

Informations-Workshop der DB AG zu Stuttgart 21 für die AR-Vertreter am 05.02.2013

Thema

Stuttgart 21

Kurzinformation

Am 12.12.2012 hat die DB AG den Aufsichtsrat über eine Kostenmehrung des Projekts Stuttgart 21 über den bisher vertraglich vereinbarten Risikoschirm von 4.526 Mio. € informiert und gebeten, einer Übernahme von Mehrkosten bis zu 1,1 Mrd. € zuzustimmen. Weiterhin wurden weitere „externe“ Kostenrisiken in Höhe von 1,2 Mrd. € identifiziert.

In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat den Vorstand aufgefordert, die Interessen der Deutschen Bahn AG zu sichern und diese mittels der sogenannten Sprechklausel durchzusetzen.

Am 20.12.2012 fand eine Informationsveranstaltung der DB AG für die Ressorts BMVBS, BMF und BMWi auf Fachebene statt. Im Vorfeld wurde ein 134 Fragen umfassender Fragenkatalog der AR-Mitglieder eingereicht.

Am 28.01.2013 wurden auf Ressortebene die von der DB AG am 23.01.2013 gelieferten Antworten zu diesem Fragenkatalog sowie die Statusberichte der externen Wirtschaftsprüfer und Juristen erörtert.

Gemeinsames Fazit der Ressorts war, dass die Antworten und Zwischenberichte der Gutachter derzeit keine ausreichende Grundlage für eine Entscheidung des AR darstellen.

BMF und BMWi verfolgen vor diesem Hintergrund gemeinsam mit BMVBS das Ziel, ein einheitliches Votum der Bundesvertreter zu erreichen.

I. Gesprächsziel

Information

[REDACTED]

II. Gesprächsführungsvorschlag

- Angesichts der Bedeutung der Entscheidung sollte in jedem Fall ein einheitliches Votum der Bundesvertreter erreicht werden.
- Nach derzeitigem Stand ist die Frage einer Zustimmung des AR zu einer Erhöhung der Finanzierung durch die DB AG nicht entscheidungsreif und bedarf weiterer Informationen (Position Partner, Gesamtfinanzierung, Umgang mit negativer Kapitalrendite, Vorstandsverantwortung). Die Argumente, eine weitere Finanzierung nicht abzulehnen, sind mit Abstand zu schwach.
- Der Vorstand der DB AG soll im Workshop die Chance erhalten, seinen Vorschlag nochmals zu erläutern und weitere Gründe für die Verwerfung von Alternativen darzulegen. Die bisher angeführten Argumente greifen nicht.
- Das von der DB AG vorgesehene Datenraumkonzept (lokaler PC bei der DB AG ohne Möglichkeiten des Ausdrucks oder der elektronischen Weiterleitung) ist für die Vorbereitung eines AR nicht geeignet. Die für die Meinungsbildung vorliegenden Unterlagen und Daten müssen archivierbar sein.
- Die vom AR beauftragten Gutachten liegen nur zu einem Zwischenstand vor, wesentliche Elemente fehlen noch (z.B. PwC Prüfung der Ausstiegskosten). Insbesondere SZA enthält neben inhaltlich nicht nachvollziehbaren Ableitungen (*interner Hinweis: siehe III. Vorstand*) deutliche handwerkliche Schwächen. So wird z.B. als Sachverhalt dargelegt, dass das Präsidium am 23.11. über die Mehrkosten unterrichtet wurde. Tatsächlich war das Präsidium nur teilweise vertreten (Sts O nicht), dafür aber andere AR-Mitglieder zugegen (Sts Dr. Beus, Sts Dr. Heitzer). Auch die Darstellung der Ressortsitzung am 20.12. - in der SZA-Vertreter anwesend waren - ist unvollständig. Dort wurden nicht alle gestellten Fragen beantwortet, sondern schriftliche Unterlagen zu bestimmten Themen zugesagt, die bis heute nicht vorliegen. Im Übrigen weist SZA auf zwei Workshops für den AR hin, obwohl es sich um einen Workshop verteilt auf zwei Termine handelt.

