

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

redigiertes
Wortprotokoll
22. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 10. November 2010, 10.00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Berlin
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Winfried Hermann, MdB

TAGESORDNUNG:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **S. 9**

Tagesordnungspunkt 1a **S. 9**

Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Rainer Arnold,
Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Kein Weiterbau von Stuttgart 21 bis zur Volksabstimmung

BT-Drucksache 17/2933
Stuttgart 21

Tagesordnungspunkt 1b **S. 9**

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch,
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und das Sparpaket
der Bundesregierung

BT-Drucksache 17/2914

Tagesordnungspunkt 1c

S. 9

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae,
Birgitt Bender, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sofortiger Baustopp für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke
Wendlingen-Ulm

BT-Drucksache 17/2893

Mittwoch, 10. November 2010, 10:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Bilger, Steffen		Aumer, Peter	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Bellmann, Veronika	.....
Götz, Peter		Börnßen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Holmeier, Karl		Dörflinger, Thomas	.....
Jarzombek, Thomas		Granold, Ute	.....
Kammer, Hans-Werner		Hübinger, Anette	.....
Lange, Ulrich		Kaufmann Dr., Stefan	.....
Lietz, Matthias		Koeppen, Jens	.....
Raab, Daniela		Lach, Günter	.....
Schnieder, Patrick		Mayer (Altötting), Stephan	.....
Sendker, Reinhold		Stracke, Stephan	.....
Storjohann, Gero		Tauber Dr., Peter	.....
Vogel (Kleinsaara), Volkmar		Vaatz, Arnold	.....
Wichtel, Peter		Wegner, Kai	.....
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
Bartol, Sören		Brase, Willi	.....
Beckmeyer, Uwe		Graf (Rosenheim), Angelika	.....
Burkert, Martin		Groschek, Michael	.....
Gottschalck, Ulrike		Hinz (Essen), Petra	.....
Groß, Michael		Kahrs, Johannes	.....
Hacker, Hans-Joachim		Ortel, Holger	.....
Herzog, Gustav		Paula, Heinz	.....
Kumpf, Ute		Pronold, Florian	.....
Lühmann, Kirsten		Rossmann Dr., Ernst Dieter	.....

Matthias, Hilde Carl, Cas

Mittwoch, 10. November 2010, 10:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
FDP		FDP	
Döring, Patrick		Deutschmann, Reiner	.....
Körber, Sebastian		Goldmann, Hans-Michael	.....
Luksic, Oliver		Günther (Plauen), Joachim	.....
Müller (Aachen), Petra		Höferlin, Manuel	.....
Simmling, Werner		Kamp, Heiner	.....
Staffeldt, Torsten		Sänger, Björn	.....
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Behrens, Herbert		Enkelmann Dr., Dagmar	.....
Bluhm, Heidrun		Menzner, Dorothee	.....
Leidig, Sabine		Remmers, Ingrid	.....
Lutze, Thomas		Seifert Dr., Ilja	.....
BÜ90/GR		BÜ90/GR	
Herlitzius, Bettina		Kühn, Stephan	.....
Hermann, Winfried		Nestle, Ingrid	.....
Hofreiter Dr., Anton		Paus, Lisa	.....
Wagner, Daniela		Wilms Dr., Valerie	.....

off.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 10. November 2010, 10:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

CDU/ CSU	.....	.....
SPD	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

Diedrich	DIE LINKE	A. Diedrich
Schramm	DIE LINKE	S. Schramm
STERNAL	FDP	[Signature]
NEUHOF	FDP	[Signature]
Wierzbicki	CDU/CSU	[Signature]
BRUNN	CDU/CSU	[Signature]
Quitzamp	CDU/CSU	[Signature]
Bull	SPD	Bull
DEJA	SPD	[Signature]
Mitte	SPD	[Signature]

off.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 10. November 2010, 10:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

CDU/CSU

SPD

FDP

DIE LINKE.

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

Gerowetta

grüne

Kauck

ZECHERLE

CDU/CSU

Gebore

Mittwoch, 10. November 2010, 10:00 Uhr

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte Druckschrift)	Name (bitte Druckschrift)	Dienststellung (bitte nicht abgekürzt)	Unterschrift
BMVBS	Rittgerott Stiwitzski	Rörlin TB'z	Wittgesott Stiwitzski
u			
i			
h	Reinold Lang	RP'in RP	Reinold
n			
u	Scheerle RICHLE	M MD	Scheerle
u			
u	LANG	RL	Lang
u	Hartmann Zentner	MR MR	Hartmann Zentner
BRH			
BPf	Schäfer HARTING	QB MinDir	Schäfer Harting
BMVBS			

Bundesrat: (bitte Druckschrift)	Unterschrift	Dienststellung (bitte nicht abgekürzt)	Land
Schwarz	Schwarz	VA	HE
Hoehle	Hoehle	RD	BW
Suppli	Suppli	TB	TH
HANSMAYER	HANSMAYER	RL	NRW
Dammann	Dammann	RFA	SI

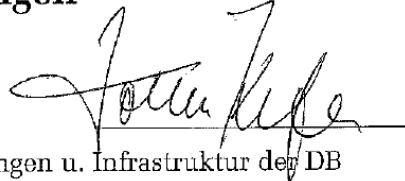
Öffentliche Anhörung
zum den Themen: Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm
am Mittwoch, dem 10. November 2010 ab 10.00 Uhr
im Marie-Elisabeth-Lüders-Haus 3.101

- BT-Drs. 17/2933, 17/2914, 17/2893

**Unterschriftenliste der
Sachverständigen**

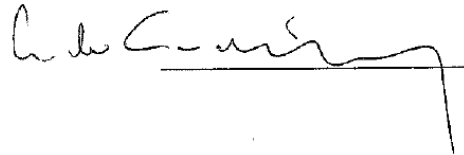
Dr. Volker Kefer

Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen u. Infrastruktur der DB



Dr. Udo Andriof

Regierungspräsident a. D.



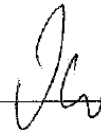
Prof. Dr. Christian Böttger

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin



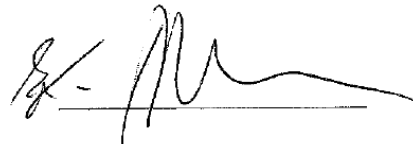
Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin

Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen



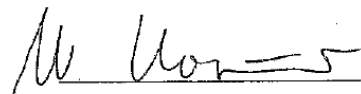
Dipl.-Psych. Karlheinz Rößler

VIEREGG-RÖSSLER GmbH



Prof. Dr.rer.pol. Werner Rothengatter

Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung



Hannes Rockenbach

Sprecherkreis Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21



**- Öffentliche Anhörung -
zu**

Tagesordnungspunkt 1a

Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Rainer Arnold, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Kein Weiterbau von Stuttgart 21 bis zur Volksabstimmung

BT-Drucksache 17/2933

Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und das Sparpaket der Bundesregierung

BT-Drucksache 17/2914

Tagesordnungspunkt 1c

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sofortiger Baustopp für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

BT-Drucksache 17/2893

Vorsitzender: Guten Tag, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich darf Sie sehr herzlich begrüßen zur 22. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages. Es handelt sich heute um eine öffentliche Anhörung. Diese öffentliche Anhörung findet statt zu drei Anträgen, die aus den Reihen der Oppositionsfraktionen kommen. Da ist zum einen der SPD-Antrag unter dem Titel „Kein Weiterbau von Stuttgart 21 bis zur Volksabstimmung“. Das ist die Bundestags-Drucksache 17/2933. Dann gibt es den Antrag der Fraktion DIE LINKE. mit dem Titel „Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und das Sparpaket der Bundesregierung“, das finden Sie auf der Drucksache 17/2914. Dann gibt es den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unter dem Titel „Sofortiger Baustopp für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen“, das finden Sie auf der Drucksache 17/2893. Meine Damen und Herren, ich kann für die Öffentlichkeit, die ich heute herzlich willkommen heiße, den Zu-

schauerinnen und Zuschauer auf der Tribüne, die Anträge jetzt nicht im Detail vorstellen. Ich kann Ihnen aber sagen, dass es sozusagen einige wichtige durchgängige Forderungen und Fragen in allen diesen drei Anträgen gibt. Zum einen den sofortigen Baustopp, zum anderen Fragen nach der Nützlichkeit des Projektes, nach der verkehrsmäßigen oder verkehrspolitischen Bedeutung dieser Projekte, nach dem Nutzen, wirtschaftlich und verkehrlich, und diese Projekte haben oder nicht haben. Es wird gefragt nach den Kosten, der Kostenentwicklung und der Wirtschaftlichkeit. Und es spielt auch die Frage der Entscheidungsfindung und der demokratischen Legitimation in diesen sehr unterschiedlichen Anträgen, aber in einigen Punkt sehr einheitlichen Anträgen eine Rolle. Wir haben dazu als Ausschuss eine Anhörung beschlossen. Zum Verfahren, damit die Zuschauerinnen und Zuschauer das verstehen: wenn in einem Ausschuss eine Minderheit, mindestens 25 Prozent, einen Antrag für eine Anhörung stellt, dann findet die auch statt; und das ist hier gegeben. Es sind ja drei Oppositionsfraktionen. Wir haben uns verständigt, dass zu dieser Anhörung Experten eingeladen werden, die sich zu dem Thema äußern können, die kundig sind als Wissenschaftler, als Betroffene, als in anderer Weise Qualifizierte. Die Fraktionen haben dann jeweils entsprechend ihrer Größe ein Vorschlagsrecht. So wurde zum Beispiel aus den Reihen der Koalition Herr Dr. Udo Andriof vorgeschlagen. Er ist der frühere Regierungspräsident des Regierungspräsidiums Stuttgart, jetzt Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart 21/ICE-Neubaustrecke Ulm. Herzlich willkommen, Herr Dr. Andriof. Wir haben als zweiten Experten, in alphabetischer Reihenfolge, Herrn Prof. Dr. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin. Er ist vorgeschlagen worden von der SPD-Fraktion. Ich heiße auch Sie herzlich willkommen. Dann haben wir uns gemeinsam, fraktionsübergreifend darauf verständigt, dass natürlich die Deutsche Bahn vertreten sein muss. Deswegen heißen wir alle herzlich willkommen Herrn Dr. Kefer, der im Vorstand der DB AG für Technik, Systemverbund, Dienstleistung und Infrastruktur zuständig ist. Dann haben wir Herrn Prof. Martin, Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen in Stuttgart. Ein bedeutendes Institut, wie wir wissen, in all diesen Fragen. Er ist vorgeschlagen von den Koalitionsfraktionen. Daneben sitzt Herr Karlheinz Rößler. Er ist der Geschäftsführer von der Firma Viereg-Rössler, einer innovativen Beratungsgesellschaft in Verkehrs-, vor allem in Schienenverkehrsfragen. Herzlich willkommen, Herr Rößler. Sie sind vorgeschlagen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Dann begrüße ich Herrn Prof. Rothengatter, vom Institut für Wirt-

schaftspolitik und Wirtschaftsforschung in Karlsruhe – ebenfalls vorgeschlagen von der Koalition. Und zu guter Letzt, kurzfristig eingesprungen, erst war Walter Sittler vorgesehen, jetzt ist gekommen Hannes Rockenbach. Er ist im Sprecherkreis des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21. Er ist Mitglied im Gemeinderat und dort Mitglied der Liste SÖS und er ist auch Mitglied in der Schlichtungsgruppe. Er ist vorgeschlagen von der Fraktion DIE LINKE. Herzlichen Dank, auch dass Sie so kurzfristig eingesprungen sind. Herzlich willkommen alle Experten! Ich darf darauf hinweisen, dass wir alle Experten gebeten haben, schriftliche Stellungnahmen abzugeben. Das ist auch genutzt worden, mal kürzer, mal länger, mal kurz vorher und mal schon länger vorher. An alle dafür einen herzlichen Dank, dass Sie das gemacht haben. Zum Ablauf jetzt, wir haben ja eine gewisse Erfahrung mit Anhörungen. Wir haben uns unter den Fraktionen auf einen bestimmten Ablauf verständigt, damit es möglichst effektiv vonstatten geht. Und zwar bitten wir die Experten, dass Sie zu Beginn in 3 bis 5 Minuten Ihre Position darstellen. Sie müssen nicht alles wiederholen, was Sie schon schriftlich dargelegt haben, sondern die wichtigsten Punkte, die für Sie wichtigsten Punkte, die aus Ihrer Sicht auch für die Öffentlichkeit wichtige Punkte sind, zum Nachvollziehen. Wir wollen keine Powerpoint Präsentation. Aber wenn Sie eine These erläutern wollen mit einer Karte, dafür ist technisch alles vorbereitet und wir hoffen, dass es klappt. Jedenfalls haben wir alles vorbereitet. Wenn es nicht klappt, werde ich nicht wegen der Technik die Sitzung unterbrechen lassen. Dann findet es ohne Charts statt, dann gilt das gesprochene Wort. Er gibt ja sowieso die Regel: „Hast du etwas zu sagen oder hast du eine Powerpoint-Präsentation.“ ... Wir gehen davon aus, Sie haben alle etwas zu sagen. Dann werden wir eine Fraktionsrunde machen. Auch das ist eine Besonderheit, weil natürlich die Öffentlichkeit nicht nur Fragen der Abgeordneten und der Fraktionen erleben will, sondern wir haben vereinbart, dass auch die Fraktionssprecher jeweils 3 bis 5 Minuten Redezeit haben – wirklich maximal 5 Minuten. Ich werde da stark drauf achten, Sie eine halbe Minute vorher warnen, dass es die Redezeit gleich zu Ende ist und nach 5 Minuten wird dann sozusagen der Strich gezogen. Die Fraktionen haben also auch eine Runde um sich zu positionieren. Dann beginnt das Frage- und Antwortspiel. Auch hier könnte man sich beliebige Verfahren vorstellen, das haben wir aber nicht getan, sondern wir haben uns auf ein relativ strenges Verfahren verständigt. Dass, wenn eine Fraktion eine Frage stellt, dann kann es entweder eine Frage an zwei Experten sein oder zwei Fragen an einen Experten oder eine Expertin. Darauf folgt unmit-

telbar die Antwort, dann kommen die Nächsten dran. Damit ist es zwar streng reglementiert, wir wollen es aber einfach lebendig halten und viele Frage- und Antwortmöglichkeiten eröffnen. Sie merken schon, unser Verfahren unterscheidet sich vom Schlichtungsverfahren in Stuttgart. Es ist vor allen Dingen kürzer, deswegen müssen wir es auch stärker reglementieren. Unser Verfahren zielt vor allem darauf, dass wir wissen wollen von den Experten, wie Sie diese Projekte beurteilen, vor allen Dingen, was es für uns als Bundespolitiker, für den Bundestag, bedeutet. Das ist der Fokus. Wir sind nicht in Stuttgart, auch wenn Stuttgart fast „der Nabel der Welt“ ist... Aber eben nicht nur, heute wird stärker die bundespolitische Sichtweise eine Rolle spielen. Thematisch haben wir uns so verständigt, dass Sie in den allgemeinen Statements alle Punkte ansprechen können. Aber bei den Fragerunden machen wir drei Runden die in etwa zeitlich gleich gewichtet sein werden. Jedenfalls wird es meine Aufgabe sein, das so hinzubekommen. Es gibt einen ersten Themenkomplex unter der Überschrift „Nutzen des Projektes bzw. Nichtnutzen des Projektes“. Da geht es um die Wirtschaftlichkeit und um verkehrliche Bedeutung dieser Projekten. Es gibt einen zweiten Themenkreis, da geht es um die Fragen der Wirtschaftlichkeit, der Kostenentwicklung. Hier muss ich auch noch anmerken, dass in allen Anträgen ja kritisiert wurde, dass bisher die Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht öffentlich gemacht wurde und dem Deutschen Bundestag nicht vorgelegt worden ist. Wir hoffen alle, dass wir heute dazu mehr Informationen bekommen. Die dritte thematische Runde ist die Frage der Transparenz, der Umsetzung von Großprojekten. Also hier geht es um Entscheidungsprozesse, demokratische Legitimation, Fragen der Demokratie. Die Anhörung soll um 13.30 Uhr beendet sein. Wir haben also nicht noch zehn Schlichtungsrunden und auch nicht den ganzen Tag, sondern nur bis 13.30 Uhr. Ich bitte deswegen darum, dass wir uns auf wichtige Themen konzentrieren und uns nicht in Details verlieren, die nicht nachvollziehbar sind. Da müssen wir uns einfach, glaube ich, etwas zurücknehmen. Das gilt sowohl für die Abgeordneten, wie für die Experten. Für diese Veranstaltung gibt es nicht nur eine Fernsehübertragung, sondern es wird auch wörtlich protokolliert. Ich gehe davon aus, dass Sie alle damit einverstanden sind. Das ist eigentlich auch Usus so. Jetzt muss ich zum Schluss noch ein Wort zur Frage der Ordnung oder Nichtordnung sagen, sozusagen rein präventiv. Also die Zuschauer sind herzlich willkommen und sie dürfen auch sozusagen innerlich begeistert dabei sein. Aber sie dürfen keinen „Schwabenstreich“ machen, also sozusagen ein Pfeifkonzert, wenn ihnen etwas nicht passt. Oder: sie dürfen auch nicht Beifall spen-

den, sie dürfen keine La Ola-Welle machen, wenn ihnen etwas besonders gut gefällt. Also, Sie müssen sich ziemlich zurückhalten mit Ihren Gefühlen und trotzdem gut dabei sein. Was Sie noch nicht wissen, obwohl Sie da oben schon sitzen: Sie stehen unter meiner Ordnungsgewalt. Aber keine Sorge, ich habe eigentlich nicht vor, gewaltsam gegen Sie vorzugehen. Ich bin in meinem Leben bisher grundsätzlich sehr gewaltfrei gewesen. Aber formal habe ich die Ordnungsgewalt. Und wenn diese Veranstaltung gestört würde, könnte es sein, dass ich da aktiv werde; oder im schlimmsten Fall, würde ich aufstehen und die Sitzung unterbrechen. Dann wird es gefährlich für alle. Dann wären Straftatbestände zu beklagen. Ich sage das nur der Form halber. Ich gehe nicht davon aus. Sondern, alle wissen, dass es heute um die Sache geht, es geht um Informationen. Und wenn dann das eine oder andere Mal ein Raunen oder ein „Aah!“ durch den Saal geht, werde ich ihn nicht gleich räumen lassen.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit und darf nun die Experten zu Ihren Stellungnahmen bitten. Und noch einmal, Sie müssen in 5 Minuten durchkommen, sonst muss ich Ihnen das Wort abschneiden. Wir haben die Reihenfolge genial einfach gemacht, wir gehen alphabetisch vor. Herr Dr. Andriof, Sie sind das wahrscheinlich in Ihrem Leben gewohnt, dass Sie meistens als Erster drankommen oder abgezählt werden. Herr Dr. Andriof Regierungspräsident a.D., hat das Wort.

Dr. Udo Andriof (Regierungspräsident a.D.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Wir unterhalten uns heute über ein wichtiges Projekt das bereits genehmigt ist, das bereits von den Gerichten bestätigt ist und das bereits begonnen ist. Ein Projekt, das wir über Jahrzehnte hinweg im Bundestag, im Landtag von Baden-Württemberg und im Gemeinderat der Stadt Stuttgart eine parlamentarische Mehrheit gefunden hat. Dennoch wird gefragt: Sind die Bürger genügend beteiligt worden? Ist die Geschäftsgrundlage noch gegeben? Meine These: die Bürger wurden im Planungsprozess, im Planungsverfahren durchaus beteiligt. Die Stadt Stuttgart hat schon 1995 eine ganz offene Bürgerbeteiligung gemacht, die auch dokumentiert ist und wesentliche Ergebnisse hatte, unter anderem, dass 20 Hektar Park erweitert werden sollen. Wir haben dann ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und dabei sämtliche Alternativen geprüft, bereits im Jahre 1997. Wir haben dann in den Jahren 2002 bis 2005 das eigentliche Genehmigungsverfahren durchgeführt, mit einer starken Bürgerbeteiligung. Auch da haben sich mehr als 2.000 Bürger beteiligt. Wir haben dann versucht

in einer öffentlichen Erörterungsverhandlung noch mal alle Probleme auf den Tisch zu legen und mit den Beteiligten zu besprechen. Wir sind dann, am ersten Tag hatten sich 200 Personen gemeldet, am dritten Tag in den kleinen Saal umgezogen, weil das Bürgerinteresse nachgelassen hatte. Die Stuttgarter Zeitung hat damals geschrieben: „Die Zahl der Protestierenden ist nicht sehr groß. Nach einem Jahrzehnt des Planens, nach vielen Debatten, nach einem Raumordnungsverfahren und nach zusätzlichen Informationen, ist die Akzeptanz des Bahnprojektes gestiegen. Bereits am zweiten Tag der Erörterung verfolgten nur noch etwa 30 Zuhörer die Debatte. Zum Abschluss des Termins wurde festgehalten, dass wer wollte, konnte sich ein umfassendes Bild von Stuttgart 21 machen und seine Meinung dazu frei äußern“. Das war im Jahre 2003. Im Jahre 2007 haben dann die Bürger in Stuttgart versucht ein Bürgerbegehren durchzuführen. Dieses ist sowohl von der Stadt, als auch vom Regierungspräsidium, als auch vom Verwaltungsgericht als unzulässig eingestuft worden; aus mehreren Gründen, insbesondere, weil es verspätet war. Es ist gleichzeitig gesagt worden. Das Bürgerbegehren ziele ja darauf, Verträge wieder aufzuheben, die Vertragstreue stelle aber einen elementaren Rechtsgrundsatz dar. Nun wird versucht, einen Ausstieg aus den Verträgen mittels eines Gesetzes zu erreichen. Auch dieses Gesetz muss natürlich rechtsstaatlichen Grundsätzen genügen und kann nicht rückwirkend eine Rechtsposition der Bahn, die durch die Genehmigung geschaffen worden ist, beseitigen. Im Übrigen sieht die Landesverfassung nur unter ganz besonderen Umständen die Möglichkeit eines Volksentscheids vor und diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben. Das ist aus meiner Sicht nicht nur ein rechtliches Ergebnis, sondern es wäre auch rechtspolitisch falsch, wenn wir Genehmigungsverfahren, die sehr umfassend alles prüfen, im Anschluss über einen Volksentscheid wird aushebeln würden. Das hat auch der Präsident des Bundesverfassungsgerichts, Prof. Dr. Andreas Voßkuhle so gesehen und auch die Bundesjustizministerin Sabine Leutheusser-Schnarrenberger ist dieser Meinung. Um nicht missverstanden zu werden, natürlich brauchen solche Großprojekte eine öffentliche Unterstützung, Akzeptanz in der Bevölkerung. Es ist notwendig, Meinungen auszutauschen. Auch Proteste sind durchaus nützlich, um Widersprüche, um Widerstreit zu klären. Aber die Durchsetzung von großen Infrastrukturvorhaben, die das Wohl unseres Landes bestimmen, kann nicht von der Stärke des Protests abhängen, sondern wir müssen in einem Rechtsstaat Vertrauen schaffen, wir müssen verlässlich sein. Aus meiner Sicht ist das Bahnprojekt Stuttgart 21 nach wie vor richtig und wichtig, weil die Bahn leistungs-

fähiger wird und zugleich die Umwelt geschont wird. Zu dem wird Baden-Württemberg als Wirtschaftsstandort gestärkt und die Landeshauptstadt erhält die Jahrhundertchance 100 Hektar innenstadtnahe Fläche städtebaulich attraktiver zu gestalten. Die Risiken sind aus meiner Sicht beherrschbar. Die Finanzierung ist vertretbar und das Projekt ist rechtlich und politisch legitimiert. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Andriof! Wir machen weiter mit Prof. Böttger, der von der SPD nominiert wurde.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft, Berlin): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Die Argumente für Stuttgart 21 hat ja mein Vorredner gerade schon dargestellt, ich möchte diese deswegen gar nicht wiederholen. Ich glaube, es haben sich in den letzten zwei, drei Jahren vor allem, einige Aspekte gezeigt die dazu führen, dass es doch zunehmend Bedenken gegen dieses Projekt gibt. Diese Bedenken liegen zum einen in der Kapazität des Knotens. Es gibt eine Reihe von baulichen Besonderheiten in dem Projekt, also Steigung, Tunnelbereich, enge Tunnelabschnitte, eingleisige Ausfädelung, Mischverkehre und so weiter, die in ihrer Gesamtheit und in ihren Wechselwirkungen die Kapazität des Knotens begrenzen. Zurzeit liegen ja Berechnungen von Kritikern vor, die also sagen, dass selbst das heutige Zugangebot in der Spitze eben nicht mehr gewährleistet werden kann, nach Fertigstellung von Stuttgart 21. Das würde bedeuten, entweder muss da noch einmal nachinvestiert werden oder es müsste wirklich zu Angebotskürzungen kommen, wenn das so richtig wäre. Darüber hinaus würden die Zwangspunkte in der Fahrplangestaltung möglicherweise eben auch dazu führen, dass in vielen Anschlussverbindungen tatsächlich sich die Fahrzeiten verlängern würden. Die DB hat also jetzt angekündigt, dass sie noch mal einen neuen Fahrplanentwurf vorlegen will, mit dem sie das also entkräftet. Dieser liegt zurzeit noch nicht vor. Die Kritiker sagen, das geht gar nicht mehr aufgrund dieser Zwangspunkte. Aber ich glaube das sind Bedenken, die man ernst nehmen muss hinsichtlich der Frage: Schaffen wir wirklich mehr Kapazität, wie das ja als Projektziel vorgegeben war? Bei der Wirtschaftlichkeit muss man eben sehen, die Situation ist unterschiedlich zwischen Stuttgart 21 und der Neubaustrecke. Für Stuttgart 21 ist eben keine vollständige offizielle Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt worden, mit der Begründung: Es ist kein Projekt des Bundes. Der Bundesrechnungshof hat dieses ja 2008 kritisiert. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gibt es eine Wirtschaft-

lichkeitsberechnung, die allerdings nicht veröffentlicht worden ist. Es gibt eine Reihe von Indizien die darauf hindeuten, dass die Wirtschaftlichkeit für das Projekt also doch sehr gezielt günstig gerechnet worden ist. Dazu gehören die Erträge im Güterverkehr, die Unterstellung der Fertigstellung Frankfurt-Mannheim, zeitgleich, die keineswegs gewährleistet ist, die Berücksichtigung von Verlagerungseffekten von einer Achse auf die andere Achse als Zusatzträge, die Nichtberücksichtigung einzelner Bauelemente aus diesem Projekt und die Nichthinterlegung der Kostensenkung von 900 Millionen Euro, die, soweit öffentlich bekannt, bisher eigentlich noch nicht mit detaillierten Maßnahmen hinterlegt worden sind. Wenn ich das also zusammenfasse, muss man sagen, dass grundsätzlich die Priorität der Projekte – wenn ich mir den gesamten Investitionsbedarf des Bundes anschau und auch aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre – eigentlich zweifelhaft ist. Es gibt Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotens. Es gibt Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke. Und auf der anderen Seite ist eben zu sehen, das Planungsrecht ist unstrittig vorhanden. Allerdings gebietet das Haushaltsrecht natürlich schon, dass man sich Projekte regelmäßig anguckt und dass auch Projekte abgebrochen werden, wenn die Ziele nicht erreicht werden können. Ich glaube, dass es mit Blick darauf, einen politischen Ansatz gibt, der nicht irgendwo undemokratisch ist oder gegen alle Spielregeln des Rechtsstaates verstößt; dass man sich das also noch mal anguckt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Wir machen weiter mit Volker Kefer für die Deutsche Bahn AG.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 mit der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, erfüllt zunächst mal einen gesetzlichen Auftrag, nämlich den Auftrag die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm zu errichten und den Bahnknoten Stuttgart zu ertüchtigen. Darüber hinaus wird die Leistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart-Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr erhöht, die Verkehrsanbindung im Personenfernverkehr und im Regionalverkehr in der Region Stuttgart massiv verbessert, der Eisenbahnverkehr und der Landesflughafen Stuttgart sowie die attraktive neue Messe Stuttgart, mit dem Projekt verknüpft und es schafft städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Landeshauptstadt Stuttgart. Alle Genehmigungsverfahren sind eingeleitet. Die Anhörungsverfahren sind bis auf zwei bereits alle durchgeführt. Zu den wesentli-

chen Abschnitten liegen rechtskräftige Genehmigungen vor. Die Genehmigung für den neuen Hauptbahnhof Stuttgart, das Kernstück des Knotenprojektes Stuttgart war Gegenstand mehrerer Klagen. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat die Klagen im April 2006 abgewiesen. Dabei hat der Gerichtshof auch die schon damals diskutierte und vom Gericht geprüfte Variante K 21 verworfen. K 21 erfüllt keines der Ziele der Planung so gut, wie das Projekt Stuttgart 21 – so die damalige Begründung. Wir schaffen also einen zukunftsfähigen neuen Hauptbahnhof, der als moderner Durchgangsbahnhof leistungsfähiger ist als der bisherige Kopfbahnhof. Das ist das, was ja immer wieder angezweifelt wird und deutlich mehr Leistungsreserven aufweisen wird. Ihm gelingt es sinnvoll verknüpfte Fern- und Regionalverkehre abzuwickeln. Die Städte Ulm und Neu-Ulm werden an die Landeshauptstadt Stuttgart so gut angebunden, wie die Regionen Mannheim durch die früher auch umstrittene Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart. Ulmer und Neu-Ulmer Bürger können künftig in knapp einer halben Stunde Arbeitsplätze in der Region Stuttgart erreichen. Und darüber hinaus gibt es im Nahverkehr eine ganze Vielzahl von verbesserten Verkehrs- und Anbindungssituationen. Die Neubaustrecke und der neue Durchgangsbahnhof werden dank der kürzeren Reisezeiten konkurrenzfähig zum innerdeutschen Flugverkehr. Dem Flughafen Stuttgart wird die schnelle verkehrliche Anbindung durch Fern- und Regionalverkehr, also auch durch die direkte Anbindung des Fernverkehrs zusätzliche Fluggäste für die europäischen und internationalen Ziele bringen, nicht für die deutschen. Gerade deshalb steht das Projekt Stuttgart 21 mit der europarechtlichen Vorgabe im Einklang, die unterschiedlichen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. Stuttgart 21 ist Teil der europäischen Magistrale Paris-Bratislava. Dabei geht es nicht um die Reisezeit von Paris nach Bratislava, sondern es geht darum, die wirtschaftliche Entwicklung an dieser Achse durch eine attraktive Verkehrsinfrastruktur zu fördern. Die Verknüpfung der an der Magistrale gelegenen Wirtschaftsräume wird nachhaltig verbessert und auf den europäischen Magistralen wird die Eisenbahntechnik vereinheitlicht. Auch deshalb fördert die Europäische Gemeinschaft das Projekt. Unserem Durchgangsbahnhof gelingt es, vor allem das bisherige Gleisvorfeld, beinahe vollständig in die Planungshoheit der Landeshauptstadt zurückzugeben. Das ist vorhin schon adressiert worden, hier werden insgesamt ca. 100 Hektar städtebaulich extrem wertvoller Fläche frei, die einer neuen Nutzung zugeführt werden können. Das wird zu einem modernen Stadtviertel führen, das entwickelt wird und zusammen mit uns wird die Stadt den Schloss-

garten vergrößern. Wir wollen gemeinsam beispielsweise mehr als 5.000 Bäume pflanzen und damit die notwendigen Eingriffe in den Park von heute, mehr als kompensieren. Die Innenstadt Stuttgart wird gleichzeitig – auch das sollte man nicht vergessen – vom Eisenbahnlärm weitestgehend freigestellt. Die Bürger der Region und die Stadt Stuttgart sind bereits seit 1995 in den Planungsprozess eingebunden. Im Raumordnungsverfahren – wie wir vorhin schon gehört haben – haben eine Vielzahl von Bürgern Einwendungen erhoben, die abgearbeitet wurden. In dem nachfolgenden Verfahren gab es beispielsweise mehrtägige Erörterungstermine, wo diese Einwendungen im Einzelnen besprochen wurden. Als Ergebnis daraus hat das Eisenbahnbundesamt die Bürgerbelange – die berechtigten Interessen beispielsweise auf Emissionsschutz – in seinem Beschluss abgewogen und durch Nebenbestimmungen während der Bauzeit in der Betriebsphase gesichert. Ich komme damit zum Ende und gehe noch kurz auf die Kosten ein. Die Kosten der Projekte Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wurden während der Planungsphase immer wieder überprüft, zuletzt vor Abschluss der Finanzierungsverträge im Jahr 2009. Die Investitionssummen für die beiden Jahrhundertprojekte, so sind wir überzeugt, werden sich in 20 bis spätestens 50 Jahren amortisiert haben. Schon während der Bauphase werden neue Arbeitsplätze geschaffen und erste Bauaufträge sind mittlerweile an mittelständische Baubetriebe vergeben worden. Lassen Sie mich zu Schluss sagen, dass 15 Jahre Planung mit den gesetzlich vorgesehenen umfassenden Bürgerbeteiligungen nicht umsonst gewesen sein dürfen. Wir möchten gerne bauen. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm dürfen aus unserer Sicht nicht gestoppt und auch nicht verzögert werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Kefer, für die DB AG! Wir kommen nun zu Prof. Ullrich Martin, Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen, für die Koalitionsfraktionen. Herr Martin, bitte!

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Aus meiner Sicht ist es nicht sinnvoll, die Neubaustrecke und den Knoten Stuttgart 21 voneinander zu trennen. Es war von Beginn der Planungen an so gewesen, dass dies als integrale Einheit betrachtet wurde und nur aus formalen Gründen an einer bestimmten Stelle seinerzeit eine Trennung vorgenommen wurde, um die Einbindung in den Knoten im Detail noch untersuchen zu können. Die Gesamtkonzeption des Projektes ergibt sich aus zwei wesentlichen

Herausforderungen. Das eine ist die verkehrliche Aufgabenstellung die diesem Projekt zugrunde liegt und die zweite Aufgabenstellung besteht in der baulich-technischen Abhängigkeit des bestehenden Bahnhofes. Ich glaube da besteht auch kein Dissens. Das heißt, die Anlagen müssen aufgrund des Endes der Lebensdauer erneuert werden. Darüber hinaus sind mit dem Projekt natürlich einzigartige bereits erwähnte städtebauliche Perspektiven verbunden. Ich denke es ist ein besonderer Glücksfall und kein Mangel des Projektes das wir hier den Fall haben, dass ein Infrastrukturprojekt mit den Zielen der Stadt- und Raumentwicklung einhergeht. Aus den genannten verkehrlichen Zielstellungen ergeben sich die Prämissen des Projektes. Im Konkreten bedeutet das, dass der Lückenschluss im HGV-Netz, im Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz, sowohl für Deutschland als auch für Europa. Und hier bitte ich noch mal folgendes zu beachten: es wird oftmals Stuttgart 21 und Bahnhofsumbau gleich gesetzt. Das ist nicht so. Stuttgart 21 ist deutlich mehr als der Bahnhofsumbau. Es ist das erste Mal, das in Deutschland in geschlossener Form innerhalb eines Projektes ein gesamter Großknoten an den Eisenbahnverkehr der Zukunft angepasst wird. So etwas hat es in Deutschland in dieser Form noch nicht gegeben. Insofern sind das also mehr als 8 Gleise die da unter die Erde verlegt werden sollen. Sondern – um Ihnen einen Überblick zu geben – es handelt sich um etwa 60 Kilometer neuzubauende Strecken allein im Großknoten Stuttgart. Hinzu kommt natürlich der Anschluss des Flughafens, eine nicht nur in Deutschland verfolgte Zielstellung, sondern auch europäisch präferierte Vision, die dem zugrunde liegt. Es gibt eine verbesserte Verknüpfung des Nah- und Regionalverkehrs in Baden-Württemberg unter Erhaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs als zentrale Verkehrsdrehscheibe. In den ganzen letzten Jahrzehnten wurde dieser Hauptbahnhof als Verkehrsdrehscheibe ausgebaut. Und mit seiner direkten Lage zum Stadtzentrum entsprechend ertüchtigt. Dies muss jetzt auf Eisenbahnseite nachgezogen und ergänzt werden. Das heißt also u. a. die verstärkte weitere Anbindung an das Stuttgarter Stadtbahnnetz, die Durchbindung von Regionalverkehrslinien, die jetzt noch im Stuttgarter Bahnhof enden oder beginnen und künftig dann durchfahren können, vom Norden nach dem Süden und von Osten nach dem Westen, wie sich das vom Konzept her in der Praxis bereits seit Jahrzehnten hervorragend sowohl für die Stadt als auch für die S-Bahn bewährt hat. Es geht auch um die verbesserte Anbindung des Nahverkehrs an den Regional- und Fernverkehr. Wir haben zusätzlich mit der neuen Durchgangsbahnhofslösung die Möglichkeit, eine zweite Haltestelle der Stadtbahn, wo mehrere Tallängslinien in Stuttgart

entlang verlaufen, miteinander zu verknüpfen und direkt die Fernverkehrs- und Regionalverkehrsanbindung damit zu ermöglichen. Es geht aber auch um die Verknüpfung der S- und Stadtbahn am neuen Bahnhof Flughafen Messe mit dem Fernverkehr und mit dem Regionalverkehr, um so den Südraum von Stuttgart aus zu erschließen. Darüber hinaus ist natürlich auch ein ganz wichtiger Punkt, gerade im hochverdichteten Siedlungsraum, wie bereits erwähnt, die Vermeidung von Schienenverkehrslärm im gesamten Stuttgarter Zentralbereich. Dies wird erreicht durch die unterirdische Trassenführung im gesamten Großknoten. Bereits im Jahr 2005 wurde im Zusammenhang mit der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Tiefbahnhof die Leistungsfähigkeit und Flexibilität der jetzt favorisierten Lösung in Frage gestellt. Dem konnte aus fachlicher Sicht entgegnet werden. Und die Alternativen, die von Herrn Kollegen Böttger genannt wurden, sind bislang weder bekannt noch offen gelegt. Es gibt nur einzelne Zahlen die genannt werden, weder die Methode, noch das Verfahren, noch die Systematik sind in irgendeiner Form kommuniziert worden. Letztlich muss man sagen, das Ziel, einen integralen Taktfahrplan zu gestalten – so interessant es erscheinen mag – ist aus meiner Sicht für Deutschland in der idealen Form nicht möglich. Das wird von den Kritikern des Projektes zwischenzeitlich auch selbst eingeräumt. Aber was auf jeden Fall möglich ist, ist die Optimierung der Umsteigebeziehungen und auch die Verbesserung der Barrierefreiheit. Das heißt, realistische Alternativen sind bislang zu dem Projekt Stuttgart 21/Neubaustrecke nicht bekannt. Baden-Württemberg 21 ist die einzig sinnvolle Möglichkeit zur Erreichung der verkehrlichen Zielstellung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Martin! Nun spricht Herr Rößler, er ist vorgeschlagen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dipl.-Psych. Karlheinz Rößler (Vieregger-Rössler GmbH): Sehr verehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren. Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist keineswegs veraltet und muss deswegen durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden, zumal er optimierbar ist, was seine Leistungsfähigkeit betrifft. Denn heute ist der Lokwechsel, was dem Kopfbahnhof immer angekreidet wurde und was sicherlich ein Problem war, als es lokbespannte Züge gab, kein Problem mehr. Wir haben heute den technischen Stand, dass Triebwagenzüge, Triebkopffzüge oder Wendezüge eingesetzt werden, die genauso vorwärts wie rückwärts fahren können. Der Fahrgastwechsel, der im Stuttgarter Hauptbahnhof sehr ausgeprägt ist, bestimmt die Haltezeit, nicht der

Fahrtrichtungswechsel. Kaum eine vergleichbare große deutsche Stadt hat einen Fern- und Regionalbahnhof mit Durchgangsgleisen, die nur 8 an der Zahl sind. Es gibt 2 große Bahnhöfe von Millionenstädten, die haben ungefähr 8 Gleise, wie es für Stuttgart geplant ist, das ist in Köln und in Hamburg der Fall. Und dort genau liegen die großen Engpässe im Deutschen Schienennetz. Einen solchen Engpass will man in Stuttgart gerade erst bauen, mit Milliardenaufwand, indem man 17 heutige Bahnsteigkanten durch nur noch 8 ersetzen will. Zur Fahrzeitverkürzung ist zu sagen: 30 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm, im ganzen Korridor Stuttgart - Augsburg - München sind es dann 30 Minuten, um 2 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr pro Jahr zu generieren im Fernverkehr. Das ist auch ohne die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm erreichbar. Vielleicht kann man mal das Chart Nr. 11 auflegen? Es sind insgesamt 4 Optionen denkbar. Man kann die vorhandene Infrastruktur zwischen Stuttgart und Ulm, aber auch weiter zwischen Ulm und Augsburg punktuell verbessern, um 30 Minuten Fahrzeitverkürzung durch schnellere Fahrten in Kurven zu erreichen. Man kann Neigezüge einsetzen, den ICE-T, wie er zwischen Berlin und München verkehrt. Aber auch den ICE-3 könnte man für Neigetechnik ertüchtigen, der hat eine Form, ein Profil, das Neigetechnik-affin ist. Man kann eine Neubaustrecke im Flachland, nämlich zwischen Ulm, Neu-Ulm und Augsburg bauen, statt durch das Gebirge, wo es besonders teuer ist. Man kann auch die geplante Neubaustrecke umplanen, so dass sie kostengünstiger wird, dass die kostentreibenden Tunnel – dazu später – weitgehend vermieden werden. Man kann auch das eine mit dem anderen kombinieren. Also es gibt sehr wohl Alternativen. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist nicht das einzige Mittel, um 30 Minuten Fahrzeit zu verkürzen. Zur Güterzugtauglichkeit, die anscheinend in den Nutzen-Kosten-Untersuchungen immer noch unterstellt wird, wie man hört, ist zu sagen – jetzt bitte ich, das Chart Nr. 9 aufzulegen: mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wird eine Super-Geißlinger-Steige gebaut. Die heutige Geißlinger-Steige überwindet einen Höhenunterschied von ca. 200 Meter, hat einen Scheitelpunkt bei knapp 600 Meter. Die zukünftige Neubaustrecke soll ihren Scheitelpunkt bei 750 Meter haben. Sie wird 400 Meter Höhe ungefähr überwinden. Das Ganze ist durchaus mit Alpenbahnen zu vergleichen. In den Alpen werden bekanntlich heute Basistunnel gebaut, Flachbahnen am Gotthardt, am Brenner, am Mont-Cenis und nicht neue Steilstrecken. Wir haben selber Fahrsimulationen durchgeführt, haben mal simuliert per Computerprogramm, wie viel Waggons, wie viel Masse ein Güterzug haben kann, der diese Steilstrecke im Tunnel – Luftwiderstand im Tunnel kommt dazu – bewäl-

tigt. Wir haben ermittelt, es sind ungefähr 700 Tonnen, was eine moderne 4-achsige Lok noch ziehen kann. Das sind gerade mal 8 Waggons. Die Geißlinger Steige, die oft geschmäht wird, schafft immerhin 900 Tonnen Anhängerlast an eine moderne Lok. Dann ist immer wieder die Rede: wir werden leichte, schnelle Güterzüge, max. 100 km/h einsetzen. Dafür hat die DB Mitte der 90er Jahre mal einen Testbetrieb durchgeführt und es hat sich als extrem unwirtschaftlich erwiesen. Noch zu den Baukosten abschließend ein paar Worte: die DB hat für beide Projekte zusammen bekanntlich 7,0 Milliarden Euro ermittelt, das macht pro Streckenkilometer der Neubaustrecke, knapp 50 Millionen Euro. Das Büro Viereggen-Rößler hat im Jahr 2008 für Stuttgart 21 allein Baukosten von 6 Milliarden Euro geschätzt. Und für die Neubaustrecke wahrscheinliche Baukosten von 4,6 Milliarden Euro bei einer großen Bandbreite. Das führt zu Kilometerkosten von 80 Millionen Euro. Herr Vorsitzender, Sie mahnen mich? Darf ich ganz kurz noch einen Satz sagen? Die DB geht bei ihrer Kostenberechnung von Angebotsauschreibungspreisen aus. Wir haben eine andere Kostenbasis, nämlich die Endabrechnungspreise der Baufirmen bei vergleichbaren Projekten. Und die sind eben genauer als Angebotsauschreibungspreise.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rößler! Ich möchte mich auch entschuldigen für die schlechte Technik. Das ist 90er-Jahre Technik, so entschieden, als der Bundestag damals geplant wurde. Wir wissen, das ist nicht mehr zeitgemäß, aber es soll verbessert werden; in der Tat schwer zu sehen für die meisten Zuschauer. Als nächstes kommt dann in unserer Liste Hannes Rockenbauch für DIE LINKE.

