

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/14750 –**

„Reformkommission Bau von Großprojekten“ und die Interessen der Bauindustrie

Vorbemerkung der Fragesteller

Mitte Mai 2013 verkündete der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, die Einrichtung einer „Reformkommission Bau von Großprojekten“. Wesentliche Zielsetzung der Kommission sollte sein, „die Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung“ zu stärken. Laut Gründungsdokument wurde die Frage aufgeworfen, inwieweit es bei „einer Reihe aktueller Projekte (z. B. Stuttgart 21, Flughafen BER, Elbphilharmonie Hamburg) strukturelle Defizite“ gegeben habe, sodass die „Bürgerinnen und Bürger [...] die Fähigkeit von Politik, Verwaltung und Wirtschaft, Großprojekte erfolgreich durchzuführen, [anzweifeln].“ Es müsse bei Großprojekten „mehr Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit“ geben. Laut Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist die Kommission „mit rund 35 hochkarätigen Expertinnen und Experten aus der Praxis und Spitzenkräften aus Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlicher Hand und Verbänden besetzt.“ (Zitate unter www.bmvbs.de).

Auffallend ist, dass die Bundesregierung in eine Kommission, die beim Bau von Großprojekten für Transparenz sorgen soll, niemand aus der Reihe derjenigen berufen hat, die diese Großprojekte kritisch sehen, insbesondere Vertreter von Umweltverbänden.

Die vom BMVBS berufenen Mitglieder der Kommission (zunächst 38, dann 36) können grob vier Gruppen zugeordnet werden, wobei es Überschneidungen bzw. Doppelnennungen gibt: eine Gruppe I mit Vertretern von Institutionen, die vom Bund selbst – vertreten durch die Bundesregierung – maßgeblich beeinflusst werden; einer Gruppe II mit Vertretern großer Verbände aus der Bau- und Immobilienwirtschaft, einer Gruppe III mit führenden Vertretern großer privatwirtschaftlicher Bauunternehmen.

Dabei ist eine Mehrheit der Kommissionsmitglieder – verteilt auf alle bislang aufgeführten drei Gruppen – direkt oder indirekt am Bau von Großprojekten beteiligt.

Schließlich ist eine Gruppe IV mit Kommissionsmitgliedern zu nennen, die aufgrund ihres bisherigen Verhaltens bei Bauengagements unter Beweis gestellt haben, dass sie gegen das Kommissionsziel „Transparenz“ verstoßen bzw. die in der Öffentlichkeit und teilweise sogar seitens der Justiz mit Korruption in Verbindung gebracht wurden.

Zur Gruppe I zählen die fünf Kommissionsmitglieder Detlev Aster als Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (einer „Bundesmittelbehörde“, die über die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dem BMVBS unterstellt ist); Prof. Torsten R. Böger als Geschäftsführer der VIFG Verkehrsinfrastrukturgesellschaft mbH (hier ist der Bund vertreten durch das BMVBS der Alleingesellschafter); Dirk Brandenburger als Geschäftsführer der DEGES – der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (bei der der Bund der wesentliche Gesellschafter ist); Bernward Kulle, als Vorstand der Beratungsagentur Öffentlich-Private Partnerschaft – ÖPP Deutschland (bei der ebenfalls der Bund maßgeblicher Gesellschafter ist) und schließlich Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands der bundeseigenen Deutschen Bahn AG.

In der Gruppe II der Kommissionsmitglieder befinden sich Verbändevertreter. So sind in der Kommission die folgenden Verbände mit ihren Top-Leuten vertreten: der BDI – Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (mit ihrem Präsidenten Ulrich Grillo), der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (mit Präsident Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer), der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V. (mit seinem Präsidenten Dr. Ing. Hans-Hartwig Loewenstein), der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmer e. V. (mit Präsident Dipl.-Bw. (FH) Thorsten Bode), der Deutsche Asphaltverband e. V. (mit seinem Präsidenten Dipl.-Ing. Bernd Lange), der Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e. V. (mit der Geschäftsführerin Ingeborg Esser, Dipl.-Kfm.), der ZIA Zentrale Immobilien-Ausschuss e. V. (mit dem Präsidenten Dr. Andreas Mattner), der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e. V. (mit seinem Präsidenten Walter Rasch), das Deutsche Verkehrsforum e. V. (mit dessen Vorsitzenden Klaus-Peter Müller). Zu dieser Gruppe sind auch Verbände zur Planung und Projektentwicklung zu zählen wie der Verband Beratender Ingenieure VBI (in der „Reformkommission“ vertreten durch Dr. Heinrich Best), die HPP Hentrich-Petschnigg & Partner GmbH + Co. KG (vertreten durch Joachim H. Faust), die Obermeyer Planen + Beraten GmbH (vertreten durch Maximilian Grauvogl), der Deutsche Verband der Projektmanager und der Bau- und Immobilienwirtschaft e. V. (vertreten durch Dr. Ing. Rainer Schofer).

Während die Kommissionsmitglieder, die zu einer der bislang genannten Gruppen zuzurechnen sind, seitens des BMVBS in dessen Vorstellung der „Reformkommission“ entsprechend ausgewiesen werden, erfolgt dies in der Regel nicht bei der Gruppe III der Kommissionsmitglieder. Hier handelt es sich um Kommissionsmitglieder, die in der Personalunion Verbandsfunktionen innehaben und führende Positionen in privatwirtschaftlichen Unternehmen einnehmen. Beispielsweise ist Thomas Bauer zusätzlich (oder hauptberuflich) Chef des Baukonzerns Bauer AG in Schrobenhausen. Thorsten Bode ist Geschäftsführer der Wiebe GmbH, einem Gleisbauunternehmen von dem es heißt, dass ohne dieses „nationale und internationale Neubaustrecken kaum denkbar“ sind (Verdener Kreiszeitung vom 5. August 2011). Bernd Lange ist Mitglied der Geschäftsführung der Eurovia GmbH, die wiederum eine Tochter des größten europäischen Baukonzerns, der französischen VINCI S.A. ist. Hans-Hartwig Loewenstein ist im Hauptberuf für das Bauunternehmen Jean Bratengeier Bau GmbH (JB) aktiv. Bei Klaus-Peter Müller handelt es sich um den Chef der Commerzbank AG. Dr. Andreas Mattner ist Mitglied der Geschäftsführung des Großimmobilienunternehmens ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG in Hamburg.

Ein Engagement zugunsten von Stuttgart 21 bzw. ein Engagement bei diesem Großprojekt, mit welchem in der Regel Umsätze und Gewinne erzielt werden – liegt direkt oder indirekt vor bei den folgenden Kommissionsmitgliedern (gegebenenfalls vermittelt über die Verbände oder Firmen, die sie vertreten).

Im Fall von Hans-Georg Balthaus und damit Hochtief AG: Hochtief erhielt von der Deutschen Bahn AG im März 2012 den Zuschlag zum Bau der „Zuführung Bad Cannstatt zur unterirdischen Durchgangsstation“.

Im Fall von Max Bögl als Seniorchef der bayerischen Firmengruppe gleichen Namens: Dieser Baukonzern erhielt im August 2013 den S21-Großauftrag zur Lieferung von 53 620 Betonfertigteilen, die den Hauptteil der beiden Röhren des 9 468 Meter langen Fildertunnels bilden. Max Bögl war in Stuttgart bereits am Messe- und Bibliotheksbau beteiligt.

Im Fall des Kommissionsmitglieds Professor Dr. Werner Rothengatter: Dieser war 1994/95 bereits an der S21-Machbarkeitsstudie beteiligt und behauptete noch in jüngerer Zeit, das Projekt werde „die Wirtschaft im Lande beflügeln“ (siehe www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de; und Tagungsband zum 45. Freiburger Verkehrsseminar, September 2012; S. 34).

Im Fall von Andreas Mattner: Der Projektentwickler und Projektbetreiber ECE ist maßgeblich beteiligt beim Bau des Mega-Einkaufszentrums Milaneo auf dem Gelände des ehemaligen Stuttgarter Güterbahnhofs.

Im Fall von Klaus-Peter Müller: Die Commerzbank AG selbst hat viele indirekte Engagements bei Großprojekten, da sie als Finanzier der Baukonzerne eine wichtige Rolle spielt. Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) wiederum, das Klaus-Peter Müller in der Kommission offiziell repräsentiert, ist auf zusätzliche Weise mit Stuttgart 21 verhandelt. So sitzen im Präsidium des DVF mit Matthias Wissmann und Heinz Dürr zwei Männer der ersten Stuttgart21-Stunde. Sie hatten im April 1994 zusammen mit Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel und dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel erstmals das Projekt Stuttgart 21 vorgestellt.

Im Fall von Rüdiger Grube: Der Bahnchef hat seit seinem Amtsantritt Anfang 2009 das Projekt Stuttgart 21 vorangetrieben und immer wieder aufs Neue belebt und behauptet, mit Stuttgart 21 würde „ein Nadelöhr auf einer der wichtigsten Ost-West-Achsen Europas“ beseitigt werden: „der Kopfbahnhof (Stuttgart)“ (Brief von Rüdiger Grube und Volker Kefer an alle Bahnbeschäftigten vom 10. Februar 2010).

