

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/6952 –

Kostensteigerungen des Bahnprojektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Vorbemerkung der Fragesteller

Sowohl „DER SPIEGEL“ (Ausgabe 27/2011) als auch der „stern“ (Artikel vom 21. Juli 2011) werfen in ihren Berichten zum Thema Stuttgart 21 die Frage auf, ob bereits vor zwei Jahren bahnintern die Kosten für den Bahnhofsumbau mit weit über 4,5 Mrd. Euro berechnet wurden. Aus einem internen Dossier der DB ProjektBau GmbH gehe hervor, dass über die Jahre die Kosten für Stuttgart 21 systematisch geschönt worden seien. Dem Artikel des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ zufolge sind auch den beschlussfassenden Gremien der Vertragspartner falsche Zahlen vorgelegt worden. Zudem berichtete die „STUTTGARTER ZEITUNG“ am 5. Juli 2011 unter Berufung auf konzerninterne Papiere und Gesprächsprotokolle, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) auch über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm „bewusst und über Jahre hinweg der Öffentlichkeit und dem Deutschen Bundestag“ milliarden-schwere Mehrkosten für den Bau der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm verschwiegen habe, um die Projekte nicht zu gefährden.

1. Liegen der Bundesregierung aktuelle Kostenberechnungen zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vor, bzw. wann wurde die Kostenberechnung zuletzt aktualisiert?

Bis wann werden diese aktualisierten Berechnungen dem Deutschen Bundestag vorgelegt?

Die Gesamtkosten für das Bedarfsplanvorhaben Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm betragen nach Berechnungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) vom Juli 2010 2,89 Mrd. Euro. Die Kosten steigen damit um rd. 865 Mio. Euro gegenüber der bisherigen Kostenkalkulation mit Preis- und Planungsstand 2004. Für diese Kostenerhöhung wurde von der DB AG am 9. Februar 2011 eine Kostenfortschreibung beantragt. Diese wird durch Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

geprüft. Eine Empfehlung zur Kostenfortschreibung wird dem Haushaltsgesetzgeber voraussichtlich noch in diesem Jahr vorgelegt.

2. Trifft es zu, dass die DB AG im Jahr 2009, zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung, die Gesamtinvestitionskosten für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit 2,025 Mrd. Euro (Preis- und Planungsstand 2004) kalkulierte, obwohl bahntern schon seit 2003 von deutlich höheren Kosten ausgegangen worden ist?

Der Bundesregierung liegen dazu keine bahninternen Unterlagen vor.

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG bereits im Juni 2003 vor Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans von einer Kostenerhöhung für die Neubaustrecke von ca. 1,1 Mrd. Euro auf ca. 2,6 Mrd. Euro für die Strecke Wendlingen–Ulm ausging und somit eine arglistige Täuschung des Deutschen Bundestages angenommen werden muss?

Die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 genannten Kosten für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes basierten in der Regel auf dem Preisstand 1999, so auch bei dem Vorhaben Ausbaustrecke (ABS)/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg, das als fest disponiertes Vorhaben im Rahmen des BVWP 2003 als Bezugsfall unterstellt und nicht neu bewertet wurde.

Eine Neubewertung erfolgte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 mit den von der DB AG im Sommer 2010 kommunizierten Kosten von 2,89 Mrd. Euro.

4. Trifft es zu, dass eine Mitfinanzierung der geplanten Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen zur Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart 21 durch das Land Baden-Württemberg rechtlich nicht zulässig ist, da einzig der Bund für den Bau der Neubaustrecke zuständig ist?
5. Wie bewertet die Bundesregierung eine solche Mitfinanzierung bundeseigener Projekte durch das Land Baden-Württemberg, und welche Auswirkung hat dies auf die Priorisierung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans?

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

Es wird auf die 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 betreffend „Aktuelle Entwicklungen bei der geplanten Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ (Bundestagsdrucksache 17/4293, Frage 23) verwiesen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die im Artikel des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ getroffene Vermutung (Ausgabe 27/2011, S. 19), dass bereits vor fast zwei Jahren die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 bahntern längst auf mehr als 4,5 Mrd. Euro kalkuliert waren, und wann hat die Bundesregierung von dieser Kostenkalkulation erfahren?

Zu dieser Vermutung kann die Bundesregierung keine Aussage treffen.

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der

DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

7. Wird die Bundesregierung auf eine Neuberechnung der Kosten des Projektes sowie eine Aktualisierung der Kosten- und Risikosituation drängen, insofern auch 1,23 Mrd. Euro Bundesmittel und 1,47 Mrd. Euro der bundeseigenen DB AG für das Projekt eingesetzt werden sollen?

Die aktuelle Kostenkalkulation der DB AG hat für Stuttgart 21 Gesamtprojektkosten i. H. v. 4 088 Mio. Euro ergeben. Darin sind neben Bau- und Planungskosten auch inflationsbedingte Kostensteigerungen der Zukunft enthalten. Der von der DB AG angesetzte Kostenrahmen von 4 526 Mio. Euro wird nach Angaben des Unternehmens nicht erreicht und überschritten.

8. Hält die Bundesregierung an dem in der Finanzierungsvereinbarung von April 2009 genannten Termin für die Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für spätestens Dezember 2019, zusammen mit Stuttgart 21, fest?

Nach derzeitigem Planungsstand wird weiterhin mit einer Inbetriebnahme der NBS Wendlingen–Ulm 2019 gerechnet.

9. Mit welchen jährlichen Mitteln rechnet die Bundesregierung für die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (bitte pro Jahr angeben)?

Für das Vorhaben waren mit Preis- und Planungsstand 2004 Mittel in Höhe von 2 025 Mio. Euro vorgesehen. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit einem nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss (BKZ) von 950 Mio. Euro ab 2010 an der NBS und ermöglicht damit die vom Land gewünschte frühere Realisierung dieser Maßnahme. Der Bund stellt die Finanzierung ab 2016 wie folgt sicher (in Tausend Euro):

2016	2017	2018	2019	2020
231 327	288 541	217 563	136 369	50 000

Derzeit wird aufgrund der im Sommer letzten Jahres von der DB AG kommunizierten Kostenerhöhung die Finanzierungsvereinbarung fortgeschrieben. Erst nach Abschluss dieses Prozesses können Aussagen über die voraussichtlich erforderlichen Jahresscheiben getroffen werden.

10. Welche Auswirkungen hat diese Finanzierung für alle anderen Neubauprojekte?
11. Wie viele Mittel bleiben pro Jahr für die Finanzierung aller anderen Neubauprojekte übrig?
12. Welche Bauvorhaben sollen bzw. müssen in der Bauzeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zurückgestellt werden?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung anderer laufender Vorhaben wird mit der Kostenfortschreibung der NBS Wendlingen–Ulm nicht in Frage gestellt.

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist kein Finanzierungs- bzw. Investitionsplan. Die Realisierung der im Bedarfsplan enthaltenen Vorhaben wurde per Gesetz beschlossen. Über den Zeitpunkt der Realisierung einer im Bedarfsplan enthaltenen Bundesschienenwegemaßnahme entscheidet die Bundesregierung im Rahmen der vom Parlament zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel.

13. Mit welchen Kosten für die notwendige Große Wendlinger Kurve rechnet die Bundesregierung?

Die Wendlinger Kurve ist nicht Bestandteil der NBS Wendlingen–Ulm, sondern dem von der DB AG eigenverantwortlich realisierten Projekt Stuttgart 21 zugehörig.

14. Welche zusätzlichen Kosten sind mit der im Schlichterspruch vereinbarten Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof verbunden, und wer trägt diese?
15. Trifft es zu, dass die DB AG die Kosten für Stuttgart 21 intern im März 2005 schon auf 4,1 Mrd. Euro kalkuliert hat, öffentlich hingegen nur Kosten in Höhe 2,8 Mrd. Euro präsentiert hat?
16. Trifft es zu, dass bereits im Jahr 2002 die Projektentwickler der DB Netz mit Kosten in Höhe von 3,3 Mrd. Euro für das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 kalkuliert haben, da zuvor sowohl die Planungskosten als auch die Kosten für Baumaterial zu niedrig angesetzt waren und die Projektpartner darüber zeitnah informiert wurden?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Berechnungen der Projektmanagement-Firma Drees & Sommer AG aus dem Jahr 2009, wonach die Gesamtkosten für das Projekt Stuttgart 21 bei weit mehr als 5 Mrd. Euro liegen sollen?
18. Trifft es zu, dass die DB AG intern ermittelte Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 vor dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung am 1. April 2009 den Projektpartnern und der Öffentlichkeit vorenthalten hat?
19. Trifft es zu, dass die DB AG bei Großprojekten wie Stuttgart 21 in der Regel mit einem Risikokostenzuschlag von 40 Prozent kalkuliert, und steht dies in einem Verhältnis zu den Kostenentwicklungen bei ähnlichen Projekten in den vergangenen 20 Jahren?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die interne Risikoanalyse der DB Projektbau („H.-A.-Papier“), die 121 Kostenrisiken in Höhe von 1,2 Mrd. Euro aufzählt, und um welche Risikopositionen handelt es sich im Einzelnen?
21. Wird der kostengünstigere Kompromissvorschlag des S-21-Schlichters Dr. Heiner Geißler für eine Kombinationslösung aus vier Gleisen Tief- und zehn bis zwölf Gleisen Kopfbahnhof durch die DB AG geprüft, und wann ist mit den Ergebnissen zu rechnen?
22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten für die Nachrüstung der Triebfahrzeuge auf ETCS-Level (ETCS = European Train Control System), um die Befahrbarkeit des gesamten Bahnknotens

Stuttgart 21 und des Tiefbahnhofs zu gewährleisten, und wer trägt die Investitionskosten in die Leit- und Sicherungstechnik?

Die Fragen 14 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.

Der Bundesregierung liegen zu den Fragen keine bahninternen Informationen vor.

23. Wie haben sich die Kosten bei den 20 größten und abgeschlossenen Verkehrsinvestitionsprojekten zwischen Finanzierungszusage und Fertigstellung in den letzten 20 Jahren verändert (bitte einzeln auflisten)?
24. Inwiefern werden Erfahrungswerte über die Kostenentwicklung von Infrastrukturprojekten bei Finanzierungszusagen zukünftiger Projekte berücksichtigt?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den Kostenänderungen von Verkehrsinvestitionsprojekten in den letzten 20 Jahren liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung keine statistische Auswertung vor. In der Regel werden Finanzierungsvereinbarungen auf der Grundlage von Kostenveranschlagungen der EIU abgeschlossen. Die veranschlagten Kosten werden anhand von Erfahrungswerten, die im so genannten Kostenkennwertekatalog enthalten sind, auf Plausibilität geprüft. Tatsächlich werden dann diejenigen Kosten finanziert, die im Ergebnis der Vergabeverfahren am Markt vereinbart werden. In den FV werden keine Nominalisierungen vorgenommen bzw. keine Risikoaufschläge berücksichtigt, um zu verhindern, dass Bundesmittel eventuell unnötig gebunden werden. Preis- und eventuelle Kostensteigerungen werden über jährliche Anpassungsvereinbarungen geregelt.

