2009 hatte der für die Ermittlung von Optimierungspotentialen beim Tunnelbau (Anpassung des Quelldrucks) beauftragte Gutachter noch mit einem Preisniveau gerechnet, dass um 10% über dem von der DB gewählten Planansatz liegt. Zudem hat sich der Preisindex des Statistischen Bundesamtes für Betonstahl zum 3. Quartal 2010 um mehr als 20%-Punkte erhöht. Vor diesem Hintergrund beurteilen wir die Preisansätze für Betonstahl als derzeit zu optimistisch.
62. Bei den Einheitspreisen für Spritzbeton liegt der von der DB angesetzte Preis durchweg unter den Planansätzen der Planer. Lediglich der Preisansatz der Planer für den PFA 1.5 erreicht annähernd das niedrige Preisniveau lt. Angabe der DB (2% über DB-Ansatz); die Planansätze der Planer für die anderen PFA liegen deutlich über dem durch die DB korrigierten Einheitspreis. Der von der DB gewählte niedrige Bewertungspreis erscheint nicht plausibel, konkrete prüffähige Preisnachweise wurden uns nicht vorgelegt.
63. Im Bereich des Oberbaus (feste Fahrbahn, Weichen, Schotterbett, Masse-Feder-System) wurden Preisansätze von der DB definiert, die insgesamt um ca. 32 % unter den Erfahrungswerten und Planansätzen der Bauplaner lagen und entsprechende Einspareffekte von den Baukosten abgezogen; die Planansätze der Planer für die anderen PFA liegen deutlich über dem durch die

DB korrigierten Einheitspreis. Der von der DB gewählte niedrige Bewertungspreis erscheint nicht plausibel, konkrete prüffähige Preisnachweise wurden uns nicht vorgelegt.

64. Im Zuge unserer Untersuchungen wurde uns zunächst eine Kostenübersicht übergeben, die die „Einsparpotenziale“ von € 597,9 Mio. anders aufgliederte als in der vorstehend dargestellten endgültigen Aufgliederung. In der ursprünglich übergebenen Aufgliederung, die von der DB als eine irrtümlich herausgegebene ältere Version erklärt wurde, waren im Bereich der Grundstückskosten Einsparpotenziale von € 298,1 Mio. dargestellt. Diese höheren Einsparungen bei den Grundstückspotentialen wurden in der nachträglich übergebenen „aktuellen“ Version auf € 129,9 Mio. reduziert ausgewiesen. Dafür wurden die vorstehend beschriebenen Einsparpotenziale bei den Baustelleneinrichtungskosten erstmalig ausgewiesen sowie die Einsparungen beim Oberbau, Ausbruch und Spritzbeton erhöht. Vor dem Hintergrund der kurzen für die Untersuchungen zur Verfügung stehenden Zeit haben wir die unterschiedlichen Begründungszusammenhänge der ursprünglich übergebenen Übersicht nicht mehr tiefer gehend untersucht, sondern uns auf die Frage der Plausibilität der in der endgültigen Version gemachten Angaben konzentriert.
65. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass
- die von der DB im Rahmen der Kostenkalkulation gegenüber den Werten der Fachplaner als „Einsparpotenziale“ vorgenommenen Kostenanpassungen ausschließlich Preisanpassungen an niedrigere Erfahrungswerte aus Sicht der Bahn betreffen. Die Preisanpassungen erreichen in den einzelnen Bereichen Größenordnungen, die in den wesentlichen Massengebieten nahezu durchweg mehr als 30% und in Einzelfällen über 50% bis zu 100% gegenüber den von den Planern angesetzten Preisen erreichen.
 - Die Plankosten der Planer wurden durch Drees & Sommer als Projektsteuerer im ersten Halbjahr 2009 einer Plausibilitätskontrolle unterzogen. Dabei hat Drees & Sommer keine Feststellungen zu den aus Sicht der DB in diesen Größenordnungen zu hoch angesetzten Preisen getroffen. Auf unsere Nachfrage wurde uns von der DB die Auskunft erteilt, dass Drees & Sommer lediglich das Mengengerüst und die Vollständigkeit und Überschneidungsfreiheit der in den Teilentwurfsheften vorgenommenen Planansätze untersucht habe, nicht jedoch die Einheitspreise. Eine Rückkopplung der Preisanpassungen durch die DB gegenüber den Planern und Erläuterungen zu den Hintergründen, warum in den Kostenschätzungen der Planer im Einzelnen solche starke Abweichungen gegenüber den Ergebnissen der Marktpreisanalyse der DB auftreten, wurden uns nicht vorgelegt.
 - Unsere Frage nach Vorlage entsprechender Preisnachweise für die Preiseinschätzung der DB aus aktuellen Vergaben in vergleichbaren anderen Projekten wurde von der DB mit Hinweis auf die Vertraulichkeit der Daten und mit Hinweis darauf, dass diese im Einzelfall nicht mit den Verhältnissen der PFAs bei Stuttgart 21 vergleichbar seien, abgelehnt. Vor diesem Hintergrund können wir die in den Gesamtkosten des Projektes von der DB abgezogenen „Einsparpotenziale“ aus Preisanpassungen von insgesamt € 468 Mio. nicht nachvollziehen und deren Plausibilität nicht beurteilen.
 - Es bleibt auf Basis der vorliegenden Informationen festzustellen, dass die auf Erfahrungswerten beruhenden Einheitspreisschätzungen der Fachplaner in den wesentlichen Kosten-

positionen durchweg deutlich über den von der DB aufgrund ihrer eigenen Marktanalyse und Erfahrungswerte angepassten Plankostenansätzen liegen, uns jedoch für den Nachweis der konkret von der DB angesetzten niedrigeren Planpreise keine prüffähigen Unterlagen vorgelegt wurden. Insgesamt erscheinen die in der Kostenplanung abgezogenen Einsparungspotenziale sehr optimistisch und bergen u.E. ein signifikantes Risiko, dass die erwarteten Einsparpotenziale nicht wie von der DB erwartet in vollem Umfang realisiert werden können.

Einsparpotenziale aus Grunderwerb

66. Grundsätzlich ist es sachgerecht, sämtliche zum Bau der Strecken zu erwerbenden Grundstücke - einschließlich der von den an der Finanzierung dieses Projektes beteiligten Vertragspartnern zu erwerbenden Grundstücke - in der Kostenplanung mit dem erwarteten Marktwert zum Erwerbszeitpunkt anzusetzen. Um eine entsprechende Kostenreduktion auf das von der DB berücksichtigte niedrigere Bewertungspreisniveau von 2004 zu erreichen, bedarf es einer entsprechenden Vereinbarung mit den betreffenden Projektpartnern, die derzeit nach unserem Kenntnisstand noch nicht rechtswirksam getroffen ist. Sofern eine solche Vereinbarung getroffen wird, verschieben sich die Finanzierungsanteile der Gesellschafter an den Projektkosten um die entsprechenden „entgangenen“ Wertsteigerungen. Solange eine entsprechende Vereinbarung noch nicht getroffen ist bzw. die Projektpartner ihr Einverständnis zu einer solchen Regelung noch nicht gegeben haben, kann das „Einsparpotential“ u.E. noch nicht als hinreichend konkretisiert angesehen werden, um die Kostenplanung entsprechend zu reduzieren. Damit sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt Einsparpotenziale im Bereich der Grundstückskosten in Höhe von € 108 Mio. noch nicht als realisiert anzusehen.
67. Die übrigen Einsparpotenziale von rd. € 22 Mio. bei den Grundstücken sollen aus der Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens für die Berechnung der potentiellen Ausgleichsansprüche der Grundbesitzer in den PFA 1.2 (Fildertunnel) und 1.6a (Anbindung Ober-/Untertürkheim) erzielbar sein; nach den erteilten Auskünften haben die Planer in diesen PFA noch mit einem anderen Verfahren gerechnet, hingegen war das vom Gutachter empfohlene Mischverfahren (bis 19 m Überdeckung Münchener Tabelle, ab 20 m Überdeckung Sellnersche Tabelle) bei den anderen PFAs bereits in den Kostenplanungen berücksichtigt. Dieses Einsparpotenzial halten wir der Begründung nach für plausibel, eine rechnerische und inhaltliche Überprüfung des Wertes konnte im Rahmen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht erfolgen.

ad 9)

68. Zu Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf unsere Ausführungen unter siehe Text 58 ff.

ad 10)

69. Am Abend des 23. November 2010 nach 20.00 Uhr wurde uns eine summarische Kostengegenüberstellung spezifischer Tunnelkosten (Rohbaukosten) für Stuttgart 21 NBS Wendlingen – Ulm, VDE 8.2 und eine weitere größere Tunnelbaumaßnahme vorgelegt. Hier wurden für die Kennziffer „Kosten pro Meter Rohbau“ summarische Referenzwerte ausgewiesen und mit dem faktorisierten Referenzwert lt. Kostenkennwertekatalog EBA verglichen. Eine inhaltliche Prüfung dieser Unterlagen konnte mangels weiterer Unterlagen von uns nicht durchgeführt werden.

ad 11)

70. Die DB hat für die wesentlichen Gewerke eine Gegenüberstellung der summarisch ermittelten durchschnittlichen Einheitspreise für die einzelnen PFAs erstellt und diese dem auf Basis der Markt- und Vergleichsanalyse errechneten Bewertpreis der DB gegenüber gestellt. Auf Basis der summarisch ermittelten Preisdifferenz wurden bezogen auf die Mengengerüste der PFAs die Einsparpotenziale ermittelt. Eine detaillierte inhaltliche und rechnerische Prüfung der vorgelegten Einsparvolumina konnten wir in der Kürze der Zeit nicht vornehmen. In unseren Plausibilitätsberechnungen haben wir Doppelerfassungen bei den Einsparungen im Bereich Stahlpreise in einer Größenordnung von € 40 Mio. bis € 45 Mio. festgestellt. Weitere Ergebnisse sind unter den Textziffern 60 bis 63 dargestellt.

ad 12)

71. Zur Beantwortung der Frage verweisen wir auf unsere Kommentierung unter Textziffer 60.

ad 13) bis 14)

72. Die Fragen können nicht fundiert beantwortet werden, da uns keine entsprechenden Unterlagen vorgelegt wurden.

ad 15)

73. Nach Angaben der DB wurden Vergaben mit einem Vergabevolumen von rd. € 100 Mio. erfasst. Hinsichtlich der Baukosten für Stuttgart 21 lässt sich ableiten, dass noch keine repräsentativen Vergaben hinsichtlich der Schlüsselpositionen bezüglich des Preises erfolgt sind, welche die erfolgten Planansätze bestätigen.

Feststellungen PwC AG WPG

ad 9)

74. Die von der DB AG ermittelten Einsparpotenziale beruhen zum Einen auf einer Anpassung der von den Fachplanern angesetzten Einheitspreise für wesentliche Leistungsparameter. Zum Anderen werden Einsparpotenziale beim "Grunderwerb" unterstellt, die sowohl auf die Anwendung anderer zulässiger Bewertungsmethoden als auch auf den Verzicht von Wertsteigerungen seit dem Jahr 2004 zurückzuführen sind.
75. Zur Ermittlung von Einsparpotenzialen hat der Einkauf der DB AG Mitte 2009 eine Marktpreis- und Vergabeanalyse für die Preise der wesentlichen Kostentreiber durchgeführt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Positionen, die unmittelbar mit dem Tunnel- und Gleisbau zusammenhängen. Dies diente zum Einen dazu, die aktuellen am Markt erzielbaren Konditionen zu ermitteln, zum Anderen die von den Fachplanern zugrunde gelegten Einheitspreise, die zum Teil zwischen den Planern erhebliche Bandbreiten aufweisen, zu validieren. Die von der DB AG ermittelten Preise für einzelne Kostenpositionen sind uns vorgelegt worden. Diese weisen gegenüber den Kostenansätzen der Planer zum Teil signifikant geringere Preise aus. Von der Projektleitung wurden die vom Einkauf der DB AG ermittelten Preise überwiegend angehoben, um die besonderen Aspekte dieses Projektes zu berücksichtigen. Diese Preise, die überwiegend geringer als die von den Fachplanern angesetzten Preise sind, liegen den errechneten Einsparpotenzialen zugrunde.
76. Die von der DB AG im Rahmen der Einsparpotenziale angesetzten Einheitspreise führen gegenüber dem Ansatz der Planer zu einer durchschnittlichen Kostenreduzierung von 31,6 % für diese Kostenpositionen. Detailliertere Informationen zu einzelnen Kostenpositionen sind von uns vereinbarungsgemäß aus Wettbewerbsgründen nicht aufzuführen.
77. Das Einsparpotenzial aus Grunderwerb beruht auf der Annahme der DB AG, dass die von den Vertragspartnern der Finanzierungsvereinbarungen zu erwerbenden Grundstücke zum Preisstand 2004 erworben werden können. In diesem Fall wäre die DB AG bereit, ihre eigenen in dieses Projekt einzubringenden Grundstücke unentgeltlich zu übertragen. Unter diesen Voraussetzungen könnte hierbei ein Einsparpotenzial von € 107,9 Mio erreicht werden. Absichtserklärungen oder Zusagen der Vertragspartner zu dieser Vorgehensweise sind uns nicht vorgelegt worden. Damit hängt das Einsparpotenzial entscheidend von den an der Finanzierung dieses Projektes Beteiligten ab.

ad 10)

78. Durch die DB AG sind uns Unterlagen zu Tunnelbaumaßnahmen anderer Projekte vorgelegt worden. Für eine Auswahl an Tunnelbauwerken (mindestens 4 km Länge) wurden die spezifischen Rohbaukosten auf Basis der Vertragswerte (sofern in Realisierung befindlich) bzw. abgerechneten Werte (sofern Baumaßnahmen bereits fertiggestellt), die Länge und die Kosten/Meter

dargestellt. Die Auswahl an Tunnelbauwerken umfasst die wesentlichen Tunnel des Projektes Stuttgart 21 und der NBS sowie Referenzbauwerke in der gesamten Bundesrepublik. Die Kosten/Tunnelmeter der einzelnen Tunnelbauwerke wurden jeweils ins Verhältnis zum Kostenkennwertekatalog des EBA für eingleisige Tunnel in bergmännischer Bauweise gesetzt. Die zur Verfügung gestellten Daten konnten rechnerisch nachvollzogen und mit den Vorgaben des Kostenkennwertekataloges abgestimmt werden. Die Grunddaten (Länge und Kosten Rohbau) waren anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht plausibilisierbar.

ad 11)

79. Nach Auskunft der Projektleitung der DB AG wurde die Marktpreis- und Vergabeanalyse durchgeführt, um für Schlüsselpositionen der Kostenplanung durch die extern beauftragten unterschiedlichen Fachplaner weitestgehend homogene Kostenansätze zu erhalten.
80. Vereinbarungsgemäß werden aus Wettbewerbsgründen die Annahmen der Projektleitung der DB AG nicht detailliert dargestellt. Um die Ansätze im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse zu plausibilisieren, haben wir zum Einen allgemein zugängliche Kennzahlen der Baubranche analysiert, zum Anderen fanden gezielte Branchenabfragen (z. B. für Oberbau und feste Fahrbahn) statt. Die Ergebnisse der Branchenabfrage werden im Folgenden jeweils als Bandbreite dargestellt. Die aus der Marktpreis- und Vergabeanalyse resultierenden Einheitspreise wurden anschließend dahingehend überprüft, ob diese innerhalb der von uns ermittelten Bandbreite liegen. Um die Wettbewerbsposition der DB AG zu wahren, wird lediglich eine Aussage getroffen, ob sich die Preise jeweils in den von uns ermittelten Bandbreiten bewegen. Hierdurch sollen konkrete Rückschlüsse auf die Einheitspreise der DB AG vermieden werden. Teilweise konnten Preise nicht auf Basis von Branchenabfragen ermittelt werden. In diesen Fällen wurde lediglich das Vorgehen der Projektleitung der DB AG nachvollzogen und in einer Weise im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme berücksichtigt, dass die ursprünglichen Werte aus Wettbewerbsgründen nicht erkennbar sind.
81. Für die Entwicklung der Preise für **Spritzbeton** haben wir auf den allgemeinen Betonpreis abgestellt. Hier zeigen die Abfragen bei namenhaften Anbietern von Zement- und Betonprodukten einen Anstieg um 4,2 % im Jahresvergleich von 2008 auf 2009. Im Zuge der Konsolidierung des Marktes für Bauleistungen reduzierte sich der Preis im Jahr 2009 um 9,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Diese Tendenz findet sich auch in der Reduzierung im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse durch den Einkauf der DB AG wieder. Der hierbei ermittelte Einheitspreis für Spritzbeton liegt 26,2 % unter dem Durchschnittspreis der Ansätze der Fachplaner über sämtliche PFA. Auf Basis einer Branchenabfrage war es uns nicht möglich, diesen Ansatz zu verifizieren, der erfahrungsgemäß stark von lokalen und regionalen Faktoren abhängt. Mit seinem Anteil von 4,8 % an den Einsparpotenzialen wurden für den Spritzbeton aus Wesentlichkeitsgründen und insbesondere vor dem Hintergrund der zeitlichen Restriktion keine weiteren Plausibilisierungen vorgenommen.

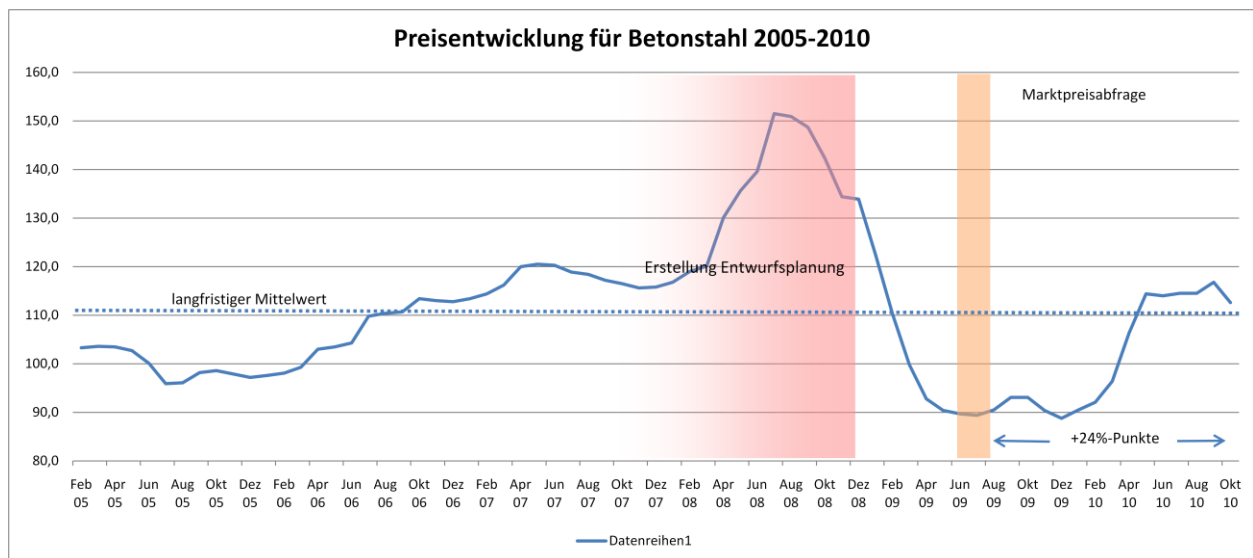
82. Eine Branchenabfrage zum **konventionellen Oberbau** im zweiten Halbjahr 2010 ergab Preise für Material (Schotter und Schiene), die eine maximale Bandbreite der Preisspannen von 50 % aufweisen. Die Erfahrung zeigt, dass sich bei geringem logistischen Aufwand der Einheitspreis um 15 % bis 20 % reduzieren lässt. Der im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse ermittelte Einheitspreis liegt innerhalb dieser Bandbreite und ist demnach aktuell am Markt realisierbar. Die Berücksichtigung einer möglichen weiteren Reduzierung der Einheitspreise um 15 % bis 20 % bei geringerem logistischen Aufwand ist als Chance zu sehen. Der durch die Projektleitung der DB AG dem Einsparpotenzial zugrunde gelegte Einheitspreis ist aus heutiger Sicht als konservativ anzusehen.
83. Für befahrbare **Feste Fahrbahn** ergab die Branchenabfrage unterschiedliche Preise für freie Strecken und für komplizierte Örtlichkeiten. Hierbei liegt die Bandbreite der Preisspanne bei 33 %. Auch hier zeigt die Erfahrung, dass sich bei geringem logistischen Aufwand der Einheitspreis um 15 % bis 20 % reduzieren lässt. Da die feste Fahrbahn im Projekt Stuttgart 21 im Wesentlichen in Tunnel eingebaut wird (PFA 1.2, 1.5 und 1.6), der einen stabilen Untergrund zur Installation der Festen Fahrbahn aufweist, bewegen sich die Preise mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit in unserer aufgezeigten Bandbreite. Der im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse angesetzte Wert liegt innerhalb unserer Bandbreite und ist aus heutiger Sicht ebenfalls als konservativ einzuschätzen. Die Berücksichtigung einer möglichen weiteren Reduzierung der Einheitspreise um 15 % bis 20 % bei geringerem logistischen Aufwand ist auch für die Feste Fahrbahn als Chance zu sehen.
84. Für den **Ausbruch** setzten die Fachplaner sehr unterschiedliche Einheitspreise an. Der niedrigste Ansatz entspricht ca. einem Drittel des höchsten Ansatzes der Einheitspreise. Insbesondere die Einheitspreise für den PFA 1.2 und 1.6 liegen auf einem sehr hohen Niveau, da der Durchschnittspreis für diese beiden PFA doppelt so hoch ist wie die durchschnittlichen Preise der übrigen PFA. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse auf Basis von Erfahrungswerten der Projektleitung eine Anpassung vorgenommen und der Einheitspreis für die PFA 1.2 und 1.6 insofern korrigiert, dass er nunmehr 12,7 % über dem Durchschnittswert der übrigen PFA liegt. Die diesem Einsparpotenzial zugrundeliegenden Mengen, die durch die Projektleitung der DB AG zur Verfügung gestellt worden sind, wurden mit den Angaben zu den enthaltenen Massen aus den entsprechenden Planfeststellungsbeschlüssen verglichen. Es ergaben sich keine Auffälligkeiten. Grundsätzlich kann die Plausibilität des im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse ermittelten Ansatzes vor dem Hintergrund der anspruchsvollen Geologie in den PFA 1.2 und 1.6 von uns im Rahmen dieser gutachterlichen Stellungnahme nicht beurteilt werden. Das Bestreben der Projektleitung der DB AG eine Homogenität in den Schlüsselpositionen der Kostenplanung herzustellen, ist aus kaufmännischer Sicht nachvollziehbar. Auf Basis des derzeitigen Erkenntnisstandes sind die Preisansätze als optimistisch anzusehen. Genauere Erkenntnisse sind mit den Vergaben in den entsprechenden PFA zu erwarten.

