Bundeskanzleramt

Marita Karg
Staatsanwältin als Gruppenleiterin
Angelegenheiten des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz; Justiziariat; IFG-Koordination

HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin
POSTANSCHRIFT 11012 Berlin

TEL +49 30 18 400-0
FAX +49 30 18 400-1819
E-MAIL poststelle@bk.bund.de

Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Rechtsanwalt Dr. von Loeper
Hinter Oberkirch 10
72202 Nagold

Nur per Fax: 07452/1011

Berlin, 27. Mai 2016

BETREFF Von Loeper./. BRD

AZ 131- 02908 Ju 088 NA 026

IHR AZ loe -35/14

Sehr geehrter Herr Dr. von Loeper,

in Erfüllung unserer im Erörterungstermin vor dem Verwaltungsgericht Berlin im Verfahren VG 2 K 3.15 geschlossenen Vereinbarung übersende ich Ihnen die Vorlage vom 5. Februar 2013, in der die Schwärzungen Nr. 7, 10 und 12 nunmehr offengelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Karg

Referat 323
323 – 16 113 – Ve 072
Dirk Pung-Jakobsen

BUNDESKANZLERAMT
-5. FEB. 2013
13/485

Berlin, den 5. Februar 2013
Hausruf: 2324

Über

Herrn Gruppenleiter 32
Herrn Abteilungsleiter 3
Herrn Chef des Bundeskanzleramtes

Die Leiterin des Kanzlerbüros
06. FEB. 2013
23379

Frau Bundeskanzlerin

Betr.: **Sachstand und aktuelle Entwicklung beim Projekt „Stuttgart 21"**

I. Votum

- Bitte an BMVBS zügig Position zu von der DB vorgeschlagenen Finanzplanung und Vorschlag zu weiterem Vorgehen zu entwickeln und abzustimmen.
- Zügige Entscheidung im Aufsichtsrat der DB AG

II. Sachverhalt

Der Vorstand der DB AG hat den Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 über **erhebliche Kostensteigerungen** beim Projekt „Stuttgart 21" informiert. Nach einer mit externen Sachverständigen (Wirtschaftsprüfer) durchgeführten Projekt- und Kostenüberprüfung beziffert die Bahn die **sich aus dem Projekt ergebenden Mehrkosten** auf **1,1 Mrd. €.** Als Ursache werden von der DB AG falsche Annahmen bei bisherigen Planungen, notwendige Neuplanungen, Verzögerungen, Nachforderungen und Preissteigerungen angeführt. Der Bahnvorstand hat daher dem Aufsichtsrat vorgeschlagen, den bisherigen **Kostenrahmen** für das Projekt von **bisher 4,5 Mrd. € aus eigenen Mitteln auf 5,6 Mrd. € aufzustocken**. Eine Finanzierung soll über eine verringerte Schuldenreduzierung des Bahnkonzerns über 10 Jahre erfolgen.

Darüber hinaus hat der Bahnvorstand dem AR **zusätzliche Risiken** in Höhe von **1,2 Mrd. €** zur Kenntnis gebracht. die durch externe Einflussfaktoren entstehen und zu

einer weiteren **Verteuerung des Projekts führen können**. Diese setzen sich u.a. wie folgt zusammen:

300 Mio. €	als Ergebnis der Schlichtung und informellem Mediationsverfahren zu Anbindung Filderbahnhof/ Flughafen.
400 Mio. €	Kosten durch verzögerte behördliche Genehmigungen und Planfeststellungen durch Land, Stadt und Eisenbahnbundesamt
300 Mio. €	Spezifikationsänderungen und zusätzliche Bestellungen durch Stadt und Land

Die Bahn will diese Risiken auf die Projektpartner verteilen (Mediation/ Schlichtung) oder durch Verfahrensbeschleunigung (Genehmigungsverfahren) und Reduzierung der Änderungen durch Stadt/Land minimieren. Verbleibende Mehrkosten aus diesem Bereich sollen dann unter den Projektpartnern (die an deren Entstehung beteiligt sind) aufgeteilt werden.

Der **AR** hat der **Erhöhung des Kostenrahmens noch nicht zugestimmt** und [redacted] eine **zusätzliche Überprüfung der Kalkulationen** der DB durch externe Sachverständige angefordert. Dazu ist ein Katalog mit 130 Fragen auch zu einem möglichen Projektabbruch, daraus resultierenden Folgen und Kosten sowie möglichen Projektalternativen entwickelt worden. Die Antworten der DB AG sind in zwei getrennten Workshops mit den Arbeitnehmervertretern im AR am 30.1. sowie mit den Vertretern der Anteilseigner (u.a. St Ressorts) am heutigen 5.2. erörtert worden. Außerdem soll die Wirtschaftlichkeit des Projekts vor dem Hintergrund der Kostensteigerungen und Risiken erneut nachgewiesen werden.

