

Berichts-anforderung

zum Thema: „Stuttgart 21“

mit folgendem Inhalt:

- Übermittlung der Wirtschaftlichkeitsrechnung zum Projekt „Stuttgart 21“
- Prüfergebnis des Wirtschaftsprüfers, der die Wirtschaftlichkeitsrechnung zum Projekt „Stuttgart 21“ überprüft hat.

Stellungnahme:

Zusammenfassung der Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) der DB AG zu „Stuttgart 21“ durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Susat & Partner

- Anlage 1

1. Inhalt und Zeitpunkt des Auftrags an den Wirtschaftsprüfer

Bereits zum Beginn der Planfeststellungsverfahren zum Projekt „Stuttgart 21“ war das gemeinsame Verständnis von Bund und Deutscher Bahn AG (DB AG), dass für die Entscheidung über das Projekt „Stuttgart 21“ die WR des Jahres 1999 auf der Basis der Erkenntnisse der Planfeststellung aktualisiert werden sollte.

Die DB AG hat dem BMVBS die aktualisierte WR im September 2006 vorgelegt und in dieser WR ihre weiteren Erkenntnisse bis September 2004 berücksichtigt. Modellhaft werden in der WR zusätzliche Finanzierungsbeiträge der Beteiligten unterstellt. Damit kommt die WR der DB AG zu einem Ergebnis von + 86 Mio. €. Das BMVBS als Eigentümer der DB AG hat diese WR mit externer Hilfe durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüfen lassen. Dieser Auftrag war im April 2007 abgeschlossen.

2. Ergebnis der gutachterlichen Prüfung der WR

Der vom BMVBS beauftragte Gutachter ist Wirtschaftsprüfer und hat die WR nach betriebswirtschaftlichen Kriterien analysiert. Die von der DB AG angewandte Methodik sowie die gewählten Parameter (bspw. Kapitalisierungszins) waren dem Gutachter grundsätzlich plausibel. Für jede

Position, die das wirtschaftliche Ergebnis des Projektes beeinflusst, wird der Kapitalwert (die auf den Betrachtungszeitpunkt 31.12.2006 auf- bzw. abgezinsten Geldwerte) ermittelt. 2004 wurde nach einer Bauzeit von 10 Jahren von 2015 als Jahr der Inbetriebnahme ausgegangen. Im Verlauf seiner Prüfung hat der Prüfer einige methodische Korrekturen vorgenommen. Der Gutachter kommt nach seinen methodischen Korrekturen zum Ergebnis von - 24 Mio. €. Fazit der Prüfung ist, dass die zusätzlichen Finanzierungsbeiträge verbindlich zu vereinbaren sind.

3. Bewertung des Ergebnisses der Prüfung und weiteres Vorgehen des BMVBS

Angesichts eines Investitionsvolumens iHv 2,8 Mrd. € und der zusätzlichen Berücksichtigung eines Kostensteigerungsrisikos iHv 1 Mrd. € im Rahmen der WR ist das nach Prüfung zu erwartende Ergebnis von - 24 Mio. € grundsätzlich ein ausgeglichenes WR-Ergebnis. Entscheidend war die verbindliche Vereinbarung der zusätzlichen Finanzierungsbeiträge.

Unter dieser Zielsetzung, die geplanten Finanzierungsbeiträge fest zu vereinbaren, wurden die Verhandlungen zwischen BMVBS, Land Baden-Württemberg und Region sowie der DB AG weitergeführt. Der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen war die Unterzeichnung eines Eckpunkteapiers und eines Memorandum of Understanding am 19.07.2007.

Für den Bund ist der wesentliche Vorteil dieser Vereinbarungen, dass das Land Baden-Württemberg seine Bereitschaft erklärt hat, die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm mit 950 Mio. € mitzufinanzieren. Dennoch hätte der Bund der Vereinbarung, dass der Baubeginn für beide Vorhaben – „Stuttgart 21“ und NBS Wendlingen – Ulm – im Jahr 2010 erfolgen soll, nicht zustimmen können, wenn die Prüfung der WR ein signifikant negatives Ergebnis und hohe Risiken für die DB AG ergeben hätte. Die durch die Gutachter genannten Risiken einer Baupreiserhöhung über die 1 Mrd. € hinaus und einer geringeren EU-Förderung wurde in die Verhandlungen aufgenommen. Das Risiko einer Verzögerung der Inbetriebnahme trägt die DB AG als Vorhabenträger. Momentan schätzt die DB AG, dass die Immobilienerlöse höher ausfallen, als in der WR modelliert.