Hannes Rockenbauch (Sprecherkreis Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Damen, liebe Herren. Stuttgart 21 ist überall, Stuttgart 21 ist in aller Munde und das ist auch gut so. Das Interessante ist, man muss sich das mal vorstellen, es liegt nicht an diesem viel zu teuren Tunnelbahnhof mit dem zweifelhaften Kosten-Nutzen-Verhältnis, sondern es liegt an dem Widerstand, den wir gerade so breit und bunt in Stuttgart erleben. Das ist spannend, denn wenn man auf der einen Seite schaut, da sind diejenigen, die ja an ihren alten Beschlüssen festhalten, notfalls mit Wasserwerfern. Auf der anderen Seite diejenigen, die ihre Heimat verteidigen, ihr Kulturdenkmal, ihren Schlossgarten, ihr Mineralwasser schützen wollen. Und in Stuttgart erleben die Menschen, wie bei so einem Großprojekt immer nur Scheibchenweise die Wahrheit ans Licht kommt. Mit jedem Jahr wurde dieses Projekt teurer und der Nutzen zweifelhafter, siehe Güter-

züge. Und Herr Andriof zur Wahrheit gehört: dieses Projekt ist nicht komplett genehmigt. Herr Kefer sagte es dann schlauer: in wesentlichen Teilen. Das ist das, was die Leute mitkriegen. Man hat aber in Stuttgart – und das ist das entscheidende – begriffen: Stuttgart 21 ist ein Projekt aus dem letzten Jahrhundert. Und da geht es um die Ziele hinter diesem Projekt. Heutzutage haben die Menschen andere Vorstellungen von Zukunft. Sie sehen sie nicht in Beton und Tunnel, sondern in Investitionen, in Kultur, in Bildung, in soziales und solidarisches Miteinander. Die Menschen haben auch begriffen, dass intelligente zukunftsfähige Bahnpolitik nicht darin besteht auf einzelnen Kurzstrecken mit Hochgeschwindigkeit zu rasen, sondern darin, intelligente, gut verknüpfte, leistungsfähige Netze mit optimierten Umstiegszeiten zu machen. In Stuttgart weiß man genau, dass das Geschenk, das als Immobilienprojekt auf einen zukommen soll, in einer existierenden Stadt zu Zeiten des Klimawandels ohne Rücksicht auf Klimarelevanz, Klimaschneisen und ohne Rücksicht, was es für einen Verkehr erzeugt, ein zweifelhaftes Versprechen ist. Aber es soll auf jeden Fall ein Versprechen auf die Zukunft sein, da soll dann die schöne Hightech-Stadt in 10 Jahren kommen. Die Menschen in Stuttgart sagen: wir wollen nicht 10 Jahre auf die Zukunft warten; die beginnt heute und wir sind bereit sie mitzugestalten. Deswegen sind sie für einen Bahnhof mit Vernunft. Und zur Mitgestaltung: dieses Projekt ist ein Prototyp einer Entscheidungs- und Planungskultur, die die Menschen systematisch ausgrenzt hat. Der ehemalige Bahnchef Dürr nannte das einen überfallartigen Vorgang – dieses ganze Projekt, als es 1994 vorgestellt wurde. Nach diesem überfallartigen Vorgang ging es dann wie am Schnürchen, ein Folgebeschluss nach dem anderen. Als wir im Jahre 1995 15.000 Unterschriften gesammelt haben, da war ich dabei, da kamen wir schon zu spät. Und da waren die Argumente: zu spät, das ist doch eh ein Bahnprojekt, was wollt ihr? 1997 hat man ein bisschen versucht, Legitimation durch eine Bürgerbeteiligung reinzubringen. Die schönen Ziele: kleinteilig, sozial durchmischt, kulturell, Stadt der kurzen Wege, arbeiten, zusammen wohnen – das sieht man heute, sie wurden alle nicht verwirklicht, all das hat nicht stattgefunden. Stattdessen ein Immobilienprojekt hinterm Bahnhof. Das glauben die Menschen nicht mehr, dieser Legitimationsversuch hat nicht funktioniert. Und dann 2007: dreimal so viel Unterschriften wie nötig gewesen wären, um hier wirklich mitzuentcheiden. Dieses Begehren wurde nicht nur genau mit den gleichen Argumenten von 1995 vom Tisch gefegt, sondern man hat auch noch schnell den Oberbürgermeister bemächtigt, Verträge zu unterzeichnen, um bewusst dann – als die Unterschriften da

waren – die demokratische Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger zu unterlaufen und zu sagen: Ist doch schon alles entschieden. Also dieses Projekt ist in der Summe ein Paradebeispiel, wie es heutzutage in einer modernen Demokratie nicht laufen darf. Die Menschen waren es gewöhnt, dass jahrelang über ihren Köpfen hinweg regiert wurde. Und jetzt erleben sie in Stuttgart und begeisternd und ansteckend, wenn jeder nach seiner Fähigkeit, mit seiner Kreativität einen Beitrag leistet, dann macht es richtig Spaß, Zukunft in Zukunft selber in die Hand zu nehmen. Deswegen schließe ich damit: Stoppen Sie Stuttgart 21! Dieses desaströse, finanzielle, ökologische und verkehrstechnische Projekt. Ein kleiner Schritt für das Parlament, ein großer für die Zukunftsfähigkeit und die Demokratie Deutschlands. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rockenbauch! Vorbildlich, vor der Zeit zu Ende. Das war für die Fraktion DIE LINKE. Wir kommen nun zum Letzten in dieser Runde, Prof. Rothengatter für die Koalition.

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Herr Vorsitzender, da fast alle Argumente ausgetauscht sind, darf ich vielleicht um ein paar unterstützende Bilder bitten, um etwas Abwechslung zu schaffen. Zunächst einmal geht es um die Bewertung von Baden-Württemberg 21, das ja besteht aus der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm und dem Projekt Stuttgart 21. Hier gibt es eine Nutzen-Kosten-Untersuchung, die sich aber nur auf die Neubaustrecke bezieht, denn die liegt in der Kompetenz des Bundes, während es bei Stuttgart 21 keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf der öffentlichen Basis gibt. Bis auf eine, die wir vor etwa anderthalb Jahren durchgeführt haben im Auftrag des Landes. Hier sind alle Komponenten zusammengefasst worden von Baden-Württemberg 21. Diese Komponenten sind auf der Systemebene untersucht worden, also nicht mit der Standard Nutzen-Kosten-Untersuchung, wie sie im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung stattfindet. Also eine Systemanalyse die zunächst einmal die europäischen Ergebnisse der Beziehung zwischen verbesserter Erreichbarkeit und wirtschaftlichem Aufschwung, wirtschaftlichem Wachstum untersucht. Das ist projiziert worden auf Baden-Württemberg. Die Erfolgsfaktoren sind systematisch untersucht worden, auch die hemmenden Faktoren, und am Ende dann die Strukturentwicklung in Baden-Württemberg für die Zukunft. Und das ist das Wichtigste überhaupt, denn die Zeit bleibt nicht stehen, man muss sehen, dass solche Planungen dann zu Objekten führen, die über 80 oder 100 Jahre

nutzbar sind. Das heißt, man muss in die Zukunft schauen, nicht in die Vergangenheit. Was herauskommt im Bild 2 ist zu sehen, dass ganz erhebliche positive wirtschaftliche Effekte langfristig zu erwarten sind. 440 bis 530 Milliarden zusätzlicher Wertschöpfung, 8.000 bis 10.000 Menschen in Baden-Württemberg, die zusätzlich Beschäftigung finden und das Projekt passt mit dem Strukturwandel in Baden-Württemberg zusammen. Man muss einfach sehen, wir haben in Baden-Württemberg einen sehr hohen Produktionsanteil. Das wird auf die Dauer so nicht haltbar sein. Baden-Württemberg wird nicht auf Dauer so viele Endprodukte exportieren können, wie das heute der Fall ist. Sondern es werden Komponenten sein, Hightech-Komponenten plus produktionsnahe Dienstleistungen. In diesem Bereich liegt die Zukunft. Das verlangt wesentlich höhere Qualifikationsniveaus bei den Beschäftigten, als es heute der Fall ist. Wir haben einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Qualifikationsniveau und Mobilitätsansprüchen der Beschäftigten. Dies führt dazu, dass der Hochgeschwindigkeitsverkehr und der Luftverkehr in der Zukunft die höchsten Wachstumsraten haben werden. Und hier passt Baden-Württemberg mit diesem Projekt auch voll hinein. Wir sehen, dass es auf einer transeuropäischen Achse liegt und alle europäischen Untersuchungen, die zu diesem Korridor 17 der transeuropäischen Netze gemacht worden sind, kommen zu einem positiven Ergebnis. Jetzt zu Einzelpunkten die genannt worden sind. Umweltbereich: wir haben Reduzierung des Lärms, wir haben eine Verkehrsverlagerung, rechnerisch um rund 1 Milliarde Personenkilometer, oder PKW-Kilometer. Wir haben eine Reduzierung der versiegelten Flächen im Stuttgarter Innenstadtbereich um ca. 50 Hektar. Wir haben eine Reduzierung der CO₂-Emission um ca. 180.000 Tonnen pro Jahr. Wir haben einen CO₂-freien Bahnhof. Wir haben eine Green-City, die gestaltbar ist. Es ist nicht so, dass diese Immobilienprojekte fest sind, da gibt es Ideen für die Bebauung, die ja lange nicht abgeschlossen sind. Das heißt, man hat noch alle Möglichkeiten, diesen Stuttgarter Kern zu einer Green-City zu formen. deswegen ist Stuttgart 21 auch ein grünes Projekt. Als letztes die Leistungsfähigkeit: die Diskussion ist auf eine völlig falsche Ebene gekommen und zwar durch das Missverständnis einer Studie die von SMA vor rund 2 Jahren angefertigt worden ist. Die Geheimhaltung dieser Studie war eigentlich das A und O. Das hat die Wellen geschlagen, nicht die Dinge, die in der Studie selbst drinstanden die sind völlig selbstverständlich. Die Stellungnahme von SMA, die vor ungefähr einem halben Jahr herauskam, im Juni 2010, ist nirgendwo zitiert in den Papieren. Diese Stellungnahme stellt eindeutig klar, dass es nur noch ganz wenige enge Stellen gibt, um

die man sich konkret kümmern muss in der Gestaltung. Ansonsten sind alle Punkte ausgeräumt. Die alternativen Kostenschätzungen kombinieren hier Horrorzahlen, die für mich nicht nachvollziehbar sind. Was den Güterverkehr angeht, da habe ich eine ganz andere Vorstellung von der Zukunft als die meisten, die hier vortragen. Ich sehe den Güterverkehr der Bahn eben nicht so, dass das nachvollzogen wird, was in den letzten 40 Jahren schon beobachtbar war, dass die Bahn immer besser wurde auf den langen Strecken, mit langen und schweren Zügen. Sondern die Zukunft der Bahn wird auch darin liegen, Logistikleistungen anzubieten und dies wird zunehmend im Bereich der leichteren Güter erforderlich sein. Das heißt, vertaktete Logistikzüge werden die Zukunft sein. Es wird ein wichtiges Bahnsegment sein für die Bahn und es wird zu leichten Güterzügen führen. Wir haben diesen Prozess der Miniaturisierung der Güterverkehrswelt und nicht der Verstärkung der Massenguttransporte und in diese Welt würde der leichte Güterzug durchaus hinein passen. Alternativen sehe ich nicht. K 21 ist für mich keine Alternative, sondern eine Idee. Ich schließe mit dem geflügelten Wort – ich bin ja Wirtschaftswissenschaftler – und darf den Nobelpreisträger Milton Friedman zitieren, der 1976 schon formuliert hat: Es gibt nichts umsonst. Und wer so tut, als könne man für Stuttgart und für den Altbauaufstieg, also für diese topographisch schwierigsten Gebiete in Deutschland, eine Billiglösung finden, die letztlich gute Ergebnisse liefert, der gehört ins Reich der Magier.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war Prof. Rothengatter. Ich wusste gar nicht, dass ein Nobelpreisträger sich zu der Strecke schon geäußert hat. Ich darf, bevor wir in die Runde der Fraktionssprecher kommen, noch etwas nachholen nämlich bei Anhörungen ist es auch guter Brauch, dass immer die Regierung beteiligt ist. Links neben mir sitzt der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann, dann Staatssekretär Scheurle und der Parlamentarische Staatssekretär Scheuer. Sie müssen wissen, dass die Regierung im Prinzip immer Rederecht hat. Also, sie könnten sich auch einschalten und sie kann auch gefragt werden. Die Regierung darf aber auch auf das Rederecht verzichten. Also beides ist möglich. So, jetzt liegt mir die Reihenfolge der Sprecher der Fraktionen vor. Wir beginnen mit der Fraktion CDU/CSU, das ist der Abg. Kaufmann, zufälligerweise aus Stuttgart.

Abg. Dr. Stefan Kaufmann: Vielen Dank und guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herrn. Die Stellungnahmen der Sachverständigen Dr. Andriof, Dr. Kefer, Prof. Martin und Prof. Rothengatter haben nochmals deutlich gemacht, dass es vorwiegend um mehr geht, als um die

vollständige Neuordnung des Bahnknoten Stuttgart mit einem neuen Durchgangsbahnhof, einer neuen Flughafenbindung, einer neuen Schnellbahnstrecke. Es geht um eine einmalige Zukunftschance für die international führende Wirtschaftsregion Stuttgart und dem Industriestandort Baden-Württemberg. Ein Infrastrukturprojekt von nationaler Bedeutung. Und es geht um eine einmalige städtebauliche Chance für die Stadt Stuttgart. Es geht darum, Stadtquartiere zu verbinden, die seit fast 100 Jahren die Stadt mitten im Zentrum zerschneiden. Es geht darum, auf 80 Hektar neuer Fläche Wohnen und Arbeiten der Zukunft zu entwickeln und 20 Hektar neue Parkflächen zu schaffen. Und dort, wo in 15 Jahren tausende neue Arbeitsplätze und bis zu 11.000 neue Wohnungen entstehen, soll ein Musterbeispiel für nachhaltiges Wohnen und urbanes Bauen gegeben werden. Die Stadt, wird alle Interessierten an den Plänen für eine großartige und einmalige Chance zur ökologischen Stadterweiterung mitten in der City, beteiligen. Ein Verfahren wurde von der Stadt dieser Tage begonnen. Meine Damen und Herren, das Projekt kommt auch nicht etwa über Nacht. Zwischen dem Grundsatzbeschluss für das Projekt im Jahr 1995 und heute liegen 15 Jahre intensiver Diskussion und Planung, das wurde genannt. An der Legitimation des Projekts können angesichts zahlreicher parlamentarischer Entscheidungen mit deutlicher Mehrheit, zwei Drittel Mehrheit zumeist in Bund, Land, Region und Stadt keine Zweifel bestehen. Die Union hat, wie auf allen anderen Ebenen, auch im Bund immer zu Stuttgart 21 und der Neubaustrecke gestanden und steht auch weiterhin ohne wenn und aber dazu. Auch die SPD hat bis vor kurzem zum Projekt gestanden. Es war sogar der damalige SPD-Verkehrsminister Tiefensee, der die Finanzierungsvereinbarung vom 1. April 2009 für die Bundesregierung unterzeichnet hat, auch daran soll erinnert sein. Deutschland hat sich zudem bereits 1992 im Staatsvertrag von La Rochelle zum Bau der deutschen Teilstrecken der europäischen Magistrale Paris - Wien - Budapest verpflichtet. Die Notwendigkeit einer Neuordnung des Bahnknotens und zur Anbindung des Stuttgarter Bahnhofes an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz war also über alle Parteien hinweg stets Konsens. Noch 2005 haben BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD hier im Bundestag einen Antrag gestellt, indem sie fordern, der Magistrale Paris-Budapest und mithin der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm höchste Priorität einzuräumen und alle verfügbaren Mittel hierfür bei Land und Europäischer Union einzuwerben. Dies alles haben die Grünen nun auf dem Altar ihrer Stuttgart 21-Verhinderungsstrategie geopfert. Eine Neubaustrecke soll es nicht mehr geben und damit auch keine Verlagerung des Individual- und des Flugverkehrs auf

die Schiene. Trotz der dargestellten klaren Ausgangslage und großer Zustimmung in der Stuttgarter Bevölkerung zum Projekt noch Ende der 90er Jahre, hat die Eskalation des Streites in den letzten Monaten eine Befriedung der Situation durch eine Schlichtung notwendig gemacht. Hierzu stehen wir auch als Union. In der aufgeheizten Lage ist es wichtig, die Argumente beider Seiten zu hören und die Sorgen und Ängste der Bürgerinnen und Bürger ernst zu nehmen. Die Schlichtung hat jedenfalls zu einer deutlichen Versachlichung der Diskussion in Stuttgart beigetragen. Die Zahl der Demonstrationen und der daran beteiligten Bürgerinnen und Bürger hat seither merklich abgenommen. Schon in den ersten Schlichtungsgesprächen hat sich gezeigt, dass zentrale Kritikpunkte der Stuttgart 21-Gegner nicht haltbar sind. So etwa die Kritik an der nicht ausreichenden Kapazität des Durchgangsbahnhofes. Hierzu hat Ihnen Prof. Martin vorher bereits ausgeführt. Die Schlichtung hat aber insbesondere auch gezeigt, dass die so genannte Alternative der Gegner, K 21 genannt, ein Phantom ist und bleibt. Es existiert seit dem Abrücken der Gegnern von der Neubaustrecke kein konkreter Vorschlag für eine Alternativstrecke von Stuttgart nach Ulm. Als Gegenentwurf zu Stuttgart 21 bleibt dann eine milliarden-teure Ertüchtigung des bestehenden Bahnhofs, geschätzt 1,4 bis 1,8 Milliarden samt marodem Gleisvorfeld und einer Ertüchtigung der Bestandsstrecke nach Ulm übrig. K 21 – das Grüne und Linke seit Jahren propagieren und das Tausende auf die Straße gelockt hat, existiert nur noch auf dem Papier. Es hat zwischenzeitlich auch keine politische Unterstützung mehr. Die Herren Vieregg und Rößler – Herr Rößler ist heute ja da – haben am 7. September 2010 eine von den Grünen in Auftrag gegebene Studie zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vorgelegt. Während die Aussagen zu vermuteten Kostenentwicklung von den Medien groß aufgenommen wurden – Stichwort: plus 10 Milliarden – blieben die verkehrlichen Aussagen im Papier weitgehend unbeachtet. Dabei beinhalten die sehr oberflächlichen Überlegungen zum Aus- und Neubau der Bestandsstrecke im Filstal und über die Alb bis Ulm erhebliches Konfliktpotenzial. Der Verkehrsexperte Bitzer hat in seinem Vortrag für das Bündnis der Befürworter im Rahmen der Schlichtungsverhandlungen die konkreten Auswirkungen dieser Überlegungen auf die betroffenen Kommunen dargestellt. Herr Rößler, Sie sind daraufhin die erwarteten Antworten zu diesen konkreten Auswirkungen Ihres Alternativvorschlages zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm schuldig geblieben. Sachliche Aufklärung tut also Not. Gerne wollen wir daher auch hier und heute im Bundestag noch einmal Fakten und Argumente hören und aufgreifen und damit zu einer Objektivierung der Lage beitragen.

Schließlich geht es auch darum, verlorengegangenes Vertrauen in Politik und Entscheidungsträger bei den Projektverantwortlichen zurückzugewinnen und der Untergrabung fachlicher Expertise durch selbsternannte Experten entgegenzuwirken. Ein letztes Wort zu den Anträgen der Opposition: Sie fordern in Ihren Anträgen einen sofortigen Baustopp und eine nach Meinung namhafter Verfassungsexperten verfassungswidrige Volksabstimmung. Da ist es schon etwas bezeichnend, dass Sie heute keinen Juristen hier eingeladen haben, um zu diesem Thema „Volksabstimmung“ Stellung zu nehmen. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war der Abgeordnete Kaufmann für die CDU/CSU-Fraktion. Für die SPD hat nun das Wort der verkehrspolitische Sprecher Uwe Beckmeyer.

Abg. Uwe Beckmeyer: Herr Kaufmann, zwei Fakten oder zwei Worte die Sie eben benutzt haben, Fakten und Argumente sollen auf den Tisch kommen, das kann ich unterstreichen. Es geht um Transparenz der Entscheidungsgrundlagen, sowohl beim Bund, als auch bei der DB AG. Was wir zurzeit nur vorfinden ist, dass wenn wir als Opposition hier im Deutschen Bundestag detaillierte Fragen an die Bundesregierung stellt, bekommen wir Antworten, mit denen wir kaum etwas anfangen können. Weil häufig die Ausrede benutzt wird, das sind Daten der DB AG, die stehen uns nicht zur Verfügung, die haben uns eigentlich auch nicht zu interessieren. Das ist etwas, was ignorant ist und was im Grunde auch nicht akzeptiert werden kann. Und darum haben wir heute hier eine Anhörung. Ich glaube mal, dass dieses auch genutzt werden muss. Und meine Erwartung ist – auch die meiner Fraktion –, dass wir hier in der Frage endlich Transparenz bekommen. Auch bei wichtigen Zahlen und bei wichtigen Entscheidungsgrundlagen, die sowohl beim Bund als Eigentümer, aber auch natürlich bei der DB AG selbst vorgefunden werden können und stattgefunden haben. Zweitens, ich danke Herrn Prof. Böttger, dass er eingesprungen ist, relativ kurzfristig. Wir haben einen Gutachter, einen Sachverständigen genannt, Herrn Heinrich Best, Diplomingenieur, der sich auch bereit gefunden hatte, er war und ist Mitglied des Verbandes Beratender Ingenieure in Deutschland. Der hat uns kurzfristig leider einen Korb geben müssen, weil es heftigen Druck gegeben hat auf seine Person, doch dieses hier zu unterlassen. Das ist ein Umstand, den ich nicht weiter bewerten möchte. Aber die Tatsache als solches ist bezeichnend. Und ich sage an dieser Stelle, wer immer für diesen Druck mitverantwortlich ist, der möge sich schämen für diese Demokratie. Zweitens das Projekt S 21 und die Neubaustrecke. Dieses Projekt ist ein wichtiges Projekt im

Südwesten der Republik. Baden-Württemberg hat ein großes regionalwirtschaftliches Interesse an der Realisierung. Das ist komplett nachvollziehbar. Interesse, an der Anbindung der Region, an den Flughafen, an die Messe und deshalb finanziert auch Baden-Württemberg einen Löwenanteil. Das ist in Ordnung, in gar keiner Weise zu kritisieren. S 21 und die Neubaustrecke haben aber keinen Sonderstatus in Deutschland. Sondern sie sind für den Bund Teil von Projekten, wie viele andere auch im Bereich der Neubaustrecke und Ausbaustrecken des Bundes. Sie haben teilweise vielleicht auch in der Prioritätsliste eine nachrangigere Priorität, weil es wichtigere Projekte gibt. Insofern ist eine Projektüberhöhung – wie durch die Frau Bundeskanzlerin hervorgehoben – völlig irrelevant. Es ist ein Projekt von regionaler Bedeutung. Die europäische Magistrale – und ich bin insofern Ihnen, Herr Dr. Kefer, dankbar – ist natürlich ein Teil dieses Projektes. Aber wer fährt denn von Bratislava nach Paris? Es sind doch immer die Städteverbindungen, die entscheidend sind und die beurteilt werden können und müssen. Insofern ist immer noch die Frage, ob denn der ICE in Richtung Flughafen Stuttgart für die ICE-Leute, für die Bahn oder für den Flughafen gut ist. Das wird sich noch entscheiden. Drittens: solange sich S 21 und die Neubaustrecke im Rahmen der kalkulierten Kosten bewegen, ist an diesem Gesamtprojekt aus Sicht des Bundes, denke ich, nichts zu beanstanden. Erst wenn S 21 und die Neubaustrecke kostenmäßig aus dem Ruder laufen, das ist der entscheidende Punkt, und das bei knappem Geld des Bundes und bei zusätzlichem Geld, dass die DB AG dann binden muss. Hier fehlt uns die zeitnahe Realisierung anderer Projekte in der Bundesrepublik Deutschland, die prioritär mindestens so wichtig, wenn nicht noch wichtiger sind. Das 3-Milliarden-Projekt zum Beispiel, das Aufbohren sämtlicher wichtiger Flaschenhälse in der Republik, was uns in der letzten Legislaturperiode – durch Sie, Herr Dr. Kefer, und durch Ihren damalige Kollegen Herrn Garber – vorgestellt worden ist. Die Frage ist: Was wird daraus? Gibt es das noch weiter? Also, hier gibt es einiges insofern zu beachten, dass uns nicht das Geld abhanden kommt für Weiteres. Die Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland – denke ich – haben das verdient. Ich will an dieser Stelle auch sagen, bislang hat sich der Vorstand und der Aufsichtsrat der DB AG an diese Maxime gehalten, ich hoffe es. Ich werde dazu nachher auch noch ein paar Fragen stellen. Denn es bestand ja für die DB AG am 31. Dezember 2009 durchaus noch das vertragliche Ausstiegsrecht. Mein letzter Satz: wir lesen in den Zeitungen, dass wir zurzeit bei den Neubaustrecken, Ausbaustrecken ungefähr 1,8 Milliarden Euro brauchen – nach Auskunft von Herrn Grube – aber nur 1,4 Milliarden Euro jähr-

lich haben. Und da merken Sie, wie eng wir sind. Wir werden ja morgen weitere Details und Informationen von der Bundesregierung bekommen zu den Schienenausbaustrecken. Das werden wir dann ja auch noch weiter in die Beurteilung der Zukunft einbeziehen können. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Uwe Beckmeyer für SPD-Fraktion. Wir machen weiter mit der FDP-Fraktion, Patrick Döring, er ist der verkehrspolitische Sprecher und auch kundig in der Sache. Er ist nämlich auch im Aufsichtsrat der DB AG.

Abg. Patrick Döring: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, sehr geehrte Herren Sachverständige! Für die FDP-Fraktion will ich nur eine kurze Vorbemerkung und drei sachliche Feststellungen treffen. Zunächst glaube ich, zeigt die Anhörung hier, die ja im Einvernehmen mit allen Fraktionen vereinbart worden ist, dass, obwohl es ein Projekt des Bedarfsplanes ist, nämlich die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, es auch ein besonderes verkehrspolitisches Projekt ist. Das zeigt schon allein die Mobilisierung der Menschen in der Region und die überregionale Presseresonanz, die die Fragen rund um die Realisierbarkeit dieses Projektes erzeugt hat. Deshalb glaube ich, ist es auch klug, dass wir in dieser Phase über das sprechen, was den Bund betrifft. Und nicht über die Frage sprechen, was ist in der Landesverfassung des Landes Baden-Württemberg möglich oder nicht möglich. Ich glaube, dass auch die Passagen der Anträge der Oppositionskollegen an dieser Stelle, in diesem Hause sicher falsch gestellt sind. Das muss an anderer Stelle geklärt werden, notfalls auch mit Verfassungsänderungen. Klar ist, es ist die Aufgabe des Haushaltsgesetzgebers – und da schließe ich durchaus auch die Äußerung von Herrn Prof. Böttger ein –, dass wir den verkehrlichen Nutzen im Blick haben müssen. Weiterhin: Sind die entstehenden Kosten für den Bundeshaushalt vertretbar und gibt es Rückwirkungen und Auswirkungen auf andere eisenbahnpolitische Zielsetzungen der Bundesregierung und dieser Koalition? Für die FDP-Fraktion kommen wir jedenfalls bisher und ich bin ganz sicher auch zukünftig zu dem Schluss, dass sowohl die Kosten als auch die verkehrlichen Nutzen es rechtfertigen, an diesem Projekt festzuhalten. Es ist außerdem aus unserer Sicht vernünftig, dass wir in dem Gespräch hier und in den weiteren Gesprächen darauf hinweisen, dass natürlich unmittelbar vor Beginn einer solchen Realisierung die Aufregtheit, die Wahrnehmung und auch die Diskussion über den Sinn eines solchen Projektes am höchsten ist. Aber dass am Ende natürlich auch die langfristige und mittelfristige Auswirkung solcher Infrastrukturentscheidungen

berücksichtigt werden muss. Heute ist das Gleisvorfeld der Stadt Stuttgart etwa 100 bis 150 Jahre alt und wahrscheinlich ist damals zu Beginn auch anders über die Nutzen der Eisenbahnen in Stuttgart diskutiert worden, als man heute über die vorhandene Architektur reden würde. Deshalb glaube ich, sollten wir auch die langfristige Perspektive von verkehrspolitischen Entscheidungen nicht außer acht lassen. Es gibt eine Grundposition die bisher Konsens war im Deutschen Bundestag und auch für die FDP-Fraktion, dass ein attraktiver Schienenpersonenfernverkehr auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zu Verkehrsverlagerungen vom PKW auf die Schiene und vom Inlandsflug auf die Schiene führt. Diese eisenbahnpolitische Grundkonzeption ist auch Auftrag des Eisenbahnunternehmens DB AG, hier mehr Kundennutzen und mehr Kundenchancen zu schaffen. Es gibt bis heute – nach meiner Kenntnis – auch weder im Deutschen Bundestag formal noch darüber hinaus in den politischen Kreisen eine ernsthafte Diskussion darüber, ob die Strategie für attraktive Schienenpersonenfernverkehrsverbindungen falsch war oder gar aufgegeben werden müsste. Deshalb kann man natürlich jederzeit andere Prämissen annehmen. Aber wir plädieren dafür, die verkehrspolitischen und eisenbahnpolitischen Grundprämissen, die die letzten Jahre seit der Organisationsprivatisierung der DB AG in diesem Land gegolten haben, auch für dieses Projekt anzuwenden und nicht den Eindruck zu erwecken, man könnte nur um dieses Projekt anders darzustellen, an diesen Prämissen jetzt kurzfristig oder gar nur regional etwas ändern. Das wäre eine Grundsatzentscheidung, die den Eisenbahnverkehr in Deutschland insgesamt betreffen würde. Letzte Bemerkung: Herzlichen Dank Herrn Dr. Andriof und allen anderen, die darauf hingewiesen haben, wie die historische Genese der Entscheidungen dieses Bauprojektes ist. Und ich sage ganz ausdrücklich, zumindest für die 11.000 Menschen, die sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und mit ihren Eingaben an der Planfeststellung beteiligt haben, kann das Projekt nicht überfallartig gekommen sein. Die rechtstaatlichen Instrumente die dort in dem Planfeststellungsverfahren am Ende ja auch zu Urteilen geführt haben und zu rechtskräftigen Feststellungen geführt haben, haben in einem Rechtsstaat mindestens die gleichen Bedeutung, wie auch der verfassungsmäßige legitimierte Bürgerprotest, den wir jeden Tag sehen. Aber am Ende gilt auch, die letzte Instanz in diesem Land ist nicht die Sitzblockade. Deshalb glaube ich ist es klug, dass wir daraus keine demokratietheoretische Diskussion machen, sondern uns verkehrspolitisch an Kosten und Nutzen dieser Frage orientieren. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Patrick Döring für die FDP-Fraktion! Nun spricht Frau Leidig für DIE LINKE.

Abg. Sabine Leidig: Ich möchte damit beginnen, dass auch ich der Meinung bin, auch wir der Meinung sind, dass Stuttgart 21 und die Neubaustrecke – bezeichnet als Baden-Württemberg 21 – ein Projekt des Bundes ist, so wie es auch der Bundesrechnungshof beschrieben hat, weil der Bund eben den Löwenanteil der Kosten beisteuert und eben auch die Mittel der Bahn letztlich Bundesmittel sind, zu einem erheblichen Anteil. Deshalb muss auf Bundesebene die Entscheidung über den Fortgang dieses Projektes gefällt werden. Wir sind der Meinung, dass das Parlament den Ausstieg aus dem Projekt vorbereiten und beschließen und konkrete Schritte dafür entwickeln muss, aus drei Gründen. Der erste Grund bezieht sich auf den verkehrlichen Nutzen. Der bestehende Bahnhof in Stuttgart ist nicht ausgelastet. Und wir wissen aus ganz konkreten Untersuchungen der Kapazitätsmöglichkeiten aus Ende der 60er bis Mitte der 70er Jahre, dass damals 810 Züge täglich gefahren sind, obwohl jede Menge Rangierarbeiten und so weiter notwendig waren. Derzeit fahren 650 Züge täglich. Es wäre durchaus möglich, diesen Bahnhof, der in der Praxis bewiesen hat, dass er vielmehr Kapazität hat, sozusagen wieder zu ertüchtigen, ohne dass man sozusagen einer Fiktion naheilen muss, die Milliarden verschlingt und noch längst nicht realisiert ist und dann vielleicht eine ähnliche Kapazität hätte. Zweitens gibt es, was die Frage der Konzentration auf die Fernverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsabschnitte angeht, durchaus den Bedarf, die bestehende bisherige Bahnpolitik zu analysieren. Fakt ist nämlich, dass in den letzten Jahren im Zeitabschnitt von 1994 bis 2008, obwohl der größte Anteil der Investitionen in diesem Zeitraum in den Schienenfernverkehr gesteckt worden ist, das Verkehrsaufkommen im Fernverkehr bei der Bahn zurückgegangen ist. Also muss man sich doch die Frage stellen, ob es die richtige Strategie ist. Und bevor man das nicht analysiert hat – finde ich – darf man nicht bei einem so großen Projekt mit solchen gewaltigen öffentlichen Mitteleinsatz auf das gleiche Pferd setzen, das möglicherweise und wahrscheinlich in die falsche Richtung läuft. Zweitens, die finanzielle Dimension. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die konkrete Kostenberechnung bei diesem Projekt zustande kommt. Wenn man sich allein das Thema „Tunnelbauwerke“ genau anschaut – und es werden 60 Kilometer Tunnel insgesamt gebaut – und sieht, dass dort Tunneldurchmesser eingeplant sind, die mit der bestehenden Realität überhaupt nicht zusammen passen. Wenn man sieht, dass die Tunnelwände dünner werden sollen und so

weiter, dann muss man die Frage aufwerfen, ob da nicht schöngerechnet worden ist. Und diese Frage liegt auf der Hand, leider. Zweitens, es gibt für solche gigantischen Projekte kein Geld, das man übrig hat, um so was Schönes, Tolles, Neues zu bauen, während auf der anderen Seite in vielen Bereichen an elementaren Dingen gespart wird. Das betrifft die Stadt Stuttgart, das betrifft das Land Baden-Württemberg, aber das betrifft eben auch den Bund. Und wir haben gerade schon gehört, dass wesentliche Verkehrsprojekte, Schienenverkehrsprojekte nach hinten geschoben werden, nicht umgesetzt werden, Nadelöhrbeseitigung, Ertüchtigung von Strecken, Investitionen, die es dringend nötig hätten und die insgesamt dazu führen, dass der Schienenverkehr als Ganzes attraktiver und im Netz geschwinder werden würde. Dritter und letzter Punkt, die Frage der Demokratie. Faktisch ist dieser Beschluss, diese Rahmenvereinbarung zwischen Bahn, Stadt und Land 1995 beschlossen worden, nachdem 1994 das Projekt vorgestellt worden ist. Also keine lange Zeit der Beteiligungen. Und es gibt auch Zitate, die davon sprechen, dass sich die Bahn darüber freut, dass ein Überraschungscoup gelungen ist. Wenn man davon redet, dass eine Planfeststellung stattgefunden hat, muss man einfach sagen: Die Leute konnten nur zu dem bestehenden Plan Einsprüche geltend machen. Aber wirklich ein solch großes Projekt demokratisch zu diskutieren und auf die Beine zu stellen, würde bedeuten, sich unterschiedliche Alternativen anzugucken. Ich möchte noch zuletzt sagen, dass auch die Beteiligung des Parlaments ausgesprochen spärlich gelaufen ist und wir sehr viele grundlegende Informationen nicht bekommen hätten, wenn nicht die Bürgerbewegung in Stuttgart dafür gesorgt hätte, dass Transparenz in diesen Prozess kommt. Deshalb bin ich auch sehr froh als Abgeordnete, dass es diesen öffentlichen Druck gegeben hat und ich hoffe, dass wir auf besserer Grundlage bessere Entscheidungen treffen können.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war die Abg. Leidig, die zugleich die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE ist. Als Letzter in dieser Runde Dr. Anton Hofreiter für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Wir lehnen den Bau von Stuttgart 21 und die Strecke in der Form Ulm-Wendlingen ab, weil wir für den Ausbau der Bahn sind. Dieses Projekt frisst Milliarden an Steuergeldern auf und die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Weder für den Personenverkehr noch für den Güterverkehr, geschweige dass hier irgendetwas transparent oder gar sauber gewesen wäre. Zur

Transparenz und Legitimation: Das Bundesverkehrsministerium hat unsere jüngsten Anfragen wieder nicht beantwortet zu Stuttgart 21. Und zwar mit der dreisten Aussage: Es handelt sich um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Das ist offensichtlich falsch. Denn dankenswerterweise hat die Bahn in ihrer eigenen Hauszeitschrift „Mobil“ klargestellt, dass allein 1,2 Milliarden Euro Bundesmittel nur für den Bahnhofsumbau eingestellt werden. Mal ganz abgesehen von den Hunderten von Millionen von Land und Stadt. Auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Bahn ist geheim. Nicht ein einziger Bundestagsabgeordneter hat jemals die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Bahn zu Stuttgart 21 sehen dürfen. Und das obwohl die Bahn uns zu 100 Prozent gehört und wir Jahr für Jahr Milliarden von Euro in dieses Unternehmen stecken. Zu den Kosten: Als im Jahre 1995 dieses Projekt begonnen wurde, war von 4 Milliarden Euro die Rede. 2009 – zum Abschluss der Finanzierungsvereinbarung – waren es dann 5 Milliarden Euro. Jetzt, im Jahre 2010, sind es offiziell 7 Milliarden Euro und die Fachebene von DB Netz, nicht die Vorstandsebene, die meistens keine Eisenbahner sind, sondern die Fachebene von DB Netz geht – zumindest in Vier-Augen-Gesprächen – von mindestens 11, 12 Milliarden Euro Kosten für die beiden Projekte aus, die Fachebene der DB AG selber. Das muss man ins Verhältnis setzen. Wir haben auf Bundesebene nur 1,1 Milliarden Euro Jahr für Jahr für alle Bahnprojekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Wir haben jetzt schon allein für 37 Milliarden Euro Projekte beschlossen im Bedarfsplan. In Baden-Württemberg selbst fehlen noch 4 Milliarden Euro zum Ausbau der Rheintalstrecke. Wir sind da ewig im Verzug, obwohl auf dieser Strecke hunderte von Güterzügen am Tag fahren. Zum Nutzen: Es gibt eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung und dank Stuttgarter Zeitung, dank der Recherche investigativer Journalisten, ist die jetzt auch bekannt geworden. Die neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchung liegt bei 1,2 für die Neubaustrecke, bei 1,2 liegen wir. Bis vor kurzem waren es 1,05, aber das war angeblich ein Rechenfehler. Jetzt schauen wir uns diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mal genau an. Was stellt man dabei fest? Wenn man aus dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Güterzüge raus rechnet – es handelt sich dabei um virtuelle leichte Güterzüge, die nirgendwo in Deutschland real fahren – wenn man die raus rechnet, bei welchem Faktor liegen wir dann? Laut der offiziellen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die selbstverständlich das Verkehrsministerium wieder geheim hält, liegen wir dann bei 0,92. Das Projekt dürfte also gar nicht gebaut werden, aber das ist ja nicht das erste Mal das so getrickt wird. Schon bei der Strecke Ingolstadt-Nürnberg ist man auf 1,2

gekommen, Wirtschaftlichkeit. Da hat man sogar 76 virtuelle Güterzüge eingerechnet. Raten Sie mal, wie viele Güterzüge real jetzt auf der Strecke fahren? Nicht ein einziger fährt auf dieser Neubaustrecke. Logischerweise auch, es ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, die dürfen tagsüber da gar nicht fahren. Gleichzeitig – wenn die Bundesregierung mit Hilfe von virtuellen Güterzügen Milliarden von Euro hier versenken will – stehen de facto Unmengen Güterzüge im Stau, haben wir Unmengen Engpässe. Unsere Häfen können nicht vernünftig abgefahren werden, Millionen von Pendlern quetschen sich Tag für Tag in überfüllte Züge rein und dafür haben Sie kein Geld zur Verfügung. Wir machen was ganz, ganz Einfaches. Legen Sie endlich die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit all ihren Grundlagen auf den Tisch, sowohl für Stuttgart 21 als auch für die Neubaustrecke und dann erledigt sich das Projekt von ganz allein. Warum erledigt sich das Projekt von ganz allein? Weil nach Bundeshaushaltsordnung dürften wir es noch gar nicht finanzieren. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war Herr Dr. Hofreiter für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Jetzt hat sich die Bundesregierung zu Wort gemeldet. Der Parlamentarische Staatssekretär Herr Ferlemann hat das Wort. Vielleicht können Sie auch gleich etwas zu den verschiedenen Punkten sagen, die bereits bezogen auf die Bundesregierung angesprochen waren, wie Wirtschaftlichkeitsrechnung, Geheimhaltung.

PSts Enak Ferlemann: Ich will mich in der vorgegebenen Zeit bemühen, Herr Vorsitzender. Vielleicht als Grundsatz: Es gibt bei den Projekten, die wir diskutieren, eigentlich zwei Projektteile. Das eine ist Stuttgart 21 und das andere ist die Strecke Wendlingen-Ulm. In der Tat ist es so, dass Stuttgart 21 ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG ist, nicht des Bundes. Es steht nicht im Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplanes und wird ja auch nicht von uns als Bundesregierung betrieben, sondern durch die Gruppe, die sich dort zusammengefunden hat, aus kommunalen Gesellschaftern und eben der DB AG. Was wir als Bund dazu beitragen, ist ein Festzuschuss von 563 Millionen Euro. Das sind die Kosten, die wir ermittelt haben, die uns ein Umbau des Bahnhofs so oder so gekostet hätte. Das heißt, wir haben hier nur das Geld investiert, was wir – unabhängig von der Situation wie man sie vor Ort gerne hätte haben wollen – eh hätten investieren müssen. Und im Übrigen: Es ist ein Festzuschuss, was wir als Bundesregierung natürlich außerordentlich begrüßen. Dadurch haben wir keine Kostenrisiken zu tragen. Die Zahlen, die der Kollege Hofreiter ausgerechnet hat, stimmen also insofern für den Teil, den der Bund direkt

aus dem Haushalt gibt, für Bedarfsnetzprojekte, nicht. Die Frage der Regionalisierungsmittel, die dort hineinfließen, ÖPNV-Gelder, die natürlich den Ländern aus einer Länderquote zur Verfügung gestellt werden, die wir als Bund den Ländern überweisen: Wenn man das alles dazu addiert, sind es natürlich höhere Mittel, die letztlich irgendwo aus dem Bundesetat kommen. Aber im Grundsatz ist es so, dass wir hier nur einen Festzuschuss haben. Das ist das, worüber wir hier diskutieren können, da die Zuschüsse ansonsten ja auch von den Ländern zugeteilt werden. Anders ist es bei der Strecke Wendlingen-Ulm. Bei der Strecke Wendlingen-Ulm handelt es sich in der Tat um ein Projekt des Bedarfsplanes und das ist voll in der Verantwortung des Bundes. Das heißt, hier trägt auch die Bundeskasse – da hat der Kollege Beckmeyer recht – das volle Kostenrisiko. Was man bei so einer Maßnahme letztlich nie ganz ausschließen kann, weil es natürlich ein schwieriger Baugrund ist. Die Menschen die sich dort auskennen, wissen, dass es da durch Karstgebirge geht und das ist natürlich bautechnisch immer schwierig. Dennoch sind diese Risiken eingeplant worden. Aber mit zunehmender Projektgenauigkeit in den Planungen weiß man natürlich auch, wie die Kosten kalkuliert werden müssen. Deswegen ist es einfach logisch, je näher man an eine Endplanung kommt, dass sich dann auch die Kosten genauer kalkulieren lassen. Daher sind die letzten Steigerungen auf rund 2,9 Milliarden Euro resultierend. Nichtsdestotrotz ist die Strecke wirtschaftlich. Wir werden morgen die Überprüfung der Bedarfsplanprojekte auf der Schiene vorlegen. Dort wird sich auch deutlich herauskristalisieren, dass dieses Projekt trotz dieser Kostenermittlung und bei dem Nutzen, den wir dort haben, wirtschaftlich ist. Es ist vom Kollegen Beckmeyer gesagt worden, es sei ein rein regionales Projekt. Das weise ich mit aller Deutlichkeit zurück! Es ist eine EU-Magistrale, die wir dort haben. Wir sind hier auch gegenüber der Europäischen Union, gegenüber unseren Nachbarländern in einer gewissen Verpflichtung, diese Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Europa zu ziehen. Warum machen wir das? Weil wir in Europa sagen, wir wollen den innereuropäischen Flugverkehr nach Möglichkeit aus Umweltschutzgründen eindämmen. Und wir wollen Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen. Ich denke, auch das ist umweltpolitisch durchaus als sinnvoll zu bezeichnen. Dafür braucht man aber Bahnstrecken, die leistungsfähig sind, die diese Verkehre aufnehmen können und auch in einer angemessenen Zeitrelation zu bewältigen sind. Deswegen ist es ein Projekt von weit über die Region Stuttgart hinausreichender Bedeutung und – ich will das mal sagen – auch von weit über Baden-Württemberg hinausreichender Bedeu-

ung. Die Entscheidung, die von Vorgängerregierungen gefällt worden ist – Herr Beckmeyer, an der Sie bis vor kurzem noch beteiligt waren, ich will ja nur darauf hinweisen, 11 Jahre haben Sie ja den Verkehrsminister oder die vielen Verkehrsminister gestellt, die sich mit diesem Projekt beschäftigt haben, die alle, wie ich finde, zu Recht zu dem gleichen Ergebnis gekommen sind. Wenn wir von Paris über München nach Wien und Bratislava wollen, müssen wir irgendwie durch Baden-Württemberg durch. Und es ist doch klug, die wirtschaftlich starke Region Stuttgart, wo doch ein Herz der deutschen Volkswirtschaft pocht, in eine solche Magistrale einzubinden. Diese Grundsatzentscheidung führt dazu, dass man sich dann überlegen kann, wie man im Einzelnen vorgeht. Ein letztes Wort darf ich vielleicht noch sagen, nur weil das durcheinander ging: In Deutschland werden die bestehenden Strecken durch die DB Netz unterhalten und betrieben. Dafür bekommt die DB Netz von Bund 2,5 Milliarden Euro pro Jahr. Sie tut noch eigenes Geld dazu. Daraus werden die Strecken unterhalten. Das geht also nicht zu Lasten anderer Projekte, was den Unterhalt angeht. Der Bedarfsplan – das ist der Teil, der an neuen Strecken kommt und an Ausbaustrecken kommt – muss zusätzlich finanziert werden. Da hat Uwe Beckmeyer recht: Wenn wir deutliche Kostensteigerung bei Projekten hätten, müssten andere länger warten, weil wir nur eine gegebene Summe an Geld haben. Wir haben aber die Projekte, die wir im Bau haben, alle durchkalkuliert. Und die, die in Planung sind, sind so in Abschnitten festgelegt, dass wir sie auch realisieren können. Das angesprochene Wachstumsprogramm ist in Arbeit. Lieber Uwe Beckmeyer, du weißt es ist auch mir persönlich eine Herzensangelegenheit. Ich bin dem Herrn Dr. Kefer sehr dankbar, dass dieses Programm so aufgestellt worden ist. Wir sind intensiv dabei, Überlegungen zu machen, wie wir dieses Projekt finanzieren können, weil es unabhängig von dem Bedarfsplan ein sehr wichtiges Projekt für die Güterverkehre und Logistik wäre. Soweit nur zur Sachaufklärung. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! Vielleicht zur Ergänzung für die Zuschauer: Der Verkehrsausschuss hat morgen eine Sonder-sitzung. In der wird er durch den Minister über die Überarbeitung der Projekte des Bereiches Schiene im Bundesverkehrswegeplan informiert. Also dort bekommen wir aktualisierte Zahlen. Ich habe Sie jetzt richtig verstanden, Herr Staatssekretär? Dazu bekommen wir auch aktualisierte Zahlen zu Kosten und Kosten-Nutzen der Neubaustrecke und von Stuttgart 21? Also heute ist da nicht der letzte Stand der Dinge. Damit sind wir mit der Statementrunde durch. Jetzt kommen wir in die Fragerunde, wie vorhin erläutert. Wir

beginnen – das machen wir immer so – mit der größten Fraktion und wechseln dann immer zwischen Opposition und Koalition. Wir beginnen also mit der CDU/CSU. Das Wort hat der Abgeordnete Bilger!

Abg. Steffen Bilger: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herr Prof. Martin! Ich glaube, die Schlichtung zeigt sehr deutlich, dass es Sinn macht, auch mal im Detail über Alternativen zu reden, so sie denn vorhanden sind. Und Sie haben vorhin auch das Stichwort „Schienenlärm“ - ein Thema, das uns immer wieder in vielfältigen Projekten beschäftigt – angesprochen. Insbesondere als Baden-Württemberger denke ich da auch an die Rheintalbahn, an die Belastung, die es dort auch für die Bevölkerung gibt. Deswegen will ich auch nachfragen und Sie bitten, noch etwas ausführlicher darzustellen, wie es denn bei den Verbesserungen für die Anwohner aussieht, was Schienenlärm durch Stuttgart 21 anbelangt, im Vergleich zur jetzigen Situation und aber auch im Vergleich zu dem Projekt K 21, das die Projektgegner ja immer anführen. Dann Herr Dr. Kefer, würde ich Sie bitten, nachdem der Herr Rössler ja den Nutzen des Projekts sehr in Frage gestellt hat, auch verschiedene Argumente angeführt hat, dabei ja auch darauf verwiesen hat, das Rössler-Vieregg die Kosten sehr hoch schätzt. Dazu kommen wir gleich noch einmal. Wobei ich mir die Anmerkung nicht verkneifen kann, dass ich ja auch zur Kenntnis genommen habe, dass Herr Rössler für gewisse kreative Planungen in anderen Zusammenhängen, wie es in der *Süddeutschen Zeitung* nachzulesen war, auch durchaus bekannt ist. Aber ich wäre Ihnen sehr dankbar, Herr Dr. Kefer, wenn Sie Stellung zu den Argumenten nehmen könnten, die zum Stichwort „Güterverkehr“ gebracht wurden, dass eine Steigung, wie sie beim Projekt in Wendlingen-Ulm vorgesehen ist, so nicht realistisch umzusetzen sei, mit dem Güterverkehr, der dort geplant ist. Eine nur geringe Anhängelast sei möglich und auch die Wachstumsprognosen würden genau so bestritten, wie die möglichen Zukunftsentwicklungen im Bereich des Güterschienenverkehrs. Dort wäre ich Ihnen für eine Stellungnahme dankbar.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Bilger! Ich darf vielleicht noch einmal die Regel erläutern, weil Sie sie, glaube ich, nicht verstanden haben. Wir haben nämlich ausgemacht: Eine Frage an zwei Experten oder zwei Fragen an einen Experten. Sie haben jetzt daraus eine neue Mixtur gemacht. Wir werden das einmal durchgehen lassen, aber ich bitte die anderen, sich an die Regel zu halten. Die erste Frage geht an Prof. Martin!

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen):

Herr Bilger, gern nehme ich zu Ihrer Frage Stellung. Zunächst zu Stuttgart 21. Ich hatte vorhin bereits erwähnt, dass im besonders verdichteten Siedlungsraum, im Stuttgarter Stadtgebiet, die wesentlichen Streckenführungen unterirdisch geführt werden und damit auch der Schienenlärm komplett von der Oberfläche verschwindet und damit auch keine Abhängigkeit zur Zahl der Züge oder zur Zeit, in der die Züge fahren, besteht, denn die unterirdische Streckenführung wirkt tags wie nachts gleichmäßig lärmdämmend. Zur Neubaustrecke, die sich anschließt – ich hatte ja vorhin bereits darauf hingewiesen, man muss das sicherlich im Gesamtkomplex betrachten und bewerten – ist festzustellen: Durch diese autobahnahe Trassenführung, wenn man von wenigen Stücken absieht, die dann im Alpaufstiegstunnel beispielsweise auch unterirdisch verlaufen, erhalten wir zumindest keine signifikante Zunahme des Lärmteppichs. Ganz einfach deshalb, weil an der neu zu bauenden Strecke Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den gültigen gesetzlichen Richtlinien durchzuführen sind. Diese Lärmschutzmaßnahmen, die an der Eisenbahnstrecke durchgeführt werden müssen und sollen, wirken gleichzeitig dämpfend auf den bestehenden Autobahnlärm, sodass sich dort also keine signifikante Verschlechterung ergeben wird. Im Vergleich dazu K21: Die Frage ist nicht so leicht zu beantworten und zwar aus einem ganz einfachen Grund. Niemand weiß genau, was K21 ist. Wir haben uns diese unterschiedlichen Lösungsvorschläge – teilweise werden sie als Denkansätze bezeichnet, teilweise als Betriebsgeheimnis – sehr genau angeschaut und haben nur mal die wichtigsten Optionen miteinander in Beziehung gesetzt. Wenn man das tut, dann kommt man – reine Mathemattikkombinatorik – auf eine Variantenzahl von 112 unterschiedlichen Varianten, die miteinander zum großen Teil nicht kompatibel sind. Um Ihnen eine Vorstellung zu geben: Die letzte Variante, die uns zugeschickt wurde, hatte eine Gültigkeitsdauer von sage und schreibe zwei Stunden und dann wird erwartet, sofort intensiv im letzten Detail dazu Stellung zu nehmen. Allgemein kann man aber sagen: Bei den vielzähligen Varianten ist Stuttgart 21 auf der eine Seite durchgeplant und nachvollziehbar, K21 nicht überschaubar. Was allerdings erkennbar ist: Es wird, um die verkehrlichen Aufgabenstellungen, die vor Stuttgart 21 stehen, annähernd zu erfüllen, notwendig sein, eine ganze Reihe neuer sogenannter Überwerfungs- und Brückenbauwerke zu bauen, die natürlich nach oben hin nicht nur bautechnisch sichtbar sein werden, sondern auch entsprechende Lärmabstrahlungen mit sich bringen und nicht nur im Stuttgarter Zentrum, sondern auch in der Peripherie. Will man die Strecke im Filstal, die bestehende Strecke, er-

tüchtigen, wird sich dadurch trotz Schallschutzmaßnahmen auf jeden Fall auch keine Verringerung des Lärms ergeben.

Vorsitzender: Herr Dr. Kefer, bitte!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Ich würde gerne mit der Information über die Steigung beginnen. Wir haben bei der geplanten Neubaustrecke zwei Einzelabschnitte, die auf Längen von 150 m beziehungsweise 1,5 km die zulässigen 25 ‰, die immer auf eine Gesamtlänge von 10 km definiert sind, im Durchschnitt übersteigen – und zwar in dem einen Fall gehen wir auf 31 ‰, in dem anderen Fall auf 35 ‰. Das Ganze ist regelkonform, weil – wie ich vorhin sagte – 25 ‰ über eine Länge von 10 km nicht überschritten werden dürfen, allerdings dürfen auf kurzen Abschnitten durchaus größere Steigungen vorhanden sein. Zum Vergleich Köln - Rhein/Main, die Schnellfahrstrecke, weist Steigungen bis zu 41 ‰ auf. Also, wir haben es hier nicht mit der steilsten Strecke in Deutschland zu tun, sondern mit einer Strecke, die die Geislinger Steige autobahnah überwindet.

Vorsitzender: Entschuldigung. Ist die Geislinger Steige jetzt steiler als die Neubaustrecke oder weniger steil? Das habe ich nicht verstanden.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Nein, ich komme jetzt zur Altbaustrecke. Was ich gerade gesagt habe, gilt für die Neubaustrecke. Also grundsätzlich kann man festhalten: Die Trassierung der Neubaustrecke entlang der Autobahn ist so gewählt, dass sie die europäische Norm, nämlich 25 ‰ auf 10 km, nicht überschreitet. Ausnahmen davon sind erlaubt und das findet auf zwei Teilstrecken statt. Die eine Teilstrecke ist 150 m lang und die andere Teilstrecke ist 1,5 km lang. Die dort erreichten Steigungen liegen aber deutlich unter den Steigungen, die wir beispielsweise bei Köln - Rhein/Main haben. Zweiter Punkt zum Güterverkehr, beziehungsweise zu den Zugzahlen, beziehungsweise zu den leichten Güterzügen: Was in der Diskussion häufig vergessen wird, ist, dass wir natürlich dadurch, dass wir den Fernverkehr und den Regionalverkehr sehr stark auf diese Neubaustrecke verlagern, auf der alten Strecke Platz schaffen und dieser Platz auf der alten Strecke kann für zusätzlichen Güterverkehr genutzt werden. Das heißt also, durch die Verlagerung von Verkehren habe ich ein zusätzlichen Effekt. Es wäre nur eine Teilbetrachtung, wenn man sich nur anschaut, was die Neubaustrecke an verkehrlicher Wirkung für den Güterverkehr bringt, weil der Anteil der Güterzüge, die dort gefahren werden können und dort spricht man immer von den leichten Güterzügen, nur eine Teilmenge der gesamten positiven Beein-

flussung des Güterverkehrs darstellt. Der dritte Punkt, der angesprochen worden ist, war das Thema der Trassierung der Neubaustrecke, beziehungsweise der aufgezeigten Alternativen von Vieregg-Rössler. Dort ist zu sagen, dass die Neubaustrecke eine wesentliche Prämisse hatte, nämlich sie sollte in einem möglichst engen Schluss mit der Bundesautobahn 8 trassiert werden, was insgesamt der Ökologie der Strecke sehr gut getan hat. Dieser Schluss ist mit der A8 auf weiten Strecken gelungen, auf 2/3 der Strecken, ansonsten geht es durch Tunnel. Das heißt also, wir haben in dieser Bündelung und mit dieser Trasse die geringste Beeinflussung der Umwelt. Das ist mal das eine. Und das zweite ist: Wenn man sich die Alternativvorschläge von Vieregg-Rössler anschaut, dann erkennt man relativ kurzfristig, dass es mit den dort vorgeschlagenen Verbesserungen in etlichen Bereichen Riesenprobleme mit der Planfeststellung geben würde, weil wir massive Einschnitte in das heutige Landschaftsbild bekommen. Das haben wir in der letzten Sitzung im Detail erörtert. Dort gab es das vorhin von Herrn Kaufmann angesprochene Statement von Herrn Bitzer, wo einmal hinterlegt worden ist, was das eigentlich bedeuten würde. Also wir sind der Ansicht, dass Alternativen zu der heutigen Trassierung der Neubaustrecke nicht existieren.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Kefer! Entschuldigung, dass ich penetrant bin. Ich habe etwas nicht verstanden, habe nachgefragt und Sie haben nicht meine Frage beantwortet. Ich frage jetzt anders herum: Ist der Alpaufstieg, heute Geislinger Steige, steiler als die jetzige Strecke an einzelnen Punkten? Ja oder nein?

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Nein, der ist nicht steiler, der ist flacher.

Vorsitzender: Dankeschön! Damit kommen wir zur SPD. Uwe Beckmeyer!

Abg. Uwe Beckmeyer: Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Kefer. Herr Dr. Kefer, entscheidet der Vorstand der DB AG in den von Ihnen verantworteten Schienen- und Bahnhofsprojekten nach volkswirtschaftlichem Nutzen oder nach betriebswirtschaftlichem Nutzen? Vielleicht können Sie in dem Zusammenhang – aber das können Sie auch nachreichen – uns noch einmal die Berechnungsmethodik nahe bringen. Die zweite Frage ist: Bestätigen Sie die von der DB AG veröffentlichte Angabe, dass für das Projekt S21 eine ausgeglichene Wirtschaftlichkeit bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4,769 Mrd. Euro gegeben ist?

Vorsitzender: Herr Dr. Kefer!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Zur ersten Frage: Wir beurteilen ganz klar nach betriebswirtschaftlichem Nutzen und nicht nach volkswirtschaftlichem Nutzen. Das heißt, dass wir bei großen Projekten grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen haben. Das eine ist die volkswirtschaftliche Betrachtungsweise, die durch den Bund durchgeführt wird. Da wird eine sogenannte Nutzen-Kosten-Untersuchung gemacht, die ja vorhin hier schon eingangs diskutiert worden ist. Wir beurteilen ein Projekt nach dem betriebswirtschaftlichen Nutzen. Betriebswirtschaftlicher Nutzen heißt, dass wir die in das Projekt einzubringenden Eigenmittel der Bahn ins Verhältnis zu dem zu erwarteten verkehrlichen Nutzen setzen und das natürlich in einer Gesamtbetrachtung machen, die sowohl den Personenverkehr wie auch den Güterverkehr wie auch die Trassenerlöse beinhaltet. Das heißt also, wir rechnen hier wie ein ganz normales Wirtschaftsunternehmen einen betriebswirtschaftlichen Nutzen. Die zweite Aussage, die Sie zu S21 gemacht haben, dass wir einen positiven Nutzen bis zu einer Gesamtsumme von 4,769 Mrd. Euro haben, bestätige ich. Ja!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die FDP Herr Simmling!

Abg. Werner Simmling: Ich habe eine Frage an die Herren Professoren Rothengatter und Martin. Vielleicht vorneweg eine Feststellung: Der Kopfbahnhof in Stuttgart ist über 80 Jahre alt. Heute befahren wir zwischen Stuttgart und Ulm 100 bis 150 Jahre alte Trassen. Deshalb noch einmal die Frage: Wie bewerten Sie unter diesem Aspekt die volkswirtschaftlichen und infrastrukturellen/verkehrlichen Vorteile für Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm?

Vorsitzender: Herr Prof. Martin, bitte!

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Ich möchte an die Ausführungen von Herrn Kollegen Rothengatter im Eingangsstatement anschließen. Die Frage stellt sich natürlich, wenn man etwas zurückschaut, das haben Sie ja gerade getan, Herr Simmling, nicht nur heute allein aus bundesdeutscher Sicht, sondern schließlich geht es darum, das wurde auch angesprochen, ein einheitliches Europa zu bauen. Und im Listschen Sinne, der 1833, als Deutschland ebenfalls zerstückelt gewesen ist, festgestellt hat – er war ja bekanntermaßen ein Nationalökonom: Um Deutschland zu vereinen, brauchen wir zwei Dinge, einen einheitlichen Wirtschaftsraum – er hat sich für die Zollunion eingesetzt – und zweitens ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Und diese Listsche Erkenntnis ist heute

genauso aktuell wie 1833, bloß eben in größeren Dimensionen. Das heißt also, wenn wir volkswirtschaftlich langfristig erfolgreich sein wollen, brauchen wir leistungsfähige Transportsysteme. Wenn man sich überlegt, welche Möglichkeiten wir haben, dann wird man feststellen, dass die Mobilitätsanforderungen der Zukunft durch keinen der vorhandenen Verkehrsträger allein getragen werden können. Das heißt also, es muss eine sinnvolle, synergetische Verknüpfung der Verkehrsträger so geben, dass die einzelnen Vorteile in den Vordergrund gerückt und die Nachteile entsprechend kompensiert werden und dazu gehört auch die Eisenbahn. Und das heißt – sowohl im Reise-, als auch im Güterverkehr – ein Netzausbau, der sowohl die regionalen, volkswirtschaftlichen Präferenzen berücksichtigt, als auch die nationalen sowie die europäischen. Auf allen drei Ebenen hat sich der volkswirtschaftliche Nutzen bislang als sehr positiv dargestellt. Insofern geht es nicht nur um die Ersatzinvestitionen der abgängigen vorhandenen Infrastruktur, sondern auch um die zukunftsfähige, volkswirtschaftlich gerechte Ausrichtung im Hinblick auf die Zukunft.

Vorsitzender: Professor Rothengatter!

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Ich darf hierzu ergänzen. Die wirtschaftlichen Vorteile, die sich auf der transeuropäischen Ebene ergeben, werden heutzutage gern lächerlich dargestellt, weil man sagt: Wer fährt denn schon von Paris nach Budapest mit dem Zug? Die 1400 km, das macht doch keiner. Aber darum geht es doch gar nicht bei der Festlegung solcher Achsen. Als die transeuropäischen Netze festgelegt worden, da sind auch viel längere Korridore definiert worden. Von Berlin nach Palermo – keiner kann sich vorstellen, dass man mit dem Zug von Berlin nach Palermo fährt. Darum geht es doch gar nicht! Sondern es geht darum, dass die Nachbarschaftsräume in Europa entlang von spezifischen Korridoren ausgedehnt werden und dass entlang dieser Korridore der Verkehr hochwertig verdichtet werden kann. Es ist auch eine ökologische Herausforderung, mit dem zunehmenden Verkehr ökologisch umzugehen. Deswegen hat auch die Europäische Kommission, auch die Europäische Gemeinschaft in dem letzten Weißbuch voll auf den Schienenverkehr gesetzt und die transeuropäischen Netze, die definiert worden sind, sind überwiegend Schienennetze. Das heißt also, dieses Projekt 17 der transeuropäischen Netze fügt sich ja voll in diese europäische Vorstellung ein. Es geht gar nicht darum, auf den Endpunkten die große Verbesserung zu bekommen, sondern in den Zwischenbereichen. Ich darf nur zwei Beispiele nennen. Wenn wir

München herausgreifen, dann ist die Verbindung zwischen München und Paris in der Zukunft in fünf Stunden möglich. Das brauchen wir heute auch von Stuttgart nach Berlin oder sogar ein bisschen mehr. Das heißt, hier rückt Europa zusammen. Das sind große Zentren, die damit miteinander verbunden werden und dies ist ein großer wirtschaftlicher Vorteil auf der einen Seite, aber auch ein großer Mobilitätsvorteil für Menschen, die im Freizeitbereich unterwegs sind – es werden ja immer mehr, auf der anderen Seite. Es heißt also, wenn dieses Angebot nicht gemacht wird, dann wird sich diese Entwicklung stärker auf den Luftverkehr konzentrieren und wenn dieses Angebot nicht im Stuttgarter Bereich gemacht wird, wird es sich auf andere Zentren in Europa konzentrieren. Man darf also nicht so tun, als sei Stuttgart der Nabel der Welt, der nun verschont wird, wenn in Stuttgart nichts passiert, sondern wenn nichts passiert, wird es ein wirtschaftlicher und möglicherweise auch ein sozialer, kultureller Rückschritt werden und darauf kommt es an. Das sind Projekte, die für die nächsten Jahrzehnte von den nächsten Generationen genutzt werden. Das darf man nicht auf Grundlage von Tatsachen beurteilen, die wir in den letzten Jahrzehnten beobachtet haben, etwa im Bereich des Güterverkehrs. Hierauf, denke ich, sollte man in der Diskussion stärker abheben: Dass dieses ein Zukunftsprojekt ist und nicht ein Projekt, das gegenwärtige Engpässe nur abbauen hilft. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Professor Rothen-gatter! Als nächstes für DIE LINKE. Frau Leidig! Wir sind in der Fragerunde im Themenbereich Nutzen, Nützlichkeit. Bitteschön!

Abg. Sabine Leidig: Ich würde gerne noch einmal Hannes Rockenbauch nach den Schwächen und Schwierigkeiten fragen, die die bestehende Infrastruktur aus Sicht der Bevölkerung und auch aus Sicht derjenigen, die sich in der Bewegung engagieren, hat. Ist es so, dass dort überhaupt keine Zukunftsfähigkeit gegeben ist oder haben Sie andere Zukunftsvorstellungen? Wie konkret sollen die Alternativen aussehen – das wäre jetzt der zweite Teil meiner Frage – bzw. was wäre nötig, um die Alternativen zu konkretisieren? Weil ja ein Vorwurf ist, dass diese irgendwie alle nicht stimmig sind. Was wäre nötig, um dort mehr auf den Tisch legen zu können?

Vorsitzender: Herr Rockenbauch!

Hannes Rockenbauch (Sprecherkreis Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Vielen Dank! Erst einmal muss man feststellen und wir erleben das auch heute: Der Stuttgarter Hauptbahnhof, wie er schon heute ist, ist einer der pünktlichsten

Hauptbahnhöfe, die es überhaupt gibt. Er ist einer der Übersichtlichsten, Komfortabelsten und von der Behindertengerechtigkeit her wirklich durch seine Ebenerdigkeit einzigartig. Aber nicht nur deswegen, sondern weil wir hier ingenieur-kunstmäßige Bauwerke haben. Es ist eben nicht so wie im Vergleich zu anderen Hauptbahnhöfen, dass wir hier diese von der Bahn AG stets behaupteten Fahrwegsausschlüsse haben, sondern wir haben hier schon weitgehend kreuzungsfreie Einfahrten zu diesem Bahnhof. Ich sage das jetzt noch einmal: Dieser Bahnhof hat schon mal 810 Züge pro Tag geschafft und das ist keine Fiktion, da müssen Sie nicht rechnen, Herr Martin, und irgendwie mit irgendwelchen Fahrtzeiten, sondern das ist so gewesen. Das war noch zu einer Zeit, wo wir ganz andere Schalttechniken, ganz andere Weichentechniken hatten. Da muss man sich einfach nur die Fahrpläne angucken, die Zugbewegungen zählen. Dann sieht man das. Das ist keine Fiktion, das ist Realität! Heute sind wir da weiter, heute könnten wir beschleunigen, heute könnten wir mehr machen und wir könnten auch mit K21 mehr machen. Ich möchte noch eines zu der Zukunft sagen: Wir diskutieren über Stuttgart 21 nicht nur verkehrsmäßig. Und das möchte ich noch einmal sagen: Dass es hier diese bundesweite Aufmerksamkeit bei dem Projekt gibt, ist das, was hier an Bewegung in Stuttgart stattfindet, dass jeder nach seinem Teil einen Beitrag leistet. Das erste Mal nicht um Geld zu verdienen oder sonst etwas. Es ist eine Lebendigkeit, eine Bürgergesellschaft, auf die nur jede Stadt stolz sein kann. Weil genau die Lebendigkeit einer Stadt, der Bürgerinnen und Bürger wird über die Zukunftsfähigkeit entscheiden, doch nicht irgendwelche Tunnelkilometer, sondern wie die Leute bereit sind, sich für den Dienst der Allgemeinheit einzusetzen und das tun sie in Stuttgart lebendig. Da mache ich mir um die Zukunftsfähigkeit gar keine Sorgen! Die mache ich mir viel lieber – und das muss man bahntechnisch sehen – bei den volkswirtschaftlichen Ideen, die hinter Stuttgart 21 bei diesen ganzen Orientierungen auf europäische Magistralen und Wirtschaftsräume oder sonst was stehen. Wir müssen doch irgendwann mal im 21. Jahrhundert dazu kommen zu sagen, es gibt auch ökologische Grenzen. Da kann man nicht einfach immer nur Wirtschaftsräume gerade wie es einem passt ausdehnen, sondern darauf muss man Rücksicht nehmen. Jetzt zu der Frage, was für ein intelligentes, zukunftsfähiges und für die Zukunft offenes System notwendig wäre. Sie verzweifeln vielleicht daran, aber das ist doch gerade das Tolle am Kopfbahnhof 21, dass wir ihn in Modulen umsetzen können, dass wir nach Bedarf umsetzen können. Wir können sofort anfangen mit der Modernisierung des Bahnhofes, sofort anfangen mit dem Gleisvorfeld und dann können

wir je nach Bedarf die Zulaufgleise so modernisieren, dass wir Zukunftspotenziale haben. Zu den heute noch nicht ausgeschöpften Zukunftspotenzialen. Und das würden wir auch gerne machen, aber wenn wir das tun mit den 170 Mio. Euro, die bis jetzt die Bahn AG für die Planung ausgegeben hat, wenn wir das Geld hätten, wäre die Bahn AG arbeitslos. Das ist eigentlich nicht der Job der Bürgerinitiativen. Es geht darum grundsätzliche Alternativen aufzuzeigen, die zukunftsfähiger sind als das, was die Bahn AG an Nadelöhr mit strukturellen Schwachstellen oben im Filterbereich schafft. Ich bitte einfach: Warten Sie ab, schauen Sie sich die Schlichtung am Freitag an. Da werden Sie ganz ausführlich etwas zu K21 hören. Es ist ein Witz, dass man sagt, man hat da noch nichts, man hört da noch nichts. Einfach abwarten, das kommt noch. Aber was wirklich der Treppenwitz ist, ist das nach 15 Jahren Planung der Tunnelbahnhof immer noch kein funktionierendes Betriebskonzept hat und keinen funktionierenden Fahrplan. Zumindest der, den sie der Öffentlichkeit und uns, den Faktenschlichtern, vorgelegt haben, dieser Fahrplan funktioniert nicht, dieser Fahrplan hat weniger Züge als heute. Da müssen Sie erst noch einmal kräftig nacharbeiten und wir sagen, das wird nicht funktionieren. Das hat seine Gründe, warum die besten Ingenieure mit 170 Mio. Euro Planungskosten aus diesem Sparbahnhof – und mehr ist es nicht – kommen, der für die Zukunft nicht erweiterbar ist. Man hat diese acht Bahnsteige unterirdisch, zehn waren mal als Option vorgesehen. Ich weiß nicht, denkt die Bahn AG irgendwie? Da kommt das große Wort: Wer für 150 Jahre Bahninfrastruktur baut, der sollte nicht unter der Erde, dort, wo es am schwierigsten und am teuersten ist, zukunftsfähig zu erweitern, bauen. Davon ist nicht mehr die Rede, da reduziert man sich auf acht Gleise und in den Filtern ist es ein Gemurkse nach dem anderen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rockenbauch! Der Hinweis gilt dem Schlichtungsgespräch. Am Freitag ist dort der Schwerpunkt K21. Dort soll also dieses Kopfbahnhofskonzept, die Modernisierung ausführlich vorgestellt werden. Das können wir heute nur rudimentär machen, dazu haben wir zu wenig Zeit. Jetzt hat für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Kollege Hofreiter das Wort!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Verräterisch fand ich die Bemerkung von Herrn Dr. Kefer, dass er die Neubaustrecke mit Köln - Frankfurt verglichen hat. Nämlich auf Köln - Frankfurt darf nur der ICE3 fahren und sonst nichts weiteres. Ich meine, das zeigt ja, wohin die Gedanken gehen. Deshalb die Fragen an Herrn Rößler und an Herrn Böttger.

Der Nutzen der Neubaustrecke wurde mit Güterzügen begründet. Ohne die Güterzüge dürfte die Strecke nicht gebaut werden. Gibt es denn auf der Altstrecke nicht genügend Trassen für die Güterzüge? Braucht man denn wirklich die Neubaustrecke für die Güterzüge und ist denn dieses in dem Bereich wirklich ein Engpass im Güterverkehr? Das würde mich von Herrn Rößler und Herrn Böttger interessieren.

Vorsitzender: Wir beginnen mit Herrn Rößler!

Dipl.-Psych. Karlheinz Rößler (Vieregg-Rössler GmbH): Ganz konkret: Der Güterverkehr auf der Altstrecke Stuttgart - Ulm ist seit 20 Jahren, glaube ich, rückläufig. Die Strecke hat früher sehr viel mehr Güterzüge bewältigt, aber anscheinend besteht heute keine solche Nachfrage mehr. Der Vorsitzende des Netzwerkes Privatbahnen hat kürzlich in der Schlichtungssitzung in Stuttgart dargelegt, woran das unter anderem liegt. Der Schiebebetrieb auf der Geislinger Steige kostet enorme Trassengebühren, die so hoch sind, dass jeglicher Gewinn, den man mit einer Güterzugfahrt durch diesen Korridor erzielen würde, durch die Schiebelokgebühr aufgeessen wird. Dann gibt es – das wurde, glaube ich, auch von Ihnen, Herr Dr. Kefer, in den Sitzungen der Schlichtung schon angeführt – nördlich Mannheim – im Korridor Mannheim, Mainz, Wiesbaden, Frankfurt – Engpässe. So lange die nicht beseitigt sind, meidet man den ganzen Laufweg durch Baden-Württemberg Richtung Ulm. Man fährt großräumig an Baden-Württemberg vorbei, über Gmünd-Würzburg. Also eine Nachfrage nach Güterverkehrsstrassen, die es erforderlich machen würde, Platz auf der Altstrecke zu schaffen, ist so gesehen nicht zu erkennen.

Vorsitzender: Herr Prof. Böttger!

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Ich kann mich weitgehend nur Herrn Rößler anschließen. Vielleicht noch als zusätzlicher Aspekt zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung: Ich glaube, es gibt ein Methodenproblem grundsätzlich auch bei der volkswirtschaftlichen Ermittlung der Wirtschaftlichkeit. Ich meine, wenn man für die Zukunft plant, dann planen wir natürlich immer unter Unsicherheit. Wenn man überlegt, wie wird der Verkehr in zehn Jahren aussehen, dann ist die Frage: Was brauchen wir an Trassen? Wir haben in den letzten Jahren gerade im Güterverkehr gesehen, dass sich letztlich auch die Nachfrage anders entwickelt hat, als man vor zehn Jahren geglaubt hat. Von daher bin ich da ein bisschen ambivalent, jetzt zu sagen, also Herr Dr. Hofreiter, wie Sie es vorgeschlagen hatten, lasst uns einfach mal alle Güterzugtrassen rausrechnen

und dann rechnet sich das Projekt nicht mehr. Also im Ergebnis bleibe ich dabei, dass die Wirtschaftlichkeitsrechnung aus meiner Sicht sehr wackelig ist. Ich sehe das aber nicht als einzigen Punkt, auf den man achten sollte, sondern man muss sich, glaube ich, gesamtheitlich noch einmal die Wirtschaftlichkeitsrechnung anschauen. Und wir sehen, dass offenbar eine Wirtschaftlichkeit nur dadurch hergestellt wird, dass gewisse Verlagerungseffekte zugunsten dieser Trasse herangeführt werden. Das heißt, wir bauen ein Projekt, damit wir also Lärm nach Stuttgart bringen. Jetzt mal ganz boshaft gesagt: Züge, die heute weit um Stuttgart herum fahren, lasse ich dann über Stuttgart fahren. Dafür gebe ich viel Geld aus und hinterher frage ich dann: Wie werde ich den Lärm wieder los? Ich glaube, man muss sich das gesamte Szenario für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung angucken. Wie gesagt, Sie sehen mich da auch etwas ratlos. Ich glaube, man sollte ein Projekt nicht bauen, wenn offensichtlich ist, dass man in den nächsten zehn Jahren kein Güterverkehr darauf wird fahren können, einfach weil es diese Fahrzeuge dafür nicht gibt. Das ist einerseits ein richtiges Argument von Herrn Dr. Hofreiter. Auf der anderen Seite, wie gesagt, mache ich mir Sorgen, dass wenn man das so ganz, ganz starr feststellt, dass man dann möglicherweise kein Schienenprojekt überhaupt mehr wird begründen können. Das ist eigentlich eine Folge jetzt von diesen Diskussionen, die ich eigentlich sehr fürchte und wo ich sage, das sollten wir auf jeden Fall vermeiden. Im Ergebnis komme ich also dazu, dass ich sage, die Wirtschaftlichkeit ist insgesamt wackelig und ich glaube, es ist gefährlich, es nur mit dem Güterverkehr begründen zu wollen. Auf der anderen Seite muss man vielleicht auch noch einmal grundsätzlich über die Methodik nachdenken, damit wir nicht grundsätzlich alle Schienenverkehrsprojekte totrechnen. Ich glaube, daran hat niemand, der für den Schienenverkehr ist, ein Interesse. Deswegen bleibt da so ein Restunbehagen bei mir, egal wie herum wir das betrachten.

Vorsitzender: Vielen Dank, Professor Böttger! Die Verlagerung – weil es da Gegrummel gab – hat sich wohl nur auf den Güterverkehr bezogen, nicht auf den Personenverkehr. Jetzt haben wir ungefähr eine halbe Stunde verbraucht. Wir haben ja drei Themenfelder. Wir könnten noch eine Runde nachschieben zu den Themen Nutzen, Nützlichkeit des Projektes. Die FDP hat signalisiert, sie hätte da noch Fragebedarf. Wie sieht es bei den anderen Fraktionen aus? Ist gegeben! Dann würde ich jetzt einfach mal mit der Frau Kumpf für die SPD-Fraktion beginnen und für die Union dann Herr Fischer.

Abg. Ute Kumpf: Vielleicht auch noch einmal vorab zu der Alternative K21. Nur an die jungen Kollegen gerichtet: Es gab in den 90er Jahren eine Initiative in Esslingen, in Cannstatt, in Untertürkheim und Obertürkheim, die damals die Planung der DB AG verworfen hat, weil damals auch schon die DB AG die Ertüchtigung des Kopfbahnhofes vorgeschlagen hat und uns auch die Trassenverlagerung ins Neckartal vorgelegt hat. Daraufhin sind die aufgestanden. Und auch vielleicht zur Erinnerung: Die Grünen machen jetzt schon mobil, wenn die Ertüchtigung der Alternativtrasse von K21 kommen sollte. Das mal vorweg. Man soll ein bisschen auch bei den Fakten bleiben, was sich bei uns in der Region tut, für die eine oder für die andere Strecke. Jetzt aber noch einmal zu dem, was auch in der Debatte in Stuttgart eine große Rolle spielt, weil das auch sehr emotional beladen ist: Brauchen wir eigentlich diese Anschlussverbindung ICE zum Flughafen? Das bringt wohlmöglich dann noch mehr Leute wieder zum Flughafen, das wollen wir doch gar nicht, dann bräuchten wir eine neue Landebahn. Ist es denn sinnvoll, überhaupt auch diese Ertüchtigung, diese Richtung einzuschlagen? Deswegen die Frage an Sie auch noch einmal, Herr Dr. Kefer: Wie kalkulieren Sie jetzt auch diese Anbindung an den Flughafen, bei der auch noch ein bisschen unklar ist, wie sie genau vonstatten gehen soll? Es gab ja auch mal Überlegungen im Hause des Ministeriums, dass so eine Flughafenanbindung unter Netzgesichtspunkten von Bundesseite ja gar nicht notwendig gewesen wäre. Ich kenne noch solche Aussagen von Bundesminister Tiefensee, der gemeint hat, dieser Umlauf über den Flughafen macht die Strecke insgesamt teuer. Also wie bewerten Sie auch diesen Nutzen noch einmal insgesamt? Dann auch noch einmal an Herrn Dr. Rothengatter ...

Vorsitzender: Moment, die gleiche Frage oder eine neue? Das wäre gegen die Regel. Wir haben ja nur eine Frage an zwei Experten ...

Abg. Ute Kumpf: Es war eigentlich eine Frage. Einfach noch einmal die Flughafenanbindung, wie sich die entsprechend rechnet. Und das zweite noch einmal an Herrn Rothengatter, auch noch einmal die Nutzenfrage. Ich bin ja eine Alumni von Karlsruhe und deswegen natürlich hochverbunden mit diesem Institut. Aber trotzdem noch einmal, weil mir aufgefallen ist, wie Herr Prof. Böttger natürlich argumentiert und wie Sie argumentieren. Sie haben eine volkswirtschaftliche Betrachtungsweise, die aber bei den Leuten, finde ich, sehr schwer vermittelbar ist. Also wenn wir mit volkswirtschaftlichen Betrachtungsweisen ankommen, das merkt man auch hier in diesem Ausschuss, dann wird das eigentlich diffamiert. Inzwischen stelle ich fest,

dass eigentlich die betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise im Verkehrssektor auch überwiegend eine Rolle spielt. Also noch einmal – Sie haben es so schön erläutert und hier war ein großes Gegrummel und Raunen auch auf dieser Seite: Wie können Sie tatsächlich diese volkswirtschaftliche Betrachtungsweise eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses uns noch einmal ein bisschen anschaulicher machen?

