

Ihr Gespräch mit BR-Präsident Kretschmann
im Bundeskanzleramt am 1. Februar 2012, 13.45 bis 14.15 Uhr

Referat 323

THEMA

Stuttgart 21

AKTIV

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** im schlechtesten Fall (bei Eintritt von aller Risiken) 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 den AR **zusätzliche Risiken** in Höhe von **1,1 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. € aus der Schlichtung und informellem Mediationsverfahren zu Anbindung Filderbahnhof/ Flughafen.
- 400 Mio. € 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]
[REDACTED] eine zusätzliche Überprüfung der Kalkulationen der DB durch externe Sachverständige angefordert. Außerdem soll die Wirtschaftlichkeit des Projekts vor dem Hintergrund der Kostensteigerungen und Risiken erneut nachgewiesen werden.

[REDACTED]

[REDACTED]

Der Bahnvorstand will an der Verwirklichung des Projekts festhalten und sieht dabei auch die politische Bedeutung der Verwirklichung eines großen Infrastrukturprojekts, zu dem sich BKin explizit bekannt hat. 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.

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 keine Beitrag zur Finanzierung der Mehrkosten außerhalb seines Zuständigkeitsbereichs leisten und hierzu auch nicht verpflichtet werden.

Hinweis:

Der **Bund übernimmt mit 563,8 Mio. €** den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen - Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von „Stuttgart 21“ erforderlich wäre. Über diesen Kostenbereich hinaus übernimmt der **Bund keine Mehrkosten**.

Für Stuttgart 21 sind darüber hinaus folgende Finanzierungsbeiträge, die aus anderen mit **Bundsmitteln** 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.

Stadt und Land BW sollen zwar nicht an den Mehrkosten beteiligt werden, die sich aus dem Projekt selbst ergeben und für die die DB AG aufkommen will. Allerdings müssten sie sich als Projektpartner an den Zusatzkosten beteiligen, die auf Grund aufwendigerer baulicher Lösungen in Folge der Schlichtung und des Mediationsverfahrens entstanden sind und die sie wesentlich mit verursacht haben.

Außerdem sollte das Projekt nicht durch bewusste Verzögerungen bei Prüfungen und Genehmigungen der örtlichen Behörden verschleppt und verteuert werden.

- Ich halte das Stuttgart 21 nach wie vor für ein wichtiges Infrastrukturprojekt, an dem sich auch erweist, in wie weit in D weiterhin große Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden können.
- [REDACTED]
- Das eindeutige Votum der Volksabstimmung sollte von allen Beteiligten auch bei der Umsetzung des Projekts berücksichtigt werden.
- Bei Mediationsverfahren und Filderdialog ist von allen Projektbeteiligten einvernehmlich eine Befriedung der Konflikte verfolgt worden. Die Umsetzung der Ergebnisse dieser Verfahren sollen auch gemeinsam getragen werden.