**Zusammenfassung der Ergebnisse unseres
Gutachtens zur Wirtschaftlichkeitsrechnung der
Deutschen Bahn AG zum Projekt Stuttgart 21**

19. April 2007

Inhaltsverzeichnis

- Auftrag und Auftragsdurchführung
- Management Summary
- 1. Stufe Inhalt der WR im engeren Sinne: P-Fall
- 1. Stufe Inhalt der WR im engeren Sinne: W-Fall und Ergebnis
- 2. Stufe Inhalt der WR im weiteren Sinne: Eingeplante Finanzierungsbeiträge
- 3. Stufe Methodische Anpassungen und Bereinigung von Unstimmigkeiten
- 3. Stufe Anpassungen aufgrund abweichender Einschätzungen des W-Falls
- Ergebnis der Anpassungen
- Verbrauch und Bindung von Eigenmitteln
- Weitere Risiken
- Schlussaussage

Anlage

- Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und
Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2002

Auftrag und Auftragsdurchführung

- Das BMVBS hat uns beauftragt, ein Gutachten zu der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21 zu erstellen, die von der DB AG mit Redaktionsschluss September 2004 aufgestellt wurde. Die WR ist anschließend im Rahmen einer Modellrechnung um geplante Finanzierungsbeiträge erweitert worden, die in ihrer Plausibilität ebenfalls von uns zu begutachten waren.
- Unsere Begutachtung der WR soll dem BMVBS als Vertreterin des Eigentümers der DB AG eine Einschätzung möglicher Folgewirkungen für die DB AG erlauben, die darin bestehen können, dass freie Eigenmittel gebunden oder aufgezehrt werden. Die gesamtwirtschaftliche Beurteilung des Projekts und die Beurteilung aus der Sicht des BMBVS bzw. des Bundeshaushalts waren nicht Bestandteil unseres Auftrags.
- Unsere Arbeiten haben sich ausschließlich darauf beschränkt, die Wirtschaftlichkeitsrechnung auf methodische und rechnerische Richtigkeit hin zu überprüfen. Die in die WR eingeflossenen Annahmen hinsichtlich des notwendigen Mengengerüsts und dessen Bewertung haben wir nur dann hinterfragt, wenn es konkrete Anlässe gab, an deren Richtigkeit zu zweifeln.
- Für die Durchführung dieses Auftrags und unsere Verantwortlichkeit sind, auch im Verhältnis zu Dritten, die als Anlage 2 beigefügten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer in der Fassung vom 1. Januar 2002 maßgebend.

Management Summary

- Die uns von DB AG vorgelegte WR ist mit einigen, im Folgenden dargestellten Anmerkungen methodisch und rechnerisch richtig und die bisher von der Bahn präsentierten Annahmen sind in der WR korrekt umgesetzt worden.
- Unter der Annahme, dass alle eingeplanten Finanzierungsbeiträge erfolgen werden, ergibt sich aus der von uns leicht angepassten WR ein nahezu ausgeglichener Kapitalwert für die DB AG. Dieses beinhaltet bereits die Berücksichtigung eines Risikozuschlags für Kostensteigerungen in Höhe von real € 1 Mrd. (im Kapitalwert € 806 Mio.)
- Dabei bindet das Projekt im wesentlichen Umfang liquide Mittel der DB AG und mögliche Restrisiken sind möglicherweise durch die DB AG auszugleichen.
- Die Erstellung der Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) erfolgte dabei in folgenden drei Stufen:
 1. Erstellung der WR im engeren Sinne durch den Vergleich eines Planfalls (P-Fall) mit einem Weiterführungsfall (W-Fall), basierend auf einer Datenerhebung aus 2004
 2. Einbezug möglicher weiterer Finanzierungsbeiträge (WR im weiteren Sinne)
 3. Methodische Anpassungen durch Susat sowie abweichende Einschätzungen bezüglich des W-Falls