[redacted]

Der Bahnvorstand will an der Verwirklichung des Projekts festhalten und sieht dabei auch die politische Bedeutung der Verwirklichung eines großen Infrastrukturprojekts, zu dem Sie sich explizit bekannt haben. Die Bahn verweist für den Fall eines Abbruchs

...

auf Kosten in Milliardenhöhe. Zusätzlich dazu müssten dann neu dringend notwendige Modernisierungsinvestitionen für den Bahnknoten Stuttgart finanziert werden, für die ein Bedarf von rd. 2 Mrd. € geltend gemacht wird.

Hintergrund für die **aktuelle Berichterstattung**, die Bundesvertreter im AR der DB AG sähen die Kostenentwicklung äußerst kritisch und drängten auf einen Ausstieg aus dem Projekt, ist eine umfassende Unterlage, die für St Odenwald zur Vorbereitung des Workshops und der nächsten Aufsichtsratssitzung im BMVBS erstellt worden ist. In dem Dossier werden offenbar die Antwortentwürfe der DB AG auf die Fragen des AR kritisch kommentiert, weitere Fragen zur Kostenentwicklung und Risiken sowie nach Projektabbruch und Alternativen formuliert. Nach Angaben von BMVBS ist die Unterlage nicht aus der Leitung des Hauses der Presse zugespielt worden. Die Unterlage ist nach Angaben des BMVBS ohne Beteiligung von BMF und BMWi erstellt worden.

Die **nächste ordentliche AR-Sitzung ist für den 20. März 2013** vorgesehen. Die betroffenen Ressorts wollen sich nach dem Workshop am 5.2. kurzfristig auf Leitungsebene über das weitere Vorgehen verständigen. Der Bahnvorstand strebt schon vor dem 20. März im Rahmen einer außerordentlichen AR-Sitzung eine Billigung des von ihm vorgeschlagenen Verfahrens an: Finanzierung der projektimmanenten Kosten von 1,1 Mrd. € über einen verringerten Schuldenabbau aus Eigenmitteln der Bahn, um die Bauarbeiten zeitnah vorantreiben zu können.

III. Bewertung

Es ist **nachvollziehbar**, dass die Vertreter im AR der DB AG angesichts der immensen Kostensteigerungen den neuen Finanzierungsplan der DB AG für Stuttgart 21 einer **genaueren Prüfung** unterziehen wollen. Die St wollen offenbar nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Entwicklung beim BER eine möglichst belastbare Finanzierung gewährleisten und Risiken so weit wie möglich ausschließen. Andererseits hat der **Bahnvorstand** seine Projekt- und Kostenanalyse sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht von **zwei Beratungsunternehmen überprüfen lassen**. Die projektinternen Mehrkosten sollen aus Eigenmitteln der Bahn über eine verminderte Schuldenreduzierung über 10 Jahre bereit gestellt werden. Belastungen für den Bund sind damit nicht verbunden. Auch eine Reduzierung der Investitionen der DB AG in

...

andere Schienenprojekte soll nicht erfolgen, da diese Investitionen an andere Stelle im Finanzplan des Unternehmens unterlegt sind.

Nachvollziehbar ist darüber hinaus, dass die DB AG für die **projektexternen Risiken** von 1,2 Mrd. € **keinen Finanzierungsplan** vorlegt. Zum einen ist es erklärtes Ziel des Unternehmens, diese Mehrkosten, die u.a.auf Grund von verzögerten Genehmigungen oder Planfeststellungen der zuständigen Behörden entstehen können, möglichst durch Verfahrensbeschleunigung zu vermeiden. Zum anderen sollen die Projektpartner Stadt und Land an der Finanzierung der durch sie im Rahmen der Schlichtung und Mediationsverfahren mitverantworteten Mehrkosten beteiligt und diesbezüglich auch nicht aus der Verantwortung entlassen werden.

BMVBS befürchtet dennoch, dass die Kostenentwicklung bei Stuttgart 21 letztendlich zu Lasten der Investitionen in andere wichtige Infrastrukturvorhaben gehen könnte, ohne hierfür konkrete Hinweise zu haben.

Um ein Scheitern des Projekts auf der Zeitschiene zu verhindern, muss der AR nach Erörterung und Bewertung der von der DB beantworteten Fragen **zügig eine Entscheidung** zum vom Bahnvorstand vorgeschlagenen Finanzierungsweg treffen. BMVBS sollte dafür zügig zu einer abschließenden Bewertung der Faktenlage kommen und diese mit den anderen Ressorts abstimmen.

Referat 431 hat mitgezeichnet

Dirk Pung-Jakobsen