85. Die **Baustelleneinrichtung** wurde im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse je PFA pauschal als Prozentsatz der Baukosten ermittelt. Bis auf die PFA 1.3 und 1.5 liegen die PFA in einer Bandbreite mit lediglich drei Prozentpunkten Abweichung. Ausgehend vom Durchschnittswert dieser in Bezug auf die Baustelleneinrichtung eng beieinanderliegenden PFA, liegen die beiden stark abweichenden PFA sehr weit über dem Durchschnittswert der übrigen PFA. Dies wurde für den PFA 1.5 durch den beauftragten Projektsteuerer Drees&Sommer auf Nachfrage im Rahmen unserer Untersuchungshandlungen mit Schreiben vom 24. November 2010 bestätigt. Drees&Sommer erachtet den Ansatz des Fachplaners als unüblich und zu hoch und schlug im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse eine Reduktion um 17,5 %-Punkte vor. Analog zum Ausbruch fand im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse auf Basis der Erfahrungen der Projektleitung eine Nivellierung der Anteile der Baustelleneinrichtung an den Baukosten für die PFA 1.3 und 1.5 statt. Im Ergebnis wurden die pauschalen Ansätze der Baustelleneinrichtung für die genannten PFA an den Durchschnittswert der übrigen PFA angepasst. Diese Einschätzung auf Basis von Erfahrungswerten des Projektsteuerers erscheint plausibel. Genauere Erkenntnisse sind allerdings erst mit den Vergaben in den betroffenen PFA zu erwarten.

86. Die Marktpreis- und Vergabeanalyse erfolgte auch unter der Prämisse einer zeitnahen Vergabe wesentlicher Leistungspakete, um von diesen Marktentwicklungen profitieren zu können. Nach Auskunft der DB AG fanden bisher Vergaben von ca. € 100,0 Mio statt, die im Durchschnitt unter den Ansätzen in der Kostenplanung aus dem Jahr 2009 lagen. Somit konnten sog. Vergabegewinne erzielt werden. In den bisher vergebenen Leistungen finden sich keine Positionen wieder, die in den oben dargestellten Einsparpotenzialen enthalten sind.

ad 12)

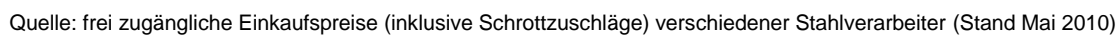
87. Die Erstellung der Entwurfsplanung durch die Fachplaner erfolgte im Wesentlichen im Jahr 2008. Auf Basis der Veröffentlichungen des statistischen Bundesamtes (Erzeugerpreisindex Betonstahl) erreichte der Stahlpreis ausgehend vom langfristigen Mittelwert im Jahr 2008 seinen Höchststand. Der niedrige Kostenansatz für **Betonstahl** im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse spiegelt die relative Preissituation zum Abfragestichtag wieder. Der Index des statistischen Bundesamtes hat sich in den letzten Monaten stabilisiert und liegt sehr nah am langfristigen Mittelwert (seit 2005) (siehe folgende Grafik):



Quelle: Statistisches Bundesamt (Stand November 2010)

Die durch die Fachplaner angesetzten durchschnittlichen Einheitspreise für Betonstahl lagen tendenziell auf dem sehr hohen Niveau der Jahresmitte 2008 und wurden im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse durch die DB AG Mitte 2009 um durchschnittlich 22,8 % gesenkt. Im selben Zeitraum verlor der Erzeugerpreisindex für Betonstahl 40 % (63 %-Punkte) und notierte 20 %-Punkte unter dem langfristigen Mittelwert. Ausgehend vom Tiefpunkt des Betonstahlpreises Mitte des Jahres 2009 stieg der Betonstahlpreis bis Mai 2010 (um 25 %-Punkte) und hielt sein bis dahin erreichtes Niveau. Seit Herbst 2010 weist der Erzeugerpreisindex für Betonstahl einen leichten Rückgang auf, sodass derzeit der langfristige Mittelwert (ca. 110 %) nahezu erreicht ist. Vom Zeitpunkt der Marktpreis- und Vergabeanalyse bis heute stieg der Erzeugerpreisindex um 24 %-Punkte und erreichte damit ein Niveau, das durch die DB AG bereits im korrigierten Einheitspreis für Stahlbeton angesetzt wurde.

Die absolute Preisentwicklung der Einkaufspreise für Stahl (inklusive Schrottzuschläge) für den Zeitraum 2. Quartal 2006 bis 2. Quartal 2010 ist aus folgender Grafik erkennbar:



88. Grundsätzlich weisen wir auf das sehr hohe Einkaufsvolumen der Auftragnehmer der DB AG insbesondere für Leistungen im Rahmen von Schieneninfrastrukturprojekten hin. Ausgehend von dieser Marktstellung zeigt die Erfahrung, dass regelmäßig für die oben dargestellten Schlüsselpositionen der Kostenplanung die am Markt üblichen Preise aufgrund der hohen Nachfragemengen unterschritten werden. Günstig wirkt sich zudem nach Auskunft der Projektleitung der DB AG die derzeitige Marktlage aus, da sich viele große Schieneninfrastrukturprojekte mit hohen Tunnelanteilen in der Projektendphase befinden und somit Kapazitäten auf dem europäischen Markt frei sind bzw. werden.

89. Fragestellungen zu strategischen Entscheidungen der DB AG im Hinblick auf die Offenlegung von Projektdaten sowie die Untersuchung anderer Infrastrukturprojekte hinsichtlich der Höhe angefallener Planungskosten war nicht Gegenstand dieses Auftrags. Unterlagen und Informationen zu diesen Sachverhalten sind uns daher von der DB AG nicht gegeben worden.

ad 15)

90. Repräsentative Vergaben, die die im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse angepassten Schlüsselpositionen hinsichtlich des Preises bestätigen, sind nach Auskunft der DB AG derzeit noch nicht erfolgt (siehe Text 86).

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

Ausbruch und Oberbau

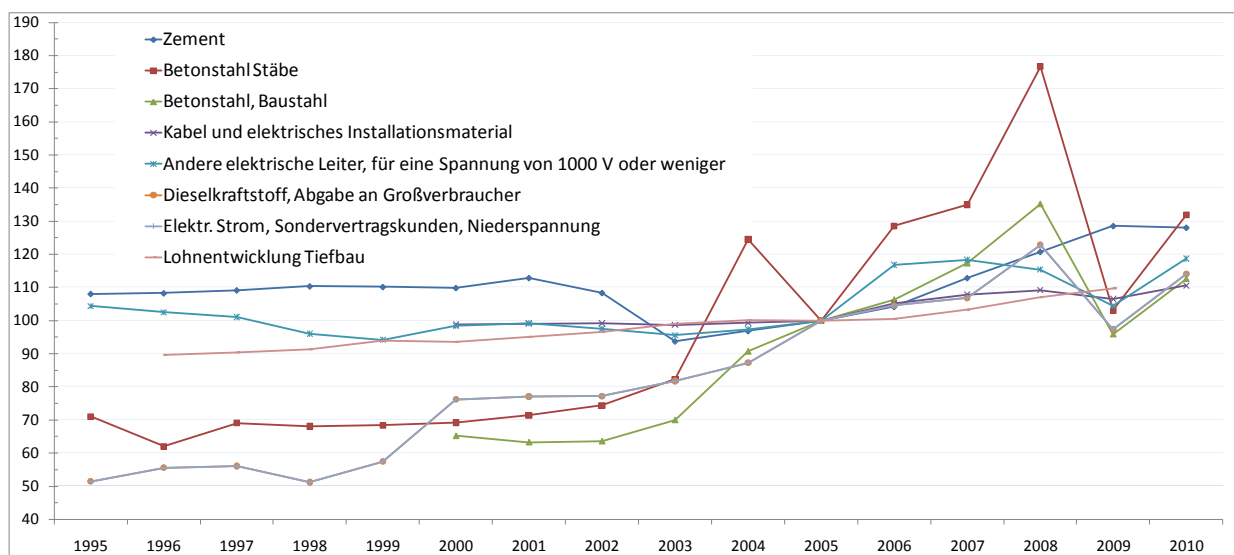
91. Für die Teilpositionen Oberbau, Ausbruch, Betonstahl und Spritzbeton haben wir von der DB Nachweise über die Ermittlung der angesetzten Preise aus den aussagegemäß durchgeführten Vergleichspreisanalysen angefordert. Mit Hinweis auf die besondere Vertraulichkeit der Informationen wurde uns der Einblick in die Unterlagen nicht gestattet.
92. Das Einsparpotenzial in der Position **Oberbau** betrifft im Wesentlichen die Ansätze für Feste Fahrbahnen und Masse-Feder-Systeme zur Dämpfung der Gleise. Für diese spezifischen Positionen lagen uns keine Vergleichswerte vor. Anhaltspunkte dafür, warum die Kostenansätze deutlich von den Ansätzen der Planer abweichen sollen, liegen uns daher nicht vor. Ebenfalls ist uns unter Verweis auf Vertraulichkeitserwägungen nicht nachgewiesen worden, dass den unterschiedlichen Ansätzen der Planer identische Kostenabgrenzungen zugrunde lagen.
93. Die Reduzierung der Einheitspreise je m³ **Ausbruch** (Tunnelvortriebskosten) basiert auf einer Durchschnittsbetrachtung über alle Ausbruchsklassen und wurde auskunftsgemäß von aktuellen Vergaben aus den Projekten VDE 8.1. und VDE 8.2 abgeleitet. Eine Rückkopplung mit den jeweiligen Planern und eine Anpassung der Teilentwurfshefte sei jedoch nicht erfolgt.
94. Zur Verplausibilisierung der Gesamtbaukosten für den Rohbau der Tunnel im Rahmen von Stuttgart 21 sind uns Vergleichswerte für Kosten pro Meter Rohbau für vier aussagegemäß vergleichbare Tunnelbauvorhaben vorgelegt worden, die zum Teil auf Ist-Kosten und zum Teil auf Vergabepreisen basierten. Die uns vorgelegten Zahlen waren im vorgegebenen zeitlichen Rahmen nicht zu verifizieren. Die Kosten der Vergleichsvorhaben lagen unter den angesetzten Kosten für die Tunnel im Rahmen von Stuttgart 21.
95. Weiterhin sind uns Kostenkennzahlen des Eisenbahnbundesamtes für Rohtunnelbauten aus 1998, indexiert auf den Stand 2009 vorgelegt worden, die leicht unter den angesetzten Kosten für Stuttgart 21 lagen.

Betonstahl und Spritzbeton

96. Die Einsparpotenziale im Bereich **Betonstahl** resultieren einerseits auf Materialpreisveränderungen und andererseits auf niedrigeren Ansätzen für den Einbau und den Transport. Im Feb-

ruar 2009 sind durch einen externen Gutachter bereits Anpassungen in den Preisansätzen für Betonstahl in den Bereichen PFA 1.2, 1.5 und 1.6a induziert worden. Diese Preisansätze wurden seitens der DB bei der Ermittlung der Einsparungspotentiale nochmals um rd. 8% reduziert. Zum Zeitpunkt der Kostenbeurteilung verzeichnete der Stahlpreis ein Zwischentief. Seit dem Beurteilungszeitraum (Mai 2009) haben sich die (sehr volatilen) Preise von Betonstahl / Baustahlprofile wieder deutlich erhöht (vgl. auch die obenstehende Grafik in Text 87 zur Preisentwicklung). Von uns durchgeführte Marktanalysen weisen trotz aller Unsicherheiten über die genauen Inhalte der von den Planern angesetzten Einheitspreise ebenfalls darauf hin, dass zum aktuellen Zeitpunkt höhere Kosten als im Rahmen der Marktpreiserhebung im Mai 2009 erhoben anzusetzen sind.

97. Im Bereich **Spritzbeton** wurden die Preisansätze des Planers aus dem PFA 1.5 übernommen. Diese liegen deutlich unter den Ansätzen der Planer der anderen Abschnitte. Die Annahme hinsichtlich des aktuellen auf dem Markt beobachtbaren reinen Betonpreises in den Abschnitten PFA 1.2 und PFA 1.6a erscheint uns jedoch auf Basis des aktuellen Betonpreises plausibel. Insofern kann sich die Reduzierung des Einheitspreises nur in einem deutlich reduzierten Leistungsumfang niederschlagen, den wir mangels weiterer Detailinformationen nicht weiter verifizieren konnten. Der Zementpreis verharrt seit dem Zeitpunkt der Kostenermittlung (Mai 2009) auf einem nahezu gleichbleibend hohen Niveau. Insofern sehen wir an dieser Stelle vor allem das Risiko, dass durch die Nivellierung der unterschiedlichen Ansätze der Planer abweichende Definitionen über Kostenbestandteile innerhalb der Preise je m³ ebenfalls auf das geringste Niveau nivelliert worden sind. Eine Prüfung der jeweiligen inhaltlichen Ansätze war auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen nicht möglich.



Baustelleneinrichtung

98. Bei der Ermittlung der Einsparpotenziale für die Position „Baustelleneinrichtung“ der PFA 1.3, 1.4 und 1.5 wurde der Ansatz auf Basis der übrigen PFA abgeleitet. Nach einer uns vorliegenden Stellungnahme von Drees & Sommer ist der Ansatz der Planer im PFA 1.5 unplausibel. Üblich sei ein Ansatz von 8%. Auf Basis dieses Vorschlages seien die Ansätze der PFA 1.3, 1.4 und 1.5 nach unten korrigiert worden. Weitere Aussagen zur inhaltlichen Gleichartigkeit der von den Planern verwendeten Pauschalen für die Baustelleneinrichtung liegen uns nicht vor. Wir sehen daher in diesem Einsparungspotenzial trotz der Stellungnahme von Drees & Sommer ein gewisses Risiko.

Grundstücke

99. Die Einsparpotenziale von € 129,9 Mio. für die Position Grundstücke teilen sich auf die folgenden Teilpositionen
- Unentgeltliche Übergabe der Grundstücke der Bahn an das Projekt
 - Verkauf der Grundstücke des Landes und der Stadt zu den Werten gemäß Kostenbasis 2004
 - Bewertung der dinglichen Sicherheiten bei den zu unterfahrenden Grundstücken.
100. Der wesentliche Teil des Betrags von € 129,9 Mio. entfällt dabei auf die Grundstücke der Bahn. Hierbei wurde nachvollziehbar berücksichtigt, dass für Grundstücke, die sich bereits im Eigentum der DB befinden, keine zusätzlichen Kosten zu berücksichtigen sind. Dieses erscheint vor dem Hintergrund, dass es sich aussagegemäß aktuell bereits um Grundstücke des Eisenbahnbetriebes handelt, sinnvoll. Für die Teilposition „Bewertung auf Kostenbasis 2004“ wurde die Annahme getroffen, dass die Vertragspartner (Stadt Stuttgart und Land Baden-Württemberg) untereinander keine Kostensteigerungen geltend machen. Eine rechtlich bindende Vereinbarung wurde diesbezüglich bisher jedoch noch nicht geschlossen. Insofern bestehen gegebenenfalls noch Restrisiken, die wir jedoch als gering erachten.

Zusammenfassung

101. Zusammenfassend beurteilen wir aufgrund der fehlenden Vergleichsinformationen für den Oberbau, den seit Mai 2009 gestiegenen Betonstahlpreisen sowie die nicht vollständige Transparenz der Kosteninhalte für Spritzbeton und Baustellenabsicherung die dargestellten Einsparpotenziale als eher optimistisch und sehen entsprechende Risiken in der Realisierung.

Antworten auf die Fragen

ad 9)

102. Die Aufstellung der Details der dargestellten Einsparpotenziale unterliegt der Vertraulichkeitsvereinbarung.

ad 10)

103. In diesem Zusammenhang haben wir eine Liste aller in den letzten 5 Jahren in Betrieb genommenen Tunnel (mit Länge und Baukosten einschließlich Erläuterungen) mit einer Länge von mehr als 1 km bei der DB angefordert. Mit Hinweis auf die schwierige Datenermittlung sowie die begrenzte Vergleichbarkeit wurden uns ausschließlich die summierten Rohbaukosten für vier Tunnelprojekte sowie die Kostenkennwerte des Katalogs des Eisenbahnbundesamtes zum Vergleich zur Verfügung gestellt (siehe Text 94).

ad 11)

104. Die den Einsparpotenzialen zugrunde gelegten Vergleichspreise wurden vom Zentralen Einkauf der DB mit Stand Mai/Juni 2009 ermittelt. Dabei wurden aussagegemäß insbesondere Vergaben im Rahmen des Projekts Nürnberg-Erfurt-Leipzig berücksichtigt. Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bandbreiten wurden auskunftsgemäß „synthetisch“ verdichtet und an das Projekt weitergegeben.

ad 12)

105. Die konkreten Aussagen unterliegen der Vertraulichkeit.

ad 13 und 14)

106. Zu diesen Fragen können wir keine Aussage treffen.

ad 15)

107. Bis dato wurde bei der DB hinsichtlich der Baukosten für Stuttgart 21 ein Vergabevolumen von rd. € 100 Mio. erfasst. Bei diesen Vergabevorgängen wurden nach Auskunft der DB Preise erzielt, die im Durchschnitt unter den kalkulierten Kosten nach Einsparpotenzialen liegen. Die bisher vergebenen Aufträge sind jedoch nicht repräsentativ für die wesentlichen noch ausstehenden Ausschreibungen.

2. Optimierungspotenziale

a) Sachverhalt

108. Durch die Projektleitung der DB AG im Großprojekt Stuttgart 21 / Wendlingen - Ulm wurden bei der Aktualisierung der Kostenplanung im Jahr 2009 Möglichkeiten zur Optimierung der Baumaßnahmen unter Beachtung von Qualität und Sicherheit der Bauwerke im Umfang von € 294 Mio eingeschätzt.
109. Die Einschätzungen zu den Optimierungspotenzialen basieren auf einer groben Kostenschätzung und nicht auf einer vertieften Planung. Dies wurde nach Auskunft der Projektleitung der DB AG gegenüber allen Beteiligten (Bauherren, Vorständen, Aufsichtsrat und Lenkungs-kreis Stuttgart 21) entsprechend kommuniziert. Für gewisse Teilbereiche der Optimierungspotenziale liegen auch konkrete Gutachten vor, die von den WPGs eingesehen werden konnten.
110. Die Maßnahmen zur Optimierung lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen:
- Maßnahmen ohne Beteiligung Dritter und ohne Änderung von Planfeststellungen
 - Maßnahmen mit Beteiligung Dritter und / oder Änderung von Planfeststellungen
111. Unter den Optimierungspotenzialen ohne Beteiligung Dritter und ohne Änderung von Planfeststellungen sind erfasst:
- Rückbaumaßnahmen Gleisvorfeld nach der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart
 - Ansatz eines im Durchschnitt niedrigeren Quelldrucks bei den Tunnelbauwerken in den Planfeststellungsabschnitten 1.2 (Fildertunnel), 1.5 (Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt) und 1.6 (Anbindung Ober- / Untertürkheim)
 - Grunderwerb, Optimierung Bauablauf, Bodenverbesserungen
 - eisenbahntechnische Ausrüstung (ETA)
112. Unter den Optimierungspotenzialen mit Beteiligung Dritter und / oder mit Änderung von Planfeststellungen sind erfasst:
- Veränderung des Verfahrens zum Tunnelvortrieb (maschineller Vortrieb)
 - Alternative Zwischenangriff Nord
 - Entfall von Gitterschale Staatsgalerie / Schlossgarten / Turm, Lichtaugen Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, Heliostatanlage Station Flughafen NBS

- Anpassung Gitterschale Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, Gestaltung und Ausstattungsdetails Station Flughafen NBS.

b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer

- 16) Wie lassen sich Einsparpotenziale (Anmerkung der WPGs: hier müssen Optimierungspotenziale gemeint sein) abschätzen, ohne eine vertiefende Planung vorzunehmen?
- 17) Worauf basieren dann die Schätzungen zu den Einsparpotenzialen nach den o. g. Maßnahmen wie "geringerer Quelldruck" usw.?
- 18) Zu welchen Punkten genau ist die Zustimmung der Beteiligten, v.a. des EBA erforderlich?
- 19) Welche Zustimmungen wurden bereits erkundigt bzw. liegen vor?
- 20) Worauf basiert die Annahme der DB AG, dass das EBA eine geringere Tunnelwanddicke genehmigt?
- 21) Trifft es zu, dass PWC erst nach der AR-Entscheidung mit der Bewertung dieser Einsparpotenziale begann?
- 22) Wie lautet das Ergebnis der Bewertung?

c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

Optimierungsmaßnahmen ohne Beteiligung Dritter und ohne Änderungen von Planfeststellungen

113. Die Rückbaumaßnahmen am Gleisvorfeld nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes werden anfallen (€ 28 Mio.), sie werden jedoch nicht im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung finanziert. Dementsprechend handelt es sich begrifflich nicht um Optimierungspotentiale, sondern um eine Änderung der Abgrenzung des Projektumfangs im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung. Für die Behandlung bieten sich - je nach Betrachtungsweise - zwei Alternativen an:
 - Möchte man den Gesamtumfang aller Kosten der Baumaßnahmen bei Stuttgart 21 berechnen, wären die Rückbaukosten des Gleisvorfeldes in die Gesamtkosten einzubeziehen und deren Refinanzierung außerhalb der Finanzierungsvereinbarung mit darzustellen. Diese Darstellungsvariante halten wir im Rahmen unserer Aufgabenstellung für sachgerecht.
 - Möchte man die Kosten berechnen, die im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zur Abrechnung kommen, sind die Rückbaukosten des Gleisvorfeldes außer Ansatz zu lassen.
114. Ein wesentlicher Bestandteil der Optimierungspotentiale betrifft den Themenkomplex „Anpassung des Quelldrucks“ auf durchschnittlich 2,0 MPa und ergibt sich durch erwartete Einsparungen aufgrund Anpassung der Schichtdicken (und damit Ausbruchquerschnitte) und Bewehrungsgehalte mit Baustahl für die Innenschalen der Tunnelbauwerke. Im Rahmen der Feststellungsplanung wurde noch unverändert zu den Planungsvorgaben des Jahres 2004 mit einem

Quelldruck von 4,5 MPA gerechnet. Das Gutachten von Prof. W. Wittke aus Aachen vom Dezember 2009 bzw. April 2010/Dez. 2009 stellt dar, dass deutlich niedrigere Quelldruckannahmen von 1,5 - 2,5 ausreichend sein sollen. Auch das Gutachten von Prof Kovari kommt zu einem vergleichbaren Ergebnis. Der Gutachter Kovari trifft in seinem Gutachten vom 23. April 2010 folgende Aussage: „Wir sind der Auffassung, dass aufgrund der Bau Erfahrung und im Sinne einer Risikobetrachtung der zulässige Quelldruck für eine Bemessung nach Norm zwischen 1,5 und 2,5 MPA festgelegt werden kann. Es ist Aufgabe des Bauherrn, sich unter Berücksichtigung der Grenzen aller wissenschaftlichen und auch rechnerischen Methoden sowie der Gesichtspunkte technischer und wirtschaftlicher Art für einen Wert des zulässigen Quelldrucks zu entscheiden.“

115. Bei einer Reduzierung der Quelldruckanforderungen an die Innenschale können Einsparungen durch geringere Schichtdicken der Innenschale und eine damit verbundene Reduktion des Tunnelquerschnittes und der Ausbruchmengen sowie geringere Bewehrungsgehalte erzielt werden. Die daraus erwarteten Einsparungen im Rahmen der Kostenplanung durch die DB wurden auf Basis eines Gutachtens von Prof. Maidl IMM von Mai 2009 in einer überschlägigen Berechnung ermittelt. Von dem Gutachter wurden bei einer im Durchschnitt für die Gesamtstrecken unterstellten Reduktion auf einen Quelldruck von 2,0 MPA Kosteneinsparungen für die drei Tunnelstrecken des PFA 1.2, 1.5 und 1.6 berechnet, die unter Berücksichtigung des von ihm vorgeschlagenen Erschwerniszuschlages von 5% für den PFA 1.5 die in den Optimierungspotentialen der DB erfassten Beträge ergeben. Der erwartete Einspareffekt ist damit - unter der Voraussetzung, dass die in den Gutachten berechneten Anpassungen der Tunnelausführung tatsächlich durchgeführt werden - durch das Gutachten in einer überschlägigen Berechnung zunächst plausibel nachgewiesen.
116. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Gutachter neben den Mengeneinsparungen auch bereits den im Mai 2009 aktuell niedrigen Stahlpreis bei der Berechnung des Einsparvolumens berücksichtigt hat, der von der Bahn bezüglich der in den PFA 1.2, 1.5 und 1.6 im Bereich der Einsparpotentiale zusätzlich nochmals auf die Gesamtmengen der Planer abgezogen wurde. Dadurch kommt es insoweit für die PFA 1.2, 1.5 und 1.6 zu einer Doppelerfassung der Stahlpreisreduktion in den Optimierungs- und in den Einsparpotentialen, die sich auf einen Gesamtbetrag von rd. € 40 Mio. bis € 45 Mio. beläuft. Diese Doppelerfassung in den Einspareffekten- und Optimierungspotentialen ist zu korrigieren und führt zu einer rechnerischen Erhöhung der Plan - Projektkosten in derselben Höhe (siehe auch Textziffer 70).
117. Die erwarteten Optimierungspotentiale aus Grunderwerb, Optimierung Bauablauf und Bodenverbesserungen sind einzeln und insgesamt von untergeordneter Bedeutung und wurden von uns daher nicht näher betrachtet.
118. Für die Ermittlung der erwarteten Optimierungspotentiale bei den Eisenbahntechnischen Ausstattungen wurden ausgehend vom Kostenstand des Jahres 2004 zunächst Kostensteigerun-

gen gemäß Planung durch ein externes Ingenieurbüro (Elektrische Bahnsysteme Ingenieur-Gesellschaft mbH, Dresden) bis zum Jahr 2008 errechnet. Basierend auf diesem Kostenstand des Jahres 2008 wurde eine stichprobenhafte Überprüfung auf Basis bestehender Rahmenverträge und Vergaben aus 2008/9 durch die DB durchgeführt und konkrete Einsparpotenziale eruiert. Weitere, nach unserer Einschätzung noch nicht „realisierte“ Einsparpotenziale von rd. € 35 Mio. werden im Wesentlichen durch die Bündelung von Ausrüstungsteilen zu größeren Vergabepaketen und die Nutzung von technischen Innovationen in den nächsten fünf bis zehn Jahren (z.B. Nutzung von BUS-Systemen an Stelle von fest verdrahteter Technik) erwartet.

