

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/12145 –**

Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

Die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) eingeräumte Kostensteigerung von 4,5 Mrd. auf 6,8 Mrd. Euro beim Projekt Stuttgart 21 führt dazu, dass die von der DB AG sich selbst gesetzten wirtschaftlichen Kriterien für das Projekt nicht mehr erfüllt sind. Optimistisch gerechnet wird nach den bisher vorliegenden Zahlen eine Verzinsung von nur noch maximal 1,9 Prozent des eingesetzten Kapitals erreicht. Müsste heute mit diesen Zahlen entschieden werden, würde das Projekt aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit wohl nicht realisiert werden.

Bei der DB AG handelt es sich um ein öffentliches Unternehmen, welches sich im vollständigen Besitz des Bundes befindet. Die DB AG investiert und baut daher mit öffentlichem Geld. Im Hinblick auf einen begrenzten Bundeshaushalt und eines nach Aussagen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, zu knapp bemessenen Verkehrsetats muss mehr denn je das Kosten-Nutzen-Verhältnis Entscheidungsgrundlage für ein Großprojekt dieser Dimension sein.

Das Angebot der DB AG, Mehrkosten von 1,1 Mrd. Euro zu tragen, ist daher in zweierlei Hinsicht nicht ausreichend. Einerseits unterschlägt es, dass die DB AG selbst – externe Risiken mit einberechnet – mit Mehrkosten von insgesamt mindestens 2,3 Mrd. Euro rechnet, andererseits verschweigt es den Fakt, dass diese zusätzlich notwendigen Mittel Investitionen an anderer Stelle verhindern. Denn auch im für die DB AG günstigsten, aber von den Projektpartnern bereits ausgeschlossenen Fall, dass qua Sprechklausel auch die am Projekt beteiligten Partner (Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart GmbH) einen Teil der laut DB AG „externen“ Risikokosten übernehmen würden, verbliebe allein von diesen zusätzlichen 1,2 Mrd. Euro ein erheblicher Finanzierungsanteil bei der DB AG.

Für das Projekt Stuttgart 21, welches zusammen mit den Projektpartnern Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart GmbH realisiert werden soll, übernimmt der Bund die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm mit einem festen Beitrag über

563,8 Mio. Euro. Weiterhin finanziert der Bund die NBS Wendlingen–Ulm. Nach den Aussagen der Projektpartner Land und Stadt, keine weiteren Mittel für das Projekt Stuttgart 21 über dem vereinbarten Kostendeckel übernehmen zu wollen, wird die DB AG und damit auch indirekt der Bund für die weiteren Mehrkosten aufkommen müssen. Bis heute ist nicht klar, wie die DB AG diese Finanzierung realisieren möchte und ob sie überhaupt in der Lage ist, dieses Projekt in einem angemessenen Zeitrahmen und ohne erheblichen Nachteile für andere wichtige Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland umzusetzen. Der avisierte Bauzeitrahmen bis zum Jahr 2021 ist nach realistischer Einschätzung angesichts des heutigen Baufortschritts, der schon allein wegen fehlender Plangenehmigung für Teilstrecken und das Grundwassermanagement nahezu null ist, und angesichts der zu erstellenden Tunnelstrecken auch nicht annähernd zu halten.

Die Projektpartner, die ihrerseits öffentliche Gelder in erheblicher Höhe beisteuern, sehen das Vertrauen zur DB AG erschüttert, der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn und der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann sprechen von einer Vertrauenskrise. Die Tatsache, dass sich die DB AG als öffentliches Unternehmen nicht in der Lage sieht, die Projektpartner der öffentlichen Hand in einem angemessenen Zeitrahmen und in angemessener Tiefe und Offenheit über die außer Kontrolle geratende Kostenentwicklung zu unterrichten, entspricht nach Auffassung der Fragesteller nicht einem die Projektförderpflicht unterstützenden Verhalten und erschüttert die Geschäftsgrundlage zwischen den Partnern. Auch ist die DB AG bis heute weder in der Lage noch willens, die Öffentlichkeit und die Projektpartner über die wahren Verhältnisse und die Aufteilung der Kosten sowie die Begründung für die als „extern“ bezeichneten Risiken aufzuklären. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, über Alternativen nachzudenken.

Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist bekannt, dass Stuttgart 21 ein sogenanntes eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist und kein Projekt des Bedarfsplans für Bundesschienenwege. Es werden jedoch erhebliche Bundesmittel und umfangreiche Mittel der bundeseigenen DB AG (mindestens 2,57 Mrd. Euro – sehr wahrscheinlich aber 3,77 Mrd. Euro) für das Projekt eingesetzt. Zudem sind auch die kilometerlangen Zulaufstrecken – also Bundesschienenwege – zum Tiefbahnhof betroffen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weist daher auf das grundlegende parlamentarische Informationsrecht der Abgeordneten und Fraktionen des Deutschen Bundestages, insbesondere bei der Kontrolle des Bundesvermögens (DB AG), sowie auf die diesbezügliche Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22. März 2011 beim Bundesverfassungsgericht hin.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Verkehrsprojekt des Bundes, das Projekt ist nicht Teil des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Stuttgart 21 ist ein Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der lokalen Projektpartner. 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.

