



Karin Roth, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2100

FAX 030 2008-2119

E-MAIL psts-r@bmvbs.bund.de

Berlin, 12. SEP. 2008

Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Kosten des Bahnprojekts Stuttgart 21“
- Drucksache 16/10135

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage
(mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine
Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deut-
schen Bundestages beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
zum Schreiben

vom **12. SEP. 2008**

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Kosten des Bahnprojekts Stuttgart 21“
- Drucksache 16/10135

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, sondern um ein Projekt der Deutsche Bahn AG (DB AG). Vorhabenträgerin ist die DB AG. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung. Gemäß dem Memorandum of Understanding (MoU) soll sich der Bund aus den für Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zur Verfügung stehenden Bundesmitteln finanziell mit einem Festbetrag in Höhe der „Sowieso-Kosten“ von 500 Mio. Euro der für die ursprünglich geplante Einbindung des Bedarfsplanvorhabens Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart erforderlich wäre, beteiligen.

Die gesamte Vorhabenplanung zu Stuttgart 21 - Entwurfsplanung, Investitionskostenplanung und technische Ausführungsplanung - erfolgte und erfolgt durch die DB AG auf Grundlage unternehmerisch geschützter Ansätze und Daten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) war und ist daran nicht beteiligt. Der Bund hat die Wirtschaftlichkeitsrechnung von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer nach betriebswirtschaftlichen Kriterien analysieren lassen. Methodik und gewählten Parameter sind demzufolge plausibel und ein ausgeglichenes Ergebnis ist zu erwarten. Die Bewertung neuer Gutachten und Argumentationen zum Projekt Stuttgart 21 kann somit nur durch die DB AG und nicht durch das BMVBS vorgenommen werden.

Frage 1: *Wie bewertet die Bundesregierung das Gutachten von Vieregg-Rößler über die Finanzierung des Bahnhofsprojekts „Stuttgart 21“ insgesamt und hinsichtlich der berechneten Mehrkosten?*

Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 2: *Sind die im „Memorandum of Understanding“ definierten Finanzierungsbeträge in Höhe von 2,8 bzw. 4,1 Mrd., Euro Grundlage für den Finanzierungsvertrag oder wird dieser deutlich höhere Kosten ausweisen?*

Falls ja, wer übernimmt die höheren Kosten zu welchen Anteilen?

Antwort:

Die Schätzung der Baukosten durch die Vorhabenträgerin DB AG ist in das MoU übernommen worden. Danach betragen die Gesamtkosten des Projekts 2,811 Mrd. Euro (Preis- und Kostenstand 2004). Die Einzelheiten der Finanzierung werden in einer Finanzierungsvereinbarung geregelt, die derzeit von der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt vorbereitet wird.

Frage 3: *Wie stellt sich der volkswirtschaftliche Nutzen für das Projekt Stuttgart 21 dar und wie hoch darf der aus Steuermitteln zu finanzierende Betrag maximal sein, damit sich noch ein volkswirtschaftlicher Nutzen ergibt?*

Frage 4: *Welches Nutzen-Kostenverhältnis für das Projekt Stuttgart 21 wurde zum Abschluss des „Memorandum of Understanding“ errechnet?*

Antwort:

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

Stuttgart 21 ist kein Vorhaben des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, sondern ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Daher ist das Vorhaben vom Bund auch nicht einer bei Bedarfsplanvorhaben durchzuführenden Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen.

Frage 5: *Gibt es für den Bund bzw. die DB AG eine Obergrenze der Kostenbeteiligung und wie hoch sind diese?*

Antwort:

Das MoU sieht vor, dass sich der Bund an der Finanzierung des Vorhabens mit einem Festbetrag von 500 Mio. Euro gemäß § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) für die Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart aus den zur Verfügung stehenden Bundesmitteln für Bedarfsplanvorhaben beteiligt. Daneben ist im MoU eine indirekte Bundesbeteiligung von knapp 200 Mio. Euro gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG für Investitionen in den Schienenpersonennahverkehr (im Rahmen des auf Baden-Württemberg entfallenden Anteils) vorgesehen. Zudem werden vom Bund an die Länder gezahlte Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Regionalisierungsgesetz für die Finanzierung eingesetzt. Von den Mitteln, die der Bund im Rahmen der Bestandsnetzerhaltung gemäß § 8 Abs. 1 BSchwAG zur Verfügung stellt, setzt die DB AG 300 Mio. Euro für vermiedene Ersatzinvestitionen ein.

Frage 6: *Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Deutsche Bahn AG im Jahr 1994 mit Preisstand 1993 von Baukosten in Höhe von 4,8 Milliarden DM (entspricht knapp 2,5 Milliarden Euro) für das Projekt „Stuttgart 21“ ausging?*

Antwort:

In der „Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21“ vom 07. November 1995 wurden die Gesamtkosten des Projektes von der DB AG mit 4,893 Mrd. DM (rd. 2,5 Mrd. Euro) und Preisstand 01/93 veranschlagt.

