



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

EINGANG 05. APR. 2013

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

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

Datum: Berlin, 04.04.2013
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms,
Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Finanzierung von Stuttgart 21“
- Drucksache 17/12890

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

Enak Ferlemann



Anlage
zum Schreiben
vom 04.04.2013

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Finanzierung von Stuttgart 21“
- Drucksache 17/12890

- Frage 1:** *Wann hat die Bundesregierung die Aufsichtsräte des Bundes ermächtigt, der Erhöhung des Finanzrahmens zuzustimmen?*
- Frage 2:** *Welche Abstimmungstermine gab es in der Bundesregierung für das Verhalten der Aufsichtsratsmitglieder des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG bezüglich der Erhöhung des Finanzrahmens?*
- Frage 3:** *Gab es vor dem Beschluss über die Erhöhung des Finanzrahmens ein Gespräch oder eine Abstimmung zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und dem Bundeskanzleramt und/oder dem Bundesverkehrsminister? Falls ja, wann und wer war daran beteiligt? Falls nein, warum nicht?*
- Frage 4:** *Warum hat die Bundesregierung sich für die Erhöhung des Finanzierungsrahmens von Stuttgart 21 um 2 Mrd. Euro ausgesprochen, wenn damit nach Aussage von Herrn Minister Peter Ramsauer gegenüber der Bild-Zeitung vom 7. März 2013 das Risiko von Fahrpreiserhöhungen verbunden ist?*

Antwort:

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aufsichtsratsmandate bei einer Aktiengesellschaft sind immer persönliche Mandate. Die Vertreter des Bundes in den Aufsichtsräten unterliegen keinen Weisungen.

Die Beschlüsse zu Stuttgart 21 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG getroffen. Die Beratungen im Aufsichtsrat der DB AG unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach §§ 116, 394, 395 Aktiengesetz. Die Aufsichtsratsmitglieder sind insbesondere zur Verschwiegenheit über erhaltene vertrauliche Berichte und vertrauliche Beratungen verpflichtet. Verstöße sind strafbar nach § 404 AktG.

Die auf Veranlassung des Bundes gewählten oder entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates sollen sich gemäß VV Nr. 3 zu § 65 BHO vor wichtigen Entscheidungen des Aufsichtsrates grundsätzlich über eine einheitliche Auffassung verständigen. Im Zuge dessen hat es zur Vorbereitung der vom Bund entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats eine Reihe von Abstimmungsgesprächen zwischen den Ressorts auf verschiedenen Ebenen sowie den Mitgliedern selbst gegeben, wie es den Gepflogenheiten der Ressortabstimmungen entspricht.

Frage 5: *Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Pläne der DB AG, die Fahrpreise als Folge der beschlossenen Mehrkosten von Stuttgart 21 zu erhöhen?*

Antwort:

Die DB AG hat im Zuge der Beratungen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 14.12.2012, am 27.02.2013 und am 13.03.2013 erklärt, dass die zusätzlich benötigten Eigenmittel für Stuttgart 21 – unabhängig von der schlussendlichen Höhe des Eigenmitteleinsatzes – durch eine zusätzliche Verschuldung bzw. einen langsameren Abbau der Verschuldung finanziert werden sollen.

Frage 6: *Inwieweit hat der Vorstand der DB AG in der Aufsichtsratssitzung vom 05.03.2013 steigende Fahrpreise als Folge von Stuttgart 21 thematisiert?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Fragen 1 bis 4 verwiesen.

Frage 7: *Hatten die Bundesvertreter im Aufsichtsrat Kenntnis über Fahrpreiserhöhungen als Gegenfinanzierungsmaßnahme, als sie der Erhöhung des Finanzierungsrahmens um 2 Milliarden Euro beschlossen haben?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Fragen 1 bis 4 verwiesen.

Frage 8: *Inwieweit hat die Bundesregierung Anlass an der Aussage von Bahnchef Rüdiger Grube zu zweifeln, dass die Mehrkosten von Stuttgart 21 ausschließlich durch einen geringeren Abbau der Verschuldung der Deutschen Bahn AG in den Jahren 2017 – 2019 finanziert werden, so Grube im Interview mit der Bild am Sonntag am 23. Dezember 2012?*

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Es handelt sich hierbei um eine unternehmerische Entscheidung der DB AG.

Frage 9: *Kann die Bundesregierung die Rechnung von Prof. Böttger von der HWT Berlin bestätigen, wonach die Bahn die Preise um 3 Prozent erhöhen muss, um die Mehrkosten von Stuttgart 21 zu finanzieren (Quelle: Die Welt, 08.03.2013)?*

Antwort:

Die Tarifgestaltung ist als unternehmerische Entscheidung Sache der Eisenbahnverkehrsunternehmen unter den Rahmenbedingungen des § 12 Absatz 2 AEG. Insofern kann der Bund dazu keine Aussage treffen.

Frage 10: *Inwieweit liegen der Bundesregierung Hinweise dafür vor, dass der höhere Eigenmitteleinsatz der DB AG für Stuttgart 21 zur zeitlichen Verschiebung des Baus des Offenburger Tunnels, des Rastatter Tunnels oder anderer Projekte der Deutschen Bahn AG führen könnte?*

Antwort:
Über eine zeitliche Verschiebung von Bedarfsplanmaßnahmen aufgrund des höheren Eigenmitteleinsatzes der DB AG für Stuttgart 21 hat der Bund keine Kenntnis.