Die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm ist ein Verkehrsprojekt des Bundes und Teil des Vordringlichen Bedarfs gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro (inklusive TEN-Fördermittel) 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. Darüber hinaus stellt er die Gesamtfinanzierung der NBS Wendlingen–Ulm ab 2016 sicher.

Der Aufsichtsrat der DB AG befasst sich in seiner Kontrollfunktion regelmäßig mit der Entwicklung großer Investitionsprojekte der DB AG, so auch mit Stuttgart 21.

Im Ergebnis einer Kostenüberprüfung durch die DB AG mit Hilfe externer Sachverständiger im Rahmen eines 6-Punkte-Programms wurde dem Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 von der DB AG mitgeteilt, dass die Kosten deutlich über dem bisher vereinbarten Kostenrahmen von 4 526 Mio. Euro liegen.

Der Aufsichtsrat hat zu den Mehrkosten noch nicht entschieden. Der Aufsichtsrat hat eine Vielzahl von Fragen zu den mitgeteilten Kostenrisiken an den Vorstand gerichtet, die nun bearbeitet werden müssen. Der Aufsichtsrat hat zudem externe Sachverständige mit Prüfungen beauftragt. Inhalte von Aufsichtsratssitzungen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach den §§ 116 und 395 des Aktiengesetzes.

1. Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die von der DB AG angebotene Kostenübernahme von 1,1 Mrd. Euro und die damit verbundene Reduzierung des Schuldenabbaus um jährlich 100 Mio. Euro über zehn Jahre auf den verfügbaren Investitionsrahmen der DB AG bundesweit aus, und welche zusätzlichen Zinskosten sind damit verbunden?

Die DB AG geht davon aus, dass durch die angebotene Kostenübernahme von 1,1 Mrd. Euro die bestehende Investitionsplanung nicht verändert wird.

2. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den von der DB AG kalkulierten 1,1 Mrd. Euro die Mehrkosten für ein genehmigungsfähiges Brandschutz- und Notfallkonzept für Stuttgart 21 sowie die Kosten für den Flughafenbahnhof enthalten?

Nach Information der DB AG sind die Kosten für den Brandschutz vollständig enthalten.

Die Kosten des Flughafenbahnhofs sind entsprechend der Antragstrasse berücksichtigt und nicht entsprechend der im Filder-Dialog favorisierten Variante.

3. Zu welchem Zeitpunkt haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Vermutungen der DB AG verfestigt, mit Kostensteigerungen in erheblichem Ausmaß rechnen zu müssen?
4. Wann war der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung bekannt, in welcher Größenordnung sich zusätzliche Kostenrisiken, intern wie extern, bewegen könnten?

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

Auf Nachfrage hat die DB AG erklärt: „Die vorläufigen Ergebnisse des 6-Punkte-Programms wurden u. a. im Oktober 2012 im Vorstand der DB AG beraten. Die endgültigen von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers AG plausibilisierten Ergebnisse des 6-Punkte-Programms wurden demnach im November 2012 im Vorstand erörtert“. Zur Behandlung im Aufsichtsrat wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung eine Vorschlagsliste mit Projekten erstellt, die durch die Mehrkosten beim Projekt Stuttgart 21 nicht oder nur zeitverzögert finanziert werden können, bzw. hat der Bund eine solche Liste von der DB AG eingefordert, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Investitions-, Sanierungs- und Infrastrukturprojekte der DB AG können nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der zu finanzierenden Mehrkosten für Stuttgart 21 nicht im bisher geplanten Zeitraum umgesetzt und finanziert werden (bitte mit Benennung der Projekte, des jeweiligen Bundeslandes, der Kosten, des geplanten und neuen Zeitraums auflisten)?
7. Liegt der Bundesregierung die in der Zeitschrift „DER SPIEGEL“ (Ausgabe 51/2012) veröffentlichte Streichliste der DB AG vor, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Bedarfsplanvorhaben stellt in der Regel der Bund die Gesamtfinanzierung sicher. Die Priorisierung erfolgt im Rahmen der haushaltsrechtlichen und sachlichen Voraussetzungen in Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Derzeit liegen keine neuen Erkenntnisse bezüglich der Priorisierung der Vorhaben vor. Die DB AG geht nach eigener Aussage davon aus, dass durch die angebotene Kostenübernahme von 1,1 Mrd. Euro die bestehende Investitionsplanung nicht verändert wird.

8. Sieht die Bundesregierung bei einer Aufstockung der Eigenmittel um 1,1 Mrd. Euro die Wirtschaftlichkeit des Projekts immer noch gewährleistet?
9. Wurden in diese Betrachtung nach Kenntnis der Bundesregierung auch etwaige verlorene Kosten für den Fall eines Projektabbruchs einbezogen?
10. Ab welcher Höhe des Eigenmitteleinsatzes würde nach Kenntnis der Bundesregierung das Projekt für die DB AG nach ihren heutigen Berechnungen endgültig unwirtschaftlich?