119. Für die Schnellbaustrecke ist nach den uns erteilten Auskünften ausschließlich eine Streckenausrüstung mit dem neuen Sicherheitssystem ETCS vorgesehen. Für die übrigen Streckenabschnitte, die auch mit Fahrzeugen mit herkömmlicher Sicherheitstechnik befahren werden, ist eine Doppelausrüstung zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben, faktisch jedoch erforderlich. Die dadurch verursachten „Zusatzkosten“ sollen außerhalb der Finanzierungsvereinbarung finanziert werden und sind daher von der DB in den Projektkosten nicht angesetzt worden.

ad 16) bis 17)

120. Die Optimierungspotentiale wurden im Rahmen summarischer Berechnungen ermittelt, denen in den wesentlichen Fällen gutachterlich hinterlegte Berechnungen zugrunde lagen. Die wesentlichen Optimierungspotentiale (insbesondere aus Quelldruckanpassung und maschinellm Vortrieb) wurden durch plausibel nachvollziehbare gutachterliche Berechnungen hinterlegt. Die übrigen Optimierungspotentiale sind im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten von untergeordneter Bedeutung.

ad 18) bis 20)

121. Nach den uns erteilten Auskünften ist eine Beteiligung von Genehmigungsinstanzen für maschinellen Vortrieb, die Alternative für Zwischenangriff Nord sowie die geplanten Änderungen in der Bauausführung einzelner Bauten erforderlich. Die erforderlichen Genehmigungen seien beantragt, aber noch nicht beschieden.

122. Nach den Angaben der DB ist für die Änderungsmaßnahmen „Anpassung an den Quelldruck“ eine Genehmigung und Änderung der Planfeststellung nicht erforderlich, die Beurteilung durch das EBA erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Sollte – aus Sicht der DB – wider Erwarten eine Freigabe durch das EBA nicht erfolgen, könnten die erwarteten Einsparvolumina ggf. nicht realisiert werden.

ad 21) bis 22)

123. Zu den Fragen liegen uns keine Informationen vor.

Feststellungen PwC AG WPG

ad 16) und 17)

124. Nach Auskunft der DB AG wurden ausgehend von der Entwurfsplanung der Fachplaner auf Basis von Annahmen und Prämissen zum Quelldruck basierend auf einem Gutachten des Ingenieurbüros IMM Prof. Dr.-Ing. B. Maidl, Dipl.-Ing. R. Maidl Möglichkeiten zur Optimierung erarbeitet. Die Annahmen und Prämissen sind vorher durch gutachterliche Stellungnahmen untermauert (z. B. Planung mit niedrigerem Quelldruck bei der Ausgestaltung der Tunnel) worden. Für die Auswirkung des Quelldrucks auf die Kostenplanung wurden Gutachten und Stellungnahmen von insgesamt drei Ingenieurbüros bzw. Gutachtern angefordert. Dabei erfolgte die Anpassung der Planung auf einen durchschnittlich niedrigeren Quelldruck von 2,0 MPa aufgrund eines Gutachtens vom 19. Mai 2009. In einem weiteren Gutachten Ende 2009 und einer Stellungnahme im Mai 2010 wurden diese Annahmen bestätigt. Damit hat sich die ursprüngliche Annahme eines niedrigeren Quelldrucks, das dem ermittelten Optimierungspotenzial zugrunde liegt, dem Grunde nach bestätigt.

Die aufgrund der Anpassung der Planung auf einen niedrigeren durchschnittlichen Quelldruck erzielten Optimierungspotenziale beruhen danach auf Massenminderungen und Preisreduzierungen, die im Wesentlichen Spritzbeton und Betonstahl betreffen.

125. Das Optimierungspotenzial für Eisenbahntechnische Ausrüstung (ETA) basiert grundsätzlich auf der Annahme, dass gegenüber der Kostenermittlung aus dem Jahr 2004 zwischenzeitlich eingetretene und durch die jeweiligen Fachplaner angesetzte Kostensteigerungen lediglich zu 50 % eintreten werden. Ausgangspunkt sind bahninterne Prüfungen. Ferner wurde angenommen, dass durch Bündelung der benötigten ETA in große Vergabepakete weitere Potenziale am Markt realisiert werden können. Nach Auskunft der DB AG entwickelt sich der Markt für Eisenbahntechnologie sehr positiv für die Nachfrageseite. Eine abschließende Plausibilisierung war uns aufgrund des geringen Zeitfensters nicht möglich. Auf Basis des derzeitigen Erkenntnisstandes ist der Ansatz als optimistisch einzuschätzen.

ad 18) und 19)

126. Die Planfeststellungsbeschlüsse setzen den Rahmen für die Durchführung der Baumaßnahmen im Projekt Stuttgart 21. Zur Realisierung der ermittelten Optimierungspotenziale ist es teilweise nötig, von den planfestgestellten Maßnahmen abzuweichen (z. B. Spritzbetonbauweise im Tunnelbau). Für diese Abweichungen ist grundsätzlich ein Planänderungsverfahren notwendig, in dem das EBA seine Zustimmung zu den Änderungen geben muss. Dies erfolgt auskunftsgemäß erst im Zusammenhang mit der Einreichung der Ausführungsplanung.

ad 20)

127. Im Rahmen der Ausführungsplanung hat das EBA anhand der vorgelegten Unterlagen, zu denen auch die Gutachten und Stellungnahmen zählen, zu beurteilen, ob die Bauausführung mit den in der Planung enthaltenen Bewehrungen technisch umsetzbar ist. Ein Planänderungsverfahren ist hierfür auskunftsgemäß nicht erforderlich.
128. Im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.2 und PFA 1.6 ist geregelt, dass die Tunnelbauwerke in der Spritzbetonbauweise realisiert werden. Auf Grundlage aktueller Erkenntnisse und dem technischen Fortschritt besteht die Möglichkeit die Tunnelbauwerke mittels Tunnelvortriebsmaschine voranzutreiben. Dabei sieht die Projektleitung der DB AG durch den dadurch entstehenden erweiterten Wettbewerb am Markt (Spritzbetonbauweise und Tunnelvortriebsmaschine) entsprechende Optimierungspotenziale. Entsprechend wurden die bereits ausgeschriebenen Leistungen für Tunnelbauwerke grundsätzlich in der Spritzbetonbauweise am Markt platziert. Optional wurden den Bietern die Möglichkeit eingeräumt, die Tunnelbauwerke mittels Vortriebsmaschine zu realisieren. Die Ergebnisse dieser Vergaben lagen zum Stichtag der gutachterlichen Stellungnahme noch nicht vor. Für die Änderung auf Tunnelvortriebsmaschine ist die Zustimmung des EBA im Rahmen eines Planänderungsverfahrens erforderlich.

ad 21) und 22)

129. Eine Befassung mit der Beauftragung anderer Untersuchungen und deren Ergebnisse zu Stuttgart 21 war nicht Gegenstand unseres Auftrags. Hierzu sind uns von der DB AG keine Auskünfte erteilt worden.

Zusätzliche Feststellungen

130. Die Einsparpotenziale beruhen ausschließlich auf einer Preisanpassung. Dabei wurden die von den Planern angesetzten Preise durch niedrigere Preise der Projektleitung der DB AG ersetzt. Die hierzu gehörigen Massen blieben bei den Einsparpotenzialen unverändert.
131. Im Rahmen der Optimierungspotenziale sind unter der Berücksichtigung eines gegenüber der ursprünglichen Planung niedrigeren Quelldrucks geringere Massen (Bauteilabmessungen (Innenschale), Stahlgehalt und Ausbruchquerschnitt) für den Tunnelbau ermittelt worden. Deshalb bestehen zwischen den Einspar- und Optimierungspotenzialen Interdependenzen, die in den bisherigen Gesamtkosten noch nicht berücksichtigt sind.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

Gleisvorfeld

132. Die in den Teilentwurfsheften enthalten Kosten für den Rückbau der Gleise auf den Baufeldern A2 bis D sind im Rahmen der Bewertung der Optimierungspotenziale aus den Kosten eliminiert worden, da diese nicht zur Projektdefinition im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung gehören. Da es sich jedoch um Kosten des Projektes Stuttgart 21 handelt, sind diese im Sinne einer wirtschaftlich orientierten Projektbeurteilung unseres Erachtens zu berücksichtigen (siehe Text **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Reduktion von Bewehrungsgehalt und Schalendicke durch Annahmen eines reduzierten Quelldrucks

133. Die vorgelegte Entwurfsplanung der Tunnelbaumaßnahmen in den PFA 1.2, 1.5 und 1.6a basiert auf einem mittleren Quelldruck von 4,5 MPa. Für die Ermittlung der Optimierungspotenziale wurden Sachverständige beauftragt, die Auswirkung des Ansatzes eines reduzierten mittleren Quelldrucks auf die notwendigen Tunnelstatiken und somit die Kosten zu evaluieren. Im Ergebnis führte die Annahme eines reduzierten mittleren Quelldrucks von 2,0 MPa zu einem entsprechend Optimierungspotenzial. Die Belastbarkeit des reduzierten Quelldruckansatzes ist nachfolgend von weiteren Gutachtern bestätigt worden.
134. Die Änderung der bisher geplanten Tunnelstatik bedarf jedoch sowohl der Genehmigung durch die Unternehmensleitung als auch der Genehmigung des vom Eisenbahnbundesamt beauftragten Prüfsachverständigen im Rahmen der Ausführungsplanung. Ein entsprechendes Restrisiko verbleibt. Zudem verbleibt das Risiko, dass geologische Erkenntnisse im Rahmen des Baufortschritts die Annahme eines wieder erhöhten mittleren Quelldrucks erforderlich machen. Für eventuelle zusätzliche Anforderungen des Prüfsachverständigen sind vom Optimierungspotential Sicherheitspuffer abgezogen worden.
135. In Verbindung mit der Ermittlung der Einsparpotenziale für Betonstahl haben wir eine Doppelerfassung in Höhe von € 40 Mio. bis € 45 Mio. festgestellt. Die ansonsten sich uns als wahrscheinlich darstellenden Optimierungspotenziale sind entsprechend zu reduzieren.

Anpassung der Kostenwerte für die ETA-Leistungen

136. Die Optimierungspotenziale für ETA-Leistungen basieren auf der Annahme, dass 50% der Kostensteigerungen gegenüber dem Jahr 2004 nicht eintreten werden. Grundlage dieser Einschätzung durch die DB sind Prüfungen der DB Energie hinsichtlich der durch die Planer angesetzten ETA-Kosten für 50 Hz-Anlagen (DB Energie und DB Netz) und 16,7 Hz-Anlagen (DB Energie), die sich im Wesentlichen auf die bestehenden Rahmenverträge beziehen. Weiterhin

wird angenommen, dass durch Bildung größerer Vergabepakete im Vergleich zu den in der Planung unterstellten Einzelbeauftragungen und Abrufen aus Rahmenverträgen Einsparungen von 15% auch in anderen Bereichen der ETA erzielt werden können. Nachweise zur konkreten Ableitung der Kostenreduzierungen wurden uns nicht zur Verfügung gestellt.

Öffnung der Ausschreibungen für Tunnelvortriebsmaschinen

137. Der Einsatz von Tunnelvortriebsmaschinen ist bisher nicht Gegenstand der Planfeststellungsbeschlüsse, die von konventionellen bergmännischen Tunnelbauverfahren ausgegangen sind, und bedarf daher neben der wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit noch der Genehmigung des Eisenbahnbundesamts. Die Annahme der DB, dass sich aus der Zulassung von Nebenangeboten mit Tunnelvortriebsmaschinen entsprechend günstigere Angebote ergeben werden, basiert auf entsprechenden gutachterlichen Stellungnahmen bzw. einer uns nicht vorliegenden Vergabeanalyse der DB. Zudem wurde uns von der DB plausibel dargelegt, dass durch die Beendigung wesentlicher Tunnelprojekte in Europa ein Angebotsüberhang Druck auf die Marktpreise ausüben könnte.

Sonstige technische Optimierungsmöglichkeiten

138. Die weiteren angesetzten kleinteiligen Maßnahmen erscheinen uns angemessen.

Zusammenfassung

139. Zusammenfassend ist zu den Optimierungspotenzialen festzuhalten, dass diese im Wesentlichen Chancen auf mögliche Kosteneinsparungen enthalten. Vor allem schätzen wir die geplanten Einsparungen aus den ETA-Vergaben als optimistisch ein. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sind die Kosten für den Rückbau des Gleisvorfeldes sowie die Berücksichtigung von Preisdifferenzen auf die im Rahmen der Optimierung berücksichtigten Betonstahlmengen dem Projekt in jedem Fall wieder zuzurechnen.

Antworten auf die Fragen

ad 16)

140. Wir verweisen auf die Ausführungen in Text 109.

ad 17), 18) und 20)

141. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Text 133 bis 137.

ad 19)

142. Für die im Rahmen der Optimierungsmaßnahmen geplanten Veränderungen liegen noch keine Zustimmungen vor.

ad 21) und 22)

143. Hierzu können wir keine Aussage treffen.

IV. Chancen und Risiken

1. Sachverhalte

144. Gegenstand der Untersuchungen der WPGs waren soweit mit unserem Auftrag vereinbar auch die der Kalkulation GWU von € 4.087,8 Mio zugrunde liegenden Chancen und Risiken.

2. Fragen an die Wirtschaftsprüfer

Technische und geologische Risiken

- 23) Bei welchen Positionen/Maßnahmen ist das Risiko späterer Kostenerhöhungen durch Unvorhergesehenes, Gründungsprobleme, Bauunterbrechungen usw. besonders hoch?
- 24) Wie werden die geologischen Risiken erfasst und bewertet, z. B. auch bei den Mineralwasserquellen?
- 25) Wie sind die Risiken aus fehlender Planfeststellung bewertet?
- 26) Wie sind die Risiken aus Einführung eines bisher in Deutschland nicht zugelassenen, aber vorgesehenen Sicherungssystems ETCS Level 2 bewertet?
- 27) Wie sind die Risiken aus der Doppelausrüstung des Rings und ggf. der Station Flughafen NBS mit konventionellem Bahnsystem und ETCS Level 2 bewertet?
- 28) Wie sind die Risiken aus den noch offenen Betriebsgenehmigungen bzw. späteren Auflagen für den Hauptbahnhof mit Gefälle bewertet?
- 29) Wie sind die Risiken aus möglichen späteren Auflagen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit bewertet? In diesem Kontext ist darzustellen, welche nachträglichen Auflagen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit das EBA seit 1994 erlassen hat und wie sich diese DB Netzweit auf die jeweiligen Tunnelkonfigurationen ausgewirkt haben?
- 30) Wie sind Bauzeitenrisiken zu bewerten? Was kostet ein Jahr Verlängerung?
- 31) Risiko aus möglichen Rechtswidrigkeiten der Finanzierungsvereinbarungen, insbesondere weil die Mischfinanzierung möglicherweise unzulässig ist (Projekt des Bundes bzw. eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG) bzw. haushaltsrechtlicher Rechtswidrigkeiten aus unterlassenen Wirtschaftlichkeitsberechnungen z. B. auf Grundlage standardisierter Bewertung

- 32) Risiko aus Abbestellungen von Zugleistungen im SPNV bzw. Nichtrealisierung der angepeilten Mehrleistungen, da sich die Einsparvorgaben des Landes durch Ausschreibung (30 % inkl. Trassenpreise) nicht realisieren lassen?
- 33) Risiko aus Verfehlung der Prognosen im SPFV insbesondere der deutlich verringerten Zugzahlen. Hier sind auch die Prognosen zu bislang realisierten Projekten wie Nürnberg - München, Köln - Frankfurt und Hannover - Berlin heranzuziehen.
- 34) Risiko aus Nichtrealisierung oder deutlich späteren Realisierung der SPFV-Prognosen wegen Kapazitätsengpässen Rhein-Main - Rhein-Neckar (Anm.: Alle Prognosen umfassen bislang u. W. die Fertigstellung NBS Rhein-Main - Rhein-Neckar, für die es aber keinen Realisierungshorizont gibt und die definitiv weit nach Wendlingen – Ulm fertiggestellt wird).
- 35) Risiko Margenverluste im SPFV aufgrund intermodalen Wettbewerb, verschärften Wettbewerb Luftverkehr/MIV, geringeren Wirtschaftswachstums, weiterhin hoher Produktionskosten im ICE-Verkehr (vgl. ICx-Beschaffung, Achsproblematik etc.)
- 36) Risiko aus Regulierung der Trassen-, Stations- und Durchleitungspreise einerseits auf Basis geltenden Rechts und der in der Koalitionsvereinbarung beschlossenen Anreizregulierung
- 37) Risiko Grundstücksmarkt (v.a. Fläche A2); Darstellung Entwicklung Immobilienpreise vergleichbarer Ballungsräume
- 38) Risiko aus Bauablauf, insbesondere Störung des Betriebs / größere Betriebsunterbrechungen (vgl. Störung S-Bahn-System)
- 39) Wichtig: Wie ist die grundsätzliche Bewertung von Risiken aufgebaut: Wie detailliert werden die Risiken gemonitort? In welcher zeitlichen Abfolge finden Updates statt? In welcher Form sind die Erfahrungen der anderen Großprojekte eingeflossen, die allesamt weit über den Plankosten einliefen?

Bauzeitrisiken

- 40) Trifft es zu, dass der Bau Ende 2018 abgeschlossen sein soll, um einen einjährigen Probebetrieb zu ermöglichen?
- 41) Stimmt die DB AG zu, dass es in den letzten 40 Jahren kein Projekt im Schienenwegebau gab (schon gar nicht dieser Größenordnung), das den zum Zeitpunkt des Baubeginns avisierten Fertigstellungstermin halten konnte?
- 42) Kann die DB AG ausschließen, dass Planungs- und Bauabläufe dem Plan um mind. 6 Monate hinterherhinken?
- 43) Wie erklären sich die Verzögerungen von mind. 4 Jahren beim City-Tunnel Leipzig?

3. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

- 145. Nach den Angaben der DB und unseren Feststellungen basieren die Planungen der Fachplaner auf den im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI) ermittelten Massen und dem nach der Planung erwarteten Projektablauf. Innerhalb die-

ser Planansätze werden keine pauschalen Risikozuschläge für potentielle, noch nicht konkretisierte Risiken berücksichtigt.

