

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Birgitt Bender, Dr. Uschi Eid, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Fritz Kuhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kosten des Bahnprojektes Stuttgart 21

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?
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?
5. Gibt es für den Bund bzw. die DB AG eine Obergrenze der Kostenbeteiligung, und wie hoch ist diese jeweils?
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?
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?
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?
11. Welche Abschnitte des Projektes „Stuttgart 21“ sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits planfestgestellt, und welche müssen noch planfestgestellt werden?
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?

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?
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?
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?
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?
20. Welche Maßnahmen zum Druckausgleich waren im Gotthardt-Basistunnel für die zunächst geplante Tunnelstation vorgesehen?
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?
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?
24. Wie begründet die DB AG angesichts des Gutachtens von Viereggs und Rößlers 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?
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?

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?

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?
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?
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?
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?

Berlin, den 15. August 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion