

Professor Dr. Christian Böttger

Wirtschaftsingenieur /HTW Berlin

Fachgebiet Industrial Marketing /Verkehrswesen/Eisenbahn

Alt Stralau 22

10245 Berlin

Berlin, Nov. 2016

Stellungnahme zum Gutachten von KPMG und Ernst Basler & Partner für den Aufsichtsrat

Vorbemerkung:

Diese Stellungnahme wurde erstellt im Auftrag des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

Grundsätzliches zum Arbeitsauftrag von KPMG und Ernst Basler & Partner

Der Bericht von KPMG und Ernst Basler & Partner (nachfolgend abgekürzt „KPMG“) beruht ausdrücklich auf den seitens der DB AG vorgelegten Unterlagen, mit wenigen Ausnahmen wurden keine eigene Recherchen durchgeführt. Entsprechend ist nicht auszuschließen, dass in dem Gutachten der KPMG relevante Informationen nicht enthalten sind.

Kommunikation des Berichtes

Eckpunkte des Berichtes wurden am 6.10.2016 in der Süddeutschen Zeitung erwähnt. Die Aussagen des SZ-Berichtes entsprechen weitgehend denen der Executive Summary. Insgesamt ist der Tonfall sehr abwägend. Auch die Executive Summary des KPMG-Berichtes ist im Duktus eher so, dass kein Anlass zu Besorgnis besteht. Die Langfassung des Berichtes ist in einigen Punkten kritischer als die Zusammenfassung (z.B. S. 17 Mitte vs. S. 52 unten zum Risiko des Bauens im Anhydrid, S. 13 unten vs. S. 138 zur Verzögerung des Fertigstellungstermins). Zudem enthält die Langfassung an etlichen Stellen Aussagen, die in der Begriffsverwendung durch Wirtschaftsprüfer als deutliche Kritik zu interpretieren sind (z.B. „verbesserungsfähig“, „auffällig“).

Ergebnisse des Gutachtens:

Kosten

KPMG schätzt die Gesamtkosten des Projektes auf 6,3 – 6,7 Mrd. €. Dabei weist KPMG auf einige Risikofaktoren hin, die zu weiteren Kostenüberschreitungen führen könnten: Dies betrifft vor allem das Thema „Bauen im Anhydrid“ sowie das fehleranfällige Risikomanagementsystem. Dies betrifft zum einen die „verbesserungsfähige“ Dokumentation von Sachverhalten, zum anderen die Nicht-Berücksichtigung der Risiken, die mit < 50 % bewertet werden. Darüber hinaus wurden KPMG zu den angenommen Chancen/Einsparpotenzialen keine Unterlagen vorgelegt.

Fertigstellungstermin

KPMG hält eine Verzögerung des Eröffnungstermins um ein Jahr für unvermeidbar. Weitere Verzögerungen scheinen möglich, sind aber teilweise risikomäßig noch nicht bewertet (s. S. 138)

Risiko Anhydrid

Das Thema „Bauen im Anhydrid“ wird von KPMG als erhebliches Risiko eingeschätzt. Dabei ist der Text in der Executive Summary (S. 17) weniger kritisch als in der Langfassung. Gemäß Langfassung sieht KPMG ein Risiko nicht nur hinsichtlich möglicher Kostenüberschreitungen in der Bauphase, sondern dauerhaft für die Betriebstauglichkeit (S. 52 unten).

Weitere Risiken

Insgesamt bestätigt KPMG – mit den o.a. Einschränkungen - die Risikoeinschätzung der DB AG. Allerdings sieht die KPMG aufgrund der Methodik der Risikobewertung und den im Laufe des Projektes durchgeführten Methodenänderungen (s.u.) ein eher statistisch begründetes Risiko weiterer Kostenüberschreitungen (s. 18 oben, Seiten 19 bis S. 20, S. 21 mitte, S. 113 oben, S. 115 Mitte, S. 122 oben).

Methodik

Die KPMG hält die von der DB AG angewandte Methodik der Risikobewertung für problematisch, Risiken unter 50 % gar nicht und Risiken über 50 % mit 100 % Eintrittswahrscheinlichkeit zu berücksichtigen (S. 125 unten). Diese Methode sei besonders anfällig für Manipulationen. Die KPMG bemängelt darüber hinaus an mehreren Stellen die mangelhafte Dokumentation der Kostenschätzungen und methodische Vorgehen im Risikomanagement (z.B. S. 80 unten, S. 106 unten, S. 113 unten). Dadurch würden Analysen

erschwert. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass der Anteil offener Risiken zu diesem Projektzeitpunkt ungewöhnlich hoch sei.