- Die Beantwortung der Fragen aus dem Aufsichtsrat klärt die Sachverhalte nur teilweise. Einige Fragen bestehen fort, andere ergeben sich aus den Antworten und Gutachtenentwürfen neu. Zu den Fragen siehe III.
- Aus den Antworten zeigt sich, dass noch immer ein gemeinsames Verständnis zu grundsätzlichen Themen fehlt.
 - Die DB AG hat die Aufforderung des AR vom Dezember zur Aufnahme von offiziellen Gesprächen mit den Projektpartnern (Sprechklausel) bisher nicht umgesetzt (geplant ist nun Lenungskreis am 28.2.2013).
 - Die Bitten des AR zur Prüfung einer möglichen Reduzierung des Projektumfangs durch Anpassung der Baumaßnahmen (so dass der Finanzierungsrahmen vielleicht doch ausreicht) hat die DB AG bisher nicht umgesetzt. Der Vorstand gründet seine Fortführungsempfehlung auf der Einschätzung, die Planungsvariante sei wirtschaftlicher als ein Ausstieg, konnte aber die Ausstiegskosten nicht belastbar darlegen.
- Im Workshop sollten daher schwerpunktmäßig folgende Themen besprochen werden:
 - Anwendung der Sprechklausel gemäß § 5 Abs. 10 Gemeinsame Erklärung
 - Gesamtfinanzierung,
 - Wirtschaftlichkeit, vor dem Hintergrund der identifizierten 2,3 Mrd. € Mehrkostenrisiko und zu erwartender negativer Eigenkapitalverzinsung bereits vor Beginn der Hauptbauarbeiten,
 - Weitere Alternativszenarien (z.B. Bau NBS Wendlingen – Ulm mit Anbindung in den bestehenden Bahnhof).
- Vordringlich sollte deutlich gemacht werden, dass der AR nicht über eine weitere Finanzierung entscheiden kann, bevor die Projektpartner sich über die Finanzierungsmodalitäten und die einzuschließenden Baumaßnahmen geeinigt haben.
- Weiterhin sollte ein Prüfauftrag an den Vorstand erteilt werden, angesichts der abnehmenden Unterschiede zwischen den Varianten die

Kosten für Ausstieg bzw. Alternativen ausreichend tief zu kalkulieren, um dem Aufsichtsrat eine Abwägung auf gesicherter Datenbasis zu ermöglichen.

- Der Entscheidungsfindung des AR sollte nicht weniger Zeit und Fundierung eingeräumt werden als der Schlichtung oder dem Filderdialog. Es geht um für den Konzern bedeutende finanzielle Entscheidungen mit präjudizierender Wirkung.

Vorläufige Positionierung des BMVBS:

- Aus Sicht BMVBS ist eine Grundlage, dem Vorschlag des Vorstands zuzustimmen, aus folgenden Gründen derzeit nicht gegeben:
 - Ein belastbarer aktueller GWU wurde noch nicht ermittelt bzw. ausreichend geprüft.
 - Die Beantwortung der Fragen sowie die Statusberichte der WP weisen auf erhebliche Risiken über die bisherigen Berechnungen der DB AG hinaus hin.
 - Bei Betrachtung der gesamten Mehrkosten wird die Eigenkapitalverzinsung negativ. Deshalb müssen Alternativen bis zum Ausstieg ernsthaft untersucht werden, um den Schaden minimieren zu können.
 - Die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden, ebenso kann nicht beurteilt werden, ob die Weiterführung eindeutig wirtschaftlicher als eine Alternative ist.
 - Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist eine grundlegend neue WR erforderlich, die eine Realisierung der ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg im Weiterführungsfall berücksichtigt.
 - Die Sprechklausel wurde bisher nicht angewandt. Der Vorstand ist vertraglich verpflichtet und vom AR aufgefordert worden, mit den Projektpartnern kurzfristig Verhandlungen aufzunehmen. Dabei sollten alle Möglichkeiten der gemeinsamen Bewältigung des Projekts erörtert werden.

- Mitfinanzierungsangebote des Vorstands können unter dem Vorbehalt einer abschließenden AR-Entscheidung in die Verhandlungen einbezogen werden.

Zum Vorwurf des behördlichen Schwergangs (EBA):

- In einer Stellungnahme des EBA wird deutlich, dass die von Seiten der DB AG geäußerten Vorwürfe gegenüber dem EBA nicht zu halten sind.
 - Gemäß EBA sind alle in der Tischvorlage genannten „kritischen“ Planfeststellungsverfahren seit 2008 abgeschlossen, d. h. vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung.
 - Das EBA kritisiert seinerseits die erheblichen Mängel in der Qualität der von der DB AG vorgelegten Unterlagen (z.B. veraltete Maße bei Planungsänderungen) sowie den erheblichen Zeitbedarf der DB AG für die Erstellung und Korrektur von Planänderungsunterlagen.
 - Verfahrensverzögerungen ergeben sich vor allem aus unzureichenden und während der Planfeststellungsverfahren durch die DB AG geänderten Antragsunterlagen, bzw. zahlreichen Planänderungen nach Abschluss der Verfahren.
 - Das EBA selbst hat auf die Verfahrensdauer im Bundesdurchschnitt nur einen sehr eingeschränkten Einfluss. Rund 12 Prozent der Dauer eines Verfahrens ist der Vorgang zur Bearbeitung beim EBA. Die Durchführung des Anhörungsverfahrens obliegt dem jeweiligen Land, wobei auch hierbei dem Vorhabenträger Mitwirkungspflichten obliegen. Das EBA hat hier weder Fach- noch Rechtsaufsicht oder anderweitige Einflussmöglichkeiten.
 - Die personelle Ausstattung des beim EBA zuständigen Sachbereichs Karlsruhe/Stuttgart trägt der Bedeutung der dort bearbeiteten Großvorhaben hinreichend Rechnung. Zusätzlich findet eine Entlastung des Sachbereichs statt, indem verschiedene Arbeitspakete in andere Standorte verlagert werden.

- Die Entscheidungen des EBA mit dem Ziel einer frühzeitigen und möglichst umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit entsprechen dem politischen Anspruch nach Transparenz der Verfahren. Bürgerbeteiligung kann bei Großprojekten spätere kostenaufwändige Konflikte verhindern. (Siehe Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, das Herr Minister am 6. 11.2012 der Öffentlichkeit vorgestellt und am 29.11.2012 dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG übermittelt hat. Das Handbuch sollen sowohl die Behörden als auch die DB AG umsetzen).
- Dem vom Vorstand der DB AG geäußerten Vorwurf der Verfahrensverzögerung durch „behördlichen Schwergang“ sollte dementsprechend deutlich entgegen getreten werden.

III. Ergebnisse der Auswertung der Antworten auf den Fragenkatalog und der vorgelegten Zwischenberichte der Gutachter

Die DB AG hat die 34 Fragen des BMVBS in unterschiedlicher Qualität beantwortet. Teilweise wurde auf die dem Aufsichtsrat am 12.12.2012 vorgelegte Tischvorlage verwiesen (Teilweise nachvollziehbar, da die Fragen formuliert wurden, bevor die Tischvorlage bekannt war, aber angesichts der Zusagen der DB AG zur Übermittlung weitergehender erläuterter Daten in der Informationsveranstaltung am 20.12.2012 nicht ausreichend). Manche Fragen wurden ausweichend beantwortet. Nachfragen aus der Ressortsitzung am 20.12.2012 wurden nicht beantwortet. So wurde dort beispielsweise die Frage nach Kostenelementen wie folgt konkretisiert: Zur Erläuterung der in Folie 11 dargestellten Zahlen bittet der Bund im erbetenen Bericht um nach PFA und Gewerken aufgliederte Menge-Preis-Tabellen. Um die Kostenentwicklung transparent zu machen, sollten diese Tabellen die Werte für folgende Daten nebeneinanderstellen: 04/2009, 12/2009, 03/2012, 12/2012.

Die entscheidenden Fragen zu, **GWU, Wirtschaftlichkeit und Gesamtfinanzierung** wurden nicht bzw. nur eingeschränkt beantwortet. Fragen zur Behandlung im **Vorstand** bzw. durch Vorstandsmitglieder wurden sehr oberflächlich beantwortet, die Antworten weichen teilweise von Ausführungen der Gutachter ab (PwC, S. 17+24: Infrastrukturvorstand kannte vorläufige Ergebnisse/Gesamtüberblick Chancen und Risiken seit 2.7.2012; DB AG, S. 67: erste Einschätzungen wurden am 3.8.2012 erörtert). Fragen zur Rechtmäßigkeit des Vorstandsvorschlages (keine Umsetzung der vertraglich verpflichtenden Sprechklausel, den Tatsachen nicht entsprechende Behauptung einer

...

bestehenden sicheren Gesamtfinanzierung) wurden vom Rechtsgutachter SZA unter Verweis auf dem AR nicht zur Verfügung gestellte Gutachten (Freshfields und Hengeler-Müller) nicht nachvollziehbar geprüft.

Gesamtwertumfang (GWU)

Ein neuer GWU soll zum AR-Workshop am 05.02.2013 vorliegen. Dieser scheint vor dem Hintergrund, dass das 6-Punkte-Programm bis dahin nicht abgeschlossen sein wird von vorläufiger Natur. Die beiden WP Gutachten (PwC und RBS-Susat) weisen darauf hin, dass die nun von der DB AG ermittelten Mehrkosten nur teilweise belastbar sind und keinesfalls abschließend. Einige der nun unter den Mehrkosten dargestellten Kosten waren bereits bei der letzten GWU-Erhöhung im März 2012 in der Kalkulation enthalten.

Ein belastbarer GWU kann aus fachlicher Sicht erst nach Abschluss des 6-Punkte-Programms und insbesondere erst nach Durchführung von in diesem Zusammenhang geplanten Terminworkshops erstellt werden und müsste von den vom AR beauftragten WP geprüft werden.

Im Rahmen eines neuen GWU müsste die DB AG ebenfalls klar darlegen, welche der dem AR am 12.12.2012 vorgestellten Mehrkostenrisiken in diesen wie eingeflossen sind und welche darüber hinaus zu berücksichtigen sind. Dabei sollte eine angemessene Nominalisierung über die geplante Bauzeit sowie darüber hinaus ein angemessener Risikopuffer vorgeschlagen und detailliert begründet werden.

Die DB AG sollte für alle Risiken die Zuordnung der Eintrittswahrscheinlichkeiten von 0-100% darstellen und begründen. Ferner ist für alle Risiken eine Darstellung notwendig, inwieweit dafür bilanzielle und GuV Vorsorge getroffen ist bzw. getroffen werden soll.

Alle Ressorts haben eine klare Positionierung der DB AG eingefordert, was bei - dem durchaus wahrscheinlichen - Erreichen der negativen Kapitalverzinsung ab ca. 1.800 Mio € Mehrkosten bei der DB als Argument für Fortführung angeführt wird und ob der Vorstand dann noch immer die unveränderte Fortführung der Planung vertritt.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Stuttgart 21 wurde unter der Prämisse einer Übernahme von zusätzlichen 1,1 Mrd. € durch die DB AG vereinfacht fortgeschrieben. Dabei lässt sich bereits heute feststellen, dass der Weiterführungsfall fehlerbehaftet ist und eingehender untersucht werden muss. So geht die DB AG im Weiterführungsfall davon aus, dass die NBS Wendlingen – Ulm als Teil des Bedarfsplanvorhabens Stuttgart – Ulm – Augsburg nicht realisiert wird. Der Bund hat immer betont,

...

dass diese Vorhaben nicht zwingend zusammengehören. Die Schnellfahrstrecke nach Ulm könnte auch alternativ in den Knoten Stuttgart eingebunden werden. Bereits bei einer Überprüfung der WR für Stuttgart 21 im Jahr 2007 hat der Gutachter des Bundes die Erstellung eines alternativen Planfalls unter den Prämissen der Beibehaltung des Kopfbahnhofs und dem Bau der NBS Wendlingen – Ulm als betriebswirtschaftlich sinnvoll erachtet. Abzuwägen ist hier, ob ausreichend Zeit zur Erstellung einer solchen alternativen Planrechnung zur Verfügung steht. Auch ist genau zu klären, inwiefern die an die Stadt Stuttgart veräußerten Grundstücke zum Kaufpreis zurückgenommen müssten, oder ob die Stadt das Risiko trägt, dass die von ihr erworbenen Gleisflächen nicht entwidmet werden. (Existiert hier eine dementsprechende Vertragsklausel?).

Insgesamt müssten in Umkehrung der These des Rechtsgutachtens von SZ4 (S. 8, Pkt 6. a) die wirtschaftlichen und rechtlichen Implikationen des Weiterfalls mit einer für die Entscheidung erforderlichen Detailtiefe analysiert werden, um die Auswirkungen der vom Vorstand erbetenen Entscheidung ergebnisoffen beurteilen zu können.

Abwicklung und Terminierung

Zu Fragen zur weiteren Abwicklung und der Terminierung des Vorhabens wurde auf das noch laufende Sechs-Punkte-Programm verwiesen. Dementsprechend seien Ergebnisaussagen erst Ende März und eine zeitliche Implementierung erst Mitte des Jahres vorgesehen. Aus fachlicher, insbesondere auch zuwendungsrechtlicher Sicht ist eine Aktualisierung der Bauabwicklung und Terminierung im Rahmen der Sicherung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens vor einer abschließenden Entscheidung zwingend geboten. Dabei sind auch eventuell durch das 6-Punkte-Programm hinzukommende Planungsänderungsverfahren mit realistischen Annahmen einzurechnen. Weitere Bauzeitverzögerungen könnten ansonsten zu bisher nicht berücksichtigten Kostenerhöhungen führen. Allein aus der realistischeren Veranschlagung der Planfeststellungsdauer ergibt sich nach Angaben der DB AG ein zusätzlicher Verzug von 32 Monaten, d.h. die Inbetriebnahme würde sich von 2021 auf 2024 verschieben.