Frage 7: *Welche Veränderungen der Planungen des Projektes „Stuttgart 21“ mit Kosten steigernder und mit Kosten senkender Wirkung gab es seit 1994 und wie wirken sich diese Veränderungen auf die Kosten des Projektes aus?*

Antwort:

Die Kostenschätzung, die die DB AG mit Stand 2004 erstellt hat, beruht auf der vertieften Planung und ist keine Änderung der Planung von 1994.

Frage 8: *Seit wann und in welcher Höhe sind diese Kostenänderungen des Projektes „Stuttgart 21“ der DB AG bzw. dem Bund bekannt und wurden diese neuen Zahlen bei den Verhandlungen zwischen Bund, DB AG, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart berücksichtigt?*

Frage 9: *Mit welchen inflationsbedingten Kostensteigerungen hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1993 kalkuliert und wie hat sich seitdem der Index für Baukosten verändert?*

Frage 10: *Ist in der im Memorandum of Understanding vom 19. Juli 2007 vorgelegten Kostenschätzung von 2,8 bzw. 4,1 Mrd. Euro bereits ein Inflationsausgleich mit eingerechnet?*

Wenn ja, wie hoch ist dieser bzw. entspricht er dem im Memorandum of Understanding definieren Risikobetrag für das Projekt?

Wenn nicht: Warum wurde kein Inflationsausgleich berücksichtigt?

Antwort:

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Regelungen über Kostenerhöhungen enthält das MoU. Diese gelten auch für inflationsbedingte Kostensteigerungen.

Frage 11: *Welche Abschnitte des „Projekts Stuttgart 21“ sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits planfestgestellt und welche müssen noch planfestgestellt werden?*

Antwort:

Nach Kenntnis der Bundesregierung liegt für die Planfeststellungsabschnitte 1.1 (Talquerung mit Hauptbahnhof), 1.2 (Fildertunnel), 1.5 (Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt, S-Bahnanbindung) und 1.6a (Teil: Zuführung Ober- /Untertürkheim Abstellbahnhof) ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Für den Planfeststellungsabschnitt 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) liegt ein Planfeststellungsbeschluss noch ohne Rechtskraft vor. Für den Planfeststellungsabschnitt 1.6b (Teil: Zuführung Ober- /Untertürkheim Abstellbahnhof) wurden die Unterlagen eingereicht. Die Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt 1.3 (Flughafenbereich, Filderbahnhof Flughafen, Rohrer Kurve) sind noch in Vorbereitung.

- Frage 12:** *Wie gliedert sich die aktuelle Kalkulation der DB AG (2,8 Milliarden Euro) nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte auf?*
- Frage 13:** *Wie viele Kilometer Tunnelstrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils den Planungen des Projekts 1994 zu Grunde gelegt und wie viele den aktuellen Planungen?*
- Frage 14:** *Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass sich die Länge der geplanten Tunnelstrecken um 28 % und die Länge der bergmännisch zu erstellenden Tunnelstrecken um 102 % vergrößert hat?*
- Frage 15:** *Welche Tunnelausbruchkosten je Kubikmeter sieht die aktuelle Kostenrechnung der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung vor, welche Tunnelbaukosten je Kubikmeter hat die DB AG für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München kalkuliert und welche Gründe benennt die DB AG für die nach Aussagen der Gutachter Vieregge und Rößler erhebliche Differenz?*

Antwort:

Die Fragen 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen dazu keine Kenntnisse vor; es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- Frage 16:** *Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die bei den Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planungen nicht den EU-Richtlinien entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Sicherheitsabstände der Querschläge (Fluchtstollen), und ist eine Ergänzung der Planfeststellungsverfahren zur Berücksichtigung der EU-Richtlinien geplant?*

Antwort:

Im vorliegenden Fall ist gemäß Artikel 9 Absatz 1 a der EU-Richtlinie 2008/57/EG ein fortgeschrittenes Planungsstadium gegeben, da der Planfeststellungsbeschluss bereits vor In-Kraft-Treten der EU-Richtlinie "Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) - Sicherheit in Eisenbahntunneln - Entscheidung 2008/163/EG" erfolgte. Eine nachträgliche Anpassung der Tunnel an die EU-Richtlinie ist nicht gefordert.

