

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms,
Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn,
Markus Tressel, Daniela Wagner, Kerstin Andreae, Birgitt
Bender, Agnieszka Brugger, Ingrid Hönlinger, Sylvia
Kotting-Uhl, Beate Müller-Gemmeke, Ulrich Schneider
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Kostenexplosion beim Projekt Stuttgart 21

Die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) eingeräumte Kostensteigerung von 4,5 Milliarden auf 6,8 Milliarden 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 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 von Minister 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 Milliarden 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 Milliarden 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 Milliarden 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 Millionen 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 Bahn diese Finanzierung realisieren möchte und ob sie überhaupt in der Lage ist, dieses Projekt in einem angemessenen Zeitrahmen und ohne erheblichen Nachteil für andere wichtige Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland umzusetzen. Der avisierte Bauzeitrahmen bis 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 annähernd nicht zu halten.

Die Projektpartner, die ihrerseits öffentliche Gelder in erheblicher Höhe beisteuern sehen das Vertrauen zur Bahn erschüttert, der Stuttgarter Oberbürgermeister und der baden-württembergische Ministerpräsident 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 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 Milliarden Euro – sehr wahrscheinlich aber 3,77 Milliarden 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 (Deutsche Bahn AG), sowie auf die diesbezügliche Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22. März 2011 beim Bundesverfassungsgericht hin.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie wirkt sich 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?
2. Sind 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?

3. Zu welchem Zeitpunkt haben sich Vermutungen der DB AG verfestigt, mit Kostensteigerungen in erheblichem Ausmaß rechnen zu müssen?
4. Wann war der DB AG bekannt, in welcher Größenordnung sich zusätzliche Kostenrisiken, intern wie extern, bewegen könnten?
5. Hat die DB AG 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 aufgrund der zu finanzierenden Mehrkosten für Stuttgart 21 nicht im bisher geplanten Zeitraum umgesetzt und finanziert werden? (Bitte um Liste mit Benennung der Projekte, Bundesland, Kosten, geplantem und neuem Zeitraum.)
7. Liegt der Bundesregierung die in der Zeitschrift „Der Spiegel“ (Ausgabe 51/2012) veröffentlichte Streichliste der DB AG vor und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese?
8. Wie kann es sein, dass bei einer Aufstockung der Eigenmittel um 1,1 Milliarden Euro die Wirtschaftlichkeit des Projekts immer noch gewährleistet sein soll?
9. Wurden in diese Betrachtung auch etwaige verlorene Kosten für den Fall eines Projektabbruchs einbezogen?
10. Ab welcher Höhe des Eigenmitteleinsatzes würde das Projekt für die DB AG nach ihren heutigen Berechnungen endgültig unwirtschaftlich?
11. Wie schlüsseln sich die zusätzlichen Kosten der „externen“ Kostenrisiken von 1,2 Milliarden Euro konkret auf?
12. Sind in den Risiken von 1,2 Milliarden Euro Risiken für Kostensteigerungen während der Bauzeit (z. B. Steigerungen beim Stahlpreis, Nachtragsrisiken beim Tunnelbau u.a.) enthalten?
13. Ist für solche Risiken der Risikopuffer von 930 Millionen Euro vorgesehen?
14. Ist es sicher, dass der Risikopuffer von 930 Millionen Euro zur Abdeckung aller weiteren Risiken während der Bauzeit ausreicht?
15. Wenn nicht, wie groß müsste 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)?
16. Trifft es 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?

17. Sind 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?
18. Wie setzen sich die 260 Millionen Euro Chancen aus dem „6-Punkte-Programm“ zusammen und sind diese Chancen bereits eingetreten?
19. Wie sollen die Mehrkosten für das Projekt finanziert werden, wenn alle anderen Projektpartner die Mitfinanzierung der Kostensteigerung verweigern?
20. Wird die DB AG die weiteren Mehrkosten selbst übernehmen und wenn nicht, was gedenkt die DB AG zu unternehmen, um von anderen Projektpartnern Finanzierungsbeiträge zu erlangen?
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?
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?

Berlin, den 18. Januar 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und die Fraktion