Gesamtfinanzierung

a) Zuwendungsrechtliche Problematik

Die DB AG gibt an, dass finanzielle Baufreigaben durch das EBA nicht ausgesprochen werden, da der Bund seine Mittel nach der Erreichung von Meilensteinen ausreicht. Diese Aussage ist falsch, da in der Finanzierungsvereinbarung gem § 5 Abs. 4 finanzielle Baufreigaben auch im Rahmen des Meilensteinplans explizit erforderlich sind. Die Freigabe der Bundesmittel ist an die Sicherung der

...

Gesamtfinanzierung gem. § 6 Abs. 5 Rahmenvereinbarung gebunden. Derzeit können keine finanziellen Baufreigaben für Stuttgart 21 erteilt werden.

b) Anwendung der Sprechklausel

Die Anwendung der Sprechklausel wird durch die DB AG von vornherein ausgeschlossen, da diese für die mit 1,1 Mrd. € bezifferten sogenannten „internen“ Kosten gemäß eines durch den Vorstand bestellten juristischen Gutachtens von *Freshfields Bruckhaus Deringer* nicht gerichtlich durchsetzbar sei. Für die 1,2 Mrd. € „externe“ Kosten verspricht sich die DB AG eine bessere gerichtliche Durchsetzbarkeit. Abgesehen von einem evtl. prozessualen Erfolg wird jedoch deutlich, dass die DB AG bisher keinen Versuch gemacht hat, auf die Projektpartner zuzugehen. Der Aufforderung des AR aus der Sitzung am 12.12.2012 wurde nicht entsprochen; vielmehr wurde ein bereits festgelegter Lenungskreistermin wieder abgesagt, stattdessen kam nur ein informelles Treffen zustande. Aus fachlicher Sicht ist es vor einer Entscheidung des AR jedoch erforderlich, dass die DB AG auf die Projektpartner, insbesondere das Land, zugeht und ergebnisoffen über Lösungen der derzeitigen Situation spricht. Dafür ist es nicht erforderlich, ein Verhandlungsmandat des AR einzuholen. Verhandlungsergebnisse können vielmehr von einer abschließenden Entscheidung des AR abhängig gemacht werden, wie bei anderen Investitionsvorhaben regelmäßig praktiziert.

Vorstand

Der Gutachter SZA verneint Regressansprüche gegen den Vorstand obwohl dieser dem Aufsichtsrat über Monate keinen Hinweis auf die bekannte Dimension des Problems gegeben und in dieser Zeit weitere Vergaben getätigt hat. Damit wurden die potentiellen Kosten des Ausstiegs/ Umstiegs auf eine andere Alternative in einer Phase der Unsicherheit über die Gesamtfinanzierung bewusst erhöht.

Der Gutachter SZA geht des Weiteren nicht darauf ein, ob der Vorstand sich wegen Nichterfüllung seiner vertraglichen Pflichten (Gespräche nach Sprechklausel sind von den EIU mit Projektpartnern bei Mehrkosten über 4.526 Mio € aufzunehmen), wegen Falschunterrichtung des AR (Gesamtfinanzierung ist gesichert, wenn DB 1.100 Mio € übernimmt) und Begründung seiner Vorstandsentscheidung auf offensichtlich falschen Annahmen (Gesamtfinanzierung ist gesichert, wenn DB 1.100 Mio € übernimmt, 1.200 Mio € müssen Projektpartner tragen) regresspflichtig gemacht hat.

SZA geht ebenfalls nicht darauf ein, wie im Hinblick auf mögliche Regressforderungen mit dem Eingeständnis des Vorstands umzugehen ist, dass der Konzern für Mehrkosten in Höhe von 1.100 Mio € verantwortlich sei. Es sollte geprüft werden, ob diese Verantwortung in konkreten Personen,

...

950 Mio. € an der Finanzierung der NBS um die vorzeitige Realisierung mit Stuttgart 21 zu ermöglichen. Der Bund sichert die Gesamtfinanzierung ab 2016.

Die Projektkosten betragen bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 3.076 Mio. € (Preis- und Planungsstand 2004). Dieser GWU war nominalisiert bis 2016.