Vorsitzender: Wir beginnen mit Herrn Dr. Kefer!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Die Frage war: Wie steht es mit dem Fernverkehrsanschluss des Flughafens? Was hat der für eine Bedeutung? Ich möchte gerne noch einmal auf den grundsätzlichen Spurplan zurückkommen, den dieser Knoten auszeichnet. Ohne in die Details zu gehen, bietet sich die Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr an und zwar einfach aus dem Grund, weil man sowieso eine Anbindung an die Neubaustrecke braucht und die Neubaustreckenbindung durch die Bündelung mit der A8 gegeben ist. Das heißt, man muss vom Hauptbahnhof sowieso in diese Richtung fahren. Man hat dann eigentlich nur noch ein relativ kleinen Umweg einzuplanen, um über den Flughafen zu kommen. Es gibt eine Reihe anderer deutscher Städte, die diese Anbindung an den Fernverkehr sehr gerne hätte. Es ist aber extrem schwierig, das unter bestimmten Verhältnissen zu realisieren. In Stuttgart kann es realisiert werden und das Konzept sieht das auch vor. Der zusätzliche Vorteil dieser Anbindung ist, dass ich damit den Flughafen Stuttgart nicht nur extrem günstig erreichbar mache, aus dem Stadtzentrum von Stuttgart heraus, sondern natürlich aus dem gesamten Süd-Osten, Süden, Süd-Westen, Osten des Landes und zwar deswegen, weil über die Gäubahn beispielsweise, die ja eine Hauptverbindung Richtung Schweiz darstellt, ebenfalls eine Anbindung des Flughafens gegeben ist und über die Schnellfahrstrecke auch die ganzen Regionalverkehre, die aus dem Süden und aus dem Osten in Richtung Stuttgart laufen, alle am Flughafen vorbeilaufen. Das bedeutet, der Flughafen wird insgesamt auf die Art und Weise extrem gut erschlossen, nicht nur für die Stadt Stuttgart, sondern vor allem für die gesamte Region Baden-Württemberg. Und das ist genau der große Nutzen, der in dieser Anbindung liegt, die am Ende wohl auch dazu führen wird, dass der Flughafen insgesamt deutlich mehr Fluggäste bekommt. Da war jetzt auch ein Diskussionsthema, ob das denn überhaupt gewünscht und positiv ist, und da ist zu sagen: Erstens, wir glauben dass diese zusätzlichen Fluggäste in der Hauptsache im Fernverkehr im weiteren Flugverkehr kommen, nicht im innerdeutschen Flugverkehr und das zweite ist, dass durch die eingesetzten, sehr viel

größeren Flugzeuge, diese mehr Fluggäste nicht unbedingt zu einer größeren Anzahl von Flügen führen müssen, sondern auch dazu gibt es Untersuchungen: Das Ganze passiert auf eine sehr ökologische, umweltverträgliche Art und Weise. Also ist die Kernaussage: Wir erzeugen über diesen Spurplan, den ich gerade ausführte, eine extrem gute Anbindung des Flughafens für die gesamte Region um Stuttgart, eigentlich für gesamt Baden-Württemberg muss man sagen. Und auf der anderen Seite ermöglichen wir damit auch dem Flughafen, ein Stück weiter zu wachsen, ohne übermäßig die Umwelt zu schädigen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Professor Rothengatter zur volkswirtschaftlichen Rechnung!

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Also ich möchte jetzt ja keinen Vortrag über Nutzen-Kosten-Untersuchungen halten, aber nur so viel: Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die für die Bundesverkehrswegeplanung angewendet wird, zerlegt den Nutzen in rund zehn Einzelkomponenten. Die Hauptkomponenten sind Zeitvorteile, die dann bewertet werden mit durchschnittlichen Zeitkostensätzen, Betriebskostenvorteilen, Vorteilen der Sicherheit, sodass die Verlagerung des Verkehrs, die erwartet wird, dann in solche wirtschaftlichen Vorteile umgesetzt wird. Dabei unterteilt man die Projekte in einzelne Abschnitte. D. h. das Ganze wird immer bezogen auf einen einzelnen Streckenabschnitt. D. h. man untersucht nicht einen gesamten Korridor, sondern immer nur Einzelteile innerhalb dieses Korridors. Dies hat dann auch zu Kritikpunkten gegenüber solchen Verfahrensweisen geführt. Erst einmal sind sie sehr abstrakt, schwer verständlich, die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sind schwer nachvollziehbar. Zum Zweiten begünstigen sie auch Straßenprojekte, weil bei Straßenprojekten auch die kleinen Zeitvorteile alle mitgerechnet werden. Sie werden mit den Zeitkostensätzen bewertet und je mehr Verkehr sich dann über diese Strecken bewegt und über je längere Zeiträume man rechnet, umso mehr Nutzen bekommt man zusammen. Deswegen hat das Ministerium auch einen Schwellenwert von vier eingeführt, also Nutzen über Kosten soll insgesamt größer als vier sein. Das wird nicht auf Eisenbahnstrecken angewendet, weil kaum eine Eisenbahnstrecke diesen Nutzen-Koeffizienten erreicht. Das heißt, wenn man sich große Korridore anschaut, in denen die Eisenbahn verbessert werden soll, dann muss man über diese Vorgehensweise hinaus gehen. Deswegen haben wir ein Systemansatz gewählt, wie er derzeit von der Europäischen Kommission auch für die transeuropäischen Netze angedacht ist, weil man einfach mit

dem traditionellen Nutzen-Kosten-Schemata nur Teile des Ganzen bewerten kann. Ergebnis dieses Systemansatzes ist, dass wir die Ergebnisse wieder in eine verständliche Ebene projizieren können, hoffe ich jedenfalls, also Ebene des Sozialprodukts, Ebene der Beschäftigung und Ebene der Effekte für den Steuerzahler. Und was letzteres angeht: Neben den betriebswirtschaftlichen Aspekten, ist es auch möglich, sich dann auszurechnen, ob sich das Geld des Steuerzahlers, was ja investiert worden ist, wieder in endlicher Zeit amortisiert. Das ist in diesem Fall für Baden-Württemberg 21 der Fall. Auch nach der Erhöhung der Kostenschätzung auf rund sieben Mrd. Euro insgesamt, kommen wir auf eine Amortisationsdauer von 30 bis 40 Jahren. Das ist im internationalen Vergleich nicht schlecht. Es entspricht in etwa den Ergebnissen des Öresund-Projektes und dieses Öresund-Projekt ist international ein Vorzeigeprojekt geworden.

Vorsitzender: Sagten Sie 30 bis 40 Jahre? War nicht im Bahn-Text von 20 bis 50 Jahre die Rede? Wie passt das zusammen?

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Das passt so zusammen, dass diese Rechnung zunächst auf der Basis von 5 Mrd. Euro gesamte Investitionssumme durchgeführt worden ist. Das galt bis Ende 2009. Ende 2009 wurde dann die Kostenkalkulation auf insgesamt 7 Mrd. Euro verändert. D. h. die 20 Jahre beziehen sich auf die 5 Mrd. Euro und die 30 bis 40 Jahre auf die 7 Mrd. Euro Einsatz. Hierzu muss man auch sehen, dass der Anteil, den der Steuerzahler bei den 7 Mrd. Euro trägt, höher als bei den 5 Mrd. Euro ist. Es verschieben sich also die Anteile der Finanzierung unter den Partnern. Zum Zweiten: Wenn Sie die Zinseffekte berücksichtigen, so brauchen Sie bei den 7 Mrd. Euro im weiteren Zukunftsjahre, um das Projekt zu rechnen und wenn Sie diese Zukunftsjahre in Ihren Ergebnissen verzinsen, bekommen Sie immer kleinere Beträge. Beispiel: Das, was in 20 Jahren passiert, ist bei einem Zins von 3,5 % heute nur noch die Hälfte wert. Das heißt, je weiter Sie in die Zukunft blicken, umso geringer werden die Jahresbeträge. Das führt dann dazu, dass man bei 7 Mrd. Euro dann schon 30 bis 40 Jahre Amortisationsdauer für das Steuergeld des Steuerzahlers rechnen muss.

(Zwischenfrage o. M.: Mit welchem Zinssatz? Vorsitzender: Danke für die Ergänzung.)

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Der Zinssatz liegt bei 3,5 % in der Rechnung real.

(Zwischenfrage o. M.: Haben Sie es auf fünf gerechnet?)

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Nur ganz kurz, Sie können jedes Projekt mit einem Zinssatz, den Sie sich wählen, totrechnen. Bei der langen Nutzungsdauer dieser Projekte ist es ganz einfach. Das gilt aber auch für ökologische Effekte, denn ökologische Effekte fallen in der Regel langfristig an. D. h. wenn Sie hier mit hohen Zinssätzen rechnen, dann rentiert sich gerade die ökologische Seite weniger als die wirtschaftliche Seite, die sich kurzfristig realisiert. Also insofern muss man mit dem Problem Zins vorsichtig umgehen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt hat der Kollege Fischer für die CDU-Fraktion das Wort!

Abg. Dirk Fischer: Das Anhörverfahren ist ja durch Anträge legitimiert, die Fraktionen im Deutschen Bundestag gestellt haben. Ich möchte an Herrn Dr. Kefer zwei Fragen stellen, denn ich lese in dem SPD-Antrag, dass die unbestritten positiven Elemente seien: Neubau des Stuttgarter Bahnhofes, die städtebauliche Entwicklung, Ausbau des Regionalverkehrs und die Anbindung der Landeshauptstadt an das europäische Schienennetz. Das sei auch der Grund, warum Stuttgart 21 und die damit zusammenhängende Neubaustrecke von Sozialdemokraten auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene in den vergangenen Jahren mitentwickelt und unterstützt worden sei. Sie haben Herr Dr. Kefer vorhin gesagt, die Kosten seien laufend überprüft worden, zuletzt vor dem Abschluss der Finanzierungsverträge im Februar 2009. Ich stelle mir wirklich in diesem Zusammenhang die Frage: Was ist so schrecklich Neues und Anderes passiert in der Zwischenzeit, was verglichen mit der damaligen Unterzeichnung durch den von der SPD gestellte Verkehrsminister Tiefensee bis heute die Zweifel auslöst, ob ein Nutzen-Kosten-Verhältnis noch bejaht werden kann oder nicht, außer ich sage mal bei den normalen Dingen, wie Tarifsteigerung, Materialkostensteigerungen, insbesondere beim Stahl und die inflationären Effekte? Erste Frage: Was ist da von Februar 2009 bis heute passiert, um vom Ja zu erheblichen Zweifeln zu gelangen? Die zweite Frage, die ich habe ist: Der Kollege Beckmeyer hat vorhin gesagt, dieses sei ein Projekt von ausschließlich regionaler Bedeutung. Ich würde mit einem Seitenhieb sagen, die Weservertiefung ist von internationaler Bedeutung, weil da ein Schiff nach Australien abfährt und dieses von rein regionaler Bedeutung, aber das war nur ein kleiner Seitenhieb.

Vorsitzender: Weil Herr Kollege Beckmeyer aus Bremen ist.

Abg. Dirk Fischer: Und ich würde dieses einmal vergleichen mit einer Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke, auch für den leichten Güterverkehr geeignet. Sie haben die Steigung benannt, Köln - Rhein/Main. Als ich als Abgeordneter im Bundestag entscheiden musste: Machen wir das oder nicht? Schätzkosten 3,35 Mrd. DM, Jahre später Vergabekosten 7,75 Mrd. DM, Abrechnungsgeschichten 11,82 Mrd. DM. Alles nicht sehr schön, aber eine so gewaltige Volkserhebung, Proteste, Widerstände aus wesentlichen Teilen des Parlamentes habe ich bei diesem Projekt nicht erlebt. Und die Frage, die ich in dem Zusammenhang stellen möchte....

Vorsitzender: Das waren auch keine Fragen.

Abg. Dirk Fischer: Welche Effekte des europäischen Eisenbahnverkehrs würden Sie jetzt im nachhinein mit diesem Projekt verbinden? Ich höre die DB AG will ein Zugangebot Frankfurt - London machen. Wäre das sozusagen durch dieses alte Rheintal noch möglich oder ist das von hoher Bedeutung für den europäischen Eisenbahnverkehr? Wie würden Sie im nachhinein dieses Projekt einschätzen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Der Kollege Beckmeyer war persönlich angesprochen. Er darf kurz reagieren.

Abg. Uwe Beckmeyer: Ich darf das mal sagen Herr Fischer. Ich habe gesagt, S21 ist ein wichtiges Projekt im Südwesten der Republik. Baden-Württemberg hat ein großes regionalwirtschaftliches Interesse an der Realisierung. So, das habe ich gesagt!

Vorsitzender: Gut, wir haben jetzt glaube ich zwei Positionen. Wir gehen da jetzt nicht lange hin und her. Ich habe das so gehört: Es ist wichtig für Baden-Württemberg, aber vielleicht nicht ganz so wichtig für die ganze Republik. Jetzt hat der Kollege Fischer vor alle Dingen Fragen an Herrn Dr. Kefer gestellt. Es war ein ganzes Bündel von Fragen. Sie dürfen aber nicht bündelhaft antworten, sondern kurz und knapp.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Herr Hermann, zwei Fragen, auf die ich mich gerne fokussieren würde. Die erste war: Was ist eigentlich passiert zwischen Februar 2009 und heute? Da gibt es eigentlich eine sehr einfache Antwort in der grundsätzlichen Betrachtung des Projektes. Hier läuft bei mir unter Projekt beides, also der Bahnknoten Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen. An der grundsätzlichen Betrachtung der Projekte gar nichts. Das,

was sich verändert hat, ist, dass wir natürlich in der Mitkalkulation der Projekte die Ergebnisse aus den einzelnen Planfeststellungsverfahren, sowie sie uns bekannt werden, mit einbeziehen. Das hat zu zwei Effekten geführt: Der eine Effekt war, dass wir in der Nachkalkulation, nachdem wir mit dem Planfeststellungsverfahren und den gesamten Anhörungen einigermaßen bei Stuttgart 21 durch waren, den Gesamtwertumfang von 3,076 Mrd. Euro auf etwas mehr als 4 Mrd. Euro angehoben haben. Das war in der Hauptsache aufgrund der Ergebnisse. Dort ist zu erwähnen, dass in der Finanzierungsvereinbarung zur Abdeckung und zur Abfederung solcher Effekte ein Risikopuffer in der Größenordnung von ca. 1,5 Mrd. Euro eingebaut war. Das bedeutet, man hat dort – meines Wissens war es das erste Mal bei einem so großen Projekt in Deutschland – bereits Vorkehrungen getroffen, um solche Fälle abzufedern. Es ist dann, nachdem der neue Kostenstatus für Stuttgart 21 bekannt war, ein Beschluss sämtlicher Projektpartner herbeigeführt worden, die alle an diesem Projekt mit beteiligt waren, dass dieses Projekt mit dieser Erkenntnis fortgesetzt wird. Und zwar in Kenntnis der entstehenden Kosten aus dem Planfeststellungsverfahren. Das ist deswegen wichtig, weil es in dem Vertrag eine Passage gibt, die besagt, dass, wenn der Risikopuffer überschritten wird, damit ein eventueller Ausstieg aus dem Projekt begründet werden kann. Das war hier aber nicht der Fall und insofern hat der Lenkungsreis folgerichtig beschlossen, das Projekt fortzuführen. Also, Beantwortung, auf die Frage: Was ist passiert? Planfeststellung und das Ganze, was dann passiert ist, ist über diesen Risikopuffer abgepuffert worden. Bei der Neubaustrecke Ulm - Wendlingen in der Vorgehensweise sehr ähnlich. Die 2,025 Mrd. Euro, also die 2 Mrd. Euro in etwa, die vorher bekannt waren, datierten aus dem Jahr 2004. Eine veränderte Betrachtungsweise zur verkehrlichen Wirkung gibt es nicht. Sondern auch hier sind Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Planfeststellungsverfahren, so wie sie heute bekannt sind, eingeflossen und haben dazu geführt, dass wir zu einer neuen Kalkulation von 2,89 Mrd. Euro, also knapp 2,9 Mrd. Euro gekommen sind. Hier wird der Bund, so mein Verständnis, morgen auch darlegen, was das für Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung hat, auf diesen berühmten Faktor, und nachdem also 1,2 Mrd. Euro durch die Presse geistert, ich weiß nicht, was es in Wirklichkeit ist, aber dass es jedenfalls größer 1 ist, wäre damit auch die Wirtschaftlichkeit des Projektes trotz dieser Kostenerhöhung weiterhin gegeben. Soviel zu dem Thema: Was ist eigentlich passiert? Das zweite Thema war: Was hat das Projekt eigentlich für eine überregionale Bedeutung? Ich würde hier gerne an zwei Dinge erinnern: Erstens, wir haben für Gesamt-

deutschland eine übergeordnete Fernverkehrsstrategie. Diese Fernverkehrsstrategie orientiert sich im wesentlichen an den Verbindungszeiten, bzw. an den Fahrzeiten zwischen den großen Metropolen in Deutschland. Dort ist die Erkenntnis der letzten Jahre, die wir aufgrund etlicher Auswertungen gewonnen haben: Dass wir immer dann, wenn wir in einem Zeitraum hinein kommen, wo eine solche Verknüpfung zwischen Metropolen in zwischen 3 bis 4,5 Std. überwunden werden kann, deutliche Marktanteile gegenüber dem Flugzeug gewinnen und auch natürlich gegenüber dem Auto, wobei bei dem Auto die Parität gilt, d. h. also immer dann, wenn wir schneller sind als das Auto, bekommen wir ebenfalls eine erhebliche Verschiebung von Reisenden von der Autobahn in den Zug. Genau das ist eine der wesentlichen Hintergründe ebenfalls für dieses Projekt und insbesondere für die Neubaustrecke, weil dort durch die Fahrzeitverbesserung von ca. einer halben Stunde gewisse Metropolen enger zusammenwachsen. Lassen Sie mich das einmal so ausdrücken: Hier denke ich – Sie fragten vorhin ganz konkret nach Verbindungen – geht es los bei relativ engen Verbindungen zwischen Mannheim und Ulm, das geht natürlich weiter zwischen Ulm und Frankfurt, das geht weiter zwischen Ulm und Köln, das geht weiter zwischen München und Köln, das geht weiter zwischen München und Paris, das geht weiter zwischen Stuttgart und Paris, wobei darin die Neubaustrecke explizit nicht enthalten ist. Also Sie sehen schon, es gibt eine ganze Reihe von Strecken, die dadurch gewinnen. Die Analysen und Simulationen, die wir gemacht haben, sind so, dass wir im Fernverkehr damit rechnen, dass dadurch in der Größenordnung 2 Mio. mehr Passagiere auf die Schiene kommen und im Regionalverkehr ist die Zahl noch einmal erheblich höher, was auch nicht verwunderlich ist, weil im Regionalverkehr natürlich erheblich mehr Leute transportiert werden, aber auch zurückzuführen genau auf die Neubaustrecke. Denn durch die Beschleunigung der Neubaustrecke und dadurch, dass ich damit auch Platz auf anderen Strecken frei räume, bekomme ich eigentlich erst die Möglichkeit, ein attraktives Nahverkehrsangebot zu machen, sodass dort nach unseren Schätzungen mehr als 10 Mio. Reisende für die Zukunft den Schritt vom Fahrzeug, also vom Auto auf die Schiene machen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Körber für die FDP-Fraktion!

Abg. Sebastian Körber: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich denke, wir haben jetzt schon lange über die Neubaustrecke gesprochen. Ich würde jetzt gerne noch einmal kurz auch auf den Bahnhof zu sprechen kommen, hierauf den Fokus setzen. Ich habe mit etwas Entsetzen

festgestellt, Herr Rockenbach, was Sie für eine Vorstellung von einer ökologischen Stadt oder von sinnvoller Stadtentwicklung, die auch nachhaltig ist, haben. Also die Stadt der Zukunft, wie wir sie in Deutschland brauchen, die muss kompakt sein und kurze Wege haben und deshalb würde ich Sie gerne bitten, Herr Andriof und Herr Prof. Martin, dass Sie vielleicht noch einmal darlegen, was einfach auch die Vorteile für die Stadtentwicklung in Stuttgart sind, was das Ganze auch vor Ort für die Menschen dort bedeutet und was dort für Chancen drin strecken.

Vorsitzender: Danke, das war kurz und präzise. Prof. Martin!

(Zwischenruf ohne Mikro von Herrn Rockenbach)

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Das entscheiden Sie wahrscheinlich nicht, Herr Rockenbach, aber auf jeden Fall bin ich gefragt worden und ich traue mir schon zu selber festzustellen, wo ich kompetent bin und wo nicht. Da bedarf es nicht Ihres Einschreitens.

Vorsitzender: Sie haben das Wort!

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin (Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung sind ja untrennbar miteinander verbunden. Also insofern gibt es mindestens einen Berührungspunkt. In Stuttgart bedeutet die Umsetzung dieses Projektes – und das wird oftmals verkannt – eben nicht nur eine Verbesserung für den Eisenbahnverkehr, den man dann noch einmal unterscheiden kann in Güterverkehr, der jetzt nicht die Rolle spielt, Nahverkehr und Fernverkehr, sondern auch eine Chance für die Weiterentwicklung, die konzeptionelle Weiterentwicklung des Stadtbahnsystems, das sich sehr erfolgreich in den letzten zwei Jahrzehnten in Stuttgart etabliert hat. Es ist also eine einzige Erfolgsstory und dort ist man auch auf dieses Projekt hin, im Vertrauen auf die Verwirklichung, Wege gegangen, die in der Umsetzung dann zu einer deutlich verbesserten Verkehrsanbindung im ÖPNV der Stadt Stuttgart unmittelbar führen. Es gibt also mehrere Stadtbahnlinien, die auf dieses Projekt aufsetzen und in Abhängigkeit von diesem Projekt verwirklicht werden. Einmal im Hinblick auf die Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, sowohl im bestehenden Siedlungsraum als auch unter Berücksichtigung im neu entstehenden Siedlungsraum auf den freiwerdenden Flächen, die nicht zur Erweiterung des Schlossgarten genutzt werden. Dort ist ein neuer Verknüpfungspunkt, der sogenannte Halt Mittnachtsstraße, für die S-Bahn

geplant, wo direkt auch die Verbindung zur Stadtbahnlinie, die durch dieses neue Quartier führen wird, hergestellt wird. Es geht aber weiter. Die Anbindung der neuen Messe und des Flughafens wird ebenfalls durch eine Stadtbahnlinie vorgesehen. Die neue Linienführung der U5, der sogenannten U15 durch das Stadtgebiet ist stark an die Realisierung des Projektes Stuttgart 21 gekoppelt und wenn ich sage, es ist nicht nur die Vorteilhaftigkeit für die Menschen, die in Stuttgart wohnen, die hier zum Tragen kommt, dann ist es gleichzeitig auch die Frage der Wirtschaftlichkeit, die ja schon mehrfach angesprochen wurde, weil nämlich diese Erweiterung des Stadtbahnnetzes, wie sie jetzt geplant ist, wirtschaftlich nur dann sinnvoll darstellbar ist, wenn die Synergieeffekte von Baden-Württemberg 21 zum Tragen kommen. Das ist ein ganz wesentlicher Aspekt, der in der Gesamtdiskussion oftmals vergessen wird. Das heißt zusammengefasst: Wir haben eine bessere Erreichbarkeit, kürzere Reisezeiten für die Menschen auch direkt in Stuttgart, die auch gar nicht unbedingt selbst mit der Bahn fahren wollen oder müssen, und auf der anderen Seite auch die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit verschiedener ÖPNV-Projekte, die an Baden-Württemberg 21 gekoppelt ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Andriof!

Dr. Udo Andriof (Regierungspräsident a.D.): Sowohl bei der Überprüfung durch das Regierungspräsidium und das Eisenbahnbundesamt als auch später bei Gericht ist in der Abwägung zwischen Kopfbahnhof und anderen Alternativen und dem Projekt, über das wir heute sprechen, der wesentliche Vorteil für die Stadtentwicklung in Stuttgart hervorgehoben worden. Diese Stadtentwicklung hat mehrere Komponenten und deshalb wird das Projekt zurecht auch als grünes Projekt bezeichnet. Wir haben zum einen in der stark geplagten Region Stuttgart die Möglichkeit, vermehrt Kunden für die Bahn zu gewinnen. D. h. also das Umsteigen wird attraktiver. Man hat zum zweiten die Möglichkeit, Flächen, die sonst für Wohnen und Arbeiten bereits ausgewiesen waren, im Flächennutzungsplan wieder zurückzunehmen. Wir haben also aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Stuttgart 60 Hektar gestrichen, weil man diese mitten in der Stadt nun entwickeln kann. Wir haben zum Dritten die Möglichkeit, dass bei dem, was an Lärm und sonstigen Emissionen von diesem Gelände ausgeht, das wüst und leer ist, wenn man die Gleise nur anschaut, hier der Lärm wekommt und die Stadt auch leiser wird. Wir haben schließlich als Viertes die Möglichkeit, diesen wunderbaren Landschaftspark um 20 Hektar zu erweitern. Das heißt also: Umsteigen, Flächen sparen, Lärm vermeiden und Erho-

lungsmöglichkeiten schaffen machen die Stadt wirklich attraktiver. Man muss sich das vorstellen: Stuttgart hat eine Kessellage und mitten am besten Ort, nämlich in der Tallage, ist heute diese Gleiswüste, die die Stadtteile trennt. Dieses zu überwinden, ist die Aufgabe auch der nächsten Jahre. Bereits heute Abend wird die Stadt Stuttgart die erste Bürgerbeteiligung für die neue Stadtentwicklung haben, den ersten Termin für das, was jetzt neu gestapelt wird, vornehmen. Das heißt, die Bürgerschaft wird eingeladen, eine Stadt zu entwickeln, die auch ökologischen Prinzipien folgt und die es wieder möglich macht, nicht aus der Stadt zu flüchten, sondern in der Stadt zu wohnen und zu arbeiten und das auf kurzen Wegen.

Vorsitzender: Dankeschön! Für DIE LINKE. Frau Leidig!

Abg. Herbert Behrens: Herr Vorsitzender eigentlich hatte ich mich gemeldet, aber nun ist mein Gutachter bzw. Experte abhanden gekommen, insofern muss ich die Frage zurückstellen.

(Zwischenruf o. M.: Nein, da ist er.)

Abg. Herbert Behrens: Okay Herr Rößler ist schon wieder da.

Vorsitzender: Herr Behrens spricht jetzt für DIE LINKE., nicht Frau Leidig. Das war mir anders signalisiert, die Frage geht an Herrn Rößler. Bitteschön!

Abg. Herbert Behrens: Herr Rößler, meine Frage an Sie: Sie haben sich in der schriftlichen Antwort ausführlich mit der Frage des verkehrlichen Nutzens der Strecke auseinander gesetzt und haben verschiedene Argumente, die ja hier noch einmal vorgetragen worden sind, schon in dieser Ansage entkräftet, wo Sie eben gesagt haben, dieser Zusatznutzen entlang der Achse wird nicht da sein. Nun hat Herr Dr. Kefer noch einmal angesprochen, welcher wichtiger Nutzen von der Realisierung abhängt. Er hat insbesondere darauf hingewiesen, dass die 30 Minuten Fahrzeitverkürzung dafür sorgen würden, dass dann 2 Mio. Fernverkehrseisenbahngäste zu transportieren sind und im Regionalverkehr noch einmal über 2 Mio. hinausgehend. Teilen Sie diese Zahlen, bzw. wie reagieren Sie da oder wie müssen wir Ihre Aussagen in Ihrer Antwort dann beurteilen? Ist dort wirklich der verkehrliche Nutzen so dramatisch hoch, dass wir unter Umständen bei unserer Einschätzung falsch liegen?

Vorsitzender: Herr Rößler, bitte!

Karlheinz Rößler (VIEREGG-RÖSSLER GmbH): Zur Achse Paris - München, die Sie erwähnt haben, ist zu sagen: Die Fahrzeiten, die auf dieser Achse erzielt werden sollen, liegen immer noch um Stunden über denen des Flugzeuges. Außer im Korridor Paris - Stuttgart hat der Zug keine Konkurrenzchance gegen das Flugzeug. Aber jetzt konkret Ihre Frage: Ich teile die Zahl, die Herr Kefer genannt hat, durchaus, dass man mit 30 Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Ulm zwei Millionen zusätzliche Reisende pro Jahr generieren kann. Allerdings klingt diese Zahl auf das Jahr bezogen gigantisch groß, aber brechen wir das auf einen Tag herunter, dann sind das 5.500 zusätzliche Reisende. Und wenn man einen normalen ICE zugrunde legt, ein Vollzug ICE 3 beispielsweise mit, ich glaube 900 Sitzplätzen, dann kommt man dahinter, dass das nur alle 2 bis 3 Stunden ein zusätzlicher Zug pro Richtung ist. Also so viel ist es auch wieder nicht. Im Nahverkehr ist die Zahl natürlich mit 10 Millionen größer. Aber, ich denke, wenn man konsequent einen integralen Taktfahrplan in Baden-Württemberg einführen würde, der ja durch Stuttgart 21 gerade nicht möglich wird, wird man landesweit deutlich mehr als 10 Millionen Nahverkehrskunden gewinnen können. Das Beispiel Schweiz spricht für sich.

Vorsitzender: Jetzt kommt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Frau Wilms!

Abg. Dr. Valerie Wilms: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe zwei Fragen an Prof. Böttger: Wenn wir uns das anschauen, dienen ja Stuttgart 21 und die Neubaustrecke in erster Linie dem Hochgeschwindigkeitsverkehr. Das haben wir ja eben auch schon so gehört. Und auch das Projekt Halle - Leipzig - Erfurt - Nürnberg, ist ja auch etwas, was dem Hochgeschwindigkeitsverkehr dienen soll. Beide Projekte werden in den nächsten 10 Jahren etwa 70% der Neu- und Ausbaumittel beanspruchen, wie uns Minister Ramsauer ja schon mal gezeigt hatte. Und wichtige Projekte für den Güterverkehr, die sind finanziell in den Planungen bislang nicht hinterlegt. Alleine wenn wir uns die Rheintalbahn angucken, woran seit 1987 gebaut wird, fehlen dort immer noch 4 Mrd. Euro. Jetzt zu den beiden Fragen an Prof. Böttger: Halten Sie es angesichts der Tatsache, dass für Neu- und Ausbauten im langjährigen Mitteln nur etwa 1,2 Mrd. Euro zur Verfügung stehen, für realistisch, dass neben der Strecke Nürnberg - Erfurt - Halle - Leipzig, für deren Fertigstellung noch mindestens 5 Mrd. Euro gebraucht werden, und für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, für die der Bedarfsplananteil – also das, was der Bundeshaushalt zur Verfügung stellen muss – heute schon bei 2,5 Mrd. Euro liegt, also insgesamt 7,5 Mrd. Euro, die aus dem Bundes-

haushalt kommen, noch ein Projekt wie die Rheintalbahn, mit zusätzlich noch erforderlichen knapp 4 Milliarden Euro realisiert werden kann? Und welches Projekt hätte den größeren volkswirtschaftlichen Nutzen? Zweite Frage, halten Sie es für realistisch, dass alternativ im Verlauf der Magistrale Paris - Bratislava, denn über die reden wir ja, das haben wir ja eben gehört, auch die Strecke München - Mühldorf - Freilassing durch den Wahlkreis vom Bundesminister Ramsauer für 2,8 Mrd. Euro gebaut wird, für die bisher erst 50 Mio. Euro ausgegeben worden sind. Und welche Strecke hätte dann für den Güterverkehr dabei den größeren Nutzen.

Vorsitzender: Danke, die Frage ist klar! Prof. Böttger Sie haben das Wort!

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Frau Wilms, die erste Frage bezog sich also auf die verfügbaren Mittel. Es ist in der Tat das Problem, dass also über die nächsten 10 Jahre der überwiegende Teil der Bundesmittel, diese 1,2 Mrd. Euro rund, die hier im Raum stehen, tatsächlich für diese beiden Großprojekte Nürnberg - Erfurt und Stuttgart 21 / Wendlingen-Ulm gebunden sind. Ich glaube wenn man eine Priorisierung der Nutzen durchführen würde, dann würden diese Projekte nicht so weit vorne stehen können, wie sie es heute tatsächlich tun. Also in meiner Wahrnehmung ist der Ausbau der Rheintalschiene vordringlich, sowohl am Oberrhein, was noch fehlt, als auch Frankfurt - Mannheim. Wir haben das gesamte Thema Hafenhinterlandverkehr, also sowohl Richtung Rotterdam, Richtung Bremen, als auch Richtung Hamburg, wo Mittel fehlen. Und ich glaube, wir werden in den nächsten Jahren tatsächlich massive Engpässe auf der Schiene erleben, wenn es nicht irgendwo gelingt, diese Mittel herzubekommen, wo auch immer die also herkommen. Ich glaube, bei einer vergleichenden Priorisierung, wie sie eigentlich in der gesamten Logik der Mittelverteilung der Verkehrsmittel nicht vorgesehen ist, würden in der Tat die Projekte, in die heute ein Großteil des Geldes hineingeht, nicht so weit vorne stehen können. Die zweite Frage war eben nochmal die nach der Bedeutung der Magistrale. Also, ich glaube, im Güterverkehr ist es so: Natürlich schaffen wir auf dieser Achse weitere Kapazitäten, von denen wir nicht wissen, wann und wie wir sie tatsächlich brauchen können. Momentan ist es so, wie Herr Rößler eben gezeigt hatte, dass die Nachfrage auf dieser Achse, über Stuttgart Richtung München zu fahren, sehr gering ist. Im Personenverkehr sind diese 2 Millionen zusätzlichen Fernverkehrsgäste offenbar zu einem erheblichen Teil daher gerechnet, das sehen Sie auch an den Folien die Herr Kefer z. B. in der Schlichtung gezeigt hat, dass es eine

Verkehrsverlagerung gibt, von Verkehren, die heute von Frankfurt nach München über Nürnberg laufen und anschließend dann über Stuttgart laufen würden. Wenn Sie sich diese Grafiken angucken, sehen Sie also einen Verkehrsrückgang, da nach Fertigstellung von Stuttgart 21 tatsächlich irgendwie diese Strecke zwei, drei Minuten schneller wäre. Und in den entsprechenden Simulationsmodellen schlägt das eben tatsächlich so über. Und von daher muss man sich sicherlich eben auch fragen, wie groß der Nutzen ist. Ich glaube, es ist eben auch gesagt worden, wenn Sie sich mal angucken, welche Strecken wirklich so schnell werden, dass sie gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig werden, im Personenverkehr, durch diese Beschleunigung von Stuttgart - München, dann sind die Effekte relativ gering. Nach München kann man heute von Stuttgart aus nicht fliegen. Nach Wien wird man nicht in eine konkurrenzfähige Zeitschiene kommen. Und alles andere ist von diesem Projekt eigentlich nicht wirklich betroffen. Das heißt also, der Verlagerungsnutzen gegenüber dem Flugverkehr ist sicherlich sehr gering einzuschätzen. Und also auch das Ranhängen anderer Projekte jetzt, die vielleicht durch einzelne Wahlkreise führen. Gut, das ist jetzt eine politische Entscheidung, wie man da die Prioritäten setzt. Aber, ich glaube, im Kern ist bekannt, was eigentlich die dringendsten Projekte im Personenverkehr wie im Güterverkehr in Deutschland wären. Und wenn man das heute neu priorisieren würde, das ist für mich relativ klar, dann ergebe sich eine deutlich andere Priorisierung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Vielleicht darf ich Sie an einer Stelle korrigieren: Es ist tatsächlich so, dass man heute sogar noch von Stuttgart nach München fliegen kann, und von Stuttgart nach Frankfurt kann man auch noch fliegen, obwohl man mit dem Zug schneller ist. Das ist ja die Absurdität der Entwicklung. Deswegen ist es immer fragwürdig, wie denn Verlagerung gelingt. Jetzt muss ich mit Blick auf die Uhr sagen, dass wir immer noch in der ersten Runde sind. Sie haben aber die Fragen und die Antworten locker so interpretiert, dass wir eigentlich die zweite Runde gleich mit vermischen. Wir können jetzt noch eine Runde machen, die die Wirtschaftlichkeitsfrage und die Kostenentwicklung nochmal aufgreift. Wie kommt es zu den Kosten? Und dann heißt es aber in der Konsequenz, dass wir für die dritte Themenrunde nur noch eine Runde haben werden. Das kann man mit Blick auf die Uhr leicht erkennen. Ich würde Sie bitten, dass Sie jetzt Ihre Fragen kurz und knapp stellen, dass man auch auf Statements verzichtet und stattdessen gleich zur Frage kommt. Die CDU hat das Fragerecht. Das ist der Kollege Kaufmann!

Abg. Dr. Stefan Kaufmann: Ja, herzlichen Dank! Ich habe zwei Fragen an Professor Rothengatter. Erste Frage: An Stuttgart 21 beteiligen sich die Region mit rund 100 Millionen Euro, das Land mit rund 370 Millionen Euro, die EU mit voraussichtlich rund 250 Millionen Euro und der Bund, wie gehört, mit den so genannten „Sowieso-Kosten“. Besteht aus Ihrer Sicht eine realistische Chance, diese Zuschüsse und Mitfinanzierungsanteile auch bei alternativen Konzepten zu Stuttgart 21 erhalten zu können? Ich beziehe mich insoweit auf Seite 11 Ihrer Tischvorlage. Zweite Frage: Oftmals wird dargestellt, dass die hohen Investitionen für das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm ins Leere laufen. Sie haben vorher in Ihrer Studie zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts in Teilen Stellung genommen. Wie wirkt sich die Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm auf zentrale volkswirtschaftliche Kenngrößen in Baden-Württemberg aus und auf den Haushalt der Stadt Stuttgart?

Vorsitzender: Danke! Herr Rothengatter!

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Ja die erste Frage ist sicher einfacher zu beantworten als die Zweite, Auswirkungen auf den Haushalt in Stuttgart. Lassen Sie mich zu den Finanzierungen zunächst einmal sagen, nicht nur das Projekt ist komplex, sondern auch die Finanzierung des Projektes ist komplex. Es sind also da einige Partner, die sich zusammengefunden haben und dieses Projekt finanzieren. Zwei davon sind privat, jedenfalls Privatunternehmen im öffentlichen Eigentum. Das ist die DB AG und das ist die Flughafen GmbH. Ich kann mir kaum vorstellen, dass diese beiden Partner ihre Mittel dann in andere Projekte transferieren, die unter Bundeskompetenz stehen und wo der Bund eben der natürliche Finanzier ist. Das heißt, so einfach ist der Mitteltransfer der Landesmittel und der Privatmittel natürlich nicht. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dies so harmlos zu machen ist. Zum Zweiten muss man sagen, es wird immer wieder vorgeschlagen, das Geld in die Rheinschiene zu stecken, also die Rheinstrecke zwischen Karlsruhe und Basel zu stärken. Ich bin selbst ein großer Anhänger des Baus für dieses Projekt, verstehen Sie mich nicht falsch, aber ich halte es zum derzeitigen Zeitpunkt nicht für möglich, wesentliche Mittel in diese Strecke hineinzugeben, denn große Teile sind nicht planfestgestellt. Und gerade im Bereich von Offenburg, da wehren sich die Bürger dagegen, dass die Bahn „oben“ bleibt. In Stuttgart will man „oben“ bleiben, nicht unter die Erde. Also es passieren hier doch Dinge, die man mit rationalen Argumenten nur noch schwer behandeln kann.

Vorsitzender: Es liegt aber daran, dass Offenburg nicht gleich Stuttgart ist.

Prof. Dr. Werner Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung): Offenburg ist nicht gleich Stuttgart, aber „unten“ und „oben“ ist gleich. Ich denke schon, dass die Menschen in Offenburg hier ein Gefühl dafür haben, was Lärm ist, während in Stuttgart die Diskussion einfach entglitten ist. Man ist sozusagen an dem Kopfbahnhof jetzt festgefahren und glaubt, dass das ein Weltkulturerbe ist, das man um jeden Preis erhalten muss. So, das zu dieser Frage zur Mitteltransferierbarkeit. Das kann ich mir nicht vorstellen. Selbst die Bundesmittel werden nicht so leicht transferierbar sein, in Streckenteile bei der Rheintalbahn, die noch gar nicht planfestgestellt sind. Alles südlich von Offenburg ist bis jetzt noch Planungswüste. Das Zweite, wird es zusätzliche Einnahmen geben beim Land und auch bei der Stadt? Das ist unzweifelhaft. Das ist das Geben wert. Das heißt, aus dieser Bruttowertschöpfung, die zusätzlich erwachsen wird, wird es natürlich Steuern geben, die dann anschließend in die Kassen vom Land und von der Stadt fallen. Dafür gibt es auch Schätzungen, das ist nicht unerheblich, was hier hineinkommt. Ich habe das aber pauschal behandelt, denn jede Differenzierung nach einzelnen Gebietskörperschaften würde ja hier einen falschen Zungenschlag bringen. Ich neige eher dazu, das insgesamt zu behandeln. Für alle Gebietskörperschaften wird es einen Zuwachs an öffentlichen Mitteln geben. Und dieser Zuwachs wird ausreichen, um innerhalb von 30 bis 40 Jahren die öffentlichen Mittel zu refinanzieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! Zum Unterschied zu Offenburg und Stuttgart will ich nur sagen, dass kein Missverständnis für die Zuschauer entsteht: Es gibt keine Bürgerbewegung zur Versenkung des Bahnhofes in Offenburg, sondern lediglich eine Bürgerbewegung, die will, dass die zusätzlichen Gleise, das dritte und vierte für zusätzlichen Güterverkehr, nicht durch die Stadt gehen, sondern unter der Stadt durch. Das ist der Unterschied. Jetzt kommen wir zur SPD-Fraktion. Herr Pronold!

