



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, 08.02.2013  
Seite 1 von 1

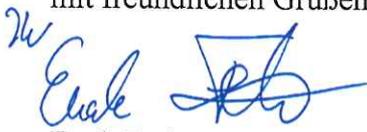
Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend  
**„Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21“**  
- Drucksache 17/12145

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens  
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-  
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

  
Enak Ferlemann

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

Anlage  
zum Schreiben  
vom 08.02.2013

Antwort  
der Bundesregierung

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

**„Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21“**  
- Drucksache 17/12145

**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 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. € (inkl. TEN-Fördermittel) für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke (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 12.12.2012 von der DB AG mitgeteilt, dass die Kosten deutlich über dem bisher vereinbarten Kostenrahmen von 4.526 Mio. € 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 §§ 116 und 395 Aktiengesetz.

**Frage 1:** *Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die von der DB AG angebotene Kostenübernahme von 1,1 Milliarden Euro und die damit verbundene Reduzierung des Schuldenabbaus um jährlich 100 Millionen Euro über 10 Jahre auf den verfügbaren Investitionsrahmen der DB AG bundesweit aus, und welche zusätzlichen Zinskosten sind damit verbunden?*

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

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

**Antwort:**  
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.

**Frage 3:** *Zu welchem Zeitpunkt haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Vermutungen der DB AG verfestigt, mit Kostensteigerungen in erheblichem Ausmaß rechnen zu müssen?*

**Frage 4:** *Wann war der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung bekannt, in welcher Größenordnung sich zusätzlich Kostenrisiken, intern wie extern, bewegen könnten?*

**Antwort:**  
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 im Vorspann verwiesen.

**Frage 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?*

**Frage 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 um Liste mit Benennung der Projekte, jeweiliges Bundesland, Kosten, geplantem und neuem Zustand)?*

**Frage 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?*

**Antwort:**

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.

**Frage 8:** *Sieht die Bundesregierung bei einer Aufstockung der Eigenmittel um 1,1 Milliarden Euro die Wirtschaftlichkeit des Projektes immer noch gewährleistet?*

**Frage 9:** *Wurden in diese Betrachtungen nach Kenntnis der Bundesregierung auch etwaige verlorene Kosten für den Fall eines Projektabbruchs einbezogen?*

**Frage 10:** *Ab welcher Höhe des Eigenmitteleinsatzes würde nach Kenntnis der Bundesregierung das Projekt für die DB AG nach ihren heutigen Berechnungen endgültig unwirtschaftlich?*

**Antwort:**

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

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 11:** *Wie schlüsseln sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zusätzlichen Kosten der „externen“ Kostenrisiken von 1,2 Milliarden Euro konkret auf?*

**Frage 12:** *Sind in den Risiken von 1,2 Milliarden Euro nach Kenntnis der Bundesregierung Risiken für Kostensteigerungen während der Bauzeit (z. B. Steigerungen beim Stahlpreis, Nachtragsrisiken beim Tunnelbau u. a.) enthalten?*

**Antwort:**

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

Zur von der DB AG vorgenommenen Aufschlüsselung wird auf Folie 9ff. der dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Anschluss an die Sitzung vom 14.12.2012 vorgelegten Präsentation der DB AG (Ausschuss-Drucksache 17/15496) verwiesen.

**Frage 13:** *Ist für solche Risiken nach Kenntnis der Bundesregierung der Risikopuffer von 930 Millionen Euro vorgesehen?*

**Frage 14:** *Ist es sicher, dass nach Kenntnis der Bundesregierung der Risikopuffer von 930 Millionen Euro zur Abdeckung aller weiteren Risiken während der Bauzeit ausreicht?*

**Frage 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)?*

**Antwort:**

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

In dem erhöhten Finanzierungsrahmen von 5.626 Mrd. EUR sind nach Angaben der DB AG allgemeine Projektrisiken (u. a. Nachträge) und Nominalisierung mit einem Betrag von 930 Mio. EUR abgedeckt. Der aktuellen Risikoeinschätzung liegen nach diesen Angaben umfangreiche Untersuchungen zu Grunde 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.

**Frage 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?*

**Antwort:**

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

**Frage 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 in Folge geologischer Probleme?*

**Antwort:**

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

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

**Antwort:**

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.

**Frage 19:** *Wie sollten nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten für das Projekt finanziert werden, wenn alle anderen Projektpartner die Mitfinanzierung der Kostensteigerung verweigern?*

**Antwort:**

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

**Frage 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?*

**Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 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?*

**Antwort:**

Die zunächst für Mitte Januar 2012 geplanten Informationsveranstaltungen für den Aufsichtsrat wurden aus Termingründen auf Ende Januar bzw. Anfang Februar 2012 verschoben.

**Frage 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?*

**Antwort:**

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