

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

– Drucksache 17/3766 –

Wirtschaftlichkeitsberechnung für Stuttgart 21**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Deutschen Bahn AG zu Stuttgart 21 wurde im Jahr 2006 auf der Basis der damaligen Erkenntnisse der Planfeststellung aktualisiert und im September 2006 vorgelegt.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SUSAT & PARTNER OHG hat daraufhin im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) diese aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung überprüft und das Ergebnis ihrer Überprüfung im April 2007 vorgelegt.

Trotz mehrfacher Informationsersuchen im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages wurde den Abgeordneten bis heute kein detaillierter Einblick in die Wirtschaftlichkeitsberechnung gewährt und keine hinreichenden Informationen hierzu zur Verfügung gestellt. Lediglich eine kurze Stellungnahme des BMBVS und eine Präsentation von SUSAT & PARTNER OHG aus dem Jahr 2007 wurden übermittelt. Bei dieser restriktiven Informationspraxis bleibt die Bundesregierung, obwohl diese auch in Kleinen Anfragen problematisiert wurde (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 17/955). Mit der vorliegenden Anfrage erstrebt die Fraktion, dass die Bundesregierung – angesichts der klaren verfassungsrechtlichen Ausgangslage – das Informationsverlangen nunmehr unter Aufgabe ihrer bisherigen Haltung befriedigt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr.

Bereits zum Beginn der Planfeststellungsverfahren zum Projekt Stuttgart 21 war das gemeinsame Verständnis von Bund und DB AG, dass für die Entschei-

dung über das Projekt Stuttgart 21 die Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) des Jahres 1999 auf der Basis der Erkenntnisse der Planfeststellung aktualisiert werden sollte. Hierbei handelt es sich um eine betriebswirtschaftliche Untersuchung der Vorteilhaftigkeit der Vorhaben Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm durch die DB AG.

Die DB AG hat dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Ergebnisse der aktualisierten WR im September 2006 vorgelegt. Der 2007 geprüften Wirtschaftlichkeitsuntersuchung lagen die Erkenntnisse der DB AG bezüglich der Investitions- und Betriebskosten auf Basis eines einheitlichen Kosten- und Preisstands 2004 zugrunde. Dabei wurden für die Kalkulation einzelner Projektteile je nach Stand der Planung Konzeptions- oder Entwurfsplanungserkenntnisse berücksichtigt. Die technische Planung wurde ebenso wie die kalkulierten Einzelpreise dem BMVBS nicht übermittelt.

Modellhaft werden in der WR zusätzliche Finanzierungsbeiträge der Beteiligten unterstellt. Damit kommt die WR der DB AG zu einem Ergebnis von +86 Mio. Euro. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Vertreter des Eigentümers der DB AG hat diese WR mit externer Hilfe durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Susat und Partner OHG prüfen lassen. Dieser Auftrag war im April 2007 abgeschlossen.

Aufgabe des Gutachters war es, dem Eigentümer der DB AG mögliche Folgewirkungen des Vorhabens aufzuzeigen, die darin bestehen können, dass Eigenmittel der DB AG gebunden oder aufgezehrt werden. Die Arbeiten des Gutachters haben sich ausschließlich darauf beschränkt, die Wirtschaftlichkeitsrechnung auf methodische und rechnerische Richtigkeit hin zu überprüfen. Die in die WR eingeflossenen Annahmen hinsichtlich des notwendigen Mengengerüsts und dessen Bewertung wurden nur dann hinterfragt, wenn es konkrete Anlässe gab, an deren Richtigkeit zu zweifeln.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung des Projektes und die Beurteilung aus der Sicht des BMVBS oder des Bundeshaushalts waren nicht Bestandteil des Auftrags.

Im Ergebnis ergab sich ein ausgeglichener Kapitalwert für die DB AG.

1. Welche Planungsgrundlagen insbesondere im Hinblick auf Trassierung, geologische Beschaffenheit des Untergrunds und Erwerbs von Grundstücken lagen der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu Grunde?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Welche Finanzierungsbeiträge von welchen Projektbeteiligten in welcher Höhe in Euro wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterstellt?

Modellhaft werden in der WR der DB AG zusätzliche Finanzierungsbeiträge der Beteiligten unterstellt. Die von der DB AG angewandte Methodik sowie die gewählten Parameter (bspw. Kapitalisierungszins) waren dem Gutachter grundsätzlich plausibel. Fazit der Prüfung war, dass die zusätzlichen Finanzierungsbeiträge verbindlich zu vereinbaren sind.

Das wurde mit den Finanzierungsverträgen zu den Vorhaben umgesetzt.

3. Welche Kosten für welche einzelnen Planungsabschnitte und Baumaßnahmen für das Projekt Stuttgart 21 wurden in welcher Höhe in Euro mit welchem Preisstand ermittelt?

Die Zuordnung der Kosten zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten war nicht Bestandteil der Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Nach Angaben der DB AG wurden im Rahmen der letzten Kostenschätzung 2009 mit Preisstand 2008 folgende Kosten in Mio. Euro für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte ermittelt:

Kosten	PFA 1.1	PFA 1.2	PFA 1.3	PFA 1.4	PFA 1.5	PFA 1.6	Summe
	1 039,0	672,5	512,2	237,4	715,4	911,3	4 087,8

4. Wurden Baukostensteigerungen und -risiken untersucht, und wenn ja, welche Baukostensteigerungen und -risiken wurden untersucht, und mit welchen Ergebnissen?
5. Wurden Baukostenrisiken identifiziert, die noch nicht bezifferbar waren und zu weiteren vertiefenden Planungen geraten, und wenn ja, welche Kostenrisiken waren dies?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der WR wurden Baukostenrisiken pauschal mit 1 Mrd. Euro unterstellt. Eine bautechnische Bewertung evtl. Risiken des Vorhabens war nicht Aufgabe der vom BMVBS in Auftrag gegebenen Überprüfung.

6. Wurde in der Wirtschaftlichkeitsberechnung eine Nutzen-Kosten-Berechnung für das Projekt Stuttgart 21 angestellt, und wenn ja, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wurde ermittelt?
7. Welche Nutzen-Kriterien wurden untersucht, und welcher Nutzen in Euro wurde den einzelnen Kriterien zugeordnet?
8. Welche Kosten-Kriterien wurden untersucht, und welche Kosten in Euro wurden den einzelnen Kriterien zugeordnet?
9. Welche Höhe der Kosten und welche Höhe des Nutzens wurde insgesamt ermittelt?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten des Gutachters haben die WR der DB AG auf methodische und rechnerische Richtigkeit hin überprüft. In dieser wurde dem Planfall ein Weiterführungsfall gegenübergestellt. Es handelt sich um eine rein monetäre WR. Eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung des Projekts war nicht Bestandteil der WR bzw. des Auftrags an den Prüfer.

10. Von welcher Gleiszahl im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof wurde in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ausgegangen?

Nach Angaben der DB AG waren 8 Gleise geplant.

11. Von welchen Zugzahlen pro Stunde und pro Tag wurde im neuen Tiefbahnhof und auf den einzelnen Zulaufstrecken für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für den Schienengüterverkehr (SGV) ausgegangen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Die Angaben zu Betriebsprognosen können den Planfeststellungsunterlagen im Planfeststellungsbeschluss unter B III Punkt 1.4.1. „Verkehrlicher und betrieblicher Bedarf“ (S. 146 ff.) entnommen werden.

12. Welche Signal- und Leittechnik wurde für den Tiefbahnhof und die Zulaufstrecken in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterstellt?

Nach Angaben der DB AG wurde das Zugleitsystem ETCS angenommen.

13. Wurden in der Wirtschaftlichkeitsberechnung Einzelröhrentunnel mit Querstollen im Abstand von 500 Metern, wie es die europäische Tunnelrichtlinie vorschreibt, angenommen, oder wurde die Berechnung für Tunnel mit zwei oder mehr Gleisen angestellt?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

14. Welcher Tunnelquerschnitt und welche Stärke der Tunnelwände wurden in der Wirtschaftlichkeitsberechnung angenommen?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

15. Wurden in der Wirtschaftlichkeitsberechnung Vergleiche zu anderen abgeschlossenen oder laufenden Großprojekten der Deutschen Bahn AG angenommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Nein.

16. Welche über die Wirtschaftlichkeitsrechnung hinausgehenden Daten hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SUSAT & PARTNER OHG bei der Deutschen Bahn AG angefordert?

Die durch den Wirtschaftsprüfer eingesehenen Daten sind Arbeitsunterlagen, die der berufständischen Verschwiegenheitspflicht der Wirtschaftsprüfer nach § 43 der Wirtschaftsprüferordnung sowie der mit der DB AG abgeschlossenen Vertraulichkeitsvereinbarung unterliegen.

17. Hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft den Schlussfolgerungen der Wirtschaftlichkeitsrechnungen der Deutschen Bahn AG uneingeschränkt zugestimmt, oder hat sie einzelne Ergebnisse der Untersuchung nicht geteilt?

Wenn ja, welche Ergebnisse wurden mit welcher Begründung nicht geteilt?

18. Haben die Wirtschaftsprüfer auf Baukostenrisiken hingewiesen, und wenn ja, welche und in welcher Höhe?

19. Haben die Wirtschaftsprüfer Bedingungen formuliert, die eingehalten werden müssten, damit die Wirtschaftlichkeit des Projekts erreicht wird, und wenn ja, welche Bedingungen waren dies im Einzelnen?

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Verlauf seiner Prüfung hat der Prüfer einige methodische Korrekturen vorgenommen. Die durch die Gutachter genannten Risiken einer Baupreiserhöhung über die 1 Mrd. Euro hinaus und einer geringeren EU-Förderung wurden in die Verhandlungen aufgenommen. Der Prüfer kam zu dem Schluss, dass die in der WR zusätzlich unterstellten Finanzierungsbeiträge verbindlich zu vereinbaren sind.

20. Haben die Wirtschaftsprüfer bestimmte Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht geteilt, weil sie diese aufgrund fehlender Untersuchungen nicht validieren konnten?

Nein.

21. War das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in die Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsberechnung eingebunden, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kam das EBA?

Nein.