In der Großprojekte-Kommission sitzen darüber hinaus eine Reihe Personen, die eng mit anderen Großprojekten verbunden sind, die in den letzten Jahren öffentlich scharf kritisiert wurden. So sind alle fünf Kommissionsmitglieder aus der Gruppe I (= Personen, die staatliche und halbstaatliche Unternehmen oder Strukturen vertreten) bei so gut wie allen genannten Großprojekten engagiert. Detlef Alster beispielsweise tritt aktuell massiv für einen weiteren Ausbau der Donau ein. Er engagierte sich vor einem Jahrzehnt in seiner damaligen Position als Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost auch für den Ausbau der Saale. Das von Hans-Hartwig Loewenstein vertretene Bauunternehmen Jean Bratengeier (JB) veröffentlicht auf seiner Homepage eine Referenzliste mit JB-Bauprojekten, auf der allein im Zeitraum 2007 bis 2011 neun Infrastrukturprojekte mit dem Auftraggeber Fraport AG bzw. der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH verzeichnet sind. Das heißt, das Unternehmen ist in erheblichem Maß am Ausbau des Rhein-Main-Flughafens beteiligt. Das Kommissionsmitglied Maximilian Grauvogl vertritt die Planungsgesellschaft Obermeyer Planen + Bauen GmbH, die auf ihrer Projektliste gleich ein halbes Dutzend in der öffentlichen Kritik befindliche Großprojekte, an denen diese Gesellschaft beteiligt war und an denen sie verdient. Beispielsweise an der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ebensfeld – Erfurt, an Vorarbeiten zum Brennerbasis-Tunnel, an den Planungen für die Fehmarnbeltquerung, an der Machbarkeitsstudie für einen „Tunnel Englischer Garten München“, an dem Autobahnprojekt Moskau–St. Petersburg und ebenfalls am Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Bei der letzten aufzuführenden Gruppe IV der Mitglieder der „Reformkommission Großprojekte“ handelt es sich um sieben Personen, die in der Öffentlichkeit mit Vetternwirtschaft oder seitens der Justiz mit Korruption in Verbindung gebracht werden.

Dr. Andreas Mattner: Der von ihm mit vertretene Immobilien-Konzern ECE leistet sich eine hoch dotierte und in Deutschland flächendeckend aktive Stiftung mit Namen „Lebendige Stadt“. Diese wird über den Milliardär Alexander Otto als Vorsitzenden des Kuratoriums kontrolliert. Stellvertreter im Kuratorium ist Wolfgang Tiefensee. Dieser hatte in seiner Zeit als Bundesverkehrsminister u. a. das Projekt Stuttgart 21 vorangetrieben – zum Vorteil des Konzerns ECE Projektmanagement. Immer wieder kommt es zu der interessanten Kombination, dass der ECE-Konzern in einzelnen großen Städten investiert und zeitgleich oder später die Bürgermeister der entsprechenden Städte im Stiftungsrat von „Lebendige Stadt“ auftauchen. Lobbycontrol schreibt dazu: „Die hohe Zahl in der Stiftung engagierter Bürgermeister, die über mögliche (ECE-)Projekte mitentscheiden, ist bemerkenswert.“ (Lobbycontrol, „Stiftung Lebendige Stadt“; www.lobbypedia.de).

Klaus WieseHügel: Das Bundesverkehrsministerium weist diesen als „Bundesvorsitzenden der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt“ aus. Tatsächlich datiert die erste Mitgliederliste der „Reformkommission Großprojekte“ auf den 13. Mai 2013 und damit auf einen Zeitpunkt, als Klaus WieseHügel bereits bekannt gab, seine Funktion in der IG BAU ab September 2013 aufgeben zu wollen. Entsprechend trat Klaus WieseHügel auf dem IG BAU-Kongress am 10. September 2013 nicht mehr zur Wiederwahl an. Seine Kommissionsmitgliedschaft macht dann nicht mehr unter Verweis auf die IG Bau Sinn, wohl aber mit Blick auf Klaus WieseHügels Eigenschaft als Aufsichtsratsmitglied bei Hochtief und als Person, die einen guten Draht zur Muttergesellschaft von Hochtief, zur spanischen Gesellschaft ACS, hat. Dazu schrieb die Internetplattform „Der Westen“: „Als sich Management und Betriebsrat [von Hochtief] im Winter 2010 noch gegen eine Übernahme [durch ACS] wehrten, sah der Gewerkschaftschef bereits ‚die Würfel gefallen‘ – zugunsten von ACS. Die IG BAU unterzeichnete mit ACS eine Vereinbarung (Laufzeit bis Ende 2013), die unter anderem eine Zerschlagung von Hochtief verhindern soll. Der Betriebsrat fühlte sich überrumpelt. Es kam zu einem heftigen Konflikt in der Gewerkschaft. Auch Rücktrittsforderungen an die Adresse von WieseHügel wurden aus den Reihen des Betriebsrats laut.“ (www.derwesten.de vom 22. Mai 2013). Im Übrigen ließ Klaus WieseHügel nach seiner Ernennung als Schatten-Sozialminister in Peer Steinbrücks „Kompetenz-Team“ mitteilen, er werde sein Aufsichtsratsmandat bei Hochtief beibehalten.