Frage 17: *Beabsichtigt die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung, anstelle der bei den Planfeststellungsverfahren genehmigten Tunnelbauverfahren, ein kostengünstigeres Verfahren mit Tunnelbohrmaschinen zu wählen, und wäre für ein derartiges Verfahren eine Ergänzung der bisherigen Planfeststellungsverfahren erforderlich?*

Antwort:

Nach Kenntnis der Bundesregierung wird von der DB AG auf Grund der sich stetig entwickelnden verbesserten Tunnelbauverfahren der Einsatz alternativer Verfahren geprüft. Bei der Wahl einer anderen Tunnelbauvariante wäre ein Planänderungsverfahren durch die DB AG zu beantragen.

Frage 18: *Sind der Bundesregierung vergleichbare Tunnelanlagen wie der geplante Tiefbahnhof „Stuttgart 21“ bekannt, die von HGV-Zügen befahren werden und die in der Mitte einen Bahnhof beinhalten?*

Antwort:

Vergleichbare Tunnelanlagen mit einem Bahnhof in Mittellage auf HGV Strecken sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Frage 19: *Wurde untersucht, wie sich die Druckschwankungen im Tunnelbahnhof „Stuttgart 21“ auf die dort wartenden Fahrgäste auswirken werden?*

Wenn ja, mit welchen Methoden wurden die Untersuchungen vorgenommen und was sind die Ergebnisse der Untersuchungen?

Wenn nein, warum wurde darauf verzichtet?

Antwort:

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden beim Projekt Stuttgart 21 für den PFA 1.1 – Hauptbahnhof – die Auswirkungen der zuginduzierten Druckschwankungen aus dem Tunnel auf die Bahnhofshalle anhand eines Fachgutachtens untersucht. Im Ergebnis des Gutachtens wurde festgestellt, dass die geothermischen und zuginduzierten Luftströme, die auf die Bahnhofshalle einwirken, für eine angemessene Raumkondition zu regulieren sind. Die Regulierungen können nach Aussage des

Gutachtens durch zwei Schallbauwerke links und rechts der Bahnhofshalle vorgenommen werden. Die beiden Schallbauwerke hat die DB AG in die Planungen aufgenommen.

Frage 20: *Welche Maßnahmen zum Druckausgleich waren im Gotthardt-Basistunnel für die zunächst geplante Tunnelstation vorgesehen?*

Antwort:

Dazu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

Frage 21: *Wird die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG, die DB AG zu einer Überprüfung der von ihr bisher mit 2,8 Mrd. Euro bezifferten Kosten für das Projekt „Stuttgart 21“ auffordern und gegebenenfalls auf der Grundlage aktueller Kostenberechnungen ein neues unabhängiges Wirtschaftlichkeitsgutachten für das Projekt „Stuttgart 21“ in Auftrag geben?*

Falls nicht, warum hält die Bundesregierung dies nicht für erforderlich?

Frage 22: *Wie gewährleistet die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG die Wirtschaftlichkeit des Projektes „Stuttgart 21“, falls sie nicht über eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung des Projektes aus Sicht des BMVBS bzw. des Bundeshaushaltes verfügt?*

Antwort:

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der DB AG dem Bund vorgelegte Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21 enthält eine von der DB AG geschätzte Investitionssumme in Höhe von 2,8 Mrd. Euro. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde im Auftrag des Bundes durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Jahr 2007 nach betriebswirtschaftlichen Kriterien analysiert. Die angewandte Methodik sowie die gewählten Parameter der DB AG waren dem Gutachter plausibel. Angesichts der von der DB AG angesetzten Kostenschätzung des Investitionsvolumens und der zusätzlichen Berücksichtigung eines angemessenen Kostensteigerungsrisikos in Höhe von 1 Mrd. Euro in der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist nach Prüfung und Aussage der Gutachtergesellschaft ein ausgeglichenes Ergebnis zu erwarten.

Frage 23: *Wird die Bundesregierung den geplanten Finanzierungsvertrag für das Projekt „Stuttgart 21“ solange zurückstellen, bis dessen derzeit mit 2,8 Mrd. bzw. 4,1 Mrd. Euro bezifferte Kosten überprüft und auf den aktuellen Planungsstand gebracht worden sind?*

Antwort:

Der geplante Finanzierungsvertrag kann auf Basis der vorliegenden Kostenaussage der DB AG abgeschlossen werden.

Frage 24: *Wie begründet die DB AG angesichts des Gutachtens von Vieregg und Rößler gegenüber der Bundesregierung die Aussage, dass das Bauvorhaben „Stuttgart 21“ eines der am besten geplanten Projekte der DB AG sei (DB Presseinformation vom 18. Juli 2008), obwohl dafür ein Risikozuschlag von ca. 50 % benötigt wird?*

Antwort:

Dazu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

Frage 25: *Wie begründet die Bundesregierung, dass das Projekt „Stuttgart 21“ laut „Memorandum of Understanding“ mit GVFG- und Regionalisierungsmitteln in Höhe von 685 Mio. Euro finanziert werden soll, obgleich der Nutzen für den Regional- und Nahverkehr gering (nur eine zusätzlich Stadtbahn-Haltestelle) bzw. teilweise sogar nachteilig (Aufgabe des integralen Taktfahrplanes) ist?*

Frage 26: *Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die Verwendung von Nahverkehrsmitteln dieses Volumens für den Bau eines vorrangig dem Fernverkehr gewidmeten Bahnhofs eine Zweckentfremdung der Mittel darstellt?*

Antwort:

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits in der Rahmenvereinbarung von 1995 war vorgesehen, dass eine anteilige Finanzierung des Gesamtvorhabens auch mit Mitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung und aus Regionalisierungsmitteln erfolgen soll. Für den Finanzierungsanteil aus dem GVFG wurden Vorhabenteile ausgewählt, die einen vordringlichen Nutzen für den Nahverkehr aufweisen.

Die für das Vorhaben zu verwendenden Regionalisierungsmittel stehen in der Disposition des Landes Baden-Württemberg und sind für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden.

Frage 27: *Liegt der Bundesregierung die Zustimmung der zuständigen Gremien, des BMF und der Haushaltsgesetzgeber zum Finanzierungsvertrag vor, wie es der Vorbehalt im „Memorandum of Understanding“ vorsieht?*

Wenn ja, wird die Zustimmung jeweils begründet bzw. welche Gründe sprechen dagegen?

Antwort:

Der Finanzierungsvertrag wird derzeit von DB AG und Eisenbahn-Bundesamt erarbeitet. Das Bundesministerium der Finanzen ist bei dem geplanten Abschluss eines Finanzierungsvertrages beteiligt.

Frage 28: *Welche Steigerungen der Trassen- und Bahnhofsgebühren sind bei höheren Kosten für das Projekt „Stuttgart 21“ für die DB-Tochter „Betrieb und Mobilität“ zu erwarten, die nach dem Willen der Bundesregierung teilprivatisiert werden soll?*

Frage 29: *Von welchen Einnahmen an Stations- und Streckengebühren geht die DB AG bzw. der Bund als 100%-Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften der DB AG aus?*

Antwort:

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dazu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor, da sämtliche Geschäftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erbringen und Vermarkten von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen und dem Betreiben und Vermarkten der Eisenbahninfrastruktur der unternehmerischen Verantwortung der DB AG unterliegen. Dazu zählen auch Trassen-/ Strecken- und Bahnhofs-/ Stationsgebühren.

Frage 30: *Kann die Bundesregierung Großprojekte der DB AG aus den letzten zehn Jahren benennen, bei denen die ursprünglich prognostizierten Kosten eingehalten wurden und wenn ja welche?*

Antwort:

Der Bundesregierung sind keine Großprojekte der DB AG bekannt, bei denen die prognostizierten Kosten unverändert blieben. Gründe für Kostenänderungen sind unter anderem Anpassungen aufgrund von Auflagen aus den Planfeststellungsbeschlüssen, Qualifizierung der Veranschlagung durch vertiefte Planung, Wirkung der allgemeinen Baupreissteigerungen und neue technisch anspruchsvolle Bauverfahren zählen.

Frage 31: *Wie haben sich die Kosten der Großprojekte Berlin-Hauptbahnhof inkl. Berliner Knoten, die Neubaustrecken Köln – Frankfurt am Main sowie München – Ingolstadt – Nürnberg entwickelt von den ersten Planungsstudien zum Entscheidungszeitpunkt des Bundestages (BVWP) bis zur Schlussabrechnung?*

Was waren jeweils die Gründe der großen Kostensteigerungen?

Antwort:

Zu der Kostenentwicklung für die Großprojekte Berlin-Hauptbahnhof, Neubaustrecke Köln – Frankfurt am Main sowie München – Ingolstadt – Nürnberg wird auf die Drucksache 16/4783 vom 22. März 2007 „Kostenüberschreitungen bei Bauprojekten der Deutsche Bahn AG“ verwiesen.

Da die drei Vorhaben noch nicht vollständig abgeschlossen sind, liegt eine Schlussrechnung noch nicht vor.

Frage 32: *Welche Konsequenzen im Hinblick auf Kostenentwicklung und Baumanagement werden aus den Erfahrungen beim Bau des Berliner Hauptbahnhofs sowie den bisherigen Erfahrungen des Leipziger Citytunnels für das Projekt „Stuttgart 21“ gezogen?*

Antwort:

Es ist Aufgabe der Vorhabenträgerin DB AG ist, Konsequenzen für Stuttgart 21 aus den Erfahrungen anderer Großbauvorhaben zu ziehen.