Abg. Florian Pronold: Ich habe zwei Fragen: Die erste richtet sich an Professor Böttger: Sie haben in Ihrem Chart aufgeführt, mit einer sehr vorsichtigen Formulierung, dass die Wirtschaftlichkeit des Projektes günstig gerechnet worden ist und Sie benennen dort fünf einzelne Punkte in der Übersicht von bestimmten Annahmen, die Sie wohl nicht teilen, von Nichtberücksichtigung einzelner Baumaßnahmen; von Kostenreduzierungen und auch Erträgen, die virtuell betrachtet werden. Könnten Sie näher ausführen, in wel-

chen Größenordnungen sich das Ihrer Einschätzung nach bewegt, diese Unsicherheiten, und worauf die beruhen? Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Kefer. Und zwar wurde im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung, zumindest soweit etwas darüber bekannt geworden ist, auch angenommen, dass es zu Kostensenkungen gekommen ist, im Umfang von etwa 900 Millionen Euro gegenüber früheren Planungen. Und diese Kostensenkungen beruhen auch auf Annahmen, die baulich zu Veränderungen führen, also andere Druckverhältnis oder Ähnliches, was auch dazu führt, dass man angeblich weniger Stahl verbauen muss, dass man andere Dinge dort machen kann. Könnten Sie mal detailliert darstellen, wie es zu diesen Kostensenkungen kommt und ob diese Grundannahmen zum Beispiel auch vom Eisenbahnbundesamt oder von anderen, die für die Sicherheit verantwortlich sind, denn überhaupt schon einmal geprüft worden sind und geteilt werden?

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir beginnen mit Herrn Böttger!

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Also zu den aufgeführten Punkten: Man muss eben sagen, da diese Rechnung selber ja nicht öffentlich ist, ist man also immer darauf angewiesen, ein bisschen zusammenzukombinieren. Und ich musste also jetzt feststellen, oder Herr Dr. Kefer sagte gerade, dass ich in einem Punkt hier auch falsch liege. Also zum einen sind eben, das hatte Herr Dr. Hofreiter angesprochen, erhebliche Erträge im Güterverkehr für die Neubaustrecke angesetzt, die sicherlich als fraglich gelten müssen. Offenbar beinhaltet die Rechnung eine zeitgleiche Fertigstellung der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim, die unstrittig auf der gesamten Achse gewaltige verkehrliche Effekte haben wird, die aber vermutlich auch ohne das Projekt Stuttgart 21 auftreten würden. Wie gesagt, diese Verlagerungseffekte sind offenbar nicht zusätzlich berücksichtigt worden, da bin ich gerade aufgeklärt worden. Die Frage ist, ob alle Baumaßnahmen, die dazugehören, tatsächlich drin sind. Also im Rechnungshofbericht sind zum Beispiel erwähnt, die Abstellanlagen, die nicht Teil der Darstellung von Stuttgart 21 sind. Es gibt Unterlagen, aus denen man schließen muss, dass eben auch das Thema „weitere Kosten im Hauptbahnhof und Weiterverwertung des Bahnhofes“ nicht in den Kosten enthalten ist. Da lässt sich auch noch nicht ganz klar sagen, welcher Umfang das ist. Aber, wenn man als Ökonom an eine Wirtschaftlichkeitsrechnung rangeht, gilt eigentlich immer das Prinzip der Objektgesamtheit, dass man sagt, ich muss wirklich auch alles, was dazu gehört mit in die

Kosten hineinnehmen. Und die bereits versenkten Planungskosten, zum Beispiel, von 250 Millionen Euro für Stuttgart 21, die werden ja bei der eigentlichen Kostenschätzung jetzt, soweit ich das verstanden habe, gar nicht mehr berücksichtigt, werden aber bei den Abbruchkosten natürlich immer mit genannt. Und dann schließlich diese Kostensenkung von 900 Millionen Euro. Ich glaube, es ist normal, dass, wenn man Projekte durchgeht, man sich jede Position nochmal anschaut und eben auch sagt, „Mensch, da können wir vielleicht noch etwas einsparen“. Ich kenne das aus anderen Großunternehmen so, da gibt es bestimmte Kriterien, dass man sagt: Wann kann ich eigentlich solche Kostensenkungen, wann darf ich die in einer Kalkulation berücksichtigen? Da gibt es diese Härtegrad-Systematik, die im Großunternehmen angewandt wird, mit der man das von der Logik her dann herzuleiten versucht. Und so wie ich das verstehe, sind diese 900 Millionen als Idee da. Sicherlich wird man einen Teil davon realisieren können, aber ich weiß nicht, ob das nach genereller betriebswirtschaftlicher Logik heute schon komplett als Einsparung zu berücksichtigen ist. Das Thema EBA-Genehmigung, die noch aussteht, ist in dem Zusammenhang ja schon erwähnt worden. Also, das ist eine Idee, das ist eine Chance vielleicht etwas zu sparen. Aber eine Gesamtwirtschaftlichkeitsrechnung darauf aufzubauen.... Und ich meine, wir kämen ja mit diesen 900 Millionen gerade auch über diese diskutierte Schwelle, wo man sagt, dann würden die Projektbeteiligten das Projekt endgültig als nicht mehr rentabel ansehen. Vor dem Hintergrund erscheint es mir also schon sehr mutig, dieses als Einsparung auszuweisen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Vielleicht für die Zuschauer zur Erläuterung: Es ist seitens Bahnchef Grube eine Nachkalkulation der Kosten von Stuttgart 21 vorgenommen worden. Und dabei ist man auf knapp 5 Milliarden Euro gekommen. Und daraufhin hat man sozusagen das Einsparpotential gesucht und da sind 900 Millionen als Einsparpotential ermittelt worden, die dann dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden und der Aufsichtsrat hat es so akzeptiert. Das war der Punkt und dazu sind die Fragen gestellt.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Ja, Herr Hermann, die Aussagen bestätige ich vom Hergang her. Das ist genauso gelaufen. Es gibt einen Punkt, den ich noch anfügen möchte: Auch der Lenkungskreis, das heißt also, sämtliche Projektpartner sind über diese Kalkulation informiert worden, auch über die Einsparpotentiale, die dort zu Grunde gelegt worden sind, so dass diese Dinge auch öffentliche gemacht wurden. Eine Bemerkung voraus vielleicht: Wir haben insbesondere für die Schlichtung in

Stuttgart verabredet, dass der übernächste Termin, also der Termin in zwei Wochen, dem Thema Wirtschaftlichkeit gewidmet ist. Dort werden wir sicherlich auch über die Kosten diskutieren. Und da gibt es ein Verfahren, wo mit Einschaltung von drei Wirtschaftsprüfern entsprechende Aussagen tatsächlich geprüft werden. Deswegen... gut, also das ist jedenfalls die Vorgehensweise dort. Ich möchte dem insgesamt nicht vorgreifen, sondern...

Zwischenruf Abg. Florian Pronold: Sie sind hier schon vor dem Deutschen Bundestag. Das ist Ihnen klar!?

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Ja, langsam! Ich wollte aber trotzdem ein paar Aussagen dazu machen. Also ich will mich um diese Aussagen nicht herumdrücken. Das Erste sind die Kostensenkungen. Denen hinterliegt eine Liste von Maßnahmen. Diese Liste von Maßnahmen beinhaltet Potentiale, wie Sie sagen. Diese Potentiale als solche und die Bestätigung dieser Potentiale werden im Zuge des Projektes immer härter. Sie haben vorhin davon gesprochen, dass man das normalerweise mit Härtegraden versieht und dann im Projekt immer härter macht. Das, was Sie vorhin angesprochen haben, beispielsweise bei den Druckverhältnissen, ist tatsächlich so. Es wurde ursprünglich davon ausgegangen, dass die Tunnelwände einem bestimmten Druck standhalten können müssen, vier Hektopascal. Der Ansatz oder das Einsparpotential in dem konkreten Fall ist, dass man hier zurückgehen kann, auf zwei Hektopascal. Das Ganze wird durch entsprechende Gutachten untermauert und ist selbstverständlich am Ende des Tages vom EBA zu bestätigen. Also es ist nicht so, dass wir hier mal mit einem Federstrich irgendwelche...

Zwischenruf Abg. Uwe Beckmeyer: Sind die Gutachter vom EBA eingesetzt worden oder von Ihnen?

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Nein, das sind neutrale Gutachter, die dann vom EBA auch im Endeffekt akzeptiert werden müssen. Natürlich, wenn das EBA zu dem Entschluss kommt, den Gutachter nicht zu akzeptieren, dann haben wir einen neuen zu bestellen, einen anderen zu bestellen. Interessant ist in dem Zusammenhang, dass wir natürlich auf den Gutachter zurückgegriffen haben, der ursprünglich die vier Megapascal angesetzt hat. Und wir haben dort, unter Zugrundelegung einer sehr viel detaillierteren Betrachtungsweise, denselben Gutachter nochmal prüfen lassen. Und die Ergebnisse wird der Gutachter in der Schlichtungsrunde, wo wir über Wirtschaftlichkeit reden, auch im Detail selber vorstellen. Das heißt also, wir haben, was

diese Druckverhältnisse anbetrifft, tatsächlich dort ein Einsparpotential identifiziert und wir verfolgen dieses Einsparpotential. Das gleiche gilt für weitere Einsparpotentiale, zum Beispiel bei Vergaben. Und dort haben wir zum einen auf einer sehr viel detaillierteren Betrachtungsweise aufgesetzt, was Massen und Mengen anbetrifft, und wir haben auf neuesten Erkenntnissen aufgesetzt, was Vergaben in der jüngsten Vergangenheit anbetrifft und haben dort ebenfalls Einsparpotentiale identifiziert, die sich im Laufe des Projektes bewahrheiten müssen. Um das mal ein bisschen zusammenzufassen, von der Vorgehensweise her: Ja, es sind in der Größenordnung von 900 Millionen Euro Einsparpotentiale identifiziert worden. Ja, diese Einsparpotentiale sind im Laufe des Projektes weiter zu erhärten und nachzuweisen und, ja – und das ist vielleicht meine persönliche Anmerkung –, wir befinden uns da heute auf einem guten Weg. Dass sie natürlich immer die Frage stellen können, „werden wir das am Ende des Tages alles erreichen und umsetzen?“, da können sie eigentlich nur die Antwort geben: Wir versuchen das, was durch gutes Management bei einem solchen Projekt möglich ist, aber bei einem Projekt mit einer Laufzeit von zehn Jahren und in der Größe haben sie natürlich immer Unsicherheitsfaktoren, die sie irgendwie dann über das Projektmanagement, über die Projektleitung ausgleichen müssen. Was ich nicht für angemessen halte, ist, wenn wir bei einer solchen Projektbetrachtung von vornherein Risiko auf Risiko aggregieren und dann praktisch, wenn wir das bei jedem deutschen Projekt machen würden, diese Projekte totkalkulieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war jetzt eine lange, aber wahrscheinlich notwendig lange Antwort. Ich will aber gerne zwei Sachen festhalten: Die Intention zum Einsparen ist gegeben, aber sie ist nicht realisiert und nicht belegt und auch manches vom EBA noch nicht genehmigt oder freigegeben. Und das Zweite, was Kollege Pronold angesprochen hat: In Stuttgart wird natürlich differenzierter verhandelt, aber wir müssen schon festhalten: Der Deutsche Bundestag ist wesentlicher Geldgeber und Finanzier beider Projekte. Deswegen haben wir das allergrößte Interesse, dass wir zeitnah genau diese Informationen bekommen, und dass nicht in Stuttgart, wo nicht gezahlt wird, die Informationen vorliegen, die denen nicht vorliegen, die eigentlich das Geld geben müssen.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Ich bitte um Verzeihung. Ich hatte nicht die Absicht, den Deutschen Bundestag da irgendwie despektierlich zu behandeln. Mir ist die Bedeutung des Gremiums schon klar.

Vorsitzender: Gut, vielen Dank! Wir kommen zur FDP-Fraktion. Kollege Döring hat das Wort!

Abg. Patrick Döring: Ja, herzlichen Dank! In einigen Stellungnahmen ist intensiv Bezug genommen oder zumindest Bezug genommen auf die Frage, wie teuer wäre ein sofortiger Baustopp, ein Verzicht auf das Projekt. Und dazu habe ich auch noch einmal die Frage an Herrn Dr. Kefer: Es wird ja gelegentlich auch in den Stellungnahmen insinuiert, die Bahn würde künstlich die sogenannten Abbruchkosten hochrechnen. Vielleicht können Sie etwas dazu sagen, wie Sie zu der Einschätzung gekommen sind, welche Kosten sich am Ende für einen Verzicht auf die Realisierung des Projektes ergeben. Und die zweite Frage, ebenfalls an Sie, Herr Dr. Kefer: Wenn man das zu Ende denkt, aus Ihrer langjährigen Erfahrung, aus Ihrer Zeit als Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, wie lange würde es wahrscheinlich dauern, eine Alternativplanung, wie immer man sie benennen würde, in einen planfestgestellten Zustand zu versetzen? Und wagen Sie eine Aussage dazu, welche Kosten bis dahin zur Funktionserhaltung der vorhandenen Infrastruktur zusätzlich anfallen würden?

Vorsitzender: Herr Kefer, Sie haben das Wort!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Bei den Abbruchkosten reden wir immer über im Wesentlichen drei Bestandteile: Der eine Bestandteil ist, dass wir sagen, wir haben heute bereits aufgelaufene Kosten. Das sind die Abbruchkosten im eigentlichen Sinne. Und hier reden wir von verlorenen Planungskosten beziehungsweise von Kosten, die heute bereits in das Projekt, auch in Stahl und Beton hineingeflossen sind, genauso wie von den Kosten, die entstehen, wenn bestehende Aufträge storniert werden. Das sind die Abbruchkosten im eigentlichen Sinne. Es gibt zwei weitere Kostenblöcke, die bei einem Abbruch des Projektes und bei der Durchführung eines Alternativprojektes, nämlich K21, ebenfalls anfallen würden. Und zwar: Ein großer Bestandteil der Finanzierung von Stuttgart 21 ist diese frei werdende Fläche im Zentrum von Stuttgart. Dort entstehen Grundstücke, dadurch, dass der Bahnhof unter die Erde geht. Und diese entstandenen Grundstücke oder entstehenden Grundstücke sind von der Stadt zur weiteren Verwertung gekauft worden. Und das Geld, was dafür bezahlt worden ist, dient der Finanzierung des Projektes insgesamt. Und der dritte Teil, der anfallen würde, *[Zwischenruf Abg. Sabine Leidig]* ...bitte? Nein, das habe ich auch nicht gesagt. Es dient insgesamt der Finanzierung des Projektes. Und der dritte Anteil sind die Kosten, die auflaufen würden, wenn man nur das Gleisvorfeld erneuert. Und diese Erneuerung des

Gleisvorfelddes ist sehr aufwendig, weil dort in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren in Erwartung von Stuttgart 21 nur das Notwendigste getan worden ist, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Das wäre auch relativ sinnlos gewesen, dort in große Erneuerungsmaßnahme einzusteigen, die man dann anschließend, nach fünf Jahren oder nach zehn Jahren wieder abreißt. Und diese beiden Kostenblöcke, also diesen einen Kostenblock „Abbruchkosten“ und die Grundstückskosten in der Rückabwicklung, das ist ungefähr, ganz grob über den Daumen gepeilt, 1,5 Milliarden Euro. Und der andere Kostenblock, der entsteht, dass das Vorfeld dann tatsächlich grunderneuert werden muss, liegt nochmal in der Größenordnung von 1,5 Milliarden Euro, wobei hier ein etwaiger Ausbau für K21 nicht berücksichtigt ist, sondern hier geht es einfach nur um die Erneuerung Status quo. Sodass man also insgesamt hier rechnen müsste, wenn man in ein Alternativprojekt wie K21 einsteigt, dass 3 Milliarden Euro Kosten entstehen. Das sind auch die Zahlen, die Sie der Presse immer wieder entnehmen können. Die zweite Frage war: Was wäre die Dauer einer Alternativplanung? Ich nehme hier Anleihen: Wir haben Vergleiche mit anderen Projekten in Deutschland gemacht, mit anderen Großprojekten in Deutschland, muss ich sagen, denn diese Großprojekte sind miteinander zu vergleichen. Die haben sehr viel längere Zeiten, was Planfeststellung anbetrifft, was Raumordnungsverfahren anbetrifft. Die Durchführung dieser gesetzlich vorgeschriebenen Planungsschritte, insbesondere der gesetzlich vorgeschriebenen Bestätigungsschritte, ist natürlich davon abhängig, wie sehr ich in die Natur, in die Landschaft eingreife. Aber nach unserer Schätzung würden für eine solche Alternativplanung, bis die tatsächlich final planfestgestellt ist, mindestens zehn bis fünfzehn Jahre vergehen.

Vorsitzender: Für DIE LINKE., Frau Leidig!

Abg. Sabine Leidig: Ich möchte an Herrn Kefer zwei konkrete Fragen stellen: Die erste Frage bezieht sich auf diese Risikorücklage: Wenn ich das vorhin richtig verstanden habe, haben Sie die im Grunde jetzt sozusagen in die aktuelle Kostenberechnung bereits einbezogen und sozusagen verplant. Also können Sie kurz nicken, ob ich da richtig liege? Und dann würde sich sozusagen die eigentliche Frage anschließen, was nämlich mit den real existierenden Risiken ist und wie die dann finanziert werden würden. Also beispielsweise, wenn sich der Baugrund, der Untergrund unter Stuttgart, oder eben auch im Gebirge, durch die Schwäbische Alb, als so brisant erweist, wie es insbesondere Frei Otto und geologische Gutachten nahelegen, dass man dort eben beispielsweise Gipskeuper

im Untergrund findet, der aufquellen kann und dann zu baulichen Maßnahmen zwingt, die man wahrscheinlich noch gar nicht kalkuliert hat. Also, das ist meine Frage! Die Risikorücklage hatte ja den Sinn, möglicherweise solche Risiken abzufedern. Wenn die jetzt schon verbraucht ist, wie werden solche Risiken abgefedert? Das bezieht sich auch auf die Tunnelkonstruktion, die noch nicht genehmigt ist. Die zweite Frage ist: ...

Vorsitzender: Frage an Herrn Kefer oder Herrn Böttger?

Abg. Sabine Leidig: Wer darauf kompetenter antworten kann.

Vorsitzender: Nein, Sie müssen... Sonst ist es eine rhetorische Frage, dann können wir es auch stehen lassen.

Abg. Sabine Leidig: Ich würde dann die zweite Frage anschließen: Warum wird, obwohl man die enorme Diskrepanz zwischen Ausschreibungspreisen und tatsächlichen Abrechnungspreisen kennt, die Kalkulation von solchen Großprojekten auf den Ausschreibungspreis gemacht? Warum wird nicht realisiert, was Herr Rößler nahelegt, dass man nämlich aus der Erfahrung, die man von Projekten hat, zumindest näherungsweise die realen Preise für solche Kalkulationen zu Grunde legt. Das leuchtet mir überhaupt nicht ein, weil das eine systematische Fehlkalkulation beinhaltet.

Vorsitzender: War die Frage jetzt an Herrn Rockenbach oder an wen war sie denn jetzt gerichtet? Also Sie müssen sich schon entscheiden, sonst entscheide ich das!

Abg. Sabine Leidig: Also, ich möchte es an Herrn Kefer richten!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Ich gehe jetzt davon aus, dass Sie beide Fragen an mich gerichtet haben! Zur ersten Frage – Risikopuffer und wie dann Finanzierung eventuell zusätzlich entstehender Risiken: Der Risikopuffer ist nicht komplett aufgebraucht, sondern in dem Risikopuffer, der für die Abdeckung solcher Risiken, wie von Ihnen gerade geschildert, dienen soll, ist noch knapp eine halbe Milliarde Euro enthalten. Und da stellt sich dann die Frage „Ist denn das genug?“, beziehungsweise wie wird denn begründet, dass man heute einen geringeren Risikopuffer hat als zu Beginn des Projektes? Und die Antwort lautet, dass man zu einem späteren Zeitpunkt im Projekt die Kosten immer genauer vorherschätzen kann, als man das zu einem sehr frühen Zeitpunkt des Projektes macht. Wenn man in einem sehr frühen Stadium ein Projekt kalkuliert, dann baut man

das auf Konzeptuntersuchungen und auf groben Schätzungen und Annahmen auf. Und je stärker ich ein Projekt durchplane und detailliere, umso besser besteht die Möglichkeit, die Kosten dann tatsächlich auch detaillierter abzuschätzen. Und das ist sozusagen die Fortschreibung des Projektes, die wir gemacht haben. Und wie ich vorhin sagte, ein Punkt, oder der wesentliche Punkt, ist, dass wir ja heute in der Planfeststellung erheblich weiter sind und damit auch genauer wissen, was in dem Projekt kommt, sodass also die Antwort lautet: Wenn wir zusätzliche Risiken in dem Projekt haben, werden die aus dem verbleibenden Risikopuffer abgedeckt. Und jetzt könnten Sie die Frage stellen, was passiert, wenn aus den Risiken des Projektes dieser verbleibende Risikopuffer überstiegen wird? Dann ist in dem Vertrag vereinbart, dass sich die Partner dann wieder zusammensetzen müssen, um über die Finanzierung solcher Risiken zu reden. Das ist, würde ich mal sagen, ein sehr normaler Prozess, denn sie haben grundsätzlich bei einem Projekt eine Projektkalkulation. Es ist vorhin ausgeführt worden, dass es kein Bundesprojekt ist, sondern ein von verschiedenen Partnern finanziertes Projekt. Und wenn das, was dort an Geld vorgesehen und eingestellt ist, nicht ausreicht, dann müssen sich die Partner darüber unterhalten, wie die weitere Finanzierung erfolgt. Aber zunächst mal gibt es noch aus dem Risikopuffer eine knappe halbe Milliarde Euro, die zur Abdeckung weiterer Risiken vorhanden ist. Das Delta zwischen Ausschreibung und Abrechnung: Dieses Delta ist abhängig davon, wie gut ich ein Projekt vorgeplant habe und wie viel Veränderung ich während der Projektlaufzeit erlebe. Das ist keine fixe Größe, sondern sehr projektspezifisch und sehr abhängig. Das heißt also, wenn man beispielsweise für sämtliche Bundesprojekte oder für sämtliche Projekte einen Faktor von ich-weiß-nicht-wieviel-Prozent einführen würde, um diesen Dingen Rechnung zu tragen, würde man zwei Sachen erreichen: Das eine ist, man hätte damit in gar keinem Fall eine Reflektion der tatsächlichen Verhältnisse, weil ich vorhin sagte, die Projekte sind alle miteinander unterschiedlich. Und das zweite ist, dass man selbstverständlich versucht, innerhalb der Projekte die Kosten zu minimieren. Und ein wesentlicher Ansatz für eine solche Minimierung der Projektkosten ist es halt nun mal, über eine gute Planung dann am Ende mit den Baukosten hinzukommen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir kommen zu Anton Hofreiter, als letztem in der Runde, für BÜNDNIS '90/DIE GRÜNEN!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich hätte erst mal eine Frage an Herrn Rößler. Und zwar kennen wir ja schon eine

ganze Reihe von Strecken, in denen umfangreich Tunnel gebaut worden sind. In einem Bericht an den Haushaltsausschuss hat das Bundesverkehrsministerium die Tunnelkosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auf 30 Millionen Euro pro Kilometer und Röhre beziffert. Also zum Beispiel beim Gotthard-Basistunnel wird mit Kosten von 64 Millionen Euro pro Kilometer und Röhre kalkuliert. Ist denn diese Kalkulation Ihrer Meinung nach realistisch, insbesondere aufgrund der wirklich schwierigen geologischen Verhältnisse in der Schwäbischen Alb. Oder ist bei Tunnelkosten mit solch einem Baugrund nicht mit weitaus höheren Preisen zu rechnen? Und meine Frage an Herrn Böttger ist, was ich verblüfft feststelle, dass die Ausstiegskosten ja immer schneller steigen für Stuttgart 21. Vorher war man noch bei 1,7 Milliarden, heute sind wir irgendwie plötzlich auf 3 Mrd. hochgesaust. Also sie steigen ja noch schneller als die Baukosten, was schon eine Leistung ist. Herr Böttger, wie würden Sie denn die Abbruchkosten, also wenn das Projekt Stuttgart 21 abgebrochen würde, wie würden Sie die denn realistischerweise einschätzen?

Vorsitzender: Zunächst Herr Rößler bitte!

Karlheinz Rößler (VIEREGG-RÖSSLER GmbH): Die genannten 30 Millionen Euro pro Tunnelkilometer für die Wendlingen-Ulm-Strecke sind selbstverständlich Angebots- beziehungsweise Ausschreibungspreise. Das sind noch keinerlei Endabrechnungspreise. 64 Millionen Euro pro Kilometer beim Gotthard-Basistunnel, das scheinen mir auch Ausschreibungspreise zu sein. Ich habe Kontakte zur Spitze der SBB, und da sagt man mir – natürlich in Vier-Augen-Gesprächen, hinter vorgehaltener Hand – die Kosten werden dramatisch steigen, das wird noch eine unendliche Geschichte werden, warten wir die Endabrechnung ab. Und die Endabrechnung ist es. Da kommt dann praktisch der Offenbarungseid. Deswegen haben wir bei unserer Kalkulation oder Kostenprognose für Wendlingen-Ulm uns die Endabrechnung von Nürnberg-Ingolstadt angeschaut. Eine tunnelreiche Strecke durch Karstgestein, ähnlich der Schwäbischen Alb, aber mit dem großen Unterschied, zwischen Ingolstadt und Nürnberg, die Fränkische Alb, dort gibt es kaum bis keine wasserführende Hohlräume. Die Strecke durch die Schwäbische Alb wird sehr wohl wasserführende Hohlräume aufweisen. Und dann Gnade Gott beim Tunnelbau, wenn gewaltige Wasserdrücke, gewaltige Gebirgsdrücke auf die Mineure und ihre Baumaschinen zukommen. Wir haben also als Anhaltspunkt, um das noch mal klar zu sagen, die Endabrechnungspreise der tunnelreichen, ebenfalls durch Karst verlaufenden Nürnberg-Ingolstadt-Strecke genommen.

Wir haben uns die Tunnels angeschaut. Dort hat man 27 Kilometer Tunnelstrecke gehabt. Zwischen Wendlingen und Ulm werden es insgesamt 60 Kilometer Tunnelstrecke sein, weil nämlich laut EU-Vorschrift, die inzwischen in Kraft ist, jedes Gleis eine eigene Röhre haben muss. Zwischen Ingolstadt und Nürnberg haben wir zweigleisige Röhren, die vom Querschnitt her nicht so viel größer sind als eine Ein-Gleis-Röhre. Der tunnelbautechnische Aufwand wird also zwischen Wendlingen und Ulm sehr, sehr viel größer sein als zwischen Nürnberg und Ingolstadt. Allein aus Gründen der Mathematik und Logik müssen deshalb die Kosten der Wendlingen-Ulm-Strecke deutlich höher sein als die Kosten der NBS Nürnberg-Ingolstadt, die damals, trotz aus heutiger Sicht veraltetem Preisstand, gerade etwas mehr als 3 Milliarden Euro lagen. Deswegen ist es logisch gar nicht zulässig, zu sagen, die Wendlingen-Ulm-Strecke ist unter 3 Milliarden Euro zu bekommen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Professor Böttger!

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Herr Hofreiter, Dr. Kefer hatte ja eben schon einmal die Abbruchkosten in drei Kategorien eingeteilt. Ich glaube, das ist so logisch durchaus nachvollziehbar. Die DB hat im Sommer dieses Jahres mal für diesen Block A – also die versenkten Planungskosten und die bereits vergebenen Bauaufträge – einen Betrag von zusammen rund 500 Millionen Euro genannt, für Stuttgart 21. Hinzu kommen noch 170 Millionen Euro für die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen. Der zweite Block, das ist das Thema Flächenverwertung. Da gibt es also diesen berühmten Vertrag mit der Stadt Stuttgart über die Übernahme der Flächen aus dem Jahr 2001. Das Volumen dieses Paketes, inklusive Zinsen, betrug Ende 2009 rund 750 Millionen Euro. Und das ist die Frage, wie man das ökonomisch bewertet. Wenn dieses Projekt abgebrochen werden würde, Stuttgart 21, dann müsste man eben sehen, ob man die Flächen an Stuttgart zurückgibt. Es gab wohl eine Rückgabvereinbarung, die inzwischen ausgelaufen ist. Das heißt, es müsste letztendlich neu verhandelt werden. Was man sehen muss, ist: Ein Großteil dieser Gelder ist 2009 bei der DB AG einfach als Gewinn gebucht worden. Und die DB müsste in der Tat diesen Gewinn wieder ausbuchen, je nach dem, wie man sich mit Stuttgart einigt. Man müsste vermutlich einen Betrag zurückzahlen. Nur, wenn wir das saldiert betrachten, für alle Projektbeteiligten, ist es auf jeden Fall neutral. Für die DB ist es nicht neutral, aber aus Sicht des Gesamtprojektes, wenn man sagt, das ist ein Projekt, das insgesamt mit Steuergeldern finanziert ist, dann wäre es neutral. Also jeden Euro, den die DB an die Stadt

Stuttgart zurückzahlt, hat die Stadt Stuttgart dann für irgendetwas anderes zur freien Verfügung. Von daher würde ich das als Ausstiegskosten eigentlich nicht werten wollen. Und hinsichtlich des Gleisvorfeldes gibt es eine Schätzung, die umläuft, von der DB, vom Dezember 2009, dass man sagt, bis 2020 geht es also um 340 Millionen Euro, glaube ich, die da reingesteckt werden müssten. Und dieser Gesamtbeitrag von über einer Milliarde ergibt sich dann aus einer Gesamtschau bis 2054. Aber das entspricht ja eigentlich sozusagen dem normalen Modernisierungszyklus, den Eisenbahninfrastruktur hat. Von daher scheint also auch dieser Betrag deutlich überhöht. Wobei man eben sehen muss, dass, je nach dem, was dann als Alternative gemacht wird, dann natürlich nochmal weitere Kosten anfallen würden. Aber deswegen, wenn ich jetzt eine Zahl nennen müsste, würde ich also sagen, diese 500 Millionen Euro für Stuttgart 21, also jetzt nochmal exklusive Ulm-Wendlingen, aus diesem Block A, und die 340 Millionen Euro für die Sanierung des Gleisvorfeldes. Das sind also sicherlich Kosten, mit denen man rechnen muss. Und alles darüber hinaus scheint also doch etwas überhöht geschätzt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Nur, weil Herr Kefer gesagt hat, man hat ja auch zwanzig Jahre nicht investiert, also zwanzig Jahre gespart. Das könnte man ja auch mal in die Rechnung aufnehmen, wenn man genau rechnet. Und zu dem Grundstücksverkauf: Das versteht kein Mensch draußen, was da gelaufen ist: Im Jahre 2003 hat die Stadt Stuttgart das Gelände, was zukünftig frei wird, gekauft und die Bahn hat das Geld bekommen, ohne das Gelände sofort abgeben zu müssen, sondern unter der Bedingung, das erst später abgeben zu müssen. Wenn man das rückabwickeln müsste, dann ist es die Rückabwicklung eines Geschäftes, aber es sind nicht zusätzliche Kosten. Kaufmännisch betrachtet, glaube ich, ist es nicht seriös gewesen, wie Sie es gesagt haben, Herr Kefer! Sie können gerne noch einmal replizieren und dann ist es gut.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Die erste Hälfte, Herr Hermann, würde ich unterschreiben. Die zweite Hälfte würde ich nicht unterschreiben. Ich habe vorhin nicht gesagt, dass das zu den Projektabbruchkosten gehört, sondern ich habe die Grundstückserlöse – wohl bedacht – als einen separaten Part genannt. Und meine Aussage ist: Das sind nicht Abbruchkosten, sondern das ist schlichtweg ein Wert, der nicht entsteht und für ein Alternativprojekt damit auch zur Finanzierung nicht zur Verfügung steht. Das heißt, das ist eine andere Situation. Die 3 Milliarden Euro, die ich Ihnen vorhin nannte, waren Abbruchkosten als solches. Und hier bin ich nicht

der Ansicht, dass wir hier mal nur bis 2020 rechnen, sondern wenn wir ein Projekt vergleichen, dass die nächsten 80 oder 100 Jahre Bestand haben soll, dann müssen wir bitte auch die Kosten vergleichen, die in einem vergleichbaren Zeitraum anfallen. Also das heißt, echte Abbruchkosten war der eine Teil, aber diese Grundstücksgeschichte steht zur Finanzierung dann bei einem Vergleichsprojekt nicht zur Verfügung. Und das ist ein ganz wesentlicher Teil.

Vorsitzender: Nicht im gleichen Umfang, das ist richtig. Aber andere. Okay, ist klar geworden. Wir sind jetzt eine halbe Stunde vor Schluss und wir kommen in die dritte Runde: Hier geht es um das Verfahren, um die Transparenz, um Fragen der Demokratie bei Großprojekten. Weil wir nur eine halbe Stunde haben, wird es nur eine Frageunde sein. Wir beginnen mit der CDU/CSU-Fraktion. Herr Bilger hat das Fragerecht!

Abg. Steffen Bilger: Meine Frage richtet sich an die Herren Dr. Andriof und Dr. Kefer. Ich will aber vorwegschicken, dass wir uns, glaube ich, alle einig sind, dass beim Projekt Stuttgart 21 durchaus manches hätte besser laufen können oder müssen, um den Bürgern die Vorteile des Projekts zu verdeutlichen, aber auch um sie mehr mitzunehmen, vielleicht auch zu beteiligen. Lehren, die wir daraus ziehen müssen, gibt es sicherlich viele. Unter anderem gehört für mich auch dazu, dass Projekte, gerade große Projekte, dann eben auch schneller in die Umsetzung gelangen müssen. Nichtsdestotrotz, das will ich auch noch kurz vorweg schicken, sollten wir, glaube ich, auch anmerken, dass hier immer noch laut neuester SPIEGEL-Umfrage eine Mehrheit der Baden-Württemberger für das Projekt Stuttgart 21 ist. Nun zu meiner Frage an die beiden Herren: Wie sieht der weitere Weg aus, was erwarten Sie von der weiteren Schlichtung? Welche Erkenntnisse erhoffen Sie sich hieraus noch für die Bürger, die sich ja für diese Schlichtung sehr interessieren. Und wie soll auch, über die Schlichtung hinaus, die weitere Information der Bürger laufen? Wie sehen die Beteiligungschancen im neuen Stadtviertel und dessen Gestaltung aus?

Vorsitzender: Herr Andriof!

Dr. Udo Andriof (Regierungspräsident a.D.): Ich denke, dass wir in der Zeit der Planung, also bis zum Beschluss im Jahre 2005, doch sehr umfangreich informiert haben, auch über die Planfeststellungsunterlagen hinaus, durch allgemein verständliche Informationen an die Bürger. Allerdings ist dann im Jahre 2005 auch mal Schluss gewesen, bis zum Jahre 2010. Und das war sicherlich viel zu lang, denn man hat damit gerechnet, dass sich das Projekt

sozusagen selbst vorstellt. All das, was an verkehrspolitischen Grundsatzentscheidungen vorher auch genannt worden ist, sprach für das Projekt. Die Vorteile für Stuttgart sind ganz offensichtlich und man hat gedacht, das würde als Geschenk entgegengenommen und man muss es nicht mehr weiter begründen. Aber dieses Projekt hat den Nachteil, dass man zunächst einmal die Eingriffe sieht. Das heißt, man sieht, da wird ein Bauwerk dort teilweise weggenommen, man sieht, dass Bäume in einem Park fallen. man sieht aber die Vorteile, die zehn Jahre später entstehen, noch nicht. Und deshalb ist es ganz wichtig, und das ist natürlich mit auch eine städtische Aufgabe, die Vorteile, die Chancen, die hier entstehen, deutlich zu machen. Und hier wird jetzt auch eine offene Bürgerbeteiligung stattfinden. Ich habe gesagt, sie startet jetzt. Und die Stadt hat durch die Grundstückskäufe, die angesprochen worden sind, ja auch den wesentlichen Vorteil, dass dieses Verfahren offen gestaltet werden kann, also nicht irgendein Ergebnis festliegt. Wenn jetzt immer wieder behauptet wird, das Ganze sei ein Immobilienprojekt, dann ist das ganz sicherlich falsch, denn hier ist noch gar nichts festgelegt zu den Flächen, die jetzt frei werden, sondern da sind die Bürger eingeladen und werden eingeladen, sich dazu Gedanken zu machen und mitzuwirken. So wie das im Jahre 1995 schon mal der Fall war, als sich in 15 Arbeitskreisen Jung und Alt dazu geäußert haben. Im Übrigen haben wir ja gesehen, dass die ganze Diskussion sehr stark emotionsbeladen ist. Die Bürger wollen ihre Heimat verteidigen, habe ich gehört, obwohl das Ganze ja doch der Umwelt dient und dem Wohnen und dem Arbeiten und dem Erholen dient. Wir müssen aus dieser Emotion wieder ein Stück rauskommen. Und da ist der Wert der Schlichtung natürlich unverkennbar, dass hier sachliche Gespräche stattfinden, dass man aufeinander hören muss und durch dieses Zuhören vielleicht auch Verständnis erweckt wird. Und ich bin sicher, dass zunehmend ein großer Teil der Bevölkerung auch die Chancen erkennt. Und wir haben ja seit einigen Wochen auch eine Bewegung pro Stuttgart 21. Das ist immerhin in wenigen Wochen von wenigen, die dort begonnen haben, auf mehrere Tausend angewachsen. Und fast jeden Tag kommen dort neue hinzu. Also ich bin zuversichtlich, dass es durch die Information gelingen wird, Bürgerschaft für dieses Projekt weiter zu gewinnen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kefer, bitte kurz!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Ja, dem ist nicht mehr viel hinzuzufügen. Wir sind in dieses Schlichtungsverfahren reingegangen, weil wir deeskalieren wollten, weil wir für zusätzliche

Transparenz sorgen wollten und weil wir uns davon versprochen haben, dass wir in der direkten Diskussion und Auseinandersetzung mit den Kritikern die Karten auf den Tisch bekommen, in einer sehr viel effizienteren Art und Weise, als wenn wir das über die Medien machen, wo an einem Tag eine, ich sage mal, Behauptung aufgestellt wird, am nächsten Tag eine Gegendarstellung, und sich das ganze Verfahren dann sehr lang und sehr träge hinzieht. Für uns ist klar, dass ein solches Projekt immer Stärken haben wird, immer irgendwo auch Nachteile haben wird. Es ist wichtig, dass diese Stärken und dass diese Nachteile auf den Tisch kommen, sodass sich die Leute eigenständig eine Meinung darüber bilden können. Das ist eigentlich die Erwartung, die wir haben und wo wir hoffen bis Ende November auch einigermaßen durch zu sein.

Vorsitzender: Dankeschön! Kollege Beckmeyer für die SPD-Fraktion!

Abg. Uwe Beckmeyer: Herr Kefer, ich habe noch mal eine Frage im Anschluss an das, was der Kollege Pronold gefragt hat, hinsichtlich der Kalkulation: 4,09 oder 9,8 Milliarden Euro Gesamtkosten, die jetzt projiziert sind, und die 900 Millionen Euro, die reduziert worden sind. Davon sind 600 Millionen durch Markt- und Vergabeanalysen Ihres Unternehmens identifiziert worden, durch die Erfahrungswerte aus anderen Projekten. Nun sagen kundige Leute, dieses Projekt, dass wir jetzt haben, dieses Projekt Stuttgart und Wendlingen-Ulm, ist so groß, dass es am Ende ein eigener Markt ist, in dem alle, die in Deutschland was mit Tunnelbau und Eisenbahnbau zu tun haben, beteiligt sind und die Möglichkeiten, tatsächlich Preisdruck auszuüben, zu verhandeln, relativ gering sind. Die erste Bemerkung. Zweite Bemerkung: Ich komme auf die Frage gleich, wie Sie das beurteilen. Sind die historischen Planungskosten des Unternehmens in diesem Verfahren berücksichtigt worden, bei dieser Kalkulation? Sie sprachen vom Risikopuffer, eine halbe Milliarde. Üblich ist immer, für eine Position Unvorhergesehenes 15 Prozent zu kalkulieren. Im Grunde sind die damit abgedeckt. Das sind die 15 Prozent, 440 Millionen Euro. Sie haben neue Planungsvorgaben, und zwar dergestalt, aus der Sicherheit, Tunnelvorschriften, pro Kilometer, jetzt 500m, entsprechend ein Ausstieg, zusätzliche Aufwendungen, sind bisher nicht kalkuliert, 100 Millionen Euro. Nebenanlagen des Bahnhofes werden raus gerechnet, werden nicht berücksichtigt. Und jetzt komme ich zum Punkt Nominalisierung, also Zinssteigerung, Preissteigerung in der Zukunft: Sie rechnen in Ihren Vorlagen, ausweislich der verteilten Papiere, mit Werten am Ende von 8,6 % über zehn Jahre. Renommierte Institute sa-

gen, und die reden momentan, weil sie gar nicht mehr wagen, überhaupt feststellen zu können oder auszusagen, über 6 Jahre von 11,4, 12 Prozent. Das heißt, auch hier haben wir ein Delta des sehr Ungewissen und der möglicherweise garantiert eher ins Negative laufenden Positionen. Und das Thema Angebotspreise und Abrechnungspreise haben wir eben schon erörtert. Strich drunter! Die Wahrscheinlichkeit, dass das Projekt über 4,7 Milliarden Euro hinausgeht, ist relativ hoch. Ist sehr hoch! Und das ist im Grunde die Deadline für Ihr Unternehmen, das betriebswirtschaftlich kalkuliert und diesen Punkt auch letztendlich für sich fixiert hat. Die Frage ist eigentlich: Wie gehen Sie mit diesen Umstand um?

Vorsitzender: Also wir springen nochmal zurück in Runde eins und zwei. Man kann ja auch die Absprachen, die man trifft, wieder brechen. Aber Sie haben das jetzt nur kurz zu beantworten. Ich muss das jetzt sagen, weil wir versuchen, das ja gemeinsam zu sortieren.

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Die grundsätzliche Frage war ja, wie wir damit umgehen, dass Sie, Herr Beckmeyer, sagen, für Sie existiert eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die 4,7 Milliarden Euro überschritten werden. Für uns existiert diese hohe Wahrscheinlichkeit nicht, sonst hätten wir anders entschieden, bei dem Projekt. Diese Einschätzung wird dadurch am besten dokumentiert. Und wie wir damit umgehen, habe ich vorhin bereits anklingen lassen, indem wir halt versuchen, in dem Projekt über ein gutes Projektmanagement, über das Ausnutzen von Einsparpotentialen, die es un-zweifelhaft gibt, und über eine sorgfältige Planung, die Nachträgen möglichst nicht Tür und Tor öffnet, die Kosten im Griff zu behalten. Viel mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Das ist ansonsten, Herr Beckmeyer, eine Diskussion über Glauben. Und Glauben hilft da nicht viel weiter. Ich meine, wissen Sie, nachdem die Kalkulation offen auf dem Tisch lag und nachdem diese Kalkulation beurteilt und bewertet worden ist, ist diese Entscheidung getroffen worden und die wird jetzt von unserer Seite in jedem Fall respektiert.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Simmling für die FDP!