Dieter Posch: Als Charakterisierung dieses Kommissionsmitglieds nennt das Bundesverkehrsministerium ausschließlich die Bezeichnung „Staatsminister a. D.“ Dieter Posch ist allerdings seit Mai 2012 Lobbyist für die Luftfahrtbranche. Der FDP-Berufspolitiker agierte als hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in den Jahren 1999 bis 2003 und 2009 bis 2012 erkennbar im Interesse der Luftfahrtbranche und der Flughafenbetriebersgesellschaft Fraport. Dieter Posch war auch Vorsitzender einer Expertenkommission zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren. Denkbar wäre die These, wonach eine Beschleunigung von Großprojekten der Forderung nach „mehr Transparenz“ widerspricht.

Prof. Wolfgang Heiermann: Dieses Kommissionsmitglied wird vom BMVBS als Vertreter einer großen Anwaltskanzlei, der *avocado* rechtsanwälte, vorgestellt. Diese Personalie kann in einen Zusammenhang mit dem bislang größten Skandal in der deutschen Baubranche in Verbindung gebracht werden. Anfang der 90er-Jahre narnte der auch als „Baulöwe“ bezeichnete Dr. Jürgen Schneider die Top-Bank des Landes, die Deutsche Bank AG, und zog ein gewaltiges Bau-Imperium hoch – fast ausschließlich auf Basis von Krediten, deren Sicherheiten in deutlich zu hoch bewerteten Immobilien bestand. Im ersten Halbjahr 1994 kollabierte das Schneider-Imperium; 5,4 Mrd. DM Schulden konnten nicht bedient werden. Der damalige Geschäftspartner von Dr. Jürgen Schneider war Honorarprofessor Wolfgang Heiermann. Er wirkte im Aufsichtsrat der CIP Center AG, die für die Vermietung der Schneider-Immobilien zuständig war (Focus 20/1994). Prof. Wolfgang Heiermann war auch in juristischen Auseinandersetzungen im Fall der 1994 in Konkurs gegangenen Ersten Baugesellschaft Leipzig (EBL) verwickelt. Ihm wurde laut der Tageszeitung „DIE WELT“ von der Staatsanwaltschaft vorgeworfen, sich in seiner Eigen-

schaft als EBL-Aufsichtsratsmitglied zusammen mit dem EBL-Manager Bellmann „Millionenbeträge in die eigenen Taschen gewirtschaftet“ zu haben. Dazu das Blatt: „Nicht mangels Beweisen, sondern wegen überlanger Verfahrensdauer“ sei das Verfahren schließlich eingestellt worden. „Beide [Bellmann und Heiermann] kommen mit einer Zahlung von je 90 000 DM an die Staatskasse davon.“ (DIE WELT vom 13. Januar 2001).

Walter Rasch: Dieses Mitglied der „Reformkommission“ war Geschäftsführer der MFS Master Star Fund Deutsche Vermögensfonds I. MFS Master Star Fonds ging 2005 in die Insolvenz; der größte Teil der Einlagen konnte nicht mehr aufgefunden werden (DER TAGESSPIEGEL vom 12. November 2005). Im Sommer 2006 verurteilte das Potsdamer Landgericht Walter Rasch zu Schadenersatzzahlungen an 13 Anleger.

Paul Bauwens-Adenauer: Dieses Kommissionsmitglied ist im Hauptberuf zusammen mit Patrick Adenauer geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensgruppe Bauwens, einem gewichtigen Kölner Bauunternehmen. Anfang 2011 gab es in Nordrhein-Westfalen eine Großrazzia in Düsseldorf, Wuppertal und Köln wegen eines Bauskandals. Durchsucht wurden die Räume des landeseigenen Bau- und Liegenschaftsbetriebs (BLB), aber auch diejenigen des Bauunternehmens Bauwens. Die Unternehmensgruppe Bauwens hatte 2009 Flächen in Köln-Bayenthal relativ günstig aufgekauft und diese dann an die BLB weiterverkauft – mit satten Gewinnen. Das Kölner Boulevard-Blatt „Express“ überschrieb den entsprechenden Bericht vom 18. März 2011 mit „Korruptionsvorwürfe gegen Paul Bauwens-Adenauer“; die Schlusssätze des Artikels lauten: „Auf die Frage, ob das IHK-Engagement (von Bauwens-Adenauer, d. Red.) nicht zulasten des Jobs geht, meint Bauwens-Adenauer vielsagend: ‚Es kommt ja auch etwas zurück, was für das Geschäft von Vorteil ist.‘“

Johann Bögl: Dieses Kommissionsmitglied ist Seniorchef der Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG. Bögl hatte zwischen 2002 und 2005 systematisch Manager des Möbelunternehmens Ikea bestochen und als Gegenleistung lukrative Bauaufträge des Ikea-Konzerns erhalten. Die „WirtschaftsWoche“ bilanzierte wie folgt: „Der damalige Geschäftsführer des Bögl-Bereichs Hochbau akzeptierte dafür 2007 einen Strafbefehl über 335.000 Euro und eine Freiheitsstrafe von einem Jahr auf Bewährung. Seniorchef Johann Bögl zahlte 243.000 Euro. Laut Strafbefehl hatte er zwei Mal sechsstelligen Beträge in bar herausgegeben, mit denen sein Hochbau-Chef Ikea-Leute bestach. [...] Die Staatsanwaltschaft erließ einen sogenannten Verfallsbescheid und schöpfte damit Gewinne aus den illegal gewonnenen Aufträgen ab. Bögl überwies die genannte Summe und entging so einem Eintrag ins Gewerbezentralregister, der das Unternehmen von öffentlichen Aufträgen ausgeschlossen hätte. [...] Als diese Schmierheldengeschäfte aufflogen, bauten die Oberpfälzer gerade auf vier Ikea-Baustellen.“ (WirtschaftsWoche vom 17. Februar 2010).

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Zusammensetzung der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ mit den offiziellen Angaben zu den Personen seitens des BMVBS und mit den wichtigen ergänzenden Informationen, wie in der Vorbemerkung der Fragesteller ausgeführt.

Tabelle: Die 36 Mitglieder der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ – offizielle Angaben zu den Personen, ergänzende Informationen zu deren Abhängigkeiten und Engagements (Liste des BMVBS; Stand: 5. September 2013)

Offiziell seitens des BMVBS so ausgewiesen			nicht durch BMVBS ausgewiesen; ergänzende Infos		
Nr.	Name	Off. Bezeichnung/ Vertretung	tatsächliche bzw. zusätzliche Ver- tretung privatwirt- schaftlicher Interessen	Direkt abhängig vom Bund	Engagements bei S21 & bei anderen Großprojekten
1	Christian Ahrendt	Vize Bundes-Rech- nungshof	–	–	–
2	Detlef Aster	Wasser- u. Schiff- fahrts-Direktion Süd	–	–	div. Großprojekte
3	Monika Bachmann	Ministerin Saarl. Vord. Bauminister- konferenz	–	–	–
4	Hansgeorg Balthaus	Vorsitzender GL Hochtief Consult	Hochtief/ACS (Madrid)	–	S21 + div. andere Großprojekte
5	Prof. Thomas Bauer	Präsident Haupt- verband d. Deut- schen Bauindustrie	Baukonzern Bauer AG Schrobenu- sen	–	diverse Großpro- jekte
6	Paul Bauwens- Adenauer	Vize d. Deutschen Industrie- und Handelskammer	Bauunternehmen Firma Bauwens	–	–
7	Dr. Heinrich Best	Bundeschef Verband Beraten- der Ingenieure	–	–	–
8	Thorsten Bode	Präsident Bundes- verband mittelstän- discher Bauunter- nehmen	Wiebe Gleisbau (GF)	–	diverse Großpro- jekte
9	Prof. Torsten R. Böger	Verkehrsinfrastruk- turfinanzierungs- gesellschaft (GF)	–	ja	Diverse Groß- projekte
10	Johann Bögl	Max Bögl Bauun- ternehmung GmbH & Co. KG	Max Bögl	–	S21 + div. andere Großprojekte
11	Dirk Brandenburger	DEGES Deutsche Einheit Fern-Stras- ßenplanungs- und -bau GmbH (GF)	–	ja	Diverse Groß- projekte
12	Ingeborg Esser	Bundesverband Deutscher Woh- nungs- u. immobi- lienunternehmen (GF)	–	–	–
13	Joachim H. Faust	HPP Hentrich- Petschnigg & Partner GmbH & Co. KG.	HPP	–	Diverse Groß- projekte

Offiziell seitens des BMVBS so ausgewiesen			nicht durch BMVBS ausgewiesen; ergänzende Infos		
Nr.	Name	Off. Bezeichnung/ Vertretung	tatsächliche bzw. zusätzliche Ver- tretung privatwirt- schaftlicher Interessen	Direkt abhängig vom Bund	Engagements bei S21 & bei anderen Großprojekten
14	Maximilian Grauvogl	Obermeyer Planen + Beraten GmbH	Obermeyer Pla- nen + Beraten	–	Diverse Groß- projekte
15	Klaus Grewe	Senior Project Ma- nager Jacobs Pro- ject London	–	–	–
16	Ulrich Grillo	Präsident Bundes- verband der Deut- schen Industrie (BDI)	Grillo Familienun- ternehmen	–	–
17	Rüdiger Grube	Deutsche Bahn AG	–	ja	S21 + diverse Großprojekte
18	Prof. Wolfgang Heiermann	AVOCADO Rechtsanwälte	AVOCADO	–	–
19	Prof. Dr. Stefan Hertwig	CBH Rechtsan- wälte	–	–	–
20	Hans-Ulrich Kammeyer	Präsident Bundes- ingenieurkammer	–	–	–
21	Bernward Kulle	ÖPP Deutschland	–	ja	Diverse Groß- projekte
22	Bernd Lange	Präsident Deutscher Asphalt- verband	Eurovia (Berlin) VINCI (Paris)	–	Diverse Groß- projekte
23	Dr. Ing. Hans-Hartwig Loewenstein	Präsident Zentral- verband des Deutschen Baugewerbes	Jean Bratengeier Bau GmbH	–	Rhein-Main-Air- port + div. andere Großprojekte
24	Hilmar von Lojewski	Deutscher Städte- tag Beigeordneter	–	–	–
25	Regula Lüscher	Senatsbaudirekto- rin Berliner Senat	–	–	–
26	Dr. Andreas Mattner	Präsident des Zen- tralen Immobilien- ausschusses	ECE Projektma- nagement + Otto- Konzern + Stif- tung Lebendige Stadt	–	S21 + div. andere Großprojekte
27	Prof. Dr. Burkhard Messerschmidt	Redeker Sellner Dahns Rechts- anwälte	–	–	–
28	Klaus-Peter Müller	Vorsitzender d. Präsidiums Deutsches Verkehrsforum	Commerzbank	–	S21 + div. andere Großprojekte

