

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Alexander Bonde, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/5331 –**

Stuttgart 21 – Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Oktober 2006 beauftragte der Bund als Eigentümer der DB AG einen Wirtschaftsprüfer mit der Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21.

1. Seit wann liegt der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitsrechnung für die Tragfähigkeit des Projektes Stuttgart 21 vor?

Die ersten zusammenfassenden Unterlagen über die Wirtschaftlichkeitsrechnung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Schreiben der Deutschen Bahn Netz AG vom 25. September 2006 erhalten.

2. In welcher Weise und an Hand welcher Kriterien belegt die dem Bund als Eigentümer der DB AG vorliegende Wirtschaftlichkeitsrechnung, dass sich das Projekt Stuttgart 21 für die DB AG und den Bund rechnet?

Das Projekt „Stuttgart 21“ rechnet sich für die Deutsche Bahn AG (DB AG) dann, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Darüber gibt es zurzeit Verhandlungen.

Der Bund achtet als Zuwendungsgeber und als Eigentümer der DB AG dabei auf die betriebswirtschaftliche Auskömmlichkeit des Projektes für die DB AG sowie auf die Risikobegrenzung.

3. Was hat sich zwischen dem ersten Gespräch von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther Oettinger im Oktober 2006 und dem Gespräch am 23. April 2007 hinsichtlich der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Projektes verändert?

Das BMVBS hat einen Wirtschaftsprüfer mit der Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG zu „Stuttgart 21“ beauftragt. Das Prüfergebnis liegt

dem BMVBS vor. Der Wirtschaftsprüfer hat die Bedingungen einer Realisierung des Projektes und die Risiken aufgezeigt. Nunmehr ist das Land Baden-Württemberg gefordert, die Bedingungen zu erfüllen und die Risiken abzusichern. Sofern dies geschieht, ist das Projekt „Stuttgart 21“ für die DB AG wirtschaftlich tragbar.

4. Treffen die Medienberichte zu (u. a. Stuttgarter Zeitung, 24. April 2007), laut denen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee geäußert hat, Stuttgart 21 würde jetzt als ein Projekt gesehen und alternative Anbindungen der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm würden nicht mehr weiterverfolgt. Falls ja, was ist der Grund dafür, dass der Bundesverkehrsminister von seiner bisherigen Auffassung abgerückt ist, dass beide Projekte streng getrennt voneinander zu betrachten seien?

Gegenwärtig werden die Planfeststellungsverfahren für das Konzept „Stuttgart 21“ durchgeführt. Dieses enthält eine Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in den Knoten Stuttgart. In Verfolgung der Rahmenvereinbarung zu „Stuttgart 21“ wird gegenwärtig geprüft, ob dieses Projekt realisiert werden kann. Wenn trotz dieser Bemühungen zwischen allen Beteiligten für „Stuttgart 21“ kein tragfähiges Finanzierungskonzept gefunden werden kann, wären mögliche alternative Anbindungen planerisch weiter zu verfolgen. „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke sind daher nach wie vor getrennt voneinander zu betrachten.

5. Zu welchen Ergebnissen kamen die Wirtschaftlichkeitsprüfer hinsichtlich der Machbarkeit der Weiterführungsmodelle Stuttgart–Ulm?

Mangels verfügbarer Daten war der Wirtschaftsprüfer nicht in der Lage, die Machbarkeit von Weiterführungsmodellen zu prüfen.

6. In welcher Form wird die Bundesregierung das Parlament über die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsprüfung für das Projekt Stuttgart 21 informieren?

„Stuttgart 21“ ist ein Projekt der DB AG, das diese unternehmerisch eigenverantwortlich betreibt. Die Bundesregierung hält sich im Übrigen an die Rahmenvereinbarung zum Projekt „Stuttgart 21“ vom 7. November 1995 sowie an die durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) vorgegebenen Rahmenbedingungen.

7. Welches Geheimhaltungsinteresse besteht nach den Gesprächen am 23. April 2007 zwischen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Ministerpräsident Günther Oettinger hinsichtlich der vorhandenen Deckungslücke in der Wirtschaftlichkeitsrechnung?

Das BMVBS hat in dem Gespräch am 23. April 2007 konkrete Vorschläge zur Finanzierung und zum Zeitplan vorgelegt. Die Gesprächspartner haben Vertraulichkeit vereinbart, um dem Land Baden-Württemberg die sachliche Abwägung der Vorschläge des BMVBS zu ermöglichen.

8. Wie hoch sind die aktuellen Kosten des Projektes Stuttgart 21 ohne die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Nach Auskunft der DB AG betragen die Kosten für das Projekt „Stuttgart 21“ ohne die Neubaustrecke 2,8 Mrd. Euro.

9. Welche Kosten übernehmen letztendlich der Bund, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die DB AG?

Als Zuwendungsgeber hat der Bund seine Position zu „Stuttgart 21“ abschließend geregelt und seinen Beitrag auf die „Sowieso-Kosten“ plafoniert, die mit dem Anteil der Neubaustrecke im Großraum Stuttgart (Stuttgart-Wendlingen) ohnehin anfallen würden (453 Mio. Euro). Der Bund hat in Aussicht gestellt, diese Kosten entsprechend der Baupreisindexentwicklung vom ursprünglich geplanten Baubeginn bis heute anzupassen. Eine weitere Anhebung des Bundesplafonds ist weder direkt noch indirekt vorgesehen. Angesichts der laufenden Verhandlungen sind weitergehende Auskünfte nicht möglich.

10. Wie hoch ist der Zuschuss der Europäischen Union aus TEN-Mitteln, welcher der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21 zugrunde liegt, und wie sicher ist die Höhe dieser Zuwendung?

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG zum Projekt „Stuttgart 21“ setzt einen Zuschuss aus TEN-Mitteln in Höhe von 250 Mio. Euro voraus. Die tatsächliche Förderhöhe steht zurzeit noch nicht fest.

11. Enthält die aktualisierte Form der Wirtschaftlichkeitsrechnung ein quantifiziertes Baukostenrisiko, und falls ja, wie hoch ist dieses und wer soll es übernehmen?

Die aktualisierte Form der Wirtschaftlichkeitsrechnung berücksichtigt ein Baukostenrisiko in Höhe von 1 Mrd. Euro. Das Land Baden-Württemberg und DB AG haben einen Modus der Baukostenrisikoaufteilung verhandelt, der Eingang in die Wirtschaftlichkeitsrechnung fand. Baukostensteigerungen, die diese 1 Mrd. Euro übersteigen, übernimmt zu 100 Prozent das Land Baden-Württemberg.

12. Ist es zutreffend, dass der Bund bislang das Jahr 2017 als Bau- und Finanzierungsbeginn für die NBS Wendlingen–Ulm vorgesehen hat?
13. Ist es weiterhin zutreffend, dass auch der Bundesanteil der „Sowiesokosten“ für Stuttgart 21 ebenfalls erst ab 2017 eingeplant war?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat im Mai 2007 die Investitionsrahmenplanung bis 2010 vorgelegt. Die dort enthaltenen Vorhaben des „Bedarfsplans Schiene“ haben teilweise einen über 2010 hinausgehenden Investitionsbedarf. Um die Realisierung begonnener Vorhaben zu sichern, ist die Finanzierung des Bundeszuschusses für „Stuttgart 21“ und für die Strecke Wendlingen-Ulm nicht vor 2017 einplanbar.

14. Gibt es eine Zusage des Bundes zum früheren Bau- und Finanzierungsbeginn der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und von Stuttgart 21 (Bundesanteil), sofern das Land Baden-Württemberg gewisse Voraussetzungen erfüllt?

Wenn ja, welche Voraussetzungen sind dies?