1. Stufe Inhalt der WR im engeren Sinne: P-Fall

- Für das gemeinsame Projekt Stuttgart 21 / NBS Wendlingen - Ulm ergibt sich nach der WR, wie sie von der DB AG erstellt worden ist, ein negatives Ergebnis von **€ -1.979 Mio.**, davon entfallen € 806 auf einen bereits eingeplanten Risikozuschlag für Kostensteigerungen.
- In diesen so genannten P-Fall (Planfall) sind folgende Überlegungen eingeflossen:
 - Alle Investitionsausgaben für Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen – Ulm (inklusive Zuschüsse gemäß § 8 (1) BSchwAG für die NBS),
 - Laufende Ausgaben für Stuttgart 21 und NBS ab Inbetriebnahme Mitte 2015,
 - Kosten für ein an Stuttgart 21 angepasstes Abstellkonzept im Großraum Stuttgart,
 - Risikozuschlag von real € 1,0 Mrd. (Kapitalwert € 806 Mio.),
 - Einnahmen aus Verkäufen der Flächen A1 sowie A2 bis D,
 - Einnahmen aus Verkehrsmehrerlösen ab 2015 im Vergleich zum Weiterführungsfall ohne Stuttgart 21 und ohne NBS Wendlingen - Ulm
 - Finanzierungszusagen gemäß den gültigen Rahmenvereinbarungen von 1995 inklusive Ergänzungsvereinbarung von 2001 (inklusive € 453 Mio. Bundesmittel gemäß § 8 (1) BSchwAG).

1. Stufe Inhalt der WR im engeren Sinne: W-Fall und Ergebnis

- Dem Kapitalwert des P-Falls wird der Kapitalwert der für den Fall notwendigen Nettoausgaben gegenübergestellt, dass weder Stuttgart 21 noch die NBS realisiert werden (so genannter W-Fall):
 - Instandhaltungsmaßnahmen am Stuttgarter Hauptbahnhof,
 - Laufende Ausgaben für die Eisenbahnanlagen im Raum Stuttgart,
 - Umsetzung des Abstellkonzepts im Raum Stuttgart wie gegenwärtig geplant.
 - Keine Realisierung der NBS Wendlingen - Ulm
- Insgesamt ergibt sich ein Kapitalwert für den angenommenen W-Fall von **€ -465 Mio.**
- Weitere alternative Planfälle wie z.B. eine Realisierung der NBS Wendlingen - Ulm mit Anschluss an den Kopfbahnhof sind von der DB AG aussagegemäß nicht detailliert berechnet worden und stehen daher für eine Beurteilung des Projektes nicht zur Verfügung (**erste methodische Anmerkung**).
- Unter der Annahme, dass die durch die Nichtrealisierung des W-Falls eingesparten Ausgaben zur Finanzierung von Stuttgart 21 genutzt werden, ergibt sich nach Aussage der DB AG ein Ergebnis für die WR im engeren Sinne von **€ -1.514 Mio.**. Dieses Ergebnis ist maßgeblich von den für den W-Fall getroffenen Annahmen abhängig.