Abg. Werner Simmling: Ich hatte auch ursprünglich eine Frage an Herrn Dr. Andriof, aber er hat diese schon beantwortet, im Hinblick auf Herrn Kollegen Bilger. So möchte ich noch abschließend eine Frage an Herrn Dr. Kefer stellen: Es wurde ja immer, und wurde auch heute ja wieder behauptet, die Bahn hätte die Bürger und Bürgerinnen aus Stuttgart und Umgebung in der

Vergangenheit nicht über Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm informiert und sie hätten auch keine Gelegenheit gehabt, ihre Einwände vorzubringen. Nun, ich kann sagen, ich war bei zwei Anhörungen der Bahn dabei. Da war ein proppenvolles Haus da. Trotzdem, es ist zu einem Kommunikationsleck geworden. Und deshalb die Frage: Was hat denn die Deutsche Bahn jetzt in Zukunft vor? Hat sie aus diesem Kommunikationsdefizit etwas gelernt und welche Maßnahmen will sie einleiten. Denn bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21 wird es ja dann noch zehn Jahre dauern. Und ich glaube, es ist ganz, ganz wichtig, dass man diese Zeit auch kommunikativ begleitet.

Vorsitzender: Herr Dr. Kefer!

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Punkt Nummer eins, Kommunikationsdefizit. Ja, das Kommunikationsdefizit hat es gegeben. Das kann man nur konstatieren, sonst wäre es nicht zu dem ganzen Prozess gekommen, den wir hier beobachten. Wir haben begonnen, dort stärker in der Kommunikation einzusteigen. Die Schlichtung ist das beste Beispiel dafür, wo wir Transparenz schaffen, wo wir erklären, massiv erklären, wie das mit dem Projekt geht. Diejenigen, die das Ganze interessiert, werden feststellen, dass wir auch versuchen, darüber hinaus ein bisschen zu erklären, wie Bahn geht, weil wir nämlich auch glauben, dass dort ebenfalls ein Kommunikationsdefizit herrscht. Aber über die Schlichtung hinaus muss es natürlich weitere Aktionen geben. Und wir haben ein Kommunikationsbüro in Stuttgart eingerichtet. Einer der Sprecher sitzt hier, der Herr Andriof, und der Herr Dietrich ist der Zweite. Dieses Kommunikationsbüro wird unterstützt durch Berater, die wir ausgewählt und beauftragt haben, sodass dort weitere Kommunikationskonzepte, Informationskonzepte entstehen. Und das Ziel ist es, es möglichst nicht mehr zu einem Abriss an Information und Kommunikation kommen zu lassen, sodass also permanent eine Kommunikation an alle die erfolgt, die es interessiert.

Vorsitzender: Wenn Sie es vielleicht nochmal erläutern: Dieses Kommunikationsbüro und die neue Kommunikationsstrategie, ist das dann ein Gemeinschaftsunternehmen von Baden-Württemberg und der DB oder nur der DB?

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Also vielen Dank, dass Sie den Hinweis geben, Herr Herrmann! Die Kommunikation als solches für dieses Projekt ist ganz klar im Verständnis sämtlicher an diesem Projekt beteiligter Partner eine Gemeinschaftsaufgabe. Und diese Aufgabe wird auch gemeinschaftlich wahrgenommen. Das heißt also, in dem Steuerkreis für die Kommu-

nikationsstrategie sind alle Partner vertreten und unterstützen das, was dort gemacht werden soll, nach besten Kräften. Also insofern ist das keine singuläre Aktion der Bahn, sondern es ist ein Gemeinschaftsprojekt, wie es auch richtig ist.

Vorsitzender: Und wird auch gemeinschaftlich finanziert?

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Und wird auch... die einzelnen Finanzierungsanteile sind durchaus sehr unterschiedlich. Aber es ist nicht so, dass die Bahn das alleine bezahlen würde, ja!

Vorsitzender: Aber fast, oder wie?

Dr. Volker Kefer (Vorstand DB AG): Nein, nein, das Land beteiligt sich zum Beispiel erheblich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommt für DIE LINKE. Frau Leidig!

Abg. Sabine Leidig: Ich würde gerne Hannes Rockenbauch nochmal zu der Frage der demokratischen Prozesse und der demokratischen Perspektiven vor allen Dingen befragen. Vorwiegend möchte ich aber, dass viel gesprochen wird, auch jetzt in den Gutachten, in den Stellungnahmen, dass es um das Vertrauen in Rechtstaatlichkeit und sowas geht, um das Vertrauen in Planungsprozesse. Und mein Eindruck ist, dass dabei immer die Investoren sozusagen diejenigen sind, um deren Vertrauen es geht, aber nicht die Bürgerinnen und Bürger, denn das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in diesem Prozess und in dieses Projekt und in die Akteure, in die politisch Verantwortlichen, ist nachhaltig gestört. Das kann ich aus eigenem Erleben deutlich sagen. Also meine Frage an Hannes Rockenbauch: Erstens: Wie ist der Stand der Debatte in der Bewegung? Also was sind sozusagen die zentralen Punkte der Auseinandersetzung, wie verhält es sich mit den Pro-Demonstrationen? Also ist das was, was jetzt eine völlig neue Perspektive aufwirft? Und der zweite Teil der Frage: Welche Perspektiven müssten eröffnet werden, um tatsächlich wieder Vertrauen in eine politische, in eine demokratische Gesellschaft zu stabilisieren und was wären die Wünsche und Anforderungen an Planungs- und Gestaltungsprozesse in einer Stadt, in einem Land und letztlich in der Infrastrukturplanung der Bundesrepublik?

Vorsitzender: Herr Rockenbauch!

Hannes Rockenbauch (Sprecherkreis Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21): Erst mal muss man, glaube ich, feststellen, Stuttgart 21 ist kein Kommunikationsfehler, sondern das Projekt

ist der Fehler an sich. Und es ist schade, dass die Leute und die Politik das immer noch nicht wahrnehmen. Es ist aber vom demokratischen her auch eine zu kurz gesprungene Version, dass man glaubt, man muss eine neue Hochglanzbroschüre oder einen weiteren Werbeslogan, nachdem das „Herz Europas“ jetzt eingestampft ist, von Ihnen, Herr Kefer, höchstpersönlich, einfach neu erfinden. Ich glaube, das, was gerade in Stuttgart passiert, an Bürgerbewegung, stellt die Politik generell vor die Herausforderung, wie geht sie damit um, dass die Bürgerinnen und Bürger zunehmend selbstbewusst sind, zunehmend bereit sind, für die Zukunft selber Verantwortung zu übernehmen. Das erklärt auch das enorm hohe Interesse an der Faktenschlichtung. Das findet wirklich statt, aber das reicht den Menschen heutzutage nicht, sondern zum Selbstbewusstsein gehört auch dazu, dass sie bei diesen Entscheidungsprozessen ernst genommen werden wollen. Und nochmal: Da ist ein Fehler in Stuttgart 21, der kann jetzt nicht im Nachhinein, weder durch eine Faktenschlichtung – dann ist vielleicht die Information da – nicht im Nachhinein legitimiert werden, weil man an der Geschichte von Stuttgart 21 zeigen kann, dass diese Planungs- und Entscheidungsprozesse, das habe ich vorher gesagt, nicht mehr einer modernen Demokratie angemessen sind. Ich möchte es kurz sagen, Herr Andriof, ich war selber bei der Planfeststellung dabei, zweimal, in Bad Cannstatt, im Kursaal. Ich habe mich damals schon gewundert, warum Sie da dieses ganze Management gemacht haben, als ausdrücklicher Befürworter. Dies fand ich komisch. Jetzt sind Sie an der richtigen Stelle als Projektsprecher dieses Projekts. Aber eigentlich hätte ich mir da als Instanz, als ausführende, nicht als abwägende, aber als ausführende, mehr Transparenz.... Sie können ja nachher...Als ausführende Instanz, habe ich gesagt. Das für mich Schwierige ist, dass bei diesem ganzen Planungsprozess, ich war auch 1997 bei der Bürgerbeteiligung dabei, die zentralen, entscheidenden Fragen immer ausgeklammert waren. Die Frage, ob wir oben bleiben oder unter die Erde wollen, die durften wir nie stellen. Es ging immer nur darum, an Varianten rumzukritteln und Bauklötze hin und her zu schieben, auch 1997. Und jetzt wollen sie mit dem gleichen Konzept, dass Sie 1997 hatten, ein bisschen Häuser grün anmalen, grüne Versprechungen machen, auf die zukünftige Stadt, jetzt wieder Legitimation erreichen. Ich sage, das kann nicht funktionieren und das wird auch der Bürgerbewegung in Stuttgart nicht reichen. Die Faktenschlichtung ist jetzt wichtig, aber danach muss eine direkte demokratische Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger über Stuttgart 21, der Menschen in Stuttgart, und über die Neubaustrecke vielleicht im Land führen. Und ich

möchte es nochmal betonen: Das ist ein Problem, wo wir grundsätzlich dran denken müssen. Und es wird nicht dadurch geheilt, dass man Planungsprozesse beschleunigt, oder sowas, weil diese überfallartige Aussage, da ist nicht der Prozess an sich beschrieben, sondern wie man das heutzutage macht: Da stellt man das Projekt vor; innerhalb eines Jahres sind die Grundsatzbeschlüsse getroffen; da können weder die Parlamente noch gescheit darauf reagieren, weder die Menschen noch per Wahl drauf reagieren, weil sie gar nicht so schnell irgendjemanden abwählen können. 1995 alles beschlossen. Und dann sind es nur noch Folgebeschlüsse, ausführende Geschichten. Und, ich habe es gesagt, in den Planfeststellungsverfahren ein bisschen rumkritisieren, hier und da, aber die zentralen Entscheidungen sind gefallen. Und das lassen sich, glaube ich, die Menschen heutzutage – und das begeistert auch in der ganzen Republik gerade die Menschen – nicht mehr gefallen. Sie wollen direkt demokratisch mitentscheiden und da müssen wir ein bisschen mehr machen als das nur als Kommunikationsproblem zu beschreiben. Eine Politik, die das nicht wahrnimmt – das ist der Schluss – die macht sich selber überflüssig, weil die Leute dann sagen, dann kann ich es eigentlich besser gleich selber machen.

Vorsitzender: Als letzter mein Kollege Hofreiter. Und wenn er das jetzt genau mit dem Blick auf die Uhr macht, dann schaffen wir eine Punktlandung.

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir sind ja im Bereich der Fragen zur Transparenz und Umsetzung von Großprojekten. Mit Großprojekten haben wir ja fröhlich Erfahrung. Zum Beispiel Neubaustrecke Köln-Rhein-Main, 2,7 Milliarden Euro geplant, 6, irgendwas Milliarden Euro abgerechnet; Neubaustrecke Nürnberg-München, 1,58 Milliarden Euro geplant, 3,6 Milliarden Euro abgerechnet; City-Tunnel Leipzig, knapp 500 Millionen geplant, inzwischen Kosten bei knapp einer Milliarde; Hauptbahnhof hier in Berlin, geplant, 300 Millionen, abgerechnet 1,2 Milliarden Euro. Also wir haben immer gigantische Kostensteigerungen bei der Umsetzung von Großprojekten. Der Unterschied ist: Bei Köln – Rhein/Main, das ja auch vom Kollegen Fischer dargestellt worden ist, hat die DB AG 3,5 Milliarden Eigenmittel reingesteckt. Und wenn die Kostensteigerung für Ulm-Wendlingen diesmal auch die DB AG zu tragen hätte, dann wäre ich mal gespannt, was der Vorstand dazu sagen würde. Meine Frage an Herrn Böttger: Was bedeutet denn, angesichts der Intransparenz in der Vergangenheit, bei all den Großprojekten und der immer gigantischen Kostensteigerungen, was bedeutet das eigent-

lich für das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das ja über 1 sein muss, theoretisch, damit es gebaut werden darf? Wenn wir diese Kostensteigerungen jetzt bei diesen Projekten einberechnen würden, die wir in der Vergangenheit ja immer hatten, was würden Sie dazu sagen? Nehmen wir mal eine ganz moderate Kostensteigerung an, nur 25 %. Dürften wir dann die Projekte überhaupt noch bauen?

Vorsitzender: Danke. Herr Böttger, Sie haben das Wort! Aber maximal fünf Minuten, den Rest kriege ich.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Das ist eine sehr, sehr schwierige Frage, Herr Dr. Hofreiter. Ich glaube, zunächst einmal muss man sagen, diese Kostensteigerungen bei Großprojekten, die erleben wir ja keineswegs nur im Schienenverkehrsbereich. Ich glaube, das ist auch wichtig zu sagen. Nicht, dass man sagt, das ist ein Defizit des Systems Schiene. Vielleicht ist es eben grundsätzlich so, dass man sagt, dass die Genehmigung in der Logik unseres politischen Systems eigentlich immer nur erfordert, dass man die Kosten so ein bisschen nach unten massiert, weil man ansonsten nie eine Mehrheit bekommt. Und ich glaube, dass diese Regel, dass man sagt, man muss Projekte abbrechen, wenn sie sich als nicht wirtschaftlich herausstellen, dass man sich mit dieser Regel schwer tut. Das traut sich kein Politiker – und das ist dann zurückgegeben an Sie eigentlich –, ein Projekt abbrechen, wenn man sagt, da ist schon mal eine Milliarde Euro verbaut. Also ich glaube, da muss man lange suchen. Unternehmen sind übrigens in ähnlichen Konstellationen auch verzweifelt am Suchen, was findet man für ein System, bei dem man also sagt, man schafft es, Projekte abzubauen. Also solche Projekte haben eine unglaubliche Eigendynamik. Und der Ärger, den man sich hinterher einfängt, wenn man sagt, ich breche ein Projekt mittendrin ab, der ist gewaltig. Und deswegen ist es in meiner Wahrnehmung so, dass also sich niemand wirklich traut, dieses Prinzip durchzusetzen, dass man sagt, ich muss permanent eine „Kostenmitverfolgung“ vornehmen und dann notfalls ein Projekt mal abbrechen. Und schauen Sie sich mal an, so ein Projekt wie den Gotthard-Basistunnel: Ich hätte Zweifel, ob wir die in unserem System jemals durchbekommen hätten. Also das ist dann allerdings vielleicht auch ein Problem grundsätzlicher Art: Wie funktionieren bei uns Planungsprozesse? Also wir brauchen natürlich neue Projekte, in vielen Bereichen, wie gesagt, nicht auf den Schienenverkehr oder auch nur auf den Verkehrsbereich beschränkt. Es werden natürlich auch Kosten verursacht, die man nicht immer dem Bauträger oder Bauver-

antwortlichen anlasten kann. Schauen sie sich mal an, ein Teil der Kostenerhöhungen für Köln - Rhein/Main ist sicherlich auch dadurch entstanden, dass unser föderales System dann den einen oder anderen Kompromiss erzwungen hat, der eben erhebliche Baukostenüberschreitungen zur Folge hatte. Und was schließlich auch Baukostenüberschreitungen verursacht, ist natürlich ein Prozess, wo man sagt, „wir stoppen, wir bauen weiter, wir stoppen, wir bauen weiter.“ Das sind also alles Dinge, die in unserem System sind und die allerdings auch nicht sozusagen jetzt spezifisch nur für dieses Projekt gelten. Wie gesagt, ich bleibe eigentlich trotzdem sehr, sehr skeptisch, was dieses Projekt oder Doppelprojekt angeht. Also jetzt bereits zeigt sich, dass es zumindest am Beginn des Projektes bereits so viele Punkte gibt, die nicht oder vielleicht nicht ausreichend reingenommen sind, dass ich glaube, es wäre richtig und vernünftig wäre, sich dieses Projekt nochmal anzuschauen und wirklich zu überlegen: Wollen wir das? Ich glaube, es liegen eben nicht alle Fakten wirklich entscheidungsreif auf dem Tisch. Ich hatte ein paar Punkte, die mir jetzt kritisch erscheinen, erwähnt. Und ich hoffe also, dass man da wirklich nochmal zu einer Entscheidung kommt, mit vielleicht noch erweiterten Fakten, die dann auch öffentlich vorliegen und diskutiert werden. Aber, wie gesagt, ich glaube dieser Prozess darf nicht dazu führen und sollte nicht dazu führen, dass man grundsätzlich sagt, wir können keine Großprojekte machen, sondern dass man dann beim nächsten Schritt vielleicht auch überlegt, wie kann man grundsätzlich also auch die gesamten Prozesse beschleunigen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Professor Böttger! Sie haben recht, es sind viele Fragen angesprochen worden, auch viele übrigens beantwortet worden. Es ist sicherlich deutlich geworden, warum die eine oder die andere Seite so denkt wie sie denkt. Ich glaube, dazu hat die heutige Anhörung in jedem Fall einen Beitrag geleistet, dank der guten Fragen und dank auch der sehr sachkundigen und fachlichen Antworten. Trotzdem sind auch einige Fragen offen geblieben. Die mussten auch zum Teil offen bleiben. Zum Teil werden sie jetzt in Stuttgart im Schlichtungsverfahren weiter ausdifferenziert und bearbeitet. Ich glaube, dass es insgesamt dem demokratischen Entscheidungsprozess in jedem Fall nutzt, wenn mehr Informationen offen sind und wenn mehr Menschen die Argumente und die Gründe kennen. Und es ist, glaube ich, auch gut, und da sollten wir, glaube ich, das haben auch viele gesagt, daraus lernen, dass wir zukünftig Großprojekte, Infrastruktur-Großprojekte, frühzeitiger besser kommunizieren. Das ist, glaube ich, eine Konsequenz, die wir alle aus dieser Diskussion ziehen. Ich möchte mich sehr

herzlich bei den Experten für die fachlichen, sachlichen und fairen Auskünfte bedanken. Es war jetzt nicht überraschend, dass wir uns am Schluss nicht einig geworden sind, sondern es sind, glaube ich, die Unterschiede auch deutlich geworden, die unterschiedlichen Prioritäten. Wir als Deutscher Bundestag und als Verkehrsausschuss werden natürlich dieses Projekt weiter kritisch begleiten. Wir haben uns ja mit den Anträgen auch nochmals zu befassen. Wir werden morgen die Sondersitzung haben, wo wir eine Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans, vor allem mit dem Schwerpunkt Schiene, haben werden. Da wird die eine oder andere Frage nochmal aufgegriffen werden. Also auch, was die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses anlangt. Ich danke auch für das Interesse der Zuschauerinnen und Zuschauer, die jetzt über PHOENIX das vielleicht über mehrere Stunden angeschaut haben. Ich hoffe, Sie haben uns verstanden und Sie haben verstanden, was die Einzelnen gesagt haben. Jedenfalls für Ihr Interesse herzlichen Dank, auch an die Medien für die Übertragung, und kommen Sie gut nach Hause und alles Gute! Ich darf für die Kolleginnen und Kollegen noch den Vorschlag machen, dass da draußen nicht ein Kampf ums Mikro stattfindet, dass wir gemeinsam rausgehen und eine gemeinsame, abschließende Pressekonferenz machen, dass ich die kurz einführe, dass anschließend die Sprecher und Sprecherinnen der Fraktionen sich jeweils äußern können. Und dann können sich auch die Experten nochmal anschließen, wenn Sie gefragt werden. Dann gibt es da draußen ein gesittetes Verfahren und nicht ein Kampf um die Mikrofone. Dankeschön!

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr



Winfried Hermann, MdB

Vorsitzender

Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen

Dr. Udo Andriof Regierungspräsident a. D.	Anlage 1 A-Drs. 17(15)117-A	Seite 50
Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen	Anlage 2 A-Drs. 17(15)117-B	Seite 53
Prof. Dr.rer.pol. Werner Rothengatter Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung	Anlage 3 A-Drs. 17(15)117-C	Seite 56
Dipl.-Psych. Karlheinz Rößler VIEREGG-RÖSSLER GmbH	Anlage 4 A-Drs. 17(15)117-D	Seite 69
Dr. Volker Kefer Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen u. Infrastruktur der DB	Anlage 5 A-Drs. 17(15)117-E	Seite 78
Prof. Dr. Christian Böttger Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	Anlage 6 A-Drs. 17(15)117-F	Seite 81

Anlage 1

**BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO**

Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)117-A**
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

An den Deutschen Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Fax: 030/227-35604
E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Stephanie Engelhardt
Sekretariat

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel.: +49 (0)711 / 21 3 21-200
Fax: +49 (0)711 / 21 3 21-223
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de
www.direktzustuttgart21.de
stephanie.engelhardt@bahnprojekt-s-ulm.de

5. November 2010

Sehr geehrte Frau Gerstenberger,

anbei übermittele ich Ihnen per Fax und per E-Mail die Antwort von Dr. Udo Andriof
Regierungspräsident a.D., Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm zu der Öffentlichen
Anhörung am 10. November 2010 des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages aufgrund der Anträge von SPD, DIE LINKE sowie BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN vom 14./13. und 10. September 2010 (vgl. Drucksache 17/2933, 17/2914
sowie 17/2893).

Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Stuttgart


Stephanie Engelhardt

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



Sitz des Vereins
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Registergericht
AG Stuttgart: VR 6028
Vorsitzender
Wolfgang Drexler MdL
Vorstände
Werner W. Klingberg, Deutsche Bahn AG
Bernhard Bauer, Land Baden-Württemberg
Matthias Hahn, Landeshauptstadt Stuttgart
Jeannette Wopperer, Verband Region Stuttgart

Öffentliche Anhörung am 10. November 2010 des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages aufgrund der Anträge von SPD, DIE LINKE sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 14./13. und 10. September 2010 (vgl. Drucksache 17/2933, 17/2914 sowie 17/2893)

Hier: Stellungnahme von Dr. Udo Andriof Regierungspräsident a.D., Sprecher für das Bahnprojekt Stuttgart –Ulm.

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 – Tieferlegung des Hauptbahnhofs – wurde im Januar 2005 vom Eisenbahnbundesamt genehmigt. Diese Entscheidung wurde im April 2006 vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim bestätigt und im Februar 2010 wurde mit dem Bau begonnen. Über zwei Jahrzehnte hinweg wurde und wird das Projekt bis heute von einer parlamentarischen Mehrheit im Deutschen Bundestag, im Landtag von Baden-Württemberg und im Gemeinderat der Stadt Stuttgart unterstützt.

Obwohl nicht bezweifelt werden kann, dass alle Entscheidungen rechtsstaatlich zustande gekommen sind, wird nun eine Legitimierung durch eine Volksabstimmung und/oder ein Baustopp gefordert. Dem Projekt wird teils eine mangelnde Einbindung der Öffentlichkeit und fehlende Bürgerbeteiligung unterstellt, teils wird ein Wegfall der Geschäftsgrundlage behauptet und ein anderes Demokratieverständnis gefordert.

Was sind die Fakten?

Die Stadt Stuttgart hat bereits 1995 eine offene Bürgerbeteiligung begonnen, an der rund 400 Bürgerinnen und Bürger Vorschläge eingebracht haben, u.a. mit dem Ergebnis, von den 100 ha Gleisflächen, die durch Stuttgart 21 frei werden, 20 ha für die Erweiterung des Landschaftsparks zu reservieren. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat 1995 und 1997 Raumordnungsverfahren durchgeführt, bei denen rund 37.700 Einwendungen von Bürgern geprüft wurden. Im Planfeststellungsverfahren für den Bahnabschnitt haben sich die Bürger mit rund 2.700 Einwendungen beteiligt. Die Bahn hat über die offizielle Auslegung der Pläne hinaus, allgemeinverständliche Informationsbroschüren an alle betroffenen Haushalte verteilt und somit den Bürgerinnen und Bürgern das Projekt in Art und Umfang dargestellt. In allen Verwaltungsverfahren wurden die Alternativen, insbesondere der K 21 genannte Vorschlag der Bahngegner umfassend dargestellt und intensiv geprüft. Bezeichnend ist, dass die Stuttgarter Zeitung bereits 2003 zum ersten Erörterungstermin schrieb: „Es ist noch reichlich Platz, nur rund 200 Stühle sind besetzt.“ „Doch die Zahl der Protestierer ist nicht sehr groß. Nach einem Jahrzehnt des Planens, nach vielen Debatten, nach einem Raumordnungsverfahren und nach zusätzlichen Informationen ist die Akzeptanz des Bahnprojekts gestiegen.“ Bereits am „... zweiten Tag der Erörterung von Stuttgart 21 verfolgten nur noch etwa 30 Zuhörer die Debatte.“ Zum Abschluss des Termins wurde festgehalten, dass „wer wollte, konnte sich ein umfassendes Bild von Stuttgart 21 machen und seine Meinung dazu frei äußern.“

Zu Wort gemeldet haben sich die Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger 2007 mit dem Antrag, die bereits vom Gemeinderat beschlossenen Entscheidungen, die Realisierung des Projekts Stuttgart 21 finanziell zu unterstützen, im Nachgang aufzuheben bzw. zu verändern. Stadt, Regierungspräsidium und das Verwaltungsgericht haben das Bürgerbegehren als unzulässig bewertet, da es auf die Aufhebung einer vertraglich eingegangenen Verpflichtung ziele und deshalb mit der geltenden Rechtsordnung unvereinbar sei. Das Prinzip der Vertragstreue stelle einen elementaren Rechtsgrundsatz dar. Deshalb könne die Beteiligung am Projekt Stuttgart 21 nicht mehr zum Gegenstand eines Bürgerentscheids gemacht werden. Diese Begründung würde auch für das sogenannte Ausstiegsgesetz gelten. Ein Gesetz, das entweder unmittelbar eine Vertragskündigung enthielte oder der Landesregierung aufgab, die Kündigung auszusprechen, obwohl keine Kündigungsrechte des Landes bestehen, wäre auf ein rechtswidriges Ziel gerichtet und verstieße gegen das Rechtsstaatsprinzip. Professor Dolde und Professor Kirchhof haben in ihren Gutachten zudem festgestellt, dass der Landesgesetzgeber – das Parlament oder eine Volksabstimmung – im Zuständigkeitsbereich des Bundesgesetzgebers nicht tätig werden darf und den Bund in keiner Weise zu einer Änderung seiner kompetenzgerecht getroffenen Sachentscheidung veranlassen kann. Nach allem ist die geforderte Volksabstimmung unzulässig.

Darüber hinaus hält der Präsident des Bundesverfassungsgerichts, Professor Dr. Andreas Voßkuhle, es für zumindest bedenklich, wenn von den Kontrahenten angestrebte nachträgliche Bürgerentscheide zur Aufhebung von legitim erworbenen Baurechten führen können. Diese Auffassung teilt auch Bundesjustizministerin Sabine Leutheusser-Schnarrenberger.

Selbstverständlich bleibt, dass bei Großprojekten stets um die Akzeptanz in der Bevölkerung geworben werden muss. Es muss auch Möglichkeiten geben, auf Einzelfragen eine Antwort zu bekommen. Aber der Meinungs austausch muss sich ebenfalls immer an der Rechtsstaatlichkeit sowie an nachvollziehbaren Argumenten orientieren. Das ist demokratisch und zugleich lebendige Demokratie. Auch wenn tausende auf die Straße gehen, wird damit rechtlich gültigen und demokratisch legitimierten Beschlüssen nicht die Geschäftsgrundlage entzogen. Wir geraten auf eine schiefe Ebene, wenn wir Entscheidungen über wichtige Infrastrukturvorhaben von der Stärke des Protests abhängig machen. Nur nachvollziehbares Handeln auf Grundlage der geltenden Gesetze schafft Vertrauen in der Gesellschaft und in die Politik.

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 ist nach wie vor richtig und wichtig, weil die Bahn leistungsfähiger und zugleich die Umwelt geschont wird. Zudem wird Baden-Württemberg als Wirtschaftsstandort gestärkt und die Landeshauptstadt erhält die Jahrhundertchance, 100 ha innenstadtnahe Fläche städtebaulich attraktiv zu gestalten. Die Risiken sind beherrschbar, die Finanzierung ist vertretbar und das Projekt ist rechtlich und politisch legitimiert.

Ich bitte Sie deshalb, die Anträge abzulehnen.



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin
Direktor des Instituts
für Eisenbahn- und Verkehrswesen
Universität Stuttgart

Stuttgart, den 05.11.2010

Stellungnahme zur Anhörung vor dem Ausschuß für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 10.11.2010

Das Infrastrukturprojekt Baden-Württemberg 21 (Umbau des Großknotens Stuttgart – S21 – in unmittelbarer Verbindung mit der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm) begründet sich aus

- der **verkehrlichen Aufgabenstellung** und
- der **baulich / technischen Abgängigkeit** des Bahnhofs Stuttgart Hbf.

Die darüber hinaus mit dem Projekt verbundenen einzigartigen **städtebaulichen Perspektiven** insbesondere im Stuttgarter Stadtzentrum einschließlich der Erweiterung des Schloßgartens erfüllen den allgemeinen Stadtentwicklungsgrundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und vermeiden einen extensiven „Flächenverbrauch“.

Aus den **verkehrlichen Zielstellungen** ergeben sich die Prämissen des Projekts:

- **Lückenschluss im HGV-Netz** für Deutschland und Europa: Umgestaltung des gesamten Großknotens Stuttgart im Projekt S21 mit ca. 60 km neu gebauten Strecken, dadurch Anbindung Stuttgarts an die existierende NBS Mannheim-Stuttgart im Nordwesten und die projektierte NBS Wendlingen-Ulm im Osten (Lückenschluß von ca. 30 km Streckenlänge zwischen der NBS Mannheim-Stuttgart und der NBS Wendlingen-Ulm) einschließlich Verknüpfung mit dem Flugverkehr.
- Verbesserte **Verknüpfung des Nah- und Regionalverkehrs** in Baden-Württemberg: Erhaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs als zentrale Verkehrsdrehscheibe direkt im Stadtzentrum mit verbesserter Anbindung an das Stuttgarter Stadtbahnnetz und Durchbindung des Regionalverkehrs (wie sich das in der Praxis bereits hervorragend sowohl für die Stadt- als auch für die S-Bahn bewährt hat).
- Verbesserte **Anbindung des Nahverkehrs** an Regional- und Fernverkehr: Direkte Anbindung der sogenannten Tallängslinien der Stuttgarter Stadtbahn an den Hbf an der Station Staatsgalerie und Verknüpfung mit S-Bahn und Stadtbahn am neuen Bahnhof Flughafen/Messe.
- Erschließung **zusätzlicher Potentiale für den ÖV**: Anbindung existierender und neu entstehender Wohngebiete in der Innenstadt durch den neuen S-Bahn-Halt Mitternachtstraße sowie Anbindung der südlichen Stuttgarter Stadtteile und der Filderebene durch den neuen Bahnhof Flughafen/Messe.
- **Vermeidung von Schienenlärm** und umweltverträgliche Trassenführung der NBS und insbesondere auch im hochverdichteten Siedlungsraum: Bau eines unterirdi-

schen Durchgangsbahnhofs und 33 km unterirdische Trassenführung im Großknoten Stuttgart durch das Projekt S21.

Im Zusammenhang mit einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1 wurden 2005 für den Bahnhofsbereich zwei Varianten (Planfall S21 – Durchgangsbahnhof und Vorschlag K21 – umgestalteter Kopfbahnhof) hinsichtlich ihrer **Leistungsfähigkeit** und **Anfälligkeit bei Betriebsstörungen** bewertet. Die Untersuchung bestätigte bereits früher (von Schwanhäußer 1994 bzw. 1997 nach anderen Methoden) durchgeführte Untersuchungen und ergab eindeutige Vorteile für den Durchgangsbahnhof S21 im Vergleich mit dem Kopfbahnhof nach dem sog. Arnoldi-Entwurf K21. In der Betriebssimulation stellte sich die Infrastrukturvariante S21 als wesentlich weniger sensibel auf Verspätungseinflüsse von außen dar, als dies für die Infrastrukturvariante K 21 der Fall war. So wird in der Betriebssimulation von S21 die von außen in den Knoten hereingetragene Verspätung tendenziell etwas abgebaut, während sich in der Betriebssimulation zu K21 die Verspätung beim zugrunde gelegten vergleichbaren Betriebsprogramm tendenziell etwas vergrößert. Der **optimale Leistungsbe- reich** (wirtschaftlicher Betrieb mit akzeptabler Betriebsqualität) liegt bei S21 signifikant über K21, so dass bei S21 noch **Leistungsreserven** vorhanden sind. Bei K21 sind dagegen kaum Leistungsreserven vorhanden.

Die oben aufgeführten Untersuchungen bestätigen die Umsetzbarkeit der Prämissen bei der Erstellung des Verkehrsangebots. Dementsprechend werden aus diesen Prämissen (z. B. HGV-Durchbindung, Anbindung Flughafen/Messe, Durchmesserlinien im Nahverkehr) in einem iterativen Verfahren das Betriebsprogramm und letztendlich der Fahrplan erstellt. Die vielfach angesprochene Fahrplanstudie der Fa. **SMA** stellt einen Zwischenstand der Fahrplanbearbeitung für das Konzept Angebotskonzeption 2020 des gesamten Landes Baden-Württemberg dar und entspricht der regelmäßigen Vorgehensweise bei der Fahrplanerstellung. Dies zeigt u. a. auch die diesbezügliche Stellungnahme der Fa. SMA vom 28.07.2010: „Im Rahmen der Untersuchung hat sich der Tiefbahnhof Stuttgart nicht als limitierender Faktor erwiesen.“ Darüber hinaus wurden, aufbauend auf den o.g. Erkenntnissen entsprechend der in derartigen Fällen üblichen Vorgehensweise vertiefte Fahrplanstudien zur Angebotskonzeption 2020 des Landes Baden-Württemberg durchgeführt, die über den Untersuchungsbereich der erwähnten Simulationen aus dem Jahr 2005 hinausgehen und die im Verlauf einzelner Regionalverkehrslinien zu beachtende betrieblich hochbelasteten Punkte der Infrastruktur berücksichtigen. Als Zwischenergebnis der weiteren Entwicklung des Fahrplankonzepts bleibt festzuhalten, daß das Verkehrsangebot der Angebotskonzeption Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 quantitativ und qualitativ fahrbar ist.

Durch das Infrastrukturprojekt verringern sich die **Reisezeiten** vieler Fahrgäste im Nahverkehr (z. B. auf den Relationen Tübingen – Flughafen oder Ludwigsburg – Esslingen) und auf der Fernverkehrshauptachse Mannheim/Karlsruhe – Stuttgart – Ulm erheblich. Des Weiteren wird die **Erreichbarkeit** wichtiger Ziele wie z. B. der Messe Stuttgarts und des Flughafens signifikant verbessert.

Ein vollständiger **Integraler Taktfahrplan** (ITF) ist dagegen (völlig unabhängig vom Projekt Baden-Württemberg 21) in Deutschland unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht möglich und demzufolge auch keine definierte verkehrliche Zielstellung. Er ist u.a. aus folgenden Gründen im konkreten Fall nicht umsetzbar:

- Im Großraum Stuttgart werden die Zulaufstrecken frühzeitig gebündelt, so dass die Züge länger hintereinander herfahren müssen, außerdem entstehen in den Zulaufknoten ungünstige Zugfolgen.

- Generell müssen bei einem ITF die Taktzeiten an anderen Knoten (z. B. Mannheim) beachtet werden und die Reisezeit verlängert sich durch lange Halte in den Knoten.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Aussage der Kritiker des Projektes Baden-Württemberg 21: „Der Idealzustand eines ITF sind immer 00- bzw. 30-Knoten. Dies wäre im Falle Stuttgart aber nicht erreichbar.“ (vgl. Martin Hilger, Erläuterungen zum im Rahmen des Schlichtungsverfahrens Stuttgart 21 vorgestellten Fahrplankonzept für „Kopfbahnhof 21“, Tübingen 02.11.2010).

Der Durchgangsbahnhof S21 optimiert das **Umsteigen** zwischen Nah-, Regional- sowie Fernverkehr und dient auch der **Barrierefreiheit**. Verlängerte und beschwerlichere Wege für Reisende lassen sich objektiv pauschal nicht nachweisen.

Das Projekt ist **kein primäres Güterverkehrsprojekt**, die Vorteile für den Güterverkehr bestehen aus zusätzlichen freien Trassen auf der Bestandstrecke im Filstal und Trassen auf der NBS für leichte Güterzüge.

Realistische **Alternativen**, die der dem Projekt Baden-Württemberg 21 zugrunde liegenden verkehrlichen Aufgabenstellung auch unter eisenbahnbetrieblichen Gesichtspunkten gerecht werden, sind mir bislang nicht bekannt. Im langjährigen Planungsverlauf von Baden-Württemberg 21 wurde eine Vielzahl von Alternativen und Optionen geprüft, keine dieser Varianten war der jetzt vorliegenden Planung in der ganzheitlichen Abwägung der Vor- und Nachteile überlegen.

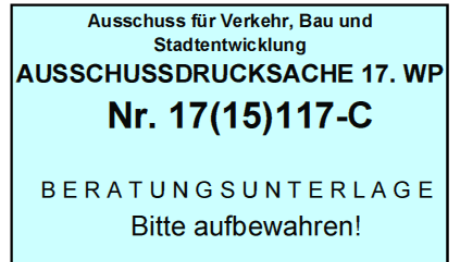
Die Annahme, dass neu zu planende Alternativlösungen, die der verkehrlichen Aufgabenstellung gerecht werden, kostengünstiger wären als das vorliegende Projekt, lässt sich bislang nicht belegen. Die unterstellten **Baukostensteigerungen** für Baden-Württemberg 21 sind spekulativ und würden grundsätzlich auch jegliche Alternativlösungen betreffen. Desweiteren wären nach geltendem Planungsrecht für neu zu erstellende Alternativplanungen zusätzlich mehrere Jahre für Raumordnung und Planfeststellung anzunehmen, das Bauen bei gleichzeitig laufendem Betrieb führt nach eigenen Erfahrungen und den Angaben der DB AG zu einer **Steigerung der notwendigen Investitionen** um bis zu 100 % sowie zu einer **Verlängerung der Bauzeit** in der Größenordnung um bis zu 50 %.

Als Voraussetzung für eine sachgerechte Entscheidungsfindung wird empfohlen, zwischen

- Fragestellungen, die **gesamtgesellschaftliche Themen** (wie z. B. die Art der Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung und Umsetzung weitreichender Entscheidungen) betreffen,
- Fragestellungen, die die Konzeption, Planung und **Realisierung von Infrastrukturprojekten allgemein** betreffen (wie z. B. das Infrastrukturplanungsrecht, die Gestaltung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen einschließlich deren Nachführung im Planungsprozeß) und
- Fragestellungen, die spezifisch **für das Projekt Baden-Württemberg 21** zu beantworten sind

zu **unterscheiden**.

Anlage 3



Prof. Dr. Werner Rothengatter

**Stellungnahme anlässlich der Anhörung beim Ausschuss für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zum Projekt Stuttgart 21
und NBS Wendlingen –Ulm am 10. November 2010**

Karlsruhe, 5. November 2010

Prof. em. Dr. Werner Rothengatter
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung
Waldhornstr. 27
76131 Karlsruhe

Tel. 0721 6083071
rothengatter@kit.edu

Zusammenfassung

1 Wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens

Das Vorhaben lässt sich nur als Gesamtprojekt wirtschaftlich beurteilen, da die Teilprojekte in einem engen Zusammenhang stehen. Eine volkswirtschaftliche Gesamtbewertung führt zu dem Ergebnis: Erhöhung der Bruttowertschöpfung 440-530 Mrd. € p.a., 8-10.000 zusätzliche Beschäftigte p.a., Amortisationsdauer des öffentlichen Kapitals 36 Jahre (bei 7 Mrd. € Investitionssumme und 3,5% Realzins). Neben den positiven Effekten auf die Wirtschaftsstruktur in BW gibt es erhebliche Umweltentlastungen durch Verkehrsverlagerung, Lärmvermeidung und Flächenentsiegelung.

2 Hauptkritikpunkt Leistungsfähigkeit

Die Kritik basiert zum Teil auf der Fehlinterpretation einer Fahrplanstudie der Fa. SMA aus dem Jahre 2008. Die Richtigstellung von SMA vom 28.6.2010 wird nicht erwähnt. Insbesondere unterstreicht diese Stellungnahme, dass sich der Tiefbahnhof nicht als limitierender Faktor erwiesen hat. Ein zweiter Kritikpunkt bemängelt, dass der neue Bahnhof keinen vollen integralen Taktfahrplan (ITF) zulässt. Ein voller ITF ist aber am Stuttgarter Hbf weder heute noch künftig wirtschaftlich vernünftig.

3 Hauptkritikpunkt Kosten

Die deutsche Charakteristik des politischen Prozesses, der Rechtsprechung sowie der Planungs- und Finanzierungspraxis führt bei allen Großprojekten zu langen Planungsauern und Abweichungen von den ursprünglichen Kostenschätzungen. Die Kritiker erwarten exorbitante Kostensteigerungen, auch nach der Revision der Kostenschätzung vom Dezember 2009. Diese beruhen jedoch nicht auf belastbaren Grundlagen. Aufgrund der privaten Risikobeteiligung an S21 ist eine größere Kostendisziplin zu erwarten.

4 Hauptkritikpunkt Güterverkehr

Die Strecke Stuttgart-München ist keine Hauptabfuhrstrecke des Schienengüterverkehrs. Leichte Güterzüge, wie sie in beschränktem Umfang für die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur NBS unterstellt wurden, können in der Zukunft eine größere Rolle spielen, da der Massengutmarkt insgesamt nicht mehr wächst und die Bahn mit vertakteten Angeboten für den Transport von Industrie- und Handelsgütern, eventuell sogar auf Palettenbasis, ein neues Marktsegment erschließen kann.

5 Hauptkritikpunkt nicht berücksichtigte Alternativen

Der Gegenentwurf K21 für einen ebenerdigen Hauptbahnhof ist bislang nicht konkret durchgeplant. Versucht man eine planerische Detaillierung der Vorschläge, so zeigen sich gravierende Schwachstellen, deren Behebung einen ähnlich hohen finanziellen Aufwand wie bei S21 erfordern würde, ohne dessen Leistungsfähigkeit zu erreichen. Lärmstörungen an der Oberfläche würden gegenüber der heutigen Situation verstärkt und die Baumaßnahmen würden für mehr als ein Jahrzehnt zu Behinderungen des Betriebs und Verspätungen für die Fahrgäste führen.

6 Konsequenzen eines Baustopps

Falls mit einem Baustopp ein endgültiger Abbruch des Projekts verbunden ist, so ergeben sich Kosten von wenigstens 2,5 Mrd. €, wahrscheinlich mehr. Neben den reinen Kosten des Abbruchs werden Erhaltungsmaßnahmen für den Kopfbahnhof und das Gleisvorfeld erforderlich sein, die im Hinblick auf die Realisierung von S21 unterlassen wurden.