Frage 11: *Ist die Position der Bundesregierung auch nach der Aufsichtsratsentscheidung vom 05.03.2013 unverändert, dass der Bund sich über einen Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio Euro (einschließlich TEN-Mittel), der für die Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne den Bau von Stuttgart 21 beteiligen wird?*

Antwort:
Ja.

Frage 12: *Inwieweit gibt es in der Bundesregierung Überlegungen, den Festbetrag des Bundes zu erhöhen, um die von Verkehrsminister Peter Ramsauer angekündigten Fahrpreiserhöhungen abzuwenden, sollten die Klagen gegen das Land auf Beteiligung an den Mehrkosten erfolglos bleiben?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort auf Frage 5 und 11 verwiesen.

Frage 13: *Inwieweit kann die DB AG ihre Dividendenausschüttung an den Bund reduzieren, um die Mehrkosten von Stuttgart 21 zu finanzieren, wenn sich die Projektpartner wie angekündigt nicht an der Finanzierung der Mehrkosten beteiligen?*

Antwort:
Die Höhe der Dividende wird jährlich von der Hauptversammlung auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG entschieden. Die DB AG ist an diese Entscheidung gebunden.

Frage 14: *Trifft die in der Zeitung „Die Welt“ vom 8. März 2013 getroffene Aussage zu, dass bei der Schieneninfrastruktur in den nächsten 15 Jahren ein Sanierungsbedarf besteht, von dem pro Jahr insgesamt 2 Milliarden Euro von der derzeitigen Finanzierungsplanung nicht gedeckt sind?*

Antwort:
Die in der Tageszeitung „Die Welt“ zitierte Aussage der „Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ bezieht sich auf die Bestanderhaltung sowie den Neu- und Ausbau. Dazu wird auf den Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), Kapitel 4, verwiesen.

Frage 15: *Sollte das Land Bayern aus Sicht von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer einen freiwilligen Eigenanteil in Höhe von 930 Mio. Euro für die Finanzierung der 2. Stammstrecke der S-Bahn in München übernehmen, um anschließende Preiserhöhungen durch die DB AG auszuschließen?*

Antwort:

Ein solches Vorgehen hat der Bund nicht zu kommentieren, denn es handelt sich um eine vertragliche Angelegenheit zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG.

Frage 16: *Inwiefern hat die Bundesregierung die Plausibilität der Aussage des Vorstands der Deutschen Bahn AG geprüft, dass ein Umstieg auf eine andere Bahnhofslösung für Stuttgart mindestens 10 Jahre dauern würde?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Fragen 1 bis 4 verwiesen.

Frage 17: *Hat der Bund darauf gedrängt, eine Entscheidung über die Erhöhung des Finanzierungsrahmens für Stuttgart 21 jetzt zu treffen, obwohl der Bundesrechnungshof derzeit an einem Sondergutachten zu Stuttgart 21 arbeitet, dessen Ergebnis dem Bund eine unabhängige Bewertung der Kostenentwicklung des Projekts liefern wird?*

Antwort:

Nein.

Frage 18: *Teilt die Bundesregierung die Ansicht von Rüdiger Grube, dass man das Projekt Stuttgart 21 in Kenntnis des jetzt notwendigen Finanzierungsrahmens von 6,5 Mrd. Euro nicht begonnen hätte?*

Antwort:

Die Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB AG erscheint nachvollziehbar.

Frage 19: *Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die Deutsche Bahn AG nach dem Finanzierungsvertrag eine unbedingte Verpflichtung zur Durchführung des Projekts Stuttgart 21 hat, diese Pflicht also nicht von der Leistung weiterer Finanzierungsbeiträge der anderen Projektpartner abhängig ist?*

Antwort:

Nach Einschätzung der DB AG ist eine außerordentliche Kündigung der Verträge zu Stuttgart 21 nicht möglich.

Frage 20: *Teilt die Bundesregierung die Meinung der Deutschen Bahn AG, dass etwaige Mehrkosten aus Schlichtung und Filder-Dialog allein von den Projektpartnern zu tragen sind? Wenn ja, aus welchen Gründen?*

Antwort:

Die Projektpartner haben untereinander zu klären, inwiefern Mehrkosten mit welchem Anteil von welchen Projektpartnern übernommen werden.

Frage 21:

Ist der Bundesregierung bekannt, dass in den sogenannten Schlichtungskosten auch Infrastrukturmaßnahmen (zweigleisige westliche Anbindung der Station Neubaustrecke auf den Fildern sowie die zusätzliche Ausrüstung aller Strecken bis Wendlingen mit konventioneller Signalisierung) enthalten sind, die nach Auffassung der Landesregierung zur Herstellung des vertraglich vorgesehenen verkehrlichen Gebrauchs unerlässlich sind und deshalb bereits 2010 von der Deutschen Bahn AG zur Aufnahme in das Projekt vorgeschlagen wurden?

Antwort:

Der Bundesregierung ist die Schätzung der DB AG zu den Kosten der Schlichtung bekannt. In die Abstimmungen zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB AG zu bilateralen Vertragsinhalten ist die Bundesregierung nicht eingebunden.