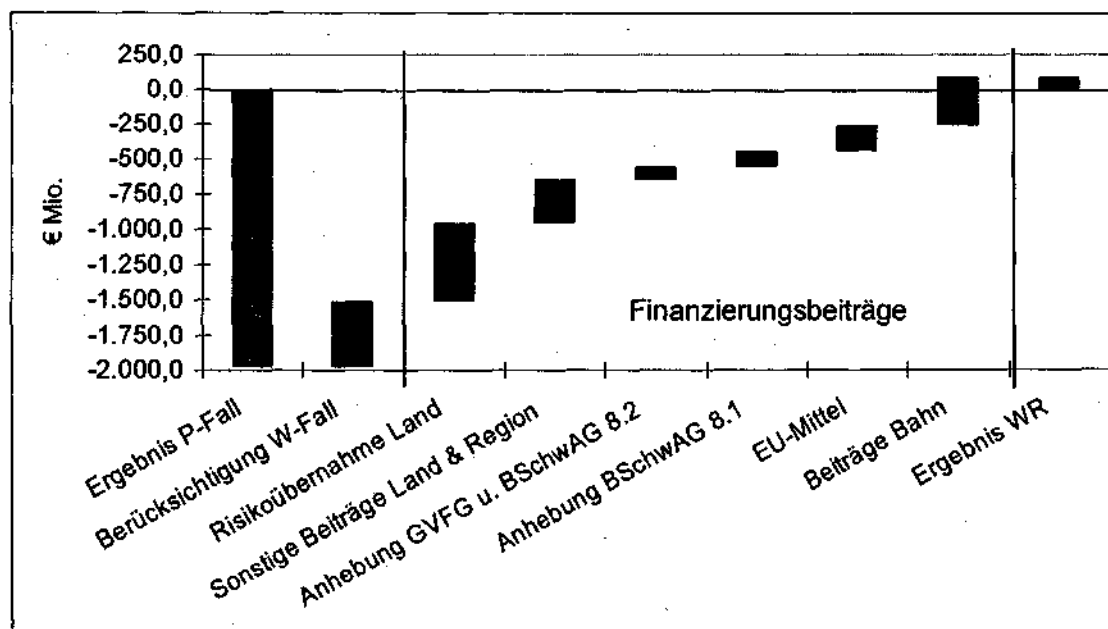
2. Stufe Inhalt der WR im weiteren Sinne: Eingeplante Finanzierungsbeiträge I

- Zur Finanzierung dieses Defizits hat die DB AG - zum Teil in Zusammenarbeit mit dem Land - Vorschläge für weitere Finanzierungsbeiträge durch die Beteiligten sowie die EU entwickelt (Sondereffekte) und in einer sogenannten Modellrechnung der WR im engeren Sinne hinzugerechnet (zusammen „WR im weiteren Sinne“).
- Diese zusätzlich geplanten Finanzierungsbeiträge – für diese liegen sämtlich noch keine konkreten Zusagen vor – ergeben laut DB AG einen positiven Kapitalwert von **€ 1.600 Mio.**
- In Summe kommt die WR der DB AG im weiteren Sinne unter den getroffenen Annahmen zu einem positiven Ergebnis von **€ 86 Mio.**

- Einer der eingeplanten Finanzierungsbeiträge ist die Gegenrechnung der in der WR bis einschließlich 2006 berücksichtigten Nettoaufwendungen für Stuttgart 21 sowie Teile der aufgelaufenen Nettoaufwendungen für die NBS. Wir halten dieses Vorgehen, welches implizit einen Verzicht der DB AG auf die Refinanzierung dieser Beträge bedeutet, angesichts des Zwecks der WR, eine Entscheidung in 2007 vorzubereiten, für methodisch plausibel, da diese sogenannten „versunkenen Kosten“ nicht mehr entscheidungsrelevant sein können (**zweite methodische Anmerkung**).

2. Stufe Inhalt der WR im weiteren Sinne: Eingeplante Finanzierungsbeiträge II

- Nebenstehende Graphik stellt die Finanzierungsbeiträge nach Vorstellung der DB AG dar. Der dargestellte Beitrag der DB AG enthält u. a. den Kapitalwert der vor 2007 angefallenen Aufwendungen (€ 239 Mio.)
- Ein wesentlicher Teil der Finanzierungsbeiträge resultiert aus der geplanten Risikoübernahme des Landes, die zum



Zeitpunkt unserer Betrachtung noch nicht im Einzelnen festgelegt ist und daher noch der Präzisierung bedarf.

- Die geplante Anhebung, Dynamisierung und Umwandlung in BKZ der BSchwAG- und GVFG-Mittel betragen im Kapitalwert € 210 Mio. Die Verteilung dieser Beiträge auf die Partner ist ebenfalls noch zu klären.