Offiziell seitens des BMVBS so ausgewiesen			nicht durch BMVBS ausgewiesen; ergänzende Infos		
Nr.	Name	Off. Bezeichnung/ Vertretung	tatsächliche bzw. zusätzliche Ver- tretung privatwirt- schaftlicher Interessen	Direkt abhängig vom Bund	Engagements bei S21 & bei anderen Großprojekten
29	Reinhard Meyer	Minister für Wirt- schaft und Verkehr SH – Vorsitzender der Verkehrsminis- terkonferenz	–	–	–
30	Dieter Posch	Staatsminister a. D.	Bundesverband der Deutschen Luftver- kehrswirtschaft (BDL)	–	Rhein-Main-Air- port + div. andere Großprojekte
31	Walter Rasch	Präsident Bundes- verband Freier Im- mobilien- und wohnungsunter- nehmen e. V. (BFW)	–	–	–
32	Prof. Dr. Werner Rothengatter	Institut für Wirt- schaftspolitik u. Wirtschaftsfors- chung (IWW)	–	–	S21 + div. andere Großprojekte
33	Dr.-Ing. Rainer Schofer	Vorstandsvors. D. Deutschen Verban- des der Projektma- nager der Bau- und immobilienwirt- schaft	–	–	Diverse Groß- projekte
34	Sigurd Trommer	Präsident der Bun- desarchitekten- kammer	–	–	–
35	Klaus Wiesehügel	Bundevorsitzen- der der IG Bauen- Agrar-Umwelt	Hochtief und ACS	–	S21 + div. andere Großprojekte
36	Christine Wolff	URS Corporation	Keine Funktion mehr	–	–
	Summen		15	5	19 S21 = 5 direkt; gesamt: 7

1. Laut BMVBS gab es „strukturelle Defizite“ beim Bau von Großprojekten – welche strukturellen Defizite im Einzelnen konnte die Bundesregierung identifizieren?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Vorfeld der ersten Sitzung der Reformkommission Bau von Großprojekten am 17. April 2013 20 mögliche Ursachen für Kosten- und Terminüberschreitungen bei Großvorhaben in Form von Fragen aufgelistet. Dieses Themenpapier

ist Ausgangspunkt für die Kommissionsarbeit und unter www.bmvbs.de öffentlich zugänglich. Welche Defizite tatsächlich bestehen, wird die Reformkommission im Laufe ihrer Arbeit ermitteln. Ihr Abschlussbericht mit Defiziten, Lösungsvorschlägen und Handlungsempfehlungen ist für 2014 vorgesehen.

2. Haben die Bundesregierung bzw. das BMVBS erwogen, als Mitglieder der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ (im Folgenden: „Reformkommission“) Vertreter der Umweltverbände oder Personen zu ernennen, die diese Projekte kritisch bilanzieren?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, warum wurden diese dann doch nicht ernannt?

Nein. Aufgabe der Kommission ist es nicht, das Für und Wider einzelner Großprojekte zu diskutieren. Es geht vielmehr darum, generell Wege zu finden, um Baukostensteigerungen und Terminüberschreitungen bei der Umsetzung von Großprojekten zu vermeiden. Kritik an einem konkreten Einzelprojekt muss dagegen im Vorfeld auf den jeweiligen Planungsebenen geltend gemacht und diskutiert werden. Hier werden nach geltender Gesetzeslage Bürger und Verbände auf allen Ebenen in die Planung einbezogen.

3. In der Liste der Mitglieder der „Reformkommission“ vom 14. Mai 2013 wurde der Präsident des Bundesrechnungshofs (BRH), Prof. Dr. Dieter Engels, als Kommissionsmitglied aufgeführt. Was sind die Gründe dafür, dass gemäß Mitgliederliste der Reformkommission seit Juli 2013 der BRH nur noch durch seinen Vizepräsidenten vertreten ist?
4. Was sind die Gründe dafür, dass die Deutsche Industrie- und Handelskammer „nur“ durch einen der vier Vizepräsidenten, durch Paul Bauwens-Adenauer, und nicht durch ihren Präsidenten, Eric Schweitzer, vertreten ist, wohingegen die anderen großen Verbände jeweils mit ihren Spitzenvertretern der „Reformkommission“ angehören?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das BMVBS ist wesentlich, dass der Sachverstand dieser Institutionen in der Reformkommission Bau von Großprojekten auf hochrangiger Ebene vertreten ist. Ob die Mitarbeit durch den Präsidenten oder einen Vizepräsidenten wahrgenommen wird, ist eine interne Entscheidung der jeweiligen Institutionen.

5. In der Liste der Mitglieder der „Reformkommission“ vom 14. Mai 2013 wurde Prof. Dr. Konrad Weckerle als Mitglied dieser Kommission (mit dem Zusatz „ehemaliger Vorsitzender der Rhein-Main-Donau AG“) aufgeführt. Was sind die Gründe dafür, dass Dr. Konrad Weckerle seit Juli 2013 nicht mehr als Kommissionsmitglied aufgeführt wird?

Prof. Dr. Konrad Weckerle ist aus persönlichen Gründen aus der Reformkommission ausgeschieden.

6. Erwartet die Bundesregierung von den fünf Kommissionsmitgliedern Detlef Alster (Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Süd), Prof. Torsten Böger (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft), Dirk Brandenburger (DEGES), Rüdiger Grube (Deutsche Bahn AG) und Bernward Kulle (ÖPP Deutschland) eigenständige Beiträge im Sinne der Kommissionsziele

„mehr Transparenz“ und „Stärkung der Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung“, nachdem diese Herren Institutionen vorstehen, die in erheblichem Maß vom Bund direkt bestimmt oder maßgeblich beeinflusst werden?

Ja, denn gerade das BMVBS setzt sich intensiv für mehr Transparenz und eine Stärkung der Akzeptanz von Großprojekten ein und hat dazu im November 2012 ein Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor veröffentlicht. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat die betroffenen nachgeordneten Behörden des BMVBS und die Unternehmen mit Bundesbeteiligung im Dezember 2012 schriftlich um Anwendung des Handbuchs gebeten.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Reformkommission in erster Linie das Ziel hat, Baukostensteigerungen und Terminüberschreitungen bei der Umsetzung von Großprojekten zu vermeiden. Auf die Antwort zu Frage 2 wird insoweit verwiesen. Das BMVBS geht davon aus, dass die in der Frage genannten Mitglieder der Reformkommission aufgrund ihrer Erfahrung mit der Planung und Realisierung von Großprojekten Beiträge dazu leisten können, wie dies künftig verbessert werden kann.

7. Was veranlasste die Bundesregierung dazu, bei den Kommissionsmitgliedern Prof. Dr. Thomas Bauer, Thorsten Bode, Bernd Lange, Dr. Andreas Mattner, Klaus-Peter Müller und Dieter Posch lediglich deren Funktion als Vertreter von Verbänden (im Fall von Dieter Posch „Staatsminister a. D.“) aufzuführen und unerwähnt zu lassen, dass die fünf Erstgenannten in führender Position für privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen der Baubranche bzw. für eine Bank und der Letztgenannte als Lobbyist der Luftverkehrsbranche tätig sind?

Was für ein Verständnis von Transparenz legt die Bundesregierung diesem Vorgehen zugrunde?

Die genannten Personen wurden in ihrer Funktion als Vertreter von Verbänden in die Kommission berufen und sind deshalb in dieser Funktion aufgelistet. Dass Verbandspräsidenten hauptberuflich aus der jeweiligen Branche kommen, ist zur Gewährleistung der Fachkompetenz regelmäßig der Fall und in der Öffentlichkeit bekannt. Informationen dazu sind öffentlich zugänglich, z. B. über die Internetseite des jeweiligen Verbandes.

8. Stimmt die Bundesregierung der Auflistung zu, wonach fünf Mitglieder der „Reformkommission“ in führenden Positionen bei Unternehmen oder bei Verbänden aktiv sind, die das Großprojekt Stuttgart 21 maßgeblich umsetzen und die an der Umsetzung von Stuttgart 21 verdienen, und wenn ja, wie glaubt die Bundesregierung sollen solche Kommissionsmitglieder dazu beitragen, dass „strukturelle Defizite“, die es insbesondere beim Großprojekt Stuttgart 21 gab, vermieden werden?
9. Stimmt die Bundesregierung der Auflistung zu, wonach eine deutliche Mehrheit der Mitglieder der „Reformkommission“ Verbände vertritt und/oder in führender Position von Unternehmen sitzt, die selbst beim Bau von Großprojekten wie Stuttgart 21, Fehmarnbelt-Querung, Hochgeschwindigkeitstrassen, Rhein-Main-Donau-Kanal-Ausbau, Flughafenausbau in Frankfurt am Main und Flughafenbau in Berlin engagiert sind, das heißt, die ein in der Regel materielles Interesse daran haben müssen, dass diese Großprojekte zügig und ohne größere öffentliche Debatte realisiert werden, und wenn ja, wie wertet sie diese Tatsache?

