

Teure öffentliche Bauprojekte

Der Pauschalpreis ist eine Fata Morgana

Sie sollen Städten und ihren Schöpfern zu Ruhm verhelfen: Großbauwerke, die ganzen Regionen ein modernes Gesicht geben. Die Hamburger Elbphilharmonie oder das Bahnprojek Stuttgart 21 sind zwei prominente Beispiele. Doch warum verursachen solche Bauprojekte so oft exorbitante Kosten?

Von Jan Starkebaum für tagesschau.de



Sie wird mehr als das Doppelte kosten: Die Hamburger Elbphilharmonie (Simulation).

Kaum etwas ist so sichtbar und langlebig wie ein kühnes Bauprojekt. In Hamburg entsteht derzeit die Elbphilharmonie. Das Opernhaus in der Hafen City soll zu den besten der Welt gehören und der Hansestadt ein neues Wahrzeichen geben. Vor sieben Jahren wurde das Projekt ins Leben gerufen. Die Schlagzeilen zum Entwurf der Elbphilharmonie klangen euphorisch. 2007 ging der Auftrag an ein Konsortium um das Bauunternehmen Hochtief. Der genannte Pauschalpreis für das Jahrhundertbauwerk damals: 241 Millionen Euro.

Inzwischen hat sich die Summe mehr als verdoppelt. Die öffentlichen Auftraggeber und das Baukonsortium streiten scheinbar endlos über Nachforderungen in Millionenhöhe.

650 Kilometer weiter südlich soll in Stuttgart eine Sackgasse zur Durchgangsstation werden. Der dortige Kopfbahnhof soll durch einen milliarden schweren Umbau zum Knotenpunkt des europäischen Zugverkehrs werden. Den futuristischen Neubau wollen die Bauherren um 90 Grad drehen und unter die Erde verlegen. An der Oberfläche entstehen dann Parks und Wohnungen. Das gigantische Projekt trägt den Namen Stuttgart 21. Dazu gehört auch eine neue Trasse nach Ulm mit einem 30 Kilometer langen Tunnelsystem, außerdem ein neun Kilometer langer Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Im April 2009 unterschrieben Bund, Bahn, Land und die Stadt Stuttgart den Finanzierungsvertrag. Kalkulierte Kosten: 4,09 Milliarden Euro. Nach derzeitigen Berechnungen verteuert sich Stuttgart 21 bereits um fast eine Milliarde Euro.

Mit dem Spatenstich kommt die Kostenlawine in Gang



Computerentwurf des neuen Stuttgarter Bahnhofs. Nach jüngsten Berechnungen wird der Bau knapp eine Milliarde teurer, als geplant.

Es scheint wie ein wiederkehrendes Muster: Voller Euphorie präsentieren öffentliche Bauherren und Architekten ein großangelegtes Bauvorhaben. Dann vergeben sie den Auftrag für ihr Leuchtturmprojekt. Doch kaum haben die Bauarbeiten begonnen, setzt der Zwist zwischen den Beteiligten ein und die Verlässlichkeit der Kostenkalkulation schwindet. Die Baukosten schießen in die Höhe und Richtfesttermine verrutschen in ferne Zukunft. Liegt das an unzuverlässigen Baufirmen, die unseriöse Angebote machen? Entwickeln Architekten einfach Phantasien, deren Umsetzung astronomische Summen erfordert? Oder veranschlagen

kommunale Bauherren die Kosten ihrer Prestigeobjekte bewusst zu niedrig, um sie bis zum Spatenstich vorantreiben zu können?

Nur detaillierte Bauplanung garantiert berechenbare Kosten

"Je detaillierter der Bauplan, desto geringer das Streitrisiko", sagt Professor Ralf-Peter Oepen vom Betriebswirtschaftlichen Institut der Bauindustrie. Die detaillierte Bauplanung schreibt jede einzelne Maßnahme genau vor: die Stärke der Wände, die Güte der Dämmung, Form der Türklinken und die Qualität der Dachziegel. "Die bösen Überraschungen halten sich dadurch in Grenzen", erklärt Oepen.

"Daneben kann auch die funktionale Bauplanung das Richtige sein", sagt Elmar Halbach-Velken vom Bundesverband mittelständischer Bauunternehmen. "Darin gibt der Auftraggeber nur ungefähr vor, was am Ende rauskommen soll. Dann wünscht er verschiedene technische, wirtschaftliche und qualitative Lösungen." Auf diese Weise will der Auftraggeber vom Erfahrungsschatz der konkurrierenden Bauunternehmen profitieren und am Ende die optimale Lösung auswählen. Diese funktionale Planung ist gerade bei öffentlichen Großprojekten üblich. Später wird die genaue Planung nachgeholt und gleichzeitig gebaut.

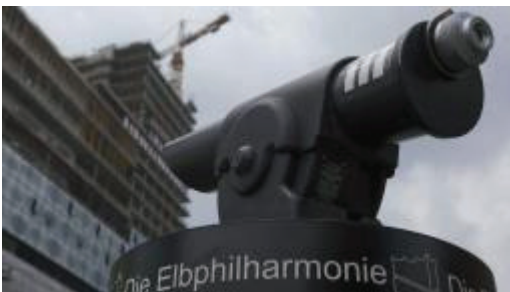
Zur Person



Elmar Halbach-Velken ist Geschäftsführer des Bundesverbandes mittelständischer Bauunternehmen.