Angesichts des Projektvolumens ist es befremdlich, dass offenbar die Methodik der Risikobewertung und Risikomanagements in dem Projekt Stuttgart 21 nicht den heute üblichen Standards entspricht.

Hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Angaben der DB AG ist die Schilderung auf S 46 / 47 bemerkenswert, wonach die DB AG behauptete, es gäbe keine Probleme mit Wasser in der Baustelle, die KPMG jedoch bei einer Begehung solche Wassereintritte feststellt.

Rückblick auf vergangene Kostenprognosen

An verschiedenen Stellen zeigt der KPMG Bericht auf, dass die Kostenschätzungen in der Vergangenheit zu optimistisch waren (z.B. S. 116)

In einem Punkt schildert der KPMG – Bericht eindeutig, dass die DB AG in der Vergangenheit Risiken gegen besseres Wissen verschwiegen hat: Angeblich hat das Projekt erst im April 2013 von einer Gesetzesänderung im Bereich Lärmschutz (Entfall des Schienenbonus) erfahren, die zu Kostensteigerungen führte. Der entsprechende Gesetzentwurf wurde im Herbst 2012 vorgelegt, die Kosten wurden in dem etwas später erstellten 6-Punkte- rogram nicht berücksichtigt (S. 103 unten / S. 104 oben).

Kostenüberleitung zu den Schätzungen des BRH

Der Bundesrechnungshof hat gegenüber dem letzten verabschiedeten GWU von 6 Mrd. € zusätzliche Risiken und Chancenminderungen von 1,6 Mrd. € abgeschätzt (und zugleich die Limitierung seiner Methodik erwähnt). Als zweiten Punkt benennt der BRH „nicht dem Projekt angelasteten Kosten“ von ca. 1,5 Mrd. €, die ursächlich dem Projekt zuzuordnen sind, aber in der heutigen DB – Darstellungslogik nicht dem Projekt zugeordnet sind. Dies betrifft einen Verzicht auf Immobilienerlöse, Planungskosten, Rückbaukosten für das Gleisvorfeld und die Kosten für den Bonatzbau.

Für die Überleitung ist festzustellen, dass Bauzeitzinsen bislang in der Abschätzung der Projektkosten nie berücksichtigt wurden. Man mag streiten, ob sie aus methodischen Gründen berücksichtigt werden sollten – sie stellen aber keine Kostenüberschreitung gegenüber früheren Projektständen dar.

Das Herauslösen von Teilprojekten aus dem Projekt S 21 ist in politischer Bewertung sehr problematisch. Dabei gibt es neben den im BRH-Bericht erwähnten Kosten, die nicht zum Projekt gerechnet werden, noch weitere Positionen (Mehrkosten durch Projektänderungen im Rahmen der Schlichtung und des Filderdialogs [KPMG – Bericht S. 116] sowie die im Stresstest als für die Betriebsstabilität zwingend erforderliche Modernisierung der Signalisierung der S-Bahn)

Ohne Bauzeitzins und „nicht dem Projekt angelastete Kosten“ schätzt der BRH die Baukosten für das Projekt auf ca. 7,6 Mrd. €. Dem steht die KPMG-Schätzung von 6,3 Mrd. – 6,7 Mrd. €

gegenüber. Das Delta der Kostenschätzungen beträgt also 0,9 – 1,3 Mrd. €. Einen Teil der Differenz – leider nicht quantifizierbar - ergibt sich daraus, dass der BRH den Nominalwert der Risiken betrachtet, während KPMG jeweils „Erwartungswerte“ (= Nominalwert x Eintrittswahrscheinlichkeit) berechnet. Der Rest ist auf unterschiedliche Risikoeinschätzungen zurückzuführen.

Fazit

Die KPMG schätzt in dem Bericht die Kosten auf rund 6,3 – 6,7 Mrd. €. Der Langtext enthält einige Hinweise auf möglicherweise weiter steigende Kosten (Anhydrid, Auffälligkeiten in der Berichterstattung).

Der BRH schätzt die Kosten - mit begrenzter Recherchetiefe und etwas abweichender Methodik - etwas höher ein (7,6 Mrd. €).

Neben diesen weitgehend feststehenden Kostensteigerungen ist zudem darauf zu verweisen, dass – mit wenig Transparenz und Kontrolle – erhebliche Kosten im Zusammenhang mit diesem Projekt entstehen, die nicht in dem Projekt Stuttgart 21 ausgewiesen sind.