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Mitglieder der „Reformkommission“ Paul Bauwens-Adenauer, Johann Bögl, Prof. Wolfgang Heiermann und Walter Rasch in der Öffentlichkeit in einen Zusammenhang mit Korruption in der Baubranche gebracht werden, und wie glaubt die Bundesregierung, können diese Mitglieder der Reformkommission den Zielsetzungen dieser Kommission, „mehr Akzeptanz in der Bevölkerung für den Bau von Großprojekten“ und „mehr Transparenz“ zu erreichen, gerecht werden?
11. Wie erklärt die Bundesregierung insbesondere die Berufung von Johann Bögl in die „Reformkommission“, vor dem Hintergrund, dass das Unternehmen Max Bögl Bauservice GmbH und Co. KG vor wenigen Wochen und nach Gründung der „Reformkommission“ durch die Deutsche Bahn AG einen Großauftrag beim Bau von Stuttgart 21 zugesprochen erhielt und angesichts der Tatsache, dass gegen den vormaligen Geschäftsführer des Bögl-Bereichs Hochbau im Zusammenhang mit Bestechung ein Strafbefehl und eine Freiheitsstrafe von einem Jahr auf Bewährung erlassen wurde?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Kommission ist es nicht, das Für und Wider einzelner Großprojekte zu diskutieren. Auf die Antwort zu Frage 2 wird insoweit verwiesen.

Bei der Auswahl der Kommissionsmitglieder ging es darum, Sachverstand aus allen Bereichen der Planung und Realisierung von Großprojekten auf hochrangiger Ebene einzubinden. In der Kommission sind Repräsentanten der Bauherrensseite, von Architekten, Ingenieuren, Projektmanagern, Bauindustrie und des Bauhandwerks sowie Wissenschaftler und Rechtsexperten vertreten. Zudem wurden in die Kommission bewusst auch Entscheidungsträger berufen, die bereits praktische Erfahrungen mit Großprojekten gemacht haben. Nur dann kann fundiert darüber diskutiert werden, was in Zukunft zur Einhaltung des Kosten- und Zeitplans verbessert werden muss.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage von Staatssekretär Rainer Bomba vom Juli 2013, wonach das Großprojekt „Transrapid nicht tot“ sei und wonach das Vorhaben einer 120 Kilometer langen Transrapidstrecke auf der Insel Teneriffa noch „im Sommer 2013“ in die „Richtlinien für transeuropäische Netze (TEN)“ aufgenommen werden und damit erreicht werden soll, dass die Europäische Union „50 Prozent der Baukosten“ einer solchen Strecke tragen soll (Berliner Morgenpost vom 20. Juli 2013)?

Die Magnetbahntechnik ist aus Sicht der Bundesregierung ausgereift und nach wie vor zukunftsweisend. Dies wird auch deutlich durch das große Interesse, auf das der Transrapid im Ausland immer wieder stößt. Sofern für die Realisierung einer Magnetbahnverbindung auf Teneriffa eine finanzielle Unterstützung durch die EU angestrebt wird, obliegt es der spanischen Regierung, hierfür die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

13. Ist es zutreffend, dass das Unternehmen Bögl im Fall des Zustandekommens einer Transrapidstrecke auf Teneriffa an diesem Großprojekt maßgeblich beteiligt sein würde bzw. angekündigt hat, sich in diesem Sinne zu engagieren?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

14. Welcher Art ist die vertragliche Vereinbarung mit den einzelnen Mitgliedern der „Reformkommission“ hinsichtlich ihrer Mitarbeit in der Kommission und der Dauer der Tätigkeit?

Es gibt keine vertraglichen Vereinbarungen mit den Mitgliedern der Reformkommission.

15. In welcher Form werden die „Mitglieder der Reformkommission“ für ihre Tätigkeit honoriert, bzw. welche Art Aufwandsentschädigung wird den einzelnen Mitgliedern für ihre Tätigkeit durch den Bund bezahlt?

Die Mitarbeit in der Reformkommission ist grundsätzlich ehrenamtlich. In Ausnahmefällen können Reisekosten nach dem Bundesreisekostengesetz und Aufwandsentschädigungen gezahlt werden.

16. Trifft es zu, dass die „Reformkommission“ ihre Arbeit in der gegebenen Zusammensetzung bis Ende 2014, also auch im ersten Jahr der kommenden Legislaturperiode fortsetzen wird, und gibt es für eine neue Bundesregierung die Möglichkeit, die Zielsetzungen der Kommission und deren Zusammensetzung grundlegend zu ändern?

Ja.