Sonderwünsche sind die Kostentreiber

Wenn ein Großprojekt entsteht, kommen oft Begehrlichkeiten der Bauherren und Star-Architekten dazu. Die Hamburger Elbphilharmonie war im Entwurf 84.000 Quadratmeter groß. Inzwischen ist die Fläche auf 120.000 Quadratmeter gewachsen. Zuerst planten die Architekten zwei Konzertsäle ein, dann kam ein dritter dazu. Und anstelle der glatten Glasfassade wurden im Nachhinein wabenartige Glaselemente angedacht, kaum eines wie das andere. "Je komplizierter, je pompöser ein Bauprojekt wird, desto stärker steigt der Preis", erklärt Oepen.



Der Termin für das Eröffnungskonzert der Elbphilharmonie ist immer weiter in die Ferne gerückt.

"In der Baubranche gilt der Spruch: Ein Tag ohne Nachtrag ist ein schlechter Tag. Unternehmen leben davon, dass der Bauherr kommt und Veränderungen wünscht. Dann schreiben sie den Entwurf um, besorgen andere Werkstoffe und setzen Arbeitsstunden an. Das fertige Gebäude sieht selten so aus wie der ursprüngliche Entwurf", erläutert Halbach-Velken. Für die Konstruktion des Konzertsaals in Hamburg wurde der Akustiker Yasuhisa Toyota engagiert, ein weltweit gefragter Perfektionist des Klangs. Im Verlauf der Bauarbeiten sind die Ansprüche an die Akustik des Konzertsaals gestiegen. Zum Beispiel ist die Dämmung der Luftschächte verstärkt worden.

"Solche Sonderwünsche werden enorm teuer", sagt Halbach-Velken. Jede Änderung, Behinderung oder Störung des Bauablaufs wird dem Bauherren mitgeteilt und in Rechnung gestellt.

Der Pauschalpreis ist eine Illusion



Tausende Menschen demonstrieren in Stuttgart gegen das Bahnprojekt Stuttgart 21.

"Je langfristiger geplant wird, desto weniger kann man die tatsächlichen Kosten am Ende angeben", sagt Halbach-Velken. "Deshalb kann ein seriöser Planer keinen Pauschalpreis für ein öffentliches Mammutprojekt wie Stuttgart 21 nennen." Doch allzu oft läuft es anders. Die Mitglieder in Bürgerschaft oder Stadtrat beschließen ein Großbauprojekt und veranschlagen dafür eine feste Summe im Haushalt. Die ursprünglichen Pläne für den Bahnhofsumbau in Stuttgart stammen aus den 1990er-Jahren. "Die Weltmarktpreise für Rohstoffe und Löhne verändern sich

jedoch laufend. Außerdem können gesetzliche Auflagen hinzukommen oder es treten Baugrundrisiken während der Arbeiten auf", sagt Halbach-Velken. "Es gibt zwar statistische Berechnungen, aber die Kostenkalkulation kann nur vom heutigen Preisniveau ausgehen". Gerade der Untergrund ist für Stuttgart 21 ein Risiko. Unerwartete Gesteinslagen oder Änderungen im Trassenverlauf können die Arbeiten verzögern und exorbitante Kostensteigerungen bewirken.

Zur Person



Prof. Dr. Ralf-Peter Oepen ist Geschäftsführender Leiter des Betriebswirtschaftlichen Instituts der Bauwirtschaft. Ein Schwerpunkt seiner Tätigkeit ist Controlling und Risikomanagement auf Bauprojekt- und Bauunternehmensebene.

"Die Kalkulation der Kosten kann auch mit der politischen Willensbildung zusammenhängen", sagt Professor Oepen. "Wenn man ein Projekt durchdrücken möchte, dann kann man bewusst einige Eventualitäten außen vor lassen. Manche schreiben ein Bauvorhaben aus und wissen, dass ihr Projekt gar nicht zum angesetzten Preis realisiert werden kann. Im Verlauf der Bauarbeiten werden dann zusätzliche Leistungen gefordert, die die Kosten nach oben treiben." Andererseits besteht für öffentliche Auftraggeber die Gefahr, dass ein Bauunternehmen mit einem zu niedrigen Angebot antritt. Wenn es den Zuschlag bekommt und wie gewöhnlich Änderungswünsche kommen, dann holt das Unternehmen seine Kosten wieder rein.

- [Gutachten bescheinigt Stuttgart 21 Mängel \(27.07.2010\) \[swr\]](http://www.swr.de/nachrichten/bw/-/id=1622/nid=1622/did=6696408/11hythu/index.html) (<http://www.swr.de/nachrichten/bw/-/id=1622/nid=1622/did=6696408/11hythu/index.html>)
- [Panorama: Politische Preise auf öffentlichen Baustellen \(18.03.2010\) \[ndr\]](http://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2010/panoramabaukosten100.html) (<http://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2010/panoramabaukosten100.html>)
- [Weltatlas: Deutschland](http://atlas.tagesschau.de/index.php?mode=news&country=deutschland) (<http://atlas.tagesschau.de/index.php?mode=news&country=deutschland>) [[Flash](http://atlas.tagesschau.de/index.php?mode=news&country=deutschland)] ([HTML](http://atlas.tagesschau.de/index.php?mode=news&country=deutschland)) (http://atlas.tagesschau.de/html/index.php?display_id=507000)

Stand: 07.08.2010 12:57 Uhr

Nachrichten-Weltatlas