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 § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz für den Nahverkehr,
- ca. 168 Mio. € Bundesfinanzhilfen aus dem GVFG-Bundesprogramm und
- 300 Mio. € aus dem Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Die Bereitstellung weiterer Finanzierungsmittel sowie die Finanzierung ggf. entstehender Mehrkosten bis zu einem GWU von 4.526 Mio. € werden in gesonderten Vereinbarungen auf der Grundlage der *Gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen – Ulm“* zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und der DB AG bzw. den EIU geregelt.

Zusammensetzung des Risikoschirms (§ 5, Abs. 10 Gemeinsame Erklärung, in Mio. €):

EIU	220
Land, Stadt und Flughafen	780
EIU	160
EIU	130
Land, Stadt	160

2009 ergab eine aktualisierte Kostenkalkulation der DB AG für Stuttgart 21 Gesamtprojektkosten i.H.v. 4.088 Mio. €. Darin waren neben Bau- und Planungskosten auch inflationsbedingte

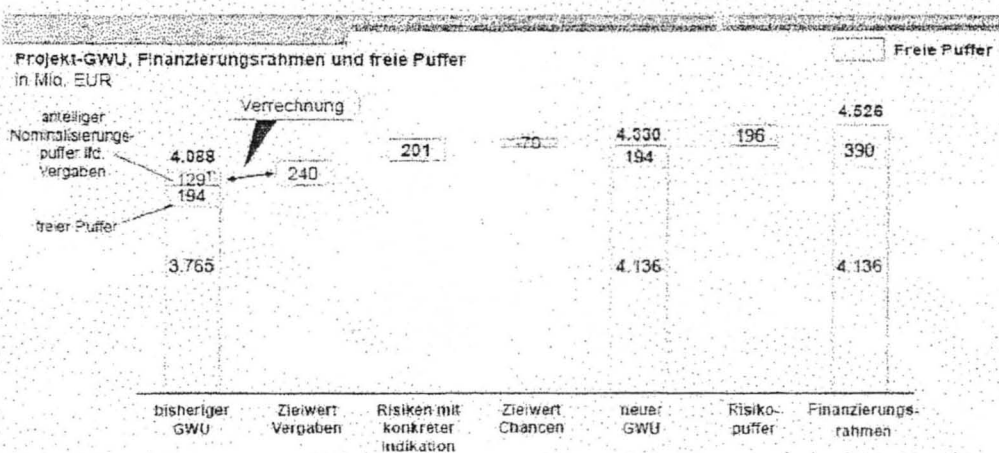
...

Kostensteigerungen der Zukunft enthalten. Der angesetzte Kostenrahmen von 4.526 Mio. € wurde nicht erreicht. Die Mehrkosten gegenüber den ursprünglich kalkulierten 3.076 Mio. € wurden über die bereits vereinbarte Risikovorsorge ausgeglichen. Es verblieb noch ein Risikoschirm von 438 Mio. €.

Daraufhin wurde die Entscheidung zugunsten Stuttgart 21 durch den Lenkungskreis am 10.12.2009 endgültig getroffen. Das Vorhaben wurde am 02.02.2010 offiziell begonnen.

2012 wurde die Kostenkalkulation basierend auf den ersten Vergaben wiederum aktualisiert. Im Ergebnis betrug der neue GWU 4.330 Mio. € und verbleib weiterhin unter dem Risikoschirm. Gleichzeitig verschiebt sich die IBN von 2019 auf 2020. Dieses wurde dem Lenkungskreis am 23.03.2012 dargestellt.

Mit dem Eintreten der im Herbst avisierten Vergaberisiken verbleibt der Risikopuffer weiterhin bei fast 400 Mio. €



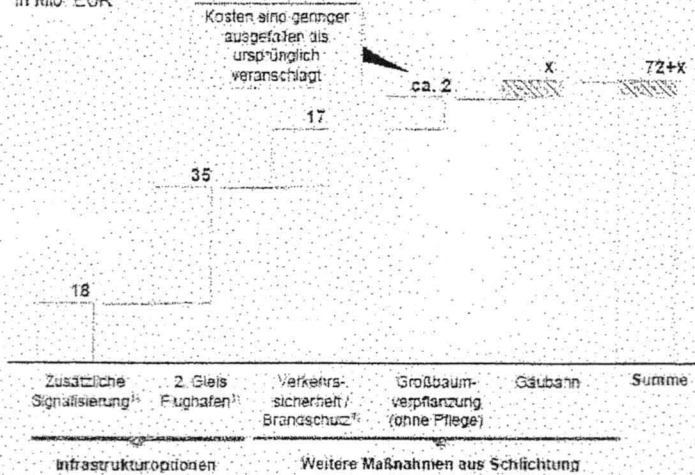
Anrechnung von 3,55% Normalsenkerfaktor auf kalkulatorischen Vergaberahmen
Deutsche Bahn AG – Stand 15.03.2012

Abb. Darstellung des neuen GWU auf der Lenkungkreissitzung am 23.03.2012

Darüber hinaus kommen Forderungen aus der 2010 durchgeführten **Schlichtung** sowie des 2012 durchgeführten Filder-Dialogs hinzu. Die in der Schlichtung vereinbarten Erweiterungen wurden mit 72 Mio. € plus X beziffert (siehe Abb.)

