

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Kein Baubeginn bei Stuttgart 21 solange die planerischen und finanziellen Grundlagen nicht vorliegen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sie sich erklärt, dass sich die berechneten Kosten für das Projekt Stuttgart 21 innerhalb der kurzen Zeit zwischen August 2008 und Dezember 2009 um 33 % von 3,076 Mrd. € auf 4,088 Mrd. € erhöht haben, obwohl DB und die Landesregierung im Jahr 2008 gemeinsam herausgestellt hatten, dass das Projekt „grundsolide geplant“ sei;
2. ob Pressemeldungen zutreffen, dass die Kostenkalkulation vom Dezember 2009 vor der Berücksichtigung von Einsparmöglichkeiten und damit auf dem Planungsstand des Vorjahres (mit kalkulierten 3,076 Mrd. €) zunächst bei 4,9 Mrd. € und damit 59 % höher lag als ein Jahr zuvor berechnet;
3. in welchen Bereichen sich die Kosten der Kalkulation vom Dezember 2009 im Vergleich mit der Kalkulation vom August 2008 verändert haben und welche Ursachen jeweils dafür verantwortlich sind (detaillierte tabellarische Aufstellung gegliedert nach Planfeststellungsabschnitten und Gewerken);
4. ob bei der aktuellen Kostenkalkulation die Auflagen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) in Bezug auf den Abstand der Querstellen (500 m statt 1000 m) bereits berücksichtigt wurden (und wenn ja, mit Angabe wie hoch die Mehrkosten sind und wenn nein, mit Angabe warum dies nicht erfolgt ist und mit welchen Mehrkosten hier noch zu rechnen ist);

5. wie der Stand des Ausnahmegenehmigungsverfahrens für die geplante Mitnutzung des heutigen S-Bahnhofs Stuttgart Messe/Flughafen durch andere Züge ist und warum der von ihr genannte Termin für die Entscheidung „Ende 2008“ nicht eingehalten wurde;
6. wann jeweils für welche der vorgesehenen Einsparungen Planänderungsverfahren beim EBA eingeleitet wurden bzw. noch werden;
7. wann sie mit dem Vorliegen bestandskräftiger Planungen für alle Planfeststellungsabschnitte (einschließlich der Änderungen aufgrund der einkalkulierten Kostensenkungen) rechnet;
8. welche planerischen und finanziellen Auswirkungen eine Verweigerung der Ausnahmegenehmigung (siehe Ziffer 5.) bzw. eine Ablehnung der Planänderungsanträge zur Kosteneinsparung durch das EBA hätte;
9. warum es bisher keine Fortschreibung der Kostenkalkulation für das Projekt Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gibt, obwohl die Planungen für Stuttgart 21 zeigen, dass dies für die Bewertung des Nutzens des Gesamtprojektes und der Finanzierbarkeit von relevanter Bedeutung ist;
10. welche Auswirkungen eine (nach den Erfahrungen mit Stuttgart 21 und unter Berücksichtigung der noch erheblich schwierigeren geologischen Verhältnisse) nicht unrealistische Kostensteigerung des Projektes Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (NBS) um 50 % (was zu einer Verdoppelung der vom Bund zu tragenden Kosten führen würde) auf den Zeitplan für die Fertigstellung der NBS hätte und welche Folgen eine Verschiebung der Fertigstellung durch den Bund um mehrere Jahre (analog der NBS Ebensfeld–Erfurt) für das Projekt Stuttgart 21 hätte;

## II.

mit den Vertragspartnern der beiden Projekte umgehend Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, die Entscheidung über die Realisierung des Projektes Stuttgart 21 solange aufzuschieben, bis alle kalkulierten Planänderungen genehmigt sind sowie eine aktualisierte Kostenberechnung und ein aktueller Finanzierungsplan des Bundes für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vorliegt und bis dahin nicht mit dem Bau zu beginnen.

26. 01. 2010

Kretschmann, Wölflé  
und Fraktion

## Begründung

Sowohl DB-Chef Dr. Grube als auch der designierte Ministerpräsident Mappus haben für sich die „Schmerzgrenze“ beim Projekt Stuttgart 21 bei 4,5 Mrd. € gezogen. Die aktuelle Kostenberechnung liegt zwar bei 4,1 Mrd. €. Dieser Summe liegen aber noch so viele ungeklärte Annahmen zugrunde, dass niemand aktuell abschätzen kann, ob diese in Form von Plangenehmigungen und bewilligten Ausnahmegenehmigungen überhaupt erteilt werden. Sollte dies nicht eintreten, kommen weitere erhebliche Mehrkosten auf die Vertragspartner zu. Solange diese Fragen nicht geklärt sind, ist ein endgültiger Einstieg in das Projekt nicht zu verantworten.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. Februar 2010 Nr. 7–3824.1–0/447 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