146. Soweit sich im Rahmen des weiteren Projektablaufes Risiken konkretisieren, werden diese zu diesem Zeitpunkt erfasst. Gleichmaßen wird mit potentiellen Chancen verfahren. Auch diese werden grundsätzlich erst dann in die Planung übernommen, wenn sie sich ausreichend konkretisiert haben.
147. Auch vor dem Hintergrund dieser Planungssystematik halten wir die in der Kostenplanung abgezogenen Einsparpotentiale für sehr optimistisch, da den damit „vorweggenommenen“ Chancen potentielle Risiken im weiteren Projektverlauf entgegenstehen.
148. Dies betrifft insbesondere mögliche Risiken, die im Rahmen der Ausführungsplanung und der Vergabe sowie im Zuge der Bauausführung entstehen können und sich erfahrungsgemäß oftmals in kostenerhöhenden Nachträgen niederschlagen.
149. Einen Überblick über die Leistungsphasen der HOAI und die Chancen-Risikostruktur bezüglich der Kostenplanung im Planungsprozess zeigt die folgende Grafik. Darin haben wir schematisch verdeutlicht, dass durch die in der Kostenplanung bereits in erheblichem Maße abgezogenen Einsparpotentiale die Chancen-Risikostruktur tendenziell in Richtung optimistischer Plankostenansätze verschoben wurde (roter Pfeil):



150. Gegenüber dieser schematischen Darstellung ist beim Projekt Stuttgart 21 wegen der Größe des Projektes, der langen Projektdauer und der komplexen Struktur der Abweichungsbereich der Kosten sicherlich tendenziell höher einzuschätzen als die dort angesetzten 10% im Stadium der Genehmigungsplanung.
151. Aufgrund der Planungssystematik, Risiken nicht auch schon auf allgemeinen Erfahrungswerten basierend in die Kostenplanung einzuberechnen, sondern erst im Zuge deren Konkretisierung zu erfassen, weist die hier gebräuchliche Kostenplanung ein tendenziell höheres Risiko auf, dass die tatsächlichen Abrechnungssummen die für die Bauausführung angesetzten Planansätze übersteigen. Anders wäre es, wenn bereits im Vorfeld der tatsächlichen Konkretisierung

von Risiken allgemeine Risikozuschläge berücksichtigt und die Planung auf Basis einer Bandbreite für wahrscheinlich gehaltener Szenarien erfolgen würde.

ad 23)

152. Eine Beurteilung zu der Risikohöhe in einzelnen Gewerken obliegt einer technischen Risikobeurteilung, die nicht Gegenstand unseres Auftrags war und zu der wir keine Informationen erhalten haben.

ad 24)

153. Bezüglich der Mineralwasserquellen stellt die DB AG das eingerichtete Grundwassermanagement als ausreichend risikovorsorgend dar. Darüber hinaus wurden auskunftsgemäß durch fünf Erderkundungsprogramme und die Erfahrungen aus bereits in Stuttgart umgesetzten Projekten (im Wesentlichen S-Bahn-Tunnel) entsprechende Risikoerkundungen durchgeführt. Eine Erfassung potenzieller geologischer Risiken ist in der Kostenplanung nicht enthalten.

ad 25)

154. Nach der DB AG liegen Planfeststellungsbeschlüsse für die PFA 1.1, 1.2, 1.4, 1.5 und 1.6a vor. Die Planfeststellungsbeschlüsse 1.3 und 1.6b sind noch offen. Nach Einschätzung der DB sind derzeit keine konkretisierten Risiken aus der fehlenden Planfeststellung erkennbar.

ad 26)

155. Hinsichtlich des Zugsicherungssystems sind keine Risiken berücksichtigt, es wird von einer planmäßigen Einführung ausgegangen.

ad 27)

156. Vgl. Tz. 61.

ad 28)

157. Die DB AG geht von einer genehmigungsfähigen Planung aus und erfasst keine Risikopositionen. Eventuelle Zusatzarbeiten im Zuge der technischen Abnahme finden in den Kosten keine Berücksichtigung.

ad 29)

158. Die regulatorischen Rahmenbedingungen sind nach der DB AG bis zum Stand der Planungserstellung (Frühjahr 2009) in den Planungskosten berücksichtigt. Die seit dem bekannt gewordenen Änderungen haben nach Bahnangaben keine wesentlichen Auswirkungen. Eine Aufstellung

aller nachträglichen Auflagen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit, die das EBA seit 1994 erlassen hat und deren Auswirkungen wurde uns von der DB AG nicht gegeben.

ad 30)

159. Wir haben keine Informationen von der DB AG zur Zeit- oder Terminplanung erhalten. Nach einer überschlägigen Berechnung der DB würde eine Terminverschiebung um zwei Jahre Kosten i.H.v. ca. € 80 Mio. verursachen.

ad 31) bis 37)

160. Die genannten Fragen beziehen sich auf die Wirtschaftlichkeitsrechnung, deren Prüfung nicht Bestandteil des uns erteilten Auftrages war und zu der uns keine Informationen vorlagen.

ad 38)

161. Alle zum Zeitpunkt der Planung bekannten vorhergesehenen Betriebsstörungen im DB-Netz und im S-Bahn-Verkehr, vor allem durch das finale „Umschwenken“ auf die neue Trasse sind nach Auskunft der DB AG in der Kostenplanung berücksichtigt. Für nicht absehbare Störungen wurde dementsprechend kein Risikozuschlag berücksichtigt.

ad 39)

162. Das Risikomanagement wurde nicht im Rahmen unseres Auftrages geprüft, Eventuelle Risiken werden allerdings wie oben ausgeführt nicht durch Risikozuschläge erfasst. Im Prozess findet auskunftsgemäß ein regelmäßiges Monitoring statt, wobei Risiken, wenn ihnen eine Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % zugerechnet wird, berücksichtigt werden.

ad 40)

163. Gemäß der Finanzierungsvereinbarung soll das Projekt bis Dezember 2019 in Betrieb genommen werden. Der einer betrieblichen Nutzung der Anlagen vorausgehende Probetrieb kann von uns mangels zur Verfügung gestellter Unterlagen nicht näher konkretisiert werden.

ad 41)

164. Wir haben keine Auskünfte bezüglich dieser Frage erhalten.

ad 42)

165. Uns wurden keine Auskünfte zur Terminplanung und zu dieser Fragestellung erteilt.

Ad 43)

166. Wir haben keine Auskünfte bezüglich dieser Frage erhalten.

Feststellungen PwC AG WPG

167. Ob und in welchem Umfang Risiken und Risikozuschläge von den Fachplanern in der Entwurfsplanung berücksichtigt wurden, lässt sich aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht quantifizieren. Risiken bzw. Risikozuschläge werden üblicherweise bei der Massen- bzw. Einheitspreisermittlung berücksichtigt, vom Planer jedoch nicht offengelegt.

Ausweislich der von der DB AG vorgelegten Unterlagen wurden im Zusammenhang mit der Kalkulation des der Untersuchung zugrunde liegenden GWU von € 4.087,8 Mio nur Chancen durch die Einspar- und Optimierungspotenziale, aber keine Risiken erkennbar quantifiziert berücksichtigt.

ad 23)

168. Bauzeitliche Kostenerhöhungen sind in der Nominalisierung von € 322,5 Mio berücksichtigt. Für darüber hinaus bestehende und ggf. eintretende Risiken steht der Risikotopf der Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung (€ 1.450,0 Mio). Aussagen über mögliche Wahrscheinlichkeiten künftiger Risiken wären reine Spekulation.

ad 24)

169. Den geologischen Risiken wurde durch fünf umfassende Erderkundungsprogramme und einer angepassten Bauplanung begegnet (z. B. Realisierung des Trogbauwerkes für den neuen Tiefbahnhof in vielen kleinen Baugruben anstatt einer großen). Darüber hinaus baut man auf die Erfahrungen aus bereits in Stuttgart realisierten Projekten (insbesondere Tunnelprojekte aus dem S-Bahn Bau). Hinsichtlich der Risikovorsorge im Projekt verweisen wir auf unsere Ausführungen in Text 167.

ad 25)

170. Bisher liegen rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse in den PFA 1.1, 1.2, 1.4, 1.5 und 1.6a vor. Offen sind die Planfeststellungsbeschlüsse der PFA 1.3 und 1.6b. Die Projektleitung der DB AG sieht hierin auskunftsgemäß keine Risiken. Die Erlangung des Baurechts in einem Projekt dieser Größenordnung ist ein kontinuierlicher Prozess. So wurde das Baurecht in den bereits planfestgestellten Abschnitten im Zeitraum von Januar 2005 bis April 2008 erlangt.

ad 26)

171. Beim Zugsicherungssystem ETCS handelt es sich um ein Vorhaben der Europäischen Union, welches das Ziel verfolgt, im grenzüberschreitenden Schienenverkehr ein einheitliches Zugsicherungssystem innerhalb Europas zu betreiben. Die europäische Kommission gibt den Rechtsrahmen und die zeitliche Dimension der Einführung der ETCS-Technologie vor. Unabhängig vom Projekt Stuttgart 21 müssen diese Vorgaben im deutschen Schienennetz umgesetzt werden. Es handelt sich daher um "Sowieso-Kosten", die auch unabhängig vom Projekt Stuttgart 21 anfallen würden. Grundsätzlich ist die Einführung neuer Technologien mit Chancen und Risiken verbunden. Nach Auskunft der Projektleitung der DB AG sind derzeit keine konkreten Risiken erkennbar. Ein Risikopuffer ist daher nicht vorgesehen.

ad 27)

172. Nach Auskunft der Projektleitung der DB AG ist eine Doppelausrüstung der im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 zu erneuernden Trassen nicht vorgesehen. Auskunftsgemäß handelt es sich hierbei um Zusatzkosten, die nicht Bestandteil des Projektes sind. Aus diesem Grund ist eine Bewertung von etwaigen Risiken aus Doppelausrüstung zutreffend nicht vorgenommen worden.

ad 28)

173. Der neu zu errichtende Tiefbahnhof ist mit seiner Längsneigung 1,5 % planfestgestellt. Aufgrund der Längsneigung enthält der Planfeststellungsbeschluss die Maßgabe, die einzelnen Bahnsteige mit einem Innengefälle zur Bahnsteigmitte zu realisieren, um rollierende Gegenstände und Gefährte (z. B. Kinderwagen, Rollstühle) von der Bahnsteigkante zur Bahnsteigmitte zu leiten. Bei Umsetzung der planfestgestellten Vorgaben ist mit einem Risiko hinsichtlich der Betriebsgenehmigung durch das EBA nicht zu rechnen.

ad 29)

174. Die europäische Richtlinie 2008/163/EG zur Technischen Spezifikation für Interoperabilität "Sicherheit in Eisenbahntunneln" (TSI SRT) trat in Deutschland am 1. Juli 2008 in Kraft. Dieses Regelwerk hob den europäischen Standard für neu zu errichtende Tunnelbauwerke EU-weit auf ein neues Niveau. Als eine der wesentlichen Maßgaben der TSI SRT wurden die Abstände für Querschläge (Sicherheitsstollen) von 1.000 Metern auf 500 Meter reduziert. Dies ist bereits in der Kostenplanung zum Stand 2009 berücksichtigt. Derzeit sind keine Richtlinien bekannt, auf deren Basis weitere Auflagen für die sicherheitstechnische Ausstattung von Tunnelbauwerken für Schieneninfrastruktur resultieren könnten. Über die Maßnahmen der DB Netz über das Projekt Stuttgart 21 hinaus können wir vereinbarungsgemäß keine Auskunft erteilen.

ad 30)

175. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Text 167. Über die Kosten für ein Jahr Verlängerung des Projektes Stuttgart 21 liegen uns keine Informationen vor. Dies war auch nicht Auftragsgegenstand.

ad 31) bis 36)

176. Diese Fragen beziehen sich auf die Wirtschaftlichkeitsrechnung, die vereinbarungsgemäß nicht Gegenstand dieser Untersuchung war.

ad 37)

177. Das Teilgebiet A2 ist im Rahmen des städtebaulichen Projektes durch notariell beurkundeten Kaufvertrag vom 21. Dezember 2001 mit der Stadt Stuttgart mit den weiteren Teilgebieten A3, B, C und D an diese verkauft worden. Im Falle der Realisierung von Stuttgart 21 liegen die Vermarktungschancen bei der Stadt Stuttgart. Andernfalls bleiben die Teilgebiete A2, B, C und D bahnnotwendige Betriebsfläche für den Eisenbahnverkehr.

Aus der Neubewertung der von der DB AG für das Projekt Stuttgart 21 zu erwerbenden Grundstücke im Rahmen der Entwurfsplanung mit Kostenstand 2009 ist erkennbar, dass die Grundstückspreise in Stuttgart gegenüber den Werten aus dem Jahr 2004 angestiegen sind. Ausgehend von unterschiedlichen aktuellen Marktstudien sind die Vermarktungschancen durch die Stadt Stuttgart aufgrund der Kessellage Stuttgarts und des knappen Wohnraumes als gut einzuschätzen.

ad 38)

178. Nach Auskunft der Projektleitung der DB AG liegen Risiken im Bauablauf insbesondere dort, wo sich Schnittstellen zwischen Planfeststellungsabschnitten befinden. Grundsätzlich werden Betriebsunterbrechungen bei der DB Netz als sogenannte Sperrpausen angemeldet und ggf. in den Fahrplan eingetaktet. Beeinträchtigungen der S-Bahn, wie im Rahmen der Vorabmaßnahme an sechs Wochenenden, sind lediglich für das finale Umschwenken der endgültigen Trasse zu erwarten. Ansonsten findet die Bautätigkeit außerhalb der Flächen für den Eisenbahnverkehr statt.

ad 39)

179. Nennenswerte auftretende Risiken werden dem Aufsichtsrat und dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss der DB AG und dem Lenkungskreis Stuttgart 21 berichtet und soweit erforderlich unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeiten in die Kostenplanung eingearbeitet.

ad 40)

180. Gemäß § 2 Absatz 3 der Finanzierungsvereinbarung zwischen den EIU, dem Land und seinen Partnern soll das Projekt bis Dezember 2019 in Betrieb genommen werden. Der betrieblichen Nutzung der Anlagen geht ein Probetrieb voraus. Aus den vorgelegten Unterlagen und erteilten Auskünften sind keine anderen Erkenntnisse ableitbar.

ad 41)

181. Nach Auskunft der DB AG sind die Baumaßnahmen in der Schieneninfrastruktur unmittelbar abhängig von den Finanzierungsgebern. Streckt der Bund als Hauptfinanzierungsgeber seine Finanzierungsbeiträge, hat dies direkte Auswirkungen auf die Realisierung der Projekte. Vereinbarungsgemäß ist der Untersuchungsgegenstand das Projekt Stuttgart 21. Über andere Projekte im Schienenwegeausbau kann keine Auskunft erteilt werden.

ad 42)

182. Die Frage ist an die DB AG gerichtet. Vereinbarungsgemäß ist die Terminplanung nicht Untersuchungsgegenstand. Eine Auskunft über bauzeitliche Verzögerungen kann mangels Unterlagen daher nicht erteilt werden.

ad 43)

183. Vereinbarungsgemäß ist der Untersuchungsgegenstand das Projekt Stuttgart 21. Da es sich beim City-Tunnel Leipzig weder um den vereinbarten Untersuchungsgegenstand noch um ein Projekt der DB AG handelt, kann keine Auskunft erteilt werden.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

184. Die Entwurfsplanungen in den einzelnen Teilentwurfsheften sind als Planungen auf Basis von Erwartungswerten (Best Estimate) unter Berücksichtigung von allen Chancen und Risiken zu verstehen. Die daraus abgeleitete einwertige Planung der DB enthält demzufolge keine Risikovorsorge für Unvorhergesehenes oder Schadensfälle. Grundsätzlich geht die DB davon aus, dass Schäden angemessen durch Versicherungen gedeckt sind. Wir halten dieses Vorgehen grundsätzlich für angemessen, soweit den Erwartungswerten ein ausgeglichenes Chancen- und Risiko-Profil zugrunde liegt.

185. Nach unserer Einschätzung bedürfen folgende **Risiken** einer besonderen Beachtung:

- Bindefristverlängerungen
- Bauzeitverlängerung
- Geologische und Baugrundrisiken
- Grundwassermanagement
- Stahlpreis
- Betonpreis
- Tarifentgelte
- Ölpreis/Energiepreis
- Abweichungen zur ausgeschriebenen Baulogistik
- Planungsfehler

Wesentliche **Chancen** sehen wir in den Marktpreisschwankungen, dem zu erwartenden technologischen Fortschritt und den freiwerdenden Kapazitäten auf dem Markt für Tunnelbauleistungen.

Antworten auf die Fragen

ad 23)

186. Grundsätzlich liegen in allen Bereichen Risiken vor. Eine Aussage zur Rangfolge möglicher Risiken war im Rahmen des zur Verfügung stehenden Zeitraums nicht möglich und hätte einer technischen Prüfung bedurft.

ad 24)

187. Hinsichtlich der Mineralwasserquellen wurden von der DB aufgrund des eingerichteten Grundwassermanagements keine Risikopositionen berücksichtigt. Ansonsten wurde im Rahmen der einwertigen Planung auf die vermuteten geologischen Probleme eingegangen. Weitere Risikopositionen sind nicht enthalten.

ad 25)

188. Auskunftsgemäß wurden nicht vorhersehbare Auflagen durch das Planfeststellungsverfahren nicht in der Kostenermittlung berücksichtigt. Mit Ausnahme der PFA 1.3 und 1.6b liegen derzeit

für alle übrigen PFA Planfeststellungsbeschlüsse vor. Weitere Risiken werden von der DB aktuell nicht gesehen.

ad 26) und 27)

189. Eine Doppelausrüstung (d.h. analog und digital) wurde nicht in der Planung berücksichtigt, da die DB aussagegemäß nicht zu einer entsprechenden Doppelausrüstung verpflichtet ist. Gesamtwirtschaftlich wäre ein entsprechendes Risiko bzw. die Nachrüstung von älteren Fahrzeugen einzukalkulieren.

ad 28)

190. Es wird davon ausgegangen, dass die Planung genehmigungsfähig ist. Entsprechend sind keine Risikopositionen in der Planung enthalten. Durch die technische Abnahme gegebenenfalls erforderliche Zusatzarbeiten wurden daher korrekterweise nicht in der Kostenplanung berücksichtigt.

ad 29)

191. Die Planung geht von den regulatorischen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Erstellung (Frühjahr 2009) aus. Die seitdem bekannt gewordenen Änderungen (z.B. die TSI-SRT, Brandbemessungskurve) sollten nach Aussage der DB keine wesentlichen Effekte auf die geplanten Kosten haben. Eine Aufarbeitung der Auswirkungen aller Auflagen zur Tunnelsicherheit durch das EBA seit 1994 war im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit zur Auftragsbearbeitung nicht möglich.

ad 30)

192. Informationen zur Zeit- und Terminplanung wurden von der DB nicht zur Verfügung gestellt.

ad 31) bis 37)

193. Eine Relevanz des Punktes besteht nach unserer Einschätzung nur für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeitsrechnung und war insofern nicht Bestandteil unseres Auftrags.

ad 38)

194. Auskunftsgemäß wurden Risiken, die heute absehbar sind, berücksichtigt. Entsprechend wurden nicht absehbare Störungen im Rahmen der einwertigen Planung nicht berücksichtigt.

ad 39)

195. Das Risikomanagement der DB war nicht Gegenstand unseres Auftrags.

ad 40)

196. Die Planungen beruhen nach wie vor auf einem Betriebsbeginn in 2019.

ad 41) und 42)

197. Von der Bahn wurden uns diesbezügliche keine Auskünfte erteilt.

ad 43)

198. Die Beurteilung der Frage war nicht Gegenstand unseres Auftrags.

V. Finanzierung

1. Sachverhalte

199. Für die Finanzierung des Projektes Stuttgart 21 liegen zum Stichtag 15. November 2010 zwei Finanzierungsvereinbarungen sowie eine Gemeinsame Erklärung zur Realisierung des Projektes vor, die am 2. April 2009 von den Projektbeteiligten (Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Bund, vertreten durch das BMVBS; EIU und Land Baden-Württemberg sowie seinen Partnern beim Projekt Stuttgart 21) unterzeichnet wurden. Zum Thema Wirtschaftlichkeitsrechnung und den hierzu gestellten Fragen verweisen wir auf Kapitel C. VII dieses Berichtes.

Die Finanzierungsvereinbarungen beinhalten neben dem Verkehrsprojekt das Städtebauprojekt sowie alle hiervon betroffenen Abstell- und Behandlungsanlagen. Grundlage bildet der GWU des Verkehrsprojektes Stuttgart 21 (€ 2.810 Mio real und € 3.076,0 Mio nominal) und der GWU der NBS Wendlingen – Ulm (€ 2.025 Mio real und € 2.367,1 Mio nominal) auskunftsgemäß auf Preis- und Kostenbasis 2004.

200. In den beiden Finanzierungsvereinbarungen für das Projekt Stuttgart 21 sind die folgenden Finanzierungsbeiträge vorgesehen:

Finanzierung		Anmerkung
Projektkosten Planungs- und Preisstand 2004	Mio € 2.810,0	realer Wert
Nominalisierung	266,0	
Projektkosten Planungs- und Preisstand 2004	3.076,0	nominalisierter Wert
Land Baden-Württemberg und Partner	389,4	nicht rückzahlbarer Zuschuss
Flughafen Stuttgart	107,8	nicht rückzahlbarer Zuschuss
Bund (Mittel aus § 8 Abs. 1 BSchwAG)	563,8	Festbetrag (Nominalisierung von € 63,8 Mio enthalten)
LuFV (Mittel aus § 8 Abs. 2 BSchwAG)	197,0	Festbetrag (keine Nominalisierung)
DB AG	1.237,0	
GVFG-Bundesprogramm	281,0	Bund € 168,6 Mio Land € 112,4 Mio
Beitrag der DB AG aus den für die Durchführung von Ersatzinvestitionen gemäß § 2 Abs. 1 der LuFV bereitgestellten Mitteln	300,0	eine Fortschreibung erfolgt Festbetrag (keine Nominalisierung)
Finanzierung ohne Risikobudget	3.076,0	
Kostenüberschreitungen bis zu € 1.000,0 Mio		
Eigenmittel DB AG	220,0	
Land Baden-Württemberg und Partner	780,0	davon Flughafen Stuttgart € 119,4 Mio
	1.000,0	
Kostenüberschreitungen über € 1.000,0 Mio		
DB AG	160,0	
DB AG	130,0	reduziert sich um den Betrag, der eventuell für eine Zwischenfinanzierung bei der NBS Wendlingen - Ulm aufgewendet werden muss, bevor die Bundesfinanzierung in 2016 startet
Land Baden-Württemberg und Partner	160,0	
	450,0	
Risikobudget für Kostenüberschreitungen	1.450,0	
Gesamtfinanzierung	4.526,0	

Quelle: Finanzierungsvertrag zwischen EIU, Land Baden-Württemberg und Partner sowie zwischen EIU und Bund, 2. April 2009

201. Für zusätzliche Kosten aus auftretenden Risiken, mit denen die nominalisierten Kosten von € 3.076,0 Mio überschritten werden, ist ein pauschaler Finanzierungsbeitrag (Risikobudget) von € 1.450,0 Mio vorgesehen (siehe Tabelle in Text 200). Für den Fall weiterer Kostensteigerungen gibt die Finanzierungsvereinbarung lediglich vor, dass Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien aufgenommen werden müssen (Sprechklausel). Daraus resultierende Entscheidungen müssen einstimmig von allen Vertragsparteien getroffen werden.
202. Bei Überschreitung der in der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg und seinen Partnern vorgesehenen Projektkosten von € 3.076,0 Mio, die nicht durch Einspa-

rungen oder Chancen ausgeglichen werden können und bei allen Änderungen, die von Bund, Land, Stadt, Region oder Flughafen gewünscht werden sowie wesentlichen Änderungen der Vorgaben der Projektbeschreibung in Bezug auf die äußerliche Gestaltung der Bauwerke, auf die Eignung zum verkehrlichen Gebrauch oder die eine verspätete Inbetriebnahme zur Folge haben, ist nach § 13 der Finanzierungsvereinbarung die Zustimmung des Lenkungskreises Stuttgart 21 erforderlich.

2. Fragen an die Wirtschaftsprüfer

203. Zum Thema Wirtschaftlichkeitsrechnung und den hierzu gestellten Fragen verweisen wir auf Kapitel C. VII. dieses Berichtes.

3. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

204. Die Fragen beziehen sich nicht auf unseren Auftragsgegenstand, bei dem die Wirtschaftlichkeitsrechnung und deren Finanzierungsgrundlagen explizit ausgenommen sind.

Feststellungen PwC AG WPG

205. Der Finanzierungsanteil der DB AG an der Regelfinanzierung sowie an der Risikofinanzierung beträgt insgesamt € 1.747,0 Mio. Das entspricht einem Anteil von 38,6 % der Gesamtfinanzierung. Darüber hinaus finanziert die DB AG außerhalb der Finanzierungsvereinbarung bis Anfang 2009 angefallene Planungskosten von € 185,9 Mio, die in den Projektkosten von € 4.087,8 Mio nicht enthalten sind. Damit erhöht sich der Eigenanteil der DB AG auf insgesamt € 1.932,9 Mio.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

Zusammenfassung

206. Zusammenfassend gehen wir davon aus, dass infolge der dargestellten Einspar- und Optimierungspotenziale die angegebene Kostenschätzung von € 4.088 Mio. höheren Risiken als Chancen ausgesetzt ist. Konkrete Hinweise darauf, dass diese Risiken in ihrem Erwartungswert die in der Finanzierungsvereinbarung vereinbarte Gesamtfinanzierung von € 4.526 Mio. deutlich übersteigen, liegen uns jedoch nicht vor.

VI. Projektabbruch

207. Im Falle eines Projektabbruchs ergeben sich für die DB AG negative Effekte. Dabei unterscheidet die DB AG in Ausstiegskosten und Kosten für Reinvestitionen. Zusammenfassend stellen sich die beiden Effekte wie folgt dar.

	Mio €
Ausstiegskosten	1.522,0
Kosten für Reinvestitionen	1.345,0
	2.867,0

1. Ausstiegskosten

a) Sachverhalte

Übersicht

208. Unter den Ausstiegskosten versteht die DB AG im Wesentlichen negative Effekte im Zusammenhang mit Grundstücken, bereits vereinnahmten und zurückzuzahlenden Beträgen sowie Planungs- und Baukosten, die bereits gezahlt sind oder aufgrund von vertraglichen Bindungen noch zu Auszahlungen führen.