Derzeit führen das Land Baden-Württemberg und das BMVBS Gespräche über einen früheren Baubeginn, der durch eine Vorfinanzierung oder eine Mitfinanzierung des Landes ermöglicht werden soll. Für eine Vorfinanzierung durch das

Land Baden-Württemberg müssen die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

15. Welche Schienenprojekte des Bundes würden aufgrund eines vorgezogenen Bau- und Finanzierungsbeginns von Stuttgart 21 und der Neubau-
strecke Wendlingen–Ulm zurückgestellt?
16. Wie verhält sich eine vorgezogene Finanzierung von Stuttgart 21 zum
Ausbau der Rheintalbahn, die laut Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/5037) mit Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpen-
transversale (NEAT), d. h. im Jahr 2016, fertig gestellt sein soll, wobei die
Fertigstellung von der Höhe der Bundesmittel und der Priorisierung dieser
Mittel abhängt?
17. Führt ein vorgezogener Bau von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–
Ulm zu einer verzögerten Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel?

Wenn ja, zu welcher zeitlichen Verschiebung wird es voraussichtlich kommen; wenn nein, weshalb kommt es nicht zu einer zeitlichen Verschiebung?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 12 bis 14 verwiesen.

18. Ist es zutreffend, dass die Finanzierung von Bundesschienenwegen Aufgabe des Bundes ist?

Ja, allerdings erlaubt es § 9 BSchwAG Gebietskörperschaften oder Dritten, den Bau oder Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ganz oder teilweise zu finanzieren.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die laut Medienberichten (u. a. www.swr.de/nachrichten/bw/) bekannt gewordenen Überlegungen, dass das Land Baden-Württemberg die „Sowiesokosten“ vor- bzw. mitfinanzieren wolle, insbesondere vor dem Hintergrund der verfassungsmäßigen Zuständigkeit?

Das Land Baden-Württemberg hat Überlegungen angestellt, der DB AG im Rahmen eines Kreditvertrages Landesmittel zur Verfügung zu stellen, damit die DB AG das Projekt bereits vor dem vom Bund geplanten Finanzierungszeitraum realisieren kann. Für Kreditaufnahmen der DB AG gelten die allgemeinen aktienrechtlichen Grundsätze, so dass sich die Frage der verfassungsmäßigen Zuständigkeit nicht stellt. Im Hinblick auf eine etwaige Mitfinanzierung des Landes Baden-Württemberg wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Welche Mitfinanzierung des Landes Baden-Württemberg wird beim Bau von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm vom Bund erwartet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

21. Welche Länder haben seit 1996 in welchem Umfang Maßnahmen des Bundes an Bundesschienenwegen finanziert (bitte Aufschlüsselung nach Ländern und Finanzierungsbeträgen mit Benennung der Baumaßnahme)?

In einer Vielzahl von Fällen, in der Schienenprojekte insbesondere Landesinteressen dienen, schließt die DB AG mit den entsprechenden Bundesländern Verträge über Mitfinanzierungen ab. Dabei wird der Bund an diesen Absprachen in der Regel nicht beteiligt. Eine Beteiligung des Bundes erfolgt nur dann, wenn von Anfang an eine gemeinsame Gesamtfinanzierung vorgesehen ist.

22. Wie hoch wären die Zuwendungen, die der Bund für die Sanierung der reinen Verkehrsstation des Stuttgarter Kopfbahnhofes aufbringen müsste, wenn das Projekt Stuttgart 21 scheitert?

Dem Bund liegen hierüber keine gesicherten Daten vor.

23. Inwiefern werden sich die Erfahrungen mit Baukostenüberschreitungen wie beispielsweise beim Citytunnel Leipzig und beim Berliner Hauptbahnhof auf das Vorgehen beim Projekt Stuttgart 21 niederschlagen, und welche Vorkehrungen treffen der Bund bzw. die DB AG, um die Risiken einzuplanen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