Falls genügend Reserven im Risikopuffer bleiben, könnten die Schlichtungsthemen aus der FinVe S21 gezahlt werden

Grobschätzung der Kosten außervertraglicher Leistungsumfänge¹⁾
in Mio. EUR



- Finanzierung der Schlichtungsthemen aus Risikopuffer, falls genügend Reserven vorhanden
- Sicherung von Reserven im Risikopuffer durch 6-Punkte-Programm zur Kostensenkung und Realisierung von Projektchancen
- Unterstützung durch Projektpartner im Projektverlauf notwendig zur Realisierung weiterer Chancen

¹⁾ inkl. Planungskosten
Deutsche Bahn AG – Stand: 16.03.2012

Abb. Mehrkosten Schlichtungsvereinbarungen (Darstellung im Lenkungsreis am 23.03.2012)

Im Ergebnis des **Filderdialogs** wurde die Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstrasse“ gegenüber der Antragstrasse im PFA 1.3 favorisiert. Nach einer erste Kostenschätzung der DB AG soll der modifizierte Flughafenbahnhof zusätzlich 224 Mio. € kosten. Voraussetzung für die Planung ist, dass die bereits in der Schlichtung vereinbarte zweigleisige westliche Anbindung des Flughafens realisiert wird. Diese wird mit Gesamtkosten von 30 Mio. € beziffert. **Durch den Filder-Dialog verschiebt sich die IBN wiederum um ein Jahr auf 2021** (Darstellung DB AG im Lenkungsreis am 22.10.2012).

Die Variante Flughafenstraße verursacht Mehrkosten in Höhe von 224 Mio. Euro im Vergleich zur Antragstrasse (inkl. 2-gleisiger westl. Anbindung)

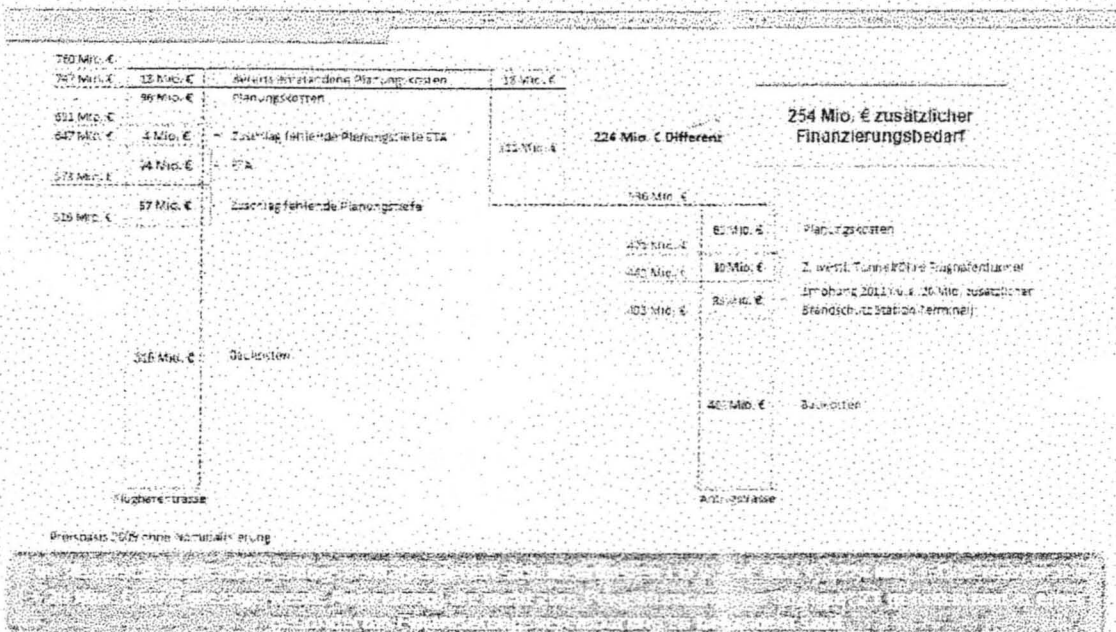
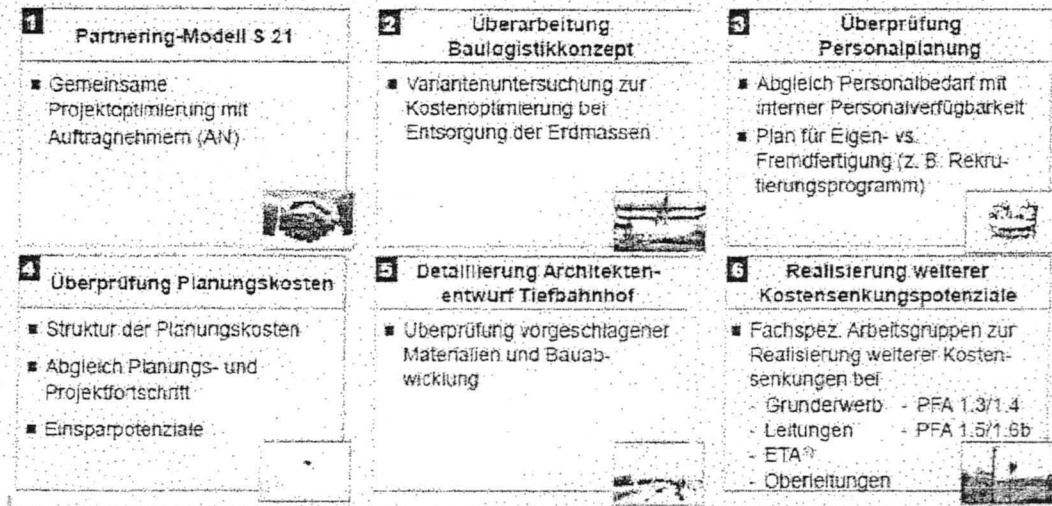