*1. wie sie sich erklärt, dass sich die berechneten Kosten für das Projekt Stuttgart 21 innerhalb der kurzen Zeit zwischen August 2008 und Dezember 2009 um 33 % von 3,076 Mrd. € auf 4,088 Mrd. € erhöht haben, obwohl DB und die Landesregierung im Jahr 2008 gemeinsam herausgestellt hatten, dass das Projekt „grundsolide geplant“ sei;*

Zu 1.:

Der Kostenstand von 3.076 Mio. € beruhte auf der Kostenschätzung der DB AG aufgrund der Vorplanung. Der neue Kostenstand von 4.088 Mio. € ist Ergebnis der Entwurfsplanung mit Stand 2009, die einen deutlich höheren Detaillierungsgrad aufweist.

*2. ob Pressemeldungen zutreffen, dass die Kostenkalkulation vom Dezember 2009 vor der Berücksichtigung von Einsparmöglichkeiten und damit auf dem Planungsstand des Vorjahres (mit kalkulierten 3,076 Mrd. €) zunächst bei 4,9 Mrd. € und damit 59 % höher lag als ein Jahr zuvor berechnet;*

Zu 2.:

Die Summe der bis Herbst 2009 vorliegenden Kostenberechnungen der verschiedenen von der DB ProjektBau GmbH mit der Entwurfsplanung beauftragten Fachplaner ergab zunächst eine Investitionssumme in Höhe von ca. 4,9 Mrd. €. Die DB ProjektBau GmbH und die DB Netz AG haben diese Kostenberechnungen überprüft und insbesondere einer Markt- und Vergabeanalyse unterzogen. Unter Berücksichtigung dieser Markt- und Vergabeanalyse und der Identifizierung von weiteren Kostenreduzierungs potenzialen hat die DB AG dem Land eine Kostenberechnung in Höhe von 4.088 Mio. € vorgelegt. Dieser Gesamtwertumfang enthält bereits eine Vorsorge für mögliche Kostensteigerungen in Höhe von 323 Mio. €.

*3. in welchen Bereichen sich die Kosten der Kalkulation vom Dezember 2009 im Vergleich mit der Kalkulation vom August 2008 verändert haben und welche Ursachen jeweils dafür verantwortlich sind (detaillierte tabellarische Aufstellung gliedert nach Planfeststellungsabschnitten und Gewerken);*

Zu 3.:

Die Kostenveränderungen der Entwurfsplanung mit Stand 2009 gegenüber der Kostenschätzung beruhen neben der allgemeinen Baupreissteigerung im Wesentlichen auf der Berücksichtigung von Auflagen aus den Planfeststellungsbescheiden, den Änderungen von technischen Vorschriften und Richtlinien sowie deutlich konkretisierten Masseannahmen als Ergebnis der Entwurfsplanung. Betroffen von den Kostensteigerungen sind beispielsweise der Tunnelbau, die eisenbahntechnische Ausrüstung (Signale, Oberleitungen, Stellwerke), der konstruktive Ingenieurbau (Brücken, Unterführungen; Kreuzungsmaßnahmen und Erdbau) und Oberbau, sowie anteilige Planungskosten. Eine gewerkescharfe Bekanntgabe der Kostenkalkulation würde zu Nachteilen bei den Vergabeverfahren führen.

4. *ob bei der aktuellen Kostenkalkulation die Auflagen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) in Bezug auf den Abstand der Querstollen (500 m statt 1000 m) bereits berücksichtigt wurden (und wenn ja, mit Angabe wie hoch die Mehrkosten sind und wenn nein, mit Angabe warum dies nicht erfolgt ist und mit welchen Mehrkosten hier noch zu rechnen ist);*

Zu 4.:

Die Auflage des Eisenbahn-Bundesamtes, in den Tunneln Querstollen in einem Abstand von 500 m zu errichten, erzeugt Kosten in Höhe von ca. 10 Mio. €. Dieser Betrag ist in dem Kostenumfang von 4.088 Mio. € enthalten.

5. *wie der Stand des Ausnahmegenehmigungsverfahrens für die geplante Mitnutzung des heutigen S-Bahnhofs Stuttgart Messe/Flughafen durch andere Züge ist und warum der von ihr genannte Termin für die Entscheidung „Ende 2008“ nicht eingehalten wurde;*

Zu 5.:

Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums findet derzeit die abschließende Prüfung und Abstimmung durch das Eisenbahn-Bundesamt statt. Der Landesregierung sind die Gründe für die lange Prüfungsdauer nicht bekannt. Auf Anfragen hin hat das Bundesverkehrsministerium immer bekräftigt, die Erteilung der Ausnahmegenehmigung stehe unmittelbar bevor.

