



Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO

an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des
Deutschen Bundestages

Vorplanung einer neuen Fehmarnsundquerung durch die DB Netz AG

Umsetzung des Beschlusses des Rechnungsprüfungsausschusses vom
26. März 2021 durch das Bundesministerium für Digitales und
Verkehr

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des
§ 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf der Internetseite des Bundes-
rechnungshofes veröffentlicht (www.bundesrechnungshof.de).

Gz.: V 2/V 4 - 2018 - 0033/V

2. August 2023

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

BMDV setzt Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses nicht vollständig um - Variantenwahl bei der Fehmarnsundquerung bleibt intransparent

Das BMDV muss Bundesmittel für die neue Fehmarnsundquerung wirtschaftlich einsetzen und die Regelwerke beachten. Der Rechnungsprüfungsausschuss hat es hierzu angehalten. Das BMDV setzte dies nicht vollständig um. Die DB Netz AG verweigert dem Bundesrechnungshof unverändert die vollständige Einsichtnahme in einschlägige Vorstandsvorlagen.

Worum geht es?

Der Rechnungsprüfungsausschuss hatte das BMDV aufgefordert, beim Bau neuer Schienenwege die Vorgaben der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) konsequent umzusetzen. Dabei soll es die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes beachten sowie das Parlament aktuell und zutreffend informieren. Diesen Forderungen ist das BMDV nicht in Gänze nachgekommen.

Die DB Netz AG verweigerte dem Bundesrechnungshof beharrlich die vom Rechnungsprüfungsausschuss gewünschte Einsichtnahme in Vorstandsvorlagen. Unstimmigkeiten bei der Variantenauswahl zur FSQ konnten im Ergebnis nicht aufgeklärt werden.

Was ist zu tun?

Das BMDV ist aufgefordert, Beschlüsse des Parlaments umzusetzen. Es muss dafür gesorgt werden, dass die DB Netz AG und andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG Informationsbegehren des Bundesrechnungshofes zeitnah und umfassend nachkommen.

Was ist das Ziel?

Bundeszusammenfassungen für Bedarfsplanvorhaben müssen wirtschaftlich verwendet werden. Wenn der Bundesrechnungshof unbeeinträchtigt erheben und Erkenntnisse gewinnen kann, stärkt das die Transparenz und das parlamentarische Budgetkontrollrecht.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	5
1	Anlass des Berichtes	8
2	Variantenauswahl und parlamentarische Befassung	10
2.1	Bericht des BMDV	10
2.2	Ergänzende Stellungnahme des BMDV	12
2.3	Würdigung und Empfehlung des Bundesrechnungshofes	12
2.4	Stellungnahme des BMDV und der DB Netz AG zum Entwurf des vorliegenden Berichtes	14
2.5	Abschließende Bewertung des Bundesrechnungshofes	14
3	Vorstandsvorlagen der DB Netz AG	15
3.1	Prüfungsanordnung und Klageverfahren	15
3.2	Weitere Probleme aufgrund geschwätzter Unterlagen	16
3.3	Würdigung des Bundesrechnungshofes	17
3.4	Stellungnahme des BMDV und der DB Netz AG zum Entwurf des vorliegenden Berichtes	18
3.5	Abschließende Bewertung des Bundesrechnungshofes	18

Abkürzungsverzeichnis

B

BMDV *Bundesministerium für Digitales und Verkehr*

BUV *Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung*

D

DB Netz AG *Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft*

E

EBA *Eisenbahn-Bundesamt*

F

FBQ *Fehmarnbeltquerung*

FSQ *Fehmarnsundquerung*

N

NKV *Nutzen-Kosten-Verhältnis*

R

Rechnungsprüfungsausschuss *Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages*

0 Zusammenfassung

Die Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft (DB Netz AG) und die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein planen seit dem Jahr 2015 eine neue Fehmarnsundquerung (FSQ). Der Bundesrechnungshof berichtet dem Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Rechnungsprüfungsausschuss) seit dem Jahr 2016 zur mangelhaften Instandhaltung der bestehenden Fehmarnsundbrücke und zu Mängeln bei den Variantenuntersuchungen¹ des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB Netz AG für eine künftige FSQ.

Zuletzt hat der Bundesrechnungshof dem Rechnungsprüfungsausschuss im Dezember 2020 berichtet, dass die Variantenuntersuchung und die Entscheidung für die Vorzugsvariante nicht den rechtlichen Vorgaben genügten. Der Rechnungsprüfungsausschuss forderte das BMDV im März 2021 auf, darauf hinzuwirken, dass die vom Bundesrechnungshof aufgezeigten Defizite im weiteren Planungsverlauf ausgeräumt werden. Er stellte darüber hinaus klar, dass die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für künftige Bedarfsplanvorhaben zu beachten sind. Der Rechnungsprüfungsausschuss bat den Bundesrechnungshof, die Variantenauswahl zur neuen FSQ weiter zu klären und dabei im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten die einschlägigen Vorstandsvorlagen der DB Netz AG einzubeziehen. Er bat den Bundesrechnungshof zudem, ihm über neue Erkenntnisse zu berichten.