209. Eine Übersicht ist nachfolgend dargestellt:

	Mio €	Mio €
Grundstücke		
Rückabwicklung Grundstücksverkäufe von 2001 mit Zinsen	743,1	
abzgl. Erstattungen für Bodenuntersuchungen und Bodenmodellierungen und Zinsen	-35,5	
Schadenersatz U-Bahn sowie erwartete Mindererlöse Baufeld A1	50,0	757,6
zurückzuzahlende Zuschüsse ¹⁾		
Rückzahlung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart (erhalten 31. Juli 2008)	112,2	
Verzinsungsanspruch des Flughafen Stuttgart seit 1. August 2008	3,0	115,2
Planungs- und Baukosten		
Stuttgart 21		
Planungskosten (incl. Planungskosten von € 185,9 Mio)	242,3	
Baukosten	159,6	
sonstige gebundene Ingenieurverträge	47,1	
	449,0	
ABS / NBS Stuttgart - Augsburg		
Planungskosten	167,9	
Baukosten	6,8	
sonstige gebundene Ingenieurverträge	19,9	
	194,6	
Kosten der Projektleitung von November 2010 bis Juni 2011 zur qualifizierten Abwicklung	5,6	649,2
		1.522,0

¹⁾ Betriebskostenzuschuss des Flughafens Stuttgart außerhalb der Finanzierungsvereinbarung

Grundstücke

Grundstückskaufvertrag mit der Stadt Stuttgart über die Teilgebiete A2, A3, B, C, D

210. Mit Kaufvertrag vom 21. Dezember 2001 wurden die Teilgebiete A2, A3, B, C und D an die Stadt Stuttgart veräußert. Der Erhalt der für die kaufgegenständlichen Flächen vereinbarten Zahlungen versetzten die DB AG und die DB Netz in die Lage einen Beitrag zur Finanzierung des Projektes zu leisten.



Quelle: <http://www.stuttgart21.de>

211. Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass die Grundlage des Kaufvertrages die Realisierung des Großprojektes Stuttgart 21 ist. Ein Rücktrittsrecht der Vertragsparteien ist möglich, sofern das Projekt Stuttgart 21 nicht realisiert wird. Im Falle eines Rücktritts trägt die zurücktretende Partei die hierbei anfallende Grunderwerbsteuer und die verursachten Notariats- und Grundbuchkosten.
212. Als Kaufpreis zwischen der Stadt Stuttgart (Käufer) und der DB AG (Verkäufer) wurden € 424,4 Mio vereinbart.
213. Der Kaufvertrag enthält in § 3 eine Verzinsungsregelung. Der Kaufpreis (€ 424,4 Mio) für die Teilgebiete A2 und A3 ist ab dem 31. Dezember 2000 und für die Teilgebiete B, C und D ab dem 31. Dezember 1999 mit jeweils 5,5 % p.a. bis zum Zeitpunkt der tatsächlichen anteiligen Kaufpreiszahlung, die am 31. Dezember 2001 erfolgte, zu verzinsen. Hieraus ergaben sich Zinszahlungen zum 31. Dezember 2001 von € 12,7 Mio für die Flächen A2 und A3 sowie € 22,0 Mio für die Flächen B, C, D der Stadt Stuttgart an die DB AG.
214. § 18 des Kaufvertrags sieht ein Rücktrittsrecht vor. Danach hat der Verkäufer dem Käufer den erhaltenen Kaufpreis (€ 424,4 Mio) zuzüglich der bis zum 31. Dezember 2001 angefallenen und gezahlten Zinsen einschließlich etwaiger Verzinsungen gemäß § 3 des Kaufvertrages (insgesamt € 34,7 Mio) zuzüglich 5,5 % Zinsen p.a. ab Kaufpreiszahlung (31. Dezember 2001) zu

erstatten. Die DB AG hat diese weiteren Zinsen für den Zeitraum 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2010 mit € 284,2 Mio berechnet.

215. Insgesamt ergeben sich aus den §§ 3 und 18 Rückzahlungsverpflichtungen der DB AG an die Stadt Stuttgart von € 743,1 Mio (Stand: 31. Dezember 2010).
216. Im Rahmen der Altlastenregelung (§ 8 des Kaufvertrags) haben sich die Vertragsparteien darauf verständigt, dass der Verkäufer sich pauschal an den Kosten des Käufers für die Erkundung mit € 14,8 Mio beteiligt. Bis zum 31. Juli 2007 waren € 8,2 Mio in drei Teilbeträgen zur Zahlung fällig. Weitere € 6,6 Mio werden zum 31. Dezember 2012 fällig. Im Falle eines Rücktritts werden geleistete Zahlungen nur zurückerstattet, sofern sie nicht bereits für Bodenerkundungen verbraucht sind. Nach Auskunft der DB AG ist der erste Teilbetrag (€ 2,0 Mio) von der Stadt Stuttgart für ein Bodenerkundungsprogramm auf dem Teilgebiet C verausgabt.
217. Darüber hinaus beteiligt sich der Verkäufer an weiteren Kosten (Bodenaushub, Modellierung; § 9 des Kaufvertrags). Hierfür wurde vereinbart, dass der Verkäufer dem Käufer € 17,0 Mio zahlt. Der Betrag war am 31. Dezember 2001 fällig und ist entrichtet worden.
218. Das in § 18 des Kaufvertrages geregelte Rücktrittsrecht sieht vor, dass die von der DB AG an die Stadt Stuttgart gezahlten Beträge zur Altlastensanierung (§ 8 des Kaufvertrages) und für den Bodenaushub (§ 9 des Kaufvertrages) zuzüglich 5,5 % Zinsen p.a. ab Erhalt des jeweiligen Betrages zurück zu erstatten sind. Die bisher von der DB AG gezahlten Beträge von insgesamt € 23,2 Mio sowie die hierauf entfallenden Zinsen, die bisher von der DB AG nicht berechnet worden sind, sind auf die Ausstiegskosten anzurechnen.

Insgesamt gibt die DB AG den Rückzahlungsbetrag einschließlich bis 31. Dezember 2010 mit € 35,5 Mio an.

Grundstücke auf der Teilfläche A1

219. Dem Teilgebiet A1 liegt folgender Bebauungsplan zugrunde:



Quelle: <http://www.stuttgart21.de>

220. Im Teilgebiet A1 sind die Baufelder 1 bis 3 und 14 vermarktet und bereits bebaut. Auf den Baufeldern 1 bis 3 sind Gebäude der Landesbank Baden-Württemberg errichtet worden. Auf dem Baufeld 14 ist das Gebäude der Süd Leasing entstanden. Die weiteren Baufelder 4 bis 13 sind geräumt. Die neue Bibliothek befindet sich auf einem Teil des Baufeldes 10 im Rohbau. Im Juni 2010 sind die Baufelder 6, 8 und 9 verkauft worden. Die übrigen Baufelder befinden sich noch in der Vermarktung.
221. Im Kaufvertrag für die Baufelder 6, 8 und 9 wurde dem Erwerber bis zum 31. Dezember 2010 ein freies Rücktrittsrecht eingeräumt. Darüber hinaus wurde ein Rücktrittsrecht bis zum 31. Dezember 2011 für den Fall der Erteilung einer im Wesentlichen nicht antragsgemäßen Baugenehmigung vereinbart. Die DB AG geht davon aus, dass bei einem Projektabbruch der Käufer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch machen wird.
222. Nach dem Bebauungsplan Stuttgart 21 Teilgebiet A1 in den Stadtbezirken Stuttgart-Mitte und -Nord für die Entwicklung und Bebauung des Teilgebietes A1 ist rechnerisch ein Flächenanteil von 0,7 ha Grünfläche und 0,3 ha Spielfläche zu berücksichtigen. Nach Auskunft der DB AG können diese Ausgleichsflächen auch auf den weiteren Teilgebieten realisiert werden. Da bei einem Projektabbruch der Grünflächenausgleich auf den anderen Teilgebieten nicht erfolgen

kann, sind die Ausgleichsflächen auf dem Teilgebiet zu realisieren. Aus diesem Grund sinkt die vermarktbare Restfläche um die für den Grünflächenausgleich vorgesehen Fläche von ca. 1 ha.

Dabei geht die DB AG davon aus, dass im Falle eines Projektabbruchs und des Rücktritts des Käufers der Baufelder 6, 8 und 9 für alle noch unbebauten Baufelder unter Berücksichtigung eines auf der Teilfläche A1 zu schaffenden Grünflächenausgleichs nur noch 80 % des ursprünglich kalkulierten Erlöses für die unter Abzug des Grünflächenausgleichs vermarktbar Baufelder erzielt werden können.

Schadenersatz Stuttgarter Straßenbahn AG

223. Durch das Teilgebiet A1 wird die Stadtbahnlinie U12 führen, die der öffentlichen Nahverkehrsererschließung des Teilgebietes A2 dient. Diese Trassenführung auf der Teilfläche wurde bereits durch die DB AG realisiert. Im Falle eines Projektabbruchs schätzt die DB AG, dass Entschädigungsleistungen an die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) zu zahlen sind bzw. eine Neutrasierung einschließlich eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich werden. Diese Kosten werden von der DB AG mit bis zu € 4,9 Mio angegeben.

Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart

224. Die Flughafen Stuttgart AG gewährte der DB AG außerhalb der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 einen (im Falle der Realisierung des Projektes Stuttgart 21) nicht rückzahlbaren Betriebskostenzuschuss mit € 112,2 Mio (§ 1 der Vereinbarung). Für den Fall des Projektabbruchs sieht § 3 der Vereinbarung vor, dass der Zuschuss an die Flughafen Stuttgart AG zurückzuzahlen ist. Der erhaltene Betrag ist dabei ab dem Zeitpunkt der Gutschreibung auf dem Konto des Empfängers bis zur Gutschreibung auf dem Konto der Flughafen Stuttgart AG mit dem Zinssatz EONIA zu verzinsen. Hierzu hat die DB AG eine taggenaue Berechnung vorgenommen und eine Verzinsung bis 31. Dezember 2010 von € 3,0 errechnet.

Planungs- und Baukosten Stuttgart 21 und ABS / NBS Stuttgart - Augsburg (hier: NBS Wendlingen - Ulm)

225. Alle Finanzierungspartner sind sich einig, dass die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen - Ulm unmittelbar miteinander verbunden sind und die vorhandenen betrieblichen Abhängigkeiten die Realisierung gegenseitig beeinflussen. In der Präambel der Gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen - Ulm wird ausgeführt, dass der Baubeginn der NBS Wendlingen - Ulm zeitlich vorzuziehen ist, damit beide Vorhaben gemeinsam in Betrieb genommen werden können. Insgesamt soll damit erreicht werden, dass die Einbindung Baden-Württembergs in das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert, der Flughafen Stuttgart angebunden und der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg gestärkt werden.

Da mit einem Projektabbruch von Stuttgart 21 auch die NBS Wendlingen - Ulm zumindest in absehbarer Zeit nicht realisiert werden wird, geht die DB AG davon aus, dass nicht nur sämtliche Planungs- und Baukosten für Stuttgart 21, sondern auch für die NBS Wendlingen - Ulm als verloren anzusehen sind.

Die bisher (bis 31. Oktober 2010) angefallenen Planungs- und Baukosten für die Projekte Stuttgart 21 (€ 242,5 Mio bzw. € 159,6 Mio) und NBS Wendlingen - Ulm (€ 167,9 Mio bzw. € 6,8 Mio) werden von der DB AG mit insgesamt € 576,6 Mio ermittelt. Für sonstige gebundene Ingenieurverträge werden nach den Erhebungen der DB AG noch insgesamt € 67,0 Mio fällig.

Um die beiden Projekte qualifiziert abzuschließen, rechnet die DB AG mit weiteren Projektkosten von € 5,6 Mio für sechs Monate bis 30. Juni 2011.

b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer

- 44) Wie hoch werden die Ausstiegskosten zur Zeit - Stand Nov. 2010 - beziffert, und wie setzen sich diese im Detail zusammen (nicht nur Ebene der Kostenarten wie "Planungskosten", "Bau/Vergaben", sondern aktivitätsbezogen wie Kosten des Nordflügel-Abrisses, PK Vorplanung, PK Entwurfs- und Genehmigungsplanung, PK Probebohrung, Fällen der Bäume, Beginn des Grundwassermanagements uvm)?
- 45) Welche Änderungen erwartet die DB AG für welche Größen, wenn der Ausstieg zum 30. Juni 2011 unter Beibehaltung des bisher vorgesehenen Bau- und Vergabeplans vollzogen würde
- 46) Trifft es zu, dass seit Abschluss des Memorandum of Understanding (2007?) bis Ende 2009 Planungskosten von € 73 Mio für S 21 anfielen (Angabe in der AR-Vorlage vom 10.12.2009)?
- 47) Wenn ja: Wie begründet sich die Gesamtsumme von 240 Mio. Euro (Differenz = 167 Mio. Euro), die in jüngerer Zeit als Zahl genannt werden? Was fiel vor dem MoU an, welche Kosten sind erst in diesem Jahr entstanden?
- 48) Trifft es zu, dass die bis Ende 2009 angefallenen Planungskosten aktiviert und außerplanmäßig abgeschrieben wurden?
- 49) Für welchen Zeitraum übernimmt das Land Planungskosten in Höhe von 40 %?
- 50) Zu den Kosten durch Bau/Vergaben: Welche Kosten sind bereits durch laufende oder abgeschlossene Bauaktivitäten entstanden? Welche weiteren Aufträge sind bereits vergeben?
- 51) Wie sind die Verträge mit den Auftragnehmern bei den noch zu leistenden Tätigkeiten konzipiert: Welche Ausstiegsklauseln sind vorgesehen, insbes. vor dem Hintergrund der mehrmonatigen Proteste? Hat die DB AG die Konditionen vor dem Hintergrund des absehbaren öffentlichen Konfliktes geändert?
- 52) Warum löste die DB AG Mitte 2009 die Rückstellung als Gegenposition für die Grundstückserlöse in Höhe von € 615 Mio auf, obwohl bis Ende 2009 die Projektpartner ein Rücktrittsrecht hatten und die DB AG im Herbst 2009 den Bedarf sah, die Kalkulation noch einmal grundlegend zu prüfen?

- 53) Stimmt die DB AG zu, dass eine Rückabwicklung der Grundstückskäufe eine Korrekturbuchung des Konzerns nach sich zieht und seine Liquidität belastet, aber keine Kosten darstellt, sondern einen Aktiv-Passiv-Tausch ("Grundstücke gegen Bank")?
- 54) Welche Kosten verursacht das versehentlich abmontierte und nicht neu beantragte Signal, und wo gehen diese Kosten in der Rechnung ein? Wer trägt diese? Ist es auszuschließen, dass sie unter Planungskosten firmieren?

c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

226. Als Ausstiegskosten sind die Kosten zu berücksichtigen, die eine echte Kostenbelastung darstellen, unmittelbar auf eine Entscheidung zum Abbruch des Projektes zurückzuführen sind und mit denen kein Nutzen (in der Vergangenheit wie in der Zukunft) für die DB AG verbunden ist. Auf Basis dieser Definition sind die von der DB AG vorgelegten Ausstiegskosten aus unserer Sicht wie folgt zu untergliedern:

Ausstiegskosten				
€ Mio.	A1	A2	A3	Gesamt
Grundstücke				
Rückabwicklung Grundstücksverkäufe von 2001 mit Zinsen			708,0	708,0
Mindererlöse aus Grundstücksverkäufen			46,0	46,0
zurückzuzahlende Zuschüsse				
Rückzahlung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart (erhalten 31.7.2008)			112,2	112,2
Weiterer Verzinsungsanspruch seit 1.8.2008 (EONIA ca. 2% im Schnitt)			3,0	3,0
Planungs- und Baukosten				
Stuttgart 21				
Planungskosten	242,2			242,2
Baukosten	159,6			159,6
Sonstige gebundene Ingenieurverträge	47,1			47,1
Schadenersatzzahlung an SSB	4,0			4,0
ABS / NBS Stuttgart - Augsburg				
Planungskosten		167,9		167,9
Baukosten		6,8		6,8
Sonstige gebundene Ingenieurverträge		19,9		19,9
Kosten der Projektleitung von November 2010 bis Juni 2011		5,6		5,6
kalkulatorische Zinsen				Höhe ungewiss
Gesamt	452,9	200,2	869,2	1.522,3

227. Die oben dargestellte Untergliederung ist wie folgt definiert:

- A1: Die im Zeitpunkt des Projektausstiegs aufgelaufenen und abzuschreibenden Planungs- und Baukosten Stuttgart 21 einschließlich der Zinsen stellen echte Ausstiegskosten dar. Zusätzlich sind kalkulatorische Zinsen auf die bis zum Ausstiegszeitpunkt aufgelaufenen Planungs- und Baukosten Stuttgart 21 als Ausstiegskosten zu erfassen. Diese müssten

ggfs. entsprechend berechnet werden. Bei der Berechnung der Höhe der Ausstiegskosten wären nur solche Kosten zu berücksichtigen, die keinen weiteren Nutzen für die DB oder andere Projektpartner hätten.

- A2: Die aufgelaufenen Planungs- und Baukosten der NBS Ulm – Wendlingen stellen nur dann Ausstiegskosten im Zusammenhang mit Stuttgart 21 dar, wenn das Projekt NBS ausschließlich auf Grund des Projektausstieges Stuttgart 21 beendet würde. Bei der Berechnung der Höhe der Ausstiegskosten wären nur solche Kosten zu berücksichtigen, die keinen weiteren Nutzen für die DB oder andere Projektpartner hätten.
- A3: keine Ausstiegskosten:

228. Die Rückzahlung der erhaltenen Betriebskostenzuschüsse Flughafen Stuttgart einschließlich Zinsen (€ 115,2 Mio.) stellen aus unserer Sicht keine Ausstiegskosten dar, da ihnen die in der Vergangenheit zugeflossenen Einzahlungen gegenüber stehen. Per Saldo entsteht für die Projektpartner und damit auch für die DB daraus kein Aufwand. Das gilt auch für die Zinsaufwendungen, da diesen kalkulatorische Zinsen auf die zur Verfügung stehende Liquidität gegenüber gestellt werden müssen und diese sich dadurch insoweit neutralisieren.
229. Die Rückabwicklung Grundstücksverkäufe (€ 708,0 Mio.) enthalten Grundstückskaufpreise von € 424,4 Mio. zuzüglich vertraglich vereinbarter Zinszahlungen von insgesamt € 318,7 Mio. und abzüglich der anzurechnenden Beträge für Altlastensanierung und Bodenmodellierung i.H.v. € 35,1 Mio. Die Zinsberechnung umfasst den Zeitraum 1.1.2000 bis 31.12.2010. Die daraus entstehende Rückzahlung stellt keine Ausstiegskosten dar, da den auszahlenden Beträgen entsprechende Einzahlungen in der Vergangenheit bzw. kalkulatorische Zinserträge auf die zur Verfügung stehende Liquidität gegenüber stehen und von der DB vereinnahmt worden sind. Per Saldo ergibt sich kein Aufwand.
230. Zwar stellt die Tatsache, dass die entsprechenden Grundstücksflächen keiner höherwertigen Nutzung zugeführt werden können, einen „wirtschaftlichen Nachteil der Variante Projektausstieg“ dar; ein Aufwandsüberhang und damit echte Ausstiegskosten sind damit jedoch nicht verbunden.
231. Die Mindererlöse aus Grundstücksverkäufen von € 46 Mio. ergeben sich aus einem Abschlag auf die Grundstückspreise der im Ausstiegsfall vermarktbareren Grundstücke von ca. 20 % sowie durch eventuell eintretende Flächenminderung vermarktbarer Flächen durch notwendige Verwendung von Baufeldern als Grünflächenausgleich.
232. Diese Mindererlöse aus zukünftigen Grundstücksverkäufen stellen keine Ausstiegskosten (Aufwandsüberhänge), sondern „lediglich“ geringere Ertragschancen aus der Vermarktung der Grundstücke dar; auch im Ausstiegsfall werden bei den vermarktbareren Grundstücken Ertragsüberschüsse erzielt.

233. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Ausstiegskosten im ungünstigsten Fall nach den Zahlenangaben der DB die Fälle A1 und A2 (zusammen € 653,1 Mio.) zuzüglich kalkulatorischer Zinsen auf diese Ausstiegskosten umfassen.

ad 44)

234. Eine aktivitätsbezogene Aufgliederung der Planungs- und Baukosten ist anhand der vorliegenden Unterlagen nicht möglich.

ad 45)

235. Uns liegen keine Berechnungen nach der oben dargestellten Systematik für die Berechnung der Ausstiegskosten vor.

ad 46 bis 47)

236. Bis zum Abschluss des Finanzierungsvertrages am 2.4.2009 sind bereits Planungskosten in Höhe von € 185,9 Mio. angefallen. Bei den von der DB AG vorgelegten Planungskosten von insgesamt € 242,2 Mio. bedeutet dies weitere Planungskosten von € 56,3 Mio. für das Projekt Stuttgart 21 nach Abschluss des Finanzierungsvertrages.