3. Stufe: Methodische Anpassungen

Wir halten die nachstehenden Anpassungen der WR aus methodischen Gründen für notwendig:

- **Aufgelaufene Ist-Kosten**

- Um die Entscheidungssituation in der WR korrekt darzustellen (s.o.), wurden von der DB AG die aufgelaufenen Ist-Kosten aus der WR teilweise wieder entfernt.
- Da dabei die Durchführung der NBS auch im W-Fall unterstellt worden ist, die im W-Fall jedoch per definitionem nicht enthalten ist, war eine Korrektur der WR um + € 115 Mio. notwendig, auf deren zukünftige Refinanzierung die DB AG somit implizit verzichtet.

- **Sonstige Korrekturen**

- Kein Abschneiden der Dynamisierung (+ € 36 Mio.)
- Nominalisierung des Risikozuschlags notwendig (- € 11 Mio.)
- Beteiligung der DB AG an den Vorfinanzierungskosten gemäß Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit fehlt in der WR (- € 44 Mio.)
- Eliminierung unterstellter Mehrerlöse im Nahverkehr (- € 30 Mio.)
- Korrektur Mengengerüst bei Tunnellängen (- € 5 Mio.)

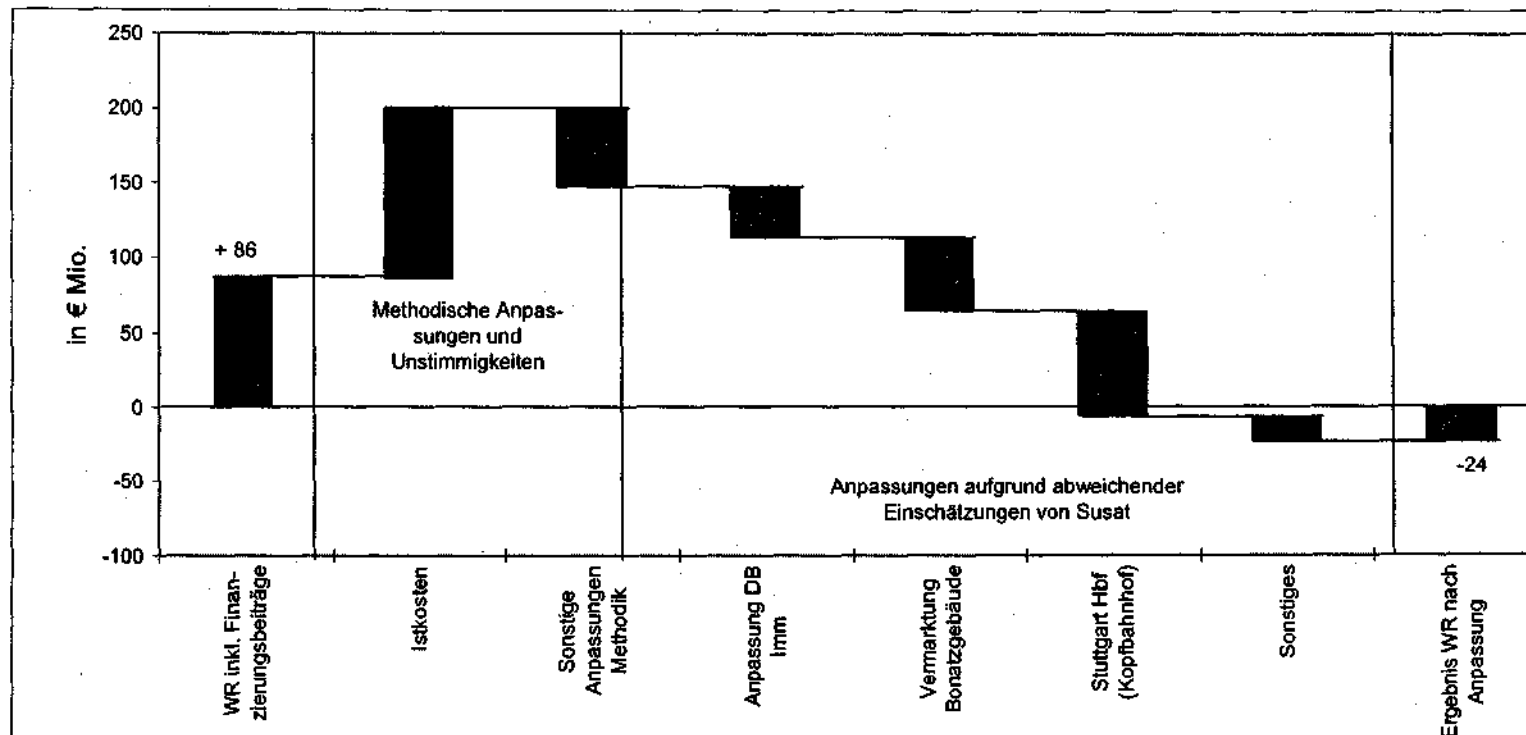
3. Stufe: Anpassungen aufgrund abweichender Einschätzungen des W-Falls

Der W-Fall ist unseres Erachtens durch eine Reihe von Planungsannahmen gekennzeichnet, die zwar im Rahmen eines möglichen Ermessensspielraumes liegen, diesen jedoch einseitig ausnutzen. Wir haben daher diese Annahmen durch Einschätzungen ersetzt, die zu geringeren Ausgaben im W-Fall führen würden:

- **Immobilien Erlöse A1 Fläche**
Herabsetzung der von der DB angesetzten Abschläge auf den Wert der Grundstücke (- € 33 Mio.)
- **Bonatzgebäude**
Ansatz von negativen Effekten auf die Vermarktungserlöse im Fall von Stuttgart 21 (- € 48 Mio.)
- **Stuttgart Hauptbahnhof (Kopfbahnhof)**
Teilweise Finanzierung der im W-Fall eingeplanten Sanierungsmaßnahmen am Kopfbahnhof durch den BHH (- € 71 Mio.)
- **Sonstiges**
Kleinere Effekte bezüglich des W-Falls reduzieren das Ergebnis der WR um weitere € 18 Mio.

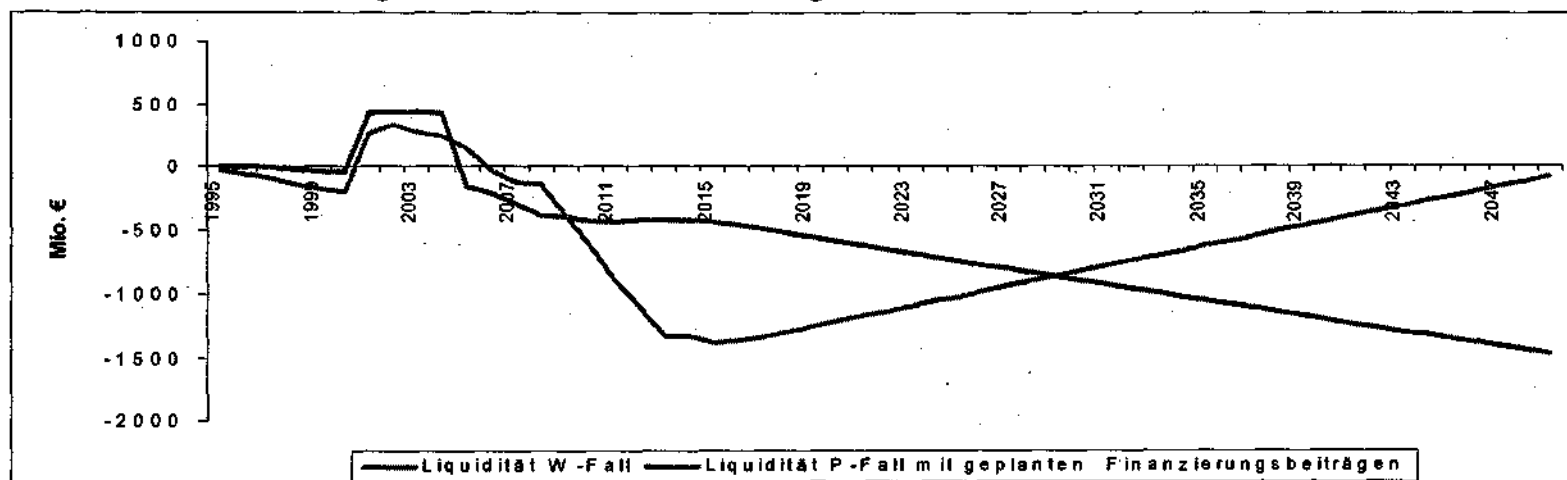
Ergebnis der Anpassungen

- Folgende grafische Darstellung der oben getroffenen Aussagen zeigt, dass auf Basis der von uns angepassten WR einschließlich der geplanten Finanzierungsbeiträge insgesamt von einem nahezu ausgeglichenen Kapitalwert für die DB AG ausgegangen werden kann.



Verbrauch und Bindung von Eigenmitteln

- Die aufgelaufenen Ist-Kosten werden nicht refinanziert und verbrauchen somit Eigenmittel der DB AG.
- Die Ausgaben, die im W-Fall nach Aussage der DB AG sowieso anfallen werden (vgl. S. 6), werden zur Finanzierung von Stuttgart 21 genutzt.
- Es werden zur Zwischenfinanzierung Eigenmittel gebunden:
 - Im Maximum (ca. 2015) liegen die bis dahin kumulierten Ausgaben für Stuttgart 21 um ca. € 900 Mio. über den bis zu diesem Zeitpunkt eingesparten Mitteln im W-Fall. Dieser Betrag ist aus Eigenmitteln zwischen zu finanzieren.
 - Der Rückfluss erfolgt inklusive einer Verzinsung von 7,5 % durch die Verkehrsmehrerlöse bis 2049.



Weitere Risiken

- Unter der Annahme, dass die in der WR unterstellten Finanzierungsbeiträge in voller Höhe durch die Partner vertraglich verbindlich zugesagt werden, resultiert aus diesen kein Risiko für die DB AG. Dabei ist die konkrete Verteilung der geplanten Finanzierungsbeiträge auf die jeweils Verpflichteten aus Sicht der DB AG unerheblich.
- Dennoch birgt das Projekt Stuttgart 21 für die DB AG neben der Unsicherheit bezüglich der erwarteten Fahrgastmehreinnahmen im Vergleich zum W-Fall weitere Risiken, u.a.:
 - Realisierung der angesetzten EU-Mittel (geplant € 250 Mio.)
 - Baukostenrisiko (eingeplante Baukostensteigerung bereits € 1,0 Mrd.; im Kapitalwert € 806 Mio.)
 - Verlängerung Bauphase (geplant 10 Jahre) => höherer Zinsaufwand als geplant
- Die Auswirkungen dieser Risiken wären aus den Eigenmitteln der DB zu tragen.

Schlussaussage

- Die WR ist grundsätzlich methodisch und rechnerisch richtig und die dargestellten Annahmen sind korrekt umgesetzt worden.
- Dem Planfall ist ein Weiterführungsfall mit Beibehaltung des Kopfbahnhofes, dessen Renovierung inklusive baulicher Maßnahmen im Gleisvorfeld ohne Neubaustrecke Wendlingen – Ulm gegenübergestellt worden. Aus der Differenz der Kapitalwerte ergibt sich ein Defizit von € 1,5 Mrd.
- Dieses könnte durch die unterstellten Finanzierungsbeiträge der Beteiligten inklusive Verzicht der DB auf eine vollständige Refinanzierung der bis 2005 aufgelaufenen Aufwendungen finanziert werden.
- Die geplanten Finanzierungsbeiträge und deren Verteilung auf die jeweils Verpflichteten sowie die Ausgestaltung der bisher bereits schon erteilten Finanzierungszusagen ist vertraglich noch zu regeln.
- Unter der Annahme, dass alle eingeplanten Finanzierungsbeiträge zugesagt werden, ergibt sich aus der von uns angepassten WR im weiteren Sinne ein nahezu ausgeglichener Kapitalwert für die DB AG.
- Durch das Projekt werden zwischenzeitlich Eigenmittel der DB AG von bis zu € 900 Mio. gebunden.
- Auch bei tatsächlicher Zusage der geplanten Finanzierungsbeiträge verbleiben bei der DB AG Restrisiken, die diese bei Eintritt aus ihren Eigenmitteln ausgleichen müsste.