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

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Wie schlüsseln sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zusätzlichen Kosten der „externen“ Kostenrisiken von 1,2 Mrd. Euro konkret auf?
12. Sind in den Risiken von 1,2 Mrd. Euro nach Kenntnis der Bundesregierung Risiken für Kostensteigerungen während der Bauzeit (z. B. Steigerungen beim Stahlpreis, Nachtragsrisiken beim Tunnelbau u. a.) enthalten?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur von der DB AG vorgenommenen Aufschlüsselung wird auf Folie 9 ff. der dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages im Anschluss an die Sitzung vom 14. Dezember 2012 vorgelegten Präsentation der DB AG (Ausschussdrucksache 17(15)496) verwiesen.

13. Ist für solche Risiken nach Kenntnis der Bundesregierung der Risikopuffer von 930 Mio. Euro vorgesehen?
14. Ist es sicher, dass nach Kenntnis der Bundesregierung der Risikopuffer von 930 Mio. Euro zur Abdeckung aller weiteren Risiken während der Bauzeit ausreicht?
15. Wenn nicht, wie groß müsste nach Einschätzung der Bundesregierung der Risikopuffer sein, um sämtliche Risiken abzudecken, und ist dabei berücksichtigt, dass bei anderen Großprojekten teilweise eine Verdopplung der Kosten stattgefunden hat (z. B. Knoten Berlin, Köln–Rhein/Main, Nürnberg–München)?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem erhöhten Finanzierungsrahmen von 5 626 Mrd. Euro sind nach Angaben der DB AG allgemeine Projektrisiken (u. a. Nachträge) und Nominalisierung mit einem Betrag von 930 Mio. Euro abgedeckt. Der aktuellen Risikoeinschätzung liegen nach diesen Angaben umfangreiche Untersuchungen zugrunde und berücksichtigen vollständig den derzeitigen Kenntnisstand. Weitere im Verlauf des Projekts eintretende Chancen und Risiken, die derzeit nicht erkennbar seien und grundsätzliche Änderungen der unterstellten Prämissen mit Auswirkungen auf die Kostenentwicklung ließen sich aber grundsätzlich nicht ausschließen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Projektpartner DB AG, Land und Stadt über einen angemessenen Risikopuffer verständigen.

16. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die DB AG mit allen ihren Vertragspartnern Festpreise vereinbart hat, so dass das Risiko von Preissteigerungen bei den ausführenden Firmen liegt, und gilt dies für alle Risiken von Preissteigerungen?

Nach Angaben der DB AG wurden mit den Vertragspartnern teilweise Preisgleitklauseln vereinbart.

17. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung geologische Risiken bei den Tunnelbohrarbeiten in den Festpreisvereinbarungen zum Tunnelbau mit den ausführenden Firmen in der Weise berücksichtigt, dass Nachträge ausdrücklich ausgeschlossen sind?

Falls nein, wer trägt das Risiko für Kostensteigerungen infolge geologischer Probleme?

Mehrkosten, die aus Abweichungen von im Vertrag beschriebenem Baugrund entstehen, sind nach Angaben der DB AG vom Auftraggeber zu tragen.

18. Wie setzen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die 260 Mio. Euro Chancen aus dem „6-Punkte-Programm“ zusammen, und sind diese Chancen bereits eingetreten?

Die DB AG geht davon aus, dass es sich bei den Chancen um Sachverhalte handelt, die von der DB selbständig ohne Beteiligung der Projektpartner umgesetzt werden können. Die Punkte sind noch nicht realisiert.

19. Wie sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten für das Projekt finanziert werden, wenn alle anderen Projektpartner die Mitfinanzierung der Kostensteigerung verweigern?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass alle Projektpartner sich auf ein gemeinsames Finanzierungsmodell verständigen können.

20. Wird die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung die weiteren Mehrkosten selbst übernehmen, und wenn nicht, was gedenkt die DB AG zu unternehmen, um von anderen Projektpartnern Finanzierungsbeiträge zu erlangen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

21. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Absage des geplanten Treffens von Vertretern der DB AG mit den Aufsichtsräten am 19. Januar 2013 durch die DB AG und dem damit einhergehenden Eingeständnis, die prognostizierten Mehrkosten gegenwärtig nicht aufschlüsseln zu können?

Die zunächst für Mitte Januar 2013 geplanten Informationsveranstaltungen für den Aufsichtsrat wurden aus Termingründen auf Ende Januar bzw. Anfang Februar 2013 verschoben.

22. Trifft es zu, dass bei einer Fortsetzung des Projekts Stuttgart 21 bei unklarer Finanzierungslage die Mitglieder des Aufsichtsrates der DB AG für unabsehbare Schäden persönlich haftbar gemacht und wegen Untreue angeklagt werden können?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Projektpartner die Finanzierung klären.