237. Die Planungskosten des Projektes Stuttgart 21 von € 242,2 Mio. betreffen nach Aufzeichnungen der DB AG Vorjahre mit € 204,5 Mio., das Geschäftsjahr 2010 mit € 26,5 Mio. sowie das Bestellobligo mit € 11,2 Mio. bzw. unter Einbeziehung der Planungskosten ABS/NBS Stuttgart - Augsburg Vorjahre mit € 354,1 Mio., das Geschäftsjahr 2010 mit € 33,7 Mio. sowie das Bestellobligo mit € 22,3 Mio. (gesamte Planungskosten: € 410,1 Mio.). Eine zeitliche Aufgliederung der Planungskosten vom Zeitpunkt des Abschlusses des MoU am 19.7.2007 bis zum 19.12.2009 liegt nicht vor.

ad 48)

238. Nach den uns erteilten Auskünften werden die historischen Planungskosten von der DB außerhalb der Finanzierungsvereinbarung getragen.

ad 49)

239. Die Finanzierung erfolgt entsprechend des Finanzierungsvertrages. Gemäß § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrages bestand eine Verpflichtung des Landes zur Zahlung von 40 % der Gesamtkosten nur bei einem Projektabbruch bis zum 31.12.2009. Eine darüber hinaus gehende Vereinbarung, dass das Land Planungskosten übernimmt, existiert nach unserem Kenntnisstand nicht.

ad 50)

240. Die angefallenen Baukosten für das Projekt Stuttgart 21 belaufen sich auf € 159,6 Mio. und für das Projekt ABS/NBS Stuttgart - Augsburg auf € 6,8 Mio. Darin enthalten ist das Bestellobligo von € 82,5 Mio. für das Projekt Stuttgart 21 und € 1,4 Mio. für das Projekt ABS/NBS Stuttgart - Augsburg. Eine Aufgliederung der Baukosten auf die einzelnen Aktivitäten ist anhand der vorliegenden Unterlagen nicht möglich.

ad 51)

241. Einzelne Verträge haben uns nicht vorgelegen, es liegen keine Angaben zu Ausstiegsklauseln bzw. Änderung der vertraglichen Konditionen vor.

ad 52)

242. Hierzu kann keine Aussage getroffen werden, da uns zur Beurteilung keine Informationen vorliegen.

ad 53)

243. Zur bilanziellen Behandlung können wir keine Aussage treffen, da uns entsprechende Informationen nicht vorliegen.

ad 54)

244. Hierzu liegen uns keine Angaben vor

Feststellungen PwC AG WPG

ad 44)

245. Siehe Ausführungen in Text 207 ff.

ad 45)

246. Detaillierte Unterlagen für die Beantwortung dieser Fragen wurden nicht zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich verweisen wir auf die Darstellung in der Tabelle in 208. Hierin wurde von einem qualifizierten Projektabschluss bis Juni 2011 ausgegangen.

ad 46) und 47)

247. Eine zeitliche Aufgliederung der Planungskosten konnte uns von der DB AG nicht vorgelegt werden. Die den WPGs vorgelegten Abfragen aus SAP beziehen sich immer auf die gesamten

Planungs- und Baukosten. Eine zeitliche Abgrenzung ist nach Auskunft der DB AG aus dem System heraus nicht möglich.

ad 48)

248. Vereinbarungsgemäß nehmen wir zu bilanziellen Fragen keine Stellung.

ad 49)

249. Gemäß § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrages zwischen den EIU, dem Land und seinen Partnern hätte das Land bei einem Projektabbruch bis 31. Dezember 2009 40 % der für den Zeitraum der Zeichnung des Memorandum of Understanding am 19. Juli 2007 bis zum 31. Dezember 2009 angefallenen Planungskosten tragen müssen.

ad 50)

250. Die aufgelaufenen Baukosten als auch die beauftragten aber noch nicht abgerechneten Leistungen sind in der Tabelle (siehe Text 207) unter Baukosten bzw. beauftragte Ingenieurleistungen dargestellt.

ad 51)

251. Hierzu kann keine Aussage getroffen werden, da uns einzelne Verträge für noch zu leistende Tätigkeiten nicht vorgelegen haben. Dies ist auch nicht Auftragsgegenstand.

ad 52) und 53)

252. Vereinbarungsgemäß nehmen wir zu bilanziellen Fragen keine Stellung.

ad 54)

253. Zu dieser Fragestellung liegen keine Informationen vor. Dies ist auch nicht Auftragsgegenstand.

Zusätzliche Feststellungen

254. Hinsichtlich der Würdigung der Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe ist zunächst zu beachten, dass diese Grundstücke ursprünglich an die Stadt Stuttgart veräußert wurden (siehe Text 210). Der Kaufpreisfindung für diesen Verkauf lag ein grundsätzlich anderes Nutzungskonzept für diese Grundstücke zugrunde als dies bei einer Rückübertragung der Fall sein wird. Im Falle der Rückübertragung müsste eine Überprüfung der Werthaltigkeit der Grundstücke unter Berücksichtigung der Nutzung für den Eisenbahnbetrieb erfolgen. Dies würde voraussichtlich zu einem deutlich geringeren Wertansatz und damit zu erheblichen aufwandswirksamen Wertberichtigungen führen.

255. Die Gesamtwürdigung der Ausstiegskosten hängt entscheidend von der Sichtweise (z.B. DB AG; Stadt Stuttgart, Land BW, Bund) und dem Zeitpunkt der Betrachtung ab. Insbesondere die Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe wird nach unserer Auffassung künftig nicht nur zu einer Liquiditäts- sondern auch zu einer Aufwandsbelastung für die DB AG führen. Dies kann auch unter Berücksichtigung von Zinserträgen und -aufwendungen zu mehr als einem vollständigen Aufzehren von den auskunftsgemäß in der Vergangenheit vereinnahmten Erlösen führen. Aus heutiger Sicht besteht für die DB AG aus diesem Sachverhalt somit das Risiko einer Liquiditäts- und Aufwandsbelastung.
256. Nach unserer Auffassung ist eine grundsätzliche Berücksichtigung der Kosten der Rückübertragung der Grundstücke unter den Ausstiegskosten somit vertretbar. Hinsichtlich der übrigen von der DB AG ermittelten Ausstiegskosten haben wir keine Hinweise, dass diese dem Grunde und der Höhe nach nicht plausibel sind.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

257. Bei der Beurteilung der Ausstiegskosten sind zunächst einmal zwei wesentliche Randbedingungen festzulegen. Zum einen ist festzuhalten, dass die Bestimmung der Ausstiegskosten als Grundlage einer Entscheidung zum Projektausstieg dienen soll. Ein derartiger Wert kann daher immer nur im Zusammenhang mit den geplanten Kosten der Projektfortführung gesehen werden, mit denen dieser verglichen werden soll. Entsprechend sind nicht mehr entscheidungsrelevante Kosten der Vergangenheit in die Kostenschätzung für beide oder keine der beiden Alternativen einzurechnen. Eine Einbeziehung in die Kostenschätzung lediglich einer der Alternativen verzerrt hingegen den Vergleich, da die Kosten unabhängig von der heute getroffenen Entscheidung unumkehrbar bereits angefallen sind.
258. Zweitens hängt die Beurteilung der Ausstiegskosten immer von der Sichtweise des jeweiligen Entscheiders ab, da nur die ihn betreffenden Vor- und Nachteile eines Ausstiegs in die Entscheidung einfließen dürfen. Wir haben in diesem Zusammenhang versucht, die aus Sicht der DB dargestellte Entscheidungsgrundlage in einer überschlägigen Rechnung in eine an einer gesamtwirtschaftlichen Sicht orientierte Entscheidungsgrundlage zu transformieren.

Rückzahlung Grundstückskäufe / Wertverluste A1

259. Der Ansatz der möglichen Rückzahlung des Kaufpreises für die Grundstücke A2 bis D durch die DB erfolgte aus Sicht der DB sachgerecht. Aus dieser Zahlung resultiert der DB im Vergleich zur Projektfortführung ein Abfluss an liquiden Mitteln, ohne dass dem wesentliche wirtschaftliche Vorteile gegenüber stehen. Aus einer eher gesamtwirtschaftlichen Sicht ist die Frage der Liquiditätsverteilung zwischen beteiligten Wirtschaftssubjekten nicht entscheidungsrelevant. Entscheidungsrelevant ist aber, dass im Falle eines Projektausstiegs keine gesamtwirtschaftlich alternativ zu nutzenden Flächen von in Summe ca. 1,2 Mio. m² entstehen. Wenn man insofern die Nettozahlung der DB an die Stadt Stuttgart in Höhe von € 708 Mio. als eine Approximation

des gesamtwirtschaftlichen Schadens aus der im Falle eines Ausstiegs nicht mehr möglichen Nutzung von 1,2 Mio. m² im Stadtgebiet von Stuttgart interpretiert, erscheint dieser Wert als Ansatz für mögliche Ausstiegskosten gerechtfertigt.

260. Gleiches gilt dem Grunde nach für die ausgewiesenen Wertverluste der Grundstücke im Bereich A1.

Rückzahlung des Betriebskostenzuschusses des Flughafen Stuttgart

261. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sind die Rückzahlungen des Betriebskostenzuschusses durch die DB an den Flughafen nicht anzusetzen, aus Sicht der DB hingegen schon.

Ansatz von geleisteten Planungs- und Baukosten

262. Bereits aufgewendete Planungs- und Baukosten sind nur dann anzusetzen, wenn diese
- entweder im Falle eines Ausstiegs doppelt anfallen würden oder
 - in den Kosten für Stuttgart 21 enthalten sind und somit eine Erfassung dieser Sowieso-Kosten in beiden Alternativen der Entscheidungssituation zu erfolgen hat.
263. Insofern sind aus unserer Sicht die für Stuttgart 21 bereits angefallenen Kosten dann in den Ausstiegskosten anzusetzen, wenn diese auch in den Projektkosten enthalten sind. Dieses ist bis auf € 186 Mio der Fall. Die Kosten der NBS sind insofern zunächst einmal nicht anzusetzen. Geht man jedoch davon aus, dass die NBS zu einem späteren Zeitpunkt dennoch im Rahmen des Ausbaus des Schienenverkehrsnetzes realisiert wird, so können durch den jetzigen Ausstieg Planungen wertlos werden, die später erneut durchzuführen sind. Die Durchführung von Stuttgart 21 würde einen Teil dieser späteren Kosten ersparen. Wir halten insofern einen pauschalen Ansatz von 50% der versunkenen Kosten für Planungen in Bezug auf die NBS als Ausstiegskosten für angemessen.
264. Hinsichtlich der bereits abgeschlossenen Obligen ist davon auszugehen, dass diese bei einem Ausstieg nicht unbedingt in voller Höhe zu einem volkswirtschaftlichen Schaden führen werden. Man kann davon ausgehen, dass die entsprechenden Kapazitäten zu einem bestimmten Anteil an anderen Stellen im Wertschöpfungsprozess wieder eingesetzt werden können. Wir halten hier entsprechend differenzierte Ansätze für nicht wieder verwertbare Planungs- (80%) und Baukosten (50%) für angemessen. Auf dieser Basis ergibt sich ein mittlerer Ansatz von 67% für Stuttgart 21 und von 80% für die NBS. Hinsichtlich der NBS sind wiederum nur 50% davon anzusetzen.

Grund	Ansatz DB	Einschätzung	Ansatz
	€ Mio.	Susat	Susat
	€ Mio.	€ Mio.	€ Mio.
Rückabwicklung Grundstücksverkäufe	708	100%	708
Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart	115	0%	0
Wertverluste A1 Flächen	50	100%	50
Ist-Kosten Stuttgart 21	308	40%	122
Planungskosten NBS	162	50%	81
Obligo Stuttgart 21	141	67%	94
Obligo NBS	32	40%	13
sonstige Budgetkosten	6	100%	6
	1.522		1.074

Zusammenfassung

265. In Summe ergibt sich bei einer überschlägigen Rechnung ein Ansatz in Höhe von € 1.074 Mio. für die reinen Ausstiegskosten. Die Differenz zum Ansatz von € 1.522 Mio. der DB ergibt sich im Wesentlichen aus der unterschiedlichen Sichtweise.

Antworten auf die Fragen

ad 44)

266. Wir verweisen auf die vorstehende Tabelle.

ad 45 und 46)

267. Hierzu liegen uns keine Informationen vor.

ad 47)

268. Im laufenden Jahr sind Planungskosten für Stuttgart 21 in Höhe von 26,5 Mio. angefallen. Zusammen mit den Kosten vor 2010 von 204,6 Mio. und den ausstehenden Obligen sind insgesamt Kosten von € 242,2 Mio. angefallen.

ad 48), 52) und 53)

269. Wir haben im Rahmen unseres Auftrags keine bilanziellen Fragen zu den Abschlüssen der DB geprüft.

ad 49)

270. Das Land wäre nur dann verpflichtet gewesen, Teile der Ausstiegskosten zu finanzieren, wenn der Ausstieg vor dem 31.12.2009 erfolgte wäre.

ad 50)

271. Insgesamt sind bisher Baukosten in Höhe von ca. € 160 Mio. angefallen. Davon betreffen € 81 Mio. das Bestellobligo.

ad 51 und 54)

272. Hierzu liegen uns keine Informationen vor.

2. Kosten der Weiterführungsvariante

a) Sachverhalte

273. Im Falle eines Projektabbruchs bleibt der Stuttgarter Hauptbahnhof in seiner jetzigen Form als Kopfbahnhof bestehen. In diesem Fall werden Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Diese betreffen:

Sachverhalt	Mio €
langfristige Investitionen in die Netzinfrastuktur	
Tunnel	54
Eisenbahnbrücken	410
Signal- und Fernmeldeanlagen	111
Gleisanlagen und Bahnkörper	188
Bahnhöfe	99
Planungskosten Netz	99
	961
Abstell- und Behandlungsanlagen	209
pauschaler Zuschlag	176
	1.346

274. Nach Auskunft der DB AG basieren die langfristigen Investitionen in die Netzinfrastuktur auf einer groben Kostenschätzung. Eine grobe Kostenschätzung ist eine überschlägige Schätzung, der keine vertiefende Planung (etwa eine Vorplanung) zu Grunde liegt. Die grobe Kostenschätzung erfolgte im März 2008 für die 33 monetär größten Anlagen, die 90 % des gesamten Volumens ausmachen. Basis der groben Kostenschätzung ist der Kostenkennwertekatalog. Alle anderen der insgesamt 372 Anlagen beruhen auf Ermittlungen zur Weiterführungsvariante mit Kostenstand 2004.
275. Die Ermittlung der Reinvestitionskosten der Abstell- und Behandlungsanlagen beruhen ebenfalls auf der Weiterführungsvariante mit Kostenstand 2004.

276. In der Aufstellung zu den Reinvestitionskosten wurde ein pauschaler Zuschlag von € 176 Mio aufgenommen. Dieser pauschale Zuschlag stellt einen Risikopuffer für Planungsungenauigkeiten sowie mögliche Preisungenauigkeiten des Kostenkennwertekatalogs dar und ist nach Auskunft der DB AG auf 15 % normiert.

b) Fragen an die Wirtschaftsprüfer

- 55) Was bedeutet die Aussage, dass sich auf "das Notwendige beschränkt" worden sei?
- 56) Wie kann man sich seit 1994 auf das Notwendige beschränken, wenn 1999 das Projekt vom damaligen Bahnchef Ludewig wie alle anderen Bahnhofsanlagenprojekte 21 auf Eis gelegt wurde? Folgt daraus, dass die DB AG alles auf S 21 setzt - aber keinen Plan B verfolgt?
- 57) Welche Investitionen wurden seit 1995 bis heute jeweils in die Anlagen des Bestandsnetzes getätigt (pro Jahr und Gewerke im Detail)?
- 58) Sind unter den o.g. Gewerken Anlagen, die auch im Fall von S 21 weitergenutzt würden und in die (vor allem nach 2019) sukzessive ersatzinvestiert würde? Was muss zwingend bis 2019 investiert werden, solange S 21 noch nicht nutzbar ist?
- 59) Wie setzen sich die 340 Mio. Euro bis 2020 im Detail zusammen?
- 60) Wie setzen sich die 1.350 Mio. Euro bis 2054 im Detail zusammen und wann fallen die Kosten jeweils an?
- 61) Gibt es irgendwelche Bauwerke, deren Erneuerungsbedarf so dringlich ist, dass bis 2019 betriebliche Einschränkungen oder behördliche Auflagen des EBA zu erwarten sind?
- 62) Wie kann ein Instandhaltungsrückstau entstehen, und wie hoch ist dieser zu beziffern? Wie hoch ist der Rückstau für den Hauptbahnhof selbst anzusetzen?
- 63) Was ist unter "Planung und Umsetzung" binnen 5 bis 10 Jahren zu verstehen? Ist unter Umsetzung der Bau zu subsumieren? Wenn ja: Warum spricht Herr Kefer dann von 30 Jahren für K 21?
- 64) Stimmt die DB AG zu, dass Instandhaltungen aus den Trassen- und Stationsentgelten sowie Ersatzinvestitionen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu bestreiten sind, die garantiert sind? Warum soll die Finanzierung daher unsicher sein?
- 65) Trifft es zu, dass die DB AG für die Finanzierung von S 21 im investiven Bereich unter anderem 300 Mio. Euro Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgesehen hat (sog. "Sowiesokosten")? Wenn ja: Warum sollten diese nicht für K nutzbar sein (= 88% des Finanzierungsbedarfs von 340 Mio. bis 2020)?
- 66) Warum ist für **Instandhaltungsaktivitäten** eine Planfeststellung anzusetzen?
- 67) Falls es sich um Ersatzinvestitionen handelt: Warum sind hierfür Planfeststellungen anzusetzen? Worin unterscheiden sich diese Maßnahmen von denen, die bundesweit als Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV ergriffen werden und für die keine Planfeststellung bekannt ist?

c) Feststellungen der Wirtschaftsprüfer**Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG**

277. Die Reinvestitionen (€ 1.345 Mio.) enthalten die abgezinste Werte aller Investitionskosten in die Netzinfrastruktur (€ 960 Mio.) sowie die Abstell- und Behandlungsanlagen (€ 209 Mio.) bis zum Jahr 2054. Zusätzlich wurde von der DB ein pauschaler Zuschlag von € 176 Mio. (= 15 %) für Preis und Planungsunsicherheiten angesetzt. Die Daten basieren nach den vorliegenden Unterlagen auf einer Grobkostenschätzung mit Kostenstand 2008. Der Zuschlag wurde auskunftsgemäß vorgenommen, da es sich bei den Kosten für Reinvestitionen lediglich um eine Grobkalkulation handelt (keine vertiefte Planung). Angabegemäß ergeben sich aus den Erfahrungen der DB AG Kostensteigerungen von der Grobplanung bis zur endgültigen Planung, so dass der Zuschlag einen Risikopuffer für Planungsungenauigkeiten (keine detaillierte Ermittlung bzw. Fortschreibung eines alten Standes) sowie möglicher Preisungenauigkeiten darstellt. Die Angemessenheit des Zuschlages kann anhand der vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden.
278. Die Gesamtsumme beinhaltet auch Investitionen, die auch im Falle der Realisierung des Projektes Stuttgart 21 anfielen und somit unabhängig von der Realisierung des Projektes Stuttgart 21 sind. Diese Investitionen stellen keine Kosten des Projektabbruchs dar. Die Höhe der unabhängig von der Realisierung des Projektes Stuttgart 21 anfallenden Kosten für Reinvestitionen kann anhand der vorliegenden Unterlagen nicht bestimmt werden.
279. Die Kosten für Reinvestitionen im Weiterführungsfall stellen nach unserer Beurteilung keine Ausstiegskosten dar. Dies erklärt sich dadurch, dass die entsprechenden Ausgaben für Reinvestitionen im Zusammenhang mit der Entscheidung Stuttgart 21 durchzuführen zunächst als eingespart anzusehen sind und damit einen mit dem Projekt Stuttgart 21 verbundenen finanziellen Vorteil darstellen. Sofern nun ein Projektausstieg erfolgen sollte, entfällt dieser finanzielle Vorteil, so dass im Ergebnis kein Aufwandsüberhang und damit keine Ausstiegskosten verbunden sind. Zwar muss für die künftig anfallenden Investitionszahlungen eine entsprechende Refinanzierung erfolgen, dies stellt jedoch keine Ausstiegskostenbelastung dar.
- ad 55) bis 57)
280. Hierzu können mangels vorliegender Unterlagen keine Angaben gemacht werden.
- ad 58)
281. In den Reinvestitionen sind Anlagen enthalten, die weitergenutzt werden und in die somit auch bei Umsetzung des Projektes Stuttgart 21 Ersatzinvestitionen getätigt werden müssen. Im Falle des Projektabbruchs sind nach den vorgelegten Unterlagen Investitionen von € 488 Mio. bis

2020 vorgesehen. Diese betreffen mit € 209 Mio. Abstell- und Behandlungsanlagen, € 99 Mio. den Bahnhof, € 81 Mio. Gleisanlagen und Bahnkörper, € 57 Mio. Eisenbahnbrücken, € 23 Mio. Planungskosten Netz, € 10 Mio. Signal- und Fernmeldeanlagen und € 9 Mio. sonstige bauliche Anlagen. Ob und in welcher Höhe diese Investitionen auch bei Umsetzung des Projektes Stuttgart 21 erforderlich sind, kann anhand der vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden.

ad 59)

282. Über die Zusammensetzung der Investitionen von € 340 Mio. bis zum Jahr 2020 lagen uns keine Unterlagen vor.

ad 60)

283. Die Zusammensetzung ergibt sich aus folgender Tabelle:

Reinvestitionen	
€ Mio.	DB AG
Langfristige Investitionen in die Netzinfrastruktur bis 2054	
Tunnel	54
Eisenbahnbrücken	409
Signal- und Fernmeldeanlagen	111
Gleisanlagen und Bahnkörper	188
Bahnhöfe	99
Planungskosten Netz	99
Zwischensumme langfristige Investitionen in die Netzinfrastruktur bis 2054	960
Abstell- und Behandlungsanlagen	209
Pauschaler Zuschlag	176
Summe Reinvestitionen	1.345

284. Bis zum Jahr 2020 fallen angabegemäß ca. € 488 Mio. der Investitionen an. Eine weitere zeitliche Aufgliederung des Zeitpunktes der Durchführung der Investitionen ist von der DB AG nicht vorgelegt worden.

ad 61) bis 64)

285. Aus den vorliegenden Unterlagen und Auskünften können keine Aussagen getroffen werden.

ad 65)

286. Die Finanzierungsvereinbarung sieht diese Mittel für die Durchführung des Projektes Stuttgart 21 vor. In wie weit diese Mittel bei Abbruch des Projektes anderweitig genutzt werden können, kann nicht beurteilt werden.

ad 66) und 67)

287. Aus den vorliegenden Unterlagen und Auskünften können keine Aussagen getroffen werden.

Feststellungen PwC AG WPG

ad 55)

288. Nach den Ausführungen der DB AG sind in den Knoten Stuttgart sowie in weitere Abstell- und Behandlungsanlagen Investitionen und Instandhaltungen im erforderlichen Umfang getätigt worden. Die Betriebserlaubnis der Eisenbahnanlagen war auskunftsgemäß zu keinem Zeitpunkt gefährdet.

ad 56)

289. Die Frage ist an die DB AG gerichtet und ist auch nicht Auftragsgegenstand. Im Übrigen verweisen wir auf Text 288.

ad 57)

290. Der Auftrag unserer Untersuchung lag in der Plausibilisierung der Angaben zum Projekt Stuttgart 21. Diese Frage stellt auf Investitionen in das Bestandsnetz ab und steht in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit unserem Auftrag. Die DB AG hat uns hierzu entsprechend keine Informationen zugänglich gemacht.

ad 58)

291. Die von der DB AG angesetzten Reinvestitionen in die Netzinfrastruktur sowie in Abstell- und Behandlungsanlagen beinhalten auch Anlagen, die nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 weiter genutzt werden. Dies trifft insbesondere auf Abstell- und Behandlungsanlagen zu. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass diese Anlagen mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in ein anderes als das jetzige Netzinfrastrukturkonzept eingebunden sind. Insofern ist eine Vergleichbarkeit zwischen dem heutigen Stand und dem Stand nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinsichtlich ihrer Nutzung und Leistungsfähigkeit nur eingeschränkt gegeben. Auskünfte darüber, welche Investitionen zwingend bis zum Jahr 2019 erforderlich wären, sind uns von der DB AG nicht vorgelegt worden. Darüber hinaus gehende technische Fragestellungen können durch uns nicht beurteilt werden und sind auch nicht Auftragsgegenstand.

ad 59)

292. Die Zahl von € 340,0 Mio können wir nicht nachvollziehen. Nach Auskunft der DB AG fallen hier Kosten von € 488,0 Mio bis zum Jahr 2020 an. Diese teilen sich auf in € 209,0 Mio für Abstell-

und Behandlungsanlagen, € 99,0 Mio für den Hauptbahnhof und € 180,0 Mio für Gleisanlagen der DB Netz.

ad 60)

293. Die Zahl von € 1.350,0 Mio können wir nicht nachvollziehen. Eine Aufgliederung der Kosten der Reinvestitionen in die Netzinfrastruktur ist im Detail der Tabelle zu Text 273 dargestellt. Eine weitere Aufgliederung zu den Zeitpunkten, in denen diese Reinvestitionen erforderlich werden, ist uns von der DB AG nicht vorgelegt worden.

ad 61) bis 63)

294. Technische Fragestellungen können durch uns nicht beurteilt werden. Hierzu sind uns von der DB AG keine Unterlagen vorgelegt worden, da dies auch nicht Auftragsgegenstand ist.

ad 64)

295. Diese Frage richtet sich an die DB AG und nicht an die WPGs. Inwieweit Instandhaltungen aus Trassen- und Stationsentgelten sowie Ersatzinvestitionen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu finanzieren sind, stellen allgemeine Fragen zur Finanzierung von Instandhaltungs- und Investitionsleistungen in die Netzinfrastruktur dar. Hierzu können daher keine Aussagen getroffen werden, da ein unmittelbarer Zusammenhang zum Projekt Stuttgart 21 nicht gegeben ist.

ad 65)

296. Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Land und seinen Partnern zu Stuttgart 21 sieht vor, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht rückzahlbare Zuschüsse des Bundes von € 300 Mio aus Mitteln nach § 8 Abs. 1 BSchwAG für das Bestandsnetz und von € 197 Mio aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG - ggf. nach Maßgabe der LuVF oder aufgrund besonderer Vereinbarungen erhalten und für das Projekt einsetzen. Ob und in welchem Umfang diese Mittel im Falle eines Projektabbruchs anderweitig genutzt werden können, kann aufgrund fehlender Informationen durch uns nicht beantwortet werden.

ad 66) und 67)

297. Im Rahmen unserer Tätigkeiten sind uns keine Informationen zugegangen, aus denen sich Sachverhalte ergeben, auf die sich die Frage beziehen könnte. Daher können vertiefende Aussagen hierzu nicht getroffen werden.