Stellungnahme anlässlich der Anhörung beim Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zum Projekt Stuttgart 21 und NBS Wendlingen –Ulm am 10. November 2010

1 Wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens

- 1.1 Das Projekt **BW21**, bestehend aus S21 und NBS, ist das **größte deutsche Infrastrukturvorhaben**, eines der größten transeuropäischen Projekte und enthält das größte europäische Bahnhofprojekt. An seine Realisierung knüpfen sich große Hoffnungen auf die Belebung der Wirtschaftsdynamik in den betroffenen Regionen, andererseits weckt es Befürchtungen, dass die **Risiken** aus gravierenden Eingriffen in Natur und städtische Räume sowie die aus den Kosten des komplexen Projekts nicht beherrschbar sind. Angesichts der Bürgerproteste sind solche Risiken in der öffentlichen Diskussion in den Vordergrund gerückt. Dies zeigt sich auch in den Anträgen, welche die vermuteten Schwachstellen akribisch behandeln, während die **Chancen**, die sich mit einer Realisierung des Projekts eröffnen sollen, nur am Rande erwähnt werden.
- 1.2 **BW21** besteht aus drei Verkehrskomponenten: Der **HGV-Verbindung** Stuttgart-Ulm mit Einbindung des Flughafens Stuttgart, den **Regionalverbindungen**, z.B. zur Gäubahn, und den **Nahverkehrsverbindungen**, z.B. S-Bahn-Ergänzung. Als vierte Komponente kommt die **städtebauliche** Entwicklungsoption hinzu, da nach Auflassung des Kopfbahnhofs und Eröffnung des tief gelegten Durchgangsbahnhofs 106 ha innerstädtischer Fläche gewonnen werden, die für Bebauung und Erweiterung von Grünflächen nutzbar sind.

Es ist für die Debatte um **BW21** charakteristisch, dass die Kritiker sich jeweils auf Teile der vier Komponenten konzentrieren. Dies wird dem Projekt insofern nicht gerecht, als die vier Komponenten **starke Synergieeffekte** aufweisen. Die Verbesserung des Fernverkehrs der Bahn bringt mehr Fahrgäste für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr –wie auch umgekehrt - , die Nutzung eines Teils der neu gewonnenen zentrennahen Flächen für Wohnen und Gewerbe verbessert die Chancen für den öffentlichen Verkehr – wie auch die hervorragende öffentliche Verkehrsanbindung die Attraktivität des zusätzlichen städtischen Geländes erhöht. Die positiven **Wechselbeziehungen zwischen verbesserter verkehrlicher Erreichbarkeit und Wirtschaftsaktivitäten** führen zu starken induzierten Verkehren, die bei diesem Projekt überwiegend öffentlich und umweltverträglich (kurze Wege) bedient werden können.¹ Der Vorteil der Synergie zwischen den Projektkomponenten muss mit einem gewichtigen Nachteil bezahlt werden: Das Gesamtprojekt wird **hoch komplex**, für den Bürger schwer zu durchschauen und läuft Gefahr, sich der partizipativen Mitwirkung von

¹ Für den europäischen Korridor Paris-Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Budapest/Bratislava (Korridor 17 der Transeuropäischen Netze, „Magistrale für Europa“) werden die induzierten Verkehre insgesamt auf 38% des Verkehrszuwachses geschätzt, davon 11% aus erhöhten Wirtschaftsaktivitäten (sekundär) induziert. Für BW21 dürften letztere noch erheblich höher liegen, weil der Erreichbarkeitssprung hier besonders hoch ist. Vg. IWW, SMA, SRF, 2001: Magistrale für Europa. Gutachten für die Initiative Magistrale für Europa. Karlsruhe.

Bürgergruppen zu entziehen, weil interessierte oder betroffene Gruppen ihre Partialprobleme nur schwer einbringen können. Zudem beziehen sich die synergetischen Effekte zwischen Verkehr und Wirtschaft auf eine **langfristige Zukunft**, lassen sich nur durch Modellrechnungen quantitativ belegen und sind so in einem skeptischen Umfeld schwer zu vermitteln.

- 1.3 Wirtschaftliche Bewertungen von Projekten werden üblicherweise mit **Nutzen-Kosten-Untersuchungen** (NKU) durchgeführt. Dies ist grundsätzlich für Projekte der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) vorgeschrieben. Im Falle von BW21 gilt dies nur für die **NBS** und nicht für S21. Die NKU für die NBS nach dem Standardverfahren der Bundesverkehrswegeplanung liefert nur **partielle** NBS-Ergebnisse und ist kein Hinweis auf die wirtschaftliche Effizienz des Gesamtprojektes (siehe die Anmerkung der Grünen zum NKV der NBS). Sie unterstellt isolierte Zustände „mit“ und „ohne“ die NBS und quantifiziert im Wesentlichen **Zeit- und Betriebskostenvorteile**. Aspekte des Umweltschutzes oder der Raumordnung sind enthalten, allerdings mit geringem Gewicht.

Die Sinnhaftigkeit des Einsatzes von standardisierten NKU für Großprojekte und Netzteile mit großen **Interdependenzen** ist seit einiger Zeit wissenschaftlich und auch in einschlägigen Gremien (Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr des BMVBS; Expert Group on TEN-T Methodology der EU Kommission²) in Frage gestellt worden. So wird empfohlen, die **strategisch-langfristigen Komponenten** der Verkehrsinfrastrukturplanung mit Hilfe von Systemansätzen zu behandeln und vor die Klammer zu ziehen. Damit sollen die Interdependenzzusammenhänge (Synergie oder Konkurrenz) besser erfasst und langfristigen Zielen der Verkehrsinfrastrukturplanung (Klima, Raumordnung, Sicherheit, wirtschaftlicher Strukturwandel) ein angemessenes Gewicht eingeräumt werden. Daraus folgt: Die Ergebnisse zum NKV der NBS liefern Hinweise, sind aber für sich genommen nicht ausreichend, um eine **gesamthafte wirtschaftliche Bewertung** vorzunehmen.

- 1.4 Vor diesem Hintergrund haben die Institute IWW und SRF unter Mitwirkung des VWF³ bei der **volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts BW21** einen anderen Ansatz gewählt.⁴ Dieser besteht aus den Schritten:

- (1) Quantifizierung des Einflusses verbesserter Erreichbarkeit auf die regionale Wirtschaft (Bruttowertschöpfung) aufgrund einer statistischen Analyse für rund 1300 Regionen in Europa (Potentialanalyse mit mehreren Potentialfaktoren, wie z.B. Humankapital, Infrastrukturkapital, Umweltqualität, Kultureinrichtungen).

² Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr beim BMVBS, 2009: Strategieplanung Mobilität und Transport. Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung. Berlin.

Expert Group on TEN-T Methodology of the EC, 2010: TEN-T Network Planning. Brussels.

³ IWW: Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung des KIT

SRF: Fachbereich Stadt- und Regionalforschung am Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der TU Wien

VWI: Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

⁴ IWW und SRF haben diesen Ansatz unterschiedlich entwickelt und parallel beide Verfahren bei BW21 eingesetzt.

- (2) Quantifizierung des Effekts verbesserter Erreichbarkeit aus BW21 für die Regionen von BW (Kreise, kreisfreie Städte).
- (3) Engpassanalyse für die Regionen in BW hinsichtlich des Faktors Erreichbarkeit. Korrektur der Potentiale aus (2) entsprechend der Engpassidentifikation (Elimination aller Potentialeffekte aus der Rechnung für Regionen, in denen die regionale Erreichbarkeit nicht als Engpass identifiziert wurde).
- (4) Strukturanalyse (bestehende Wirtschaftsstruktur in BW, erwartete Strukturentwicklung, Beziehung zwischen Qualifikationsentwicklung in den Schlüsselsektoren der Wirtschaft in BW und den Affinitäten zu schnellen Verkehrsverbindungen).

Dieser Ansatz erlaubt es, von der abstrakten Ebene statistischer Modelle wieder zurückzublenden auf die Ebene von Indikatoren der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, wie **Bruttowertschöpfung** als Maß für die regionale Wirtschaftsleistung oder **Beschäftigung** als Maß für die Arbeitsmarktwirkung.

1.5 Einige **Ergebnisse zu den wirtschaftlichen Effekten**, Investitionsvolumen **5,1 Mrd. Euro**:

Effekte aus der Bauphase⁵

Erhöhung der inländischen BWS	ca. 6,7 Mrd. Euro
Erhöhung der inländischen Beschäftigung	ca. 5.000 Beschäftigte p.a. Bauphase

Effekte aus der Betriebsphase

Erhöhung BWS p.a.	440-530 Mill. Euro
Erhöhung der inländischen Beschäftigung	ca. 8.000 – 10.000 ⁶ Beschäftigte

Amortisationsdauer für das öffentliche Kapital bei Verzinsung des Kapitals mit 3,5% real, untere Grenze der BWS-Schätzung	ca. 20 Jahre
---	--------------

D.h.: Würde der öffentliche Teil der Finanzierung über eine Anleihe mit einer Verzinsung von 3,5% (real) finanziert, so wäre diese nach 20 Jahren (im Anschluss an die Inbetriebnahme des Projekts) zurückbezahlt und die folgenden Generationen wären frei von Finanzverpflichtungen.

1.6 Änderungen bei einem Investitionsvolumen von 7 Mrd. Euro:

⁵ Die Effekte aus der Bauphase treten in ähnlicher Form für jede öffentliche Bauinvestition auf und sind keine spezielle Wirkung von BW21.

⁶ Niedriger Wert: IWW-Schätzung; höherer Wert: SRF-Schätzung. Zum Vergleich: Umsatz der Flughafen GmbH München 2009 ca 1 Mrd. Euro. Liefer- und Leistungsbeziehungen in der Region: ca 350 Mill. Euro.

Für diesen Fall wurde außerhalb des Gutachtens eine Sensitivitätsrechnung für die Amortisationsdauer des öffentlichen Kapitals durchgeführt. Sie führt zum Ergebnis:

Amortisationsdauer für das öffentliche Kapital ca 36 Jahre
bei Kapitalverzinsung von 3,5% real,
untere Grenze der BWS-Schätzung

Bei einer Anleihenfinanzierung mit 3.5% Realzins wäre die Rückzahlung nach 36 Jahren abgeschlossen.

Dies ist deutlich schlechter als im Falle der ursprünglichen Kalkulation von 5,1 Mrd. Euro für die Investitionskosten, liegt aber immer noch im akzeptablen Bereich. Vergleich: Oeresund-Projekt, 33 Jahre Amortisationsdauer bei 4% Nominalzins.

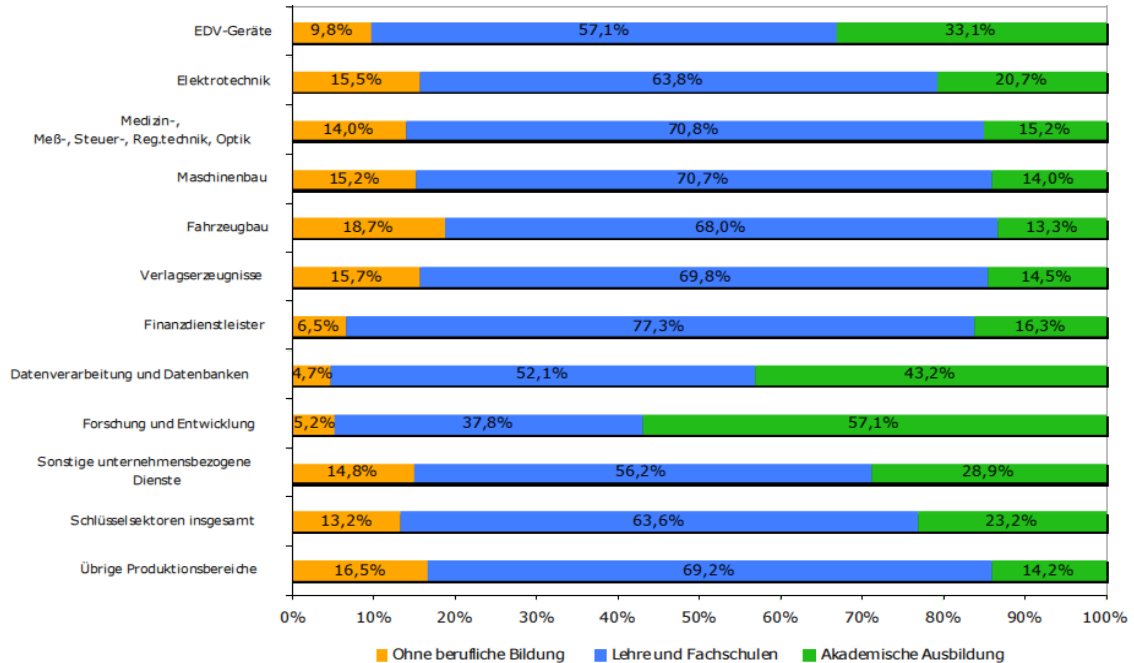
Nachrichtlich: Finanzierungsanteile der Partner

Teilprojekt von BW21	Partner	Stand 5,1 Mrd. € In Mill. €	Stand 7 Mrd. € In Mill. €
NBS	Bund	925	1790
	Land BW	950	950
	DB AG	150	150
S21	Bund	1165	1229
	Land BW	370	824
	DB AG	1301	1469
	Flughafen GmbH	108	227
	Stadt, Region	132	339
Summe privat		1559	1846
Summe öffentlich		3542	5132

1.7 **Strukturänderungen** der Wirtschaft: Hier geht es um die Frage, ob das Projekt BW21 mit den zu erwartenden Strukturänderungen der Wirtschaft zusammenspielt oder im Zuge des Strukturwandels an Bedeutung verliert. Für BW wurden 10 wirtschaftliche **Schlüsselsektoren** identifiziert und hinsichtlich ihrer Qualifikationsstruktur untersucht. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Anteil hoch qualifizierter Mitarbeiter in den Schlüsselsektoren überproportional hoch ist. Er ist am höchsten in den produktionsnahen Dienstleistungen. Der Strukturwandel in BW ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Schlüsselsektoren wachsen schneller als der Durchschnitt.
- Innerhalb der Schlüsselsektoren wachsen die **produktionsnahen Dienstleistungen** schneller als der Durchschnitt.

Dies zeigt, dass in der Zukunft immer weniger Fertigprodukte in den Produktionsstätten von BW erzeugt werden, als Vorleistungen mit hohem Know How-Anteil und Dienstleistungen innerhalb der weltweiten Nachschubketten der Produktion.



Aus statistischen Regressionsanalysen folgt, dass der durchschnittliche Mobilitätsbedarf von Beschäftigten mit wachsendem Qualifikationsniveau zunimmt. Daraus folgt unmittelbar, dass die **Erreichbarkeit einer Region umso wichtiger wird, je höher das Qualifikationsniveau** der dort ansässigen Beschäftigten ist. Weiterhin steigen mit wachsendem Qualifikationsniveau die Ansprüche an Reisezeit und Komfort. Dies impliziert, dass schnelle Verkehrsmittel wie der HGV oder das Flugzeug in der Zukunft mit wachsenden Benutzungszahlen rechnen können, auch wenn langfristig die Bevölkerung schrumpfen wird. Investitionen im HGV treffen also auf einen wachsenden Markt, in dem auch die Zahlungsbereitschaft zunimmt.

1.8 Die Auswirkungen auf die **Umwelt** betreffen

- Reduzierung des Bahnlärms durch Tieflegung des Hbf und Tunnelstrecken
- Reduzierung von Straßenlärm, Unfällen und Abgasen durch Verkehrsverlagerung und zentrennahe Bebauung
- Reduzierung versiegelter Flächen um etwa 50 ha
- Reduzierung von CO₂-Emissionen.

Die verlagerten Pkw-Kilometer wurden auf 377 Mill. für S21 und 630 Mill. p.a. für die NBS geschätzt, die Reduktion an CO₂-Emissionen auf 177 tsd. Tonnen p.a..

1.9 Insgesamt ergibt sich eine positive ökonomische und ökologische Beurteilung für das Gesamtprojekt BW21, auch unter Berücksichtigung der erhöhten Kostenschätzung von 5,1 Mrd. auf 7 Mrd. Euro. Stellt man BW21 in den erweiterten Rahmen der **Transeuropäischen Netze**, so ist der TEN-T-Korridor 17, der BW21 enthält, in allen

europäischen Studien positiv eingestuft worden, auch in der sehr strengen Analyse von Proost et al.⁷ BW21 ist zweifellos der besonders kritische Abschnitt des Korridors 17. Wenn man beurteilen will, ob sich die auf die Streckenabschnitte in BW gerechneten sehr hohen Investitionen lohnen, so darf man die starken regionenübergreifenden Wirkungen entlang des Magistrale-Korridors und der mit diesem verbundenen Achsen nicht vernachlässigen. Ferner darf man ein Projekt, dessen Wirkungen sich über mehrere Generationen hinweg entfalten, **nicht allein aus dem Blickwinkel der Gegenwartsgeneration** bewerten.

2 Hauptkritikpunkt Leistungsfähigkeit

2.1 Engpässe bei der S21-Netzkonzeption:

In den Anträgen der Grünen und der Linken spielen vermutete Engpässe und beschränkte Leistungsfähigkeiten des S21 Konzepts eine große Rolle, so dass der Eindruck entsteht, als würde die mit hohen Summen zu realisierende Tiefbahnhöflösung gefährliche Nadelöhre im regionalen Schienennetz erzeugen. Beide Anträge zitieren eine **Fahrplanstudie der Fa SMA** und Partner AG aus dem Jahre 2008, die in einem anderen Zusammenhang vom Nahverkehrsverband BW in Auftrag gegeben worden war, unter anderem mit dem Ziel des Aufzeigens potentieller Zwangspunkte und der Ausarbeitung eines Angebots- und Fahrplankonzepts. Da auch die Gestaltung von - auf diese Angebotsstruktur zugeschnittenen - Ausschreibungsnetzen Gegenstand der Beauftragung war, hatten sich Auftraggeber und Auftragnehmer zu Stillschweigen verpflichtet. Gerade dies hat zu einem großen Wellenschlag in den Medien geführt, als die „Aufdeckung“ des angeblichen Geheimpapiers gelang.

Die **Stellungnahme von SMA**⁸, die am 28. Juni 2010 veröffentlicht wurde, wird dagegen nicht in den Papieren der Projektgegner erwähnt. Aus ihr ergibt sich:

- Es ist eine selbstverständliche Aufgabe vor jeder Angebots- und Fahrplangestaltung, die potentiellen Zwangspunkte zu diagnostizieren.
- Bei der Fahrplangestaltung zeigt sich, inwieweit eine gewünschte Verkehrsbedienung an solche Zwangspunkte anzupassen ist.
- Der Tiefbahnhof als solcher hat sich nicht als limitierender Faktor erwiesen.
- Die geplante Infrastruktur erwies sich an zwei Stellen als knapp bemessen: Eingleisige Strecke im Bereich des Flughafen-Fernbahnhofs; eingleisige „Kleine Wendlinger Kurve“.

⁷ IWW, SMA und SRF, 2001: Magistrale für Europa. Gutachten für die Initiative Magistrale für Europa. Karlsruhe.

TEN-STAC, 2004: Scenarios, Traffic Forecasts, and Analyses of Corridors on the Trans-European Transport Network. NEA et al. on behalf of the EU Commission. Rijswijk.

TIPMAC, 2005: Transport Infrastructure and Policy: A Macroeconomic Analysis of the EU. IWW et al. on behalf of the EU Commission. Karlsruhe.

Proost, S., Bröcker, J. et al., 2010: Do the Selected Trans-European Transport Investments Pass the Cost Benefit Test? Unpublished Manuscript.

⁸ SMA und Partner AG, 2010: Stellungnahme von SMA und Partner AG zu Veröffentlichungen von vertraulichen Sitzungsunterlagen. Zürich.

Für den **Bereich des Flughafen-Fernbahnhofs** wurde eine relativ leicht umsetzbare Lösung erarbeitet. Wenngleich noch Einzeloptimierungen erforderlich sind, um die gewünschte Verkehrsbedienung voll auf die Auslegung der Infrastrukturkapazität abzustimmen, kann von gravierenden Nadelöhrern nicht die Rede sein. Der Tiefbahnhof mit 8 Gleisen wird eine höhere Leistungsfähigkeit aufweisen als ein Kopfbahnhof mit 16 Gleisen und betrieblich flexibler sowie robuster auf Störungen sein.

2.1 Integraler Taktfahrplan:

Wie sich der Stellungnahme von G. Heimerl zur K21 Broschüre⁹ zu entnehmen ist, macht die Einrichtung eines „**ITF-Vollknotens**“, bei dem die Züge aller Verkehrsrichtungen und aller Zuggattungen gleichzeitig zum Umsteigen im Bahnhof bereit stehen, bei der Streckenstruktur in Stuttgart **keinen Sinn**. Es gibt heute im Kopfbahnhof keinen vollen ITF, er ist nicht für den Tiefbahnhof vorgesehen und er würde auch für das Alternativ-Konzept K21 weder verkehrlich noch wirtschaftlich Sinn machen. Dies folgt einerseits aus den dafür erforderlichen hohen Standzeiten der Regionalzüge und zum Zweiten aus der ineffizienten Nutzung von Gleis und Bahnhofskapazitäten. Eine Verteilung der Umsteigevorgänge auf mehrere Knotenbahnhöfe führt dagegen zu einem gleichmäßigeren Takt und geringeren Zeitverlusten der Fahrgäste.

2.2 Obwohl die Zweifel an der Leistungsfähigkeit des S21-Konzepts widerlegt werden können, ist es bei einem Projekt dieser Größenordnung nützlich, umsetzbare – nicht notwendig optimale – Fahrplankonzepte gegebenenfalls mit Hilfe von Simulationsmodellen – frühzeitig vorzustellen. Eine frühzeitige Abstimmung zwischen betrieblichem Angebot und Infrastrukturauslegung würde die Diskussion über Betriebskonzepte versachlichen.

3 Hauptkritikpunkt Kosten

3.1 Die Kostenkalkulationen haben sich während des über 15 Jahre dauernden Planungszeitraums mehrfach nach oben verschoben. Im Dezember 2009 wurde die Kostenschätzung von 2004 für S21 von 3,1 auf 4,1 Mrd. Euro revidiert, für die NBS von 2,0 auf 2,9 Mrd. Dies sind Steigerungen um 32 bzw. 45%. Es ist bekanntlich eine **schlechte Praxis der Projektplanung in Deutschland**, die Projekte mit möglichst niedrigen Kostenschätzungen über die parlamentarischen Hürden zu bringen, um nach Baubeginn mit kräftigen Erhöhungen der Kostenwahrheit näher zu kommen. Dies gilt für die meisten öffentlichen Infrastrukturvorhaben. Eine wirksame Bremse gegen die Kosten Spirale ist die **Einbeziehung privater Risiko-Trägerschaft**. Im Falle von BW21 sind die DB AG und die Stuttgart Flughafen GmbH mit 26% an der Projektfinanzierung beteiligt. Beide sind im Eigentum der öffentlichen Hand, wollen aber ihre Finanzierungsbeiträge aus dem Cash Flow einbringen. Daher ist die Annahme gerechtfertigt, dass die beiden Unternehmen sich privatwirtschaftlich verhalten und versuchen, ihre Risiken zu minimieren. Damit lässt sich auch der kräftige Sprung der Kostenschätzung von 2009 erklären, denn bei rein öffentlich finanzierten Projekten verteilen sich die Kostenerhöhungen in der Regel gleichmäßiger über die Zeitachse.

⁹ Heimerl, G., 2010: Anmerkungen zur Broschüre „K21 – die Alternative zu Stuttgart 21“. Stuttgart.

- 3.2 Gegen die Kostenschätzung der DB AG stehen Schätzungen aus Expertisen, die für die Projektgegner oder für das Umweltbundesamt angefertigt wurden. Diese kommen auf erheblich höhere Werte in einer Größenordnung von 11 Mrd. Euro für das Gesamtvorhaben, im Extremfalle noch darüber. Hierzu ist zu bemerken, dass die alternativen Schätzungen auf der Verwendung von einfachen Schlüsselzahlen basieren, z.B. Kosten für den Km freie Strecke oder den m³ Tunnelbau. Der Kostenpessimismus wird durch **Kombination negativer Schlüsselzahlen** aus anderen Projekten quantifiziert und ist nicht durch fundierte projektbezogene Kalkulationen belegt.

4 Hauptkritikpunkt Güterverkehr

- 4.1 Kombi- versus Personenverkehrstrasse: Manche Kritiker (auch das UBA-Gutachten) bemängeln, dass die NBS-Trasse nicht für den Güterverkehr ausgelegt ist. Die Untersuchungen hierzu gehen auf die neunziger Jahre zurück, als eine Kombi-Trasse (analog Stuttgart-Mannheim oder Würzburg-Hannover) zeitweise favorisiert wurde. Diese Planung wurde aber fallen gelassen, weil eine solche Trasse zu enormen Mehrkosten durch die höheren Tunnellängen geführt hätte. Dies wäre angesichts der Tatsache, dass Stuttgart-München kein Hauptkorridor für den Bahngüterverkehr ist, nicht zu vertreten gewesen. Daher wurde seinerzeit die H-Trasse (nach Heimerl) der sog. K-Trasse vorgezogen und stellte in der Folge die Grundlage der NBS – Planung dar. Das Steigungsprofil von durchschnittlich 25 pro Mille Steigung lässt damit **nur Personen- und leichte Güterzüge** bis 1000t Gesamtgewicht zu.
- 4.2 Leichte Güterzüge: Bis auf den DHL-Zug zwischen Leipzig und Frankfurt gibt es bislang keine konkreten Planungen für leichte und schnelle Güterzüge in Deutschland. Frankreich plant schnelle Güterzüge für den Parcel – Service und eventuell die Luftfracht, aber das Marktvolumen hierfür dürfte eher gering sein. Interessanter scheint das Railport-Konzept zu sein, das derzeit in Deutschland untersucht wird. Dies würde paletten-basierte Ladungen ermöglichen, die - an „**Railports**“ vorsortiert - auf „**pallet flow**“ Züge mit festem Linienkonzept und getakteter Bedienungsfrequenz verladen werden. Dieser Markt kann für Bahnen in Europa durchaus interessant werden, weil er die Bedienung von Handelszentren ermöglicht und auch auf den industriellen Vorleistungsaustausch zugeschnitten werden kann. Zwar spielt die hohe Beförderungsgeschwindigkeit für solche Dienste eine geringere Rolle, doch wären die Züge überwiegend leicht und wegen der hohen Taktanforderungen auf störungsarmen Routen zu führen. Dies könnte die Nutzung der NBS durch leichte Güterzüge im Rahmen eines „Railport-Konzeptes“ interessant machen und die Annahme einer Nutzung durch den Güterverkehr in beschränktem Umfang rechtfertigen.

5 Hauptkritikpunkt nicht berücksichtigte Alternativen

- 5.1 Von den Projektgegnern wird vorgebracht, dass bessere Alternativen zu S21 existieren, die nicht untersucht worden seien. Vor allem der **Gegenentwurf K21** wird häufig vorgebracht, weil die Projektgegner von einem ertüchtigten Kopfbahnhof eine ähnliche Leistungsfähigkeit wie bei S21 bei gleichzeitig deutlich geringeren Kosten (die Hälfte von S21) erwarten. Nachdem das OVG Mannheim im Jahr 2006 den Gegenentwurf K21 als nicht planfeststellungstauglich beurteilt hat, sind erhebliche Modifi-

kationen angezeigt, um dem Entwurf in eine Planungsreife zu bringen, die eine Planfeststellung seiner Komponenten aussichtsreich machen könnte. Die Anmerkungen von G. Heimerl zur Broschüre K21 vom August 2010 zeigen **gravierende Schwachstellen von K21** auf. Geht man davon aus, dass diese planerisch zu beheben sind, so ist doch zu berücksichtigen, dass dies nicht kostenfrei geschehen und am Ende - zumindest für den Fernverkehr - nicht den gleichen Qualitätsstandard wie S21 erreichen kann (niedrigere Einfahrtgeschwindigkeiten und längere Einfahrtwege der Züge, längere Aufenthaltsdauer im Bahnhof, Personalwechsel). Weiter:

- Eine Kalkulation unter Voraussetzung der Ertüchtigung des Kopfbahnhofs führt zu einer Größenordnung von 3,7 Mrd. Euro. Dabei sind Ansprüche der DB AG aus dem Rückerwerb des Bahnhofsgeländes nicht berücksichtigt.
- Eine Kostenbeteiligung der DB AG aus dem Cash Flow ist nicht zu erwarten. Die Bereitschaft der übrigen Partner zur Co-Finanzierung ist ungewiss. Auf den Bund käme die Hauptlast der Investitionsfinanzierung zu.
- Die städtebaulichen Optionen werden drastisch verringert. Zwar wird argumentiert, dass Flächen im Umfang von ca 40 ha (S21: 106 ha) für die Stadtentwicklung zur Verfügung stehen. Da aber die Bahn an der Oberfläche bleibt, sind die Nutzungsstörungen auf der frei werdenden Fläche so gravierend, dass die Nachfrage nach hochwertiger Nutzung gering sein dürfte.
- Lärmstörungen an der Oberfläche werden nicht nur bleiben, sondern bei einer Ertüchtigung (zusätzliche Gleise, evtl. zusätzliche Neckarbrücke) vergrößert.
- Der Umbau des Kopfbahnhofs und die Erneuerung des Gleisvorfelds müssen im laufenden Betrieb realisiert werden. Dies führt zu starken Einschränkungen während der Bauphase, die länger zu veranschlagen ist als bei S21.
- Neue Planfeststellungen sind erforderlich, die wichtige Erneuerungsmaßnahmen um 10-15 Jahre verschieben.
- K21 würde einen Wirtschaftlichkeitstest, wie er für S21 durchgeführt wurde, nicht bestehen.

5.2 Andere ebenerdige Bahnhoflösungen für Stuttgart wurden **in den neunziger Jahren** untersucht und werden in Bahnfachkreisen gelegentlich wieder diskutiert. Vor allem die Varianten einer Verlegung des Hbf nach Bad Cannstatt oder zum Rosensteinpark wurden als kostengünstigere Lösungen gegenüber S21 angesehen. Aufgrund ihres beschränkten Nutzens für den Städtebau und ihrer erheblichen Probleme in einem Planfeststellungsverfahren (neue ebenerdige Trassenführungen für die Fernbahn in Innenstadtbereich, Verbindungen zum Kopfbahnhof, der dann zum Regionalbahnhof umfunktioniert werden könnte, Verbindungen zum städtischen ÖPNV) sind diese Alternativen nicht weiter geprüft worden. **S21** erweist sich im Vergleich aller Varianten als die **verkehrlich und städtebaulich überlegene Lösung**.

5.3 Die Alternative „**nichts tun** und die frei werdenden Mittel in andere Projekte investieren“ gibt es in dieser reinen Form nicht. Da der Bau begonnen wurde und die Partner bereits Vorlaufkosten in Planung, Bauvorbereitung und Baudurchführung investiert haben, sind Abbruchkosten unausweichlich. Hierzu gibt es unterschiedliche Zahlen: Die DB AG nennt 1,4 Mrd., die Projektgegner nennen weniger als die Hälfte dieses Betrages. Strittig ist die Behandlung der rund 700 Mill. Euro, welche die DB AG an die Stadt Stuttgart zurückzahlen müsste. Die DB AG hat angekündigt, diesen Betrag in den Anspruchskatalog aufzunehmen, da sie ein Gelände zurück erwerben müsste, das im Falle des Abbruchs keinen Marktwert mehr besäße. Für die Projektgegner ist dies nur eine Verschiebung zwischen zwei Kassen bei der öffentlichen Hand. Respektiert

man die Bahnreform, so hat sich die DB AG nach Aktienrecht kaufmännisch zu verhalten und Ersatzansprüche anzumelden.

Die DB AG hat seit über einem Jahrzehnt ihre Planungen im Stuttgart Raum darauf eingestellt, dass S21 kommt und daher bis auf notwendige Reparaturen alle aufwendigen Ersatzinvestitionen unterlassen. Die DB AG schätzt die **Kosten der Instandsetzung auf insgesamt 1,8 Mrd. Euro**.

Damit wären die Kosten der **Alternative „Beibehaltung des Bestehenden“ in einer Größenordnung von 2,5 bis 3 Mrd. Euro** anzusiedeln. Die Instandhaltungsmaßnahmen wären „unter dem rollenden Rad“ durchzuführen unter Inkaufnahme betrieblicher Einschränkungen und Behinderungen für die Fahrgäste.

6 Konsequenzen eines Baustopps

6.1 Alle Anträge fordern einen Baustopp für S21 und NBS, allerdings mit unterschiedlichen Begleitbedingungen und Konsequenzen:

Der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen zielt auf einen Baustopp, um offene Gespräche mit allen Beteiligten über eine tragfähige Lösung zu führen. Dies kann dahingehend interpretiert werden, dass der Baustopp solange gilt, bis eine Einigung zwischen allen Beteiligten erreicht wird.

Der SPD-Antrag zielt auf einen Baustopp bis zu einer landesweiten Volksabstimmung, wobei offen bleibt, was im Falle der Befürwortung eines Ausstiegs geschehen soll.

Der Antrag der Linken ist in seinem am weitesten gehenden Teil II 4. so zu verstehen, dass S21 und NBS aufgegeben und Neuplanungen durchgeführt werden.

6.2 **Ein erster Ausgang ist der Abbruch des Projekts:** bei den Linken sofort, bei der SPD im Anschluss an den negativen Ausgang einer Volksabstimmung, bei den Grünen im Anschluss an die Feststellung einer mangelnden Einigungsmöglichkeit unter den Beteiligten. Für diesen Fall entstünden Kosten in Höhe von 2,5 bis 3 Mrd. Euro, wie in 5.3 aufgeführt.

Ein zweiter Ausgang ist die verzögerte Fortsetzung des Projekts, bei der SPD nach positiver Volksabstimmung, bei den Grünen nach Einigung der beteiligten Gruppen auf S21 und NBS. Dann würde es zu einer Projektverzögerung kommen, im ersten Falle um ca 7-9 Monate (da eine Volksabstimmung erst im Anschluss an die Landtagswahlen im BW durchgeführt werden könnte), im zweiten Fall auf unbestimmte Zeit. Eine solche Verzögerung führt notwendig zu Erhöhungen der Baukosten und zu weiteren betriebs- und volkswirtschaftlichen Verlusten durch verzögerte Inbetriebnahme und längere Kapitalbindung. Die Baukostenerhöhungen werden von der DB AG mit 2,5 Mill. Euro pro Woche angegeben, also 10 Mill. Euro pro Monat. Die entgangenen wirtschaftlichen Nutzen liegen bei rund 20 Mill. Euro pro Monat, berechnet auf Basis der Bruttowertschöpfungszuwächse über den Nutzungszeitraum, vgl. Abschnitt 1. Die Kosten der verlängerten Kapitalbindung lassen sich nur bei Kenntnis des

neuen Verlaufs für den zeitlichen Kapitalbedarf quantifizieren, wobei die Größenordnung wenigstens bei 5 Mill. Euro pro Monat liegen dürfte. Auch ohne diesen letzten unsicheren Posten wird eine Projektverzögerung im günstigsten Fall (bei 7 Monaten) **wirtschaftliche Gesamtverluste von rund 210 Mill. Euro** (360 Mill. Euro p.a.) bewirken.

- 6.3 Bislang ist offen geblieben, welche Seite im Falle des Projektabbruchs oder der Projektverzögerung die Kosten trägt. Man darf annehmen, dass die DB AG sich vertragskonform verhalten wird, so dass sie nicht zum Ersatz von Schäden herangezogen werden kann. Somit sind die direkten **Kosten voll vom Steuerzahler auf Bundes- und Landesebene zu tragen**. Im Falle des Projektabbruchs fallen Kosten der Kopfbahnhofsanierung an. Falls diese aus dem Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung getragen werden müssten, würde die Instandhaltung an anderen Stellen des Bahnnetzes aufgeschoben. Der Bahnbetrieb würde somit nicht nur durch die Sanierungsarbeiten am Stuttgarter Hbf sondern auch durch aufgeschobene Instandhaltung im übrigen Netz beeinträchtigt.

VIEREKG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung



Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)117-D
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

**Schriftliche Stellungnahme zu den Anträgen der
Bundestagsfraktionen von SPD, DIE LINKE und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezüglich Stuttgart 21
und NBS Wendlingen - Ulm**

**Öffentliche Anhörung im Deutschen Bundestag,
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
am 12.11.2010 in Berlin**

Schornstr. 10 D-81669 München
Tel. 089/260236-55 Fax -56
E-Mail info@vr-transport.de
Internet <http://www.vr-transport.de>

Geschäftsführer:
Karlheinz Rößler
Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833

Hessabank München
BLZ 70030111
Konto-Nr. 770 504
USt-IdNr.: DE129487819

Begründung für das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Zur Begründung für das Projekt Stuttgart 21 (im folgenden abgekürzt "S 21") und für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm (im folgenden abgekürzt als "NBS Wendlingen - Ulm") werden im wesentlichen 6 Argumente vorgebracht:

- (1) Nur wenn alle Gleisanlagen im Stuttgarter Talkessel incl. des Stuttgarter Hauptbahnhofs zukünftig unter die Erde verlegt sind, wird an der Oberfläche ein hochwertiges städtebauliches Entwicklungsareal von rund 100 ha frei.
- (2) Der vorhandene Kopfbahnhof ist veraltet, da er aus dem Zeitalter der Dampflokomotiven stammt; aufgrund der Notwendigkeit des Fahrtrichtungs-Wechsels besitzt er eine zu geringe Kapazität. Er muß deshalb durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden, der pro Gleis eine wesentlich größere Leistungsfähigkeit als der Kopfbahnhof hat.
- (3) Nur durch die geplante NBS Wendlingen - Ulm in Kombination mit S 21 wird im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg eine Fahrzeitverkürzung von rund 30 Minuten erzielt. Dadurch werden in dieser Relation rund 2 Mio zusätzliche Reisende im Fernverkehr der DB AG gewonnen.
- (4) S 21 ist zusammen mit der NBS Wendlingen - Ulm ein unverzichtbarer Bestandteil der "Magistrale für Europa" Paris - München - Wien - Bratislava /- Budapest
- (5) Der Stuttgarter Flughafen benötigt wegen seiner großen Bedeutung eine Anbindung an den ICE-Verkehr.
- (6) Die NBS Wendlingen - Ulm ermöglicht den Verkehr mit leichten schnellen Güterzügen für hochwertige Kaufmannsgüter, die sonst per LKW auf der Straße und somit weniger umweltfreundlich transportiert würden.

Alle 6 Argumente lassen sich im folgenden widerlegen. Außerdem ist die Frage zu behandeln, wie hoch voraussichtlich die Kosten für S 21 sowie für die NBS Wendlingen - Ulm sein werden.

Widerlegung der Argumente pro S 21 und pro NBS Wendlingen - Ulm

zu (1): Das Verlegen aller Gleise unter die Erde ist keineswegs die zwingende Voraussetzung für eine hochwertige städtebauliche Entwicklung

Um städtebauliche Entwicklungsflächen zu gewinnen, ist es überhaupt nicht notwendig, alle Gleise unter die Erde zu verlegen. Denn in Stuttgart lassen sich durch Beseitigung von zwei bereits vor vielen Jahren stillgelegten Güterbahnhöfen (Stückgut- und Frachtenbahnhof an der Wolframstraße, Innerer Nordbahnhof), durch Beseitigung des stillgelegten Bahnpostbahnhofs am Rosensteinpark sowie durch Verlegung des am Rande des Rosensteinpark vorhandenen Abstellbahnhofs und Bahnbetriebswerks nach Untertürkheim für die Verwertung durch die Immobilienwirtschaft bereits rund 80% der angeblich nur durch das Eisenbahn-Projekt Stuttgart 21 frei werdenden Gleisflächen gewinnen. Ein aktuelles Vorbild hierfür bietet München, wo zwischen Laim und dem Hauptbahnhof durch frei gewordene Güterzuggleise (ehemal. Rangierbahnhof Laim, ehemal. Umschlagbahnhof Arnulfstraße, ehemal. Stückgut- und Verladebahnhöfe) riesige Flächen einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden, und ebenso auch Frankfurt (Main) - beides Städte, wo ähnlich Stuttgart 21 in den 90er Jahren die Projekte München 21 und Frankfurt 21 geplant waren, aber relativ rasch auch wieder verworfen wurden.

Neben der Verwertung von eisenbahn-betrieblich nicht mehr erforderlichen Gleisflächen kommt in Stuttgart noch die mögliche Überbauung des 17-gleisigen Bahnsteigbereiches im Hauptbahnhof nach dem Vorbild von New York (Penn Station), Paris (Gare Montparnasse), Chicago (Randolph Street Station) und Bern in Betracht. Außerdem kann das vorhandene Gleisvorfeld komplett überbaut werden, wie dies beispielsweise in Chicago (Union Station), London (Liverpool Street Station) und Montreal (Gare Centrale) bereits realisiert wurde, wobei zugleich auch eine Überbauung des Bahnsteigbereichs vorgenommen wurde.

zu (2): Der Kopfbahnhof ist keineswegs veraltet und er ist wesentlich leistungsfähiger als der geplante Durchgangsbahnhof

Im heutigen Eisenbahnverkehr werden die herkömmlichen lokbespannten Züge schon längst nicht mehr eingesetzt, sondern Triebwagen-, Triebkopf- und Wendezüge. Für diese Züge spielt es keine Rolle, ob sie vorwärts oder rückwärts fahren und ob in einem bestimmten Bahnhof die Fahrtrichtung gewechselt werden muß. Das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste dauert auf jeden Fall länger als der eigentliche Fahrtrichtungswechsel, der im wesentlichen nur aus dem Aussteigen des Lokführers am einen Ende des Zuges und dem Einsteigen eines neuen Lokführers am anderen Ende besteht. Deshalb gibt es - anders als im Dampflokomotiv-Zeitalter - keine Notwendigkeit mehr, den alten Stuttgarter Kopfbahnhof durch einen neuen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Davon abgesehen, spricht nichts dagegen, den heutigen Kopfbahnhof zu modernisieren, insbesondere die Infrastruktur-Teile zu beseitigen, die früher zum Wechseln der (Dampf-) Lokomotiven benötigt wurden.

An zwei Beispielen aus echten Weltstädten kann gezeigt werden, dass Kopfbahnhöfe keineswegs der Vergangenheit angehören:

London besitzt insgesamt 14 Kopfbahnhöfe, und zwar u.a. die beiden Fernbahnhöfe St. Pancras und Kings Cross, die direkt nebeneinander liegen, nur durch eine Straße getrennt. Das Büro des Star-Architekten Sir Norman Foster arbeitete in den 80er Jahren einen Masterplan aus, demzufolge die genannten Kopfbahnhöfe gemeinsam durch einen riesigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden sollten, um die frei werdende Fläche für eine hochwertige städtische Nutzung zu verwenden, sozusagen "London 21". Doch diese Tunnelbahnhof-Pläne für London sind schon längst "beerdigt", weil der finanzielle Aufwand selbst für die Boom-Metropole London zu groß und der städtebauliche Nutzen zu gering gewesen wäre. Stattdessen wurde der aus der Dampflokomotivzeit stammende und verfallene Bahnhof St. Pancras vollkommen renoviert und modernisiert und um mehrere Kopfbahnsteig-Gleise erweitert, so dass er inzwischen 13 Bahnsteiggleise besitzt. Er dient seit einigen Jahren als Start- bzw. Zielbahnhof des Eurostars nach bzw. von Paris und Brüssel und soll ab 2012 auch vom ICE von Frankfurt (Main) und Köln aus bedient werden. Aus Richtung Kanaltunnel erhielt St. Pancras eine neue Zulaufstrecke, die im Stadtgebiet von London weitgehend unterirdisch verläuft. Falls es sich als wirtschaftlich sinnvoll erweisen sollte, die Eurostar-Züge über London hinaus nach Nordengland oder Schottland weiterzuführen, findet in St. Pancras problemlos der Fahrtrichtungswechsel statt. Hierfür wurde eine Gleisverbindung zwischen der vom Kanaltunnel kommenden Neubaustrecke und der bestehenden Strecke Richtung Glasgow baulich schon vorbereitet.

Paris verfügt über 6 Kopfbahnhöfe für Fern- und Regionalverkehr. Diese Kopfbahnhöfe durch unterirdische Durchgangsbahnhöfe zu ersetzen, ist in Paris überhaupt kein Thema, auch wenn zwischen den Kopfbahnhöfen Gare de Lyon und Gare du Nord vor Jahrzehnten einmal ein Verbindungstunnel zur Durchbindung von für TGV-Zügen erwogen worden war. Vielmehr wurde - sehr kostengünstig - eine Umfahrungsstrecke für Tempo 300 östlich an Paris vorbei gebaut, auf der z.B. Eurostar-Züge von London nach Südfrankreich ohne Halt an Paris vorbei fahren.

Während der heutige oberirdische Kopfbahnhof in Stuttgart 17 Bahnsteiggleise besitzt, soll der geplante unterirdische Durchgangsbahnhof nur noch über 8 Gleise mit Bahnsteigen verfügen, also eine Verringerung der Gleiszahl um rund 53% und somit mehr als eine Halbierung. Doch der mit Hilfe des Durchgangsbahnhofs mögliche Wegfall des Fahrtrichtungswechsels führt nur zu einer marginalen Verkürzung der Gleisbelegungszeit am Bahnsteig um rund 30 Sekunden, verglichen mit dem modernisierten Kopfbahnhof mit optimaler Führung der Fahrstraßen der ein- und ausfahrenden Züge. Wenn die mögliche minimale Zugfolgezeit im Durchgangsbahnhof bei ca. 5 Minuten liegt, dann beträgt sie beim Kopfbahnhof ca. 5,5 Minuten. Jedes Gleis des Durchgangsbahnhofs ist somit nur um 10% leistungsfähiger als jedes Gleis des Kopfbahnhofs. Bei gleicher Kapazität wie der heutige Kopfbahnhof müßte der Durchgangsbahnhof logischerweise 14 bis 15 Gleise statt der bisher geplanten 8 Gleise haben, was fast eine Verdopplung der Gleiszahl des Tunnelbahnhofs bedeuten und zu entsprechend höheren Investitionskosten führen würde.

zu (3): Die NBS Wendlingen - Ulm ist keineswegs notwendig, um im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg eine Fahrzeitverkürzung von rund 30 Minuten zu erzielen und somit rund 2 Mio zusätzliche Reisende im Fernverkehr zu gewinnen

Die gewünschte Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten läßt sich auch ohne NBS Wendlingen - Ulm erreichen, indem man nämlich auf der vorhandenen Strecke ICE-Züge mit Neigetechnik einsetzt, z.B. den bereits vorhandenen ICE-T oder eine neue Version des ICE 3, dessen relativ runder Fahrzeugquerschnitt bereits die Neigetechnik antizipiert. Der Vorteil von Neigezügen, enge Kurven mit einer um rund 30% höheren Geschwindigkeit als starre Züge durchfahren zu können, setzt allerdings voraus, dass die bestehenden Gleise punktuell ertüchtigt werden, insbesondere am Beginn und Ende jeder Kurve, im Bereich von Weichen und am Beginn und Ende von Gleisverschwenkungen wegen Bahnsteigen. Gegebenfalls muß in Streckenabschnitten, die besonders kleine Radien haben, eine Verbesserung des Trassenverlaufs vorgenommen werden. Dies ist vor allem im topographisch einfachen Streckenabschnitt von Ulm nach Augsburg sinnvoll. Zwischen Stuttgart,

Ulm und Augsburg können so die für den integralen Taktfahrplan geeignete Fahrzeiten ("Kantenzeiten") erreicht werden (unter 45 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm und unter 30 Minuten zwischen Ulm und Augsburg).

Eine NBS Wendlingen - Ulm wäre dann sinnvoll, wenn sie Teil einer durchgehenden Hochgeschwindigkeitsstrecke vom heutigen Ende der NBS Mannheim - Stuttgart (nördlich Zuffenhausen) bis Augsburg wäre, so dass in den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Stuttgart Hbf, Ulm Hbf und Augsburg Hbf volle Taktknoten entstehen würden, zwischen denen die Kantenfahrzeit jeweils 30 Minuten beträgt. Bisher ist jedoch weder zwischen Zuffenhausen und Stuttgart Hbf noch zwischen Neu-Ulm und Augsburg ein Aus- oder Neubau für Hochgeschwindigkeitsverkehr geplant. Für den integralen Taktfahrplan ist es hingegen nutzlos, wenn eine kurze Fahrzeit von knapp 30 Minuten allein zwischen Stuttgart und Ulm erreicht wird, ohne dass diese "Kantenfahrzeit" auch zwischen Mannheim und Stuttgart sowie zwischen Ulm und Augsburg möglich wird.

Im übrigen bedeutet der Gewinn von 2 Mio zusätzlichen Fahrgästen pro Jahr, dass im Tagesdurchschnitt rund 5.500 zusätzliche Reisende unterwegs sind. Für diese Zahl an Personen wird lediglich alle 2 bis 3 Stunden ein zusätzlicher Zug pro Richtung benötigt.

zu (4): Da die "Magistrale für Europa" für den Eisenbahnverkehr bedeutungslos ist, werden in diesem Zusammenhang weder S 21 noch die NBS Wendlingen - Ulm benötigt

Im Personenfernverkehr der Achse Paris - München - Wien - Bratislava /-Budapest hat die Eisenbahn niemals eine Konkurrenz-Chance gegenüber dem Flugzeug. Denn dieses überbrückt heute schon die Luftlinien-Distanz Paris - Budapest (ca. 1.200 km) in nur rund 2 Stunden, und zwar ganz ohne kostenaufwendigen Bau und Unterhalt von Tunneln, Brücken, Dämmen, Einschnitten, Gleisen, Weichen, Signalen und Oberleitungen. Degegen würde die Fahrt per Zug auf der rund 1.600 km langen "Magistrale für Europa" von Paris nach Budapest zukünftig immer noch mindestens 9 1/2 Stunden und somit 7 1/2 Stunden länger dauern als per Flugzeug, und zwar trotz eines Investitionsaufwandes von voraussichtlich mehr als 10 Milliarden EUR in die Eisenbahn-Infrastruktur. Ohnedies ist die Fortführung der "Magistrale für Europa" als Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Neu-Ulm und Attnang-Puchheim (östlich Salzburg), also auf einer Länge von über 300 km, weder in Bayern noch in Österreich ernsthaft geplant. Erst kürzlich wurden alle vier möglichen Trassenvarianten zur Durchleitung der zukünftigen ICE- und TGV-Züge dieser Magistrale durch München vom Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium und der Stadt München abgelehnt.

zu (5): Die Anbindung des Flughafens Stuttgart mit Hilfe von S 21 an den ICE-Verkehr ist weder sinnvoll noch notwendig

Die geplante Linienführung der ICE-Strecke Stuttgart - Ulm vom Tunnel-Hauptbahnhof durch den steilen Fildertunnel hinauf zum Flughafen Stuttgart und entlang der Autobahn A 8 wieder hinab ins Neckartal bei Wendlingen ist für das System Eisenbahn in der Relation Stuttgart - Ulm - Augsburg - München äußerst kontraproduktiv. Denn dadurch wird die Fahrzeit gegenüber einer idealen Neubaustrasse, die vom zu modernisierenden Kopfbahnhof aus über Obertürkheim - Ostfildern nach Wendlingen verläuft, wegen des Umwegs über den Flughafen Stuttgart und der extrem ungünstigen Fahrdynamik verlängert, und zwar um 2 Minuten ohne Halt am Flughafen und um 8 Minuten mit Halt am Flughafen. Der ICE wäre zur Anbindung des Stuttgarter Flughafens ohnedies nicht zielführend, denn dieser Flughafen hat - anders als die Flughäfen Frankfurt (Main) und München - lediglich ein regionales Einzugsgebiet. Wesentlich wichtiger, als diesen Airport mit ICE-Zügen der Relation München - Augsburg - Ulm (mit eigenem Flughafen in München, Augsburg und Memmingen) zu bedienen, wären direkt verkehrende Regionalzüge aus den Siedlungsachsen Geislingen - Göppingen - Plochingen und Rottweil - Horb - Herrenberg - Böblingen zum Stuttgarter Flughafen.

In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass erst kürzlich umfangreiche Studien von der Bayerischen Staatsregierung zur Anbindung des Flughafens München durchgeführt wurden, mit dem Ergebnis, dass eine Erschließung mit Fernzügen (ICE oder TGV) nicht sinnvoll sei, obwohl dieser Airport eines der wichtigsten Drehkreuze im mitteleuropäischen Luftverkehr darstellt, indem er eine Hub-Funktion für ganz Süddeutschland, für Teile der Schweiz, für den Westen von Österreich sowie für ganz Norditalien hat und mehr als 4-mal so viele Fluggäste pro Jahr abfertigt wie der Flughafen Stuttgart. Stattdessen soll lediglich eine Express-S-Bahn das Stadtzentrum von München mit dem Flughafen verbinden.

zu (6): Leichte, schnelle Güterzüge für hochwertige Kaufmannsgüter existieren heute noch gar nicht und werden vermutlich auch zukünftig wegen fehlender Wirtschaftlichkeit niemals verkehren

Mitte der 1990er Jahre setzte die DB AG zwischen Hamburg bzw. Bremen und Stuttgart bzw. München bei Nacht einige leichte, schnelle Güterzüge ein, die unter Nutzung der beiden neuen ICE-Strecken Hannover - Würzburg und Mannheim -Stuttgart mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h fuhren. Doch aus Gründen mangelnder Wirtschaftlichkeit wurde dieser Verkehr relativ bald wieder eingestellt. Denn insbesondere der hohe

bremstechnische Aufwand (4-mal so hohe Bremskraft wie bei Güterwaggons für maximal 80 km/h) und der hohe Energiebedarf zur Überwindung des Luftwiderstandes, der mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt und sich im Vergleich zu oberirdischen Abschnitten durch 2-gleisige Tunnels noch einmal um 50% und durch 1-gleisige Tunnels sogar um 100% erhöht, ließen die Kosten drastisch ansteigen. Deshalb ist unter den jetzigen Rahmenbedingungen und erst recht angesichts des in der Zukunft zu erwartenden starken Anstiegs der Energiepreise aufgrund der bevorstehenden Verknappung des Erdöl-Angebots realistischerweise nicht mit der Einführung von leichten, schnellen Güterzügen für hochwertige Kaufmannsgüter zu rechnen.

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die NBS Wendlingen - Ulm für herkömmliche Güterzüge ohnedies zu steil (Steigung von 25 Promille auf 14,5 km Streckenlänge und 31 Promille auf 1,5 km Streckenlänge in Nord-Süd-Richtung, 35 Promille auf 0,2 km Streckenlänge in Süd-Nord-Richtung): Wie sich durch computergestützte Fahrsimulationen bestimmen läßt, beträgt beim Einsatz einer modernen 4-achsigen E-Lok am nördlichen Albstieg der NBS Wendlingen - Ulm die maximale Anhängelast nur rund 700 t, was lediglich 8 voll beladene Güterwaggons pro Zug ergibt. Bei vergleichbaren Loks sind auf der oft als zu steil kritisierten Geislinger Steige immerhin Anhängelasten von rund 900 t möglich.

Die NBS Wendlingen - Ulm dennoch zu bauen, würde bedeuten, dass bezüglich des Verkehrs mit leichten, schnellen Güterzügen für hochwertige Kaufmannsgüter eine extrem kostspielige neue Bahnstrecke "auf Vorrat" gebaut würde, ohne zu wissen, ob diese Züge jemals fahren werden. Wenn diese Strecke speziell für ICE-Züge konzipiert worden wäre, hätte sie nicht so aufwendig ausgelegt werden müssen (geringerer Tunnelanteil).

Extrem hohe Kosten des Projekts S 21 und der NBS Wendlingen - Ulm

Die DB AG nennt derzeit für S 21 Baukosten von rund 4,1 Mrd EUR und für die NBS Wendlingen - Ulm Baukosten von rund 2,9 Mrd EUR, in der Summe somit rund 7 Mrd EUR. Bezogen auf die NBS Wendlingen - Ulm betragen die Kosten pro Streckenkilometer rund 48 Mio EUR.

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelte für S 21 voraussichtliche Baukosten von 5,98 Mrd EUR mit Preisstand 2008 (VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projektes Stuttgart 21, Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V., Landesverband Baden-Württemberg, Juli 2008, S. 32) und für die NBS Wendlingen - Ulm wahrscheinliche Baukosten von 4,55 Mrd EUR bei einer

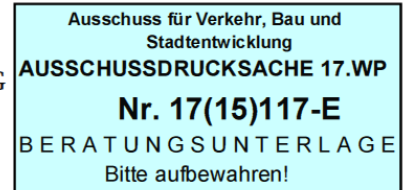
Bandbreite von 4,0 bis 8,6 Mrd EUR mit Preisstand 2010 (VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Prognose der wahrscheinlichen Projektkosten der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm und Vorschläge zur Verbesserung des Personen- und Güterzugverkehrs im Korridor Stuttgart - Augsburg, Endfassung, Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag / Fraktion DIE GRÜNEN im Landtag von Baden-Württemberg, 10. September 2010, S. 32 - 34). Somit belaufen sich die Baukosten beider Projekte zusammen auf rund 10 Mrd EUR bis knapp 15 Mrd EUR (Preisstand 2008 bzw. 2010). Bezogen auf die NBS Wendlingen - Ulm betragen die wahrscheinlichen Kosten pro Streckenkilometer rund 76 Mio EUR.

Während die von der DB AG genannten Beträge auf Angebots- oder Ausschreibungspreisen basieren und sich somit auf einen Zeitpunkt vor Baubeginn beziehen, haben die von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelten Baukosten eine empirische Basis in Form von Endabrechnungspreisen. Denn erfahrungsgemäß liegen die endgültigen Kosten deutlich über den Angebotspreisen. Deshalb werden die tatsächlich angefallenen Kosten (Kosten laut Endabrechnung) von bereits fertiggestellten ähnlichen Projekten herangezogen, insbesondere die Kosten der ICE-Strecke Nürnberg - Ingolstadt, die ebenfalls tunnelreich ist und durch ähnliche geologische Formationen verläuft wie die NBS Wendlingen - Ulm, nämlich durch Karstgestein. Doch während die NBS Nürnberg - Ingolstadt die Fränkische Alb mit überwiegend wasserfreien Hohlräumen durchquert, nur geringe Gebirgsdrücke aufweist und die Länge aller Tunnelstrecken nur bei 27 km liegt, stoßen die Tunnel der NBS Wendlingen - Ulm bei der Querung der Schwäbischen Alb großenteils auf wasserführende Hohlräume, haben teilweise eine sehr große Überdeckung und somit sehr hohe Gebirgsdrücke und ihre Länge beträgt insgesamt 60 km. Diese mehr als doppelt so große Tunnellänge ist zum einen auf die insgesamt schwierigere Topographie der Schwäbischen Alb, verglichen mit der Fränkischen Alb, und zum anderen darauf zurückzuführen, dass zwischen Stuttgart und Ulm im Gegensatz zur NBS Nürnberg - Ingolstadt jedes Gleis in einer separaten Tunnelröhre verlaufen soll. Deshalb ist der tunnelbautechnische Aufwand zwischen Wendlingen und Ulm sehr viel größer als zwischen Nürnberg und Ingolstadt. Allein aus Gründen der Mathematik und Logik müssen deshalb die Kosten der NBS Wendlingen - Ulm deutlich höher sein als die Kosten der NBS Nürnberg - Ingolstadt, deren Kosten von 3,1 Mrd EUR trotz aus heutiger Sicht veraltetem Preisstand schon über den Kosten von 2,89 Mrd EUR liegen, welche die DB AG aktuell für die Strecke Wendlingen - Ulm prognostiziert.

Anlage 5

Statement Verkehrsausschuss 10.11.10, Deutsche Bahn AG

Betreff: Statement Verkehrsausschuss 10.11.10, Deutsche Bahn AG
Von: Volker.Kefer@deutschebahn.com
Datum: Tue, 9 Nov 2010 08:07:59 +0100
An: verkehrsausschuss@bundestag.de
CC: alexander.baasen@deutschebahn.com, Sabine.Guhl@deutschebahn.com,
claudia.c.becker@deutschebahn.com



Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie das Statement der Deutschen Bahn AG für die Anhörung im
Verkehrsausschuss am 10.11.10 um 10:00 Uhr.

(See attached file: Statement Verkehrsausschuss_10112010.doc)

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Kefer
Konzernvorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen (T)
Konzernvorstand Infrastruktur (I)

Deutsche Bahn AG
Gallusanlage 8, 60329 Frankfurt

Tel. +49 (0)69 265-62500, Fax -62555, intern 955-

Internetauftritt der Deutschen Bahn AG >> <http://www.db.de>

Sitz der Gesellschaft: Berlin
Registergericht: Berlin-Charlottenburg, HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869
Vorstand: Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender), Gerd Becht, Dr.-Ing. Volker
Kefer, Dr. Richard Lutz, Ulrich Weber
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Statement Verkehrsausschuss_10112010.doc

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 10.11.2010

Das Bahnprojekt "Stuttgart 21" mit der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm

- erfüllt den gesetzlichen Auftrag, die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm zu errichten¹ und den Bahnknoten Stuttgart zu ertüchtigen²,
- erhöht die Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart - Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr,
- verbessert die Verkehrsanbindung im Personenfernverkehr und im Regionalverkehr in der Region Stuttgart
- verknüpft den Eisenbahnverkehr mit dem Landesflughafen Stuttgart sowie der attraktiven Neuen Messe Stuttgart und
- schafft städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten in der Landeshauptstadt Stuttgart.

Alle Genehmigungsverfahren sind eingeleitet, die Anhörungsverfahren sind bis auf zwei bereits durchgeführt. Zu den wesentlichen Abschnitten liegen rechtskräftige Genehmigungen vor. Die Genehmigung für den neuen Hauptbahnhof Stuttgart, das Kernstück des Knotenprojekts Stuttgart, war Gegenstand mehrerer Klagen. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat die Klagen im April 2006 abgewiesen. Dabei hat der Gerichtshof die schon damals diskutierte und vom Gericht geprüfte Variante K21 verworfen. K21 erfüllt keines der Ziele der Planung so gut wie unser Projekt Stuttgart 21.

Wir schaffen einen zukunftsfähigen neuen Hauptbahnhof, der als moderner Durchgangsbahnhof leistungsfähiger ist als der bisherige Kopfbahnhof und deutlich mehr Leistungsreserven aufweisen wird. Ihm gelingt es, sinnvoll verknüpfte Fern- und Regionalverkehre abzuwickeln. Die Städte Ulm und Neu-Ulm werden an die Landeshauptstadt Stuttgart so gut angebunden wie die Region Mannheim durch die früher auch umstrittene Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim- Stuttgart. Ulmer und Neu-Ulmer Bürger können künftig in knapp einer halben Stunde Arbeitsplätze in der Region Stuttgart erreichen.

Die Neubaustrecke und der neue Durchgangsbahnhof werden dank der kürzeren Reisezeiten konkurrenzfähig zum innerdeutschen Flugverkehr. Dem Flughafen Stuttgart wird die schnelle verkehrliche Anbindung durch Fern- und Regionalverkehr zusätzliche Fluggäste für die europäischen und internationalen Ziele bringen. Gerade deshalb steht das Projekt Stuttgart 21 mit der europarechtlichen Vorgabe in Einklang, die unterschiedlichen Verkehrsträger zu verknüpfen.

¹ § 1 BSchwAG Anlage 1 zu § 1 Vordringlicher Bedarf Nr. 1. a) 20

² § 1 BSchwAG Anlage 1 zu § 1 Weiterer Bedarf Nr. 2, 10

Stuttgart 21 ist Teil der europäischen Magistrale Paris - Bratislava. Dabei geht es nicht darum die Reisezeit von Paris nach Bratislava zu verkürzen. Es geht darum, die wirtschaftliche Entwicklung an dieser Achse durch eine attraktive Verkehrsinfrastruktur zu fördern. Die Verknüpfung der an der Magistrale gelegenen Wirtschaftsräume wird nachhaltig verbessert. Auf den europäischen Magistralen wird die Eisenbahntechnik vereinheitlicht. Auch deshalb fördert die Europäische Gemeinschaft das Projekt.

Unserem Durchgangsbahnhof gelingt es, vor allem das bisherige Gleisvorfeld beinahe vollständig in die Planungshoheit der Landeshauptstadt zurückzugeben. Diese wird ein modernes Stadtviertel entwickeln und zusammen mit uns den Stuttgarter Schlossgarten vergrößern. Zusammen werden Stadt und Bahn mehr als 5000 Bäume pflanzen und die notwendigen Eingriffe in den Park damit mehr als kompensieren. Die Innenstadt Stuttgart wird gleichzeitig von Eisenbahnlärm weitestgehend freigestellt.

Die Bürger der Region und der Stadt Stuttgart sind bereits seit 1995 in den Planungsprozess eingebunden. Im Raumordnungsverfahren zwischen 1995 und 1997 haben 37.700 Bürger Einwendungen erhoben, im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Hauptbahnhof wurden von der DB und den Behörden 2.700 schriftliche Einwendungen bearbeitet. In einem mehrtägigen Erörterungstermin wurden diese Einwendungen mit den Bürgern im Einzelnen besprochen. Das Eisenbahnbundesamt hat die Bürgerbelange in seinem Beschluss abgewogen und durch Nebenbestimmungen vor allem deren berechnete Interessen auf Immissionsschutz während der Bauzeit und in der Betriebsphase gesichert.

Die Kosten der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wurden während der Planungsphasen immer wieder überprüft, zuletzt vor Abschluss der Finanzierungsverträge im April 2009. Die Investitionssumme für die beiden Jahrhundertprojekte wird sich in 20 bis längstens 50 Jahren amortisieren. Schon während der Bauphase werden neue Arbeitsplätze geschaffen. Die ersten Bauaufträge konnten an wettbewerbsfähige mittelständische Baubetriebe vergeben werden. Das Bauvorhaben stärkt den Wirtschaftsstandort Stuttgart, Baden-Württemberg und damit auch Deutschland.

15 Jahre Planung mit der gesetzlich vorgesehenen umfassenden Bürgerbeteiligung dürfen nicht umsonst gewesen sein. Wir wollen bauen! Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen- Ulm dürfen nicht gestoppt und nicht verzögert werden.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)117-F
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

Anhörung 10.11.2010
Stellungnahme Böttger

Stellungnahme

Eckpunkte

Die Projekte Stuttgart 21 und Wendlingen – Ulm werden in der öffentlichen Diskussion fallweise zusammen oder getrennt betrachtet:

- Stuttgart 21 beinhaltet den Bau eines unterirdischen Bahnhofes incl. unterirdischer Zulaufstrecken. Dieses Projekt hat nach offiziellem, aktuellen Stand ca. 4,1 Mrd. € kosten. Nach Auffassung der Bundesregierung handelt es sich nicht um ein Projekt des Bundes, da der Bund nur einen Teil der Kosten (die „sowieso-Kosten“) trägt. Nach aktueller Planung trägt der Bund 1,23 Mrd. €, die DB AG etwa 1,47 Mrd. € und die Region ca. 1,38 Mrd. €. Der Eigenanteil der DB AG reduziert sich durch Grundstücksverkäufe (bereits realisiert ca. 460 Mio. € an die Stadt zzgl. Zinserträgen von 300 Mio. € sowie Verkäufe an Dritte i.H.v. 125 Mio. €) und weitere Zuschüsse aus der Region. Dies sind unmittelbar 112 Mio. €, die der Flughafen der DB AG als „Betriebskostenzuschuss“ gezahlt hat, zudem sind mehrere SPNV-Direktvergaben an die DB AG im Kontext des Projektes zu sehen.
- Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist ein Projekt des Bundes. Es beinhaltet den Neubau der gesamten Strecke ab dem Ende des „Stuttgarter Tunnels“ nach Ulm. Dieses Projekt ist ein Bundesprojekt (BSchWAG - vordringlicher Bedarf). Die aktuelle Kostenschätzung für das Projekt liegt bei 2,89 Mrd. €, die aus Bundesmitteln sowie ca. 100 Mio. € EU-Mitteln bezahlt werden. Das Land hat dem Bund eine Kofinanzierung von 950 Mio. € vereinbart, um dieses Projekt bevorzugt zu realisieren. Diese Vereinbarung beinhaltet offenbar ein Junktim bezüglich der Realisierung des Projektes S 21.

Die Verbindung der beiden Projekte ist nicht ganz symmetrisch: Stuttgart 21 hängt in der jetzigen Form von der Realisierung der NBS ab. Die NBS hingegen ist auch ohne Stuttgart 21 denkbar. Allerdings ist über das Finanzierungsjunktim des Landes faktisch bei Abbruch von Stuttgart 21 auch die zeitnahe Realisierung der NBS fraglich.

Projekthistorie

Die Projekte Stuttgart 21 und Ulm – Wendlingen wurden 1992 erstmals in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Nach damaliger Auffassung – basierend auf den Verkehrsentwicklungen - lag die Zukunft der Bahn vor allem im Bereich des HGV, während nur wenig Wachstumspotenzial im Regional- und Güterverkehr gesehen wurde. Entsprechend dominierten HGV-Projekte den Plan. Im BVWP 2003 wurden einige Änderungen vorgenommen, z.B. wurde das Projekt Ulm – Augsburg komplett gestrichen¹. Östlich von Ulm wird es deshalb für Jahrzehnte keinen HGV geben.

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass auch HGV-Strecken weniger Neuverkehr generieren als erwartet, zugleich entwickeln sich der Güter- und der Regionalverkehr recht gut. Deshalb sollten die Prioritäten in der Netzentwicklung grundsätzlich

¹ Ein Abschnitt von 11 km wurde auf 250 km/h ausgebaut, der Rest der Strecke hat Vmax 160 km/h

überdacht werden. Entsprechend haben sich Rahmenbedingungen für die beiden zu betrachtenden Projekte geändert.

Ziele der beiden Projekte

Die NBS Ulm – Wendlingen soll eine Beschleunigung der Verkehre auf der Achse ermöglichen. Die Fahrzeit Stuttgart – Ulm soll um rund 20 min sinken. Zudem würden durch den Neubau für den Regionalverkehr zusätzliche Kapazitäten entstehen. Das Ziel des Knotens Stuttgart 21 liegt in der Beschleunigung der Verkehre und in einer Kapazitätserweiterung des gesamten Knotens. Verkehrlich wird die bessere Anbindung des Flughafens und der Messe als Vorteil gesehen. Nach Fertigstellung des Projektes würden 140 ha Fläche im Bahnhofsvorfeld zur städtebaulichen Entwicklung frei. Schließlich werden – vor allem in der Bauphase – zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Kritik an den Projekten

Es ist umstritten, ob die angestrebten Ziele erreicht werden können. Die Befürworter sehen keine substanziellen Probleme, während die Gegner daran zweifeln, dass die angestrebten Ziele erreicht werden können bzw. der erwartete Nutzen sich einstellen wird:

Im Besonderen werden von den Gegnern folgende Punkte kritisiert:

- Das Projekt Stuttgart 21 beinhaltet etliche bauliche Besonderheiten (u.a. Steigungen im Tunnelbereich, enge Tunnelabschnitte, eingleisige Ausfädelungen, Mischverkehr S-Bahn/RE), die die Leistungsfähigkeit des Knotens begrenzen. Kritiker führen an, dass die Summe dieser Restriktionen dazu führe, dass bei Umsetzung von S 21 selbst das heutige Zugangebot im Knoten Stuttgart nicht mehr realisiert werden könne. Die behauptete Ausweitung der Kapazitäten gäbe es nicht.
- Stuttgart 21 erzwingt eine gleichmäßige Belegung aller Abschnitte. Das bisherige Prinzip des „Integralen Taktfahrplans“ zur Minimierung der Anschlusszeiten müsse aufgelöst werden, für die meisten Umsteigeverbindungen würden sich die Gesamtreisezeiten verlängern.
- Die Verkehrsnachfrage der letzten Jahre habe sich deutlich anders entwickelt als erwartet. Die Achse Ulm – Stuttgart (-Mannheim), die von den beiden Projekten vor allem profitiert, verfüge über hinreichende Kapazitäten, auch nach Fertigstellung der beiden Projekte sei kein großes Wachstum zu erwarten
- Die Kostenschätzungen für das Projekt seien unrealistisch niedrig. Neben dem grundsätzlichen Risiko von Kostensteigerungen gäbe es keine Vorsorgen für zu erwartende Probleme mit dem Baugrund. Die originär ermittelten Baukosten wurden um erwartete Kostensenkung von ca. 800 Mio. € reduziert. Dabei sei nicht erkennbar, dass diese Kostenanpassungen inhaltlich hinreichend fundiert seien.
- Weder für das Projekt S 21 noch für die NBS lägen aussagefähige Wirtschaftlichkeitsrechnungen vor
- Es bestehen städtebauliche Bedenken, ob die städtebaulichen Eingriffe durch den Nutzen der Projekte gerechtfertigt sind.

Kritik an der Prioritätensetzung bei den Schienenwegeprojekten des Bundes

Es ist unstrittig, dass die Priorisierung der Schienenwegeprojekte des Bundes rechtmäßig zustande gekommen ist und dass es das permanente Hinterfragen die Umsetzung der Projekte unangemessen erschweren würde. Trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass angesichts der knappen Bundesmittel für den Neubau von Schienenwegen (relativ stabil 1,2 Mrd. € p.a.) schwer verständlich ist, dass der überwiegende Teil dieser Mittel in den kommenden Jahren in Projekten gebunden wird, die aus verkehrlicher Sicht eine geringe Priorität aufweisen. Unter heutigen Rahmenbedingungen ist absehbar, dass zentrale Projekte wie Karlsruhe – Basel, Frankfurt – Mannheim, div. Hafenanbindungen in der kommenden Dekade nicht realisiert werden können und in der Folge der Verkehrsträger Schiene geschwächt wird.

Kapazität des Knotens

Die DB hat bislang in der öffentlichen Diskussion vor allem einzelne Teile des Projektes S 21 „analytisch“ untersucht und dabei keine Engpässe festgestellt². Kritiker befürchten aufgrund der zahlreichen Besonderheiten und Engpässe (Steigungen im Tunnelbereich, enge Tunnelabschnitte, eingleisige Ausfädelungen, Mischverkehr S-Bahn/RE) faktische Einschränkungen der Kapazitäten, hohe Verspätungsanfälligkeit und deutliche Verschlechterungen für Umsteiger. Erste vorliegende Fahrplanentwürfe deuten darauf hin, dass die Kritik der Gegner berechtigt sein könnte. Die DB AG hat angekündigt, in weiteren Fahrplanentwürfen aufzuzeigen, dass diese Kritikpunkte nicht zutreffen. .

Wirtschaftlichkeit des Vorhabens Stuttgart 21 / NBS Wendlingen - Ulm

Da das Projekt nicht als Bundesprojekt geführt wird, sondern als Projekt des Landes und der DB AG, führt der Bund keine Kosten-Nutzen-Bewertung durch. Auch die anderen Mittelgeber haben bislang auf eine Gesamtschau verzichtet. Weiterhin wird kritisiert, dass einzelne Projektelemente (z.B. Abstellbahnhof) nicht in den Projektkosten berücksichtigt seien. Diese Sachverhalte sind vom Bundesrechnungshof ergebnislos kritisiert worden³.

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung für die NBS Ulm – Wendlingen wird unter Verweis auf Geschäftsgeheimnisse der DB AG nicht veröffentlicht. Das BMVBS versichert aber, dass der Wert über „1“ liege, d.h. dass der Nutzen die Kosten übersteige. Allerdings enthält die Rechnung zum einen wohl erhebliche Erlöse aus dem Güterverkehr, deren Realisierbarkeit fraglich ist. Zudem beruhen die ermittelten Steigerungen der Fahrgastzahlen auf der Achse Stuttgart – München offenbar teilweise nicht auf Neuverkehren, sondern auf Verlagerungen von Nachfrage der Achse Frankfurt – Nürnberg – München auf die NBS – dies erhöht rechnerisch die Wirtschaftlichkeit der NBS, ohne jedoch Verkehrsverlagerungen oder Ergebnisverbesserungen für die DB AG zu bewirken. Darüber hinaus entsteht der Eindruck, dass sämtliche Erlösmodelle davon ausgehen, dass die Strecke Frankfurt – Mannheim zeitgleich fertig gestellt wird. Aufgrund der aktuellen Finanzierungslage scheint dieses sehr unwahrscheinlich

² Siehe z.B. Präsentationen von Dr. Kefer und I.Leuschel im Rahmen der Schlichtung am 29.10.10

³ Bericht des Bundesrechnungshofes zu S 21 und NBS, 10/2008

Sollten sich zudem die Kritikpunkte hinsichtlich der Kapazitätsbegrenzungen im Knoten Stuttgart bewahrheiten, müssten entweder Verluste aus sinkenden Fahrgastzahlen oder zusätzliche Kosten für Maßnahmen zur nachträglichen Kapazitätsausweitung berücksichtigt werden.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit

Die Regeln für Wirtschaftlichkeitsrechnungen bei öffentlichen Projekten sind recht allgemein gehalten, um der Vielzahl unterschiedlicher Projektkonstellationen gerecht werden zu können. Es gibt derzeit keine Anhaltspunkte dafür, dass die Wirtschaftlichkeitsrechnungen (bzw. die Entscheidung, eine solche nicht zu erstellen) gegen verbindliche Regeln verstößt.

Allerdings bestehen aus Sicht des Gutachters Zweifel, ob die durchgeführten Wirtschaftsrechnungen tatsächlich objektive Informationen zur Sinnhaftigkeit der beiden Projekte liefern:

- Grundlage jeder Wirtschaftlichkeitsrechnung sollte nach ökonomischer Theorie das Prinzip der „Objektgesamtheit“ sein. Für das Vorhaben „Stuttgart 21“ verzichtet die öffentliche Hand darauf, die Gesamtinvestitionen aus öffentlichen Mitteln dem erwarteten Nutzen gegenüberzustellen. Dieses Vorgehen steht offenbar nicht im Widerspruch zu haushaltsrechtlichen Vorgaben, verhindert jedoch eine rationale Beurteilbarkeit des Projektes durch Entscheidungsträger und gefährdet die politische Legitimität des Projektes.
- Das Prinzip der Objektgesamtheit gebietet des Weiteren die Berücksichtigung aller Kostenelemente. Die Nicht-Berücksichtigung einzelner, inhaltlich mit dem Projekt zusammenhängender Investitionen (z.B. Behandlungsanlagen, Bonatz-Bau) scheint nicht zu rechtfertigen zu sein
- Es ist methodisch zweifelhaft, ob die von der DB AG ermittelten Einsparungen in dem Projekt von 800 Mio. € in der Wirtschaftlichkeitsrechnung berücksichtigt werden können, solange diese Potenziale nicht detailliert belegt werden können
- Die ökonomische Theorie fordert bei Wirtschaftlichkeitsrechnungen weiterhin die Vollständigkeit und die Aktualität von Daten. Sollte sich herausstellen, dass die von den Projektkritikern behaupteten Restriktionen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotens zutreffen, so müssten entsprechend entweder die erwarteten Fahrgelderlöse reduziert oder die Kosten der Kapazitätsausweitung in der Berechnung berücksichtigt werden. Wäre absehbar, dass auf der NBS kein signifikanter Güterverkehr stattfinden kann, müsste dies in der Rechnung berücksichtigt werden
- Es ist methodisch zweifelhaft, bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit die Erlöse aus der NBS Frankfurt – Mannheim zu berücksichtigen, obwohl für diese Strecke weder die Planfeststellung abgeschlossen noch die Finanzierung gesichert ist
- Reine Verlagerungseffekte von Schienenverkehr von einer bestehenden auf eine neu zu errichtende Strecke stellen aus Sicht des Gutachters keine zusätzlichen Erlöse dar, die Eingang in eine Wirtschaftlichkeitsrechnung finden dürften.

Stuttgart 21 als Prüfstein für Großprojekte

Die Befürworter des Projektes führen an, dass das Projekt von den zuständigen, demokratisch legitimierten Gremien genehmigt worden sei und gerichtlich durch alle Instanzen bestätigt worden sei. Ein Stopp des Projektes sei deshalb nicht geboten. Würde jeder Protest von Betroffenen legitimierte Großprojekte stoppen, könnten in Deutschland keine Großprojekte mehr realisiert werden, die Zukunftsfähigkeit des Landes sei bedroht.

Aus Gutachtersicht ist unstrittig, dass das Projekt planungs- und haushaltsrechtlich korrekt zustande gekommen ist. Allerdings vermag er sich nicht der Auffassung anzuschließen, dass ein Projektstopp aus juristischen Gründen nicht möglich sei. Das Haushaltsrecht gebietet bei Großprojekten eine Projekt begleitende Erfolgskontrolle und einen Projektabbruch bei drohender Zielverfehlung. Die Auffassung des BMVBS, der Bund sei nicht für das Projekt Stuttgart 21 verantwortlich und deshalb auch nicht in der Pflicht, die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu überprüfen, ist vor dem Hintergrund, dass der Bund direkt und als Eigentümer der DB AG fast 3 Mrd. € in das Projekt investieren will, weder ökonomisch noch politisch nachvollziehbar. Forderungen, das Projekt S 21 abzubrechen, beruhen nicht (nur) auf „not-in-my-backyard“ – Protesten, sondern auf fundamentalen Zweifeln an der Sinnhaftigkeit des Vorhabens.

Fazit

Die bislang zugänglichen Daten zur betrieblichen Leistungsfähigkeit und zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit ermöglichen keine abschließende Bewertung der beiden Projekte. Nach derzeitigem Kenntnisstand verbleiben bei dem Gutachter erhebliche Zweifel.

Kosten des Projektabbruchs

Die DB AG hat im Sommer 2010 die Kosten für den Abbruch des Projektes Stuttgart 21 auf 1,4 Mrd. € beziffert. Im Herbst nannte die Führung der DB AG einen Wert von 3 Mrd. €. Dieser Wert entsteht offenbar aus folgenden Positionen:

- 240 Mio. € Planungskosten Stuttgart 21
- 260 Mio. € Vergebene Bauaufträge Stuttgart 21
- 170 Mio. € Planungskosten Wendlingen – Ulm
- 740 Mio. Rückabwicklung Grundstücksgeschäfte Stuttgart €
- 120 Mio. € Rückabwicklung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart
- 1,5 Mrd. € Ersatzinvestitionen Knoten Stuttgart
- Nachholung unterlassene Instandhaltung

Im Einzelnen sind diese Positionen wie folgt zu bewerten:

- Die Planungskosten sind als Abbruchkosten einzuschätzen (allerdings bei der DB AG bereits in der GuV berücksichtigt)

- Die vergebenen Bauaufträge sind als Abbruchkosten einzuschätzen. Je nach Fortschritt könnte möglicherweise ein Teil dieser Kosten durch gütliche Einigung mit dem Auftragnehmer vermieden werden
- Die Planungskosten für das Projekt Ulm – Wendlingen sind Abbruchkosten, falls das Projekt Wendlingen – Ulm abgebrochen wird, nicht jedoch für einen Abbruch von Stuttgart 21
- Die von der DB AG führt an, dass im Falle eines Projektabbruches eine Rückabwicklung eines Grundstücksverkaufes an die Stuttgart zu erfolgen hätte. Incl. Zinsen betrügen die Kosten 744 Mio. €. Die Gewinne aus diesem Verkauf wurden 2009 bei der DB AG gebucht. Allerdings ist der Rückabwicklungsanspruch der Stadt offenbar Ende 2009 erloschen – die aktuelle Rechtslage ist ohne Kenntnis der Verträge nicht zu beurteilen. Sollte tatsächlich eine Rückabwicklung erfolgen, müsste die DB AG lediglich bereits ausgewiesene Gewinne ausbuchen – zudem würde in gleicher Höhe ein positiver Effekt bei der Stadt Stuttgart entstehen.
- Es ist nicht öffentlich bekannt, ob der Zuschuss des Flughafens an die DB AG bei dieser ergebniswirksam gebucht wurde. Wäre dies der Fall, müsste dieser bei der DB AG ausgebucht werden, anderenfalls ist dieser Vorgang kostenneutral
- In der Aufsichtsratsvorlage der DB AG von Dezember 2010 werden die bis 2020 erforderlichen Ersatzinvestitionen mit 340 Mio. € angegeben
- Unterlassene Instandhaltung wäre bei Projektabbruch nachzuholen – das Volumen dürfte im Vergleich zu den anderen Positionen gering sein

Nur die beiden ersten Positionen sind als unmittelbare Kosten des Projektabbruches anzusetzen, also ca. 400 – 500 Mio. €. Dabei ist anzumerken, dass durch den fortwährenden Projektfortschritt das Auftragsvolumen – und entsprechend die Kosten - weiter ansteigt.

Für die Weiterentwicklung des Knotens Stuttgart würden in den Folgejahren weitere Investitionen erforderlich. Höhe und zeitlicher Anfall hängen jedoch davon ab, welche Alternative dann schließlich gewählt wird.