

Ursula Baus

## Transparenz bei Großprojekten?

Die letzten Jahrzehnte ließen das Misstrauen gegenüber jenen, die Großprojekte – Stuttgart 21, den Flughafen Berlin Brandenburg oder die Elbphilharmonie – in die Wege leiten, und jenen, die sie realisieren, exponential zu den immens steigenden Kosten wachsen. Damit man Großprojekte überhaupt noch in Angriff nehmen kann, muss der scheinbar automatischen Kostenexplosion begegnet werden – Politiker mussten deswegen handeln. Wie üblich mit einer Kommission, die jetzt ihre Vorschläge in einem Abschlussbericht veröffentlichte.

### Stuttgart 21:

1994 ergab eine „Machbarkeitsstudie“ Kostenprognosen von 4, 8 Mrd D-Mark.

1995 rechnete die Deutsche Bahn mit 2,45 Mrd. Euro –

2012 mit 4,696 Mrd., 2013 um 6,526 Mrd.

Experten unterschiedlicher Provenienz schätzen inzwischen bis zu 8,7 Mrd. Euro.

Die Kostenentwicklung zu  
S21 bei wikipedia > [hier](#)



## Reformkommission mit 36 Mitgliedern

Die Tageszeitungen kommentierten dieser Tage hurtig. Der Verlauf von Großprojekten wie Stuttgart 21, Elbphilharmonie Hamburg oder der Flughafen Berlin-Brandenburg gehört zu jenen Themen der Stadt- und Architekturentwicklung, bei denen sich die Aufmerksamkeit der Bürger automatisch einstellt. Schließlich geht es um ihr Geld und um verflucht konsequenzenreiche Veränderungen von Städten und Landschaften. 2013 setzte Peter Ramsauer (CSU, seit 2014 Präsident der deutsch-arabischen Handelsvereinigung Ghorfa) die „Reformkommission Bau von Großprojekten“ ein. In dieser 36-köpfigen Kommission sind Vertreter von Wirtschaft, Verbänden und Wissenschaftlern beieinander. Vielleicht Böcke, die sich als Gärtner ausgeben?

Die 36 Mitglieder der  
Kommission > [hier](#)

Zum 112-seitigen  
Endbericht > [hier](#)

Die Debatte bei bkult zu  
Großprojekten > [hier](#)

Da heißt es: „Alle am Bau Beteiligten tragen zu den Problemen bei. (...) Sie können nur gemeinsam gelöst werden.“ Schuldzuweisungen sind damit ausgeschlossen. „Ausgangspunkt der Empfehlungen ist die Erkenntnis, dass es keinen Alleinverantwortlichen für die Fehlentwicklung bei Großprojekten gibt.“

Das klingt etwas nach dem Motto: Keiner war's, weil alle irgendwie dabei waren?

## Kostengerecht, termintreu und effizient: mit BIM?

Großprojekte starten üblicherweise mit einer „Machbarkeitsstudie“, die klein gerechnet wird, damit sie politische Entscheidungsspielräume offen läßt. Hohe Kosten sind dabei, wie man in politischen Kreisen gern sagt, „schwer kommunizierbar“ (Günther Öttinger, CDU, jetzt EU-Kommissar für Digitale Wirtschaft und Gesellschaft).

Mit zehn Punkten begegnet die Kommission nun dem Ungemach aus den Großprojekten, wie Minister Dobrindt am 29. Juni 2015 erläuterte. Sie lauten:

1. Kooperatives Planen im Team
2. Erst planen, dann bauen
3. Risikomanagement und Erfassung von Risiken im Haushalt
4. Vergabe an den Wirtschaftlichsten, nicht den Billigsten
5. Partnerschaftliche Projektzusammenarbeit
6. Außergerichtliche Streitbeilegung
7. Verbindliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
8. Klare Prozesse und Zuständigkeiten/Kompetenzzentren
9. Stärkere Transparenz und Kontrolle
10. Nutzung digitaler Methoden – Building Information Modeling (BIM)

Wie das mit BIM funktionieren könnte, soll an Pilotprojekten getestet werden: an der Brücke auf der Bundesstraße B107n in Sachsen, an der Petersdorfer Brücke an der Autobahn A19 in Mecklenburg-Vorpommern, am Rastatter Tunnel auf der Bahnstrecke Karlsruhe-Basel sowie an der Filstalbrücke auf der Bahnstrecke Wendlingen-Ulm.

## Wirtschaftlich, aber nicht billig

Die Fehlentwicklungen sind im Bericht wesentlich aussagekräftiger ausgefallen als die zehn Empfehlungen. Als Beispiel sei Empfehlung Nr. 4 aufgegriffen.

*„Vergabe an den Wirtschaftlichsten, nicht den Billigsten.“*

*Der Bauherr sollte die Ausschreibung von Bauleistungen nicht ausschließlich auf Basis des Preises vornehmen, sondern qualitative Wertungskriterien einbeziehen. Als qualitatives Kriterium kommt neben dem planerischen und technischen Wert oder Betriebs- und Folgekosten auch die Qualität der Antworten auf Fragen zur Auftragsdurchführung und zum Risikomanagement in Betracht. Bei Großprojekten kann es sinnvoll sein, aus Kosten- und Termingründen eine zusammengefasste Vergabe durchzuführen.“*

Wenn sich in diesen Kernpunkten „qualitative Wertungskriterien“ – wie zitiert – auf planerische und technische Werte beschränken, dann liegt einmal mehr das Interesse in den wirtschaftlichen Aspekten. Die sich digital im BIM kontrollieren lassen sollen.

## Baukultur?

„Baukultur“ kommt als Begriff in der Ergebniseinleitung Seite 16 und im Literaturverzeichnis vor. Der Untertitel des Abschlussberichts lautet:

„Komplexität beherrschen – kostengerecht, termintreu und effizient“.

Sinn und Unsinn von Großprojekten werden nicht hinterfragt.

Zum Thema BIM siehe auch Klaus Siegele > [hier](#)