Mit dem vorliegenden Bericht unterrichtet der Bundesrechnungshof den Rechnungsprüfungsausschuss über die Umsetzung seines Beschlusses vom März 2021. Das BMDV und die DB Netz AG haben zum Entwurf des Berichtes Stellung genommen. Die wesentlichen Äußerungen hat der Bundesrechnungshof im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

- 0.1 Das BMDV hat dem Bundesrechnungshof im Oktober 2021 und im Mai 2022 dargelegt, wie es aus seiner Sicht ein wirtschaftliches Vorgehen bei der Ermittlung der Vorzugsvariante der FSQ sichergestellt haben will. Es hat sich jedoch trotz mehrfacher Aufforderung des Bundesrechnungshofes nicht dazu geäußert, ob bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für künftige Bedarfsplanmaßnahmen die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes beachtet werden. Der Bundesrechnungshof hat das BMDV daher nochmals darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftlichkeit von Schienen- und Straßenbaumaßnahmen aus volkswirtschaftlicher Sicht anhand ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) bewertet wird. Hierbei ist auf die für den Bundesverkehrswegeplan entwickelte Methodik zurückzugreifen. Geht es dagegen jedoch, wie bei der geplanten FSQ, um die Frage, wie ein bestimmtes Projekt wirtschaftlich realisiert werden soll, hat dies in der Regel keine gesamtwirtschaftlichen bzw. nur vernachlässigbare gesamtwirtschaftliche Effekte. In diesen Fällen ist bei Wirtschaft-

¹ Mit einer Variantenuntersuchung wird die nach ökologischen, ökonomischen, technischen, verkehrlichen und zusätzlichen Kriterien der Nachhaltigkeit optimale Neubau- und/oder Ertüchtigungsvariante für das Bestandsbauwerk ermittelt. Die Variantenuntersuchung erfolgt nach standardisierten Vorgaben und Unterlagen.

lichkeitsuntersuchungen grundsätzlich die (einzelwirtschaftliche) Interessenlage des Bundes als handelnde Gebietskörperschaft zugrunde zu legen.

Zudem hat der Bundesrechnungshof darauf verwiesen, dass das BMDV seine Fachaufsicht gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nur unzureichend ausübt. Es reicht nicht aus, die Verantwortung für die Realisierung der neuen FSQ allein in die Hände der DB Netz AG und des EBA zu legen. Ein solches Vorgehen ist nicht vereinbar mit den verbindlichen Regelungen der Bedarfsplanungsvereinbarung² (BUV), dem Grundsatz der projektbegleitenden Kontrolle von zuwendungsgeförderten Vorhaben und im Ergebnis auch nicht mit dem Wirtschaftlichkeitsprinzip.

Das BMDV hat erklärt, für die operative Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen seien weder das BMDV noch das EBA zuständig. Nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz liege die Verantwortung hierfür bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Vorhabenträger. Die verwaltungsseitige Kontrolle der planerischen Entscheidungen der DB Netz AG erfolge durch das fachlich zuständige EBA. Zudem werde ein wirtschaftliches Vorgehen mit der Planungsbegleitung durch dieses sichergestellt. Das BMDV hat hervorgehoben, dass die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Berücksichtigung fänden. Weitere Ausführungen hierzu hat es nicht gemacht.

Der Bundesrechnungshof erwartet, dass das BMDV dafür sorgt, dass die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes bei allen künftigen Bedarfsplanmaßnahmen beachtet werden. Er weist nochmals darauf hin, dass das BMDV die rechtlich einwandfreie und wirtschaftliche Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen der DB Netz AG nicht alleine dem Zuwendungsempfänger und dem EBA überlassen kann. Er erwartet, dass das BMDV seine Fachaufsicht gegenüber dem EBA entsprechend ausübt. (Nummer 2)

- 0.2 Bei der Prüfung zur Vorplanung der neuen FSQ hatte der Bundesrechnungshof Unregelmäßigkeiten vor allem bei der Festlegung auf einen Absenktunnel festgestellt. Nachdem die DB Netz AG dem Bundesrechnungshof die Einsichtnahme in deren einschlägigen Vorstandsvorlagen beharrlich verweigerte, erließ der Bundesrechnungshof gegenüber der DB Netz AG am 2. Juni 2021 eine förmliche Prüfungsanordnung.

Dagegen legte die DB Netz AG Rechtsmittel ein. In der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Köln legte die Vorsitzende Richterin dar, dass die streitige Prüfungsanordnung rechtmäßig sei. Im Anschluss an diese Ausführungen nahm die DB Netz AG ihre Rechtsmittel noch während der Verhandlung zurück.

² Die Bedarfsplanungsvereinbarung ist eine Übereinkunft zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG sowie deren Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH. Sie regelt das Vorgehen und die Finanzierung von Aus- und Neubauprojekten.

Bei anschließenden örtlichen Erhebungen übergab die DB Netz AG vier einschlägige Vorstandsvorlagen. Darin waren Teile der Texte unkenntlich gemacht („geschwärzt“). Ferner räumte die DB Netz AG ein, dass es mindestens noch eine nicht übergebene „Vorstandsinformation“ gäbe, die nach ihrer Ansicht „formal“ keine Vorstandsvorlage sei.

Daraufhin forderte der Bundesrechnungshof „ungeschwärzte“ Vorstandsvorlagen und weitere einschlägige Unterlagen. Dies verweigerte die DB Netz AG in der Folge beharrlich.

Das Verhalten der DB Netz AG und das daraus resultierende Verwaltungsverfahren hat die Prüfung zur FSQ um mehr als ein Jahr verzögert. Es erschwerte erheblich die Erhebungen und die effektive Erkenntnisgewinnung der externen Finanzkontrolle des Bundes.

Zur Bereitstellung von Entscheidungsunterlagen der DB Netz AG verweist das BMDV „auf die gesetzlichen Regelungen“.

Die Unstimmigkeiten bei der Variantenauswahl konnten durch den Bundesrechnungshof im Ergebnis nicht weiter geklärt werden. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist zu erwarten, dass die DB Netz AG auch in Zukunft mit allen Mitteln verhindern wird, dass der Bundesrechnungshof kritische Prüfungserkenntnisse erhält. Damit wird die Informationsgewinnung des Bundesrechnungshofes - und die Budgetkontrolle des Rechnungsprüfungsausschusses - unnötig verzögert oder sogar unmöglich gemacht.

Der Bundesrechnungshof analysiert zurzeit, wie solche Beeinträchtigungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen künftig grundsätzlich vermieden werden können. Denkbar sind insbesondere klarstellende Gesetzesänderungen. Der Bundesrechnungshof wird dem Parlament hierzu gesondert berichten. (Nummer 3)

1 Anlass des Berichtes

Die FSQ ist Teil der deutschen Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ). Die deutsche Schienenhinterlandanbindung zur FBQ ist als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten.³ Derzeit überquert der Straßenverkehr den Fehmarnsund auf der 960 Meter langen, denkmalgeschützten Fehmarnsundbrücke. Schienengüterverkehr findet bereits seit geraumer Zeit über eine Alternativstrecke (sog. Jütlandlinie) statt. Der Schienenpersonenverkehr über die FSQ ruht seit dem 31. August 2022. Seitdem findet dort ein Ersatzverkehr statt.

Der Bundesrechnungshof berichtete dem Rechnungsprüfungsausschuss seit dem Jahr 2016 zur mangelhaften Instandhaltung der bestehenden Fehmarnsundbrücke sowie zu Mängeln bei den Variantenuntersuchungen des BMDV und der DB Netz AG für eine künftige Sundquerung.⁴ Mit Beschluss vom 30. November 2018 bat der Rechnungsprüfungsausschuss den Bundesrechnungshof, seine begleitende Prüfung zur Vorplanung der FSQ fortzusetzen und ihm über bedeutende Prüfungserkenntnisse zu berichten.

Im Dezember 2020 berichtete der Bundesrechnungshof dem Rechnungsprüfungsausschuss über seine Prüfungserkenntnisse zur Vorplanung einer neuen FSQ und zur Auswahl der Vorzugsvariante.⁵ Er stellte fest, dass die Variantenuntersuchung und die Entscheidung für die Vorzugsvariante nicht den rechtlichen Vorgaben genügten:

- Die Kostenschätzung⁶ war unvollständig und der Vergleich der Varianten nicht belastbar. Das BMDV hatte die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht nach den einschlägigen Maßstäben des Bundes nachgewiesen.
- Über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie über die Vorzugsvariante unterrichtete die Bundesregierung den Deutschen Bundestag im Mai 2020. Der Deutsche Bundestag fasste daraufhin einen finanzwirksamen Beschluss zur Vorplanung der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg-Lübeck-Puttgarden.⁷ Das nach der

³ Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221), Anlage zu § 1, Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, lfd. Nummer 9; mit einem Bedarfsplan steuert der Bund den Bau von Schienenwegen.

⁴ Zum Beispiel Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 BHO an den Rechnungsprüfungsausschuss über die Planung einer neuen Fehmarnsundquerung (Gz. V 4 - 2016 - 0831) vom 11. April 2016.

⁵ Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Rechnungsprüfungsausschuss zur Vorplanung einer neuen Fehmarnsundquerung durch die DB Netz AG (Gz. V2/V4 - 2018 - 0033/II) vom 4. Dezember 2020 (19. WP).

⁶ Im allgemeinen Sprachgebrauch wird überwiegend der Begriff „Kosten“ verwendet. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei nicht um eine betriebswirtschaftlich korrekte Abgrenzung von „Kosten“ zu „Ausgaben“ handelt. Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht gleichwohl durchgängig der Begriff „Kosten“ verwendet.

⁷ Plenarprotoll Nr. 19/170, S. 21309 ff.

BUV⁸ für die Bewertung der Variantenauswahl erforderliche „Planungsheft Vorplanung“ stellte die DB Netz AG erst im Oktober 2020 fertig.

- Die DB Netz AG lehnte es ab, dem Bundesrechnungshof zur weiteren Aufklärung der Variantenauswahl Einblick in die einschlägigen Vorstandsvorlagen zu gewähren.

Der Rechnungsprüfungsausschuss nahm den Bericht mit Beschluss vom 26. März 2021 zu-
stimmend zur Kenntnis.⁹ Er stellte fest, dass das BMDV bei seiner Berichterstattung an den
Deutschen Bundestag die Vorgaben der BUV nicht vollständig eingehalten hatte. Er erwar-
tete, dass bei künftigen Bedarfsplanverfahren die Vorgaben konsequent umgesetzt werden
sowie dem Deutschen Bundestag nach § 5 BUV aktuell und zutreffend berichtet wird.

Darüber hinaus forderte der Rechnungsprüfungsausschuss das BMDV auf, darauf hinzuwir-
ken, dass die vom Bundesrechnungshof aufgezeigten Defizite im weiteren Planungsverlauf
ausgeräumt werden. Die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes seien bei
Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für künftige Bedarfsplanvorhaben zu beachten. Er for-
derte das BMDV auf, dem Bundesrechnungshof bis zum 30. Oktober 2021 zu berichten, wie
es dessen Hinweise im weiteren Planungsverlauf umgesetzt hat.¹⁰

Den Bundesrechnungshof bat der Rechnungsprüfungsausschuss, die Variantenauswahl zur
neuen FSQ weiter zu klären. Dabei sollte er im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten die
einschlägigen Vorstandsvorlagen der DB Netz AG einbeziehen. Zudem bat der Rechnungs-
prüfungsausschuss den Bundesrechnungshof, ihm über neue Erkenntnisse zur Variantenaus-
wahl zu berichten.

Mit dem vorliegenden Bericht informiert der Bundesrechnungshof den Rechnungsprüfungs-
ausschuss über die mangelhafte Umsetzung seines Beschlusses durch das BMDV (Num-
mer 2). Darüber hinaus berichtet er darüber, wie die DB Netz AG die Herausgabe der Vor-
standsvorlagen weiter blockierte, welche rechtlichen Mittel der Bundesrechnungshof des-
halb ergreifen musste und wie die DB Netz AG die Informationsbeschaffung auch danach er-
schwerte (Nummer 3).

Das BMDV und die DB Netz AG erhielten Gelegenheit, zum Entwurf des Berichtes Stellung zu
nehmen. Die Stellungnahmen sind in diesem Bericht berücksichtigt.

⁸ Die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ist eine Übereinkunft zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG sowie deren Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH. Sie regelt das Vorgehen und die Finanzierung von Aus- und Neubauprojekten.

⁹ Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses vom 26. März 2021 zu TOP 12, Protokoll Nr. 19/27.

¹⁰ Nr. 5 des Beschlusses des Rechnungsprüfungsausschusses vom 26. März 2021 zu TOP 12, Protokoll Nr. 19/27.

2 Variantenauswahl und parlamentarische Befassung

2.1 Bericht des BMDV

Das BMDV berichtete dem Bundesrechnungshof am 18. Oktober 2021. Es teilte mit, die von der DB Netz AG durchgeführte Planung einschließlich der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die getroffene Variantenentscheidung seien nicht zu beanstanden. Es ging in seinem kurz gehaltenen Bericht nicht explizit auf die Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses ein. Insbesondere sicherte das BMDV darin nicht zu:

- bei künftigen Bedarfsplanvorhaben die Vorgaben der BUV konsequent umzusetzen,
- dem Deutschen Bundestag über die einzelnen Vorhaben künftig aktuell und zutreffend zu berichten¹¹ sowie
- die Defizite im weiteren Planungsverlauf auszuräumen und für künftige Bedarfsplanvorhaben die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu beachten.

Das BMDV berücksichtigte in seiner Stellungnahme auch nicht die neueren Entwicklungen. Denn zwischenzeitlich hatte der Bundesrechnungshof die vom EBA im Dezember 2020 übersandten Vorplanungsunterlagen¹² der DB Netz AG ausgewertet. Die Ergebnisse seiner Auswertung waren im März 2021 bereits Thema des Berichterstattergespräches sowie des Sprechzettelentwurfs des Bundesrechnungshofes zur 27. Sitzung des Rechnungsprüfungsausschusses vom 26. März 2021. Sie waren dem BMDV bekannt, denn es hatte den Sprechzettelentwurf bereits im Vorfeld des Berichterstattergespräches erhalten.

Bei der Auswertung der nachträglich vorgelegten Vorplanungsunterlagen hatte der Bundesrechnungshof zwar festgestellt, dass die DB Netz AG die Lebenszyklusberechnungen methodisch korrekt durchgeführt hatte. Im Übrigen hatten die Unterlagen jedoch seine bisherige Kritik bestätigt. Er hatte anhand der Unterlagen sogar weitere Mängel festgestellt.

Deshalb bat der Bundesrechnungshof das BMDV im März 2022, ergänzend Stellung zu nehmen, ob es die Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses bei künftigen Bedarfsplanmaßnahmen beachten wird. Zudem sollte es das geplante Vorgehen im Detail darlegen. Er legte dem BMDV dabei die methodischen Anforderungen an eine fehlerfreie, einzelwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die festgestellten Mängel in Bezug auf die Variantenauswahl zur neuen FSQ nochmals zusammenfassend dar. Insbesondere wies der Bundesrechnungshof auf Folgendes hin:

¹¹ Nach § 5 Absatz 1 BUV.

¹² Hier insbesondere: Vorplanungshefte nach BUV einschließlich Gesamterläuterungsbericht zum Abschluss der Vorplanung.

- Bei Maßnahmen mit nur geringen und damit zu vernachlässigenden gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen bzw. Unterschieden zwischen den zu untersuchenden Varianten sind grundsätzlich die finanzmathematischen Verfahren der Investitionsrechnung (Kapitalwertmethode) zu verwenden.¹³
- Bei diesen sogenannten einzelwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist grundsätzlich die Sichtweise des Bundes als handelnde Gebietskörperschaft einzunehmen. Zahlungen, die nur die DB Netz AG zu tragen hat, dürfen daher nicht angesetzt werden.¹⁴
- Mithilfe des Kalkulationszinssatzes werden bei der Kapitalwertmethode die mit den zu untersuchenden Handlungsvarianten verbundenen Ein- und Auszahlungen auf einen einheitlichen Bezugszeitpunkt abgezinst und jeweils zu einem Kapitalwert aufsummiert. Als Kalkulationszinssatz sind die vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) vorgegebenen Zinssätze zu verwenden.

Der vorgegebene Durchschnittszinssatz lag im Jahr 2020 bei 0,5 %. Er lag damit deutlich unter dem von der DB Netz AG zur Vorplanung der neuen FSQ verwendeten Kalkulationszinssatz von 4 %. Dies hat große Auswirkungen auf die Höhe des Kapitalwertes, da die über den Lebenszyklus anfallenden Zahlungen für Betrieb, Erhalt und Erneuerung bei einem hohen Zinssatz nicht so stark gewichtet werden.

- Die Kapitalwertmethode kann um eine Nutzwertanalyse ergänzt werden. Diese ist durchzuführen, wenn zur Beurteilung der verschiedenen Handlungsalternativen neben ihren finanziellen Auswirkungen auch Gesichtspunkte relevant sind, die nicht in Geld ausgedrückt und damit auch nicht mittels des Kapitalwerts bewertet werden können.

Die Variantenuntersuchung für die neue FSQ baute nicht erkennbar auf der Methodik für Nutzwertanalysen auf, wie sie beispielsweise in der „Arbeitsanleitung Einführung in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“ des BMF dargestellt ist.

- Kostendarstellungen sind nachvollziehbar herzuleiten. Viele Kostenbestandteile waren zur Vorplanung der neuen FSQ trotz der umfangreichen Unterlagen nicht prüfbar, weil Angaben zu den Annahmen und der Datenherkunft fehlten.
- Bei der Berechnung der Kapitalwerte der Handlungsalternativen sind alle zu erwartenden Kosten (bauliche und betriebliche) einschließlich der Risiken (und der Risikoverteilung) zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Fall spielen beispielsweise bei der Vorzugsvariante „Tunnel“ die Betriebskosten eine große Rolle. Der Tunnel hat seinen Tiefpunkt in der Mitte und erfordert deshalb eine besondere Entlüftung und Entwässerung. Dies berücksichtigte die DB Netz AG unzureichend in den Kostenansätzen. Sie setzte zu geringe Kosten an. Würden die Betriebskosten für Tunnel je Variante sachgerecht angesetzt, würde die Tunnelvariante wesentlich teurer, wahrscheinlich teurer als die Brückenvarianten.

¹³ VV Nummer 2.3 zu § 7 BHO.

¹⁴ Hierfür spricht § 8 Absatz 4 des BSWAG. Danach tragen die Eisenbahnen des Bundes die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Nach § 8 Absatz 1 BSWAG finanziert der Bund Investitionen (Neubau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen).

2.2 Ergänzende Stellungnahme des BMDV

Auch eine ergänzende Stellungnahme des BMDV Ende Mai 2022 zu den Ausführungen des Bundesrechnungshofes war kurz und ging nicht auf alle Hinweise des Bundesrechnungshofes ein. Das BMDV teilte mit, die Ermittlung einer Vorzugsvariante sei Aufgabe der DB Netz AG als Vorhabenträgerin. Ein wirtschaftliches Vorgehen sei im Zuge der BUV-Regelungen durch die Planungsbegleitung des EBA sichergestellt. So sei etwa das volkswirtschaftliche NKV im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung des Deutschen Bundestages mit einem positiven Ergebnis von 1,2 ermittelt worden. Dabei seien die Anforderungen des BMF beachtet worden.

Das BMDV würde den Deutschen Bundestag auch weiterhin grundsätzlich auf Basis des § 5 BUV über die Ergebnisse der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bei neuen Bedarfsplanvorhaben unterrichten. Im Falle der Schienenhinterlandanbindung zur FBQ hätte bei enger Auslegung der relevanten Regelungen jedoch keine Befassung des Deutschen Bundestages erfolgen können, da sich das Vorhaben zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der BUV bereits in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) befunden habe. Insofern seien begründete Abweichungen vom Grundsatz nicht auszuschließen.

Auf die einzelnen Hinweise des Bundesrechnungshofes ging das BMDV in seiner Stellungnahme nicht ein.

2.3 Würdigung und Empfehlung des Bundesrechnungshofes

Das BMDV hat zwar dargelegt, wie es aus seiner Sicht ein wirtschaftliches Vorgehen bei der Ermittlung der Vorzugsvariante sichergestellt haben will. Es ist jedoch nicht auf die Forderung des Rechnungsprüfungsausschusses eingegangen, dass bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für künftige Bedarfsplanmaßnahmen die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zu beachten sind. Obwohl der Bundesrechnungshof das BMDV nochmals dazu aufgefordert hat, sich hierzu zu äußern, ist es auch in seiner Stellungnahme vom Mai 2022 nicht darauf eingegangen.

Der Bundesrechnungshof hat nochmals darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftlichkeit von Schienen- und Straßenbaumaßnahmen aus volkswirtschaftlicher Sicht anhand ihres NKV bewertet wird. Hierbei ist auf die für den Bundesverkehrswegeplan entwickelte Methodik zurückzugreifen. Geht es dagegen jedoch, wie bei der geplanten FSQ, um die Frage, wie ein bestimmtes Projekt wirtschaftlich realisiert werden soll, hat dies in der Regel keine gesamtwirtschaftlichen bzw. nur vernachlässigbare gesamtwirtschaftliche Effekte. In diesen Fällen ist bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen daher grundsätzlich die (einzelwirtschaftliche) Interessenlage des Bundes als handelnde Gebietskörperschaft zugrunde zu legen. Dies geschieht unter Berücksichtigung der Finanzierungszuständigkeiten der DB AG bzw. des Bundes. Den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind vollständige und belastbare Kostenschätzungen zugrunde zu legen. Neben den zu erwartenden Kosten (einschließlich der Risiken)

sind bei einer Bewertung der Handlungsalternativen auch alle sonstigen finanziell bewertbaren Aspekte („monetarisierbare Aspekte“, wie z. B. Treibhausgasemissionen¹⁵) in der Kapitalwertrechnung zu berücksichtigen. Nicht monetarisierbare Aspekte können mithilfe einer Nutzwertanalyse bewertet werden; diese sind zu gewichten.

Zudem reicht es nicht aus, dass das BMDV die Verantwortung für die rechtlich einwandfreie und wirtschaftliche Realisierung der neuen FSQ mit dem Hinweis auf die BUV allein in die Hände der DB Netz AG und des EBA legt. Zu den wesentlichen Elementen der Führung und Kontrolle der Bundesverwaltung zählt die Fachaufsicht durch das Bundesministerium¹⁶, also die Aufsicht über die Recht- und Zweckmäßigkeit des Verwaltungshandelns. Für die Verwaltung der Schienenwege obliegt dem BMDV die Fachaufsicht über das EBA als Behörde in seinem Geschäftsbereich. Diese übt es allerdings nur unzureichend aus, wenn es die rechtlich einwandfreie und wirtschaftliche Planung und Umsetzung der neuen FSQ als Teil der Schienenhinterlandanbindung alleine der DB Netz AG und dem EBA überlässt.

Die Äußerungen des BMDV, der Deutsche Bundestag habe im vorliegenden Fall nicht mit der Schienenhinterlandanbindung befasst werden müssen, gehen fehl. Hierzu hatte sich der Bundesrechnungshof schon anlässlich seines Berichtes vom Dezember 2020 ausführlich mit dem BMDV ausgetauscht. Das EBA ist mit Einführung der BUV seit dem 1. Januar 2018 verpflichtet, die Planungen zum Vorhaben kontinuierlich zu begleiten. Die Schienenhinterlandanbindung zur FBQ einschließlich FSQ ist ein zur BUV hin migriertes Projekt und unterliegt deren Vorgaben.¹⁷ Deshalb war auch in diesem Fall eine Befassung des Parlamentes zwingend vorgeschrieben. Eine Abweichung vom Grundsatz nach § 5 BUV war somit nicht gerechtfertigt.

Der Bundesrechnungshof hält nach wie vor den Verzicht des BMDV auf eine verwaltungsseitige Kontrolle der Entscheidungen der DB Netz AG für nicht vereinbar mit den verbindlichen Regelungen der BUV, dem Grundsatz der projektbegleitenden Kontrolle von zuwendungsgeförderten Vorhaben und damit im Ergebnis auch dem Wirtschaftlichkeitsprinzip. Denn ein Verzicht auf vorgeschriebene Kontrollen birgt regelmäßig das Risiko eines unwirtschaftlichen Einsatzes der Bundesmittel.

Das BMDV ist weiterhin aufgefordert, die Empfehlungen und Hinweise des Bundesrechnungshofes bei künftigen Planungen von Bedarfsplanmaßnahmen im Schienenwegebereich zu beachten. Es hat seine Fachaufsicht gegenüber dem EBA entsprechend auszuüben. Das BMDV hat erforderlichenfalls über seine Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB Netz AG einzuwirken, damit die Vorgaben eingehalten werden.

¹⁵ Gem. § 13 Absatz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz.

¹⁶ Vgl. GGO, Stand: 22. Januar 2020, § 3 Ministerielle Aufgaben.

¹⁷ Der Bundestag muss sich mit den Projekten befassen, die unter der BUV laufen. Weil das Projekt migriert (übergeleitet worden) ist, auch mit der FSQ.

2.4 Stellungnahme des BMDV und der DB Netz AG zum Entwurf des vorliegenden Berichtes

Das BMDV hat mitgeteilt, dass die geforderte verwaltungsseitige Kontrolle der planerischen Entscheidungen der DB Netz AG entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Regelungen federführend durch das fachlich zuständige EBA erfolge. Ein wirtschaftliches Vorgehen bei der Planung von Vorhaben des Bedarfsplans Schiene werde zudem durch die in der BUV verankerte Planungsbegleitung durch das EBA sichergestellt. Mittelfreigaben durch das EBA erfolgten im Einzelfall nach eingehender Prüfung der Wirtschaftlichkeit der von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin jeweils beantragten Lösung. Das EBA beurteile diese auf Basis von Grundsätzen, die mit dem BMDV abgestimmt seien. Zudem überprüfe das EBA bei Variantenentscheiden - wie im Falle der FSQ - die von der Vorhabenträgerin jeweils durchgeführte Bewertung der relevanten Alternativen inklusive verwendeter Methodik und Wertansätze.

In besonders komplexen bzw. für das jeweilige Gesamtvorhaben übergeordnet relevanten Tatbeständen erfolgten Grundsatzentscheidungen über technische Lösungsalternativen und deren Finanzierungsfähigkeit aus Bundesmitteln unter Einbeziehung des BMDV. Zudem liege die Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz in der Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Vorhabenträger. Die Zuständigkeit des EBA oder des BMDV für die operative Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen sei damit nicht gegeben. Sie würde ferner die vom Gesetzgeber geschaffenen Strukturen und Zuständigkeiten im Bereich der Eisenbahninfrastruktur unterlaufen.

Das BMDV hat hervorgehoben, dass die methodischen Empfehlungen des Bundesrechnungshofes bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Berücksichtigung fänden. Weitere Ausführungen hierzu hat es nicht gemacht.

Die DB Netz AG hat sich der Stellungnahme des BMDV angeschlossen.

2.5 Abschließende Bewertung des Bundesrechnungshofes

Ein vom BMDV befürchtetes Unterlaufen der Regelwerke und Zuständigkeiten im Bereich der Eisenbahninfrastruktur liegt nicht vor, wenn das BMDV stärker in die Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen der DB Netz AG eingreift. Im Gegenteil: Das BMDV ist verpflichtet, seine Fachaussicht über das EBA auszuüben. Daher kann es die rechtlich einwandfreie und wirtschaftliche Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen der DB Netz AG nicht alleine dem Zuwendungsempfänger und dem EBA überlassen.

Der Bundesrechnungshof nimmt die Zusage des BMDV zur Kenntnis, dass seine methodischen Empfehlungen bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt werden. Ob hierbei alle Empfehlungen und Hinweise des Bundesrechnungshofes beachtet werden bleibt offen. Der Bundesrechnungshof erwartet, dass das BMDV seine Hinweise und Empfehlungen

zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei allen künftigen Bedarfsplanmaßnahmen beachtet und seine Fachaufsicht gegenüber dem EBA entsprechend ausübt.

Er behält sich vor, die künftige Verwaltungspraxis des BMDV bei Bedarfsplanvorhaben zu gegebener Zeit zu prüfen.

3 Vorstandsvorlagen der DB Netz AG

Bei der Prüfung zur Vorplanung der neuen FSQ bei der DB Netz AG hatte der Bundesrechnungshof Unregelmäßigkeiten im Entscheidungsprozess festgestellt. Das Verfahren entsprach nicht den Vorgaben der BUV. Zudem wichen Angaben der Bundesverwaltung zum Entscheidungszeitpunkt von denen der DB Netz AG ab. Deshalb hat der Bundesrechnungshof versucht, sich ein vollständiges Bild insbesondere über die Auswahlentscheidung zugunsten des Absenktunnels zu verschaffen und so der Nummer 3 des Beschlusses des Rechnungsprüfungsausschusses vom 26. März 2021 nachzukommen. Dort hatte der Rechnungsprüfungsausschuss den Bundesrechnungshof gebeten, die Variantenauswahl weiter zu klären und dazu im Zuge seiner rechtlichen Möglichkeiten auch die einschlägigen Vorstandsvorlagen der DB Netz AG einzubeziehen. Der Bundesrechnungshof sollte dem Ausschuss über neue Erkenntnisse zur Variantenauswahl berichten.

3.1 Prüfungsanordnung und Klageverfahren

Die DB Netz AG sperrte sich unverändert dagegen, dem Bundesrechnungshof Einsicht in einschlägige Vorstandsvorlagen zu geben. Daher gab der Bundesrechnungshof der DB Netz AG im September 2020 Gelegenheit, sich vor dem Erlass einer förmlichen Prüfungsanordnung zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern. Diese teilte daraufhin mit, dass sie nicht bereit sei, die gewünschten Vorstandsvorlagen zur Verfügung zu stellen. Deshalb verpflichtete der Bundesrechnungshof entsprechend dem Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses aus März 2021 die DB Netz AG mit förmlicher Prüfungsanordnung vom 2. Juni 2021, ihm innerhalb von drei Wochen Einblick in alle Vorstandsvorlagen nebst Anlagen für die Jahre 2016 bis 2020 zu gewähren, die sich mit der Vorplanung einer neuen FSQ für Straße und Schiene befassen. Am 23. Juni 2021 erhob die DB Netz AG gegen diesen Beschluss beim Verwaltungsgericht Köln Klage und stellte gleichzeitig einen Eilantrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung.

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht legte die Vorsitzende Richterin in der mündlichen Verhandlung Ende November 2021 dar, dass die Klage bzw. der Eilantrag unbegründet seien. Die streitige Prüfungsanordnung des Bundesrechnungshofes sei rechtmäßig.¹⁸

¹⁸ Die Voraussetzungen der §§ 27 Absatz 2 Satz 1 DBGrG i. V. m. 91 Absatz 2 Satz 1, 95 BHO lägen vor.

Der Bundesrechnungshof habe die Aufgabe, die Verwendung von Bundesmitteln für die FSQ zu prüfen. Dafür habe er seinen Bescheid hinreichend konkretisiert. Darüber hinaus dürfte er die Vorlage der Vorstandsvorlagen auch für erforderlich halten. Ihm komme insoweit ein Einschätzungsspielraum zu, der erst bei Willkürlichkeit überschritten wäre. Im Zweifel gelte der Grundsatz „in dubio pro inspectione“.¹⁹ Diese Grenzen seien hier gewahrt, vor allem, da der Bundesrechnungshof andere Quellen zuvor ohne Ergebnis ausgeschöpft habe.

Die Vorlage der Vorstandsvorlagen sei verhältnismäßig. Insbesondere sei hier kein „Kernbereich“ der Vorstandsarbeit der DB Netz AG betroffen. Es gebe keine Parallele zum Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung. Es sei auch zu berücksichtigen, dass der Bundesrechnungshof im Auftrag des Parlamentes tätig werde.²⁰

Nach diesen Hinweisen nahm die DB Netz AG ihre Rechtsmittel zurück. Die Prüfungsanordnung des Bundesrechnungshofes war damit bestandskräftig und vollziehbar.

3.2 Weitere Probleme aufgrund geschwärzter Unterlagen

Der Bundesrechnungshof führte daraufhin am 14. Dezember 2021 örtliche Erhebungen bei der DB Netz AG in Frankfurt durch. Diese übergab dort vier einschlägige Vorstandsvorlagen der Jahre 2016 bis 2020. Allerdings hatte die DB Netz AG in diesen Vorlagen Teile der Texte unkenntlich gemacht („geschwärzt“). Ferner räumte sie ein, dass es mindestens noch eine „Vorstandsinformation“ gäbe, die nach ihrer Ansicht „formal“ keine Vorstandsvorlage sei und deshalb auch nicht vorgelegt werde. Die DB Netz AG wolle allerdings prüfen, ob sie diese „Vorstandsinformation“ dem Bundesrechnungshof - freiwillig - zur Verfügung stellen könne. Nach den örtlichen Erhebungen teilte die DB Netz AG dazu im Januar 2022, dass diese Vorstandsinformation nur mündlich in der Vorstandssitzung der DB AG vorgetragen worden sei. Insoweit sei hierzu kein Dokument an den Vorstand verteilt worden.

Mit Schreiben vom 31. Januar 2022 wies der Bundesrechnungshof gegenüber der DB Netz AG schriftlich auf sein Recht zur Einsichtnahme in „ungeschwärzte“ Unterlagen hin. Darüber hinaus bat er zur Beseitigung aller Unklarheiten, mitzuteilen, welche weiteren Vorstandsvorlagen und Vorstandsinformationen für die Vorstände der DB AG und DB Netz AG zur Vorplanung der neuen FSQ existieren.

Die DB Netz AG weigerte sich daraufhin Mitte Februar 2022, dieser Aufforderung nachzukommen. Sie habe bei den örtlichen Erhebungen die förmlichen (geschwärzten) Vorstandsvorlagen vorgelegt. Damit habe sie die Prüfungsanordnung des Bundesrechnungshofes vollständig erfüllt.

¹⁹ BVerwG, Urteil vom 12. Mai 2021 - 6 C 12/19 - juris Rn. 25.

²⁰ Diese materiellen Ausführungen der Vorsitzenden Richterin sind indessen im Protokoll der mündlichen Verhandlung nicht wiedergegeben.

Die Übermittlung „ungeschwärzter“ Vorstandsvorlagen sei von der Anordnung nicht gedeckt. Gegenstand des Bescheides sei nur die Fassung der Vorlagen, die der Vorstand der DB Netz AG vor seinen Sitzungen erhalte, jedoch ohne Kennzahlen, welche die Unternehmensführung betreffen würden.

Mit den erneuten Forderungen würde der Bundesrechnungshof seine Erhebungsbefugnisse und den Regelungsgehalt der ursprünglichen Prüfungsanordnung überschreiten. Sie seien auch zu unbestimmt und liefen auf Ausforschung der sonstigen Unternehmensführung hinaus.

3.3 Würdigung des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof hat im September 2020 die Anhörung für das förmliche Verwaltungsverfahren eingeleitet. Trotzdem dauerte es noch bis Ende Dezember 2021, bis die DB Netz AG einen - aus Sicht des Bundesrechnungshofes notwendigen und nach Ansicht des Verwaltungsgerichts Köln auch rechtlich zulässigen - Einblick in Vorstandsvorlagen gewährte. Im Ergebnis hat das Verhalten der DB Netz AG die Prüfung um mehr als ein Jahr verzögert.

In Kenntnis des Informationsbedürfnisses des Rechnungsprüfungsausschusses hat sich die DB Netz AG auch nach dem Abschluss des Gerichtsverfahrens geweigert, die einschlägigen Vorstandsvorlagen im Original zur Verfügung zu stellen. Indem sie für den Bundesrechnungshof Unterlagen „geschwärzt“ und ihm weitere Informationen und Vorlagen erneut vorenthalten hat, erschwerte sie die Erhebungsrechte und transparente Erkenntnisgewinnung der externen Finanzkontrolle des Bundes erheblich. Im Übrigen waren beim Bundesrechnungshof durch die Verwaltungs- und Gerichtsverfahren erhebliche personelle Ressourcen gebunden, die für anderweitige Prüfungen nicht zur Verfügung standen.

Es handelt sich nicht um einen Einzelfall. Die DB Netz AG hat auch in zahlreichen anderen Prüfungsverfahren die Herausgabe von Vorstandsvorlagen verweigert. Der Bundesrechnungshof geht davon aus, dass ihm die DB Netz AG weiterhin Hindernisse in den Weg legen wird, wenn er bestimmte Informationen nicht erhalten soll.

Im Ergebnis zeigt dies, dass die derzeitigen Regelungen zu den Erhebungsrechten des Bundesrechnungshofes im Deutsche Bahn Gründungsgesetz dem größten Zuwendungsempfänger der Bundesrepublik Deutschland regelmäßig Gelegenheit geben, Prüfungen und Erkenntnisgewinnung der externen Finanzkontrolle deutlich zu verzögern. Das BMDV selbst hat im Juni 2022 konstatiert, dass sich das Schienennetz in einem maroden Zustand befindet.²¹ Dies unterstreicht den Bedarf an einer von der DB Netz AG unbeeinträchtigten Finanzkontrolle durch den Bundesrechnungshof.

²¹ Eckpunktepapier des BMDV zur Zukunft der DB und der Schiene vom 22. Juni 2022, zuletzt abgerufen am 8. März 2023: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-der-schiene.html>

Die Widerstände der DB Netz AG schaden nicht zuletzt der Budgetkontrolle des Parlamentes. Der Bundesrechnungshof nimmt seine verfassungsmäßigen Rechte (und Pflichten) wahr. So hat im vorliegenden Fall der Rechnungsprüfungsausschuss den Bundesrechnungshof mehrmals dazu aufgefordert, seine Prüfungen zur neuen FSQ planungsbegleitend durchzuführen und ihm zu berichten. Denn nur so kann der Rechnungsprüfungsausschuss unabhängig von Berichten der Bundesregierung eine wirksame Budgetkontrolle ausüben.

3.4 Stellungnahme des BMDV und der DB Netz AG zum Entwurf des vorliegenden Berichtes

Das BMDV hat in seiner Stellungnahme dargelegt, es nähme zur Kenntnis, dass die DB Netz AG aus Sicht des Bundesrechnungshofs eine unzureichende Bereitschaft an den Tag lege, ihm interne Entscheidungsunterlagen - wie Vorstandsvorlagen mit Bezug zur Variantenentscheidung FSQ - zur Verfügung zu stellen. Hierzu sei wegen der unterschiedlichen Rechtsauffassungen ein Rechtsstreit zwischen dem Bundesrechnungshof und der DB AG geführt worden. Darin habe der Bundesrechnungshof seine Rechte im Ergebnis durchsetzen können. Zur Frage der Bereitstellung unternehmensinterner Entscheidungsunterlagen der DB Netz AG hat das BMDV auf die „gesetzlichen Regelungen“ verwiesen.

Die DB Netz AG hat sich der Stellungnahme des BMDV angeschlossen. Im Übrigen verwies sie auf ihre dem Bundesrechnungshof bisher dargelegte Rechtsauffassung.

3.5 Abschließende Bewertung des Bundesrechnungshofes

Unstimmigkeiten bei der Variantenauswahl zur FSQ konnten im Ergebnis nicht geklärt werden. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist zu erwarten, dass die DB Netz AG auch in Zukunft mit allen Mitteln verhindern wird, dass der Bundesrechnungshof kritische Prüfungserkenntnisse erhält. Damit wird die Informationsgewinnung des Bundesrechnungshofes - und die Budgetkontrolle des Rechnungsprüfungsausschusses - unnötig verzögert oder sogar unmöglich gemacht.

Der Bundesrechnungshof analysiert zurzeit, wie solche Beeinträchtigungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen künftig grundsätzlich vermieden werden können. Denkbar sind insbesondere klarstellende Gesetzesänderungen. Der Bundesrechnungshof wird dem Parlament hierzu gesondert berichten.

Elbert

Bauer-Siewert

Steiert

Beglaubigt: S. Rösner-Reeb, AI'n

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.