Zusätzliche Feststellungen:

298. In den von der DB AG ermittelten Kosten der Weiterführungsvariante von 1.346,0 Mio handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung auf Basis des Kostenkennwertekatalogs. Eine Einschätzung der Tragfähigkeit dieser überschlägigen Schätzung ist erst nach einer vertiefenden Planung möglich.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

299. Hinsichtlich der Kosten der Weiterführungsvariante haben wir im Folgenden ebenfalls versucht, die Angaben aus Sicht der DB auf eine gesamtwirtschaftliche Sicht zu übertragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen nur einen Teil aller Effekte berücksichtigen können, da viele Effekte z. B. aus einem veränderten Betrieb nicht im Rahmen unseres Auftrags zu kalkulieren bzw. zu prüfen waren.

Reinvestitionskosten Knoten Stuttgart und Abstellkonzept

300. Die Kosten für mögliche Reinvestitionen im Knoten Stuttgart im Weiterführungsfall sind von der DB nur grob geplant worden. Auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen und im Rahmen der uns zur Verfügung stehenden Zeit konnten die einzelnen Planansätze im Detail nicht nachgeprüft werden. Es ist jedoch zu beachten, dass es sich dabei um Reinvestitionen für den Zeitraum bis 2054 handelt. Insofern ist ein Vergleich weder der Real- noch der Nominalwerte mit den entsprechenden Real- oder Nominalwerten für Stuttgart 21 zielführend. Denn aus wirtschaftlicher Sicht ist sehr viel stärker als eine Betrachtung in Realwerten (zum Preisstand 2008/2009) bzw. in Nominalwerten (inflationiert auf die Preise des Zeitpunktes der geplanten Ausgabe) eine Analyse auf Basis von Kapitalwerten (abgezinste Ausgaben auf einen Stichtag zur Abbildung möglicher Zinsgewinne zurückbehaltener liquider Mittel) geboten. Nur so kann in diese Betrachtung, die beim Vergleich zeitlich weit auseinander liegender Zahlungsströme unbedingt zu berücksichtigenden Erträge aus einer zwischenzeitlichen Anlage von später zur Auszahlung kommende Mittel mit einbezogen werden. Die dargestellte Entscheidungssituation kann in diesem Fall daher nur auf Basis der Kapitalwertvergleiche zielführend beurteilt werden.
301. Da uns diese Kapitalwerte nicht vorlagen und zudem die Kosten für Stuttgart 21 in der Regel als Nominalwerte angegeben werden, haben wir versucht, die vorgegebenen Realwerte für die Reinvestitionen im Weiterführungsfall in einen vergleichbaren Nominalwert umzurechnen. D. h. wir haben versucht, die zeitlich teilweise deutlich später anfallenden Kosten des Weiterführungsfalls in eine Kostenposition zu überführen, die vom Profil ihres zeitlichen Anfalls mit denen von Stuttgart 21 vergleichbar ist, um so ein Substitut für den Vergleich von Kapitalwerten zu schaffen. Da uns die Jahresscheiben weder der Reinvestitionen noch der Kosten für Stuttgart 21 vorlagen, haben wir einen pauschalen Satz von 60 % zur Transformation der Realwerte in einen zu Stuttgart 21 vergleichbar Nominalwert angesetzt.

302. Hinsichtlich der Reinvestitionen in das Abstellkonzept in Höhe von € 209 Mio. ist unklar, inwiefern es sich bei diesen Zahlen um Investitionen handelt, die auch im Falle der Durchführung von Stuttgart 21 neben den dort in den Projektkosten enthaltenen Kosten für Abstell- und Behandlungsanlagen anfallen würden. Auf Basis unserer Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass diese Kosten auch im Falle von Stuttgart 21 anfallen würden, dort aber nicht in den Projektkosten enthalten sind. Sofern diese Einschätzung zutreffend ist, wäre bei einem Vergleich der Ausstiegskosten mit den Projektkosten dieser Betrag auch nicht in die Ausstiegskosten einzubeziehen.
303. Den pauschalen Zuschlag von € 176 Mio. für etwaige höhere Kosten erachten wir für nicht ausreichend fundiert, da uns kein Nachweis eines einseitigen Kostenrisikos, dem nicht auch entsprechende Chancen gegenüberstehen könnten, vorliegt.

Weitere Differenzen

304. Wie oben dargestellt, müsste ein Vergleich der beiden Alternativen weitere, grundsätzliche Effekte aus Unterschieden in den Betriebskosten, unterschiedliche Fahrgasterwartungen etc. berücksichtigen. Zudem sind hinsichtlich einer möglichen Anbindung des Kopfbahnhofs an die NBS Wendlingen-Ulm entsprechende Kosten anzusetzen. Eine entsprechende Analyse war jedoch nicht Bestandteil unseres Auftrags.

Grund	Ansatz DB	Einschätzung	Ansatz
	€ Mio.	Susat € Mio.	Susat € Mio.
Sanierung Hauptbahnhof / Reinvest Knoten			
Stuttgart	960	60%	576
Abstellanlagen	209	0%	0
<u>Zuschlag</u>	<u>176</u>	<u>0%</u>	<u>0</u>
	1.345		576
Weitere Effekte:			
Betriebskostenunterschiede	nicht quantifiziert		
Anbindung NBS an den Kopfbahnhof	nicht quantifiziert		

Zusammenfassung

305. Zusammenfassend führen unseren pauschalen Korrekturen zu einer Reduktion der anzusetzenden Kosten der Weiterführung von € 1.345 Mio. auf € 576 Mio. Die Differenz ist im Wesentlichen wiederum auf die unterschiedliche Sichtweise und zudem auf den Ansatz von Kapitalwerten im Vergleich zu Realwerten zurückzuführen. Insgesamt ergibt sich für die Ausstiegskosten

und die Kosten der Weiterführungsvariante ein überschlägiger Ansatz von € 1.650 Mio. im Vergleich zu den von der DB angegebenen € 2.867 Mio.

Antworten auf die Fragen

ad 55) und 56)

306. Die Beantwortung dieser Fragen war nicht Bestandteil unseres Auftrags.

ad 57), 59), 61), 63), 66) und 67)

307. Hierzu lagen uns keine Informationen vor.

ad 58)

308. Wir haben keine Hinweise darauf, dass sich neben den Abstellanlagen unter den Reinvestitionen wesentliche Maßnahmen befinden, die auch im Falle von Stuttgart 21 notwendig wären.

ad 60)

309. Zur Aufgliederung verweisen wir auf (siehe Text 273). Eine Verteilung auf Jahresscheiben ist uns nicht vorgelegt worden.

ad 62)

310. Von den geplanten Investitionen in Höhe von € 1.345 Mio. entfallen € 99 Mio. auf Bahnhöfe.

ad 64)

311. Die Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten im Weiterführungsfall war nicht Bestandteil unseres Auftrags.

ad 65)

312. In wiefern die angesetzten Finanzierungsbeiträge außerhalb Stuttgart 21 im Knoten Stuttgart eingesetzt werden könnten, können wir nicht beurteilen.

VII. Wirtschaftlichkeitsrechnung

1. Sachverhalte

313. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung war nicht Gegenstand des an die WPGs erteilten Auftrags.

2. Fragen an die Wirtschaftsprüfer

- 68) Wie ist es zu verstehen, dass der negative Kapitalwert der EIU durch die Preiserhöhungen bis Inbetriebnahme kompensiert werden soll? Bedeutet dies, dass die Anlagen in den Entgeltsystem hochgestuft werden müssen? Ist daraus zu schließen, dass die Preiserhöhung oberhalb der Inflationsrate liegen muss, da andernfalls kein wertsteigernder Effekt einträte?
- 69) Welche Gesellschaften innerhalb der DB AG tragen in welchem Umfang zur Wirtschaftlichkeit bei?
- 70) Wenn Wirtschaftlichkeitseffekte bei der DB Fernverkehr AG oder der DB Regio AG angesetzt sind, wie kann es sein, dass diese Unternehmen, die im intramodalen Wettbewerb stehen, aus dem Projekt größeren Nutzen ziehen können als dritte Betreiber?
- 71) Wann kippt die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die DB AG und deren einzelnen Gesellschaften? Unterscheidet sich dies nach dem Jahr, wann die Unwirtschaftlichkeitsschwelle erreicht wird?
- 72) Wie wirken sich Bauzeitenverlängerungen aus und zwar für S 21 und NBS gesamt bzw. nur NBS? Wie ist ein jeweiliges Jahr Bauzeitenverlängerung wirtschaftlich zu bewerten?

3. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Gemeinsame Feststellung der WPGs

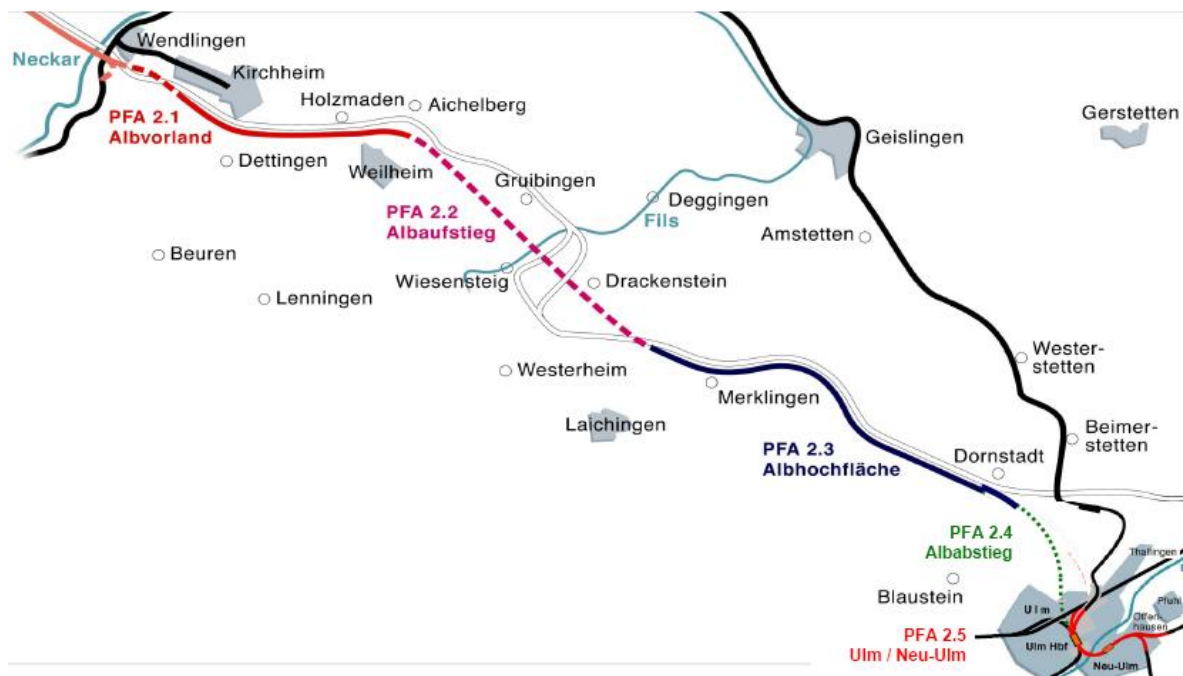
- 314. Aufgrund des klar abgegrenzten Auftrags, in dem die Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht Bestandteil ist, sind hierzu von der DB AG keine Unterlagen vorgelegt worden. Deshalb können hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsrechnung keine Feststellungen getroffen und die hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen nicht beantwortet werden.

D. Neubaustrecke Wendlingen - Ulm (NBS)

I. Überblick

315. Für das Bedarfsplanprojekt ABS/NBS Stuttgart – Augsburg ist die Realisierung des Projektes NBS Wendlingen – Ulm vorrangig. Die Realisierung des Abschnittes Ulm – Augsburg ist gegenwärtig nicht geplant. Durch die Einbindung der NBS Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart (im Rahmen des Projektes Stuttgart 21) und infolge der Zugehörigkeit beider Projekte zum Transeuropäischen Projekt Nr. 17 (Magistrale Paris - Bratislava) ergeben sich enge technische, organisatorische und wirtschaftliche Abhängigkeiten. Die Wirtschaftlichkeit ist aussagegemäß für die DB AG ist nur gewährleistet, wenn beide Projekte zeitgleich realisiert und in Betrieb genommen werden.
316. Mit der NBS Wendlingen - Ulm in Verbindung mit dem Projekt Stuttgart 21 werden neben dem Ziel der Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, insbesondere die Magistrale Paris - Bratislava, die gleichen verkehrlichen Ziele wie im Projekt Stuttgart 21 verfolgt.
317. Das Projekt NBS Wendlingen - Ulm umfasst eine Streckenlänge von 59,6 km, wovon 30,2 km im Tunnel geführt werden. Der Tunnelanteil beträgt somit im Verhältnis zur Gesamtstrecke über 50,0 %. Die Strecke wird für den Mischverkehr (Fernverkehr und schneller Güterverkehr) ausgelegt. Vorgesehen ist ein zweigleisiger Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB AG, wobei die Gleise in den Tunnelabschnitten in getrennten Tunnelröhren geführt werden.
318. Die zur NBS Wendlingen – Ulm gehörende Donaubrücke wurde bereits im Zusammenhang mit dem Projekt Ulm 21 realisiert und wirtschaftlich bewertet. Die Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 2007.

319. Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die fünf Planfeststellungsabschnitte dieses Projektes:



II. Sachverhalte

320. Von den fünf Planfeststellungsabschnitten sind jeweils zwei Planfeststellungsabschnitte (PFA 2.1 und PFA 2.5) zweigeteilt und werden in gesonderten Planfeststellungsverfahren betrieben. Der Planfeststellungsabschnitt 2.5 a2 beinhaltet die Donaubrücke (siehe Text 318). Diese ist auskunftsgemäß nicht mehr in den Projektkosten enthalten. Eine Übersicht zum Stand der Planfeststellungsabschnitte gibt folgende Übersicht:

PFA	Bezeichnung	Stand der Planfeststellungsverfahren
2.1 a/b	Albvorland	Auslegung beendet; Erörterung 26. Januar / 27. Januar 2010 erfolgt
2.1 c	Albvorland	Bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss liegt vom 19. April 2002 vor
2.2	Alaufstieg	Erörterungstermin im Dezember 2008
2.3	Albhochfläche	Beschluss vom 12. November 2008 (Bestandskraft seit März 2010)
2.4	Alabstieg	Erörterungstermin am 22. Juni 2009
2.5 a1	Ulm / Neu Ulm	Erörterungstermin am 22. Juni 2009
2.5 a2	Ulm / Neu Ulm	Donaubrücke bereits realisiert (in Betrieb seit 2007)

Quelle: Vorlage der DB AG vom 22. November 2010 im kaufmännischen Schlichtungsverfahren zum Stand der Planfeststellungsverfahren der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen - Ulm

III. Gesamtkosten

321. Die Gesamtkosten des Projektes beruhen auskunftsgemäß auf einem Kostenstand 2009 und belaufen sich auf € 2.890 Mio (real ohne Nominalisierung) nach Abzug von Einspar- und Optimierungspotenzialen. Die Baukosten (vor Einspar- und Optimierungspotenzialen) sind von den Planern mit € 2.642 Mio ermittelt. In den Gesamtkosten von € 2.890 Mio sind Planungskosten mit 17 % der Baukosten (nach Berücksichtigung von Einspar- und Optimierungspotenzialen) enthalten.

IV. Finanzierungsvereinbarung

322. Die DB AG hat mit dem BMVBS eine Einzelvereinbarung zur Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm am 2. April 2009 unterzeichnet. In der Finanzierungsvereinbarung werden Investitionskosten von € 2.025,0 Mio mit Preis- und Planungsstand 2004 angegeben. Die vorläufig zuwendungsfähigen Kosten, die nach § 3 Abs. 3 der Rahmenvereinbarung für das Vorhaben bereitgestellt werden, belaufen sich auf € 1.874,7 Mio und beinhalten 16 % Planungs- und Verwaltungskostenpauschale auf die zuwendungsfähigen Baukosten. Die von der DB AG zu erbringenden Eigenmittel belaufen sich auf € 150,3 Mio.
323. Die vorläufig zuwendungsfähigen Kosten von € 1.874,7 Mio werden finanziert mit € 950,0 Mio Baukostenzuschüsse des Landes Baden-Württemberg, mit € 901,1 Mio Baukostenzuschüsse gemäß § 8 Abs. 1 (Anteil DB Netz AG) und € 23,6 Mio Baukostenzuschüsse gemäß § 8 Abs. 1 (Anteil DB Energie GmbH).
324. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinbaren mit dem Land Baden-Württemberg, dass der zugesagte Baukostenzuschuss von insgesamt € 950,0 Mio zeitgerecht ab 2010 zur Verfügung zu stellen ist. Die Vereinbarung wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB AG auf der Grundlage der gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen - Ulm rechtskräftig geschlossen. Die Baukostenzuschüsse des Bundes werden ab 1. Januar 2016 die Anschlussfinanzierung sicherstellen. Die Bundesmittel stehen erst zur Verfügung, wenn die Landesmittel von € 950,0 Mio ausgeschöpft sind.

V. Fragen an die Wirtschaftsprüfer

- 73) Haben die Wirtschaftsprüfer die Unterlage BAST von der DB AG angefordert und einsehen dürfen?
- 74) Wie lässt sich erklären, dass 2002 ein Kostenwert von 2,884 Mrd. Euro genannt wurde, während in allen offiziellen Stellungnahmen zur damaligen Zeit von 1,47 Mrd. Euro, 1,5004 Mrd. Euro (vor 2004, teilweise auch noch danach) sowie später von 2,025 Mrd. Euro die Rede war?

- 75) Stimmen die Wirtschaftsprüfer/die DB AG zu, dass Baukosten von 2,884 Mrd. Euro 2002 heute nicht 2,889 Mrd. Euro nach sog. Kostenanpassung vom 27.7.2010 wert sein können, da die Inflation insbesondere im Baubereich im besagten Zeitraum mindestens bei 40% lag?
- 76) Aus der obigen Tabelle lässt sich anhand der Größe der geplanten Tranchen ablesen, dass die Kernbauzeit mindestens 8 Jahre beträgt (von 2005 bis 2012, 2011 ff mit 609,7 Mio. ist nicht einem Jahr zu verbauen). Dabei beträgt die durchschnittliche Größe der Tranchen 341 Mio. Euro p.a., was im Licht der limitierten Bundeshaushaltlinie von max. 1 Mrd. Euro pro Jahr für Neu- und Ausbau sehr ambitioniert erscheint. Nach der heutigen Planung soll die NBS Dez. 2019 einschl. ausführlicher Erprobung in Betrieb genommen werden. Wie ist das bei einer Kernbauzeit von 8 Jahren möglich, wenn bislang erst 2 von 7 Planfeststellungsabschnitten rechtsgültige Beschlüsse vorweisen und mit dem Bau nicht vor 2012/2013 begonnen werden kann?

Anlagenklassen	Investitionen Mio. EUR [Gesamt]
Grunderwerb	28,833
Bahnkörper	339,783
Stützmauern	51,289
Tunnel	1.527,625
Talbrücken	35,883
Kreuzungsbauwerke	69,866
Schallschutz	5,729
Oberbau	134,260
bauliche Anlagen	0,000
Signalanlagen	73,176
Fernmeldeanlagen	16,397
Bahnstromversorgung	20,137
Fahrleitung	112,859
Anlagen Dritter	50,875
Zwischensumme	2.466,712
Amtliche Gebühren	24,667
Gesamtinvestition	2.491,379
Planungskosten	398,621
Gesamtkosten	2.890,000

Tabelle 2: NBS Wendlingen – Ulm Gesamtkosten (Angaben der DB Netz AG)

- 77) Entspricht die vorgenannte Kostenaufstellung exakt derjenigen, die die Wirtschaftsprüfer im Datenraum der DB AG vorfinden?
- 78) Welche methodische Planungsgrundlage liegt der Kostenaufstellung zugrunde: Handelt es sich nach DIN 276 um eine „Kostenschätzung“, eine „Kostenberechnung“ oder – zumindest auf Teilprojekte bezogen – um einen „Kostenanschlag“

- 79) Wendet die DB AG die Konzernrichtlinien DS 215.0201 und/oder DS 215.0202 zur Bestimmung der Kosten an?
- 80) Handelt es sich bei der Kostenprojektion um eine Rechnung nach „einfacher HOAI“ oder werden die Werte durchgängig dem Kostenermittlungsbuch (KEB) mit den Bausteinen der Kostengruppengliederung und des Kostenkennwertekatalogs (KKK) einschl. des Ausprägungskatalogs entnommen?
- 81) Welche Leistungsphasen werden für die Kostenelemente – differenziert nach den sieben Planfeststellungsabschnitten – angesetzt? Gibt es einen einheitlichen Maßstab?
- 82) Werden auch Leistungsphasen unterhalb der Stufe 4 oder 5 zugrunde gelegt?
- 83) Ist der Preisstand aller Wertansätze einheitlich? Beziehen sie sich auf 2010?
- 84) Bis zu welcher Ebene sind die Kostenelemente in der Kostenprojektion der NBS gegliedert? Wird die vierte Ebene erreicht? Bis zu welcher Ebene konnten die Wirtschaftsprüfer die Plausibilität der Kosten prüfen?
- 85) Haben die Wirtschaftsprüfer Informationen der DB AG erhalten, welche Kostenspanne üblicherweise zwischen Angebotspreisen der Bauwirtschaft und den tatsächlichen Endpreisen nach Abnahme einschließlich der Nachträge liegt? Wie wird diese erfahrungsgestützte Gesetzmäßigkeit in die Kostenprojektion eingewoben?
- 86) Haben die Wirtschaftsprüfer alle wesentlichen Mengengerüste wie z.B. im Tunnelbau, dem Bahnkörper und dem Oberbau nachvollziehen können?
- 87) Haben die Wirtschaftsprüfer die wesentlichen Wertansätze kontrollieren können? Haben Sie dazu Quervergleiche zu anderen Projekten des Schienenwegebaus anstellen können?
- 88) Wieviel Kubikmeter Ausbruchsvolumen werden für 60 km Tunnelröhren veranschlagt?
- 89) Was kostet ein Kubikmeter Ausbruchsmenge nach der Kalkulation der DB AG?
- 90) Wie ordnet sich der angesetzte Preis ein, wenn man ihn mit dem abgerechneten Ist-Wert der NBS Nürnberg – Ingolstadt vergleicht und diesen preislich auf 2010 anpasst?
- 91) Können die Wirtschaftsprüfer nachvollziehen, dass die von Prof. Wittke in der 6. Schlichtungsrunde genannten besonderen Schutzmaßnahmen gegen geologische Risiken sich in der Kostenprojektion der NBS sichtbar ausgewiesen wiederfinden?
- 92) Warum werden für die NBS 16% Planungskosten angesetzt, wenn Stuttgart 21 laut Aufsichtsratsvorlage 17% Planungskosten bedingt? Ist die NBS planerisch weniger komplex als die NBS?
- 93) Stimmt die DB AG zu, dass Projekte dieser Komplexität und Bauzeitlänge häufig Planungskosten von über 20% verursachen?
- 94) Wie hoch werden die Kosten des Brandschutzes angesetzt, und unter welchem der o.g. Kostenelemente werden diese subsumiert?
- 95) Welcher Nominalisierungszinssatz wird bei der NBS angesetzt? Welche mittlere Bauzeit wird unterstellt?
- 96) Die Kostenanpassung um 865 Mio. Euro auf 2,89 Mrd. Euro begründete die DB AG am 27.7.2010 damit, dass davon 200 Mio. Euro auf die „normale Preisanpassung“ entfielen, da der alte Preisstand auf den 1.1.2004 datierte. Halten die Wirtschaftsprüfer eine Preisanpassung von 10% binnen 6,5 Jahren vor dem Hintergrund des erheblichen Kostenanstiegs im Tiefbau für plausibel?