6. *wann jeweils für welche der vorgesehenen Einsparungen Planänderungsverfahren beim EBA eingeleitet wurden bzw. noch werden;*

Zu 6.:

Einen Zeitplan für eventuell erforderlich werdende Planänderungsverfahren hat die DB AG noch nicht festgelegt. Er wird von der DB AG auf die terminlichen Abhängigkeiten im geplanten Bauablauf abgestimmt.

7. *wann sie mit dem Vorliegen bestandskräftiger Planungen für alle Planfeststellungsabschnitte (einschließlich der Änderungen aufgrund der einkalkulierten Kostensenkungen) rechnet;*

Zu 7.:

Mit dem Abschluss der laufenden Planfeststellungsverfahren rechnet die DB AG in diesem Jahr. Hinsichtlich der eventuell erforderlichen Planänderungsverfahren wird auf die Ausführungen zu 6. verwiesen. Der Baubeginn und die Bauarbeiten werden durch die Änderungsverfahren nicht behindert.

8. *welche planerischen und finanziellen Auswirkungen eine Verweigerung der Ausnahmegenehmigung (siehe Ziffer 5.) bzw. eine Ablehnung der Planänderungsanträge zur Kosteneinsparung durch das EBA hätte;*

Zu 8.:

Die Alternativvariante zur Anbindung der Gäubahn wäre mit Mehrkosten in Höhe von ca. 60 Mio. € verbunden. Die Ablehnung der vorgesehenen Planänderungen zur Kosteneinsparung durch das Eisenbahn-Bundesamt könnte zu Mehrkosten in einer Größenordnung von ca. 80 Mio. € führen.

*9. warum es bisher keine Fortschreibung der Kostenkalkulation für das Projekt Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gibt, obwohl die Planungen für Stuttgart 21 zeigen, dass dies für die Bewertung des Nutzens des Gesamtprojektes und der Finanzierbarkeit von relevanter Bedeutung ist;*

Zu 9.:

Die Entwurfsplanung für die NBS Wendlingen–Ulm wird von der DB AG unabhängig von Stuttgart 21 erstellt. Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Projekts sind nicht zu erwarten.

*10. welche Auswirkungen eine (nach den Erfahrungen mit Stuttgart 21 und unter Berücksichtigung der noch erheblich schwierigeren geologischen Verhältnisse) nicht unrealistische Kostensteigerung des Projektes Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (NBS) um 50 % (was zu einer Verdoppelung der vom Bund zu tragenden Kosten führen würde) auf den Zeitplan für die Fertigstellung der NBS hätte und welche Folgen eine Verschiebung der Fertigstellung durch den Bund um mehrere Jahre (analog der NBS Ebensfeld–Erfurt) für das Projekt Stuttgart 21 hätte;*

Zu 10.:

Mit den Finanzierungsvereinbarungen für die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm verfolgen alle Beteiligten das Ziel, beide Projekte im Jahr 2019 gemeinsam in Betrieb zu nehmen. Durch den Baukostenzuschuss des Landes zur NBS Wendlingen–Ulm in Höhe von 950 Mio. €, der dem Ziel der zeitgleichen Realisierung des Projekts Stuttgart 21 und der NBS dient, wird der Bund zudem deutlich entlastet. Die Landesregierung geht davon aus, dass vor diesem Hintergrund auch bei einer eventuellen Kostenerhöhung der NBS der geplante Inbetriebnahmetermin eingehalten wird.

II.

*mit den Vertragspartnern der beiden Projekte umgehend Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, die Entscheidung über die Realisierung des Projektes Stuttgart 21 solange aufzuschieben, bis alle kalkulierten Planänderungen genehmigt sind sowie eine aktualisierte Kostenberechnung und ein aktueller Finanzierungsplan des Bundes für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vorliegt und bis dahin nicht mit dem Bau zu beginnen.*

Zu II.:

Die Entscheidung über die Realisierung der Projekte ist gefallen, mit den Bauarbeiten für Stuttgart 21 wurde begonnen. Ein Stopp der Realisierung des Projekts ist im Hinblick auf die aktualisierte Kostenberechnung der Bahn, auf den noch zur Verfügung stehenden Risikopuffer und auch die durch weitere Verzögerungen evtl. entstehenden Mehrkosten weder gewollt noch sinnvoll.

Rech

Innenminister