Abb. Mehrkosten Variante Flughafenstraße aus dem Filder-Dialog (Darstellung im Lenkungsreis am 22.10.2012)

Die DB AG hat in der Lenkungsreissitzung am 23.03.2012 erstmals darüber informiert, dass sie ein 6-Punkte-Programm zur Kostensenkung und Realisierung von Projektchancen initiiert hat. Am 22.10.2012 informierte sie, dass Ergebnisse des erweiterten Programms im September vorliegen und dann den Gremien vorgestellt werden sollten. Ab April 2012 wurde gemäß Review der PWC zur Unterstützung der Bearbeitung des Programms ein Konsortium bestehend aus McKinsey, Emch+Berger und Freshfields hinzugezogen.

„6-Punkte-Programm“ zur Kostensenkung und Realisierung von Projektchancen von S 21 aufgesetzt

Optimierungsansätze S 21



Umsetzung mit Unterstützung durch externe Berater

Deutsche Bahn AG – Stand 18.03.2012

13

1 Eisenbahntechnische Ausrüstung

Abb. Darstellung des 6-Punkte-Programms in der Lenungskreissitzung am 23.03.2012

Das 6-Punkte-Programm wurde erweitert, um Lösungen zu entwickeln, die Umsetzung zu stabilisieren und Voraussetzungen zu schaffen

Arbeitsstränge erweitertes 6-Punkte-Programm

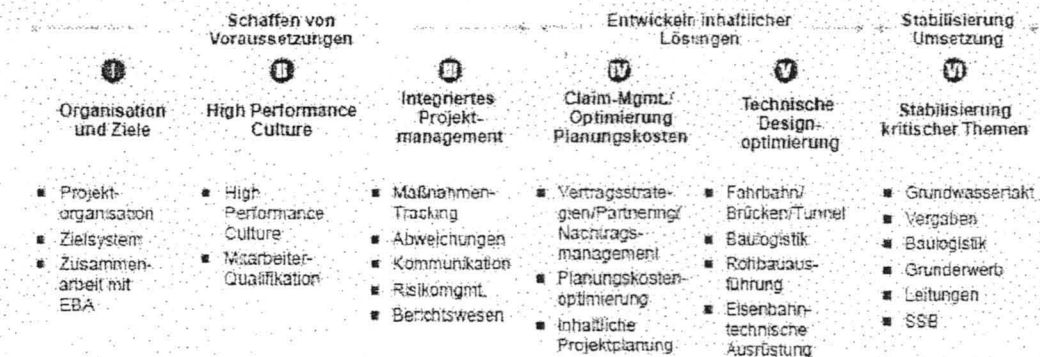


Abb. Darstellung des erweiterten 6-Punkte-Programms auf dem Lenungskreis am 22.10.2012