Risiken

- 97) Welche Risikoarten werden mit welchen Prozentwerten in die Kostenkalkulation eingepreist?
- 98) Welche geologischen Risiken werden dem Grunde und der Höhe nach angesetzt?
- 99) Wie viele Szenarien/Sensitivitätsrechnungen der Kostenprojektion finden die Wirtschaftsprüfer vor? Wie sortiert sich die kommunizierte Kostenanpassung auf 2,89 Mrd. dort ein? Handelt es sich um den Bestfall, einen mittleren Fall oder den „worst case“?
- 100) Wie geht das Bauzeitrisiko in die Kostenkalkulation ein? Wie ändern sich die Kosten bei einer drei- oder fünfjährigen Bauzeitverlängerung, die allein aus finanziellen Gründen unvermeidlich erscheint?

Finanzierung

- 101) Wie werden die Mehrkosten von 865 Mio. Euro finanziert? Wer trägt welchen Anteil?
- 102) Einem aktuellen Protokoll zu einem Berichterstattegespräch des Bundes ist zu entnehmen, dass die Mehrkosten der NBS den Bundeshaushalt nicht wesentlich belasten würden, da überwiegend „Drittmittel“ zum Tragen kämen. Was ist unter Drittmitteln zu verstehen? Handelt es sich um Mittel der DB AG und des Landes Baden-Württemberg?
- 103) Warum ist die Kostentragung überhaupt strittig, wenn der Bund vertraglich dazu verpflichtet ist?

VI. Feststellungen der Wirtschaftsprüfer

Feststellungen Märkische Revision GmbH WPG

- 325. Erste Unterlagen über die Neubaustrecke Ulm – Wendlingen standen uns erst am 23. November 2010 – einen Tag vor Abgabedatum dieses Berichts - zur Verfügung. Die dazu gestellten Fragen haben uns erst am Nachmittag des 23. November 2010 erreicht. Zu den Kostenplanungen der Neubaustrecke können wir auf Grund der nicht ausreichend zur Verfügung stehenden Zeit für entsprechend sorgfältige Analysen keine Aussagen treffen.

Feststellungen PwC AG WPG

- 326. Am 22. November 2010 haben wir erfahren, dass außer dem mit allen Beteiligten abgestimmten Aufgabenumfang, zu dem ausschließlich Stuttgart 21 gehörte, nun auch das Bedarfsplanprojekt NBS Wendlingen - Ulm in die Untersuchung einzubeziehen sei. Eine offizielle Auftragserweiterung ist uns durch den Schlichter im Schlichtungsverfahren Stuttgart 21 nicht zugegangen.
- 327. Unterlagen zum Projekt Wendlingen - Ulm sind uns am 23. November 2010 vorgelegt worden. Bei den Unterlagen handelt es sich im Wesentlichen um Teilentwurfshefte zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten. Ein Übersicht und eine Einführung zum Projekt Wendlingen - Ulm haben wir nicht erhalten.

328. Aufgrund der zeitlichen Restriktionen (siehe Auftrag) war es uns nur möglich, die zur Verfügung gestellten Unterlagen einer oberflächlichen Durchsicht zu unterziehen, ohne die Inhalte vertiefend zu untersuchen. Daher können die zu diesem Projekt an uns gerichteten Fragen, die uns ebenfalls am 23. November 2010 zugegangen sind, nur ansatzweise bzw. nicht beantwortet werden.

ad 73)

329. Die BAST ist uns von der DB AG nicht vorgelegt worden. Daher war eine Einsichtnahme nicht möglich.

ad 74)

330. Eine detaillierte Erklärung kann nicht gegeben werden. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass hierbei ein Bündel von Ursachen relevant ist. Während der Kostenwert 2002 lediglich auf einer groben Kostenschätzung basiert, liegen den in den folgenden Jahren veröffentlichten Kostenwerte fortgesetzte Planungen zugrunde, die sich sowohl hinsichtlich der Projekthalte als auch der technischen Realisierbarkeit weiter konkretisierte. Darüber hinaus fanden Richtlinienänderungen, die in der Zwischenzeit in Kraft getreten sind, Eingang in die Planungen. Je weiter die Planungen nach den Leistungsphasen der HOAI voranschreiten, desto genauer wird sie und umso belastbarer werden die Angaben zum Kostenwert. Hieraus lässt sich ableiten, dass die Kostenwerte der einzelnen Jahre nicht miteinander vergleichbar sind.

ad 75)

331. Dieser Frage können wir nicht beantworten, da wir nicht nachvollziehen können, auf welcher Basis die angegebene Inflation von 40 % im Baubereich zwischen 2002 und 2010 ermittelt wurde. Nach unseren Erkenntnissen liegen die Preise im Baubereich weitgehend nahe am langfristigen Durchschnitt. Da die inhaltlichen Veränderungen seit der Grundlagenermittlung bis zur Planungen auf dem Preisstand 2009 und die Kostenansätze zu den oben dargestellten Zeitpunkten auf Basis der uns vorliegenden Informationen nicht vergleichbar sind, können sich zwischenzeitlich ergebende Preissteigerungen, die in den aktuellen Kostenansätzen enthalten sein können, nicht separiert.

ad 76)

332. Eine Terminplanung, aus der sich eine Kernbauzeit ableiten könnte, war nicht Bestandteil des Auftrags und wurde uns von DB AG entsprechend nicht zur Verfügung gestellt. Ebenfalls liegen uns keine Informationen zu Bundeshaushaltsrichtlinien vor, die limitiert sein sollen. Zudem waren die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes nicht Bestandteil unseres Auftrags. Da wir zusätzlich zu technischen Fragestellungen keine Stellungnahme abgeben, können wir diese Frage nicht beantworten.

ad 77)

333. Die zu dieser Frage vorangestellte Kostenaufstellung lag im Datenraum nicht vor. Es ist jedoch zutreffend, dass die Gesamtsumme der den Fragen beigefügten Kostenaufstellung der Gesamtsumme der im Datenraum befindlichen Unterlagen entspricht.

ad 78)

334. Technische Fragestellungen, zu denen auch die Übereinstimmung der Kostenschätzung im Hinblick auf die DIN 276 zählt, können von uns nicht beantwortet werden. Dies ist auch nicht Auftragsgegenstand.

ad 79)

335. Die Prüfung der Anwendung von Konzernrichtlinien, insbesondere der DS 215.0201 und / oder DS 215.0202 waren nicht Gegenstand unseres Auftrags. Die vorgenannten Richtlinien sind uns entsprechend von der DB AG nicht vorgelegt worden.

ad 80)

336. Technische Fragestellungen, zu denen auch die Kostenprojektion gehört, können von uns nicht beantwortet werden. Dies ist auch nicht Auftragsgegenstand.

ad 81)

337. Eine Aufgliederung der Kostenelemente nach Leistungsphasen und die Aufteilung auf die sieben (nach den erhaltenen Auskünften und Unterlagen fünf) Planfeststellungsabschnitte war weder Inhalt des Auftrags noch aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen erkennbar. Zudem wäre von uns eine derart detaillierte Aussage aufgrund der vereinbarten Vertraulichkeit nicht zu beantworten.

ad 82)

338. Nach dem allgemeinen Planungsprozess nach der HOAI, den die DB AG grundsätzlich anwendet, sind die Leistungsphasen 1 bis 9 der HOAI zu durchlaufen. Aus dem Umstand, dass in zwei Planfeststellungsabschnitten bereits Baurecht erlangt wurde und in den weiteren Planfeststellungsabschnitten der Prozess der Planfeststellung angestoßen aber noch nicht beendet ist, kann geschlossen werden, dass die Planungen in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten unterschiedlich weit vorangeschritten sind. Dies ist bei derartigen Baumaßnahmen üblich, da Planungen überwiegend nicht gleichzeitig, sondern unterschiedliche sukzessive erfolgen und daraus unterschiedliche Planungsstände resultieren.

ad 83)

339. Nach unseren Feststellungen aufgrund einer groben Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen war erkennbar, dass die in Stichproben durchgesehenen Teilentwurfshefte aus dem Jahr 2009 stammen. Zusammen mit den Auskünften der DB AG, dass die Realwerte des GWU den Kostenstand 2009 wiedergeben, ist zu schließen, dass sich die Wertansätze nicht einheitlich auf das Jahr 2010 beziehen.

ad 84)

340. Auftragsgemäß erfolgte zu den Unterlagen der NBS Wendlingen - Ulm ausschließlich eine grobe Durchsicht. Anhand dieser groben Durchsicht konnten vertiefende Prüfungen, auch hinsichtlich der Ebene der Kostenprojektion, nicht durchgeführt werden.

ad 85)

341. Informationen darüber, welche Kostenspannen üblicherweise zwischen Angebotspreisen der Bauwirtschaft und den tatsächlichen Endpreisen liegen, liegen uns nicht vor. Darüber hinaus können wir aufgrund der vereinbarten Vertraulichkeit hierzu keine Angaben machen.

ad 86)

342. Die Nachvollziehbarkeit von Mengengerüsten war nicht Bestandteil unseres Auftrags. Zu dieser technischen Fragestellung können wir nicht Stellung nehmen.

ad 87)

343. Aufgrund der zeitlichen Restriktionen und des Auftrag, lediglich eine grobe Durchsicht der Unterlagen vorzunehmen, konnten keine Quervergleiche zu anderen Projekten des Schienenwegeausbaus durchgeführt werden. Soweit für uns ersichtlich sind bezogen auf das Projekt Stuttgart 21 wesentlichen Wertansätze bei gleichgelagerten Maßnahmen weitgehend identisch gewählt.

ad 88) und 89)

344. Zu technischen Fragestellungen können wir keine Auskünfte erteilen. Darüber hinaus können wir aufgrund der vereinbarten Vertraulichkeit hierzu nicht Stellung nehmen.

ad 90)

345. Ein Vergleich des angesetzten Preises im Vergleich zu abgerechneten Ist-Werten der ABS / NBS Nürnberg - Ingolstadt - München konnte nicht vorgenommen werden, da uns Unterlagen zu dem letztgenannten Projekt nicht vorgelegt wurden. Aber selbst wenn hierzu Unterlagen vorgelegt worden wären, könnte eine qualifizierte Aussage nur dann vorgenommen werden, da die, insbesondere vergleichbare geologischen, Voraussetzungen zwischen beiden Projekten vorliegen und damit die Grundlage für eine Vergleichbarkeit gegeben ist.

ad 91)

346. Es kann aufgrund fehlender Informationen von uns nicht beurteilt werden, ob die Frage bei ausreichender Kenntnis der Ausführungen von Prof. Wittke überhaupt durch uns beantwortbar wäre. Deshalb kann in diesem Rahmen eine Stellungnahme hierzu nicht abgegeben werden.

ad 92)

347. In den uns von der DB AG vorgelegten Unterlagen werden die Planungskosten zur NBS Wendlingen - Ulm mit 17 % der Baukosten (nach Einspar- und Optimierungspotenzialen) angegeben. Damit ist die Vorgehensweise mit der im Projekt Stuttgart 21 vergleichbar. Gleichwohl wäre es möglich, dass in früheren Darstellungen, die uns nicht vorgelegt wurden und die wir nicht kennen, Planungskosten mit 16 % der Baukosten angegeben sind. In der Einzelfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund zur NBS Wendlingen - Ulm werden vom Bund pauschal 16 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskosten finanziert. Es ist nicht auszuschließen, dass vor diesem Hintergrund in früheren Darstellungen der Gesamtkosten darauf Bezug genommen wurde.

ad 93)

348. Diese Frage ist direkt an die DB AG gerichtet. Daher verzichten wir an dieser Stelle auf eine Stellungnahme.

ad 94)

349. Die Beantwortung dieser Frage fällt unter die vereinbarte Vertraulichkeit und kann daher von uns nicht beantwortet werden.

ad 95)

350. Der bei der NBS Wendlingen - Ulm angesetzte Nominalisierungssatz beträgt - wie im Projekt Stuttgart 21 - 1,5 %. Die Frage nach der mittleren Bauzeit bezieht sich auf die Terminplanung, die nicht Bestandteil unseres Auftrags ist.

ad 96)

351. Der in dieser Frage aufgezeigte Sachverhalt ist uns nicht bekannt. Grundsätzlich kann hierzu jedoch ausgeführt werden, dass die Preisentwicklung im Tiefbau von Schwankungen geprägt ist. Nach den uns vorliegenden Kenntnissen liegen die Preise im Tiefbau nach einer Hochphase in 2008 und einer Tiefphase in 2009 derzeit wieder auf dem durchschnittlich normalen Niveau.

ad 97)

352. Eine Aufstellung der Risikoarten, die über die allgemein bekannten Risikoarten (Baugrundrisiken, Terminrisiken, Risiken aus den Planfeststellungsverfahren) hinaus gehen, ist aus Gründen der vereinbarten Vertraulichkeit nicht möglich. Eine Aussage, mit welchen Verfahren Risiken in der Kostenkalkulation berücksichtigt und bewertet werden, kann aufgrund der vorgelegten Unterlagen nicht Aussage getroffen werden. Üblicherweise obliegt dies jedem einzelnen Fachplaner, so dass eine einheitliche Vorgehensweise bei der Beauftragung mehrerer Fachplaner nicht zwingend ist. Nach Auskunft der Projektleitung der DB AG legen die Fachplaner die in den Planungen berücksichtigten Kosten für Risiken auch nicht offen, da sie diese auch in den Massen und Einheitspreisen verarbeiten.

ad 98)

353. Welche geologischen Risiken dem Grunde nach angesetzt sind, kann derzeit nicht beantwortet werden, da entsprechende Unterlagen hierzu nicht zur Einsicht vorlagen. Zur wertmäßigen Höhe der geologischen Risiken kann aus Gründen der vereinbarten Vertraulichkeit keine Aussage getroffen werden.

ad 99)

354. Im Rahmen der jeweiligen Planungsphasen nach der HOAI werden von den Planern für die einzelnen Gewerke Kosten ermittelt. Diese von den Planern ermittelten Werte sind einwertig und weisen keine Bandbreiten auf. Dies ist auch nicht notwendig, da allen Projektbeteiligten bewusst ist, dass jede Planung Toleranzbereiche aufweist, die sich mit zunehmender Planungstiefe (Durchschreitung der Leistungsphasen 1 bis 9 der HOAI) verringern.

ad 100)

355. Ob und in welcher Weise ein Bauzeitrisko in die Kostenkalkulation eingegangen ist, kann aus Gründen der vereinbarten Vertraulichkeit nicht beantwortet werden. Gleichwohl weisen wir darauf hin, dass sich üblicherweise Kostenerhöhungen bei Bauzeitverlängerungen ergeben. Grundsätzlich hat derjenige die Kostenerhöhungen zu tragen, der die Bauzeitverlängerung zu verantworten hat. Die DB AG wird in jedem Einzelfall prüfen, inwieweit eine Überwälzung auf den Verursacher der Bauzeitverlängerung möglich ist.

ad 101)

356. Gemäß dem Memorandum of Understanding und dem Eckpunktepapier, beide vom 19 Juli 2007, die Bestandteile der Einzelfinanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund vom 2. April 2009 sind, verpflichtet sich der Bund eine Anschlussfinanzierung ab dem Jahr 2016 sicherzustellen und das Baukostenrisiko zu übernehmen. In der gemeinsamen Erklärung der Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen - Ulm wird in § 4 Abs. 3 ausgeführt, dass der Bund die Gesamtfinanzierung in Form von nicht rückzahlbaren BKZ, die im Anschluss an den vom Land Baden-Württemberg bereits gestellten festen Zuschuss von € 950 Mio gewährt wird, sicherstellt sowie das Risiko einer Kostensteigerung der zuwendungsfähigen Kosten tragen wird. Dazu wird der Bund ab 1. Januar 2016 die erforderlichen Bundesmittel zur Verfügung stellen.

ad 102)

357. Da uns das in der Frage angesprochene Protokoll nicht zur Verfügung steht und wir daher nicht beurteilen können, um welches Berichterstattegespräch des Bundes es sich handelt und welche Themen in diesem Berichterstattegespräch besprochen wurden, ist die Beantwortung der Frage nicht möglich.

ad 103)

358. Ob die Kostentragung strittig ist, kann aufgrund fehlender Informationen zu diesem Sachverhalt nicht beurteilt werden. Nach unserer Auffassung sind die Regelungen zur Finanzierung eindeutig. Hierzu verweisen wir auf unseren Ausführungen in Text 356.

Feststellungen SUSAT & PARTNER OHG WPG

359. Am 22. November wurde den WPGs mitgeteilt, dass neben den Kosten für das Projekt Stuttgart 21 auch die Kosten für die NBS Wendlingen-Ulm auf Plausibilität zu prüfen seien. Dazu wurden den WPGs am 23. November die Unterlagen zur Kostenplanung mit Stand 2009 für die NBS Wendlingen-Ulm zur Verfügung gestellt, ein Tag vor Redaktionsschluss dieses Gutachtens. Aufgrund der Kürze der verfügbaren Zeit basiert unsere Stellungnahme in diesem Bericht ausschließlich auf einer oberflächlichen Durchsicht der Unterlagen. Ein zur Plausibilisierung der Planung ausreichender Frage- und Antwortprozess mit Mitarbeitern der DB konnte aufgrund des Zeitmangels ebenso wenig durchgeführt werden, wie eine detaillierte Durchsicht der Unterlagen.
360. Die NBS ist in fünf Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, die jeweils ein oder mehrere Teilentwurfshefte enthalten. Die Planung der einzelnen Teilentwurfshefte erfolgte durch externe Planungsbüros mit teilweiser Zuarbeitung durch die DB ProjektBau, einer Konzerngesellschaft der DB. Eine anschließende, mit der von Drees & Sommer bei Stuttgart 21 vergleichbare, rechneri-

sche und inhaltliche Prüfung der Planungen durch einen Dritten ist nach Angaben der DB nicht erfolgt. Den meisten Entwurfsplanungen lagen offensichtlich geotechnische und hydrologische Bauwerkberichte zugrunde.

361. Auch in Bezug auf die NBS wurden aufbauend auf die von den Planern erstellten Entwurfsplanungen und Kostenschätzungen im Mai 2009 Anpassungen in den Einheitspreisen für Bewehrungsstahl, Spritzbeton und Feste Fahrbahn analoge den Einsparpotenzialen für Stuttgart 21 angesetzt. Durch die DB ProjektBau sind zudem auf Basis von Analysen der benötigten Leistungen und der angesetzten Verfahren Optimierungspotenziale in verschiedenen Planfeststellungsabschnitten festgestellt worden. Die mit Kostenstand 2009 geplanten Gesamtkosten für die NBS ergeben sich als Summe der Kosten der Teilentwurfshefte abzüglich der Einspar- und Optimierungspotentiale zuzüglich einer auf die verminderten Kosten bezogenen Planungskostenpauschale von 17%.
362. Im Zuge unserer Durchsicht der Unterlagen haben wir stichprobenartig Zwischenwerte auf rechnerische Richtigkeit überprüft und die durch die Planer angesetzte Einheitspreise mit uns bekannten Werten aus den Planungsunterlagen zu Stuttgart 21 verglichen. Die aus oben genannten Gründen sehr kleine Stichprobe ergab weder rechnerische Fehler noch lagen erhebliche Abweichungen zwischen den angesetzten Einheitspreisen bei den ausgewählten Positionen vor.
363. Eine Beantwortung des umfangreichen Fragenkatalogs von Herrn Wölfe ist uns auf Basis des uns zur Verfügung stehenden Informationsniveaus nicht mit einer berufsständisch üblichen Gewissenhaftigkeit möglich.

E. Schlussbemerkung/Gesamtaussage

I. Kosten und Finanzierung

364. Die Plausibilisierung der von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagungen hat ergeben, dass insbesondere die Annahmen der DB AG zu möglichen Einspar- und Optimierungspotenzialen eher als optimistisch einzuschätzen sind. Auch unter Berücksichtigung unserer Feststellungen hinsichtlich der Höhe möglicher Risiken, sind wir insgesamt der Auffassung, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch keine konkreten Hinweise vorliegen, dass die in den Finanzierungsverträgen vereinbarte Gesamtfinanzierung von € 4.526,0 Mio nicht ausreichend bemessen ist. Hierbei ist zu beachten, dass eine Quantifizierung der zukünftigen Risiken auf Basis der vorgelegten Unterlage mit hoher Unsicherheit behaftet ist.
365. Die Realisierung der Einspar- und Optimierungspotenziale und damit auch die Einhaltung des Finanzierungsrahmens sind entscheidend von den anstehenden Vergaben sowie etwaiger Nachträge abhängig.

II. Projektausstieg

366. Die von der DB AG ermittelten Beträge sind in ihrer Höhe nachvollziehbar und plausibel. Unterschiedliche Auffassungen bestehen bei den Gutachtern hinsichtlich der Frage, inwieweit diese Kosten dem Grunde nach unter Ausstiegskosten zu erfassen sind. Dies hängt auch von der Sichtweise (z. B. DB AG, Landeshauptstadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Bund, gesamtwirtschaftlich) und dem Zeitpunkt der Betrachtung sowie der jeweils zugrunde zu legenden Entscheidungssituation ab. So ergibt sich bei unterschiedlicher Sichtweise unter Umständen eine deutliche Reduktion der Projektausstiegskosten.

III. Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

367. Aufgrund der zeitlichen Restriktionen konnten die von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagungen nur einer groben Durchsicht unterzogen werden. Dies gilt insbesondere auch für die an die Gutachter gerichteten Fragen. Soweit möglich und mit dem abgestimmten Auftragsinhalt und mit der gebotenen Vertraulichkeit vereinbar, haben die Gutachter diese Fragen beantwortet.

Unabhängig von dieser gemeinsamen Präsentationform bleibt jede der beteiligten WPGs für ihr gutachterliches Ergebnis allein verantwortlich. Eine Gemeinsame Begutachtung erfolgte nicht.

Märkische Revision GmbH WPG

Essen, den 24. November 2010

Hans-Hennig Schäfer
Wirtschaftsprüfer

ppa. Frank Stuschke
Wirtschaftsprüfer

PricewaterhouseCoopers AG WPG

Frankfurt am Main, den 24. November 2010

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

SUSAT & PARTNER OHG WPG

Hamburg, den 24. November 2010

Dr. Thoralf Erb
CEFA

Dr. Joachim Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer