

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann,  
Kerstin Andreae, Alexander Bonde, weiterer Abgeordneter  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/10135 –**

### **Kosten des Bahnprojektes Stuttgart 21**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das am 18. Juli 2008 vorgestellte Gutachten der Verkehrsberater Dr. Martin Vieregg und Karlheinz Rößler zur „Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projektes Stuttgart 21“ wirft erhebliche Bedenken auf, ob dieses Projekt solide geplant und finanziert ist. In ihrem Gutachten kommen Vieregg und Rößler zu dem Ergebnis, dass sich die Kosten des Bahnhofprojektes „Stuttgart 21“ (ohne die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) bereits beim Preisstand 2006 auf 5,6 Mrd. Euro belaufen werden und nicht wie bis dato angenommen auf 2,8 Mrd. Euro. Sie führen dies auf die zwischenzeitlich vorgenommenen Planungsänderungen, wie beispielsweise die um 28 Prozent längeren Tunnelstrecken, teurere Tunnelbautechniken und die seit 1994 eingetretenen Preissteigerungen zurück. Bis zur voraussichtlichen Fertigstellung des Projektes im Jahr 2020 errechnen die Gutachter sogar mögliche Baukosten in Höhe von 6,9 bis 8,7 Mrd. Euro bei Preissteigerungen von 2 bzw. 5,5 Prozent.

Im „Memorandum of Understanding“ zum Projekt Stuttgart 21 vom 19. Juli 2007 haben der Bund, die Deutsche Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart festgestellt, es sei für die DB AG und für den Bund als Alleingesellschafter der DB AG „im Hinblick für die Zukunft des Unternehmens von besonderem Interesse, dass für die DB aus der Realisierung des Gesamtvolumens keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und das die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist“. Das „Memorandum of Understanding“ sieht Kosten in Höhe von 2,8 Mrd. Euro für das Projekt „Stuttgart 21“ vor und steht unter dem Zustimmungsvorbehalt „der zuständigen Gremien und des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) sowie der Haushaltsgesetzgeber“. Ein zeitnah abzuschließender Finanzierungsvertrag soll die Details der Umsetzung des Memorandums regeln.

Die Bundesregierung hat dem „Memorandum of Understanding“ auf der Basis der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG mit Redaktionsschluss vom September 2004 und einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dazu in Auftrag gegebenen Gutachten vom April 2007 zugestimmt.

### 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.

1. Wie bewertet die Bundesregierung das Gutachten von Vieregge-Rößler über die Finanzierung des Bahnprojektes „Stuttgart 21“ insgesamt und hinsichtlich der berechneten Mehrkosten?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

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.

3. Wie stellt sich der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen 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?
4. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Projekt Stuttgart 21 wurde zum Abschluss des „Memorandum of Understanding“ errechnet?“

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.

5. Gibt es für den Bund bzw. die DB AG eine Obergrenze der Kostenbeteiligung, und wie hoch ist diese jeweils?

Das MoU sieht vor, dass sich der Bund an der Finanzierung des Vorhabens mit einem Festbetrag von 500 Mio. Euro gemäß § 8 Abs. 1 Bundesschiene- wegeausbaugesetz (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.

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 Mrd. DM (entspricht knapp 2,5 Mrd. Euro) für das Projekt „Stuttgart 21“ ausging?

In der „Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21“ vom 7. 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.

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?

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

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?
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 im Tiefbau verändert?

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“ definierten Risikobetrag für das Projekt?

Wenn nicht, warum wurde kein Inflationsausgleich berücksichtigt?

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

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

11. Welche Abschnitte des Projektes „Stuttgart 21“ sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits planfestgestellt, und welche müssen noch planfestgestellt werden?

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.

12. Wie gliedert sich die aktuelle Kalkulation der DB AG (2,8 Mrd. Euro) nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte auf?
13. Wie viele Kilometer Tunnelstrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils den Planungen des Projekts 1994 zugrunde gelegt und wie viele den aktuellen Planungen?
14. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass sich die Länge der geplanten Tunnelstrecken um 28 Prozent und die Länge der bergmännisch zu erstellenden Tunnelstrecken um 102 Prozent vergrößert hat?
15. Welche Tunnelausbruchkosten je Kubikmeter sieht die aktuelle Kostenberechnung der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung vor, welche Tunnelausbruchkosten 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 Viereggs und Rößlers erhebliche Differenz?

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

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

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?

Im vorliegenden Fall ist gemäß Artikel 9 Abs. 1a der EU-Richtlinie 2008/57/EG ein fortgeschrittenes Planungsstadium gegeben, da der Planfeststellungsbeschluss bereits vor Inkrafttreten 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.

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?

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.

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

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

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden beim Projekt Stuttgart 21 für den Planfeststellungsabschnitt 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.

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

Dazu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

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?
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?

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.

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?

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

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 Prozent benötigt wird?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

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

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.

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

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

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

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.

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?

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.

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 Deutschen Bundestages (Bundesverkehrswegeplan – BVWP) bis zur Schlussabrechnung?

Was waren jeweils die Gründe der großen Kostensteigerungen?

Zu der Kostenentwicklung für die Großprojekte Berlin-Hauptbahnhof, Neubaustrecke Köln–Frankfurt am Main sowie München–Ingolstadt–Nürnberg wird auf die Bundestagsdrucksache 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.

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?

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