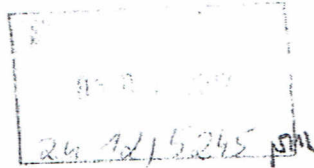


Referat 323

323 - 16 113 - Ve 072

Dirk Pung-Jakobsen



Berlin, den 4. Dezember 2012

Hausruf 2324

Über

Herrn Gruppenleiter 32

Herrn Abteilungsleiter 3

Handwritten notes:
11-0-2012
89/A

Handwritten notes:
Dirk Pung
16.12.12
2-d R
M/12

Herrn Chef des Bundeskanzleramtes

A 7/12

Betr.: Ihr Gespräch mit Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG und Dr. Volker Kefer, Vorstandsmitglied für Technik und Infrastruktur der Deutschen Bahn AG zum Thema „Stuttgart 21“, am Montag, dem 10. Dezember 2012 10^{Uhr}

Zur Vorbereitung Ihres Gesprächs mit Herrn Dr. Grube und Herrn Dr. Kefer wird als Anlage ein Gesprächsführungsvermerk vorgelegt.

Als fachliche Begleitung werden AL3 und [REDACTED] vorgeschlagen.

Dirk Pung-Jakobsen

Referat 323

323 - 16 113 – Ve 072

Dirk Pung-Jakobsen/ORR Bertelsmeier

Berlin, 4. Dezember 2012

Hausruf 2324/2365

**Gespräch mit Dr. Rüdiger Grube und Dr. Volker Kefer
zum Projekt „Stuttgart 21“ am Montag, 10. Dezember 2012**

Herr Grube und Herr Kefer dürften Ihnen vor der Aufsichtsrats-Sitzung der DB AG am 12. Dezember über die Kostenentwicklung des Projekts „Stuttgart 21“ berichten wollen. Der Bahnvorstand wird den Aufsichtsrat voraussichtlich über **erhebliche Kostensteigerungen** informieren. Die über die bisher geplanten Projektkosten von 4,2 Mrd. € hinausgehenden Mehrkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Als Ergebnis des bis Juli 2012 durchgeführten informellen Mediationsverfahrens „**Filderdialog**“ in Zusammenhang mit der umstrittenen Anbindung Filderbahnhof/ Flughafen wurde ein **modifizierte Flughafenbahnhof** vereinbart, der **zusätzlich 224 Mio. €** kosten wird.

Für die beim **Schlichtungsverfahren** (unter H. Geisler) vereinbarten Erweiterungen und techn. Änderungen (insbes. Leit- und Sicherungstechnik, zweigl. Anbindung Flughafen) gibt die DB AG **Mehrkosten von 80 Mio. €** an. Die aus den im Filderdialog und dem Schlichtungsverfahren resultierenden Mehrkosten gehören nach Verständnis der DB AG nicht zum Projektumfang von Stuttgart 21 und sind gesondert zu finanzieren.

Hinzu kommen dem Vernehmen nach **Kostensteigerungen von bis zu 1 Mrd. €**, die sich **aus dem Projekt selbst** ergeben. Ursache hierfür sind u.a. Preissteigerungen, falsche Annahmen und unberücksichtigte Risiken bei der Planung und Nachforderungen. Außerdem seien durch Einsprüche und Zusatzforderungen insbes. des Landes, die Umplanungen und zusätzliche Genehmigungen durch das EBA notwendig machen, zeitliche Verzögerungen und erhebliche Zusatzkosten entstanden. Für diese Mehrkosten will die DB AG anscheinend die Verantwortung übernehmen und sie auch im Wesentlichen alleine finanzieren.

Da es sich bei Stuttgart 21 um ein **eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG** handelt, an dem das Land BW, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und der Flughafen Stuttgart nicht aber der Bund beteiligt sind, kann der Bund **keinen Beitrag zur Finanzierung der Mehrkosten leisten.**

Hinweis:

Der Bund übernimmt mit 563,8 Mio. € aus Mitteln des Bedarfsplans und EU-Fördermitteln für das Projekt „Stuttgart 21“ den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen - Ulm im Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von „Stuttgart 21“

erforderlich wäre. Über den genannten Betrag hinaus übernimmt der **Bund keine Kostensteigerungen**.

Für Stuttgart 21 sind darüber hinaus folgende Finanzierungsbeiträge, die aus anderen mit **Bundesmitteln** finanzierten Quellen stammen vorgesehen:

- 197 Mio. € gemäß **Bundesschienenwegeausbaugesetz** für Nahverkehr,
- ca. 168 Mio. € Bundesfinanzhilfen aus dem **GVFG-Bundesprogramm** und
- 300 Mio. € für das Bestandsnetz im Rahmen der LuFV

Dem Vernehmen nach will die DB AG an der Verwirklichung des Projekts festhalten und 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.

*Auch wenn die DB AG die sich aus Planungsfehlern, Preissteigerungen und Nachforderungen ergebenden Mehrkosten von bis zu 1 Mrd. € selbst finanzieren will, dürften die Kostensteigerungen zu **neuen Kontroversen über S 21** und zu Forderungen nach Projektabbruch führen. Auch ist bereits neuer Streit mit den Projektbeteiligten Stadt und Land zur Finanzierung der Mehrkosten aus Schlichtung und Filderdialog absehbar. Das Land dürfte sich hierbei auf den Standpunkt stellen, sich an keinerlei Mehrkosten über den vereinbarten Kostenrahmen von 4,5 Mrd. € hinaus zu beteiligen. Diese Position lässt allerdings völlig außer acht, dass das Land bei beiden Mediationsverfahren vollumfänglich an projektverändernden Verabredungen beteiligt war, die zu diesen Mehrkosten geführt haben.*

Bei der Umsetzung des Projekts vor Ort erweist es sich bei der Bauvorbereitung und Bauausführung als zunehmend schwierig, dass auf Seiten der Aufgabenträger sowohl das Land als auch die Region und die Stadt Stuttgart das Vorhaben politisch nicht mehr mittragen. Die fehlende Unterstützung der Aufgabenträger kommt bei der Finanzierung der Mehrkosten, die sich aus Schlichtung und Dialog ergeben, nun deutlich zum Tragen.

- **Wie erklären sich Kostensteigerungen von 25%, die nicht durch die Projektveränderungen und –erweiterungen verursacht sind, die aus den Mediationsverfahren resultieren?**
- **Wie schätzen Sie die Auswirkungen der neuen Kostensituation auf das Projekt insgesamt einschließlich des Zeitplans ein?**
- **Sehen sie die Möglichkeit, dass die DB AG die projektbezogenen Mehrkosten trägt, ohne dass dies zu wesentlichen Einschnitten bei anderen Aus- und Neubauprojekten führt?**
- **Wie gestaltet sich der Bauvorbereitungs- und –ausführungsprozess und agieren dabei die verantwortlichen Stellen des Landes und der Stadt?**